

「佐屋駅周辺整備基本計画（案）」に対する市民意見募集結果

令和 6 年 1 2 月 1 6 日（月）から令和 7 年 1 月 1 7 日（金）までの間、「佐屋駅周辺整備基本計画（案）」に対する市民の皆様からの意見募集を行った結果、寄せられたご意見は以下のとおりでした。

《提出件数》

1 7 人 3 4 件

《要旨別分類》

- | | |
|-----------------|-------|
| 1. はじめに | |
| 「2. 策定にあたって」 | 1 件 |
| 2. 第 2 章 整備方針 | |
| 「1. 整備に関する視点」 | 1 件 |
| 3. 第 3 章 整備計画 | |
| 「1. 駅西側の整備計画」 | 8 件 |
| 「2. 駅東側の整備計画」 | 8 件 |
| 4. 第 4 章 整備に向けて | |
| 「2. 整備スケジュール」 | 1 件 |
| 「3. 概算事業費」 | 1 件 |
| 5. 参考資料 | 1 件 |
| 6. その他（全体） | 1 3 件 |

「佐屋駅周辺整備基本計画（案）」に対する意見の要旨と市の回答

《１．はじめに 「２．策定にあたって」》

No.	意 見	考 え 方
1	佐屋駅入口前に車が止まっていることが多々あり歩行者の邪魔になっています。（お迎えのくるまでしょうか） 事故の元になる危険もありますし看板などで注意をうながして頂きたいです。みんなが安全に利用しやすい町になるよう願っています。	今回の計画において、駅利用者が駅前広場内を安心して歩行できるように歩道の整備を行います。駅西側のロータリーには、待機場所及び一般車両の乗降所を適切に配置し、駅利用者の利便性向上及び交通混雑の緩和を図る計画としています。

《２．第２章 整備方針 「１．整備に関する視点」》

No.	意 見	考 え 方
1	○鉄道が高架化されれば踏切が無くなる。 ・踏切が無くなれば車の渋滞が無くなる。 ・駅が高架化になれば、乗客が道路を渡らなくてもよくなるので、安全がより一層高まる。 ・駅が高架になれば乗客が踏切を渡らなくてもよくなるので、安全が高まる。 ・名鉄が予算を出さなくても、市にはお金がたくさんあって、市民に必要な5億もの道の駅改修を中止すれば十分に出来るはずである。 ・駅が高架になれば、西方から来る乗客が駅東側の駐輪場を利用できる。 ・安全性を確保する為には歩行者（乗客）が道路を渡らずに駅を利用できる事が最善策のはずである。	鉄道高架化については、事業費、費用対効果、仮線用地、駅上空の高圧線等様々な課題があるため、引き続き愛知県及び鉄道事業者と慎重に協議を進めていきたいと考えています。そのため、まずはロータリーや乗降所の整備など、現状より、安全・安心に利用できるよう、駅周辺の整備を進めていきたいと考えています。

《 2. 第 3 章 整備計画 「 1. 駅西側の整備計画」 》

No.	意 見	考 え 方
1	駅西側ロータリーの北側の東西に向かう道路が通行できないと困る（歩き、車すべて） 現在保有している車でファミリーマート側からでは出入りが困難なときがある その道路を閉鎖されてしまうと、車を駐車するのができない（道路が狭く向きをかえられないため、駐車することができなくなるため） 必ず通行できるようにお願いします。	駅西側ロータリー北側の東西に向かう道路については、通行止めの計画はありません。
2	西側駅前広場の動線にあたる、北側からの道路ですが、恐らく？荒井オートモーティブ横の道に車が多く通行する様にかと思うが、子供達はその道あたりで車が少ないため遊べている事もあり、せめて分散を目的としてヨシヅヤ方面の線路沿いからも車が通行できる動線も考えていただきたいです。よろしくをお願いします。	現在、駅への主要なアクセス道路は県道佐屋多度線のみであるため、駅北側に一般車両のすれ違いが可能な新たな駅前広場へのアクセス道路の整備を行い、駅利用者による県道の交通混雑の解消を図りたいと考えています。なお、ヨシヅヤ方面への線路沿いの道路整備については、現在のところ整備計画はありません。
3	トイレの整備（P 1 9） 駅西側にトイレを整備する計画案になっているが、佐屋駅の駅舎は西側からの出入り口となっていて鉄道会社の既存トイレが今後も継続されるはずで、新設トイレを1か所とする計画なら駅東側に計画された方が駐輪場利用者などの利便性が高くなる。又は駅西側と駅東側の両方にトイレを計画されたい	駅舎内の既存トイレの継続性は不透明なため、駅西側に整備する計画としています。今後、鉄道事業者との協議により決定したいと考えています。
4	乗降所の整備（P 1 9） 市営巡回バス及び一般車両の乗降所が計画されているが、タクシー利用客や観光バス利用客の乗降所を計画されたい	タクシーについても一般車両と同様に乗降所を利用させていただく計画としています。 観光バスについては、駅東側に計画するロータリーにおいて検討を行います。

5	送迎車待機場所の整備（P 1 9）佐屋駅周辺の自然・歴史・文化に関する概要説明の案内板を設置して観光振興の一助とされたい（海拔ゼロメートル地帯・佐屋街道・佐屋湊・佐屋宿・佐屋代官所・加藤高明など）	「案内板」については、次年度の基本設計において表示内容を踏まえ検討します。
6	カラー舗装の整備（P 2 0） 歩道部を視認性の高いカラー舗装を施す計画になっているが、バリアフリーの視点から段差解消や点字ブロック、点字表示のある手摺及び安全柵を整備すること優先して予算を振り向けるべき	高齢者や障がい者を始め、全ての駅利用者が快適に利用できるように、段差の解消、平坦性の確保等のバリアフリー化を行い、移動の円滑化を図る計画としています。
7	本整備基本計画のアクセス道路に関しては、県道以外に駅利用者を駅前広場に誘導するため、道路幅員5メートル、歩道部はカラー舗装とし整備を行い、これにより、本整備計画に掲げている「一般車両のすれ違いが可能」「県道の交通混雑の解消」「駅利用者の安全性の確保」を図りますと具体的に示していますが、疑問に思います。 元来、駅北側の周辺道路は、狭あい道路であって、地域住民の生活道路となっていると聞いています。ここにアクセス道路として1車線のみの整備することは、間違っていると思います。 狭あい道路の整備は、防災・減災等、重要であることは承知していますが、あくまでも、アクセス道路の位置づけとしては、県道佐屋多度線のみであると考えます。 県道佐屋多度線の都市計画道路を中途半端な計画のままにせず、都市計画道路整備を基本として、実現化に向けた整備方針とするのが重要であると考えます。	現在、駅への主要なアクセス道路は県道佐屋多度線のみであるため、通勤・通学時間帯は駅利用者による交通混雑が見られます。この地区の課題を解決するため、一般車両のすれ違いが可能な新たなアクセス道路を確保し、駅利用者が分散するよう計画しております。 県道佐屋多度線については、鉄道高架化も含めた事業のため、引き続き関係機関と慎重に協議を進めていきたいと考えています。

8	駅前広場へのアクセス道路を北側に作る計画ですが、この道路は、駅西側にある県道４５８号へ合流すると思われます。この県道は普段でも交通量が多くこの合流は新たな渋滞を招く可能性があります。この県道４５８号の整備も必要だと思います。	現在、駅への主要なアクセス道路は県道佐屋多度線のみであるため、通勤・通学時間帯は駅利用者による交通混雑が見られます。この地区の課題を解決するため、一般車両のすれ違いが可能な新たなアクセス道路を確保し、駅利用者が分散するよう計画しております。 なお、本事業完了後は、駅周辺の影響を把握し、課題があれば適宜対策を検討いたします。
---	---	--

《２．第３章 整備計画 「２．駅東側の整備計画」》

No.	意 見	考 え 方
1	今のままの無料駐輪場を利用させてほしい。徒歩だと駅まで１５分かかるので有料になると不便。	駅東の駐輪場は、現状どおり無料での利用と考えています。
2	駐輪場の整備（Ｐ２２） 駐輪場にはバイクも駐輪できることを明記されたい	駐輪場はバイクの駐輪を妨げるものではありませんが、次年度の基本設計において検討します。
3	本整備基本計画（案）では、新規改札等について、一切触れられていません。 整備方針等から、新規駅東側改札及び自由通路について、記述するべきと考えます。 新規改札については、「費用負担が必要であり、鉄道高架の計画を踏まえると鉄道会社との協議にも長時間要することになるため、現時点では新規改札の整備は行わない方針としている。」と佐屋駅周辺整備勉強会で、市は回答しています。 新規改札の整備を行わない理由の一つとしている「費用負担」については、先例として合併以降に勝幡駅南側交通広場に市の事業費負担で新規改札を設けています。 もう一つの鉄道高架の計画については、「平面交差への変更はできない。」「実現は厳しい。」「市としては財政面から厳	駅東側の改札口の設置については、利便性の向上についてのご意見としてとらえており、市のみでなく鉄道事業者との慎重な協議検討が必要であると考えています。

	しいと考えており、踏切のままとなる想定である。」と、鉄道高架はできないことを佐屋駅周辺整備勉強会で、市は回答しています。 市は、鉄道高架計画を踏まえて、新規改札の整備を行わない方針で、「踏切のまま」とする想定であれば、都市計画道路（鉄道高架）を否定することになり、都市計画道路の廃止を進めることが当然となってしまう。つまり、市が新規改札の整備は行わないとした理由には、そもそもあたりません。 新規改札整備については、市民及び駅利用者への影響も大変大きく、「整備する、しない。」に関わらず、透明性、客観性、合理性を確保しながら市民全体の理解を得るための記述することは必須事項だと思います。	
4	佐屋駅整備基本計画案に賛成 名鉄沿線の駅周辺整備が各自治体で進んでいますが、愛西市は市役所のある佐屋駅整備が遅れています。 費用が掛かるかもしれませんが、駅の東側から電車に乗れるようにしていただきたい。早急な整備をお願いします。	駅東側の改札口の設置については、市のみでなく鉄道事業者との慎重な協議検討が必要であると考えています。
5	県道南駐輪場を無くすと、今まで利用している人の駐輪場が道路の北側にしか無くなるので、道路を横断しなければなくなり、危険が増大する。危険を少なくする為の整備計画で危険が増すのは本末転倒ではないのか。	現在、駅南側の駐輪場利用者が県道の踏切付近を横断し、大変危険な状況となっています。駐輪場を県道北側に集約することで、駅西の信号交差点または駅東の横断歩道の利用を促し、県道の横断事故を防ぎたいと考えています。
6	東側に改札口の設置、もしくは踏切を渡らなくても改札口を利用できるようにして欲しい。 電車に乗るために下りた遮断機をくぐって踏切を渡る人もいるので危険。	駅東側の改札口の設置については、市のみでなく鉄道事業者との慎重な協議検討が必要であると考えています。

7	東側に改札口がなく、踏切を渡らなければ改札口に行けないのに東側のロータリーを利用する人がいるのか。駅西側にロータリーが作られればそちらに集中してしまうのではないか。	駅東側のロータリー整備は駅西側の混雑緩和を目的に計画し、特に通勤・通学時間帯の交通混雑の緩和を図りたいと考えています。
8	現在の南側、西側、東側どれも必要です。東側に集約してしまうとかえって危険です。駅の南側に居住している人は交通量の多い道路を自転車で渡ることになります。また、駅東にある踏み切りは、歩道があるがとても狭いです。その狭い歩道に人と自転車が集中すると車道を通る人も出てきて危険です。また放置自転車が出てくる可能性もあります。高架にすることで解決して欲しいです。	現在、駅南側の駐輪場利用者が県道の踏切付近を横断し、大変危険な状況となっています。駐輪場を県道北側に集約することで、駅西の信号交差点または駅東の横断歩道の利用を促し、県道の横断事故を防ぎたいと考えています。 なお、駅西側の駅舎北側にある既存の駐輪場は残す計画となっています。 鉄道高架化については、事業費、費用対効果、仮線用地、駅上空の高圧線等様々な課題があるため、引き続き愛知県及び鉄道事業者と慎重に協議を進めていきたいと考えています。そのため、まずはロータリーや乗降所の整備など、現状より、安全・安心に利用できるよう、駅周辺の整備を進めていきたいと考えています。

《 3. 第 4 章 整備に向けて 「 2. 整備スケジュール」 》

No.	意 見	考 え 方
1	今後の佐屋駅周辺整備スケジュール（案）だけの記述であり、透明性、客観性、合理性を確保しながら市民全体の理解を得るため、今まで進めてきた計画も記述すべきです。事例を示します。 令和 2 年度 事業化調査（佐屋駅周辺整備事業化調査）玉野総合コンサルタント株式会社 610 万 5 千円） 令和 4 年度 基本構想（佐屋駅前広場等基本構想策定業務）昭和株式会社名古屋支社 698 万 5 千円） その他、令和元年度以前の事業があれば記述する。（交通量等調査など）	令和 2 年度及び令和 3 年度に実施した佐屋駅周辺整備事業化調査につきまして、P 2 7 の検討経過に記述します。

《 3. 第 4 章 整備に向けて 「 3. 概算事業費」 》

No.	意 見	考 え 方
1	1 4 億円と試算した内訳と財源については、透明性、客観性、合理性を確保しながら、市民全体の理解を得るために記載すべきです。事例を示します。 内訳については、駅西側と駅東側で ・これまでの事業費（支出済み及び契約済み） 事業化調査（R 2 佐屋駅周辺整備事業化調査玉野総合コンサルタント株式会社 610 万 5 千円） 基本構想（R 4 佐屋駅前広場等基本構想策定業務 昭和株式会社名古屋支社 698 万 5 千円） 基本計画（R 5 佐屋駅前広場等基本計画策定業務 昭和株式会社名古屋支社 1298 万円） 基本設計（R 6 佐屋駅周辺整備基本設計等業務 昭和株式会社名古屋支社 1479 万 5 千円）	現時点でお示しした約 14 億円は関係機関協議、詳細な調査・設計を行う前段階で想定される内容で算定した概算の金額となります。あくまで事業規模を把握していただくために提示したもので、今後増減があるものとしてご理解ください。このため、「基本計画」においては内訳の記載はいたしません。

	その他の関係事業費 ・ 今後の事業費 実施設計、用地測量、物件調査などの委託料 物件補償の補償、補填及び賠償金 用地買収費の公有度財産購入費 整備工事費の工事請負費 ・ 財源については、特定財源（国庫支出金、県支出金、地方債）及び一般財源	
--	---	--

《４．参考資料》

No.	意 見	考 え 方
1	佐屋駅周辺整備を計画するにあたり、透明性、客観性、合理性を確保しながら、市民全体の理解を得るため、合併後、整備を行った勝幡駅前広場（約 5,100 m²）及び勝幡駅南交通広場（約 1,600 m²）の概要（整備期間、整備事業費、財源など）を記載するべきです。	それぞれの駅で、必要な機能や規模が異なり、同条件による比較検証ができないため記載しておりません。

《５．その他（全体）》

No.	意 見	考 え 方
1	次の市長に代わるまで佐屋駅には手をつけないようにしてください。 立田の世襲が佐屋に触るな、という事です。	佐屋駅周辺は、駅利用者による朝夕の交通混雑や危険な道路横断等、解決すべき課題がある中、整備が進んでいないため、今回の計画に至っております。
2	佐屋駅周辺に、おしゃれなカフェ等、何かお店があると良い。あまりにも寂れていて市外の人に来てもらったとき恥ずかしい。	今後のまちづくり事業の参考とさせていただきます。
3	せっかく整備するのなら、車椅子ユーザー、身体障害者、病气持ちの人、高齢者など、すべての人に優しい駅になると嬉しい。	高齢者や障がい者を始め、全ての駅利用者が快適に利用できるように、段差の解消、平坦性の確保等のバリアフリー化を行い、誰もがわかりやすく使いやすいユニバーサルデザインを基本に、移動の円滑化を図る計画としています。

4	有人駅に戻してほしい。駅員が居なく、特に高齢者が困っているのをよく目にする。	有人駅に関しては、鉄道事業者の方針になりますので、回答することはできません。
5	「市民の皆様からのご意見を参考に最終案を決定するため「【佐屋駅周辺整備基本計画】(案)」に関するご意見を募集します。そして、お寄せいただいた意見は、意見の要旨を市の考え方とともに公表します。」と、都市計画課のホームページに掲載されています。 しかし、「【佐屋駅周辺整備基本計画】(案)」が決定されていないのに、すでに次の段階である「佐屋駅周辺整備基本設計等業務」が令和6年4月に発注され、昭和株式会社 名古屋支店が1479万5千円で受注しています。 令和5年3月に予算が議決され、「佐屋駅周辺整備基本設計等業務」が発注済みなのです。 本来、「【佐屋駅周辺整備基本計画】」の決定を受けてから、「佐屋駅周辺整備基本設計等業務」に進むのが正規の手順ではありませんか。よって、今回のこのパブコメにどのような意味があるのでしょうか。今このときに市民の意見を聞く必要があるのでしょうか。私の誤認であるならば教えて下さい。誤認でないならば、どのように説明するのかお伺いします。	本計画では既存駅舎はそのまま、駅前広場やアクセス道路等の整備を計画的に進めていく内容となります。 一方で、計画策定にあたり、鉄道事業者による将来的な既存駅舎の建て替えの可能性を考慮したロータリーの形状や規模としていく必要があると考えております。 令和6年度の発注業務は基本設計の前段階である「概略設計」であり、今後の公安委員会や鉄道事業者等との計画協議に備え、手戻りの無いよう駅前ロータリーの形状や規模の設定を目的に発注したものであります。
6	乗降客と自動車（送迎）の混雑で危険な状態を早く解決して欲しいので賛成します。 整備内容に県道125号西側にある駐輪場が無くなる様で、西側からの利用者に不便になるので無くさない様にして下さい。	現在、駅南側の駐輪場利用者が県道の踏切付近を横断し、大変危険な状況となっています。駐輪場を県道北側に集約することで、駅西の信号交差点または駅東の横断歩道の利用を促し、県道の横断事故を防ぎたいと考えています。 なお、駅西側の駅舎北側にある既存の駐輪場は残す計画です。

7	線路の西側の県道の南の駐輪場を残して欲しい。 現在の朝の駅の車の込み具合では危なくて早く整備してほしいと思います。この先何かあってからでは遅いと思う。	現在、駅南側の駐輪場利用者が県道の踏切付近を横断し、大変危険な状況となっています。駐輪場を県道北側に集約することで、駅西の信号交差点または駅東の横断歩道の利用を促し、県道の横断事故を防ぎたいと考えています。 今回の計画において、駅利用者が駅前広場内を安心して歩行できるように歩道の整備を行い、また駅西側のロータリーには、待機場所及び一般車両の乗降所を適切に配置し、駅利用者の利便性向上及び交通混雑の緩和を図る計画としています。
8	佐屋駅周辺整備基本計画案に賛成 名鉄、近鉄、ＪＲ沿線の駅周辺整備が各自治体で進んでいますが、愛西市は市役所のある佐屋駅整備が遅れています。 尚、自転車置き場が西側を廃止して東側に移すと、利用者が線路を二度渡ることになり、西側の廃止はやめるべきです。以上、お願いします。	現在、駅南側の駐輪場利用者が県道の踏切付近を横断し、大変危険な状況となっています。駐輪場を県道北側に集約することで、駅西の信号交差点または駅東の横断歩道の利用を促し、県道の横断事故を防ぎたいと考えています。 なお、駅西側の駅舎北側にある駐輪場は残す計画です。
9	勝幡も藤浪もきれいに整備されておりますが、佐屋駅はまだ整備されておられません。皆さんが利用出来やすい駅に考えて下さい。	佐屋駅が誰もが使いやすい駅となるよう、バリアフリーに配慮し、駅の東西に駅前ロータリー及び北側からの新たなアクセス道路、駅東側には駐輪場及び交流の場となる広場を計画しています。
10	整備計画案に賛成。 西側については多いに賛同します。 ①東側に乗降口をつくること、②西側の自転車置き場は残すこと。 この２点は実施していただきたい。 早期の実現を期待します。	駅東側の改札口の設置については、市のみでなく鉄道事業者との慎重な協議検討が必要であると考えています。 現在、駅南側の駐輪場利用者が県道の踏切付近を横断し、大変危険な状況となっています。駐輪場を県道北側に集約することで、駅西の信号交差点または駅東の横断歩道の利用を促し、県道の横断事故を防ぎたいと考えてい

		ます。 なお、駅西側の駅舎北側にある駐輪場は残す計画です。
11	駐輪場が整備されても、ロータリーが整備されても東側に改札口が無ければ踏切を渡らなければならないので、東側にも改札口が必要です。その為には鉄道高架化が最善策だと思います。	駅東側の改札口の設置については、市のみでなく鉄道事業者との慎重な協議検討が必要であると考えています。 鉄道高架化については、事業費、費用対効果、仮線用地、駅上空の高圧線等様々な課題があるため、引き続き愛知県及び鉄道事業者と慎重に協議を進めていきたいと考えています。そのため、まずはロータリーや乗降所の整備など、現状より、安全・安心に利用できる駅周辺の整備を進めていきたいと考えています。
12	駅東側の住人としては駅までのアクセス、交通安全の問題が解消されているようには思えない。(踏切を渡らなければならない) 又、駅の南側から利用する場合、横断歩道のない道、そしてかなり交通量の多い道を渡っていかなければならないが、その安全面は補償されているのかどうか不安である。 駅の高架化もしくは横断歩道の設置の検討をしてはどうか。高架化するのであれば、エレベーターの設置も、東側に改札口があれば尚良いと考える。	現在、駅南側の駐輪場利用者が県道の踏切付近を横断し、大変危険な状況となっています。駐輪場を県道北側に集約することで、駅西の信号交差点または駅東の横断歩道の利用を促し、県道の横断事故を防ぎたいと考えています。 鉄道高架化については、事業費、費用対効果、仮線用地、駅上空の高圧線等様々な課題があるため、引き続き愛知県及び鉄道事業者と慎重に協議を進めていきたいと考えています。そのため、まずはロータリーや乗降所の整備など、現状より、安全・安心に利用できる駅周辺の整備を進めていきたいと考えています。 駅東側の改札口の設置については、市のみでなく鉄道事業者との慎重な協議検討が必要であると考えています。

13	県道の南側に住む利用者は交通量が多く大型トラックも多く見られる道路を横断歩道もなく渡らなければならず大変危険。道路や踏切を渡らずに改札口へ行けるようにする必要がある。 踏切をまたぐ東西、県道をまたぐ南北、すべて行き来できる陸橋はどうか。高齢者等の交通弱者を考慮し、エレベーターは必要であるとする。	現在、駅南側の駐輪場利用者が県道の踏切付近を横断し、大変危険な状況となっています。駐輪場を県道北側に集約することで、駅西の信号交差点または駅東の横断歩道の利用を促し、県道の横断事故を防ぎたいと考えています。 現時点では陸橋の設置計画はありません。
----	--	---