

## パブリックコメントの実施結果

### 【パブリックコメントの実施概要】

意見等募集期間:令和2年1月14日(火)～令和2年2月13日(木)

意見等募集対象:蟹江町総合交通戦略(案)

資料閲覧方法:町ホームページ、まちづくり推進課窓口

### 【パブリックコメントの意見提出状況】

意見提出者数:2名

意見提出件数:7件

※関連ページは「資料3：蟹江町総合交通戦略（案）」内のページ。

No	関連ページ※	意見内容	回答(町の考え方)案
1	—	10年前のマスタープラン計画自体が実行されていない。蟹江町として真剣に実行して頂きたい。	都市計画マスタープランについては、現在、令和2年度の公表に向け改定を進めており、現行のマスタープランに記載の各方針について進捗状況等を確認のうえ、見直しを行っています。今後も各方針における施策の推進に努めます。

No	関連 ページ※	意見内容	回答（町の考え方）案
2	—	<p>宝地区（※近鉄蟹江駅南側の地区）の開発についても町として10年先の望ましい計画案をここに入れるべきです。近鉄蟹江駅の利用状況を見れば明らかです。</p>	<p>本計画は、本町の都市計画の交通部門に関する計画であり、本町の土地利用の方針については、都市計画マスタープランにおいて、近鉄蟹江駅に近接する南側の区域を計画的な都市基盤の確保に向けた取り組みを進める「まちづくり検討地区」として位置づけています。また、都市計画マスタープランについては、現在、令和2年度の公表に向け改定を進めており、10年後の令和12年度を目標年次として本地区の将来土地利用についても検討を進めています。</p>
3	<p>計画編 -19, 28  資料編 -70</p>	<p>計画編-19の基本方針1で「駅を中心に周辺道路のネットワークを含めた都市機能拠点としての整備を進めます」とうたいながら、計画編-28や資料編-70に示されている事業計画では近鉄蟹江駅の南側では何も計画が示されていない。町外への公共バス、タクシーとも資料にある利用状況を見る限り、明らかに近鉄蟹江駅の南側でのアクセスを考えるべきである。少なくとも計画の方針等ぐらいは触れるべきではないか。</p>	<p>ご意見の内容は、今後の参考にさせていただきます。また、今後必要に応じ本計画の見直しを検討していきます。</p>

No	関連 ページ※	意見内容	回答（町の考え方）案
4	計画編 -4～10, 36, 37	<p>都市計画道路七宝蟹江線の整備は、計画編-4～10の2-1蟹江町の現状を見る限り、最もその効果が期待できる事業である。計画編-37の事業スケジュールで南駅前線の整備より七宝蟹江線の整備を優先させるべきである。さらに人口減少時代を迎えるにあたり、その対策として最も期待できる宝地区（※近鉄蟹江駅南側の地区）の市街地整備もこの道路の事業完了が前提条件である。多くの宝地区住民が、さらに近鉄蟹江駅を利用している多くの町外住民からも近鉄蟹江駅南側の改札口やロータリーの整備を待ち望んでいることをしっかりと受け止めて頂きたい。</p>	<p>南駅前線の整備については、JR 蟹江駅周辺の整備事業の一環として、先行して実施していきませんが、七宝蟹江線についても、都市計画マスタープランの都市施設の方針において、広域幹線道路を補完する都市幹線道路として位置づけており、町内の道路体系を構成する重要な路線であるため、順次、整備に向けた調査を進めていきます。</p>
5	計画編 -38, 39 資料編 -24	<p>資料編-24の踏切カルテに示されている「蟹江第1号踏切」のピーク時遮断時間51分は、中部地方整備局が公表している当該リストを見ると愛知県内の踏切で最長であり、「県内一の開かずの踏切」である。計画編-39ではそれを後回しにして、「東郊線踏切」を最優先させているのはどういう理由からか。同じように踏切内に歩道がなく「東郊線踏切」以上に危険な富吉第5号踏切が計画編-38に入っていない。「佐古木第4号踏切」より交通量や周辺も含めた渋滞状況等をみてもはるかに危険で、交通上大きな問題になっている踏切である。「東郊線踏切」の立体交差化事業を推進するのであれば「蟹江第1号踏切」より優先させる事業効果をしっかりと広く町民に示して頂きたい。</p>	<p>「蟹江第1号踏切」、「佐古木第4号踏切」及び「東郊線踏切」については、平成28年6月に緊急に対策の検討が必要な踏切として、国土交通省により踏切安全通行カルテが公表されました。また、そのうち「東郊線踏切」は、踏切道改良促進法に基づき、交通量等を考慮して平成28年度以降の5か年間において改良することが必要と認められるものとして、平成29年1月に国土交通大臣による指定がされています。このような理由から、「東郊線踏切」に関する取り組みを事業スケジュール上、先行して実施していくこととしています。なお、ご意見いただきましたその他の踏切についても、今後の国の動向などを踏まえ、必要に応じ対応を検討していきます。</p>

No	関連 ページ※	意見内容	回答（町の考え方）案
6	計画編 -23, 42, 43  資料編 -16	<p>計画編-23の基本方針10：道路整備等による防災機能の向上について、都市防災機能の向上のため、狭あい道路の整備をうたっているが、計画編-42に、「狭あい道路に対する施策として建築物の新築・増築等を行う際に後退用地や隅切り用地を寄付する場合助成金や奨励金を交付する」としている。ただ、密集市街地は古くからの集落にあり、小さな敷地に敷地いっぱい建っている住宅がほとんどで、建蔽率の規制からそもそも建て替えが出来ない状況にある。もっと実態を把握し、実効性のある施策を示すべきである。舟入地区において、現在の都市計画マスタープランによれば小学校を中心に東西南北の道路を確保することになっていて、極めて防災上重要な道路が計画されているにも関わらず、現在も全くその計画を進める動きはない。まずは行政による狭隘道路対策の実績を示してから実現可能な施策を示すべきである。</p>	<p>本計画では、狭あい道路の拡幅に対する助成のほか、空地を活用したポケットパークの整備、ブロック塀等の撤去に対する助成、密集市街地における消防活動対策を施策パッケージ化し、一体的に取り組んでいくことで、長期的ではありますが、狭あい道路の多い既成市街地などの防災性を確保していきます。</p>
7	計画編 -23, 42, 43  資料編 -16	<p>舟入などの狭隘道路の問題も具体的に計画に入れなければ、10年先も変わりません。地域と真剣に取り組んで改善して頂きたい。</p>	<p>本計画では、狭あい道路の拡幅に対する助成のほか、空地を活用したポケットパークの整備、ブロック塀等の撤去に対する助成、密集市街地における消防活動対策を施策パッケージ化し、一体的に取り組んでいくことで、長期的ではありますが、狭あい道路の多い既成市街地などの防災性を確保していきます。</p>