

新城市立地適正化計画(案)パブリックコメント実施結果

| | 提出された意見 | 意見に対する市の考え |
|---|---|--|
| 1 | <p>P35</p> <p>●地震ハザードマップについて</p> <p>液状化現象の想定など、資料編P48-56も含めて確認したところしっかり検討されているところかと思いますが、本誌に一番影響を及ぼす可能性のある中央構造線の与える影響についても、考慮に入れていただきたいです。</p> <p>10～15年前に豊川用水でのトンネル工事中、東郷中学校前にて断層結合部が発見され、生徒が見学を行ったりしていたかと思いますが。過去に断層が大きく動いたようなデータは自分が調べる限りありませんでしたが、仮に中央構造線長篠露頭から東郷中学校前まで一直線に断層があり、南海トラフ地震発生時に断層が大きく動いた場合、国道151号線新城バイパスや新東名高速道路料金所をはじめ、三菱やOSGの新城工場が壊滅的な被害を受けるのではないのでしょうか。明治用水頭首工での断水による農業等への被害は記憶に新しいところかと思いますが、豊川用水のトンネルが断層により破壊された場合は、補修が済むまでの間、長期に渡って水の確保も難しくなります。断層のズレがほぼなかったとしても、南海トラフ地震発生時には直下型で人やインフラが大きな被害を受けることが予想されますので、例えば</p> <p>「新東名高速の分断で物流トラックなどがした道に流れて大渋滞が発生しないか」</p> <p>「自衛隊の災害派遣が到着したらどこに車両を止めてもらうのか」</p> <p>「災害時協力井戸が地震による帯水層への影響で使用できなくなったらどうするのか」</p> <p>「用水路の断水で渥美半島を始めとした他市町村含めどれだけ影響が出るのか」</p> <p>など、是非多角的に災害発生時の影響を想定し、住民の被害が最小限となるよう検討を進めていただきたいです。</p> <p>(自分の経験では、令和3年12月29日の火災により新城―浜松いなさ間が通行止めになった際、鳳来方は富栄大清水あたりから新城インターまで渋滞が続いており、通過に1時間以上かかりました。)</p> | <p>意見に対する市の考え</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>ご意見につきましては新城市地域防災計画の改定等の際に検討させていただきます。</p> |
| 2 | <p>P66</p> <p>●道の駅もつくる周辺の整備について</p> <p>大都市圏と新城をつなぐ公共交通主要拠点として、道の駅もつくる周辺区域を整備する旨記載されていますが、せつかくのETC2.0一時退出施行地点ですから、コインシャワーなどを設置し、駐車場もさらに整備を進めることで大型トラックドライバーなども利用しやすい環境づくりをお願いします。</p> <p>現状もつくる新城は休日ににぎやかな状態が続いていますが、その一方で夜間や平日などは、行楽シーズンなど時期によって利用率に波があります。</p> <p>その一方で、トラックなどは物流に大きな変革がない限り、人口減少の中でも環境次第で平日や夜間なども含めて24時間常に一定の車両流入が見込めます。</p> <p>現在においてももつくる新城は付近に積み荷を納入するトラックの一時待機場所としての機能を発揮しており、平日でも5～10台のトラックが止まっています。</p> <p>トラックが利用しやすい環境になれば、軽食用自動販売機などの整備をさらに進めることで外貨獲得のチャンスになるものと思います。1時間という縛りからも、車両が滞留し続けることを防止できますので、回転率も高くなることが予想されます。</p> <p>併せてEV充電用の駐車枠の整備も検討をお願いします。</p> <p>高速を降りて、もつくるから各所へ行く前の充電で立ち寄ってもらえば、充電完了までの間ドライバーをもつくるに固定できますので、売店開所中はじっくり品物を見ていただくことができます。</p> <p>ガソリン車に比べて充電のスパンが短いため、かなりの利用率が見込めるのではないのでしょうか。</p> <p>また思い切った方策として、川路郵便局をもつくる敷地内に移設するなどして、更なる拠点としての能力強化を検討してください。駐車場などのインフラを兼用できれば</p> <p>利便性も向上しますし、敷地内に設置し窓口業務を行えるようになれば、地域住民だけでなく観光客も、道の駅で購入した特産品をそのまま発送することが可能になるなど恩恵を受けられます。</p> | <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>ご意見につきましては新城市地域公共交通計画に関するご意見として承ります。</p> <p>また、整備の際には参考とさせていただきます。</p> |

| | 提出された意見 | 意見に対する市の考え |
|---|--|--|
| 3 | <p>P66</p> <p>●後期高齢者のSバス無償化について 良い試みで、高齢者の運転免許自主返納促進等に向けての強い後押しになるものと思います。 一方で、今後の高齢者の増加比率とうの予測をしっかりと立てたうえで、事業化をしていただきたいです。極端な例ではありませんが、京都府では70歳以上の住民に対し固定額の 敬老乗車券販売事業を開始した結果、所得に応じた年額負担制を取っていたにも関わらず、事業開始の1973年度3億円だった負担額が2019年度には50億円まで膨れ上がってしまっています。 財政破綻の危機に直面してもなお、段階的な年齢引き上げなどのジリ貧対応しかできず、簡単に事業の取りやめができなくなっている現状を踏まえれば、新城市でも 同じことになる可能性は十分にあります。「無償化」でなく年額負担制を取ってもこの状況なので、その更に上を行く無償化を一度してしまつては、元に戻すのが 非常に難しくなりますので、財政運営上の悩みの種となり、穴埋めの他サービス利用料増額や住民サービスなどの整理が発生した場合には、結局住民が大変な思いをするかもしれません。 無償化や年額負担という事業ではなく、従量制を維持して最低限の自己負担をしてもらう(せめて1回乗車あたりワンコインなど)にしておけば、 後から値上げを行っても住民の負担が最小限に抑えられる(乗る分だけ上乗せなので)かと思しますので、無償化は慎重に願います。</p> <p>加えて、高齢者だけでなく学生に対する支援も検討していただきたいです。道路インフラの整備が進むにつれ、バイパスをはじめ各道路で往来する自動車が増えているように思われます。 市内の学校の学生は練習試合などで頻繁に外出する機会があるかと思われませんが、自転車等での移動よりも公共交通を利用した方が、事故のリスクを減らせます。 また、子どもの利用頻度が増えれば社会勉強の機会にもつながりますし、まとめて人が動くので親も安心して送り出せるのではないのでしょうか。 (試合などは土日メインなので、大人数の乗降で遅延などが発生しても通勤客に迷惑がかかりにくいというメリットもあるかと思います。) 小さいうちから「バスの利用」が“当たり前”になり、抵抗がなくなっていれば、独り立ちして自分でお金を稼ぐようになってからも、バスを利用してくれるのではないかと思います。 自分は新城市で30年近く生きていますし、家の付近にバス停がありますが、バスを使ったのは小学校の遠足くらいで、生涯で10回も乗っていないかと思います。 こんな状況で育った自分は「自家用車での移動」が“当たり前”で、そもそもバスを使おうなんて考えたことがありません。 それにこの意見を書こうとして調べるうちに、初めて「豊鉄バスは交通系ICカードを使えない」ことや、「今は田口線のバスが新城市民病院止まりで豊川豊橋まで行かない」ことを 知りました。両替も事前にしないといけないようですので、利用率を増やし、また継続利用してもらうためにはこういったルールの周知も必要だと感じました。 話が大きく逸れますが、DXの波が来て高齢者の方々が困惑されてますよね？ 電子申請とか。それも「紙での申請」が“当たり前”だったからではないのでしょうか。 大人になって生活様式が固定されてから変えるのは大きなストレスが生じますし抵抗感も大きいかと思います。いきなり「バスを使ってくれ」と頼んでも、「なんでバスなの自家用車で いいじゃん」となるのではないのでしょうか。 未来のことを考えるのであれば、小さい時から“当たり前”にしていく事が重要かと思います。教育委員会・学校等にも理解・協力を求めつつ若者、特に学生への支援を進めていく 事も検討してください。</p> | <p>意見に対する市の考え</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。 ご意見につきましては新城市地域公共交通計画に関するご意見として承ります。 また、施策検討の際には参考とさせていただきます。</p> |