

「東広島市都市交通計画」の策定に伴う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	自動運転や自転車の活用なども必要とは思えるが、まずは基本に立ち返り、既存の交通網の整備を重視して欲しい。 西条周辺は人口の増加に伴い車の交通量が非常に増えており、整備が追いついていない印象を持っている。 以下の対策が必要ではないか。 ・信号の右折専用表示を増やす ・狭い、夜は暗く見通しが悪い、といった箇所の整備 ・上記整備を実現するための調査	・ご指摘のとおり、本市では、交通網整備の必要な箇所が存在することから、『基本理念 1：日常生活を支える交通』において、「①生活インフラとしての交通網の構築」「②徒歩・自転車環境の整備促進」「③バリアフリー化の促進」の3つの基本方針に基づき、本計画を推進していきたいと考えています。
2	市内全域で、朝夕の通勤時間の交通渋滞を解消し、急な交通量増加による渋滞も解消する取り組みをしていただきたい。 これまで、交通管理者に信号機の右折矢印時間の拡大を要望しても、個人の行動では実現していない。市の正式な要望として信号機の改善点を徹底調査して、交通管理者に説得力のある渋滞対策内容を提案して、渋滞解消を進めていただきたい。 他に、ドライバーや通行人等に渋滞を起こさない行動を宣伝したり、いろいろな方向から、渋滞解消に役にたつ行動をしていきたいと思う。	・『基本理念1：日常生活を支える交通』の中で、「渋滞解消に向けた施策の展開（交差点改良、信号制御等）」について記載しており、この施策の中で地域の渋滞緩和について関係機関と連携して推進していきたいと考えています。 ・ご意見にある渋滞を起こさない交通行動については、コミュニケーションを中心とした交通政策である「モビリティ・マネジメント」を基本理念を支える横断的な取り組みとして位置づけており、過度な自動車の抑制に努めてまいります。
3	基本理念・基本方針の選定理由が曖昧に感じる。本市の実情や将来のビジョンにとって本当にふさわしいのか言及が十分だとは言いがたい。 従って、ビジョンと施策の関係性がどうしても不明瞭と感じる。 「渋滞解消の道路整備は地域経済の活力を増す」というのはそういう場合もあるが、首都圏以外の多くの場所ではむしろ過疎化を深刻にしまった場合も多い。 随所に自転車に言及しているものの、戦略的に自転車の使用機会を増やすことによる自動車削減案はみあたらない。尾道今治の間の70 k mを自転車道で繋いで様々な経済効果を生んだ「しまなみ街道」のような施策の存在があれば望ましい。 公共交通の維持やラストワンマイル確保で相当苦慮していることは伺えるが、それを目的と過度に捉えたと利用者が本当に望んでいる結果になるとは限らないのではないか。各方面からの様々な意見を踏まえ、理想像を描ききった上で、それを対比尺度とする具体案を評価すべきではないか。	・基本理念・基本方針及び施策メニューについては、上位計画や地域の実情・課題、社会的要請等を踏まえ「都市交通マスタープラン」において定めています。本計画では、基本方針を実現するための施策メニューとの関係について、「4.5基本方針を実現するための取組・施策メニューの一覧」として記載しております。 ・自転車施策については、基本理念1：日常生活を支える交通の中で、「駐輪場施設の適切配置と安全・快適な自転車ネットワークの整備」について記載しており、この施策の中で誰もが安全・快適に利用できる自転車走行空間の整備等を推進していきたいと考えています。 ・公共交通の維持やコミュニティバス等のラストワンマイル交通については、ご指摘のとおり、人口減少、少子高齢化の進展、運転手不足等により、維持確保が難しい状況となっています。本計画では、あらゆる共創や交通DX・GXによる地域公共交通の「リ・デザイン」を通じた地域における様々な地域公共交通の維持・確保を目指していくこととしています。 ・今後、施策メニューを具体的に実施するにあたっては、「市民参加型プラットフォーム」を通じて、市民の皆様のお声をいただきながら、地域のニーズに沿った施策を効率的・効果的に推進していきたいと考えております。
4	西条周辺の整備に膨大な予算をかけ、都市化がすすんでいる。人口を考えると必要ではあるが、それ以上に予算をかけているように感じる。 高齢化や人口減がすすむ田舎地域においても、生活維持や安全面での整備をしっかりしてほしい。例えば入野地域では、道路が狭いため緊急車両が入れず対応が遅れる事例がおきている。拡張工事の話はあがっているものの実現していない。生活道路の整備をお願いしたい。 まちづくり方針に「地域の暮らしを支える生活道路の整備を進めます。」とあるが、スピード感をもって対応してほしい。都市部の教養や娯楽よりも、市民の命や暮らしを守ることを優先してほしい。	・本市は広大な市域の中に、都市化により人口増加が進む地域と、過疎高齢化による人口減少が進む地域を抱えていることから、それぞれが持つ特性や課題に対応するために地域別戦略を定めているものです。 ・また、本計画においては、様々な課題を有する各地域において「地域別戦略」を立案し、各地域における施策メニューとスケジュールを設定し、可能な限りスピード感をもって推進していきたいと考えています。
5	この計画にあるチャレンジングな取組を着実に実施してほしい。失敗しても、税金の無駄ではなく次の戦略への糧になると考えている。先日の自動運転・隊列走行BRTの実証実験のようにチャレンジしている姿を市内外に発信することは、まちが元気であることを示すことでもある。ブルバールはp 45にあるような「公園のような道路」として公共交通メインの道としてまちの魅力を高めるのはどうか。 「交通」を考えるのに物流の視点は今後もっと必要と思う。どこに集まるのか・集まりたいのか、人流・物流データを定期的に集めて、物流の担い手不足・渋滞対策等の戦略の充実をして欲しい。 また、交通まちづくりを担う人材育成に関する指標の設定が必要。研修や研究の奨励、奨学金等で市民、企業、大学、市職員から育成し、市役所や大学に政策専門監を置くなど、戦略の持続可能性の確保をして欲しい。 クロスセクター効果について、是非計画期間中に効果の算出に取り組んでいただきたい。	・ご指摘の通り、移動ニーズの多様化や運転手不足等に対応するためには、今後、新たな技術を積極的に取り入れる必要があります。引き続き、地域・地区の特性や課題に応じた実証を通じ、取組の深化や他地域への展開を検討していきます。 ・本計画は、人の暮らしや交流に主眼を置いた計画としており、例えば、『基本理念2 都市の活力を促す交通』のモビリティハブの機能や配置において、物流ネットワーク機能についても検討してまいりたいと考えております。 ・今後の交通まちづくりを担う人材育成については、地域での共創など、多様な人材の連携を通じて共創型交通への転換を推進する上で重要であり、指標設定のご意見について、計画に反映させていただきます。
6	①机上の空論で職員があたかも仕事をしています感を表した各種資料を継ぎはぎ計画の様です。現実的課題を5W1Hを使って計画書を作ってください。 ②行政は税金を使って運営し、職員さんも市民の税金で給与をもらい生活ができています。民間企業の様に、自ら生産し利益を出して給与をもらっている訳ではない。もっと、行政施策は市民目線、課題解決に予算を充てて欲しい。 ③行政では最近、なんでも1位自助、2位互助、3位共助、最後が公助と言って、行政での課題解決もしないし、責任も取らない。税金を使った市政だから市民を助ける公助が最優先だと思えます。 ④ページ13 6行目最後「××の検討が必要となります」やページ27 8行目最後「××に向けた対策が必要です」等で他人事で具体的な計画が全然無い。やる気が全く見えない。 ⑤4.7地域別戦略「地域の現状と課題」を具体的な計画を作り直して下さい。 ⑥こんな無駄な計画書作りをした事で課の仕事として「やった感・満足感で」では困る。時間の無駄。この計画書は作っただけで市民の役にはたたない。誰も見ないし、実行できる計画になっていない。	・本計画の位置付けは、本市の総合的な交通施策の基本方針を定めた「東広島市都市交通マスタープラン」を踏まえた計画であり、目標年次を令和12（2030）年とし、さらにその先の長期を見据えるものです。各種施策メニューの検討段階においては、地域ごとの課題の深掘りをしながら計画的に取組を進めてまいります。 ・自助、互助、公助について、これら3つの要素を含めた「共創」という考えをもとに、地域公共交通の維持・確保を進めてまいります。