

「あいち交通ビジョン」（案）に対する御意見の概要と県の考え方

No.	御意見の概要	県の考え方
1	<p>○感染予防対策の更なる拡充 「インバウンド」の便益は盛り込まれているが、地球規模の温暖化や、交流により増大、常態化する感染症リスクは、ほぼ書かれておらず、適切な対策も盛り込まれていないように感じる。ゲートウェイの検査と隔離体制の拡充は、活発な移動と交流を前提とする交通施策の必要十分条件であり、加筆をお願いしたい。</p>	<p>「2040年頃の社会経済の展望」として「感染症・災害リスクの増大」、「脱炭素化の進展」を記載しております。 新型コロナウイルス感染症に関する水際対策については、国において措置されるものです。 本ビジョンでは、「1 まもる」において、ウイズコロナにおける取組の必要性を記載し、公共交通における感染防止対策の実施やピークシフトに向けた取組を進めていくこととしております。また、地球温暖化対策については、施策の方向性に「5 へらす」を位置づけ、脱炭素社会の実現を目指し、運輸部門でのCO2排出量削減に向けた取組を進めます。</p>
2	<p>○軌道修正を望むこと</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア中央新幹線のストロー効果を認めて発想の転換を 建設事業者にしかメリットを見いだせないリニア中央新幹線の開通は、この計画から削除すべきだと思う。難工事の多いリニア工事は、営利企業であるJR東海の経営を圧迫し、東海道新幹線を含めた在来線の運賃上昇や、人員削減を始めとする過度なリストラによる旅客・物流輸送サービスの低下、停止をもたらすのではないかと恐れている。</li> <li>・ちょうど良い田舎を繋げる発想に転換できませんか？ 「スーパー・メガリージョン」という発想は、人口ボーナスも期待できない縮減経済下の島国日本では、説得力を欠く空理空論に過ぎないと思う。むしろ愛知県に現存する中核市をベースに再考したらいかがでしょう。人口30万人から40万人程度の自律的都市国家を繋ぐイメージをした方が、災害大国日本にあっては好ましいのでは？</li> </ul>	<p>リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けた事業です。リニア中央新幹線は、交流の基盤となって、広域交通ネットワークを形成し、経済・社会に大きな波及効果をもたらすことが期待されています。 一方、東京圏への更なる一極集中の進行による、感染症や自然災害に極めて脆弱な国土構造を助長されることも懸念されることから、本県では、リニア中央新幹線の開業による社会経済効果を最大限に活かしながら、モノづくり産業の集積地としての強みを伸ばして日本の成長をリードすると共に、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替しうる中京大都市圏の形成に取り組んでいくこととしております。 地域の活力を「たかめる」取組を進めてまいります。</p>
3	<p>○2040年頃の社会展望の下方修正が必要なのでは？ 次世代産業創出の遅れと労働移転の停滞は、この原案に記されているインフラの量的需要は相当縮減されると考えるべきでは？</p>	<p>新型コロナウイルスの世界的な感染拡大は、社会経済活動に大きな影響を与えており、今後、あり方がどのように変化していくのか見極める必要があります。 ビジョンの推進に向けては、有識者等の参画を得たフォローアップ会議を開催し、今後の新型コロナウイルス感染症の影響や、社会・経済情勢の変化等も踏まえ、必要に応じて、施策内容を見直すなど、柔軟かつ適切に対応してまいります。</p>
4	<p>○訪日旅行客の今後の見通しはゼロベースで考えるべきでは？ ビジネス、観光とも需要の回復は見込めないのでは？わたしは、日本の国力低下による”割安感”しか訪日の動機を見つけれません</p>	<p>（この項目は3番目の回答と重複するため、内容は3番目の回答と一致します）</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
5 ～ 10	<p>○進めて欲しいこと</p> <p>①自家用車普及を促すかのような不便な街づくりから、歩いて暮らせる街づくりへの転換</p> <p>豊橋市で行われている「歩いて暮らせる街」づくりの方が、中くらいの田園都市には親和性が高い気がする。健康アプリの活用も相まって、生活習慣のカイゼンにも繋がっている。これはちょっと違う気がする→ウォークアブル推進都市＝ローマ帝国が築いたレーマーを中心としたヨーロッパの石畳の街</p>	<p>人口減少や高齢化が進む中、都市機能が集積し、徒歩や公共交通等でアクセスしやすい効率的なまちづくりを進めていく必要があると認識しております。「4 つなぐ」に「まちづくりと連携したコンパクト・プラス・ネットワークの構築」を位置づけ、取組を進めてまいります。</p> <p>「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり（ウォークアブルシティ）については、地域の活力の低下が懸念される中、まちなかを車中心から人中心の空間に転換することにより、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいの創出を目指すものです。</p>
	<p>②港湾の多面的機能の強化と伊勢・三河湾に優しい船舶の開発普及</p> <p>名古屋港、三河港は、土砂運搬能力に長けた河川の河口に造られた港であり、頻繁に浚渫しないと、もとの干潟に自然再生されてしまう。これらの港は、青潮の原因である夏季の貧酸素水塊を形成させないために、航路・泊地の水深はより浅く管理すべき。環境負荷のより小さい港湾管理を続けていくために、喫水の浅い貨物船舶の全球的普及を愛知県から始めて欲しい。</p>	<p>いただいた御意見については、担当局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
	<p>③役目を終えた街路樹、グリーンベルトの撤去</p> <p>歩道を猛スピードで走り抜ける自転車に、日々苦慮している。排気ガス公害の緩和や緩衝を目的として整備が進んできた街路樹は、低公害車の普及で、役目を終えたように思う。撤去して自転車道の充実を図って欲しい。</p>	<p>誰もが安全・安心に通行できる道路環境の整備は、交通事故防止はもとより、バスやタクシー等の安全輸送の確保やまちづくりの観点からも重要な視点であると考えております。</p> <p>「1 まもる」の「②交通安全対策の推進」や「4 つなぐ」の「④快適に移動できるまちづくり」の取組として、「安全で快適な自転車通行空間の確保」を記載しております。</p> <p>いただいた御意見については、担当局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
	<p>④自治体としてFCV(燃料電池車)の普及は先送りすべき 今は、ハイブリットから完全EVへの移行期である。資源を集中させるべき。</p> <p>⑤交差点や車両の発する警報音の質と量のカイゼン 交差点の信号機が、メロディーを奏でてくれるは大変ありがたいが、一向に数は増えず、心なしか音量が絞られたと感じる交差点も増えたように感じる。晴眼者も不快に感じず、視覚障害者に認知しやすい音の質と量、一緒に創り治してもらえませんか？</p> <p>⑥自動運転システム構築に交通弱者を加えて 視覚障害者をシステム開発にぜひ参加をさせて欲しい。一緒に相互センサーの開発と普及やらせてほしい。</p>	<p>いただいた御意見については、担当局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
11	<p>愛知環状鉄道と、リニモの東京証券取引所への上場と、株式すべての売却を提案します。</p>	<p>いただいた御意見については、関係機関と共有させていただきます。</p>
12	<p>愛知環状鉄道のあいちゃん、リニモのリニモたん2人の鉄道娘のテレビアニメ化を提案します。</p>	
13	<p>中部国際空港と愛知環状鉄道三河上郷駅をつなぐ愛知環状鉄道分岐ルートを建設してください。</p>	
14	<p>ディズニーランドにひけをとらないテーマパークの誘致を。</p>	
15	<p>徳川四天王 榊原康政のグッズの販売を。</p>	
16	<p>コンビニなどチェーン店を多く持つ企業が、各チェーン店をバス停にして、鉄道駅と各チェーン店をつなぐバス路線を運営すべきです。チェーン店は、誘客に有利になり、利用者はチェーン店近くの目的地に行きやすくなります。</p>	<p>商業施設等における乗継拠点の整備は、公共交通の利便性向上につながる取組であると認識しております。「4 つなぐ」の「③交通結節点の機能強化」の取組として、道の駅や商業施設等とも連携してアクセスの充実や利用環境の向上を記載しております。</p> <p>また、「1 まもる」の「②輸送資源の総動員による移動手段の確保・充実」の具体事例として、スーパーや病院等を停留所に設定することで、移動手段の確保と外出促進につながることを目的としたデマンド型交通「チョイソコとよあけ」の取組を紹介しております。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
17	<p>バイオマスの活用について触れられていないのが寂しく思った。愛知県はかつて「バイオディーゼル燃料導入ガイドライン」を策定し、その進展を期待したものである。この策について、県はどのような評価をしているのか。</p> <p>名古屋市では、廃食用油をリサイクルしたBDFを使用した市営バスを運行していると聞いている。小牧市では、地球温暖化対策地域協議会等で廃食用油を回収し、また「菜の花プロジェクト」で産み出された油を活用し、それをBDF化し、車両等の燃料に活用していると聞く。バイオマスは、交通やそれを支える電力生産等に活用できる様々な資源を産み出す可能性を持っており、資源の地産地消にも寄与するものと思う。交通の条件整備におけるバイオマスの活用について、積極的に取り組んでいただけることを期待する。</p>	<p>自動車からのCO2排出量削減に向けては、バイオ燃料も含めたエンジン搭載車用の燃料の低炭素化も重要な課題と認識しております。本ビジョンでは、公共交通分野における取組として、EV・PHV・FCVといった次世代自動車の普及を主に記載しております。</p> <p>いただいた御意見については、担当局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
18	<p>愛知県の交通に関して言えば、高速道路網はほぼ全て全線開通したと思う。しかし、例えば、豊田インターから降りても、ラッシュ時に大渋滞するなど、目的地までの短距離交通網がまだ甘いと思う。愛知県としては、この短距離交通網をどのように整備していくのか。</p>	<p>個々の道路整備や高速道路料金設定など自動車交通に関しては、本ビジョンでは対象としておりませんが、いただいた御意見については、担当局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
19	<p>交通安全について、愛知県は、交通事故死ワーストワンの時代もあった。それをゼロにするために、高速道路の値段引き下げをし、トラックなどの交通を棲み分けさせていくのか。</p>	
20	<p>鉄道について、これから人口減少が予想される中、鉄道の維持管理が大変になると思う。廃線とまらないために、愛知県はデュアルモードビークル(DMV)といったバスと線路の両方走れるモビリティを導入して維持管理を図っていくのか。また、名鉄蒲郡線などと言ったところにDMVへ置き換えて維持していくのか。</p>	<p>地域の移動手段を将来にわたって確保・維持していくためには、地域の課題に即した新型輸送サービスの活用等は重要な視点であると考えております。</p> <p>いただいた御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
21	<p>○空港の機能強化</p> <p>大変厳しい状況にあつて、愛知県が引き続き発展するためには、リニア等で国内の繋がり強化も勿論大事であるが、それ以上に世界と繋がるのが重要である。特に愛知県は、外国人人口が日本で2番目に多いという強みを持つ。また、世界に展開するグローバル企業が集積している地域でもあり、中部空港の潜在的需要は高いはずである。アフターコロナの時代に向けた就航路線の拡充について、これから真剣に取り組んでほしい。特に、トルコのイスタンブール空港と、アメリカのハーツフィールド・ジャクソン・アトランタ国際空港へ結ぶことができれば、オセアニア地域を除いて、全世界の多くの地域へ1回の乗り換えでカバーできるようになる。愛知県は補助金を出す等して、長期的に利益になる路線には、様々な働きかけで取り組んでほしい。</p>	<p>本県の国際競争力を強化し、地域の活力を高めるためには、陸・海・空が一体となった広域交通ネットワークの整備や機能強化を図っていくことが重要であると認識しております。「2 たかめる」の「②空港の機能強化」の取組として、中部国際空港就航路線の早期回復・拡充を記載しております。</p> <p>いただいた御意見については、担当課と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
22	<p>○中部空港連絡橋の強風対策</p> <p>強風時に通行止めになりやすい連絡橋部分に、トンネルのように囲って、強風時でも通行止めになりにくくする等の構想が持ち上がると良い。</p>	<p>いただいた御意見については、担当局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
23	<p>○MICE 誘致に向けた、交通ネットワークの拡充</p> <p>愛知県のスカイエキスポ、名古屋市の金城ふ頭にある国際展示場、名古屋市の国際会議場、これらを結びつける交通ネットワークの拡充が必要である。現時点では、有機的に繋がっておらず、バラバラである。その為に、あおなみ線の名鉄太田川駅までの延伸、出来れば JR 大府駅までの延伸といった構想がうまれると良い。また、名古屋市と協働して、地下鉄名港線の金城ふ頭駅までの延伸。</p> <p>アフターコロナの時代において、厳しい MICE 競争に勝ち抜くために、交通インフラは非常に重要である。</p>	<p>MICE など本県への誘客促進に向けては、多様な交通手段が連携し、目的地に快適に移動できる交通ネットワークを充実していくことが重要であると認識しております。「3 ひきつける」に「観光交流を促進する交通ネットワークの充実」を位置づけ、取組を進めてまいります。</p> <p>いただいた御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
24	<p>名古屋駅の出組以外は、各市町村や企業の出組に愛知県がどう関わっているのか知りたい。</p>	<p>広域行政を担う県では、複数市町村に跨るバス路線への支援や、鉄道駅のホームドア設置支援など広域的な交通ネットワークの確保・充実に取り組むとともに、M a a Sの社会実装の推進など利便性の高い交通サービスの提供に向けた取組などを進めております。</p> <p>また、市町村が開催する地域公共交通会議等へ参画し、助言や情報提供、総合的な調整等を行っております。</p>
25	<p>人口減少社会に個別対応するモビリティが増加しすぎたら、それをまかなう税収はどうか。交通渋滞が頻発するのではないかと思うがその可能性は無いのか</p>	<p>高齢化が進む中、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持できる環境づくりを進めていく必要があると考えております。また、快適に移動できるまちづくりを総合的に検討していくことが重要であると認識しており、「5 つなぐ」に「④快適に移動できるまちづくり」を位置づけております。</p>
26	<p>西三河地方は、鉄道網が整備されており、エリア内での就学就業、通院が実現でき、うらやましく感じる。それに対して、尾張地区は一度名古屋に出ないといけない。公共交通機関は、バスの移動になる。中心駅以外では区画整理が出来ていないところが多く、駅前にバス路線がない。また交差点の右折車線が少ないので、渋滞が多く、バスは定刻に来ず、運賃が高いので、自動車通勤が減らない。ただ、民間企業が新線を建設するのは難しいと思うので、尾張地区の行政をつなぐ路線を愛知県に要望したい。岡崎から高蔵寺までは愛知環状鉄道があるので、一宮駅まで延伸し、乗換が必要だが、尾西線を介して環状にしてはどうか。155号線の道路敷地を利用して、道路上に高架で軌道を作れば道路鉄道両方整備可能になり、用地買収も少なく済むのではないかと。鉄道が不可能なら、リニモ方式なら、春日井の丘陵地も一宮市他の都心部もカーブして行け、愛知県が主導できると思う。快速があれば、尾張地方間での選択肢が増えるだけでなく、瀬戸、豊田方面、更に岐阜地方、東濃地方からも機会が増え、地域の交流、対流が促進され公共交通ネットワークが形成されると思う。</p>	<p>人口減少や高齢化が進む中、公共交通でアクセスしやすい効率的なまちにしていくため、まちづくりと連携して、中心市街地や生活拠点を結ぶ交通ネットワークの構築や交通結節点の整備を進めていくことは重要であると認識しております。</p> <p>いただいた御意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
27	<p>現在ジブリパークの建設が進んでいますが、完成後の交通計画が心配です。長久手市は縦と横の交通が脆弱だと思います。猿投グリーンロードのイケア長久手の最寄り出口である前熊東ランプ(交差点)はすごく渋滞し、接続する県道 215 号も非常に渋滞します。ジブリパークが完成するとイケア長久手渋滞とジブリ渋滞が重なり、猿投グリーンロードが悲惨な状態になると危惧しております。また縦の交通網である国道 155 号と県道 215 号も更に渋滞が酷くなるかと思えます。そこで県は、横の交通の強化のために、猿投グリーンロードを、八草料金所から横道交差点か名二環本郷インターまで現在の 4 車線から 6 車線に拡幅しますか？また縦の交通の強化として国道 155 号を、豊田市の朝日町 6 丁目交差点から八草インターまで 2 車線から 4 車線に拡幅するか、いっその事、陶磁資料館南駅から豊田市の大井橋交差点まで 4 車線道路を新設するのでしょうか？県としてジブリパーク周辺の思い切った交通計画をお聞かせください。</p>	<p>ジブリパークへのアクセスについては、適切な交通手段が選択されるよう検討を進めております。ジブリパークの入園方法は、日時指定の事前予約制を基本としていることから、来園者が特定の時間帯に集中してアクセスする状況は生まれにくいのではないかと考えております。</p> <p>個々の道路整備など自動車交通に関しては、本ビジョンの対象としておりませんが、ジブリパーク開園に伴う交差点改良工事を進めており、いただいた御意見については、担当局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>また、ジブリパークの開園に向けて、周辺の交通集中の緩和のため、公共交通等を利用してご来園いただけるよう公共交通利用促進策の検討を進めてまいります。</p>