

第3回蟹江町総合交通戦略推進協議会 議事要旨

開催日時	令和元年8月21日(水) 午前10時～正午
開催場所	蟹江町役場 3階 協議会室
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	
1	挨拶 ・河瀬副町長、嶋田会長より挨拶
2	委員・オブザーバー自己紹介 ・各委員・オブザーバーより自己紹介
3	議事事項 (1) 第2回推進協議会の意見対応状況について ・事務局より資料1に基づき説明 [質疑応答：○…委員・オブザーバー、●…事務局] ○ 会長 P.2No.12の各駅のバリアフリー対応状況について、参考資料にある項目「車いす備え付け」とはどういう内容か。車いすを常備しているということか。 ● 事務局 各駅に車いすが備え付けてあり、利用者の方が車いすを必要なときに使っていただけるものである。 ○ 委員 車いすの備え付けは体調を崩した方のためのものであり、バリアフリーの整備に関するものではない。 ○ 会長 問題としては、項目にある「ハンドル型車いすでの利用」が可能かどうかということではな

いか。これは手動なのか、電動なのか。

● 事務局

電動である。

○ 会長

“電動”と記載した方が分かりやすい。電動だと、車いすの大きさや重さがバリアフリー対応状況に影響しているのか。利用できない駅もあるのか。

○ 委員

近鉄蟹江駅については、スロープはあるが電動車いすで利用できないというのがこの部分を指しているのか分からない。

○ 会長

スロープは利用できるのか。

○ 委員

スロープはバリアフリーの勾配になっているので、利用可能だと思われる。

○ 会長

この点は事務局で再度、確認してほしい。車いすで改札まで行けるのか、乗車できるのか、問題はそこだと思う。

● 事務局

項目「車いす備え付け」については、バリアフリーの観点ではなさそうである。また、電動のハンドル型車いすについても、意味合いがはっきり分かるよう整理する。

○ 委員

項目「耳のシンボルマーク」は耳の不自由な方向への案内だと思うが、マークではなく「筆談によるご案内が可能」と駅窓口に表示しており、耳の不自由な方への対応は適切に行っている。対応状況の指標をマークの有無とするのは、対応できていないように誤認されるおそれがあるため、適切ではない。そもそもこの項目が法律、ガイドラインなどに拠るものなのか、ざっと状況を拾ったものなのかが分からない。

○ 会長

対応状況の項目は、何かを参考になっているのか。標準的なものを参考にされているのであれ

ば、誤解を招くといけないので補注か何かで筆談による対応など記載した方がよい。

● 事務局

円滑化のガイドラインにある項目とないものが混在している。分かるように整理する。

○ 会長

再度、整理してほしい。

(2) 施策パッケージ (案) 及び評価指標 (案) について

・事務局より資料2に基づき説明

なお、P.7『C-3：生活道路の交通安全対策』の実施事業「交通安全施設の設置」の事業主体に「警察」を追記し、『C-5：防火対策の整備促進と助成制度』の実施事業「密集市街地における消防活動対策」の種類を「H」(ハード)から「S」(ソフト)に修正

[質疑応答：○…委員・オブザーバー、●…事務局]

○ 会長

P.5『B-1：バスルート・ダイヤの見直し』について、お散歩バスはJR蟹江駅には行っていないのか。

○ 委員

JR蟹江駅は駅の前まで行くことができない。

○ 会長

道路の環境によるのか。

○ 委員

そうである。現在、少し南側のところにバス停を設けている。橋上駅舎化になると環境が変わってくるので、それを踏まえてバス停、ルートの見直しを考えている。

○ 会長

P.5『B-1：バスルート・ダイヤの見直し』とP.4『A-1：駅前広場の整備』を合わせて変える
と理解してよいのか。

また、P.5『B-3：自転車駐車場の再整備』は、ハードとソフトと両方に該当するのではない
か。

● 事務局

そのように理解いただきたい。

また、B-3の実施事業「自転車駐車場の再整備」はハードなので、修正する。

○ 会長

P.5 B-4の実施事業「高齢者のタクシー利用サポートの実施」の実施主体が企業になっているが、企業でよいのか。タクシー利用のサポートというのはどういうものなのか。町が補助をしてタクシー事業者に依頼して運行するものなのか。

● 事務局

町が補助して独自にやるようなことはないが、最近ではタクシー協会で免許返納高齢者に対し初乗り運賃について補助するサービスも行われていると聞いている。そういった取り組みに関与しながら普及のお手伝いができないかということで挙げている。

○ 委員

タクシー協会が実施している補助は限られたものである。真剣に高齢者の免許返納をサポートしようということであれば、町が関わっていかないといけないと思う。

○ 副会長

現在、福祉タクシーは助成を行っている。やるとすれば、町の施策として高齢者に対するタクシーの施策が必要になってくるとは思う。

○ 委員

昨今、各自治体の公共交通会議でも高齢者の返納がよく話題になる。今までドア・ツー・ドアで自分が行きたいときに車に乗っていた方が、本数に限りのあるバスにいきなり交通手段を転換するかというと、なかなか難しい。免許のあるうちからバスやタクシーを含めた公共交通に乗っていただけるようなことをやっていかないと難しい。施策としては、P.8『D-2：イベントや郊外学習による公共交通の普及活動』の中に、高齢者向けの公共交通への転換を啓発していけるようなものがあるとよいのではないかと。

また、P.5『B-2：意向調査によるニーズの把握』の実施事業として利用者と企業向けにアンケート調査を実施するとあるが、現在利用していない住民の方に対してのアンケートは実施しないのか。現在、利用していない人たちの声をどうやって拾っていくのが気になる。

○ 会長

1点目の高齢者のバス・鉄道の乗り方教室やイベントだが、免許返納した後の生活がどうな

るのか、足が確保できるのか。鉄道の乗り方は皆さん知っていると思うが、バスは乗ったことがないと不安で、免許を返納する前に1回体験しておくで免許返納につながるという研究も出ている。P.8の施策に追加するとよいのではないか。

2点目のアンケートについて、対象としてどのような方に聞くのか。町民アンケートなので、利用される方、されない方、両方聞くことになるのか。整理の仕方として、利用している方としていない方で分けて集計するなど工夫が必要になるのではないか。

● 事務局

利用者を対象にアンケートを実施しようと考えているが、利用していない方の声も拾いたいので、方法について検討する。また、バスの乗り方教室なども面白いと思うので、施策として検討する。

○ 会長

P.5 B-4の実施事業「高齢者の運転免許自主返納への支援」は、実施主体が警察、企業等となっているが、具体的には何をするのか。

○ 委員

例えば蟹江町商工会と提携して免許を返納した方に割引される取り組みなどを実施している。警察としてはそのような働きかけをしている。企業等というのはこれに賛同している企業を指すのではないかと思う。

○ 会長

“自主返納への支援”だけだとそのあたりがよく分からないので、もう少し具体的な表現にした方がよい。事務局で検討してほしい。

● 事務局

P.5 B-4の実施事業「高齢者のタクシー利用サポートの実施」について、町の積極的な関与が必要だということも認識しているが、タクシーに限定するより、“高齢者の”利用サポートの実施という観点で、町としての関与の仕方について記載していきたい。

○ 会長

例えば、“公共交通”利用サポートでもよいのではないか。

● 事務局

検討する。

○ オブザーバー

P.6 C-2の実施事業「踏切対策の実施検討」について、他の実施事業と比較すると、ここだけ表現が“実施検討”となっている。他と意味合いが違うのか。

なお、踏切対策も東郊線踏切であれば、参考資料にある個別の踏切安全通行カルテを確認すると、都市計画決定は立体交差道路である。ただ、当面すぐにはできないので、短期対策として5.5mしかない幅員の拡幅ということが書かれている。短期と長期があるなかで、どこまで考えられているのか。“実施検討”という意味合いはそういうところも含めて検討していくのか、実施はしていないのか、よく分からない。

また、P.4 『A-2：自由通路の新設及び橋上駅舎化』については、長期的に時間がかかると思う。事業費、スケジュールも含めて検討していると思うが、公表する資料の中にはスケジュールも含めて公表していくのか。

○ 委員

東郊線踏切は、踏切道改良促進法に基づき平成29年1月に指定を受けている。この指定により、令和2年度までに改良を行うか、改良に要する期間等を定めた改良計画を策定しなければならない。今年度は、関係機関が一堂に会する調整会議と、地区の合同会議が今後行われる予定である。その中で、立体交差にするのか、現状の中で何とかできないかという点について検討に入る。現在は“実施検討”と曖昧な表現で書かれているが、会議の結果を踏まえて具体的な表現で書けるようにできればと考えている。

○ 会長

この計画を策定する段階までには、もう少し具体的な表現になればと思う。

自由通路新設、橋上駅舎化についてはどうか。

● 事務局

鉄道事業者のご協力のもと、来年度の供用開始に向けて事業を実施中である。事業後の完了に向けて施策パッケージとして挙げている。

○ 会長

この戦略の目標年は何年か。

● 事務局

5年から10年で設定をする予定であるが、それよりも早い時期にJR蟹江駅は供用開始を迎える。

○ 会長

現時点では目標年は定めていないのか。

● 事務局

まだ示してはいない。

○ 会長

一般的に考えると10年だろうか。10年以内にやれることとして議論しているのご理解いただきたい。

○ 委員

次回、評価指標に対して数値目標を示すという予定であれば各事業のスケジュールが示されると思う。10年という考え方でいくと、P.4『A-1：駅前広場の整備』について、具体的な事業内容として、都市計画施設の駅前広場の整備を指しているのか、もしくは利便性を向上させるための既存の駅前広場を示すのか。鉄道事業者は分かっているが、他の委員の方には伝わらないと思う。もう少し丁寧に説明した方が誤解を招かないのではないかと。

● 事務局

近鉄蟹江駅の駅前広場については都市計画決定の駅前広場ではなく、暫定ということで仮の整備をさせていただく。それについて今回実施事業として挙げている。誤解を招かないように表現を検討したい。

○ 委員

改良するものと新たに整備するものを整理することで、目標のスケジュール感、当面求めるものと将来的に求めるものが現れてくると思う。

○ 会長

具体的施策も最終的にはタイムスケジュールで、先にやるもの、後でやるものを整理していくのではないかと。

● 事務局

各々色分けして整理する。

○ 委員

P.6『C-2：ボトルネックの交通円滑化対策』の実施事業「踏切対策の実施検討」について、

東郊線踏切について具体的に説明はあったが、実施事業の内容が他と比べると具体性がやや欠ける。

併せて、評価指標だが、各施策なり実施事業に対して、この指標で評価をするということだとすると、やや不足する、あるいは評価指標として適切なのかというところがある。例えば、ボトルネックの解消については、施策として踏切の話が出てきているが、その評価指標がP.9を確認すると「都市計画道路の整備率」や「交通事故件数」などで、直接的にボトルネックの解消を果たしていることを示す指標になっていないのではないかと。交差点の渋滞についても、整備率、交通事故件数や満足度では測りきれないのではないかと。施策パッケージ、具体的な事業に対して評価指標が漠然としている。次回で数値を示されても、正しい評価につながらないのではないかと。

自由通路新設、橋上駅舎化の評価指標として「町内各駅の合計利用者数」が主たる評価項目とし整理されているが、それらの事業実施により、駅の利用者数はもちろん利便性が高まれば増えるということはあるかと思うが、主な目的としては南北の交通分断解消や駅利用者の利便性の向上だとすると、「公共交通機関の満足度（町民アンケート）」はいいと思うが、利用者数の増減は間接的には関わるにしても、主たる評価項目という整理には疑問がある。

また、P.7『C-5：防火対策の整備促進と助成制度』で各種助成等の事業について書かれているが、これがどの評価指標で、どう達成につながるのか、どう数値に表れるのかというの測りきれないのではないかと。

○ 会長

このような計画はデータを取りやすいものを指標にすることが慣例になっている。直接的に結びつかないというのはおっしゃるとおりである。もう少し直接的な指標は取れないか。主たる評価と副次的な評価はこれでいいのか。検討してほしい。

● 事務局

今回は評価指標（案）ということで、方向性を示すために説明した。評価指標・数値目標の設定について次回改めて議論していただくにあたり、検討する。

○ 会長

渋滞長の簡単な調査などを入れてもいいのではないかと。検討してほしい。

● 事務局

検討する。

○ 委員

P.5 B-3の実施事業「レンタサイクル・シェアサイクルの導入検討」について、具体的なニ

ーズは把握しているのか。

また、利用が増えるのはいいことだと思うが、最近自転車と車の交通事故も増えている。ソフト面からも検討していく必要があるのではないかと。

● 事務局

直接的にアンケートでニーズを把握しているわけではないが、近年、町施設の観光交流センター「祭人」でレンタサイクルを開始した。それをきっかけに JR 蟹江駅とレンタサイクルなどで交流ができないかという町の思いもある。アンケートの中で把握できるようにであればやっていきたい。

○ 副会長

観光交流センター「祭人」はユネスコに登録された須成祭のミュージアムを作り、そこを基地として様々な情報発信を行っている。色々な仕掛けの一つとして、主要駅を結びながらレンタサイクルで観光・文化施設を巡るという案がある。ご意見のとおり、交通量の多い道路や狭隘道路もあり、安全面についてはルート設定を強化しなければいけないと考えている。

○ 委員

「祭人」へ行ってみたいくても、距離的に徒歩では厳しい面もあると思う。観光利用については関係部署が異なると思うが、利用促進も含めて検討してほしい。

○ 会長

通行空間の整備はいかがだろうか。自転車の事故防止にもつながることであるし、国も近年自転車の位置付けを初めて明確にした自転車活用推進計画を公表しており、各自治体では自転車ネットワーク計画や推進計画を策定している。P.7 C-4の実施事業「歩行者・自転車通行空間の設置検討及び整備」について、この先こういうことをやっていくという理解でよいのか。

● 事務局

具体的には JR 蟹江駅南の都市計画道路の南駅前線について今後整備を予定しており、自転車専用レーンの整備などを検討している。

また、P.7 C-4の実施事業「歩行者通行空間の確保」として、一部水路を暗渠化して歩行者が通れるようにしているが、そこを自転車で通る方もいる。そのあたりの事故対策についてもソフト面として本来は考えていくべきだと思うので検討する。

○ 会長

主な事業箇所としては市街地だと思われる。実施主体として愛知県は入らないのか。蟹江町だけでよいのか。自転車のネットワークに県道はないのか。愛知県に協力いただけると書ける

のだが。

● 事務局

調整させていただいたうえで検討する。

○ 委員

P.4『A-4：円滑なタクシー利用の推進』では、将来的にはJR蟹江駅の北側駅前広場にタクシーが乗り入れできるということだが、現状、その辺りは通勤のための送迎車で混雑しており、朝の時間帯は学童の通学もあるため、交通指導員が事故を危惧している。

○ 会長

駅前広場が整備されれば、送迎車も広場に入れるのでよいと思うが、現在でも危険ということか。

○ 委員

そうである。信号が設置されていないので速度を出して入ってくる。

○ 会長

信号設置については基準がある。

○ 委員

設置基準として、交通量、設置場所と歩行者の滞留場所の有無等がある。交通状況を鑑みたうえで、必要であれば警察本部へ要望する。

○ 会長

状況が昔とは変わっている場合もある。緊急を要することであれば、警察署で対応の検討を。

○ 委員

その周辺でも既設信号との距離が短いため信号が設置できない箇所があるが、よく事故が発生している。

○ 副会長

駅前広場が整備されるので、そこに至るアクセス道路についても検討したい。

○ 委員

今後、タクシー利用も含めて、送迎車が多くなると思う。近隣自治体からの交通もあるので、

そこへ集中する。その対策も P.4 への記載など検討してほしい。

○ 会長

道路の話になる。または、アクセス先の駅前広場への記載でもよいが。

○ 委員

駅前広場の整備にも関連する。広さがあまりなく、通勤時に混雑すると予想される。整備するのも難しい。信号を設置すると渋滞する。

○ 会長

事務局で、施策としてどのように入れるか検討してほしい。
現状については、蟹江警察署のほうで確認していただきたい。

○ 委員

現状、北側の改札は朝しか開いていないが、橋上駅ができると変わる。変わった状態の交通状態を見て、個別に対応する。

○ 委員

P.6C-1 の実施事業「都市計画道路の整備」について、基本的には 10 年ぐらいを目途に評価する中で、(都) 日光大橋線の整備は 10 年では困難である。

また、佐古木第 4 号踏切の対策についても、10 年では困難である。これはボトルネックの踏切であって、法指定の踏切ではないので、改良計画を作らなければいけないという段階ではない。法指定踏切については、再来年までの改良計画策定に向け進めている。

そのような中、C-1 の実施事業「県道・町道の整備」にある日光川右岸の防災道路の整備を進めることで、ボトルネック踏切の解消につながり、西尾張中央道の渋滞緩和にもなると考える。

○ 会長

事務局は個別に調整のうえ、記載について検討してほしい。

○ 委員

東郊線踏切の拡幅はいつ頃になる予定か。

○ 委員

法指定されて、何らかの形で改良するのか、どういった方向で進めていくのか検討している段階で、具体的には決定していない。

○ 副会長

長い期間、関係機関で調整してきたが、協議会の設置に至り、やっと先が少し見えてきたところである。もう少し時間を要する。

○ 委員

P.9の評価指標（案）の「運転免許返納率」について、高齢者を対象とするのか、返納率は何と比べるかという点もある。

○ 会長

そのあたりの定義について検討してほしい。

● 事務局

検討する。

○ オブザーバー

P.7『C-5：防火対策の整備促進と助成制度』という表現について、実施事業を見るとブロック塀等の撤去に対する助成というのは地震関係の対策だと思う。防火だけではないので、“防災対策”のほうが適しているのではないか。

● 事務局

修正する。

○ 会長

P.7 C-3の実施事業「交通安全施設の設置」は信号機設置もあるかもしれないが、他にハンブや狭窄などのデバイスをイメージしているのか。“交通安全施設”という表現だと分かりにくい。物理的デバイスを入れるということであれば、具体的に表記したほうがよいと思うので、検討してほしい。

また、国からETC2.0のデータを各市町村に渡して、生活道路の交通安全対策がされている。地域の人も協議に参加するので、実施主体に“地域”を入れるとよいのではないか。

● 事務局

検討する。

(3) 今後のスケジュールについて

- ・事務局より資料3に基づき説明

4. その他

以上