

第7回 広島市総合交通戦略協議会(書面開催)の開催結果について

「広島市総合交通戦略(素案)」に対する意見等及び対応方針

委 員	意見等の概要	対応方針
広島大学 教授 藤原委員	資料41頁について、ここで使われている「+1トリップ」という言葉には「(これまでより)もうちょっと遠くまで」や「(これまでよりも)もう少し滞在する」などの意味が込められていると認識しているが、一般の人に伝わりやすいよう、もう少し工夫が必要だと思う。 「+1トリップ」は大事な言葉なので敢えて使うべきだと思うが、「もうちょっと」や「もう少し」といった意味が伝わるよう補足してはどうか。	「+1トリップ」の趣旨が伝わりやすくなるよう記載内容を修正します。
	京都市の交通戦略には「歩くまち・京都」というサブタイトルが付けられている。広島市の交通戦略にも市民が冊子を読みたくなるように、例えば「+1トリップ」といったキーワードを踏まえたサブタイトルを付けてはどうか。	御意見のとおり対応します。サブタイトル案については別途、御報告します。
	防災・減災に関しては、ハード面だけでなくソフト面についても記載する必要があると思う。 平成30年7月の豪雨災害時には、「広島市・呉市周辺通れるマップ」を作成・公表して一定の効果を心得ており、こうしたことを踏まえ、交通戦略においても「災害時における公共交通や道路に関する情報提供」について盛り込んでどうか。	推進プログラムに、「防災・減災」の「災害時の情報提供」として、実施施策「災害発生時における市民等への情報提供」を追加します。
	今回の交通戦略の改定に当たって、交通実態調査の中で構築した交通行動モデルによる分析も踏まえているのであれば、トリップの量や割合だけでなく、「移動をした上で何をしたか」というアクティビティ(活動)に関する分析についても記載する必要があると思う。 例えば、今後「移動中に他の活動ができるようになる」、「交通結節点がオンラインブースの整備などにより、単なる乗換地点から活動拠点に変わる」ことなどが想定されるのではないかな。	巻末資料の『『広島市交通実態調査』の概要について』に項目を追加します。追加項目については別途、御報告します。
福山市立大 学 教授 渡邊委員	資料17頁について、空白ページとなっており、特に記載事項がないのであればページを詰めてはどうか。	空白ページが詰められるよう、ページ構成を見直します。
	資料21頁について、冒頭の記述の3行目は「本市の交通における課題は、以下の8項目と整理できました。」と言い切ってはどうか。	「本市の交通における課題として、以下の8項目を整理しました。」と言い切る表現に修正します。
	資料22頁について、外出率(の変化量)が若干低下しているが、その特性(性別・年齢階層別)を整理したデータが必要だと思う。 また、今回の交通戦略の改定に当たって、交通実態調査を実施しているのだから、第1部交通ビジョンの「2 交通の概況」において、交通実態調査で明らかになった「人々の移動の概況」を項目として加えてはどうか。	巻末資料の『『広島市交通実態調査』の概要について』に項目を追加します。追加項目については別途、御報告します。
	資料23・24頁について、利用者ニーズとしては、観光客だけでなくビジネス客(出張客)の存在も広島都市圏では大きいと考えられるので、その旨を加筆してはどうか。	資料24頁の3項目目の記載について、「本市を訪れた観光客が市域内を～」を「観光やビジネスなどの目的で訪れた人が市域内を～」に修正します。

委 員	意見等の概要	対応方針
福山市立大学 教授 渡邊委員 (続き)	資料28頁について、障害者も対象となっているようだが、関連データとして障害者に関するものがないため、加えることができないか。 例えば、障害者の方々が移動時に困っていることや公共交通機関のバリアフリーの取組状況などのデータがあれば入れてはどうか。	本市の障害福祉等に関するアンケート調査結果(平成 28年度)より、障害者が外出する時に主に利用する交通機関について追記します。
	資料29頁について、「都心、デルタ市街地、デルタ周辺部、中山間地・島しょ部」のゾーン分けを示す図を入れてはどうか。	ゾーン分けを示す図を追加します。
	資料30頁について、図の棒グラフの数値が各市町の入込観光客数の合計値であるなら、折れ線グラフをやめて棒グラフの内訳を市町毎に色分け表示してはどうか。 なお、広島県が整理している「広島県観光客数の動向」には、各市町ごとに市内・県内・県外の入込観光客数が掲載されており、より詳細な特徴が把握できると思う。	当該グラフは、広島広域都市圏の各市町と比較して本市の入込観光客数が最も多い状況を示すため、市町間の比較が容易な折れ線グラフを掲載しています。 御意見にある広島県の資料等については、今後の参考とさせていただきます。
	資料38頁について、図中の郊外市街地から中山間地域へ伸びる矢印が商店等を差しているが、他部署で中山間地域における持続可能な地域づくりの取組である「小さな拠点」づくり等の施策を検討しているのであれば、連動しておく必要があると思う。	現時点で本市において「小さな拠点」づくりに関する取組は検討していないため、今後の参考とさせていただきます。
	資料76頁について、「⑤回遊を生み出す都心交通体系の構築」の指標9で対象とするものに、広島市内循環バス「ひろしま めいぶる〜ぷ」や路面電車の1日乗車券の利用者数なども回遊の指標として考えられるのではないかな。	御意見にあるサービスは観光目的での利用が中心と考えられますが、当該指標については、こうした来訪者だけでなく市民の日常的な利用も見込まれ、かつ利用者数の把握が容易な「ピースくる」の利用者数で評価することとしています。
	資料76頁について、「⑥誰もが安全に移動できる交通環境の整備」の指標として、高齢者や障害者の方々の移動に関する満足度を加えてはどうか。	高齢者や障害者の移動に関する満足度についてのデータはありませんが、指標3の「公共交通に対する市民の満足度」は年代別に把握できるため、公共交通については評価時に高齢者の満足度を整理することができます。
西日本旅客鉄道株式会社広島支社企画課長 山本委員	資料75頁について、コアコンセプトを順方向で評価する指標だけでなく、公共交通の利用が促進されてその指標が上昇すれば、免許返納者数や自家用車所有率等の自家用車の指標が低下するというような、トレードオフの関係にあるものの変化が確認できる指標があっても良いのではないかな。	免許返納者数や自家用車所有率については、それ自体を減少させることを目的としていないため、そうした自家用車の指標は設定しておりませんが、公共交通に対する市民の満足度の指標に御意見のような順方向と逆方向の指標を設定しています。
	道路と公共交通が互いに共存共栄するためには、事業者や管理者サイドで解決していかなければいけない課題について、お互いが各々の主張を戦わせている個別分野の円満な解決が必要であり、鉄道では「様々な踏切の相互の安全対策の推進」、路線バスでは「停留所の環境整備」などがあげられる。 踏切の立体交差化や駅アクセス、駅前広場環境の改善の取組みをさらに高めて積極的な推進をお願いしたい。	推進プログラムに、「道路」の「生活道路の整備」として、実施施策「踏切対策(歩行者等の安全対策)」を追加します。

委 員	意見等の概要	対応方針
公益社団法人広島県バス協会 専務理事 赤木委員	広島市内中心部では、修学旅行の集中期などに観光バスの駐車場が不足し、路上駐車をせざるを得ない状況となっている。市内中心部へ直結した観光バス専用駐車場の整備が求められている。	本市の観光部門において、既存の観光バス駐車場の利用実態などを踏まえ、効率的な利用が出来るよう関係者と協議しながら検討に取り組んでいくこととしています。
	インバウンドをはじめとする観光客に対する観光情報だけでなく、交通情報の発信を、交通拠点あるいはWEBを活用するなど、広島市としても積極的に推進するべきではないか。資料 62 頁の実施施策「案内情報の充実」だけでは簡単すぎるのではないか。	当該実施施策の取組内容を追記するとともに、推進に当たっては、推進プログラムの「4 推進体制」に記載しているように、行政と交通事業者等の連携・協働の下で取り組んでいくこととしています。
広島県旅客船協会 専務理事 松山委員	資料14頁について、気候変動対策として公共交通の利用促進を謳っているが、今後、GHG(温室効果ガス)削減対策における技術進歩によって、公共交通機関が必ずしも自家用車等その他の交通手段より優位性があるとは言いきれないため、公共交通を担う輸送機関そのものの GHG 削減対策に言及するとともに、その削減効果を成果指標に組み入れ効果測定していく必要があるのではないか。	御意見にある内容については、本市の環境部門の動向等と必要に応じて連携していくものと考えており、交通政策の方向性としては、公共交通を軸とした交通ネットワークをつくることによって、温室効果ガス排出量が実質ゼロとなる脱炭素社会の構築に寄与するものと考えています。
	資料22頁について、「公共交通の維持・確保に向けた持続可能性の向上」の一環として、広島市内完結航路及び広島市と密接に関連する航路の持続可能性について、隣接自治体等と連携して中長期的対策を講じていく枠組みを構築する必要があるのではないか。	御意見にある内容については、推進プログラムの「4 推進体制」に記載しているように、行政、交通事業者、市民等の連携・協働の下で検討に取り組んでいくものと考えています。
	地理に明るい地域住民と圏外からの地理不案内者の対応に関する基本的な方策(時刻表、乗換、最寄りバス停)等の情報提供に加え、現在進められている市内バス路線網の再編等を契機に1枚のチケット等で域内どこでもアクセスできる域内フリー切符(多モード共通)などの更なる拡充を図るための共同精算システムの構築が必要ではないか。(例:圏域内の鉄道、電車、バス共通切符。選択的に船舶等追加)	推進プログラムの実施施策「MaaSの推進」において、交通事業者等と連携し、デジタルチケット等のキャッシュレス化の普及を通じたデジタル化に取り組むこととしています。
	資料33頁について、海上交通における輸送モードは船舶のみであり、交通ネットワークのリダンダンシーが見込めず代替輸送の選択肢が極めて限定的な実態を踏まえると、「公共が一定の責任の下で関与していく」ためには、島外との移動や生活物資等輸送の手段を完全に喪失するという不測の事態を回避するため、国、自治体、交通事業者等において対処方針や執行体制等を予め構築しておく必要性に言及すべきではないか。	御意見にある内容については、推進プログラムの「4 推進体制」に記載しているように、行政、交通事業者、市民等の連携・協働の下で検討に取り組んでいくものと考えています。
	資料50頁について、郊外の中山間地の将来イメージを載せるのであれば、市街地と島しょ部を公共交通で結ぶ島しょ部の結節拠点港の将来イメージがあっても良いのではないか。 将来イメージの題材としては、バッテリー船(気候変動対策)、バスフロート船(バリアフリー対策)、自動運航船、リモート又はブリッジ操作による自動離着桟船(コスト削減対策)などを港に配置したイメージ図が考えられる。	将来イメージはコアコンセプト・施策の方向性で示す内容をイメージしやすいよう図化したものであり、人口減少と高齢化の進展が著しい中山間地・島しょ部については、地域で移動する人々の活動状況を図化しやすい中山間地を代表例として掲載しています。
	人口減少等で輸送需要が確実に縮減していく中で持続可能性を追求するのであれば、公共交通網の見直しのみでなく、輸送機関そのもののコスト削減方策に関する方向性の記述も必要ではないか。	御意見にある内容については、推進プログラムの「4 推進体制」に記載しているように、行政、交通事業者、市民等の連携・協働の下で検討に取り組んでいくものと考えています。

委 員	意見等の概要	対応方針
公益社団法人広島市身体障害者福祉団体連合会 監事 原田委員	資料9頁について、高齢者数・高齢化率の地域分布図が広島市の輪郭図とわかりにくく、府中町なども島しょ部のように見えるので、区の境界線を目立たせたり、他市町の輪郭を表示してはどうか。また、図の表題の前に「広島市」を付けた方が分かりやすくなるのではないかな。	図の背景に地形図を追加します。 また、図の表題の前に「広島市」を追記します。
	資料41頁について、「都心の魅力と回遊性の向上で“+1トリップ”」とあるが、読み方は「プラスワントリップ」で良いのか、意味するところは「更にもう一つ足を延ばして」ということなのか、「トリップ」は一般的になじみのない用語なので、中心になる理念であるなら、この頁でより詳しく説明した方が良いのではないかな。	「+1トリップ」の「+」にふりがな「プラス」を追記します。 また、「+1トリップ」の趣旨が伝わりやすくなるよう記載内容を修正します。
	資料45頁について、施策の方向性「④まちづくりと一体になった居心地が良く歩きたくなる歩行環境の整備」の説明が抽象的なので、次頁の将来イメージの図を活かすためにも「歩行者にも優しい青信号時間の設定」などを記すことができないかな。	施策の方向性は、本市の交通課題への対応策となるコアコンセプトに沿った大きな方向性を示すものになります。 また、御意見にあるような内容については、将来イメージにおいて示された内容から読み取れるものと考えています。
	資料70頁について、「福祉環境整備事業」の説明文の末尾が「行っています」となっており、他項目と同様に「図ります」または「取り組みます」にすべきではないかな。 また、「聴覚障害者等に視覚的表示による情報提供の整備を図る」のような趣旨の記載ができないかな。	説明文の末尾を「行います」に修正します。 また、御意見にある情報提供の整備については、推進プログラムの「公共交通」の「待合環境や乗換環境の向上」における各実施施策に趣旨が反映されているものと考えています。
社会福祉法人広島市社会福祉協議会 事務局長 三村委員	資料48頁について、施策の方向性「⑦人や地域の多様性に応じた持続可能な移動手段の確保」に下線箇所を追記できないかな。 「～各地域の特性や状況を踏まえながら、既存公共交通の効率化や地域主体による交通サービスの導入、 <u>助成制度等の創設</u> など、持続可能な移動手段の確保に取り組みます。」 (理由) 地域主体だけでは持続可能な交通サービスの導入・維持は困難であり、継続的な財政面での支援が必須であると思われるため	助成制度等の創設については、当該施策の方向性における主たる支援策ではないため、当該施策の方向性の下、推進プログラムに位置付けた実施施策を進める中で検討に取り組んでいくものと考えています。
公益社団法人広島消費者協会 副会長 川本委員	資料3頁について、尾道市や福山市は、広島広域都市圏に参画を拡大されるのか。	現時点で広島広域都市圏への参画を予定している市町は、島根県の浜田市、美郷町及び邑南町となっています。
	資料5頁について、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」とあるが、スマートシティのモデルとして自動運転等新しいまちづくりを取り入れるのか。	推進プログラムの「1 推進プログラムについて」の「(4) 実施施策の推進に当たっての留意事項」に記載しているように、持続可能なまちづくりに資するようICT等の新技術の活用などに配慮しながら取り組むこととしています。
	資料14頁について、「イ 交通分野における ICT 化の進展」とあるが、ICT 化が進展して情報を活用した交通状況の把握ができることは便利であり有難いことだが、高齢者にも配慮した分かり易い利用方法も採り入れて欲しい。	推進プログラムの「公共交通」の「待合環境や乗換環境の向上」の実施施策「案内情報の充実」に、高齢者にとっても分かりやすく使いやすいものとするを追記します。

委 員	意見等の概要	対応方針
公益社団法人広島消費者協会 副会長 川本委員 (続き)	資料15頁について、公共交通の概況が示されているが、JR芸備線の廃線や路線バスの運行廃止等の課題があり、現状維持ができるのか心配である。	「交通政策の方向性」において、「公共交通の維持・確保に向けた持続可能性の向上」を交通課題としており、その課題への対応策として、「官民の協調に基づく持続可能な公共交通体系の構築」等に取り組むこととしています。
	資料24頁について、「本市を訪れた観光客」とあるが、私達が利用するにも分かりにくい状況であり、路線の色分け、文字が読めなくても分かり易い案内板の設置をして欲しい。	御意見にある内容については、推進プログラムの「公共交通」の「待合環境や乗換環境の向上」における各実施施策に趣旨が反映されているものと考えています。
	資料28頁について、課題5に「誰もが安全に移動できる」とあるが、広島市も他の国に比べ歩道段差が多く、バリアフリー化が進んでいないので、早急に取り組んで欲しい。	当該課題への対応策として、「誰もが安全に移動できる交通環境の整備」に取り組むこととしており、御意見は今後の参考とさせていただきます。
	資料30頁について、課題7に「広島広域都市圏内のヒトやモノが循環する基盤づくり」とあるが、広域的な公共交通ネットワーク・道路ネットワークが連携し、効率的に取り組んで結果を出して欲しい。	当該課題への対応策として、「経済活動を支えるとともに、広島広域都市圏内のヒトやモノが循環する基盤となる交通ネットワークの構築」に取り組むこととしており、御意見は今後の参考とさせていただきます。
	資料35頁について、政策展開の方向性に「市域内外からの来訪者を迎える都心の交通」とあるが、広島バスセンターは、そごう広島店の動向についての報道もあり、交通の要だけに影響があれば大変な痛手になるのではないかと。 また、「マチナカ」の回遊ゾーンの実現は楽しみである。広島の本通り商店街は、現況では魅力が無く行ってみたいと思わないので、足を運びたくなる核となる店舗の展開に期待する。	御意見にある政策展開の方向性を踏まえつつ、都心の魅力と回遊性の向上に取り組むこととしており、御意見は今後の参考とさせていただきます。
国土交通省 中国地方整備局広島国道事務所 副所長 景山委員	交通事業者に対して、新型コロナウイルス拡大のため公共交通の維持が心配であり、路面電車の紙屋町～広島駅のスピードアップはどうなるのかと思っている。また、路面電車、路線バスは段差があって乗り降りに危険が伴うため、低床車を増やして欲しい。 広島市に対して、駐輪場の整備・増強、橋の老朽化への早急な対応、行政・事業者・市民が連携して観光マップを作成するなど情報の共有による公共交通の利用アップ、広島市内循環バス「ひろしま めいぷる～ぷ」の広報について対応して欲しい。	御意見にある内容については、推進プログラムの「路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備」や「案内情報の充実」、「駐輪場整備」、「インフラ資産の老朽化対策」、「バリアフリー化の推進」等に、行政、交通事業者、市民等の連携・協働の下で取り組んでいくものと考えており、今後の参考とさせていただきます。
	資料66頁について、「広域的な幹線道路の整備」の説明文の「国と協力して」は、実施施策の「高陽地区へのスマートインターチェンジ設置の検討」においてNEXCO西日本なども関係してくるため「国等と協力して」とした方が良いのではないかと。	御意見のとおり修正します。

委 員	意見等の概要	対応方針
広島県地域 政策局 交通対策担 当課長 藤井委員	広島県においても、令和4年度より「広島県地域公共交通ビジョン」の策定を予定している。 広島市総合交通戦略とも連携しながら、策定を進めていきたい。	本市では、広島広域都市圏の発展への貢献の観点から、圏域にわたるヒト・モノ・カネ・情報の循環に資する広域的公共交通網等の充実強化を図ることとしており、御意見にある県の取組ともそうした観点から連携していきたいと考えています。
広島県土木 建築局 都市計画課長 廣中委員	資料35頁、45頁、73頁について、都心部においては、近年、サッカースタジアムの建設や中央公園の利活用、基町駐車場の再開発など、再開発やマンション建設、にぎわいの拠点整備等が相次いでおり、土地のさらなる高度利用や用途の変更、駐車場の需要や配置等の変化がおきている。また、エリマネ団体等のまちづくりビジョンとの調整も必要と考えられる。 交通ビジョンに位置付けたウォークアブルなまちづくりの実現に向け、こうした変化を踏まえて、より具体的に車や人などの動線や、交通機能、駐車場のあり方をイメージし、推進プログラムに施策を定めることを検討する必要があるのではないか。	御意見にある内容については、推進プログラムの「歩行者」の「ウォークアブルな人中心の道路空間の形成」の実施施策である「居心地が良く歩きたくなる歩行環境の整備に向けた検討」や「駐車場配置の見直し検討」において、都心で進展するまちづくりの動向等を踏まえながら検討を進めていくこととしています。
広島県警察 本部交通部 交通規制課長 太田委員	資料46頁について、将来イメージの㊦「路面電車の電停へのバス停の停車(乗換利便性の向上)」を「路面電車とバスの乗換利便性の向上」に修正してはどうか。また、将来イメージの図中の㊦の位置は電停に付して欲しい。	御意見の趣旨を踏まえ、修正します。
	資料49頁について、将来イメージの㊦「ゾーン30の導入による居住地区等における通過交通の侵入抑制や安全確保」を「ゾーン30プラスの導入による生活道路における人優先の安全安心な通行空間の整備」に修正してはどうか。 ※ ゾーン30プラス:最高速度30km毎時の区域設定とハンプや狭さくなどの物理的デバイスとの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ろうとする区域	御意見のとおり修正します。
	資料69頁について、以下の通り修正してはどうか。 (現行) ・ 実施施策:生活道路における地域との連携・協働による安全確保 ・ 説明文:生活道路の安全確保のため、地域住民等との連携・協働の下、地域のコミュニティ形成の中で、「ゾーン30」をはじめとした車両の速度抑制や通過交通の排除など事故防止対策を推進します。 (修正案) ・ 実施施策:生活道路の交通安全に係る対策 ・ 説明文:地域住民と合意形成を図りながら「ゾーン30プラス」を設定するなど、生活道路における人優先の安全安心な通行空間の整備を推進します。	御意見の趣旨を踏まえ、「ゾーン30プラス」の取組を行う内容に修正します。