第２回尾張旭市交通基本計画検討会議会議録

１　開催日時
　平成２５年２月２６日（火）
　開会　午前１０時
　閉会　午前１２時１５分
２　開催場所
　市役所南庁舎　３階　講堂２
３　出席委員
　伊豆原　浩二、塚本　榮、谷口　紀樹、寺田　千珠子、渡辺　鎮夫、
　吉岡　実（代理出席）、福士　秀明（代理出席）、村松　初俊（代理出席）、
　長﨑　三千男、永山　明光、木全　啓雅（代理出席）、尾田　和之、
　鈴木　隆史（代理出席）、森島　哲也（代理出席）、栃川　和彦、市石　誠（代理出席）
　全１６名
４　欠席委員
　林　由紀夫、城　文子　２名
５　傍聴者数
　１名
６　出席した事務局職員
　都市整備部長　　桜井　政則
　都市整備部次長　　大橋　一也
　都市計画課長補佐　山下　昭彦
　都市計画課係長　　渥美　宏之
　都市計画課主査　　小久保　俊幸
７　その他出席者
　株式会社国際開発コンサルタンツ　牧田　博之、小林　良治
８　議題等
　⑴　尾張旭市交通基本計画の基本理念と目標（案）について
　⑵　その他
９　会議の要旨

あいさつ
（事務局） 本日は、お忙しいところ、ご出席いただき誠にありがとうございます。 ただいまから第２回尾張旭市交通基本計画検討会議を開催させていただきます。 本日の会議にご参加いただきました構成員の皆さまにつきましては、恐れ入りますが本日お配りしてあります「構成員名簿」のとおりとなっておりますので、よろしくお願いいたします。 また、本日も本業務の策定支援をしていただいております、株式会社国際開発コンサ

ルタンツも会議に同席させていただいております。
なお、本日の会議はお手元にございます次第に従い、先日、皆さまに送付させていただきました「資料１～４」を使用し、進めてまいりたいと思います。
もし、資料をお忘れになった方がお見えでしたら、お申し出ください。
さて、本日はお手元の資料１にございます、「交通基本計画策定にかかる検討フロー」のうち、「基本理念と目標」について検討をしていきたいと考えております。
それでは、早速ですが次第に従い会議を進めさせていただきたいと思います。
伊豆原会長、よろしくお願いいたします。

（１）　尾張旭市交通基本計画の基本理念と目標（案）について

（会長）
それでは、本日は非常に内容が多いですので、この議題について、本日の会議までの経緯経過、資料３の尾張旭市交通基本計画の基本理念、基本方針と個別施策の３つに区切って議論したいと思います。
ではまず、本日の会議までの経緯経過について事務局から説明してください。

（事務局）
それでは、説明をさせていただきます。
まず、「第１回検討会議」では、本市の交通基本計画を策定するにあたり、計画策定の目的及び尾張旭市における都市交通の現状と課題についての説明をさせていただきました。
それでは、資料２をご覧ください。
こちらは、第１回検討会議で構成員の皆さまから頂きましたご意見と、交通基本計画への反映について示しています。
まずは、「市営バスの更新時には低床バスの導入を考えてはどうか」とのご意見をいただきました。
これは、本市のコミュニティバスが現在、マイクロバスでありバリアフリー化に対応した車両でないことから、高齢者が安心してバスを利用できる環境を整えるという内容でございました。
次に、「自転車が走りやすい道路の整備を意識してはどうか」とのご意見をいただきました。
これは、市内の道路では安心して自転車が走れる場所が少ないため、今後、道路整備を行う際には、自転車が走りやすい環境に配慮していくべきであるという内容でございました。
次に、「旭前駅の駅舎のバリアフリー化についての観点を加えてはどうか」とのご意見をいただきました。
これは、市内にある鉄道駅のうち、駅舎のバリアフリー化が未実施の名鉄旭前駅のバリアフリー化の実現に関するご意見でありました。

次に、「市内の交通渋滞についての対策の絞り込みが必要ではないか」とのご意見をいただきました。

これは、市内では東西、南北の通過交通が多く、特に一部の南北幹線道路では交通渋滞の発生が多いこと。こうした問題を解消するためには、対策の絞り込みが必要ではないかという内容でございました。

次に、「課題について、程度の違う課題が混在しているので整理すべきではないか」とのご意見をいただきました。

これは、先回の資料で課題をまとめたものが、具体的な課題とそうでない課題が混在していたことから、整理をすべきではないかという内容でございました。

次に、「都市構造の目指すべき理念を掲げ、整理する必要があるのではないか」とのご意見をいただきました。

これは、都市交通体系の理念を整理する際、目指すべき都市構造の理念のようなものを掲げながら整理していく必要があるのではないかという内容でございました。

最後に、「ソフト面で運転免許返納の啓蒙が重要になってくる」とのご意見をいただきました。

これは、ハード面での整備だけでなく、ソフト面での施策も考える必要があり、これからの高齢化社会を見据えた、高齢者の運転免許証の自主返納の呼びかけについての内容でございました。

以上の意見を反映した形で、去る２月１２日に開催しました「第２回庁内検討会議」において、今回と同じ「交通基本計画の基本理念と目標」につきまして、市の内部の関係各課から意見を聴取したうえで、今回の検討会議に至ったところでございます。

ここまでが、本日の会議までの経過でございます。

また、前回の検討会議の際に、２点ほど次回の検討会議においてご報告することとされた件がございますので、ご報告します。

１点目は、移動モードごとの満足度アンケートについて、利用頻度によるクロス集計を行った結果が知りたいとのお意見がありましたので、その結果報告、２点目は、あさぴー号の予備車利用頻度や修理状況についてのご報告です。

１点目のアンケート結果につきましては、国際開発さんから、２点目のあさぴー号の状況報告については、委員から行っていただきます。

事務局からは以上です。

（会長）

では、１点目のアンケート結果の報告についてお願いします。

（国際開発）

お配りした参考資料をご覧ください。

今回のアンケートは、利用している交通機関について回答することとなっておりますので、満足、不満足と回答された方は、各交通機関の利用者であります。

また、表の右側に表示しているｎ値がサンプル数を示しています。
あらかじめ申し上げますが、利用頻度によるクロス集計を行った結果、ｎ値が１０を超えていないものもあり、この結果が統計的な妥当性があるとは言えないと思われますのでご了承ください。
では、名鉄瀬戸線をご覧ください。
集計の結果、利用頻度によって満足度に大きな変化はありませんでした。
強いて言いますと、平日はほぼ毎日利用している方の満足度が、不満足度をわずかに下回っていることから、通勤通学で利用される方の満足度が低いことが伺えます。
次に、自動車の満足度を見ますと、どの利用頻度の方も満足側が５０％を超えておりますので、自動車利用者は概ね満足されていると思われます。
次に、自転車の満足度を見ますと、どの移動頻度の方も、満足度が５０％を超えておりません。また、利用頻度別で平休日ともほぼ毎日、平日はほぼ毎日、の方の満足度が最も低くなっていますので、利用頻度が高い方ほど満足していないという傾向にあります。
最後に、徒歩の方の満足度を見ますと、ほとんどの利用頻度において満足度が５０％を下回っています。中でも平休日ともほぼ毎日、平日はほぼ毎日、の方がやや満足度が低くなっております。
説明は以上です。

（会長）
今のご説明について、何かご意見はありますか。

（委員）
公共交通ではない自動車や自転車、徒歩といった移動手段に対しての満足度とは、何を指しているのですか。

（事務局）
各移動手段を利用している中で、満足しているかどうかを質問しており、具体的な内容を設定した質問ではありません。

（会長）
公共交通と違い、自動車や自転車、徒歩についての満足度は、道路整備の状況などについて満足か否かを答えているとも考えられます。
アンケート結果の活用方法については、そのあたりを注意してください。
続いて、あさぴー号の状況報告をお願いします。

（委員）
お手元の尾張旭市営バスの予備車使用状況をご覧ください。

昨年１月から１２月までの１年間の予備車両の使用日数と使用理由を示しています。
予備車両の使用日数は、運行日数２９６日に対して１３３日となっています。
使用理由は、故障、整備、点検、その他となっており、その他としては被害事故に伴う修理です。
故障内容としては、ステップの故障、ドアの開閉扉の故障があります。
ドアの開閉扉の故障については、現在のバス車両が、路線バス仕様ではなく、自家用車ですので、開閉回数が多い路線バスとして運行した結果です。
ステップの故障につきましては、将来的にノンステップ化することで、解消されるかと思います。
また、排気ガス規制に対応するため、排気ガスをろ過するＤＰＦという装置があり、機能維持のため一定間隔で燃焼処理をしなければいけませんが、あさぴ一号は一周が１時間半かかるため、燃焼間隔を長くしています。このことから、煤の燃え方が悪くなり、その影響で他の部品も故障しやすくなっているのではないかと思われます。
以上です。

（会長）
では、今の説明に対して何かご意見ありますか。

（委員）
今言うことではないかもしれないが、乗りこぼしが東ルートの右回りで起こっているが、そのデータはないですか。

（事務局）
次回、ご説明します。

（会長）
西の右左で、故障による修理日数が違うのはなぜでしょうか。
また、ステップの故障については、あさぴ一号に使用している車両が原因なのか、ステップの設置方法が原因なのか、他と比較してわかりますか。

（委員）
メーカーに確認しましたが、バリアフリー適合車両はノンステップですので、あさぴ一号ほどの利用頻度で使用している例が他にないため、比較ができません。

（委員）
あさぴ一号は、自家用車にステップを付けているということですので、営業用車両と比較すれば、構造的に故障が多くなるのではないでしょうか。

（会長）
運行事業者の方が、大変ご苦労されていることがわかりました。ありがとうございました。
今後、整理していくべき問題かと思います。
では、続きまして尾張旭市交通基本計画の基本理念について事務局から説明をお願いします。

（事務局）
それでは、資料に沿って説明をさせていただきます。
資料３の１ページ目をご覧ください。
「尾張旭市の都市交通の課題」を示しています。これは、先の検討会議においてもお出ししましたが、課題の内容に個別課題と大きな課題が混在しており、一貫性がなかったことから、今回の検討を行うにあたり、それぞれの課題点を箇条書きでまとめたものであります。
具体的な課題としては、まず「公共交通に関する課題」では、①公共交通の役割分担の明確化として、多様なニーズに対応した公共交通全体の役割分担の明確化、あさぴ一号の運行に係るサービス水準の適正化。
②交通結節機能の強化として、鉄道やバス、その他の交通手段との連携強化、駅前広場の整備や既設駐輪場の活用促進、駅のバリアフリー化などの交通結節機能の強化。
③自発的な交通行動への変容として、環境負荷の少ない公共交通への転換、公共交通を守り育てるための市民と交通事業者、行政の連携強化。
次に、「自動車交通に関する課題」では、④自動車交通の円滑な処理として、隣接市からの通過交通と駅利用者が混在する駅周辺地域での交通渋滞への対応、交通渋滞解消のための通過交通の分散化。
⑤安全安心な交通環境の確保として、生活道路へ進入する通過交通への対応、高齢化に対応した安全な移動手段の確保。
⑥過度な自動車依存からの脱却として、短距離移動にも自動車を利用する傾向からの転換、環境への配慮や交通事故の削減、渋滞の解消などを目的とした適正な自動車利用の促進。
最後に、「歩行者・自転車交通に関する課題」では、⑦歩行者や自転車が快適に移動できる交通環境の確保として、歩道の段差解消や街路灯の設置など安全安心な歩行者通行空間の確保、専用道の整備など安全かつ快適に走行できる自転車走行空間の確保。
⑧公共交通への乗り継ぎ環境の整備として、既設駐輪場の有効活用などによる公共交通への乗り継ぎ環境の整備、交通結節点における段差解消など安全安心な歩行環境の確保。
⑨低炭素でコンパクトなまちづくりへの対応として、快適に回遊できる歩行空間の整備による駅周辺市街地の活性化、低炭素・循環型社会や超高齢社会に対応した低炭素型自動車の利用推進としています。

これらの課題に基づき、基本理念、基本方針及び施策を取りまとめていきたいと考えております。

それでは、２ページ目をご覧ください。

交通基本計画の策定にあたる上位計画・関連計画についてまとめております。

ここでは、各計画の詳細の内容につきましての、ご説明は省略させていただきますが、まず、上位計画には「総合計画」、「都市計画マスタープラン」を位置づけております。

そして、関連計画として「健康都市プログラム」、４ページになりますが、「環境基本計画」、「障がい者計画・障がい福祉計画」、「高齢者保健福祉計画」、「地域防災計画」を位置づけております。

関連計画につきましては、それぞれの計画推進にあたり、交通に関する分野での施策が掲げられていることもあり、ここでは、各種計画における交通部門に関する事項のみを記載しております。

次に、５ページ目をご覧ください。

ここでは、「尾張旭市交通基本計画の基本理念と目標」についてまとめております。

本市は、大都市近郊にありながらも、森林公園などの豊かな緑と矢田川やため池などの水辺に恵まれ、市民アンケートにおいては、常に９割以上の方から「住みやすい」との回答を得ています。

また、最大の流動先である名古屋市とは公共交通機関や幹線道路によって連絡されているとともに、市域がコンパクトであることも加わり、交通の利便性が高い都市であるともいえます。

このため、本計画では、本市が有する利点を最大限に活用しながら、目指すべき都市像や基本理念、基本方針を設定していくこととしました。

初めに、本計画における目指すべき都市像につきましては、「尾張旭市の現状と課題」で整理した事項や上位計画・関連計画に加え、今後より一層の進展が見込まれる人口減少や高齢化などといった環境の変化を展望したうえで、「誰もが円滑に移動できる　笑顔あふれる　住みよいまち」としていきます。

これは、上位計画となる総合計画の将来都市像及び、都市計画マスタープランの都市づくり理念を意識し、「誰もが円滑に移動できる」を加えることで「交通」を意識したものとしています。

次に、基本理念ですが、これは先の目指すべき都市像の実現につなげるものでなければならず、本計画では「誰もが利用しやすい交通体系を構築します」、「安全・安心かつ円滑な交通体系を構築します」、「持続可能なまちづくりにつながる交通体系を構築します」の３つの理念を掲げました。

この基本理念に基づき、計画を推進するために３つの基本方針を位置づけていきます。

ここまでが、「上位・関連計画の整理」と「尾張旭市交通基本計画」の目指すべき都市像、及び、基本理念の設定となります。

ここで一旦、説明を切らせていただきます。

（会長）
今の説明について、ご意見、ご質問はありますか。

（委員）
１ページの①公共交通の役割分担の明確化の２点目、あさぴー号の運行に係る「サービス水準の適正化」となっていますが、第１回の資料では語尾が、「サービス水準の確保」となっていました。この違いは何ですか。

（事務局）
後ほど施策で説明いたしますが、あさぴー号は、幹線的な役割と地域的な役割の双方を担っているという状況にあり、今後のあさぴー号の運行体制の整理に当たっては、あさぴー号に求められている役割を整理する中で、運行経費の妥当性も踏まえつつ、充実を図っていくこと目指すということを意図しています。
施策での展開を考え、表記を整理しています。

（会長）
サービス水準という言葉の意味を説明しなければいけません。役割分担の明確化の中に、サービス水準の適正化を整理していくのであれば、どこかに該当する記述があると思います。
おそらく、９ページのあさぴー号の運行内容の充実へ導くための言葉だと思いますが、であるならば、「適正化」という言葉が良いかどうか、その点に違和感を覚えられたのかと思います。一度検討してください。

（委員）
１ページの③自発的な交通行動への変容の２点目、公共交通を守り育てるための市民と交通事業者、行政の連携強化となっていますが、具体的に三者が連携する組織をあさぴー号を育てる会以外に立ち上げるのですか。

（事務局）
現在のところ、具体的な案は持っておりません。
もちろん、すでに活動していただいている、あさぴー号を育てる会の皆さんとは、これからも連携してまいりたいと考えています。

（委員）
１ページの⑥過度な自動車依存からの脱却の２点目、環境への配慮や交通事故の削減、渋滞の解消などを目的とした適正な自動車利用の促進、とありますが、尾張旭市としては、自動車の利用を抑制したいと考えているのですか。

また、歩行者・自転車交通に関する課題の中の⑨低炭素でコンパクトなまちづくりへの対応として２点目に、低炭素・循環型社会や超高齢社会に対応した低炭素型自動車の利用促進とありますが、歩行者・自転車の分類の課題の中に、自動車の利用促進というのは違和感があります。

さらに、低炭素という言葉が、市民に周知する上で分かってもらえるのかという気もします。

あとは、５ページの目指すべき都市像の説明はわかりやすくて良いという印象を受けました。

（会長）

歩行者・自転車の課題の中に、低炭素型自動車の利用促進が入るという点については、いろいろ書こうとしようとした結果かと思います。

自動車交通に関する課題へ移動する等、一度整理した方が良いと思います。

⑥の過度な自動車依存からの脱却は、尾張旭市は自動車依存が過度であるという前提があるのか、そのあたりを整理して施策へつなげていかなければならないと思います。

（委員）

課題について、環境の分野や高齢社会などについて、公共交通や自動車交通、徒歩・自転車交通に何ができるかという考え方が必要ではないかと思います。

基本理念につなげるように、課題の整理をすればよいのではないでしょうか。

（委員）

２ページの尾張旭市総合計画についてですが、第四次総合計画では、「交通の円滑化と公共交通網の充実」としていて、第五次総合計画では、「快適に移動できる交通基盤の整備」という形に変わっている。この変更をするにあたっての、第四次総合計画の評価について記載する必要があるのではないでしょうか。

（会長）

第四次の「充実」は計画というイメージがありますが、第五次の「整備」は次のステップに移っているように感じられます。

第四次の１０年間の結果を踏まえて、第五次を策定していると思いますので、第四次計画期間中の結果や評価などをコメントとして入れてはどうでしょうか。

一度、事務局で検討してください。

目指すべき都市像、基本理念についてはこの内容でよろしいでしょうか。

では、全ての説明を聞いてから意見をいただいても結構ですので、次に進みたいと思います。

基本方針と個別施策について、事務局から説明をお願いします。

（事務局）

それでは、６ページ目をご覧ください。計画における基本方針についてまとめております。

なお、お手元の資料４は、先に説明をしました「尾張旭市における課題」「基本理念」とそれに対応する「基本方針」及び「施策」を関連付けた形で一覧表にまとめたものでありますので、並行してご覧ください。

それでは、基本方針について説明させていただきます。

ここでは、基本理念に基づき、計画推進のため３つの基本方針を位置づけています。

基本方針の１項目めが、「公共交通の有効活用や交通結節機能の強化を推進します」としており、主に公共交通、交通結節点の整備について設定しています。

具体的には、多様なニーズへの対応を図るため、市民と行政の協力のもと、福祉事業との役割分担を踏まえながら、市営バスと民間バスなどとの連携強化を推進します。

鉄道やバス（市営バス、民間バス）、自動車などの相互連携を高めるため、駅前広場や駐輪場整備といった交通結節点での乗り継ぎ環境の向上を推進します。

高齢者や障がい者、子連れの人等の円滑な移動を確保するため、駅周辺施設のバリアフリー化を推進します。

次に２項目めが、「適切に機能分担された快適な道路整備を推進します」としており、道路網、道路交通について設定しております。

具体的には、円滑な自動車交通を実現するため、通過交通の分散化や防災機能の強化に資する道路ネットワークの形成を推進します。

安全・安心に移動できる環境を創出するため、生活道路などにおける通過交通の進入の抑制を推進します。

歩行者や自転車が安全で快適に通行できる環境を確保するため、歩行者と自転車、自動車の道路空間配分の見直しを推進します。

最後に３項目めが、「人と環境にやさしい交通施策を推進します」としており、主に環境面に配慮した交通について設定しております。

具体的には、公共交通に対する意識高揚を図り、これを守り育てるため、市民と交通事業者、行政などが協働で継続的に取り組むことのできる交通施策を推進します。

過度に自動車に依存しない交通環境をつくるため、モビリティ・マネジメントの実施や市民への意識啓発などを推進します。

コンパクトなまちづくりによって、健康都市づくりを推進するとともに、低炭素型自動車の利用といった環境にやさしい交通施策を推進します、と設定しております。

以上が、計画を推進するにあたる基本方針でございます。

続いて、資料の７ページ目をご覧ください。

ここからは、基本方針を推進していくにあたり、基本方針に係る個別施策を設定したものを記載しております。

なお、前提条件として、本文中の語尾の記述については、一定の基準をもって整理をしております。

それでは、８ページ目をご覧ください。ここからが、基本方針に係る施策となってまいります。

まずは、「基本方針１　公共交通の有効活用や交通結節機能の強化を推進します」です。

この基本方針に対しては３つの施策を設定しております。

「施策①　体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成」では、１点目として、市内の公共交通の機能分類の明確化と機能に応じたサービス水準の確保についてまとめております。

市内の公共交通を機能により分類し、各機能に応じたサービス水準を設定・確保するとともに、ネットワーク全体としての品質の向上を図るとしています。

公共交通の機能分類では、表４－１にありますが、広域的な交通基幹路線としての機能を担い需要に応じたサービス水準を確保すべき路線を「広域路線」と位置づけます。

該当路線は名鉄瀬戸線となります。

また、市内外の連絡を行い、速達性、快適性を確保すべき路線を「幹線路線」と位置づけます。

該当路線は名鉄バス、名古屋市営バスとなります。

そして、広域路線、幹線路線を補完し、地域の生活交通路線として、地域住民のニーズに応じて一定のサービス水準を確保すべき路線を「地域路線」と位置づけます。

該当路線はあさぴー号となります。

さらに、これらの公共交通手段とは別に障がい者等の移動制約者や高齢者を対象としたタクシー券助成などの移動支援施策を示しております。

次に、９ページ上段をご覧ください。

ここでは、あさぴー号の運行内容の充実についてまとめております。

市営バスあさぴー号の運行目的は、「市民の生活の足として、交通手段を確保することにより、交通空白地域の改善及び市民交流の促進を図り、もって外に出かけたくなるまちづくりを推進する」こととなっています。

こうした中、現在の運行内容は基幹路線と地域路線の両方に対応する形となっており、これがその内容充実化の妨げとなっていることは否めないところがあります。

このため、その運行に当たっては、市民、行政及び交通事業者があさぴー号に求められる役割を共有する中で、運行経費等の妥当性などを踏まえつつ、市民が快適に日常生活を送ることができるよう最も効率的な運行の実現に向け、車両のバリアフリー化やあさぴー号を補完する新たな交通システムの導入、移動支援方策との調整等を含め、その充実を図るとしております。

次に、「施策②　交通結節点の施設整備推進」では、駅前広場の整備及び駅舎のバリアフリー化についてまとめております。

公共交通相互及び公共交通と自転車、徒歩などの交通手段の円滑な乗り継ぎ環境を創出するため、市内で唯一駅前広場が未整備である三郷駅について、地域の街づくりの検討と合わせて、駅前広場の整備を推進すること及び、旭前駅と印場駅については、高齢

者や障がい者が安心して移動できるように、駅舎のバリアフリー化について施設管理者である鉄道事業者との協議調整を進め、実現を図るとしております。

次に、下段の「施策③　公共交通への乗り継ぎ環境の改善」では、主に電車とバス、バスとバスが乗入れる結節点において、相互の連携を意識した運行ダイヤの検討及び、乗り継ぎ環境の整備に努めるとしております。

主な対象としては、市内の鉄道駅や他市のコミュニティバスと連絡する愛知医大、名古屋市営バスが藤が丘方面へ多く運行している本地住宅が考えられます。

それでは、１０ページをご覧ください。

「基本方針２　適切に機能分担された快適な道路整備を推進します」に対して２つの施策を設定しております。

まずは、「施策④　円滑な自動車交通を実現する道路ネットワークの構築」では、幹線道路ネットワークの形成についてまとめております。

市内では南北の幹線道路において交通渋滞が発生する箇所が多く見られます。今後も名古屋市志段味地区における土地区画整理事業の進捗や、守山スマートインターチェンジの整備により、通過交通量が増加することが懸念されますことから、広域交通を担う主要幹線道路の整備を促進するとともに、通過交通の適正化を図るため、（都）霞ヶ丘線及び（都）霞ヶ丘南線の整備によって幹線道路ネットワークを構築し、自動車交通の分散を推進するとしております。

次に下段では、防災・減災を意識した交通ネットワークの形成についてまとめております。

ここでは、災害に対応するため、現在も実施しているところであると思いますが、緊急輸送道路・避難路のネットワークとしての整備や、道路及び橋梁の耐震化・長寿命化を推進するとしております。

次に、１１ページをご覧ください。

「施策⑤　安全で快適な歩行者・自転車等の移動環境の形成」では、安全な移動環境の形成についてまとめております。

生活道路への通過交通の進入を抑制するため、あんしん歩行エリアの指定など、地区の生活道路における歩道等の整備など面的かつ総合的な交通対策を推進するとしております。

次に、快適な歩行者・自転車道等の通行空間の確保についてまとめております。

アンケート調査においても非常に意見が多く、今後の交通施策に不可欠となりうる歩行者、自転車の施策について示しております。

公共交通の利便性が高い本市の特性を活用し、鉄道駅や主要施設を結ぶ安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの形成や、安全性・快適性を高めるため、既存道路空間の再配分や河川空間等の活用など、地域の実情に応じた柔軟な歩行者・自転車通行空間の確保に努めることや、今後普及が見込まれる超小型モビリティについても検討するとしております。

それでは、１２ページをご覧ください。

「基本方針３　人と環境にやさしい交通施策を推進します」に対して３つの施策を設

定しております。
まずは、「施策⑥　公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担」では、
公共交通に対する意識高揚を図り、これを守り育てるために、市民、交通事業者、行政などが協働で取り組むことにより、交通ネットワークの活性化を図るとしております。
次に、「施策⑦　適切な自動車利用への誘導」では、通勤交通の過半数が自動車を利用しており、朝・夕のピーク時に、市街地内の鉄道駅周辺や隣接都市を連絡する道路に交通が集中し、交通渋滞が発生していることに着目し、これらの交通需要特性を踏まえ、通勤交通等を対象とした適切な交通手段への誘導、交通需要の効率化及び適切な自動車利用の誘導に関する施策を推進するとしております。
表４－３では、施策の展開例として「適切な手段への誘導」「交通需要の効率化」「適切な自動車利用の誘導」の３つの視点から、具体的な事例を示しております。
次に、１４ページをご覧ください。
「施策⑧　人と環境にやさしい交通施策の推進」では、健康都市づくりの推進についてまとめております。
「尾張旭市健康都市プログラム」においてもまちの健康について、多くの取り組みが挙げられておりますが、駅周辺市街地において快適に回遊できる歩行空間の整備など、コンパクトなまちを形成することにより、人もまちも健康な、誰もが外に出かけたくなる「健康都市」づくりを推進するとしております。
次に、人や環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開についてまとめております。
ここでは、過度な自動車利用から公共交通・自転車等の利用への交通行動の転換を促す「きっかけ」作りを進め、自発的な意識改革を行っていくモビリティ・マネジメントを推進するとしております。
また、モビリティ・マネジメントに関連して、近年増加傾向にある高齢者の交通事故を回避するとともに、健康で環境にやさしい公共交通の利用を促進するために現在もその取り組みがなされております、運転免許証自主返納者への支援策について周知拡大や、さらなる充実を検討し、運転免許証の返納を促進するとしております。
さらに、ＣＯ２の排出削減を図るため、公用車の低炭素化の推進及び、低炭素型自動車の利用を促進するとしております。
説明は以上でございます。

（会長）
では、今の説明についてご意見、ご質問はありますか。

（委員）
９ページのあさぴー号の運行内容の充実の中に、「あさぴー号を補完する新たな交通システムの導入」、とありますが具体的にはどのようなものですか。

（国際開発）
　あさぴー号の停留所まで来ることが困難な高齢者等に対しては、自宅から近い位置にきめ細かく停留所を設置する方が良いのですが、停留所の数を増やすということは運行時間が長くなるということでもあり、全てのニーズにあさぴー号で答えていくことは難しいと思われます。
　このような問題を解決するために、デマンド型交通なども含めて検討し、充実を図っていくという意図でございます。

（委員）
　９ページの施策②について、「駅舎のバリアフリー化について施設管理者である鉄道事業者との協議調整を進め、その実現を図ります。」となっていますが、以前からの問題であり、話が進んでいないと思います。
　話が進まない原因は何ですか。

（事務局）
　改修費用が一番大きな原因です。

（会長）
　駅舎のバリアフリー化の推進は必要なことですが、人が移動する場所全てについてのバリアフリー化も求められており、交通結節点だけでなく全体的にユニバーサルデザインを進めるというようなことを検討してはどうでしょうか。

（委員）
　駅舎のバリアフリー化については、駅構内にスロープやエレベーターの設置、また落下防止の防護柵を設置することも求められるようにもなってきており、費用的には鉄道事業者単独で容易には実施できないという状況にあります。
　国が、どの程度税を投入して取り組んでいくか、ということになると思います。

（会長）
　市としても計画上にこのように書くということは、事業者任せにはしないと言う考えの表れだと思います。
　鉄道事業者としても、施設の安全性の確保が必要ですので、改修を行う場合はその辺りも考えなければなりません。
　それらも含めて、「協議調整を進め」という言葉になっていると思いますが、一度表現を検討してみてください。

（委員）
８ページに基幹路線として、名鉄バス、名古屋市営バスが位置付けられており、路線機能として、「市内外の連絡を行い、速達性、快適性を確保すべき路線」となっておりますが、どのような意図でこのような表現をされたのでしょうか。
また、１５ページの都市交通体系のイメージ図がありますが、現在走っていない箇所にも基幹路線という表示がありますが、こちらもどのような意図でこのような表現をされたのでしょうか。

（事務局）
８ページの表記については、市内外の移動手段として現在も本市の市民が使用させていただいており、今後も維持をお願いしたいという思いから、このような表記とさせていただきました。
１５ページの都市交通体系のイメージについては、現在運行している路線ではなく、平成３７年度まで基本計画を推進していった結果として、このような交通体系を形成していきたいという思いを表しております。

（委員）
１５ページの図について、既存の路線と要望の路線が同じような表現になっていると、市民がご覧になったときに、名古屋市営バスや名鉄バスが将来走ると決まっているような印象を持たれるかもしれません。
既存の路線と要望の路線の表示方法を変えていただきたいと思います。

（委員）
現在運行している路線については、このままでも良いですが、北側に伸びる部分については、誤解の無いよう表現を修正していただきたいと思います。

（事務局）
誤解の無いよう、表現を修正します。

（委員）
８ページの表４－１の広域路線は鉄道ですから広域鉄道、基幹路線、地域路線についてはバス路線ですから、基幹バス路線、地域バス路線としてはどうでしょうか。

（委員）
８ページの表４－１の該当路線について、平成３７年度までを考えたとき、名鉄バス、名古屋市営バス、あさぴー号という名称であるとは限らないと思います。現在の該当路線としてはという表記になるのではないでしょうか。
また、新たな交通システムとしてデマンド交通というものが上がっていましたが、今

の段階でデマンド交通を実施すると決めていないのであれば、「市民ニーズを踏まえて、必要に応じて実施していく」というような書き方をしておいた方が良いのではないでしょうか。

６ページの基本方針中に「多様なニーズへの対応を図るため、市民と行政の協力のもと、」となっており市民と行政で進めるという印象を受けますが、施策の中で市民、行政、交通事業者の三位一体の連携強化も出てきますので、交通事業者も表記に加えた方が良いのではないでしょうか。

（会長）

表４－１の路線の表記については、鉄道、バス路線とするが良いのかどうか、交通の役割として分類した結果であって、バス路線と表記することが良いのか気になります。

一度、事務局で検討してください。

（事務局）

検討いたします。

（委員）

９ページのあさぴー号の運行内容の充実については、「その充実を図ります。」となっていますが、「その充実を推進します。」とするべきではないでしょうか。

１１ページの快適な歩行者・自転車道等の通行空間の確保中に、「地域の実情に応じた柔軟な歩行者・自転車通行空間の確保に努めます。」となっていますが、市内には歩道が途切れている場所がいくつかあります。「努めます」ではなく、既存の道路空間の再配分を含めた施策を進めていくという意思表示が必要ではないでしょうか。

（会長）

整備には時間が必要な場合が多く、非常に難しい問題です。

（事務局）

構造的に難しい箇所などは整備出来ない場合もあり、出来る箇所から始めることになると思います。

つきましては、市民がご覧になったときに、すぐに全てを整備するという印象を受けないよう「努める」という表現が適当であると考えております。

（会長）

道路空間の再配分というのは、歩道を全て作るということを示しているわけではありません。その辺りは、「地域の実情に応じた柔軟な」という言葉のところに表れていると思いますが、一度分かりやすい表現を検討してください。

（委員）
市内の会社や病院が運行しているバスがあります。あれらのバスも社会資源のひとつかと思いますので、規制もあろうかと思いますが活用方法について検討してはどうでしょうか。

（会長）
「市民」には、市域内で活動している企業も含まれると思います。企業との連携という意味で、今の意見はどこかに入れられると良いと思います。

（事務局）
検討します。

（委員）
交通渋滞の解消については、交差点の整備が考えられるかと思います。
朝の渋滞時には、自動車や自転車が早く行きたいということで黄色信号でも進入して来ますが、これに歩行者が巻き込まれるということが起こると思います。
このため、右折帯による渋滞の緩和によって、事故も防げると思います。
また我々も、子供たちに交通安全について教えていかなければいけないと思います。

（事務局）
交差点の整備による渋滞解消ついては、記入していきたいと思います。
また、特に右折帯の整備については、現在も担当課が進めているところでございます。

（委員）
意見だけ述べさせていただきます。
６ページの基本方針１に「公共交通の有効活用」という表記がありますが、もう少し積極的な表現として、例えば「公共交通の利便性の向上」のような表現の方が良いのではないでしょうか。
続いて、１０ページの防災・減災を意識した交通ネットワークの形成については、道路をどのように使用するか書かれていません。物資輸送、人員輸送、避難などどの観点での施策なのか書いた方が良いのではないでしょうか。
最後に、１４ページのモビリティ・マネジメントの実施例として、「心のバリアフリーについて」が挙げられていますが、現状として、高齢者が公共交通機関に乗ってきても席を譲らない、自転車道を整備しても自転車が歩道を走る、自転車に乗りながら携帯電話を使用する、歩道を歩くときに歩道いっぱいに広がって歩くなど、交通マナーが守られていないということがあります。
このことから、講座や体験学習だけでなく、市民が交通マナーを向上させていくよう広報を行う、というような施策を織り込んでいただきたいと思います。

この場では回答は結構です。ご検討をお願いします。

（会長）

ありがとうございました。では、本日いただきました意見を検討し、計画に反映していただきたいと思います。

２　その他

（事務局）

本日はお忙しいなか、ありがとうございました。

次回、第３回検討会議は３月２１日（木）の午後１時３０分から開催いたします。

年度末でお忙しいところ大変恐縮ですが、ご参加いただきますようお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

（会長）

皆さんご多忙のなか大変お疲れさまでした。

それでは、これで第２回尾張旭市交通基本計画検討会議を終了させていただきます。ありがとうございました。