資料№.４

別記様式第３号

パブリックコメント実施結果

施策案番号	№.６５
施策案件名	第３次豊山町地域公共交通計画（案）
募集期間	令和７年１月６日（月）から令和７年１月２０日（月）まで
公表方法	案を役場２階まちづくり推進課窓口及び役場１階情報コーナーに設置するとともに、町ホームページに掲載
募集方法	窓口提出、郵送、電子メール又はファクス
主管課・係名	まちづくり推進課まちづくり推進グループ 問合せ先 電　　話　０５６８－２８－０９４４ ファクス　０５６８－２９－３１５１ 郵便番号　４８０－０２９２（個別郵便番号：住所不要） 愛知県西春日井郡豊山町大字豊場字新栄２６０番地
募集結果	２名・０団体　６件

※提出いただいた意見は、すべて原文のまま掲載しています。

意見及び考え方

番号	該当箇所	町民意見及び件数	町の考え方
1	1.現状 6.目標達成のために行う事業・実施主体	豊山町は県営名古屋空港はもとより、エアポートウォークや三菱重工小牧南工場といった、周辺地域からの集客が見込める施設がいくつもあると感じているが、既存の豊山町内を走るバス路線はいずれも空港アスセスに特化し過ぎており、名古屋市内への移動については非常に便利である反面、春日井市及び小牧市との往来にはやや不便な点があると考えている。また、名古屋市内からの移動についても、特に夜間時間帯に豊山町方面へ向かうバスの本数が減便されている状況である。現に、名古屋駅から電車とバスのみで豊山町へ帰る際、名古屋駅を平日は22 時前、休日は 21 時半には出発しないと間に合わないダイヤとなっておりそれ以降の時間帯は、栄から名古屋市営バス、あるいは平安通から名鉄小牧線を利用して豊山町の最寄りまで移動の上、そこから町内に向けて徒歩で移動しなければならない。また、タクシーにおいても昨今は深夜時間帯の配車にかなり時間を要する事もあり、名古屋市から 10 キロ圏内の近郊に位置する市町村でありながらも、タクシー以外の安価な運賃の公共交通機関のみで移動できる時間帯が豊山町からさらに遠方の自治体よりも非常に短いと感じており、この点は改善して欲しいと感じている。 そこで一案として、名鉄小牧線の春日井駅または味美駅を起点として、エアポートウォーク、県営名古屋空港、豊山町社会教育センター、三菱重工小牧南工場前を経由し、神明公園へ至るバス路線の新設を提案する。このバス路線については、原則として無人での自動運転とし、日中及び運行経路上の道路が混雑する時間帯に限り、保安及び車椅子等の乗降にサポートが必要な乗客を支援する要員を便乗させ、道路が空いている早朝深夜帯のみ無人運行とするものである。豊山町から最も最寄りかつ、十分な運行本数がある小牧線の駅と、町内の主要な施設を一筆書きで結ぶことにより、小牧線沿線からのこれらの施設への利用客需要が見込めることに加え豊山町から小牧市中心部を経由し、小牧市各所への移動といった新たな需要及び人流を作り出せる可能性があること。さらには、従来は上記のルートを自家用車で通勤、移動していた人達を公共交通機関に誘導することで、豊山町周辺の交通量の減少が見込まれ、交通渋滞の解消や、交通事故件数の減少に加え、既存のバス路線の定時性の改善が見込まれる。 自動運転バスの導入については、安全性の確保及び車両や保安要員に対するコストが非常に高いことは想像に難くない物の、既存のバス路線でさえ、採算性の悪化や運転手不足などを背景に撤退する事例も多々あり、豊山町においても決して例外ではないと考えている。そのため、今すぐではなくとも、将来に渡って持続可能な豊山町の新たな公共交通機関として、本ルートでの自動運転バスの導入を将来的に検討を進めて欲しいと考えている。	Ｐ４８の「６－４－２．路線・運賃の改善　①公共交通網やダイヤの見直し」に記載のとおり、利用者ニーズに合わせた運行ルートの変更やダイヤの見直し、主要施設への延伸などを必要に応じて関係者と協議することとしています。 Ｐ４４の「６－２－２．新たな交通サービスの活用　①利用者の需要に応じた柔軟な交通サービスや先進モビリティサービスの活用」に記載のとおり、将来の自動運転社会を見据え、県営名古屋空港を中心に自動運転の実証実験を行うこととしています。 いただいたご意見は、運行ルートを検討する際の参考とさせていただきます。

番号	該当箇所	町民意見及び件数	町の考え方
2	P55 令和 6 年度地域公共交通会議名簿	➢　第３次豊山町地域公共交通計画（案）P55 令和 6 年度地域公共交通会議名簿について ・18 名委員委員の内　住民・利用者は 2 名(一般公募委員はない）と少ない。以前、豊山町臨空第 2 公園整備検討委員会の委員を務めさせて頂いたときに、公園内に設置を検討されているレンタサイクルについて意見を述べたところ、議長より「それは地域公共交通会議で議論するべき話だ」との指摘（私はお叱りを受けたと解釈しております。）を受け議論すらさせてもらえませんでした。検討会議終了後、地域公共交通会議の事務局「まちづくり推進課」に問い合わせたところ、名簿のようなメンバーで構成されることを知らされがっかりしておりました。又、県営名古屋空港関係者が含まれていないことにも、疑問を持っております。3 号委員（委員に序列があるかのような表現には疑問があります）においても限られたメンバーで構成された団体の代表であり、住民の代表とは思われない。 ・現在の構成では事業者（供給側）の業務報告会の域を出ない会合になっていると考えます。	地域公共交通会議の委員の構成員につきましては、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、豊山町地域公共交通会議設置要綱により定めています。なお、〇号委員の表記は、豊山町地域公共交通会議設置要綱第３条第１項中の号番号と対応させたものであり、委員の序列を表現した数字ではございません。また、公共交通計画の策定にあたっては、住民懇談会により広くご意見を伺っております。 委員の構成についてはご意見を参考にさせていただきます。

番号	該当箇所	町民意見及び件数	町の考え方
3	計画全体	➢　参考資料について 参考資料が全 59 頁の長いものとなっており、時間をかけて読み込まないと内容が理解できない内容となっております。 他地域（愛知県・小牧市添付資料）の地域公共交通計画においては概要判がありわかりやすくなっております。 概要版を用意して頂きたいと考えます。 愛知県の地域公共交通計画においては、親しみのある絵図、見やすい表などがふんだんに使われており、全 116 頁と豊山町資料と比べ倍近い内容となっているにもかかわらず、見やすく理解しやすい構成となっております。	概要版の作成を予定しております。作成にあたっては、いただいた意見を参考にさせていただきます。

番号	該当箇所	町民意見及び件数	町の考え方
4	P22,34,39~42 バス停から300m 範囲内の人口カバー率	➢ P22 ， P34 ,P39～P42　バス停から 300m 範囲内の人口カバー率について P22 表 2－1 の令和 6 年度現状値が 93.9.％になっているにもかかわらず P40 表 5－1 においては令和 6 年度現状値が 97％（令和 5 年度）となっている、どちらが正しいのか？P40 表 5－1 の値が正しいのであれば、目標値は 100％とするべきと考えます。 しかし、令和 6 年昨年決定した臨空第 2 公園基本計画（以後、公園計画という）P31　図表 6.3 においては青山八劔神社バス停がなくなり 100m 離れた位置の交通結節点にバス停が移動すると考えられることから人口カバー率は現状より悪化することも予想されます。 同計画では、バス停は賑わい施設側に作られることから、地域住民の利用を想定したものでなく、バスを利用して公園に来場する人の利用を想定したものと考えられます。 第 3 次豊山町地域公共交通基本計画（案）（以後交通計画という）P39　5-1. 基本方針において述べられている 「自動車に頼らなくても、子ども や高齢者も安心して町内を回遊するとともに、町外への通勤・通学や買い物、通院など生活 に必要な施設に行きやすい公共交通環境の充実」とは真逆な計画になっております。 図表6.3 交通結節点の配置イメージ 	Ｐ２２表２－１の令和６年度現状値は、第２次計画策定時の算出方法に則って計算した数値です。算出方法の詳細は、P23 をご覧ください。 Ｐ４０表５－１の本計画の目標指標と目標値・現状値では、町外に存在するバス停についても考慮したうえで算出し、より実態に近い数値に見直しております。 目標値の設定は、現時点で計画期間の５年間にバス停の新設や移設に関する確定的な見通しが立っていないことから、現状を維持する目標としています。算出方法の詳細は、P42 をご覧ください。 臨空第２公園の整備に伴うバス停の移設については、整備の進捗に合わせて地域公共交通会議において協議してまいります。

私は、令和６年度のパブリックコメント（添付資料「令和６年パブリックコメント01」参照）において下図のような提案をしております。
本提案では、公園計画において住宅側に配置されていた駐車場を変電所北側・アリーナ西側及び一体的な利用を想定されている愛知県防災公園西側（以後西公園という）に配置し、緑地・アリーナ・バス停を含む交通結節点等を臨空第２公園（住宅側）に配置する案となっております。オープンデッキ下には屋根付きイベント広場を設置して賑わい創出エリアとして整備します。

❖　バス停から300m範囲内の人口カバー率を悪化させない
❖　豊山町第５次総合計画後期基本計画　原案　目標２・３　で目指す
『自然にも人にも優しい持続可能なまち』
『安全・安心で住みやすさを実感できるまち』
❖　『公共交通を利用して誰もが、安全・安心で便利に、行きたいところに移動することができる』まち

を体現するための提案です。

西公園は災害発生時に
支援物資エリアとしての機能が計画されており、
「トラックの駐車又は支援物資保管場所として活用することから、舗装構成の強度を十分なものとすること。」（要求書水準書2022年11月より）
が求められている為　芝生広場・植栽配置等は
できない。
愛知県との調整は必要となりますが、
臨空第２公園・西公園の一体的な運用を考えた場合
駐車場は西園側に重点的配置し、西公園には配置できない芝生広場･植栽配置等の緑地機能を臨空第２公園に配置する必要があると考える。

<table>
<tr><th>番号</th><th>該当箇所</th><th>町民意見及び件数</th><th>町の考え方</th></tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>6-3-2
自転車・徒歩で移動できる交通環境の整備</td>
<td>➢　関連する計画
【6-3-2. 自転車・徒歩で移動できる交通環境の整備】
「豊山町臨空第２公園で導入が検討されているレンタサイクルについて、主要施設との連携を促進します。」
【臨空第２公園基本計画　P26】
（５）　交通結節点において
「想定するモビリティは、
公共バス、レンタサイクル、
スローモビリティなど、
移動・　交通の利便性の向上を目的に、
今後本町が行う地域の公共交通計画と連携し検討を進めます。」

と記述されています

私は、第２回臨空第２公園基本計画検討会議・
５次総合計画後期基本計画原案に対するパブリックコメントにおいて
シェアサイクル導入を念頭に大山川・合瀬川自転車道整備について提案をしております。
今回のパブリックコメントにおいて、同上提案をさらに具体化した
提案をさせていただきます。

名古屋市鶴舞公園前の
シェアサイクルポート

➢　提案の概要
◆　シェアサイクルとレンタサイクルの違いについて
シェアサイクルとは「他の人と自転車をシェア（共有）し、好きなタイミング、好きな場所、好きな時間で利用するための仕組み」のことです。
なお、借りられる自転車は電動アシスト機能付きの自転車が中心となっています。
シェアサイクルと似たサービスとして、レンタサイクルというサービスがあります。
これらサービスの違いは以下の表の通りです。
<table>
<tr><th></th><th>レンタサイクル</th><th>シェアサイクル</th></tr>
<tr><td>返却場所</td><td>貸し出してもらった店舗</td><td>目的地付近のサイクルポート
（貸し出してもらったポート以外の場所に返却可能）</td></tr>
<tr><td>営業時間</td><td>日中の時間帯</td><td>24 時間</td></tr>
<tr><td>貸出時間</td><td>1 時間～1 日単位のような長時間利用を前提とする</td><td>30 分単位のような短時間利用も可能</td></tr>
<tr><td>利用手続き</td><td></td><td>自転車についている鍵を QR コード等で解除する</td></tr>
<tr><td>支払い方法</td><td>窓口で支払い(現金使用可能)</td><td>クレジットカード、電子マネー等
(現金は基本使用不可)</td></tr>
<tr><td>サポート体制</td><td>現地スタッフによるサポートあり</td><td>現地スタッフによるサポートなし</td></tr>
<tr><td>利用価格</td><td>高い(長時利用前提のため)</td><td>安い</td></tr>
</table>
</td>
<td>Ｐ４５の「６－３－２.自転車・徒歩で移動できる交通環境の整備」では、レンタサイクルやシェアサイクルの導入について、現時点で具体化されていませんので、実施する際にはいただいた意見を参考にさせていただきます。</td>
</tr>
</table>

◆　シェアサイクル導入の効果

自転車は、買物や通勤・通学・子どもの送迎など、日常生活における身近な交通手段として、多くの人々に利用されています。さらに近年では、排気ガスや騒音を 出さない交通手段としての環境負荷低減の側面や、運動を伴う交通手段としての健康維持・増進の 側面など、多様な側面で自転車のニーズが高まっています。令和 3 年度末時点で、シェアサイクルの導入都市は全国で 269 都市と普及が進んでいます

国土交通省 自転車活用推進本部では、より一層 のシェアサイクルの普及促進を図る事を目的とした「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を令和５年９月に発表いたしました。ガイドラインによれば、シェアサイクル普及促進による効果は

「生活利便性の向上」、「地域の活性化」、 「環境負荷の低減」、「健康増進」、

「災害時における交通の機能の維持」などの様々な社会的課題の 解決につながる。

実際に、シェアサイクルを導入した地域では、「観光戦略の推進」、「公共交通の機能補完」、「放置 自転車の削減」、「地域の活性化」などの効果が確認されています。

又、近年頻発化している自然災害時における交通の機能保持の一助としての活用もされています。

広島 県広島市では、平成３０年７月に発生した西日本の豪雨災害において、避難所に無料のシェアサイクルを設置し、避難者の移動手段として活用されました。

◆　シェアサイクル導入の目的

シェアサイクルは様々な社会的課題に対応するための公共性を有しています。 そのため、地域の課題に対してシェアサイクルがその解決手段の一つとなり得るかを確認し、シェアサイクル の導入目的を明確にする必要があります。

・生活利便性の向上（公共交通の機能補完）
　公共交通利用者数の増加
　公共交通不便地域の解消
　乗り換え利便性の向上
　商業施設等への立ち寄り 機会の創出
・地域の活性化 （臨空第 2 公園に設置を検討されている賑わい施設の活性化・観光の振興）
　滞在や消費の促進
　観光地へのアクセス性の 向上
・環境負荷の低減
　CO2 排出量の削減（自動車からの転換）
　放置自転車の削減

◆　シェアサイクル導入の課題

・何の施策もなしに導入すれば採算が合わない
・臨空公園・豊山町内だけの利用では採算が合わなくなる可能性が高い。
・豊山町内観光資源の魅力 UP が必要
・近隣市との連携が不可欠。
・公共交通（バス・鉄道）との相互利用が必要。
・利用機会の創出が必要

◆　近隣市との連携による遊歩道・自転車道の整備

・小牧山ふもとを流れる合瀬川には自転車が走れる遊歩道が整備されております。

・合瀬川は北名古屋市を通って、北部市場付近で大山川に合流しております。

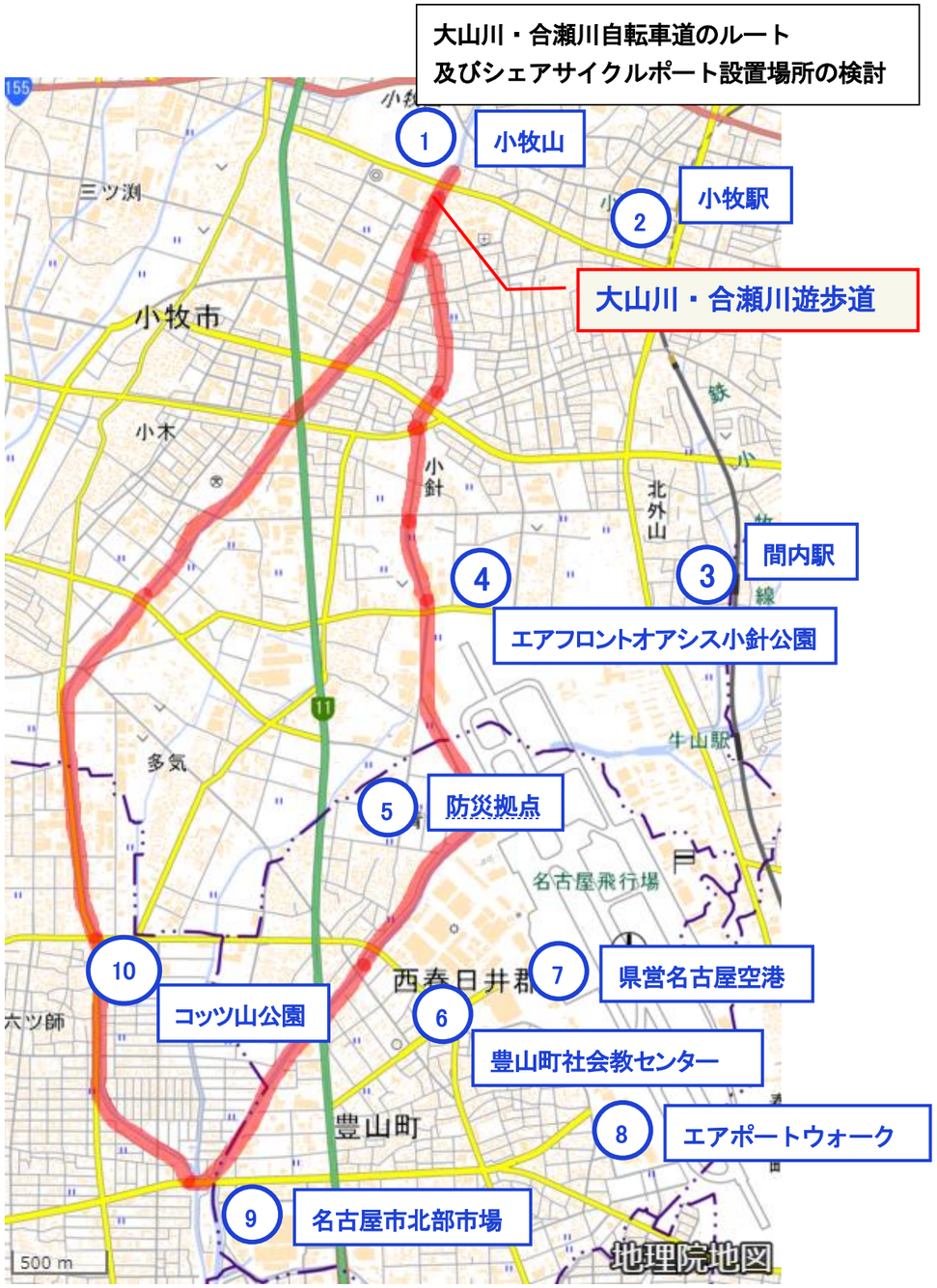
・遊歩道は一部未整備の区間もありますが、春は桜並木を楽しめる非常によい
遊歩道と考えます

・大山川堤防道路遊歩道を北部市場まで延長し合瀬川遊歩道と連絡することにより
　小牧山☞北名古屋市北部市場☞神明公園☞小牧山に至遊歩道（自転車道）が完成します。

・大山川堤防道路に協議会が要望している芝桜を整備すれば、
合瀬川の桜並木・大山川の芝桜ロードを楽しめるサイクリングロードが完成いたします。

大山川堤防道路

◆　シェアサイクル導入・遊歩道・自転車道の整備のイメージ



◆　多様なモビリティに対応したシェアサイクルポート配置

移動ニーズの多様化や技術の進展にあわせて、電動キックボードをはじめとした様々なモビリティが登 場しています。

こうした多様なモビリティが登場する中においてシームレスな利用環境を提供するためには、 複数のモビリティを 1 箇所に集約するなど、

多様なモビリティに対応したポートの配置を検討することが考 えられます。

▼ENEOS マルチモビリティステーションの様子

出典：国土交通省道路局作成

【自転車】

▼電動アシストが無い自転車

岡山市より画像提供

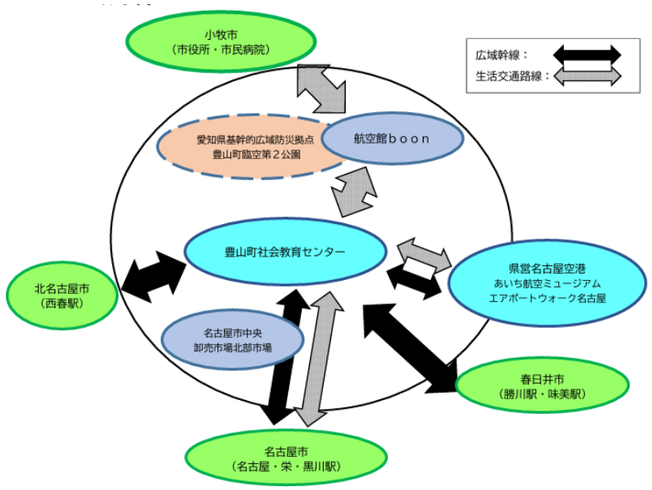
▼電動アシスト付きの自転車

事業者より画像提供

【自転車以外のモビリティ】

▼自転車以外のモビリティの例（電動キックボード等）

事業者より画像提供

番号	該当箇所	町民意見及び件数	町の考え方
6	6-4-2. 路線・運賃の改善	➢　関連する計画 【6-4-2. 路線・運賃の改善】 「利用者ニーズに合わせた運行ルートの変更やダイヤの見直し、主要施設への延伸や近隣自治体との相互乗り入れなどを必要に応じて関係者と協議します。」 ・　豊場地域と比べ青山地域の社会インフラは、脆弱で軽視されているとも言われております。 ・　P34　3-3. バス停から３００m範囲内の人口には 「バス停から３００mの範囲内に、町内ほぼすべてのエリアはカバーできていますが、 　一部で３００m範囲外のエリアが残されており、特に青山地区では多い傾向にあります。」 との記載がありますが､数値を示した記載はありません。 又この文章は『第２次豊山町公共交通計画案』P34　3-2. バス停から３００m範囲内の人口のコピペになっております。 ・　P48 図 6-1　豊山町のバスネットワークにおいても 広域基幹バス路線は 豊山町社会教育センター 県営名古屋空港エリアに 限定されており 臨空公園への乗り入れは 記載されておりません。 ・　担当部局の皆様の青山軽視の姿勢が如実に表れている結果と考えます。  図６－１　豊山町のバスネットワーク ➢　『環状運行バス路線の開設』の提案 30 年ほど前の話になりますが､県道 161 号（名古屋豊山稲沢線）を拡幅して 西春駅→名古屋空港→徳重駅を回る環状運行バス路線を開設する計画があったと 記憶しております。 県道は拡幅されましたが環状運行バス路線開設の話は出てきませんでした。 　名古屋空港→西春駅間のバス路線のある豊場地域の皆様には関心の薄い話となりますが、 広域基幹バス路線のない青山地域の住民にとってはよい話だと考えます。 是非、検討頂ければと考えます。	Ｐ３４の「３－３．バス停から３００m範囲内の人口」に係る地区ごとの値については、細かく分析するほど誤差が大きくなるため算出していません。ご指摘の内容は地図から交通空白部分を目視して記述したものです。 Ｐ４８の「図６－１　豊山町のバスネットワーク」は、現状の路線を記載した内容であり、豊山町臨空第２公園への乗り入れ等、現時点で確定していない路線については記述しておりません。 ご提案の「環状運行バス路線の開設」につきましては、ご意見として承ります。

環状運行バス路線経路　私案
西春高校
名古屋芸大西ｷｬﾝﾊﾞｽ
徳重駅
名古屋芸大東ｷｬﾝﾊﾞｽ
防災拠点
豊　山　町
社会教育センター
県営名古屋空港
あいち航空ﾐｭｰｼﾞｱﾑ
ｴｱﾎﾟｰﾄｳｫｰｸ
北　名　古　屋　市
文化勤労会館
済衆館病院
名古屋市北部市場
西春駅
北名古屋市健康ﾄﾞｰﾑ
大山寺駅
徳重
熊之庄
青山
牛山駅
六ツ師
鹿田
西之保
豊山町