

東広島市都市交通マスタープラン改定のパブリックコメント一覧

| 整理番号 | 意見（要約） | 市の考え方 |
|------|--|---|
| 1 | 歩行者の交通安全だが、自動車の誤作動などによる暴走のニュースがよく報じられており、小学生の列に突っ込むといった痛ましい事故も発生している。これを防ぐには歩行帯や見守りだけでは不十分で、ガードレールなどで物理的に車道と分離すべき。実際に通学路が車道にある場所がどのくらいあるのか調査し、危険度から優先順位をつけて対応すべき。また、酒蔵通りも車のすれ違いも容易ではない幅の道の脇を多くの観光客が歩いているため、抜本的な対策が必要ではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・基本理念1：日常生活を支える交通の中で、「交通安全の推進」について記載しており、この施策の中で通学路等の交通安全の確保について推進していきたいと考えております。施策としては、東広島市通学路交通安全プログラムを策定しており、通学路の安全確保に関する取り組み方針に基づき、歩行者の安全確保をすすめております。 ・西条酒蔵通りについては、警察との協力によるゾーン30による交通安全対策を行っております。また、酒蔵地区の活性化や魅力的なまちなみ景観の形成、また地区住民や観光客が安心して散策できるように、美装化・電線類地中化による歩行空間における安全性の向上に努めております。 |
| 2 | 具体的なスケジュールの記載がないため、2030年までに、それ以降も含めて何をいつまでするのか分からない。重層的な交通システムを構築することは理解できるが、その過程での優先順位をどう考えているか。優先するのは産業、教育、医療あるいは市民生活の足なのか、それとすべての交通を横並びで検討するのかなど、MasSiにより踏み込んでいく必要があるのではないかと。加えて、5年・10年先を見据えた計画であれば、例えばBRTでは「何年度までどこどの区間で導入を目指す」といったチャレンジ目標があってよい。最後に、都市計画マスタープランとの関係性について、運動しているものなのか分からなかった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本計画は、本市における総合的な交通施策の基本方針を示すマスタープランであり、具体的な施策内容やスケジュールについては、今後策定する「総合交通戦略」や「地域公共交通計画」において検討していきます。 ・道路・公共交通は、ご指摘の産業、教育、医療と同様に、市民生活を支える「社会基盤」と捉えており、これら全ての活動に貢献する交通システムを構築していく必要があると認識しております。 |
| 3 | 地域から受け取った道路や交通の要望について、ひとつの課題解決に繋がらないものは速やかに他の課題と共有してもらいたい。通学路になっている生活道路の改善について要望書を作成し提出しているが、返答までに時間を要している案件もあった。交通、都市の計画等多くのことが関係している案件は、柔軟に対応してもらえようをお願いしたい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本計画は、本市における総合的な交通施策の基本方針を定めたマスタープランであるため、具体的な施策内容やスケジュールについては、今後策定する「総合交通戦略」や「地域公共交通計画」において、検討していきます。 ・市民の皆様からのご要望につきましては、関係する部局が連携し迅速に対応できるよう引き続き努めてまいります。 |
| 4 | 計画の着手から完了目標年度が明確に記載されていない。広島大学法学部の移転をきっかけに産学流出が進まないか危惧しているため、スピーディーな交通施策の実施を望む。経済の中心である広島市との時間的距離を縮める施策を打つべきではないか。例えば、広島駅までの快速電車の本数の増便、駅的美観向上。人口と学生数ともに多い寺家地区はバスが少なく不便なため、寺家中央線完成に「西条駅～広島大学～（寺家中央線）～寺家駅」の循環ルート（新のんバス）や産学連携ルート「例：バスセンター～広大東千田キャンパス～マツタ～（東広島バイパス）～ダイキョーニガワ～広大～サイエンスパーク」等の新設。渋滞回避のため、西条駅、寺家駅における高層や福富、医療センターなど北方面行きバス停の北口移転。BRTでの「広島空港～西条～広島大学～東広島駅」の運行。駅のバス状況モニターの運用再開。西条駅の自家用車待機場所の拡大。西条バイパスの早期4車線化、2号線の広島市内の高架化実現のための広島市と連携（東広島バイパス開通したが渋滞が酷い）等。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本計画は、本市における総合的な交通施策の基本方針を定めたマスタープランであるため、具体的な施策内容やスケジュールについては、今後策定する「総合交通戦略」や「地域公共交通計画」において、検討していきます。 ・ご指摘の産業分野を考慮して交通施策の展開は非常に重要な視点であると考えます。個別にご示いただいた取組みにつきましては、個別施策・事業の推進の中で検討してまいります。 |
| 5 | 広島大学Town&Gown構想の実現や転出超過が続く広島県の魅力向上への貢献に向け、大胆な構想があっても良い。まず魅力低減の1つとして広島空港が広島市から遠いことが挙げられるため、長期的な構想として東広島市への新広島空港誘致を提案したい。広島駅から新幹線10分程度で東広島駅に到着し、試験中のBRTを東広島空港から空港間で運行すれば、広島市内からの利便性も上がる。大学が近いので、学会や研究会などの開催も頻繁に行われるようになり、ホテルや企業の進出も進む。西条バイパス、東広島県道と直結でき、車や都市間/高速バスのアクセスも抜群。ハードルが高いことはわかっているが、転移するなら東広島駅近くが最適ではないだろうか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本市は、広島県の中央に位置する学術研究都市として成長を遂げてきたものであり、高規格道路、近接する広島空港、新幹線東広島駅の整備といった都市の骨格が形成されて、この蓄積した社会資本としての広域交通体系は本市のアドバンテージと捉えています。 ・広島空港や新幹線東広島駅など、広域交通拠点のアクセス強化は重要な視点であり、引き続き、アクセスの改善に向けて検討してまいります。 ・広島空港の本市への誘致は、本来、空港立地は、国土形成の観点から整備が進められてきたものであり、現状を考慮すると、基礎自治体の構想に位置づける範疇ではございませんが、パブリックコメントによるご意見として受け止めさせていただきます。 |
| 6 | 新幹線、東広島駅への接続が弱い。広島駅への交通利便性が損なわれていると感じる。東広島～広島間を補助金等で特別料金で利用できるよになれば、黒瀬地区を中心とした開発につながるのではないかと。また、JR中国バスの路線がバス利用者のニーズに合っていない面がある。市内をめぐる路線と拠点間をつなぐ路線は必要だが、拠点間路線の速達化を図ってほしい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本計画では、基本理念2：都市の活力を促す交通の中で、「空港、新幹線駅への連絡強化」について記載しており、この施策の中で東広島駅への公共交通の利便性の強化を推進していきたいと考えております。しかしながら、特別料金など特定区間のみ限定して補助金を支出することは困難です。 ・バスの拠点間路線の速達化については、沿線住民の利用者の視点を考慮する必要がありと考えております。社会、経済活動を支える交通網の構築に向けて、公共交通ネットワークの強化や公共交通の利便性向上に取り組んでまいります。 |
| 7 | 概要版と本編で構成の不整合な箇所が見受けられるので修正すべき。また、現状と課題については、例えば、空白地域のコミュニティバスをどのように変えていくのか方針を示してほしい。将来交通計画や基本理念について夢物語ではなく、交通事業者、市民目線で具体的な計画を作ってほしい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・概要版に記載していない内容は計画本編に記載していますが、お寄せいただきましたご意見を踏まえ概要版としても構成に不整合がないように修正いたします。 ・「交通空白地域の早期解消」につきましては、本計画において公共交通ネットワークの強化として記載しており、この施策の中で検討していきたいと考えております。 |
| 8 | 現在の都市交通マスタープランには公共交通の視点がベースとして記載されているが、個人的観点が軽視されているのではないかと。歴史的背景、組織、人材、社会・都市構造の変化、必要資金の提示などは記載しないのが知りたい。のんバスの本来の目的と現状はどうなっているか教えてほしい。長期的視点として、過疎地住民の生活・移動サービスの支援として各地域拠点に小型バス車両等を複数配置すること、AIなどの進展による失業者対応として、地域の運行サービスを担う運転代行者として採用することなどが考えられる。また、短期的視点として、交通不便地域へのオンデマンドバス導入、空港・新幹線駅から各大学・企業・研究所への直行便の新設が急務ではないか。また、国分寺、酒蔵通、サイエンスパーク、三ツ城古墳、広島大学博物館等のコースを土日中心に展開すれば観光客も増えるのではないかと。空港⇄西条駅のリムジンバスも、8～10人乗りバスに切り替えるべき。過疎地域に住んでいても市民税は交通至便な市街地住民と同額であるという視点も重要。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本計画は、本市における総合的な交通施策の基本方針を示すマスタープランであり、具体的な施策内容やスケジュールについては、今後策定する「総合交通戦略」や「地域公共交通計画」において検討していきます。 ・「のんバス」は、中心市街地の沿線生活施設へのアクセス向上や回遊性向上を目的とし、沿線住民のための輸送に限らず、本市中心部の来訪者をターゲットとした「都市機能の強化」を目的に導入したものです。 ・利用実態としても、本市の交通結節点である西条駅での乗降が際立って多く、沿線に立地する生活拠点施設など、買物・通院・娯楽など幅広い用途と利用者の属性となっております。 ・ご意見としていただきましたバスの小型化の提案について、多客需要に対しても安定的な輸送を提供するといった公共交通としての役割も踏まえつつ、今後の沿線の交通需要に応じたサイズの車両導入の視点も必要であることはご指摘のとおりです。また、地域内での持続可能な生活・移動サービスの確保に向けた担い手確保については重要な視点と考えております。 |
| 9 | 環境への対応では渋滞緩和とCO2削減が中心となっているが、その他の施策も考えられる。EV化について、自動車（個人・輸送車両）のEV化も効果ある施策ではないか。充電環境整備（EV充電器設置）も積極的に取組んでほしい。広島大学スマートシティ共創コンソーシアムでは、大学の通勤通学車のEV化及び大学内の充電環境整備を検討している。市内での環境整備が進めば、大学に限らず、企業や物流、公共交通機関、一般車両のEV化にも繋がる。次に、通勤車両の削減について、広島大学スマートシティ共創コンソーシアムでは、相乗りを通して通勤車両数の削減と渋滞緩和に繋げる取組を検討している。本取組についても連携・支援をお願いしたい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本計画では、交通DX・交通GXの推進として「環境配慮型車両・設備等の導入」についても記載しており、この施策の中で、国の施策と連動しながら検討していきたいと考えております。 ・私的、個別の交通需要である自家用車の相乗りは、交通渋滞の緩和やCO2削減など、相乗りの普及は地域や社会にとって望ましい交通行動であると考えます。 ・一方で、自家用車の相乗りを「サービス」として導入することは、利用者など需要だけでなく供給側の視点も新たに加わることになります。例えば、サービス設計により、既存交通の衰退・撤退といった新たな課題が顕在化しないかなど、相乗りサービスの普及が、「真に地域の交通課題の解決に向けた一助となり得るか」を慎重に調査・研究していく必要があると考えております。 |