

一宮市総合交通戦略(素案)に寄せられた意見と市の考え方

○募集期間：2024(令和6)年12月16日～2025(令和7)年1月16日
○提出件数：26件(6人)

【取扱い区分】A：意見を反映 B：実施にあたり考慮 C：説明・回答 D：素案で考慮済

番号	意見の概要	取扱区分	市の考え方
■総合交通戦略全体に関すること			
1	<p>【人口減少を見据えた戦略策定】</p> <p>市の計画を策定される際には、前段で必ず人口減少を危惧されています。統計を基に想定するのであれば、将来人口を想定する根幹になる自然増減を上回る社会増の状態を目指した投資をしてください。市が今まで以上に企業誘致、産業誘致、子育て世帯への支援を手厚くし、常住人口を増加させれば、企業立地が進み、就業、就学の機会が増大します。また、市外に就業、就学する場合でも、一宮に住み続けたいと感じてもらえれば定住します。こういった状況を作り出せたら、公共交通機関を使う人口を増やすことも可能だと思います。その他、一宮市だから来た人と来訪する人を増やすしかないと考えます。</p>	C・D	<p>本戦略では、『p.3-5 3.基本方針』のとおり、「誰もが暮らしたいまち」、「市民・企業・来訪者から選ばれるまち」を目指すこととしており、将来都市像実現のための施策・事業に取り組んでまいります。</p>
2	<p>【将来都市像の実現】</p> <p>目指す将来都市像の「いつまでも私らしく、誰もがおでかけできるまち」は素晴らしいテーマですので、早急を実現してください。</p> <p>一方で、一宮市自転車活用推進計画について、2019(令和元)年12月の中野市長のあいさつを最後に「自転車健康づくりの街づくり」が、頓挫しているように受け取れます。整備も2024(令和6)年度で終了のようです。一宮市自転車活用推進計画の基本方針1にあるように「自転車交通の役割拡大」を、自転車専用通行帯の整備などによって萩原町においても実現してください。</p>	B・C	<p>自転車の活用推進については、本戦略のほか、関連計画に位置付けている一宮市自転車活用推進計画に基づき、引き続き取り組んでまいります。なお、一宮市自転車活用推進計画は、2025(令和7)年度に改定を予定しています。</p> <p>自転車の活用推進・役割拡大も将来都市像実現の一つの要素として、将来都市像「みんなでつむぐ 多様な交通で織りなす トカイナカ ～いつまでも私らしく、誰もがおでかけできるまち～」の実現に向けて、取り組む方針としております。</p>
■将来都市像実現のための施策・事業に関すること			
【暮らす】クルマがなくてもおでかけしやすく 誰もが暮らしたい まち			
基本方針Ⅰ：《公共交通》便利で持続可能な公共交通体系の構築			
3	<p>【バスルートの見直し】</p> <p>名鉄バスやiバスが運行していますが、利用者が少ないです。税金の無駄遣いではないかと思えます。ルートを見直したりするべきではないかと思えます。</p>	C・D	<p>iバスは、公共交通不便地域の解消等を図るため、市が政策的に運行しているもので、民間の交通事業者が運賃収入だけでは事業を成り立たせることができないと判断している地域への輸送サービスです。</p> <p>iバスを、多くの方に利用される公共交通にするため、『p.4-1 戦略Ⅰ-1公共交通の利便性・優位性向上』のとおり、ニーズに対応したルート変更の検討等を行ってまいります。</p>
4	<p>【バスルートの見直し】</p> <p>バスに関しては、光明寺エリアや丹陽エリアの住民からしたら、何十年も前からルート見直しが必要だと感じていると思います。一宮市の中心地からすると光明寺も丹陽も縁辺部ですが、他市町に隣接しており、一宮市の中心地から更に離れると、隣接市町の中心部が立地します。西尾張随一の中核市としてリーダーシップを発揮し、ごみ処理の広域化計画の様に、同様な問題を抱えている隣接市町と協力して解決して下さい。</p> <p>例えば</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木曾川駅～大毛～大日比野～江南駅路線 ・環境楽園(各務原市)～木曾川駅～一宮駅 ・羽島市役所から尾西、一宮駅などです。 <p>市民にとって就業と就学の機会が増えると同時に、他市町の住民も利用すれば、利用客が増え、採算がよくなるはずですよ。</p>	A・C	<p>名鉄バス丹陽線のルート改善に際しては、隣接市である稲沢市と連携を図りながら取り組んでまいります。このことについては、『p.4-5 ①バスルートの改善』のとおり加筆しました。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>

【取扱い区分】 A：意見を反映 B：実施にあたり考慮 C：説明・回答 D：素案で考慮済

番号	意見の概要	取扱区分	市の考え方
5	<p>【バスのサービスレベル向上】 p. 4-3：質の高いサービスレベルの実現 バス利用に利便性を感じれば、自家用車の通行は減ります。名古屋へ通勤する人が多い一宮市ですが、駅まで自家用車を利用している人もいます。バス路線の運行間隔を密にし、始発を早め、終発を遅らせられれば、絶対に利用者は増えます。利用が増えれば、道路の痛む頻度が下がり、歳出抑制に繋がります。その抑制分を、バス路線充実に充てて下さい。渋滞する交差点は無くし、定刻運転可能な交差点の実現は必要と考えます。</p>	C・D	<p>公共交通のサービスレベル向上が移動手段の転換に繋がるとのご見解は、ご意見のとおりと考えます。将来にわたって公共交通が誰にとっても日常の選択肢となり得るよう、『p. 4-1 戦略I-1 公共交通の利便性・優位性向上』のとおり取り組み、便利で持続可能な公共交通体系を構築することで、「クルマがなくてもおでかけしやすく誰もが暮らしたいまち」の実現を目指してまいります。</p>
6	<p>【バス運賃】 p. 4-3：望ましいサービスレベルと市の関わり方 表右列の「市の関わり方」に記載されている「民間事業による運行を望む」の基準を開示を望みます。納得いく見解を知りたいです。 私は名鉄バスしか運行されていないエリア在住ですが、市が「民間事業での運行を望む」のであれば、バス料金は市内一律同額とすべきです。200円を超える料金は、市が補填するなどし、200円にすべきです。公共の公平性が確保できていないと感じます。また、旧尾西市、旧木曾川町のi-バスの1乗車100円のコースは、200円にすべきです。バスの本数が多い尾西地区、鉄道が充実している木曾川地区は充実し過ぎです。利用が増えれば、採算分岐が下がるはずで、一宮駅以北の駅にアクセスするバス路線整備とバス停整備をしてください。</p>	B・C	<p>公共交通は、自立運営を原則とする民間事業により維持されることを基本としていますが、地域の公共交通を営利事業として維持していくことが困難になってきていることから、市の関わり方として、支援等を検討する立場をとっています。 i-バスの費用負担のあり方につきましては、p. 4-4に掲載している「i-バスの運賃見直し検討」に取り組む際には、適切な受益者負担と行政負担について、地域間の公平性の観点を含めて検討いたします。 いただいたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
7	<p>【鉄道駅のホームドア設置】 基本方針Iの公共交通に係る施策について、名古屋の鉄道駅ではよく見かけますが、鉄道利用者の生命の安全の立場から、ホーム可動柵の設置について検討をお願いしたいです。特に、今伊勢駅の名古屋方面のホームは幅が狭く、特急の通過電車の速度が速いことから、いつも身の危険を感じます。石刀駅においては、死亡事故も発生していたかと思えます。 上位計画のあいち交通ビジョンp. 3にもあるように、交通事業者として安全な運行を踏まえ、危険がある場所を優先して、ホーム可動柵の設置を進めていただきたいです。</p>	C	<p>ホームドアは、全ての利用者の転落・接触を防止するために重要な施設であると認識しています。 鉄道事業者においては、日ごろから事故防止に努めていただいておりますが、駅利用者が不安に感じている旨の声を伝えてまいります。</p>
8	<p>【鉄道駅周辺の駐輪場整備】 p. 4-11：鉄道駅周辺における駐輪場整備 木曾川駅にも屋根付き駐輪場を整備して欲しいです。</p>	B・D	<p>鉄道駅周辺の駐輪場については、『p. 4-11 鉄道駅周辺における駐輪場整備』に記載のとおり、需要に対応した整備を行ってまいります。整備にあたっては、いただいたご意見も参考とさせていただきます。</p>

番号	意見の概要	取扱区分	市の考え方
[暮らす]クルマがなくてもおでかけしやすく 誰もが暮らしたい まち 基本方針Ⅱ：《個別交通》安全・安心で快適な移動環境の構築			
9	【自転車専用通行帯】 p.4-18の自転車ネットワークの図で自転車専用通行帯と書いてありますが、県道が指定されています。県道を一宮市が主導でこの様な指定を実現出来るなら、まずは都市計画道路で田畑、空家の土地を直ちに買収し拡張して欲しいです。毎年雑草が酷くて歩行者、自転車、原付が安全に走行できません。自転車専用通行帯のラインを引いたところで、すぐにラインだけのモノになります。	A・C	本市の自転車ネットワーク路線については、一宮市自転車活用推進計画において設定しており、計画策定に当たっては、県道管理者(愛知県)も参画していただいています。 自転車ネットワーク路線は、自転車通行空間を効果的・効率的に整備することを目的に選定した路線のことで、現状で自転車通行空間が未整備の道路を含みます。『p.4-18 自転車ネットワーク路線』の図のとおり、誤解を受けないよう加筆しました。 いただいたご意見につきましては、関連部署と共有し、今後の管理等の参考とさせていただきます。
10	【自転車ネットワーク路線】 自転車のネットワーク路線とはいうものの、歩道がない県道もあります。こういった県道は、雑草がすぐく、舗装状態も非常に悪いです。高価なロードバイクは避けたいルートです。舗装は綺麗にしてください。また、せつかく河川、水路が発達しているので、河川敷、水路敷の放置されたところを整備すれば、交差点が少ないので交通事故の確率が減ると考えます。		
11	【隅切り設置】 p.4-19の隅切り設置は、計画的に街区計画を行ってまちづくりをしてこなかった市の責任です。所有者からの寄附でなく将来的に渡って継続的に買収すべきです。隅切りは、区画整理をやっていない市の責任で、また道路を広げ街区づくりを市が主導で行えば、整備できます。とにかく、民間任せではなく、インフラは市が主導すべきです。	C・D	『p.4-19 ②交差点における見通し確保』に記載のとおり、隅切り設置に取り組みます。なお、本事業のための土地所有権の取得に際しては、売買での用地取得も行ってまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
12	【ゾーン30プラス】 ゾーン30プラスの整備を進めて欲しいです。「今後も、ゾーン30プラスの整備拡大に取り組みます。」とありますが、具体性がないので、もっとわかりやすい計画に“見える化”して欲しいです。 “国道22号の下浅野交差点付近”は、朝夕の通勤時間になると、生活道路を抜け道として、時には暴走する自動車が多く、交通事故も起きています。地域生活拠点の利便性向上を検討するより優先順位を高く、交通安全の取り組みをして欲しいです。ゾーン30プラスの整備推進について、富士地区の例が出ているだけで具体的な取組み・計画が見えないので、優先順位が低いとしか思えません。	C	ゾーン30プラスの整備にあたっては、関連部署と連携し、交通事故発生状況や地域の課題、地域の関係者からの要望等を踏まえて、計画の立案、実施に取り組んでまいります。 また、協議が調った地区については、市ウェブサイト整備計画を公表させていただきます。
13	【横断歩道・信号の設置】 横断歩道又は押しボタン信号を設置してほしい場所のリクエスト方法を分かりやすくしてほしいです。公共の施設である墨会館へ行くための道路に、横断歩道又は押しボタン信号がなく、ぜひ設置していただきたいです。	C	横断歩道や信号機は、横断歩行者数や交通量等から交通事故の危険性などを総合的に判断して、公安委員会(愛知県警察)が設置します。 いただいたご意見につきましては、関連部署と共有いたします。
14	【道路のバリアフリー】 ベビーカーに優しい道が欲しいです。道が悪く、少しの段差もベビーカーには走りづらいです。	D	本市は安心して子育てのできる、子育てしやすいまちをめざしており、ベビーカーを利用される方も歩道を利用しやすいよう、『p.4-26 ①歩道のバリアフリー化』に記載のとおり、快適な歩行環境の向上に取り組んでまいります。
15	【歩道のあり方・交通規制】 都心部では、片側1車線の対面通行で歩道が確保出来る幅員がありますが、歩道がない道路があります。また、8mから10mの幅員があるにも関わらず、歩道ゾーンがありません。また、自分が毎日利用する市道は、歩道があるが段差やガードレールがないから自転車はどこからでも車道を横断します。歩道での傍若無人振りを阻止する構造も必要です。また、車両の交通規制で言えば、毎朝通勤時間帯に信号待ちの車列が出来る道路がありますが、その列の途中に交差する道路があります。車が並んでいる道路をその交差道路から出てくる車両が横断していきませんが、非常に危険です。名古屋市では、横断ができないように一方通行あるいは両方向侵入禁止の交通規制が掛かっていますが、一宮市では見かけません。道路が計画的でなければ、交通規制も計画的ではありません。	C	いただいたご意見につきましては、関連部署と共有し、今後の検討の参考とさせていただきます。
16	【歩道のあり方・交通規制】 交通量が非常に少ないのに幅員が6m以上ある市道が散見されます。また、歩道が少な過ぎです。計画的に街路整備をしてこなかったため、街区計画や道路計画に無駄が多いです。その結果、舗装の管理も悪すぎます。自転車、バイク、人が歩く事を認識して維持すべきです。 また、一方通行の運用が粗末です。標識や一方通行の通行車両の事を考慮した交通規制を実施して欲しいです。		

番号	意見の概要	取扱い区分	市の考え方
【呼び込む】ヒトとモノが行き交う 市民・企業・来訪者から選ばれる まち 基本方針Ⅲ：《広域・交流》物流・広域交流を支え災害に強い道路・鉄道と、木曾川をもっと身近に感じられる交通体系の構築			
17	<p>【踏切道の拡幅】 名古屋、岐阜に行きやすい一宮市ですが、大通りなどでは交通渋滞が発生しています。名鉄尾西線と主要地方道の岐阜稲沢線が交差する踏切道は、なぜ二車線に拡幅しないのですか。鉄道を高架化するより、踏切道を二車線にする方が良いと考えます。 また、開明エリアでも、主要地方道の岐阜稲沢線と名鉄尾西線とが交差する踏切の付近で車線数が減少しており、イオンモール木曾川に往来する自動車などで渋滞しています。</p>	C・D	<p>踏切道は、踏切事故の防止及び道路交通の円滑化のため、「除却に努めるべき」とされており、『p.4-34 ④鉄道高架事業』のとおり、名鉄尾西線苅安賀駅付近鉄道高架事業の整備を促進しております。 また、本市の交通渋滞緩和に向けては、『p.4-32 戦略Ⅲ-1 施策1 渋滞緩和、定時性向上等に資する道路整備』のとおり取り組んでまいります。</p>
18	<p>【交通混雑・国道22号交差点】 道路混雑は道路が全てにおいて悪いと感じさせる表現ですが、道路を形作る街区が悪いために通過交通のボトルネックを作り出しています。50年以上前に立案した街区を見直し、車線を増設し、交差点が隣接した位置に信号を設けない等検討すべきです。 小牧市では、国道41号を国道155号がオーバーパスしているのので、名岐バイパスに交差する幹線は立体交差すべきです。中核市と声高々に謳うのであれば、県や国に対して働きかけ実現すべきです。</p>	C・D	<p>道路混雑の要因は、交通容量の不足や信号連坦など、個々の道路事情により様々であると認識しています。 国道22号(名岐バイパス)及び交差道路の交通混雑については、『p.4-33 ①名岐道路の整備促進』に記載のとおり、国道22号の上に高架形式で計画している名岐道路の整備により、緩和を図ってまいります。</p>
19	<p>【交通混雑】 p.4-35：主要渋滞箇所の交通渋滞対策 街区計画を改善し、右折車線を設けたり、橋梁は愛知県に働きかけ、岐阜県と協力して橋梁を拡幅して周辺の街区を買収して右折車線を作ればよいと考えます。県道は県管理だからと、何もしなすぞだと思います。県道沿いの市の施設でも、歩道がなかったり狭くてもセットバックもしていません。旧国道は歩道を拡幅し、右折車線を設けない、走りやすい構造に改良すべきです。各務原市の鶉沼では、旧41号が市道に格下げされたのか、歩道が整備され快適な道路になりました。</p>	C・D	<p>『p.4-35 主要渋滞箇所の交通渋滞対策』に記載のとおり、交通容量の拡大に関する施策、交差点改良にも取り組んでまいります。 いただいたご意見につきましては、関連部署と共有し、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
20	<p>【鉄道高架事業・土地区画整理事業】 今伊勢町から木曾川町の駅機能を発揮させるには、周辺エリアの区画整理と鉄道高架事業しかありません。名鉄尾西線のような運行本数が少ない鉄道路線で、乗降客が少ない観音寺駅にロータリーを整備するのであれば、乗車人員数で言えば、整備順序は一宮駅以北から木曾川までの駅が優先されるべきです。また、鉄道高架事業が県事業であり、県道の渋滞が激しいから本数が少ない鉄道であっても高架化するというのであれば、p.4-35の主要渋滞箇所は、ほとんどが鉄道沿いです。通り抜けしづらいから県道に交通が集中します。最近では火災も多く、消防署が入れない道路が多過ぎるから、50年前に先送りした事を、30年先の事を考えてやるべきです。当市の駅より乗降客が少ない武豊線半田駅でも高架にしているのだから、当市でも行うべきです。</p>	C	<p>いただいたご意見につきましては、関連部署と共有し、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>

【取扱い区分】 A：意見を反映 B：実施にあたり考慮 C：説明・回答 D：素案で考慮済

番号	意見の概要	取扱い区分	市の考え方
<p>【呼び込む】 ヒトとモノが行き交う 市民・企業・来訪者から選ばれる まち 基本方針Ⅳ：《まちなか》居心地がよく「+1トリップ」してしまう 魅力と回遊性を備えた ウォーカブルな空間とアクセシビリティの高い交通体系の構築</p>			
21	<p>【一宮駅周辺のまちづくり】 p. 4-7：一宮駅周辺における通過交通抑制策の検討 p. 4-37：鉄道駅周辺の質的改良 広場に入る車もたつから渋滞になっています。駅前広場(以下、ロータリー)への流入が悪いのではなく、最近料金改定したi-ビルの利用料金値上げ(時間短縮)と、出入り口の設置位置の構造的な不備、ロータリー構造に問題があるための渋滞です。少ない通過交通の通過交通を妨げているための渋滞です。以前に、パブリックコメントで提言し否定されましたが、駅前の賑わい創出の方法として、駅からアーケードへ雨に濡れず通行できる屋根付き歩道を、ペDESTリアンデッキで結べば通過交通とロータリーがスムーズになります。北側のロータリーの入り口は、北側の東西方向の道路からの導入に変更し、南側のロータリーの導入は南側の道路からの導入にすれば、正面はi-ビル駐車場への導入と駅前広場になります。現在のみまだと、駅前に賑わいを持たせたくアクセスを踏んでいる市の方針に対して、現状のまちづくりがブレーキを掛けています。</p>	C	<p>いただいたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
22	<p>【まちなかの快適な移動環境(道路の管理)】 p. 4-43：まちなかの快適な移動環境・滞在空間の構築 道路の構造も、舗装の凸凹さ加減も、歩行者や自転車通行に考慮しているとは全く思えません。カラー舗装は捲れていたり、ポストコーンが取れているところもあります。まずは、道路の管理者に見回りと清掃をさせ、その都度不具合、故障を修繕させるべきです。市の広報誌で、もっともな感じで道路維持に歳出したと書いてありましたが、全く費用が足りていません。市内の舗装の凸凹さ加減は異常です。つぎはぎだらけの舗装に段差があるのが通常で、側溝の取り合い部などは沈下し、歩行者はつまずいたり、自転車はハンドルをとられたりしています。水道管の改修工事をよく見ますが、亀甲状にヒビが入った舗装にカッターを入れて、そこだけ舗装をやり変えたりしています。 工事前の調査が、コンサルや建設会社任せです。まずは部署内で道路の舗装の凸凹さ加減に違和感を感じる人材を育成すべきです。真清田神社の南側の市道などは酷すぎです。</p>	C	<p>道路の維持管理にあたっては、常時良好な状態に保つよう努めています。 いただいたご意見につきましては、今後の道路管理の参考とさせていただきます。</p>
23	<p>【都市計画】 p. 4-46 50年以上前のまちづくり方針です。がちゃマン後に工場が皆無なのに工業地域、準工業地域が定められています。また、50年経過して産業構造のマスタープランも見直すべきです。発展させるなら、駅徒歩10分圏の市街化調整区域は市街化区域編入し、商業系の用途地域にすれば、おのずと投資を生むと考えます。</p>	C	<p>一宮市都市計画マスタープランでは、土地利用の方針を以下のとおりとしています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の特性である用途混在(住工など)については、土地利用変化の動向をみながら適切な都市計画の見直しなどを行います。 ・市街化調整区域は市街化の抑制と農用地保全を基本としつつ、利便性の高い地区に限定し、居住や産業の立地誘導を図ります。 <p>いただいたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>

【取扱い区分】 A：意見を反映 B：実施にあたり考慮 C：説明・回答 D：素案で考慮済

番号	意見の概要	取扱区分	市の考え方
【つむぐ】これからの交通を地域のみんなでつむぐ まち 基本方針V：《意識醸成・共創》過度にクルマ利用に頼らない、多様な交通を使い分ける意識の醸成と、地域自らが公共交通をつくり・守り・育む仕組みの構築			
24	<p>【CO2排出量の表現】 p. 4-53：環境施策との連携 「自家用車が1人を1km運ぶのに排出するCO2の量は、鉄道の約8倍、バスの約2倍となっており、公共交通を利用することが、CO2排出量削減につながります。」のように、定量的な表現を加えてはいかがでしょうか。</p>	A	<p>『p. 4-53 戦略V-2：多様な交通の利用促進_施策1 環境施策との連携』に、ご意見のとおり加筆し、資料を追加しました。 合わせて、同ページの『施策2 健康施策との連携』についても同様に修正しました。</p>
■その他			
25	<p>【その他(印刷)】 公表資料を紙で打ち出すと、ページの左右が乱れていて、読みにくかったです。</p>	A	<p>推奨の印刷方法についての注意書きを合わせて掲載しました。</p>
26	<p>【その他(各種ご意見)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場が無い公園が多いです。 ・本町のアーケードが途中で無くなります。市役所は新しくなりましたが、アーケードをけちるのですか。雨の日も夏の暑さにもアーケードは必要ではないかと考えます。 ・夏は暑さが厳しくなり、外に出れなくなり、室内で遊ばなくてはならないです。一宮市は室内遊びできる場所が少ないです。子どもが遊びやすい地域に優しい場所、有料でも安くお手頃な場所、尾張一宮パーキングエリアに夏の水遊び場、室内遊び場が出来れば、もっと一宮市に足を運んだりお出掛けで寄る人が増えて、一宮市を知ってもらえるのでは無いでしょうか。せっかくのCoCo壱番屋、モーニング一宮のような資源があるのに、アピールして人を呼ぶ事がないから、活性化しないのではないのでしょうか。 ・一宮タワーは、環境楽園のサービスエリアから行けてとても便利で、子どもの遊び場が増えているので、一宮市を通り過ぎる人が多いと思います。 ・一宮駅周辺を歩く人は少なく、商店街も寂れて、ただ病院前が渋滞して混むばかりです。南北方向の道路は国道22号がありますが、東西方向は広い道路がありません。 ・一宮駅周辺がお店が少ないせいか暗い感じ雰囲気です。もっとソーラーの電灯を増やして欲しいと思います。 	C	<p>いただいたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>