

No.	意見	回答
1	<p>本計画案の全体的な印象としては、65歳以上の方が主に利用し、より便利になるような公共交通の制度を目指しているような印象があります。</p> <p>公共交通機関の利用者には、通勤・通学で利用している若い人もいるので、そういう人も便利に利用できる公共交通機関が整ってほしいと思います。知多半島総合医療センターなどの医療機関を結ぶバス路線の整備がされるかと思いますが、学校などの教育機関などを結ぶ交通機関の充実も必要だと思えます。</p>	<p>通勤・通学の利用者については、公共交通の路線・ダイヤなどの見直しとして、施策I-1に位置づけています。</p> <p>特に取組み内容として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「通勤・通学」「通院」「買い物」「飲食・娯楽」などのニーズの違いによって生じている路線や停留所、時間帯ごとの利用者のばらつきの改善 ・スクールバスとして利用される路線や便の維持 ・車が運転できない高校生以下の子どもたちが自由に移動できる環境の確保 <p>などを踏まえて見直すこととしています。</p> <p>多様な利用者の利便性を同時に向上させることは容易ではありませんが、利用状況を継続して把握したうえで、計画の方針にのっとり取り組んでまいります。</p>
2	<p>計画案が長く、あまり分かりませんでした。</p>	<p>簡易な概要版などを作成し、住民や利用者に伝わるよう努めます。</p>
3	<p>本計画が、現状分析の上で、【全ての住民の日常生活を支えるため、利用しやすい移動手段を確保し、「交通空白地」や「交通不便地」を解消すること】を課題の最初に掲げたこと、そして、【目標0：公共交通を本市の「まちの骨格」に位置づけ】としたことは素晴らしいと歓迎します。</p> <p>計画案にあるように、「高齢で運転が難しくなったり」「怪我や病気で体が不自由になり」車が自由に使えないようになり、公共交通が無いと移動やお出掛けができなくなり、不自由な生活を強いられるという危機感を共有することが何よりも大切だと思います。</p> <p>しかし、マイカー依存率の高い「クルマ社会」である本市においては、「クルマから公共交通機関への利用転換」など、市民の認識を変えていくことは「なかなか難しい」と捉えつつ、そこから地域公共交通に関心を持ってもらえる取組をスタートしようという姿勢が大切と感じました。</p> <p>また、いざ市民が急に車が自由に使えなくなったとき、公共交通機関の存在や利用方法を知っていたり慣れていないと、すぐに利用できないため、マイカー等を利用できている時点から、公共交通機関の体験乗車などで、予め理解を高めておける機会づくりも必要と思えます。</p>	<p>計画の目標0「公共交通を本市の「まちの骨格」に位置づけます」に基づいて、市民の意識転換を推進してまいります。また、「目標IV：地域のみんなで自分たちの公共交通を創ります」と位置づけており、施策IV-1「地区における自主的な移動手段の導入検討」や、施策IV-3「公共交通の利用促進に向けた啓発などの実施」にも取り組んでまいります。</p>
4	<p>計画には、「オンデマンド交通の導入検討」「先進的な取組み・新たな技術・サービス等」など、社会実験や調査研究について多様に書かれています。</p> <p>国や県等の動きに注目したり、補助金を活用することは重要ですが、実験・調査・研究が目的となってしまうのは本末転倒であり、必要かつ可能なものから「実装」していくことを要望します。</p>	<p>実証実験や調査・研究にあたっては、「本市での実装の可否や実装時の運用」を具体的に検討するために必要なデータを収集することとします。</p> <p>今後は、収集したデータなどに基づき、地域公共交通協議会の意見を踏まえたうえで、本市にとってふさわしい交通サービスの実装を目指してまいります。</p>
5	<p>法定協議会は、計画の策定だけでなく、その実践の中心になるという役割があると考えます。計画が策定された直後から、順次具体化して実践いただきたいと思います。</p>	<p>計画策定後は、計画の方針にのっとり各施策に取り組んでまいります。</p>

2 交通空白・不便地にかかる意見

No.	意見	回答
1	<u>青海地区への公共交通網</u> をもっと細かくして実用性を高めてほしいです。	各地区の利便性向上については、目標 I の各施策に位置づけています。
2	<u>地区ごとの（公共交通の利便性の）バランスが悪い</u> ように感じます。それぞれの地区に応じた細やかな対応を望みます。	また、地区の状況に合わせた細やかな公共交通の確保については、「地区における自主的な移動手段の導入検討」を施策Ⅳ－1に位置づけ、 <u>地区の状況に詳しい住民の参画によって進めていく</u> こととしています。
3	<u>公共交通機関がない地区に対する配慮</u> をお願いします。	<u>交通空白地・不便地への対策</u> については、 <u>計画の方針にのっとり取組んでまいります。</u>

3 鉄道にかかる意見

No.	意見	回答
1	大野町駅や西之口駅は バリアフリー対策 が進んでおらず、体が不自由な人が利用するのが大変です。	駅施設のバリアフリー化については、「鉄道やバスの利用環境などの向上」として 施策Ⅰ－5に位置づけています。 個別の駅施設の改善については、 計画の方針にのっとり取り組んでまいります。
2	最寄り駅は榎戸駅で、空港まで通勤で電車を利用しています。 空港は不規則なシフト勤務もあり、休息や家事の時間を確保したいのですが、中部国際空港駅から榎戸駅には、30分に1本しかないうえ、常滑駅での乗換えが必要です。 日中でも、 中部国際空港駅と市内各駅に乗換えがなしで行ける ようにしてもらいたいです。 榎戸駅は空港関係者が多く利用しています。空港の仕事は朝早くから夜遅くまでであるため、5時～22時台まで鉄道を多くの利用者がいるので、その時間帯に15分に1本の停車と、常滑駅での乗換え解消を希望します。	本計画において、名古屋鉄道については「広域交通」に位置づけ、「県レベルに広がる公共交通網全体で最適化が図られるよう、引き続き民間事業として確保・維持に努めます。」としています。 そのため、常滑市内を対象とする本計画では、鉄道のダイヤ見直しについての具体的な位置づけをおこなっていません。 空港に通勤する人が多く住んでいることや、空港に関係する仕事が早朝から深夜まで及ぶことなど、地域の固有の事情にかかるご意見として、 地域公共交通協議会において、交通事業者や空港会社にも共有 させていただきます。

4 バスにかかる意見

No.	意見	回答
1	<p>グリーンは、誰でも無料で利用できるコミュニティバスとしては全国的にも珍しいので、もっとその存在を市外にアピールしても良いと思います。</p> <p>グリーンは、モーターボート事業で運営していたり、ファンバスとしても運行していたりと、他のコミュニティバスと異なる点も多く、その上、運行本数も十分にあり、毎日運行されていて非常に便利です。このようなコミュニティバスは常滑市以外で聞いたことがありません。</p> <p>それゆえ、その存在価値も貴重ですので、今後もグリーンの予算をしっかりと確保し、今後も無料が継続されることを希望します。</p>	<p>グリーンの運営については、「グリーンの持続可能な在り方の検討」として施策Ⅲ－２に位置づけています。</p> <p>有償・無償を含めたグリーンの在り方検討については、計画の方針にのっとり取組んでまいります。</p>
2	<p>昨今の物価高の中で家計のやりくりが苦勞している人も多く、グリーンはこのまま無料を続けてほしいです。</p> <p>運行経費の問題もあると思いますが、SNSや広告、企業へのアピールなどで周知を行い、利用促進を図っていくと良いと思います。</p>	
3	<p>できるかぎり高齢者や低所得者が、利用しやすいよう、運賃の引き下げや所要時間の改善をお願いします。また、隣接する市町村とも利便性の差がないようにお願いします。</p>	<p>グリーンの運営については、「グリーンの持続可能な在り方の検討」として施策Ⅲ－２に位置づけています。</p> <p>有償・無償を含めたグリーンの在り方検討については、計画の方針にのっとり取組んでまいります。</p> <p>また、知多バスについては、運転免許証返納者など、障がい者手帳所持者、75歳以上の高齢者に対して、常滑駅～窯業センター間を無料でできる運賃助成制度があります。このような施策については、「移動手段を確保するための取組みの維持」として施策Ⅰ－６に位置付けています。</p> <p>今後も、計画の方針にのっとり、制度の維持を図ります。</p>
4	<p>グリーンという存在を知らない市内住民だけではなく、市外の人々にもアピールして利用客を増やし、存在価値を高めていくことも必要です。</p>	<p>グリーンのPRについては、「公共交通の利用促進に向けた啓発などの実施」として施策Ⅳ－３に位置づけています。</p> <p>市外へのアピールや存在価値の向上の観点については、地域公共交通協議会や関係主体にも共有し、取組みの実施にあたって取り入れてまいります。</p>
5	<p>グリーンの運賃・運行スキームの検討を2026年から実施とする計画ですが、前段階での見直し（施策Ⅰ－１）を2024年度に検討協議、2025年度以降に順次実施できるよう、今般の計画策定後の直ちにスタートするようにしてください。</p>	<p>ダイヤの見直しについては、「公共交通の路線・ダイヤなどの見直し」として施策Ⅰ－１に位置づけています。</p> <p>具体的には施策Ⅰ－２「半田病院の移転に伴うバス路線などのあり方検討」と合わせて2024年度に検討・協議を実施し、2025年4月に実施し、その後必要に応じて改正することとしています。</p> <p>また、施策Ⅲ－２「グリーンの持続可能な在り方の検討」では、2024年度から運賃の方針、2026年度から運行スキームと2段階で検討する方針です。</p> <p>利用状況を継続して把握したうえで、計画の方針にのっとり取組んでまいります。</p> <p>なお、ダイヤの見直しは、車両の運用や運転手の乗務も含めて全路線・便のダイヤに影響が及ぶことから、相応の作業期間及び利用者への周知期間が必要になります。何卒、ご理解をお願いいたします。</p>

No.	意見	回答
6	<p>停留所まで距離があるうえ、<u>バスの本数が少ないため、どうしても待ち時間が長くなってしまいます。バスを待つための椅子</u>や暑さ・寒さや<u>雨風をしのぐ屋根や仕切り</u>があると良いです。バス待ち環境が悪いと、どうしても車での移動になってしまいます。</p>	<p>ダイヤの見直しについては、「公共交通の路線・ダイヤなどの見直し」として施策Ⅰ－１に位置づけています。</p> <p>また、バス待ち環境の向上については、「鉄道やバスの利用環境などの向上」として施策Ⅰ－５に位置づけています。</p> <p>ダイヤの見直しやバス待ち環境の向上については、計画の方針にのっとり取り組んでまいります。</p> <p>なお、椅子や屋根などの設置は、法令の規定により、一部の停留所では実施できない場合があります。</p>
7	<p>グリーンの停留所が家の近くにあっても、名古屋市などの少し遠い通学圏内の学校に通うのに、始発で間に合いません。<u>もう少し早い時間に便</u>があると、子どもたちが進路を考える上で幅が広がります。</p> <p>朝の便が混雑しており、雨の日などは手前の<u>南陵地区からの利用者で満員</u>になってしまい、利用を諦めざるをえない人たちがいるように感じます。</p>	<p>ダイヤの見直しについては、「公共交通の路線・ダイヤなどの見直し」として施策Ⅰ－１に位置づけています。</p> <p>利用状況を継続して把握したうえで、計画の方針にのっとり取り組んでまいります。</p> <p>なお、上野間駅6時40分発（常滑駅7時08分着）の便は、平日の利用者が極めて多い状況です。</p> <p>通勤・通学で常滑駅に向かう利用者が多いことに加え、次の便の常滑駅到着が8時25分着と1時間以上間隔があることから、当該便に利用者が集中しているものと考えられます。</p> <p>対応の必要性は認識していますが、増便や運行間隔の調整などダイヤの見直しを実施すると、車両の運用や運転手の乗務も含めて全路線・便のダイヤに影響が及ぶことから、相応の作業期間及び利用者への周知期間が必要になります。</p> <p>当面の間、ご不便をおかけしますが、何卒、ご理解をお願いいたします。</p>
8	<p><u>常滑駅～上野間駅間</u>のグリーンの利用が多くなっていますが、満員で乗れないという話を聞きます。特に午後の時間帯で坂井や小鈴谷で乗ろうとしても、上野間駅からすでに満員になっているようです。</p> <p>あくまでも推測ですが、日本福祉大学の学生か関係者が多く乗り込んでいると思われます。調べて対応をしていただきたいと思えます。</p>	<p>ダイヤの見直しについては、「公共交通の路線・ダイヤなどの見直し」として施策Ⅰ－１に位置づけています。</p> <p>利用状況を継続して把握したうえで、計画の方針にのっとり取り組んでまいります。</p> <p>なお、上野間駅16時30分発の便は2023年9月以降、平日の利用者がかなり多い状況です。高校生や学生の利用に加え、上野間駅発の便が13時30分から3時間運行されていないため、当該便に利用者が集中していることも要因と考えられます。</p> <p>また、この時間帯は、小鈴谷小学校の下校用に坂井中央広場行（2便）、専用スクールバス（1便）の運用に車両が充てられており、上野間駅発の便に充てる車両がない状況です。</p> <p>対応の必要性は認識していますが、増便などのダイヤの見直しを実施すると、車両の運用や運転手の乗務も含めて全路線・便のダイヤに影響が及ぶことから、相応の作業期間及び利用者への周知期間が必要になります。</p> <p>当面の間、ご不便をおかけしますが、何卒、ご理解をお願いいたします。</p>
9	<p>所要時間が<u>30分以内になるような公共交通</u>を希望します。利用しやすさの向上や無駄な時間の削減になると良いです。</p>	<p>公共交通の路線・ダイヤなどの見直しについては、施策Ⅰ－１に位置づけています。</p> <p>利用状況を継続して把握したうえで、計画の方針にのっとり取り組んでまいります。</p> <p>なお、路線の変更や増減便は、車両の運用や運転手の乗務も含めて全路線・便のダイヤに影響が及ぶことから、相応の作業期間及び利用者への周知期間が必要になります。何卒、ご理解をお願いいたします。</p>

No.	意見	回答
10	空港関係者は平日休みの人も多く、買い物などにでかけています。利用者が極端に少ない地域や曜日、時間帯の便を削減し、 需要に合わせた利便性向上など改善 を期待しています。	
11	知多乗合半田・常滑線とグリーン常滑南部線は、 常滑駅～本町間で路線が重複 しています。 別の経路 にすることで、いまバス路線がない地区が便利になると思います。	路線・ダイヤの見直しについては、「公共交通の路線・ダイヤなどの見直し」として 施策Ⅰ－１に位置づけています 。
12	市南部 は鉄道がないため、バスが重要な交通手段ですが、 本数が少なく不便 です。	利用状況を継続して把握したうえで、計画の方針にのっとり取組んでまいります 。
13	常滑西小学校東側の道路にバス路線の設定を希望します。 知多乗合の山方橋停留所までは、高齢者にとっては遠く、自動車を持っていないためお出かけする機会が減ってしまっています。 家族も出来るだけ通っていますが、仕事もあるため、平日はなかなか行くことができません。 旧常滑地区でも、 便数が多いところがある一方で、バス路線がない地区があるため、路線や便の経路を分けて欲しい です。	なお、路線の変更や増減便は、車両の運用や運転手の乗務も含めて全路線・便のダイヤに影響が及ぶことから、相応の作業期間及び利用者への周知期間が必要になります。何卒、ご理解をお願いいたします。
14	鬼崎中学校や鬼崎西保育園付近に停留所を設置 して欲しいです。 自家用車があっても、他の家族が通勤に利用している場合もあり、停留所が遠いと重い荷物を持って移動するのが大変です。 榎戸地区の人は、ベイシア（虹の丘）、ゲンキー（榎戸町）、スギ薬局（明和町）、セブンイレブン（港町）を利用する人が多いと聞きます。空港関係者は一人暮らしで車を持っていない人も多くいるので、普段の買い物に苦労しています。利用者の多いお店の停留所を充実させてほしいです。	停留所の見直しについては、「公共交通の路線・ダイヤなどの見直し」として 施策Ⅰ－１に位置づけています 。 利用状況を継続して把握したうえで、計画の方針にのっとり取組んでまいります 。 なお、路線の変更などは、車両の運用や運転手の乗務も含めて全路線・便のダイヤに影響が及ぶことから、相応の作業期間及び利用者への周知期間が必要になります。何卒、ご理解をお願いいたします。
15	榎戸の市営住宅は、最寄りの駅（榎戸駅）まで徒歩15分ぐらいかかります。 高齢者もあり、移動に苦労されていると思います。 グリーンが有料になってもいいので 鬼崎フィッシャリーナ周辺に停留所 があれば助かると思います。	
16	ほとんど 乗降しないような場所に停留所が設置 されています。	停留所の見直しについては、「公共交通の路線・ダイヤなどの見直し」として 施策Ⅰ－１に位置づけています 。 利用状況を継続して把握したうえで、計画の方針にのっとり取組んでまいります 。 なお、停留所については、利用者が多いバス路線の経路上であれば、①安全性が確保されており、かつ②運行や停留所設置に支障がない範囲で、利用者が非常に少ない場所にも設置される場合があります。
17	できる限り自宅から1分以内で乗降ができるよう、住居地から 乗降しやすい場所からの発着 をお願いします。 利用したいと思う路線などの構築 をお願いします。	本計画では、公共交通は、限られた車両・施設を多くの人々が共有することで成り立つ仕組みであって、全ての移動の希望を完全に満たすことは困難であり、「あらゆる人が使いやすい公共交通」をつくるには、お互いに多少の不便や面倒を許容し合うことも必要としています。 バスは車両も大きく、複数の停留所を「路線」としてつなぐことから、ご意見にある水準で、全ての人にサービスを提供することはできません。 計画の方針にのっとり、タクシー、オンデマンド交通などを組合せ、より細やかな移動の希望に対応していきます 。

5 オンデマンド交通にかかる意見

No.	意見	回答
1	<p>オンデマンド交通の実証実験を数回利用しました。</p> <p>1月20日に利用しようとしたが、国際展示場でイベントに対する実験にともなう運休の告知が十分でなかったため、クリニックの予約をキャンセルすることになりました。</p> <p>オンデマンド交通は安価で便利な交通機関だと思います。タクシーは利用後の公的な補助があっても、一時的な支出金額大きな負担になります。AIオンデマンド交通は、福祉に適應するのであれば継続してもらいたいです。</p>	<p>今後の実証実験や導入を行う際には、情報発信を強化します。</p> <p>オンデマンド交通の活用検討については、施策Ⅰ－3（及びⅡ－2）に位置づけています。</p> <p>地域への導入については、計画の方針にのっとり取組んでまいります。</p>
2	<p>計画案を読み、オンデマンド交通の重要性を認識しました。</p> <p>実証実験に参加したいです。</p>	<p>オンデマンド交通の実証実験は1月31日で終了しました。今後の実証実験や導入を行う際には、情報発信を強化します。</p> <p>オンデマンド交通の活用検討については、施策Ⅰ－3（及びⅡ－2）に位置づけています。</p> <p>地域への導入については、計画の方針にのっとり取組んでまいります。</p>
3	<p>施策Ⅰ－3「オンデマンド交通の導入検討」として、地域公共交通計画に先立ち、AIオンデマンド交通実証実験が行われました。利用された方の話を聞くと、自宅近くから目的地まで行くことができるため便利だと聞いていますが、実証実験開始や予約方法などの説明会をしてほしかったという声も聴いています。</p> <p>施策Ⅳ－3「公共交通の利用促進に向けた啓発などの実施」に「高齢者をはじめ多様な世代向けに公共交通の活用方法や利便性を伝える勉強会などを開催します。」と記載されていますが、実証実験は利用が少なければ、実験で終わってしまう可能性もあります。</p> <p>施策Ⅰ－3に、事前の周知・説明会や利用するための講習会などを行うことも記載したほうがよいと思います。</p>	<p>オンデマンド交通は、本市では新しい交通サービスであるため、利用方法などの周知・説明会が重要と認識しています。</p> <p>2023年度の実証実験では、広報やチラシ配布などのプッシュ的な周知にとどまり、具体的な利用方法を知っていただく機会を十分に確保できませんでした。</p> <p>施策Ⅰ－3（及びⅡ－2）では、まずは導入の可否・時期を検討していくことを位置づけています。検討の結果として導入することとなった場合には、オンデマンド交通が本市にとって新しい交通サービスであることを踏まえ、情報発信の強化や利用方法を知っていただく説明会などを実施することを、取組み内容に追加します。</p>
4	<p>「オンデマンド交通」の実証実験の結果をふまえ、「AIオンデマンド」という形態には拘ることなく、「乗り合いタクシー」や「地区の住民が主体となった移動手段」など、グリーンを補完する何らかのフィーダー交通を早期に実装すべきと考えます。その場合、個々の交通手段を独立して捉えず、組み合わせて活用することが必要です。</p> <p>グリーンと乗り合いタクシーや、複数エリアの乗り合いタクシーで乗り継ぎできるようにし、待合場所・居場所づくりについても検討が必要と考えます。</p>	<p>オンデマンド交通の活用検討については、施策Ⅰ－3（及びⅡ－2）に位置づけています。</p> <p>地域への導入については、AIオンデマンド型に限らず、計画の方針にのっとり取組んでまいります。</p> <p>また、バス待ち環境など乗継ぎの環境については、「鉄道やバスの利用環境などの向上」として施策Ⅰ－5に位置づけています。</p> <p>計画の方針にのっとり取組んでまいります。</p>

6 観光にかかる意見

No.	意見	回答
1	自転車で観光地をまわれるよう、 自転車専用道路の整備 を提案します。	ご意見を 観光、道路の部局に共有 させていただきます。
2	今後は訪日観光客等の外国人も増えると予想されるので、 日本語以外の言語での看板や案内を整備 していく必要があります。	多言語への対応については、「誰にでもわかりやすい豊富な情報提供」として 施策Ⅰ－４に位置づけています 。 計画の方針にのっとり取組んでまいります 。
3	公共交通の利用対象を狭い意味での住民生活に限定することなく、観光客を含めた来訪者の市内移動の活発化をはかり、まちのにぎわいを創出することを計画に明示したことは公共交通の位置付けをふまえた素晴らしいものと考えます。 観光と公共交通の関係は、単に観光来訪者（鉄道利用者やインバウンド旅行者）に二次交通を保障することや大型施設への来訪者の市内回遊を誘導することで地域活性化を狙うことに矮小化してはいけません。 常滑市には、歴史と伝統を背景とした、神社仏閣・名所旧跡、窯業等の地場産業の工房や工芸品の展示施設など豊かな観光資源があり来訪者も多いですが、とこなめ散歩道など常滑駅から徒歩で訪問可能な一部を除いた観光施設へは、マイカーによる自動車周遊に依存せざるをえない現状にあります。マイカー利用者以外にも（セントレア到着者や鉄道利用者などが）自由闊達に市内の観光施設を訪問・巡回でき、そのことの認知が広がることで、常滑市の観光（工芸品などの購入も含む）の魅力が国内・海外に広範に広がり、「常滑市の魅力」を広げることに繋がります。 また、観光の意義は、来訪者の満足、工芸品や土産物や飲食店での産業効果（利用購入増加）はもちろんこと、住民の常滑市への愛郷心や住み続けたい満足感に繋がる、貴重な効果を持っています。観光施設や商店・飲食店等で、観光客と地元関係者との人と人の触れ合い・交流による満足感、あるいは、観光客に好まれる常滑なのだという市民全体の自信が育まれるならば最高です。 目的地となる施設やイベントの充実により、住民と来訪者双方のお出かけ意欲を高め、まちを元気にする という目標を歓迎します。	ご意見を 観光の部局に共有 させていただきます。 観光客をはじめとした人の移動によるまちの活性化については、 目標Ⅱの各施策に位置づけています 。 また、観光・商業施設などと連携については、「多様な主体との連携」として 施策Ⅳ－２に位置づけています 。 いずれも計画の方針にのっとり取組んでまいります 。

7 その他の交通にかかる意見

No.	意見	回答
1	特に大人の自転車の違反が目立ちます。 自転車の交通ルールの周知の徹底 を求めます。	ご意見を 交通安全の部局に共有 させていただきます。 また、地域公共交通協議会において、警察にも共有させていただきます。
2	タクシー・バス等、地域内交通を運行していただいている 交通事業者への支援 を進めてください。	交通事業者への支援については、「公共交通の確保・維持に向けた取組みの実施」として 施策Ⅲ-1に位置づけています 。 具体的な支援策については、 計画の方針にのっとり取組んでまいります 。
3	ライドシェアの安易な全面解禁を認めない ような働きかけをお願いします。	ライドシェアに限らず、新たな仕組みや技術の導入にあたっては、地域公共交通協議会において、交通事業者や運転手の労働組合などを含めた多様な委員による協議を尽くすことが重要と考えています。 なお、ライドシェアのいわゆる全面解禁にかかる働きかけについては、全国の市町村ごとに地域の事情が大きく異なることから、 本市の立場から国の制度に対する働きかけを行う考えはありません 。

8 その他の意見

No.	意見	回答
1	<p>最近では大きな地震が多く発生していますが、常滑市は狭い路地が多く、通学路などでひび割れたブロック塀や古い家屋などの倒壊などが心配されます。それらによって道路が通れないと、避難所にも行けなくなります。</p> <p>交通網の整備も大切ですが、高い確率で巨大地震の発生が予測されている状況では、狭い路地や老朽化したブロック塀や家屋への対応を早急に進めるべきだと思います。</p>	<p>ご意見を防災、建築物、道路などの関係部局に共有させていただきます。</p>
2	<p>歩道について、設置個所の見直しや新設を求めます。</p>	<p>ご意見を道路の部局に共有させていただきます。</p> <p>停留所周辺など公共交通の利用にかかる歩道については、「鉄道やバスの利用環境など向上」として施策Ⅰ-5に位置づけています。</p> <p>道路の部局と連携し、計画の方針にのっとり取り組んでまいります。</p>
3	<p>空港へのアクセスの改善と駐車場の無料時間の延長を要望します。</p> <p>セントレアラインの通行料金に加え、駐車時間が30分を超過すると駐車場料金が有料になってしまいます。中部国際空港内の施設の利用時間を考慮し、中部国際空港に対して駐車場無料時間を延長するよう要望してください。</p>	<p>セントレアラインの通行料金及び中部国際空港の駐車場料金については、各事業者の経営の観点から判断されているものと考えます。</p>