

「あいち公共交通ビジョン（仮称）」案に対する県民の皆様からのご意見の概要と県の考え方

No.	意見の概要	県の考え方
1	愛知環状鉄道を完全複線化してください。	公共交通の確保・充実、利便性の向上は重要と考えております。 いただいたご意見については、関係機関と共有し、その有効性や実現可能性も勘案しつつ施策立案の際の参考にさせていただきます。
2	愛知環状鉄道三河上郷駅から愛知環状鉄道分岐ルートを建設してください。	
3	愛知環状鉄道分岐ルート建設計画を香嵐溪まで延伸してください。	
4	地下鉄リニモ JR 名鉄愛知環状鉄道を相互乗り入れし、愛知環状鉄道三河上郷駅から路上を走り、上郷スマートインターチェンジから高速道路に入って高速道路を走るレールバスを作ってください。	
5	愛知環状鉄道の三河上郷駅の名称を上郷町出身の郷土の英雄徳川四天王榊原康政の名前をとって徳川四天王榊原康政駅に変えてください。	
6	愛知環状鉄道の株式をすべて市場で売却して完全民営化をお願いします。	
7	愛知環状鉄道の料金を支払えるカードを作ってください。	
8	愛知環状鉄道の子会社として沿線開発を行う不動産会社を作ってください。	
9	愛知環状鉄道駅周辺 10 km の農地を宅地化してください。	
10	コンビニなどのチェーン店などに駅などと、各チェーン店を結ぶ公共バスを作らせてください。各チェーン店をバス停にして、タクシーをバス代わりにすればタクシーが多すぎる問題が解決します。	
11	愛知環状鉄道に急行や特急を走らせて下さい。	

12	愛知環状鉄道に SL を走行させてください。	
13	木曾岬干拓地を日本のアニメのテーマパークにして鉄道の需要増を。	
14	愛知環状鉄道分岐ルートについて討論してほしい。	公共交通の確保・充実、利便性の向上は重要と考えております。
15	地下鉄リニモ JR 名鉄愛知環状鉄道を相互乗り入れし、愛知環状鉄道三河上郷駅から上郷スマートインターチェンジに向かいそのまま高速道路を走るレールバスを作ってほしい。	いただいたご意見については、関係機関と共有し、その有効性や実現可能性も勘案しつつ施策立案の際の参考にさせていただきます。
16	愛知環状鉄道の株式をすべて市場で売却してほしい。	
17	愛知環状鉄道と名鉄を相互乗り入れできるようにしてほしい。	
18	<p>名鉄名古屋本線と JR 飯田線は、豊橋駅と平井信号場との間で、線路を共用しています。そのため特に名鉄名古屋本線は、ダイヤの制約が大きく、普通電車のほぼ全てが手前の伊奈駅発着になっているなど、利便性が損なわれています。また豊川橋梁は、真横を並行する JR 東海道線よりも、風に対する強度が弱いため、台風等の強風が吹きますと、JR 東海道線は運転しているのに、名鉄名古屋本線と JR 飯田線は、運転見合わせになっていることが、多々あります。</p> <p>これらの問題を解決するために、豊橋駅と平井信号場との間は、名鉄名古屋本線の専用の地下線を、上下分離で整備することを提案します。その際は、現在の線路の真下に地下線を建設することを避け、東側の国道 1 号線の下を通り、下地町門付近に駅を設置するなど、鉄道空白地帯を埋めるルートが望ましいでしょう。</p>	
19	図 2-2 松阪航路の休止にともない、出典元のアクセス時間図が更新されています。差替えの検討をお願いします。	ご指摘を踏まえ、最新のデータに差し替えさせていただきます。

20	<p>54 ページ カ 料金割引制度等の導入</p> <p>平成 28 年 6 月、定例県議会にて「精神障害者に対する公共交通機関の運賃割引制度の適用についての意見書」が関係大臣に提出されています。県内第 3 セクターの愛知環状鉄道で、精神障害者に対する割引運賃が設定されていません。今後の検討をお願いします。</p>	<p>いただいたご意見については、愛知環状鉄道株式会社に伝えるとともに、取組の検討を要請してまいります。</p>
21	<p>また、平成 24 年 2 月、総務省中部管区行政評価局が国土交通省中部運輸局に対し、下記の事項をあっせんしています。介護者付添いであっても、単独でも、障害者に対して運賃割引制度を行うべきとの指針であると感じます。県内第 3 セクターの愛知環状鉄道・愛知高速交通の 2 社で、あっせん事項について改善がされていません。今後の検討をお願いします。</p> <p>1. 障害者が単独で乗車する場合、連絡運輸を含めて片道 100 km を超えないと割引を適用しない鉄道事業者について、可能な事業者から、順次、距離制限をなくすよう積極的に要請すること。</p> <p>2. 障害者が単独で乗車する場合の割引を行っていない事業者については、可能な限り距離制限のない割引制度を導入するよう要請すること。</p>	<p>いただいたご意見については、愛知環状鉄道株式会社及び愛知高速交通株式会社に伝えるとともに、取組の検討を要請してまいります。</p>

22	<p>○空港を拠点とする広域的な公共交通ネットワークの充実(セントレアへのアクセス利便性向上)について</p> <p>現在、東三河からセントレアへは公共交通では不便を感じます。鉄道の直通は列車はなく、路線バスも休止や廃止となっています。(バスは辛うじて遠鉄バスが東名豊川に停まっています)例えば、名鉄を利用した場合、神宮前での乗り換えになりますが、神宮前の駅はエレベーター(狭い)、エスカレーター(1本)の設置はあるものの十分と思えません。また、セントレアへ行くにしても帰るにしても、ホームを移動しないと行けない不便がある。車で行くにしても、高速道路や有料道路を乗り換える不便と通行料金が大きい。現在の県営名古屋空港の方が便利だったかもしれないと感じています。もう少し、東三河に対しての整備を行っていただきたい。</p>	<p>セントレアへのアクセス利便性向上や鉄道駅のバリアフリー化の重要性は認識しており、基本方針1(2)の④中部国際空港へのアクセス利便性向上や基本方針4(4)の⑮誰もが安心して公共交通を利用できる環境の創出において記載しております。</p> <p>いただいたご意見については、関係機関と共有し、今後の施策立案の際の参考にさせていただきます。</p>
23	<p>○観光交流を促進する公共交通ネットワークの充実(観光客の利便性向上)について</p> <p>先ず、訪日外国人観光客に対して駅や車両の整備が必要と感じます。外国人観光客は大きなスーツケースを持つための移動なため、駅やバスターミナルのエレベーターやエスカレーターの整備や待合室の拡大、拡充(無線LANの整備等)、分かり易い構内案内やホームでの乗車位置の案内が必要と感じます。また、車両についても、荷物スペースの設置や拡大等も必要と感じます。</p>	<p>観光交流の促進に向けては、ご指摘のような利便性向上に向けて改善を図っていくことが重要と考えております。</p> <p>いただいたご意見につきましては、関係機関と共有し、改善につなげてまいりたいと考えております。</p>

24	<p>次に、ICカード利用等の拡大についてですが、特にJR飯田線は現在、豊橋-豊川間しか利用できない。せめて、奥三河の中心である新城まで拡大して欲しい。奥三河への観光客の利便性につながる。また、地域の利用促進になる。現在、飯田線はワンマン列車が多く、終点の豊橋駅では自動改札を通れない人たちが有人改札に列を作っている。</p> <p>このような不便な状態では、たださえ電車に乗らない人たちは利用しなくなると思います。</p>	
25	<p>○乗継拠点における多様なモード間の連携強化(交通結節点における乗継利便性の確保)について</p> <p>本来であれば、乗継無く直接目的地に行ける事が良いが、郊外になれば利用客も少ないので致し方ないと思います。ただし、便利な車を利用していた人が、バスや電車を乗り継ぎ、高い運賃を支払って目的地に行くことは稀ではないかと思えます。現在、車を利用している人も、公共交通を利用してもらうように、パーク&ライドやサイクル&ライドは重要と思えます。今後、更に必要となってくると思いますので、充実して欲しい。参考例にあった、イオンモール名古屋茶屋のような商業施設が交通結節点になっていることは大変良いと思えます。</p> <p>ただし、郊外ではなかなか難しいと思う。そこで、公共施設(市役所の支所や図書館や市民館等)を交通結節点として整備することで、ただの乗り換え場所が、目的地となることもある。また、乗換の利便性の向上にもつながる。特にバス同士の乗り換えの場合、雨風がしのげる場所となり、トイレもあるので良いと思う。(ちょっとしたバスターミナルの感じ)ぜひ検討いただきたい。</p>	<p>ご意見のとおり、公共施設も重要な交通結節点となると認識しております。基本方針3(2)の「⑩交通結節点における乗り継ぎ利便性の確保」の「ア. 鉄道駅等でのパーク&ライド、サイクル&ライドの推進」の参考例として、イオンモール名古屋茶屋の例に加え、図4-23で弥富市の公共施設でのサイクル&ライドの例を記載しておりますように、「鉄道駅等」には公共施設も念頭において、記載しております。</p>

26	<p>○地域特性に応じた生活交通の確保・維持について</p> <p>地域の公共交通のコミュニティバスには路線の設定等に制約を感じます。既存の民間バス路線との重複や行政界を超えない等。生活圏と行政の区割りは合致するものではありません。民間バス会社が撤退した理由の一つに、利用者の目的にあっていない路線であったとも私は考えます。ここ、東三河は広域連合を進めておりますが、公共交通に関しては全く関係ないようです。隣接する市同士で解決できないのであれば、県の指導で何とか地域住民の要望に答えられないのでしょうか。折角、地域のための公共交通となったコミュニティバスですので、地域に合ったバスになるよう取り組んでいただきたい。</p>	<p>ご意見のとおり、市町村界を越えた公共交通の連携については重要と認識しており、基本方針2(2)の「⑧交通行動の広域化に伴う地域間連絡軸の形成」などに、そうした趣旨を記載しております。</p> <p>また、「5. 施策の推進に向けて」の「(1)関係者の役割と連携と連携・協働」の県の役割の中で「市町村界を跨ぐ広域的・基幹的な公共交通については、市町村・交通事業者等と連携・調整を図りつつ、必要に応じ施策を講じるなど、その確保に向けて、主体的に取り組む。」と記載しており、市町村など関係機関と連携して取り組んでいきたいと考えております。</p>
----	---	--