

「広島市地域公共交通網形成計画（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28年11月25日（金）～平成28年12月12日（月）

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12月1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 4人
- (2) 意見件数 16件
- (3) 意見の内訳

区 分	件数	備 考
ア 計画全体に関すること	1件	・公共交通体系に関すること
イ 個別の交通機関等に関すること	10件	・鉄軌道系関連3件 ・バス関連2件 ・交通結節点関連3件 ・運賃体系関連2件
ウ その他	5件	・計画書の内容に直接関わらないもの

4 意見への対応

区 分	件数
(1) 意見の趣旨により計画（素案）を修正するもの	—
(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	5件
(3) 今後の取組にあたって参考とするもの	7件
(4) 用語の統一など計画書の体裁を整えるもの	4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

（該当なし）

(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	■公共交通体系の整理・見直しには賛成である。	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。

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
交通結節点について		
2	■駅前広場にバスを乗り入れるなど、計画に位置付けている主要駅でのバスとの乗継ぎ利便性に配慮してほしい。	本計画には、交通結節点の機能強化について盛り込んでおり、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。
3	■鉄道や基幹バスからフィーダーバスへの乗換えを楽にするためには、バスや電車の出発時間を、例えば15分ごとにするなど分かりやすいものにする必要があるのではないか。	本計画には、交通結節点の機能強化について盛り込んでおり、乗継や出発時間のわかりやすさに配慮したダイヤ設定なども含めた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。
運賃体系について		
4	■デルタ内での短距離移動において、路面電車やバスが役割を果たすため、ICカードを利用して中心地区では運賃が上制限となる制度があれば良いのではないか。	本計画には、わかりやすく使いやすい運賃体系の構築について盛り込んでおり、乗継いでも直通と同程度となる乗継割引や、距離ではなく移動したゾーン数に応じて運賃が決まるゾーン運賃制の導入などの乗継割引の拡充に取り組むことにしています。

ウ その他

意見の要旨		市の考え方
5	■スカイレールがどのようなものかが分かりにくいので、計画書の中に、鉄軌道系公共交通の運営主体等を明記した方が良いのではないか。	本計画は、マスタープランとしての役割を果たすものとされており、各交通機関の運営主体の事業者名については具体的に記載しないことにしています。

(3) 今後の取組にあたって参考とするもの

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
鉄軌道系について		
1	<p>■ J R 山陽本線の快速電車は、瀬野駅に停車しないので不便である。また、広島方面に行くために安芸区内の駅（瀬野、中野東、安芸中野）から乗車する場合、東広島市内からの乗客が多く着席できないので、安芸区の J R 利用者の利便性の向上を図ってほしい。</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>
2	<p>■ J R 在来線に新型車両が導入されたが、1 編成当たりの車両数の削減により着席できる座席数が減少している。このため、広島に近い駅の利用者ほど立ったままの移動を余儀なくされており、安芸区の J R 利用者の利便性向上を図ってほしい。</p>	
3	<p>■ 計画書 p17 のグラフにおいて、都心の滞在時間が長い交通手段としては公共交通のみならず自転車もあるため、追加料金を支払うことで電車やバス内に自転車を持ち込める制度があれば、雨天が予想される場合でも市内に出る人が多くなるのではないか。</p>	
バスについて		
4	<p>■ 西方面から西広島バイパスを通るバスについて、渋滞を避けるため、鈴が台で J R 新井口駅へ出て、ヘリポート～江波～吉島を経由して市役所前へ接続する路線があれば良いのではないかと。国道 2 号経由と同じ定期で乗車できればさらに良い。</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>
5	<p>■ 西条方面から南区へ行く場合、現在、広島駅を経由することになり遠回りである。大学病院～ J R 向洋駅～ J R 天神川駅～段原～大学病院のような路線があれば良いのではないかと。</p>	

交通結節点について		
6	<p>■安芸中野駅の東西自由通路を整備しても有効な動線となるか疑問に感じる。整備に当たっては、周辺整備も含めた利用者の動線に配慮してほしい。また、今後、自由通路の整備だけでなく、乗継地点としての公共交通相互の連携についても十分検討してほしい。</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>なお、安芸中野駅への東方面からのアクセスは、現在、南北にある踏切を渡り大きく迂回することから、自由通路を整備することにより、駅利用者の利便性の向上と安全な歩行空間の確保が図られるものと考えています。</p>
運賃体系について		
7	<p>■路面電車やバスを乗継ぐ場合でも、現在の路面電車同士のように直通と同じ運賃となる割引制度があれば、乗継ぎ機会を増やせるのではないか。</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>

(4) 用語の統一など計画書の体裁を整えるもの

ウ その他

	意見の要旨	市の考え方
1	<p>■計画書 p8 に掲載している図「主要な大規模施設の位置」に表示している施設の定義を明示した方が良いのではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、計画書の体裁を整えます。</p>
2	<p>■計画書に記載された駅名に「JR」が付記されているものといないもの等があるので、名称の統一が必要ではないか。</p>	
3	<p>■計画書 p44 に掲載している表「交通拠点及び乗継地点一覧」にある駅がわかりにくいので、路線順に並び替えるか、路線名を併記した方が良いのではないか。</p>	
4	<p>■安芸中野駅から徒歩5分以内のところにあるバス停留所が、計画書 p44 の表「交通拠点及び乗継地点一覧」に記載されていない。アクセス可能と判断する基準を明記した方が良いのではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、記載するバス停の考え方について注釈を設けることにします。</p> <p>なお、当該表において「アクセス可能な公共交通」という表現は、「記載されていないバス停はアクセス可能ではない」という誤解を招く恐れがあるため、使用しないことにします。</p>