

第2回蟹江町総合交通戦略推進協議会 議事要旨

開 催 日 時	平成31年2月19日（火）午後2時～午後4時
開 催 場 所	蟹江町役場 3階 協議室
出 席 者	会長始め委員13名（欠席者1名）・オブザーバー2名（代理出席含む）、事務局

開 催 内 容
<p>1 挨拶</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河瀬副町長、嶋田会長より挨拶 <p>2 議事事項</p> <p>(1) 蟹江町総合交通戦略（素案）について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局より資料1に基づき説明 <p>なお、11ページ『交通安全施設』の記載について、以下のとおり訂正</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 10px;"> <p>現行：町管理の道路照明灯については（略）<u>約3,100箇所</u>設置されている。また、防犯灯については（略）<u>約150箇所</u>設置されている。</p> <p>修正：町管理の道路照明灯については（略）<u>約150箇所</u>設置されている。また、防犯灯については（略）<u>約3,100箇所</u>設置されている。</p> </div> <p>[質疑応答：○…委員・オブザーバー、●…事務局]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 委員 <p>4ページ『自動車交通量・混雑度』で、混雑度が蟹江飛島線は2.52であるが、コメントの吹き出しが指し示す道路は、県から町へ移管されているのではないかと。今一度、確認願いたい。</p> ○ 委員 <p>蟹江飛島線については一部を町道へ移管されているが、吹き出しが指し示す箇所からやや西の区間については、県で管理していただいている。こういう形では見づらいということであれば修正させていただく。</p> ○ 委員 <p>10ページ『事故状況』で、自転車乗車中の交通事故死傷者数について県平均より高くなっているということだが、これは死傷者数ではなく、住民何人当たりという比率ではないかと。居住する人口1万人当たりの数値なので、この表現だと実数より死傷者数が多いと捉えられかねな</p>

いのではないかと。

● 事務局

修正する。

○ 会長

元々、愛知県警のホームページがこういうタイトルになっている。文章や下の図のタイトルで補うなどしたほうがよい。

○ 委員

- ・11 ページ『緊急輸送道路』で、「ほぼ全域が海拔 0m」と記載があるが、「0m 以下」にしたほうがよいのではないかと。
- ・あたかも都市計画道路を緊急輸送道路に指定しているような記載となっている。現道が緊急輸送道路に指定されているのであり、正確ではない。

○ 会長

事務局で検討いただきたい。

○ 委員

12 ページの防災マップは、前の 11 ページ『緊急輸送道路』の文章中にある「防災拠点」の位置を示したいのだと思うが、そうであれば 11 ページの図に拠点を記載したほうが判りやすいのではないかと。

● 事務局

可能な範囲で対応する。

○ 委員

13 ページ『飛島公共交通バス』で、「乗車バス停は、「近鉄蟹江駅前」が 88.9%となっている」と記載があるが、降車バス停の誤りではないかと。

● 事務局

修正する。

○ 委員

・14 ページ『蟹江町住民意識調査』で、「公共交通機関（鉄道・バス）」、「幹線道路などの整備」がほぼ真ん中にある。これを満足度が低いと捉えるのか。

・「避難所・避難路整備などの防災対策」を交通施策と言ってよいのか。

○ 会長

重要度の3.97と満足度の3.04は平均値である。わかるように「平均」と入れたほうがよいのではないか。扱う項目として、平均プラス標準偏差を越えていたら高いとか、平均マイナス標準偏差より低ければ低いとか、そのように分類をするとよいのではないか。

● 事務局

元々、基準としている平均値が異なっている。

○ 会長

根拠があまりはっきりしない形で整理されている。数的に根拠を持たせればよいのではないか。

● 事務局

検討する。

○ 委員

16ページ『本町の都市交通に関する問題点と課題』で、《本町の現状から見た問題点》のその他交通の問題点5つ目に「一部の地域や道路では防犯灯や道路照明灯が、他の地域と比較して少ない」と記載があるが、11ページ本文中では、〇〇を中心に設置されているという書き方で、この記載はどこにも出てきていない。

○ 会長

「一部の地域」を明確にすると問題があるのか。

● 事務局

今回、市街化調整区域や人口が少ない地区について、そういったものの必要性を検討する観点からも、現状整理に国勢調査のデータを追加しているが、ここについては単純に一部の地域が少ないということだけが書かれているので、記載について検討する。

○ 委員

この交通戦略は元々過度な自動車利用を是正して、多様なモードの役割分担をするというものだと理解しているが、その点の押し出しが後ろのほうを見ると弱いのではないか。公共交通機関の利用を促進していくときに、例えば自然環境負荷に対するものがあって戦略的に転換していくとか、そういう観点がどこにも出てきていない。そういう議論があるとよいのでは。交

通機関云々が書いてあるところを見ると、高齢になって運転できなくなったら困るからなど、そういった記載しかない。戦略的に今回交通モードの切り替えを図っていきたいというニュアンスで作られるのであれば、そういったこともどこかに書いたほうがよいのではないか。

○ 会長

どういうキーワードがよいか。事務局として、何か案があるか。

● 事務局

交通モードの転換について、もう少しわかりやすい表現を検討する。

○ 会長

どの辺りに入れ込むか宿題にさせていただく。

○ 委員

18 ページ『基本方針6』で、他のところは一般的な書き方になっているが、ここだけ個別の路線名称が入っている。方針というレベルで見たときに、他とのレベル差が感じられる。確かに前のほうに近鉄蟹江駅という名称は出てくるが、「を始め」という書き方で一般化されている。

○ 会長

固有名詞を外すのか。

○ 委員

趣旨としては道路ネットワークで混雑しているから分散するよというニュアンスが伝わればよいのではないか。

○ 会長

外すとわかりにくくなる可能性もある。検討いただきたい。

● 事務局

実際、南北の主要幹線道路がこれしかないというところがあり、どうしてもこれに限定されていくのかなというところもある。表現の仕方については検討したい。

○ 会長

駅も駅名を入れないと説明しにくいところもある。固有名詞も時には必要かもしれない。検討いただきたい。

○ 委員

戦略目標で鉄道駅を中心にということが大きく挙げられている。駅までの交通の形態や利用状況は現況整理で整理されていると思うが、駅そのものの機能の不十分さについての現況整理もあると、戦略目標が生きてくるのではないか。

○ 会長

16 ページに記載するなど、ご検討いただきたい。

また、同ページの課題①の「本町は名古屋都心へ向かう交通結節拠点となっており」という表現だと、町全体が交通結節拠点という捉え方となるがよいか。一般的には、拠点というと全体というよりももう少し狭い範囲を指す。

● 事務局

17 ページ『交通の将来都市像（案）』図の黄色の丸の凡例が、交通結節拠点という位置づけであり、駅周辺を含めて拠点としている。表現を訂正する。

○ 会長

交通結節拠点というのは駅前広場などのことである。具体的に書いたほうがよいかもしいない。例えば、「駅前広場など交通結節拠点の形成に向けた機能強化」など。

16 ページ『本町の都市交通に関する問題点と課題』の《本町の現状から見た問題点》にも、交通結節拠点としての駅前広場の問題を入れたほうがよい。

○ 委員

・今回の資料では、9 ページにタクシーに関する記述を追加している。しかし、現況整理としてタクシー利用に関する記述がない。分担率や利用状況についてタクシーの情報の把握ができなかったとのことだが、タクシーも公共交通としてあるという中、何らかの方法により記述を入れられるとよいのではないか。検討していただきたい。

・16 ページ『本町の都市交通に関する問題点と課題』で、《アンケート整理から見た問題点》の路線バスアンケートの2 ぽつ目に「飛島公共交通バス（蟹江線）の運行サービスに対する満足度は、～「増便」の要望の声が認められる」と記載がある。飛島公共交通バスは飛島村のバスだが、飛島公共交通バスに対する要望に対し、町として何か対処ができるのか。問題点として挙げておいたが何もできないという話になるとどうなのか。

・全体的な話として、現在蟹江町は無料のお散歩バスを走らせているが、今後これをどうしていくのかという点が戦略目標（案）の中に見えてこない。お散歩バスに手を加えてよくしていく方向なのか、それともタクシーも含めて他の交通モードにシフトしていく、もしくはそれを検討していくのかというところが今一つ見えてこない。

● 事務局

- ・タクシーの分担率についてはPT 調査結果からは個別に出すことができなかった。タクシーについてはデータ整理に悩むところがある。本当はそういうところが整理できる何かがあればよいと思うが、現状ではそのあたりが難しい。
- ・飛島バスについては、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会の資料から抜粋したような形で記述させていただいている。今後の施策については来年度以降になると思うが、その中で調整させていただきたい。
- ・タクシー、バスの位置づけが弱いというご意見については検討していきたいが、バックデータのなところが少し弱いところもあり、併せて検討したい。

○ 会長

バス、タクシーは問題点としてもあまり書いていない。

○ 委員

飛島村のバスの法定協議会は年に3回、次は3月に開催予定である。

朝の早い時間、夕方の時間については1時間に2本の頻度で走らせて、あとは1時間に1本という形で蟹江線のほうは走らせている。増便の話は毎回あるが、バスの配車の関係、人員の確保との関係がある。もう1つ、西部臨海工業地帯のほうから伊勢湾岸を渡って名古屋港方面へ行くバスがある。こちらは朝の早い時間、夕方、ほとんど通勤に使うということで、日曜日は走らせていない。毎回、10時が最終便だが11時までバスを走らせてほしい、日中も1時間に2本にして欲しいといった要望がある。村でイベントをやるときには、その時間帯だけ1時間に2本走らせている。記載の内容は、蟹江町というより飛島公共交通バスの中で出た意見の抜粋だと思う。バスの保有台数と費用の関係があるが、最大限住民の皆様の利便が図られるよう可能な限り進めたいと思っている。何か動きがあれば報告させていただく。

○ 会長

ぜひ地域公共交通会議に要望をお願いしたい。確かにバスの台数は決まっているし、運転手もいないということで、便数を上げることは難しいとは思う。

● 事務局

16 ページの飛島公共交通バスに関連する記載については、アンケートの出典元を明確に記載したい。

また、飛島公共交通バスに対する意見は、飛島村の住民の方から占める割合が大きいところもあると思う。整理した上で明記したい。

○ 委員

今回、資料の中で問題点として飛島公共交通バスの増便が必要という要望があるということに記載すると、町としてオフィシャルにそういう問題点や課題があるということを確認しているという状況になる。解決できるかできないかというのは別の問題があると思うが、これに対して何かアクションを起こせないのであれば、問題があると認めておきながら何もやっていないという話では町民に対して説明ができないのではないかと。

○ 副会長

町民の飛島バスの利用者は非常に少ない。もちろん、乗降駅は蟹江駅になるので蟹江の中を通るのだが、利用率は低い。出典元のアンケートは飛島公共交通バス利用者を対象としているため、町として増便に対処できるかというのは難しい問題だと思う。課題としては、ずれている気がする。

○ 委員

飛島村に要望そのものもできない状況であるならば、記載しないほうがよいのではないかと。

○ 会長

路線バスアンケートは誰が答えているのか。飛島村と蟹江町の住民の両方が答えているのか。

○ 委員

バスの利用者である。

○ 会長

飛島村の方が多いのか。

○ 委員

飛島村が多く、弥富市の方も飛島村から乗ってくる。

○ 副会長

飛島公共交通バスに乗っている方が対象で、居住地は9割は町外で、残りの1割が蟹江町ぐらゐの割合である。

○ 会長

それも含めて、これを扱うかどうか検討いただきたい。

○ 副会長

もし本当に町民の声が強ければ取り上げなければいけないし、これだけでは掘みかねる部分があるので、もう少し精査が必要である。

○ 委員

16 ページ『本町の都市交通に関する問題点と課題』で、《アンケート整理から見た問題点》の住民意向調査の問題点 2 ぽつ目に「満足度が低く、重要度が高い項目は福祉・介護関連、交通基盤の整備関連が多く」と記載があるが、これは満足度が低いのか。これに対しての反映として、戦略目標につながってくるのか。「暮らしやすい環境が必要とされている」となっているが、それに対してどのような対応ができるのか。

○ 会長

課題がどこにあるのかということか。

○ 委員

どのあたりに対応というか、戦略目標として掲げているのか。

○ 会長

これはどこにつながっているのか。

● 事務局

先ほどのご指摘で、満足度と重要度の中間値に関しての扱いもあるのだが、現状の 14 ページの資料の「満足度が低く、重要度が高い」がどの課題につながっているかということに関して説明する。なお、課題は色々な交通の問題点を集約してまとめて文章化しているので、様々な点にリンクしてくる。

「避難所・避難路」に関しては、④の「防災性の確保」で、狭隘道路に関連するものとして対応している。

「交通安全施設」に関しては、④の「道路交通の安全性」にリンクしている。

「生活道路等の整備」に関しては、複数の課題とリンクしている。生活道路の狭隘道路に関する安全性という観点では、④の「道路交通の安全と防災性の確保」で生活道路空間の安全性、整備をしていくという面もある。また、道路交通やネットワーク、自動車の視点から見たときの生活道路という意味合いでは、③の「ボトルネックの負荷軽減」による連続性のある道路ネ

ネットワークの整備にもリンクしている。

「幹線道路などの整備」に関しては、③にリンクしている。

「公共交通機関（鉄道・バス）」に関しては、②の「将来を見据えた誰もが移動しやすい移動手段の確保」で、公共交通機関に関連する課題にリンクしている。

「交通安全の運動や啓発活動」に関しては、④にリンクしている。

○ 委員

分かった。

○ 会長

タクシーの分担率が気になる。何か補完する調査やデータはないか。分担率でなくてもよいが宿題としたい。問題、課題はあるはずである。それが書かれていないのは気になる。

○ 委員

公共交通にシフトしていくという中で、高齢者の人口分布を把握し、特に事故などの対応策として買い物や病院に行くときに高齢者利用が多いところから重点的に整備するとか、高齢者に特化したものがあったもいいのではないかな。

● 事務局

高齢者という視点からも検討していくことは大事だと思う。分布の把握についても検討する。

○ 会長

将来的な分布も含めてデータを入れていただきたい。

○ 委員

今問題になっているのが免許返納の話である。免許返納を国も警察も力を入れてお願いしているが、免許返納した後の足をどうするかが大きな問題になる。その辺りを視点とした戦略も必要になってくる。

交通空白地の考え方も若干変わってくる。8ページ『公共交通空白地』を見ると、基本的にはバス停から300m、鉄道駅から800mということで交通空白を考えていただいているが、実際に他の市町では、バス停の300mはともかくとして、鉄道駅までの800mというのは本当に高齢者が移動できる距離なのかという視点で考え出している市町もある。若い人ならともかく、高齢者を考えると、そういった視点で公共交通空白地を見直していく考えも必要なのではないか。高齢化に対する視点で公共交通や交通戦略を見ることも1つではないか。それについては弱い感じがする。

○ 会長

免許返納の促進をするのかどうかというのも含めて、返納した後の戦略、交通手段をどう確保するかということであるが、いかがだろうか。重要な視点である。

町では免許を返納した後、特典があるのか。

○ 副会長

政策的にはまだそこまで至っていない。

○ 委員

返納により、ある企業ではコーヒーチケットを出すとか、割引がされるとか、そういったことを町商工会と警察署との間で協定を結び、徐々に返納に対する促進を図れるように、返納することによってそういう利点が得られるというものを付けながら返納の機運を高めている。

○ 会長

ある市では、最初はバスの回数券を与えていたが、最近はタクシーの割引券が好評で返納率が高い。その代わり中の循環バスなどもしっかり整備してということはやっている。2年前から高齢者は無料にした。それにより利用者が増えて、今逆に座っているのも立っているのもお年寄りという状態で危ない面もある。便数を増やすにも、バスの数も足りない、運転手もいないということで悩ましい状況である。案外簡単ではない。免許返納を促進するのはいいが、その後の足の確保は非常に重要な課題になっている。そういうことも触れないといけない。これも宿題とさせていただく。

○ 委員

18 ページ『基本方針5』の「渋滞が発生している交差点や踏切について、ハード整備による抜本的な改良を見据えつつ、交通分散といったソフト対策にも取り組み」という記載については理解できる。これはお願いだが、特に踏切については東郊線踏切など立体交差化の実現に至っていない。基本方針に掲げているように、ハード整備による抜本的な改良をしっかり見据えるのであれば、それを実現するために施策パッケージを次年度にしっかり構築してもらいたい。いつまでに調査をして、整備規模はどのぐらいなのかを把握するとか、影響度合いを把握して、次のステップにいつまでに進むとか、そういう具体的な計画を立てないと次のステージに進んでいかない。次年度以降、施策パッケージ構築においてしっかり取り組んでいただきたい。

○ 会長

リクエストということでお聞きしておいてよろしいだろうか。

○ 委員

はい。

○ 委員

16 ページ『本町の都市交通に関する問題点と課題』で、《本町の現状から見た問題点》の道路交通の問題点2 ぽつ目「町内の幹線道路は南北方向、東西方向ともに交通量が多く」という記載があるが、18 ページ『基本方針6』では南北方向の交通に特化したのは何か理由があるのか。

● 事務局

南北方向については、18 ページ『基本方針6』で「一宮蟹江線、蟹江飛島線」という形で、現況では主要な幹線道路が町として南北に1 本しかないという意味合いでこれを載せている。東西方向においては、国道、県道の2 本のネットワークがある。そのため、ここでは特段東西については触れていない。

○ 委員

課題として慢性的に混雑しているので、結果的に全体的な道路ネットワークの構築によりそういうものを緩和するという方針になるのではないかと。

○ 会長

記載について検討されたい。

文言の問題だが、16 ページ《本町の交通の課題》の⑤「持続可能なまちづくりに向けて意識変化」について、書き方が課題らしくない。例えば「持続可能なまちづくりに向けた意識の醸成」などの書き方にしたほうがよいのではないかと。

他によろしいだろうか。特になければ、本議題についてご承認いただいたこととする。ご意見をいただいて、宿題がたくさんできた。事務局で検討していただき、次回以降示していただくことにしたい。

(2) 次年度のスケジュールについて

- ・事務局より資料2 に基づき説明

特に意見なし

3 その他

[質疑応答：○…委員・オブザーバー、●…事務局]

○ 委員

今回、総合交通戦略を策定されるに当たり、実際の戦略目標として公共交通のお散歩バスの利用促進や再構築に近い表現をされている。現在お散歩バスは無料で運行されていて、道路運送法の対象外になっているが、交通戦略で掲げた目標を具体的に推進に取り組んでいくためのアクションは考えているか。

○ 委員

お散歩バスは、現在無料で運行している。今年度、お散歩バスはバス停等の関係で10月にリニューアルした。今後はJR蟹江駅橋上駅舎化に伴い、お散歩バスの見直しを検討している。そのタイミングで有料化も含めてどうするかを考えていきたいと思っている。

○ 委員

なおのこと、道路運送法の適用外ではあるものの、地域公共交通網形成計画の策定であるとか、有識者を交えた地域公共交通会議の設置であるとか、有識者や関係者の方の意見交換、情報共有も必要になってくると思う。設置を検討いただきたい。

○ 副会長

お散歩バスを将来的に有料化し、なおかつバスの交通システムをしっかり構築しつつ、公共交通戦略の中に盛り込みたいと思っている。仕組みとしては本協議会を足がかりとして、もう少し厚くするのか、それを含めて検討していく。ご協力をお願いしたい。

○ 委員

有料化する場合には地域公共交通、法定会議の設置が必須になる。道路運送法に基づくもの、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づくものがあるが、道路運送法に基づく会議が必須になってくる。もしそういう方向で進められるということをご検討であれば、早い段階で相談いただければアドバイス等お力添えできると思う。

○ 会長

他に特になければ、本日の議事はすべて終了する。

以上