

- 1 意見募集期間
令和5年11月27日（月）から令和5年12月26日（火）まで
- 2 意見の数
5名（22件）
- 3 意見の内容と市の考え方

	項目	御意見	市の考え方
1	公共交通	<p><意見> 西の方では藤ヶ丘や神領へ、旭台等東の方では陶生病院へも路線新設の要望が強いとは承知してはいますが、市ばかりでなく労災や陶生病院が行う課題も多かろうかと思えます。 ただ、藤ヶ丘は通学、買い物、地下鉄のアクセス等は、広域交通として、住みたいまちづくりの観点から、利便性向上に取り組むべきではないでしょうか？新規路線の開発を望みます。</p>	
2	公共交通	<p><該当箇所> P.101 基本方針1 ②南北の公共交通ネットワークの構築 <意見> 自家用車を手放した時には、南北への交通手段が不便となります。藤が丘や神領へのアクセスを早く可能にして下さい。</p>	<p>御意見にあります藤が丘駅や神領駅などへのアクセス性を高めることは、重要であると認識しております。そのため、素案101ページの施策②「南北の公共交通ネットワークの構築」の取組を進めることにより、南北方向の公共交通ネットワークにおける既存路線の再編や新たな路線の拡充を推進していきたいと考えております。</p>
3	公共交通	<p><意見> 「あさび一号」の運行間隔を1時間半からせめて1時間にしてほしい。</p>	<p>現状のあさび一号の運行間隔は、平日は、概ね1時間に1本となっております。今後も、運行内容につきましては、利用者ニーズや利用実態を踏まえながら充実させていきたいと考えております。</p>

	項目	御意見	市の考え方
4	公共交通	<p><意見> 図2-21を見ると市の運行経費は優秀な方です。基幹2路線の長大路線だけで当然と言えば当然。でも市は経費優先と思われる様な運行計画では？と疑念を持ちます。その枠を超えせめてもう少し運行間隔を増やす事は出来ませんか？ 利便性を高め、乗る人を増やしつつ経費も抑えるポイントは必ずあるはずではないでしょうか？検討をお願いします</p>	
5	公共交通	<p><意見> 図2-12～15に見られるように利用者は労災・医大等病院への通院の利便性や三郷や市役所等スーパーへの買い物などの利便性を求めるデータが出ています。 利用者要求を吸収しながら収益を上げる視点は必要ではないでしょうか？ 現路線の他に、病院や商業施設等をめぐる短期周回路線と組み合わせる新規路線の新設は無理でしょうか？</p>	<p>素案108ページの基本方針④に記載しているように、今後も安定的に事業を継続し、公共交通サービスを維持していくためには、経費も考慮したうえで、関係者が連携・協働し、持続可能な交通体系の構築を推進することが必要だと考えております。今後も、あさび一号の運行内容につきましては、利用者ニーズや利用実態を踏まえながら充実させていきたいと考えております。</p>
6	公共交通	<p><該当箇所> P.103 基本方針2 ⑨あさび一号の運行内容の充実 <意見> ○「あさび一号の本数を増やし、土・日・祝日を平日と同じダイヤにしてください。」 現在の1時間半に1本の運行では、1日9便と少なすぎます。早朝・夕方の便を増やし通勤・通学にも使えるようにすると、市民に喜ばれ乗客が増える。乗りこぼし対策にも繋がるのではないのでしょうか。 ○「きめ細やかなルート開発をしてください」 利用者からは、「白鳳校区」、「本地校区」に限定したルートで走って欲しいとか、現在ルートの無い所に停留所を作って欲しいと、あさび一号の利用拡大の要望があります。この様な要望を、叶えるには新たなルートの開発が必要ではないのでしょうか。</p>	
7	公共交通	<p><該当箇所> P.103 基本方針2 ⑨あさび一号の運行内容の充実 <意見> この書きっぷりは総論過ぎて実施施策としてはあまりにも寂しいです。今後10年間において何を目標とするのか具体的に書いて欲しいです。 例えば、現行の高齢者の移動を狙った長大2系統を維持しつつ①現状運行下での積み残しを解消する短い運行系統の新設、とか②現行ルートから外れているため新規路線の要望のある地域へのルート新設、 ③通勤・通学客にも対応した運行系統及び運行時刻の新設またはルート新設、④地下鉄藤が丘駅への乗り入れ路線の検討 等です。</p>	<p>あさび一号の運行内容は、利用者ニーズなどを的確に捉えながら、見直しの必要性を判断した上で検討する必要があるため、素案103ページの施策⑨「あさび一号の運行内容の充実」に記載のとおり、内容をまとめさせていただいております。</p>
8	公共交通	<p><該当箇所> P.106、P.107、P.109 基本方針3・4 ⑱⑳ <意見> 運転免許返納や高齢者への支援は、現在行われているもので有効なものは有りますが、一番有効な対策は、あさび一号の便数を増やし、細やかなルートを開発することではないのでしょうか。</p>	<p>あさび一号の運行内容の充実は、有効な対策であると認識していますが、あさび一号とタクシーなどの公共交通が相互に補完、連携し、多様なニーズに対応することで、高齢者の外出支援に、よりつながると考えております。</p>

	項目	御意見	市の考え方
9	公共交通	<p><意見> 旭台に住む市民として陶生病院への直通バスの運行を願う。</p>	<p>今後も安定的に事業を継続し、公共交通サービスを維持していくためには、既存の公共交通を活用することが重要だと認識しております。そのため、ニーズに合わせて、多様な手段を組み合わせた移動ができるよう、交通ネットワークを充実させる取組を進めていきたいと考えております。</p>
10	公共交通	<p><意見> タクシー利用ですが、費用的には今使っている便利なマイカーと比べ遜色ないでしょう。マイカーは実質、燃料費、各種税金、強制・任意保険料、車検代を含む修理・整備、それに減価償却費を考慮すると、むしろタクシー利用の方が安価でしょう。でもタクシーはマイカーと比べるとデマンド的に遥かに劣るのです。事前に予約が必要となり使いたいときにタイムリーに直ぐに来てもらえませんが、また、近い距離の運送では頼むのもおこがましいと言う気持ちになってしまい利用自体を控えます。それにこれからはタクシー運転手の不足が顕著となり益々呼んでも来てもらえない状態になることが予想されます。 都合の悪いことに当市にはタクシー会社の拠点がありません。 今政府が「ライドシェア」制度について研究しておりますが、当市には元請けとなるタクシー会社自体が存在しないため、この制度の恩恵すら受けられないことになりかねません。 当市がタクシー不毛地域として取り残された街とならないためにも当市にタクシー会社を誘致することを計画に書かれたらどうでしょうか。</p>	<p>本市にとってタクシーは、公共交通における貴重な移動手段と認識しております。そのため、今後は、これまで以上に地域を運行するタクシーの状況把握や事業者と連携を図っていきたいと考えております。</p>
11	公共交通	<p><該当箇所> P.106 基本方針3 ⑩新たなモビリティサービスの導入 <意見> 「⑩新たなモビリティサービスの導入」の概要に新しいデマンド的需要への対応が書かれていますが、この書きっぷりでは本当に計画されるのか気持ちが伝わってきません。少なくともそれに向けて取り組む組織の立ち上げぐらいは書き込んで欲しいです。 春日井市で行われている実験のオンデマンド型自動運転送迎サービスの運営主体は地域住民によるNPOです。マイカーの代わりになり得るデマンド輸送を計画するにはライドシェアとか自動運転とか福祉自家用輸送とか様々な方法がありますが、それを研究する組織の立ち上げを計画に書かれたら如何でしょうか？ 行政が主導して、高齢者等足を必要としている地域住民、タクシー団体（当市には会社がないため「団体」と表現）、福祉団体等の関係者を集めての組織です。 とにかくマイカーを手放す代わりに、家族以外の者が運転し、個人又は少人数の需要に応える使い勝手の良い広い意味での「タクシー」が欲しいのです。</p>	<p>既存公共交通を補完する新たなモビリティサービスについては、本市の実情に応じたものとなるよう現状を的確に把握し、関係事業者と協議しながら、導入を推進していきたいと考えております。</p>

	項目	御意見	市の考え方
12	道路	<p><意見> 便利な「タクシー」が得られない場合、電動自転車利用となりますが体力的に直に電動車椅子(セニアカー)利用になると思います。</p> <p>現在どの程度セニアカーが普及しているか調査されたことはありますでしょうか。</p> <p>セニアカーに乗っている友人の話では、乗って外出すると決まって2、3人から質問を受けるそうです。それだけ高齢者の皆さんはセニアカーに関心をお持ちです。</p> <p>セニアカーは歩行者扱いであり歩道を歩きます。よって歩道で人、又はセニアカー同士ですれ違いますのですれ違えるだけの歩道幅を持った歩道が必要です。</p> <p>また、セニアカーは自転車と違いタイヤ径が小さいため段差の存在は困ります。</p> <p>歩道幅、段差解消の面では現状の市内の歩道はセニアカー対応には遅れています。</p> <p>基本方針の書きっぷりは、普通に歩く歩行者のためだけの整備促進としか読み取れませんので、今後普及が予想される「セニアカー」の表現も加えた歩道の整備促進を図ることを明記してください。</p> <p>早急にセニアカーの将来増を調査・予測し、歩道の整備が必要となる場合は、居住地から商業地区、病院、公共施設間のメイン道路の歩道から優先的に整備されることをお願いします。</p>	<p>歩道整備については、地域ごとの利用状況や交通量などを踏まえた歩行者空間整備が重要であると考えております。そのため、今後についても、そういった視点を考慮しながら、取組を進めていきたいと考えております。</p>
13	道路	<p><該当箇所> P.51テーマ②移動に関する課題：「歩道が狭い、整備されていない」</p> <p><意見> 私は城山街道付近に住んでいるが、片側2車線の幹線道路にもかかわらず、歩道が非常に狭くて不便や危険を感じる。子育て世帯だが、歩道の幅が狭いためベビーカーを押して歩きにくい。想像だが車椅子の人にとっても非常に窮屈な歩道だと思う。</p> <p>案として、城山街道の車道を片側1車線に減らして歩道を拡張するか、城山街道を優先整備道路に選定し土地の所有者が変わるタイミングでセットバックをして歩道を拡張してほしい。</p>	<p>歩道整備については、地域ごとの利用状況や交通量などを踏まえた歩行者空間整備が重要であると考えております。そのため、今後についても、そういった視点を考慮しながら、取組を進めていきたいと考えております。</p>
14	道路	<p><意見> 自転車・車椅子・ベビーカー・双子用うば車等が安心して移動できる交通体制を考えるべき。</p>	<p>歩道整備については、地域ごとの利用状況や交通量などを踏まえた歩行者空間整備が重要であると考えております。そのため、今後についても、そういった視点を考慮しながら、取組を進めていきたいと考えております。</p>
15	道路	<p><意見> 横断歩道の白線を夜間もわかりやすい様に蛍光線を塗ることは出来ないか。</p>	<p>横断歩道整備の所管は、愛知県警察となるため、御提案いただきました横断歩道の整備手法については、愛知県警察と情報共有をさせていただきます。</p>

項目	御意見	市の考え方	
16	道路	<p><該当箇所> P. 39主な自由意見：「市内の名鉄瀬戸線の各駅を高架化して欲しい」 P. 51テーマ③課題解決アイデア：「鉄道駅の高架化により渋滞解消」 <意見> 「名鉄瀬戸線を高架化して欲しい」という要望が多くあるが、尾張旭市内の慢性的な渋滞は瀬戸線の踏切が大きな原因であるため、交通改善の観点から本当にそう思う。また、踏切での人身事故が多いため交通安全の観点からも高架化が解決策となる。しかしながら、高架化するには用地買収や工事など多くの時間と予算がかかると思うため、現実的にはすぐに実行するのは困難であると思う。 案として、まずは将来を見据えて線路沿いには建築規制（線路から●mには新しく建築をさせない）を設ける都市計画から始めてはどうか。 <該当箇所> P. 46運行上の問題点：「尾張旭駅踏切は朝ラッシュ時間の渋滞により運行遅延が発生している」 <意見> 多くの市民が悩んでいるとおり、瀬戸線の踏切は渋滞のボトルネックである。高架化で解決はするが現実的には難しい場合、案として、まずは尾張旭駅の東側踏切をオーバーパスかアンダーパスにしてほしい。これを実行するだけでも、尾張旭市内の渋滞問題は改善するのではないか。尾張旭市内にアンダーパスは旭前東側の一箇所しかないのは少ない。</p>	<p>名鉄瀬戸線の高架化や立体交差化は、膨大な予算が必要となるとともに、周辺環境への影響が大きいため、取組を進めるに当たっては、慎重な検討が必要だと考えております。 そのため、尾張旭駅周辺の渋滞については、霞ヶ丘線や北原山中央通りの整備などによる幹線道路ネットワークの構築により、新たな自動車移動の流れを生むことで、解消を図っていきたいと考えております。</p>
17	道路	<p><該当箇所> P. 83 市民アンケート：「三郷駅周辺の整備と渋滞の解消が多く挙げられた」 <意見> 三郷駅周辺は渋滞が多く市民アンケートからも問題視されていることがわかるが、現在の再開発計画では西側道路が再開発エリアに含まれておらず踏切解消も計画にない。 新たに商業施設やタワーマンションができると今より渋滞がひどくなると思う。 せっかく再開発するのだから、駅前に建物を立てることばかりではなく、市民のために渋滞の問題も解消してほしい。 案としては、再開発の区域に駅西側の道路も加えて、オーバーパスかアンダーパスで踏切を解消するか、短距離でも高架化を実現する計画も視野に入れることは不可能でしょうか。 もしくは、将来的に高架化できる余地を残してほしい。</p>	<p>三郷駅前地区市街地再開発事業の実施に併せ、駅前広場を整備することにより、駅前と周辺地区との円滑な交通処理を図っていきたいと考えております。 また、渋滞対策としては、北原山中央通りの整備などによる幹線道路ネットワークの構築により、新たな自動車移動の流れを生むことで、解消を図っていきたいと考えております。</p>
18	道路	<p><該当箇所> P. 91図 自動車の不満項目（R4）（再掲）：「右折車線や右折信号の不足など交差点処理に問題がある」 <意見> 市民アンケートでも約3割の不満があるように、右折車線がない、もしくは右折車線の幅が非常に狭い交差点が多い。特に旭街道や城山街道に右折車線が狭い交差点があり、これらは幹線道路で車通りも多いが、右折待ちをしている車が前方にいたりぶつかりそうになり危険を感じることが多い。 案として、交差点の用地をセットバックにより取得することで、交差点を広げて右折車線を拡張してほしい。</p>	<p>交差点の処理能力向上に関する取組は、現地調査などを行いながら、実施しておりますが、今後も引き続き、必要に応じて関係機関と協議を進めながら、形状の見直しなどの対応により、処理能力の向上を図っていきたいと考えております。</p>

	項目	御意見	市の考え方
19	その他	<p><意見> 70歳以上の運転免許証自主返納者にも、タクシー券・あさび一号乗車券の付与を願う。</p>	<p>市では、70歳以上の運転免許証自主返納者の方を対象として、あさび一号の回数券2冊が選択可能な高齢者運転免許自主返納支援制度を実施しております。 また、運転経歴証明書を提示することで、タクシー料金の割引を受けることが可能な高齢者交通安全サポーター制度もございます。</p>
20	その他	<p><該当箇所> P.59名鉄瀬戸線：「駅周辺に魅力がない」 P.85現計画の評価35：「駅周辺の魅力についても、引き続き不満割合が高くなっている」 <意見> 旭前駅のテナントが空いており長い間シャッター状態が続いている。シャッター状態だと駅や街が寂れて感じるし活気もなく本当に魅力がない。 案として、旭前駅周辺にはコンビニがないため、テナント管理者である名鉄プロパティマネジメントと協力してコンビニを誘致してほしい。旭前駅周辺には、旭サナックや旭精機、旭野高校といった企業や学校があるため、コンビニの需要は必ずある。</p>	<p>旭前駅周辺には、企業や高校が立地するとともに、良好な住宅地が広がっております。そのため、暮らしに身近な生活拠点としての魅力を高め、駅周辺の活性化に向けては、御意見にありますとおり、関係事業者との連携を図っていきたく考えております。</p>
21	その他	<p><意見> 三郷駅前開発に関して高層ビルは必要ないのではないか。</p>	<p>三郷駅前地区は、土地の合理的かつ健全な高度利用の促進を目的に、「市街地再開発事業」などの都市計画を決定しており、三郷駅前地区市街地再開発組合において計画された事業として進めております。</p>
22	その他	<p><意見> 尾張旭市内に自転車修理屋が一軒も無いのはいかがなものか</p>	<p>自転車の修理が可能な自転車販売店などは、市内に複数ございますので、御利用ください。</p>