

第6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2年2月27日（木）午前10時～午前11時15分
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
<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) パブリックコメントの実施結果について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局より資料1に基づき説明 <p>(2) 第5回推進協議会での意見対応状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局より資料2に基づき説明 <p>(3) 蟹江町総合交通戦略（案）について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局より資料3に基づき説明 <p>[質疑応答：○…委員・オブザーバー、●…事務局]</p> <p>○ 委員</p> <p>資料3]計画編-59『評価改善の仕組み』のPDCAについては、蟹江町が主体となって行っていくということでのよいのか。</p> <p>● 事務局</p> <p>基本的には町が主体となって行っていく。</p> <p>○ 委員</p> <p>了解した。</p> <p>バス交通の関係になるが、今年度10月にバス交通の現状分析やOD調査など県内の自治体のレベルアップを図りたいという目的で、愛知運輸支局と愛知県の共催で地域公共交通セミナー</p>

を開催した。配布資料を愛知運輸支局のホームページに掲載しているので、今後、バスの状況をチェック、改善をしていくにあたり参考にしてほしい。

● 事務局

今後の参考にする。

○ 委員

資料1パブリックコメント意見（以下「パブコメ意見」という。）に近鉄蟹江駅に関する内容があり、特に駅の利便性向上や踏切の安全性に関する期待が大変高いと再認識した。

特に駅前広場等については鉄道事業者だけでどうにかできるものではないので、今後蟹江町が調査や計画策定を進める際には、鉄道事業者として協力していきたいと考えている。

○ 会長

今の発言を受けて、パブコメ意見に対する回答に「鉄道事業者との連携をしながら」などと追記してはどうか。近鉄蟹江駅南側についての内容が結構多く、関心が高い。

確かにやるべきかどうかと言えばやるべきだと思うが、一方で財政の問題もある。今後約10年間の計画なので、現時点の計画としては順次やっていくという方向性でしか記載はできないと感じている。

○ 副会長

近鉄蟹江駅南側は、現在、地域の方々が勉強会を立ち上げられて、南側の再整備を含めた民間の動きがある。

北側では既に都市計画決定された駅前広場を暫定措置として一部整備する。一方、南側では駅前広場の都市計画決定はされておらず、用地を確保しようとするとかかなり膨大な時間と費用も必要である。地域の動向を見つつ、行っていく場合は町も順次、鉄道事業者や地権者と協議して少しずつ前に進めることになるが、時間を要すると思う。

資料1パブコメ意見 No. 5 に踏切に関する内容がある。蟹江1号踏切はピーク時遮断時間51分については、**資料3**資料編-24 に踏切安全通行カルテが掲載されているので、カルテが作成されているということは緊急に対策の検討が必要な踏切ということは分かる。一方、富吉第5号踏切は、パブコメ意見の中で、佐古木4号踏切よりも渋滞等を含めて危険な踏切ではないかと記載されているが、富吉第5号踏切のカルテが作成されていないのには何か理由があるのか。理由が分かれば、教えてほしい。

● 事務局

資料3資料編-27 にカルテ作成の基準について掲載している。当該踏切に関しては、おそら

くこれらの基準に該当しなかったのでカルテが作成されていないと思われる。

○ 副会長

住民として常時使う踏切であるため、感覚的にここは問題だと感じているのだと思われる。パブコメ意見の中にある東郊線踏切以上に危険な富吉第5踏切というのが、感覚的にそう感じているのか、具体的に踏切の閉鎖時間が長いのか、様々な要素がある。それらを踏まえてカルテが作成される／されないという理由について、説明が必要である。

○ 会長

資料3資料編-23 に図があるが、富吉第5号踏切はどこか。

● 事務局

図では近鉄線沿いに「蟹江第1号踏切」と「富吉第4号踏切」があり、その中間辺りに位置する踏切である。

○ 副会長

「境政成新田蟹江線」から南の、近鉄と交差する踏切か。

● 事務局

そうである。

○ 会長

カルテが作成されていない理由を確認して、回答に反映させていただきたい。

資料1パブコメ意見No.6の「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」との意見内容について、**資料3**資料編-42で『狭あい道路の拡幅に対する助成』等を施策として掲げているが実績はあるのか。もしあれば、資料編に記載するとよいのではないか。

○ 委員

現時点で実績はない。

○ 会長

狭あい道路は面整備でもしない限り解消していくのは難しい。助成金を作ってもすぐには活用されない現状もあると思う。この意見内容に素直に回答すると、「実績は今のところございませんが」ということを回答に記載するかどうかだが。

● 事務局

『狭あい道路の拡幅に対する助成』は今年度から実施している。建築の相談の際に、本制度があることを周知していく。それを踏まえて今後取り組みを進めるということで回答したい。

○ 会長

回答の文言を修正するかどうかは事務局で検討されたい。

● 事務局

検討する。

○ 委員

資料3計画編-25の図に、「◎」と「○」の表記があるが、凡例がないので定義づけが必要ではないか。例えば、計画編-49の表の「◎」と「○」の定義を参考に、基本方針に対して特に効果的な事業、基本方針に対して一定の効果が見込まれる事業、といった形で各々記載することも1つかと思う。何か記載があるとよい。

○ 会長

資料中に追記されたい。

● 事務局

以前の資料には凡例を記載していたが、今回落ちてしまっていた。追記する。

○ オブザーバー

資料1パブコメ意見No.5にある踏切の関係で確認したい。意見内容では「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」ということで、これに対する回答が平成29年1月に国土交通大臣が指定した踏切だからという回答になっているが、この内容では分かりにくい。蟹江第1号踏切がピーク時に51分も開かずになっている。これに対して東郊線踏切を先行して対策しなければならないという必要性、重要性の説明が必要なのではないか。

また、回答では、踏切道改良促進法により平成28年度以降の5年間で改良が必要と認められるとあるが、資料3計画編-39にある『東郊線踏切の立体交差化推進』は長期的なスケジュールとなっており、かなり時間を要すると思う。平成29年1月に法指定されたときには令和2年度までに自由通路等が完成するので、歩行者に対する安全対策などが見込まれていたと思うのだが、この辺りについて記載すると、より回答の内容としては理解しやすくなるのではないか。

○ 会長

確かに説得力で言うと弱い点はある。

● 事務局

回答内容に修正を加える。分かりやすい表現などを検討する。

○ 委員

蟹江第1号踏切と東郊線踏切の交通量について実際に計測したのか。交通量が参考になるのではないか。JR蟹江駅北側では大型商業施設ができて交通量が急速に増加している。

○ 会長

カルテに交通量について記載はあるか。

● 事務局

資料3資料編-24～26の各踏切のカルテには、「緊急対策踏切の区分及び基準算定データ」の項目に「踏切自動車交通遮断量」という評価基準がある。これは一般的な交通量ではなく、資料編-27の定義のとおり、1日の自動車交通量×踏切遮断時間を踏切自動車交通遮断量としている。

パブコメ意見にもあったが、蟹江第1号踏切はピーク時遮断時間が51分と長く、東郊線踏切と比べると、時間帯的にも1日の遮断時間は蟹江第1号踏切のほうがおそらく長いだろうとは推測できる。一方、「踏切自動車交通遮断量」は両踏切に大きな差がないことから、おそらく一般的な交通量自体は東郊線踏切のほうが多いのだが、遮断時間が長いので「踏切自動車交通遮断量」という評価基準上は、蟹江第1号踏切のほうが多くなっていると思われる。

カルテに記載されていない詳細な情報が分かると実際の交通量や踏切遮断時間も整理できるとは思う。一度検討する。

○ 会長

道路の交通量や東郊線踏切のピーク時遮断時間が分かる資料はないか。資料3資料編-20に道路交通センサスの交通量があるが、これは調査対象が国・県道中心なので蟹江第1号踏切と東郊線踏切については分からない。

カルテには、踏切ごとにデータがあつたりなかったりするので比較が難しい。

町で交通量調査はしていないのか。

○ 委員

実施しているが、そのデータがどの程度なのか今すぐには把握できない。

- 会長
それを踏まえて回答するのがよいのではないか。
- 委員
カルテには踏切の長さだけでなく、幅も記載してあるか。
蟹江第1号踏切のカルテにある24.0mは長さか。幅ではないのか。
- 会長
「踏切長」である。
- 委員
「踏切長」は、渡る部分の長さである。幅は、カルテではその右側の「幅員」の項目に記載されている。
- 委員
渋滞の原因として、横幅が狭い場合と広い場合で違う。東郊線踏切は横幅が狭い。
- 委員
東郊線踏切は、カルテでは車道幅員が5.5mである。
- 委員
同踏切は、歩道が狭い踏切の定義にも該当している。
- 会長
それも1つの理由になっていると思う。交通量と歩道狭いという観点で回答内容の修正を検討されたい。
- 事務局
検討する。
- 委員
今議論されてきた点もあるが、そもそも踏切道改良促進法により指定されている町内の踏切は東郊線踏切だけで、資料1)パブコメ意見No.5に対する回答にはそのように記載されている。法指定前に国土交通省からカルテが公表されているほかの踏切もあるが、その中でも東郊線踏切は法律により指定され改良しなければならないとされているので、優先順位として高いとい

う理由については、私はこの回答の内容で分かると思ったのだが、今の議論を聞いていると分からないのかなとも感じた。

○ 委員

実際に踏切を通る人の立場からしたら、国がどう言おうと蟹江第1号踏切はピーク時遮断時間が51分で長いし、こちらを国は指定するべきではなかったのかということも含めてこういうパブコメ意見が提出されたのではないか。

○ 委員

おっしゃるとおりで、お住まいのかたの感覚からのご意見は重要だと思う。それはきちんと受け止めなければいけないだろう。

ただ、優先順位の理由として、法律により指定され改良しなければならないとされたことは記載されているとおりだと思う。もちろんほかの踏切について対策しなくてもよいということではないが、回答の中でしっかりとそういったところを説明してご理解いただけるようお願いしたい。

○ 会長

踏切道改良促進法に基づき指定されたのは東郊線踏切のみであるということ、もう少し限定的に記載するか。

○ 委員

東郊線踏切だけ改良すればいいというわけではない。ほかの踏切も対策は必要だが、優先順位という観点では東郊線踏切ということになるのではないか。

○ 会長

現在の回答内容で分かるのではないか。

○ 委員

先ほどのご意見を反映することも必要だと思う。

○ 会長

より詳細に記載することはよいと思う。交通量、幅員の狭さ、法制度に基づくという3点から回答内容の修正を検討されたい。

○ 委員

東郊線踏切は、資料3計画編-38にもあるとおりそもそも暫定措置の踏切であるが、このこ

とがあまり理解されていないと感じる。もちろん使われているかたにとっては暫定か／暫定でないかはあまり関係ないと思うが、そういったところも踏まえてより理解しやすい表現にしてほしい。

○ 会長

回答に暫定設置の踏切であることを記載することも検討しては。

これまでの意見を踏まえて、回答内容を修正するということがよいか。

● 事務局

基本的には法指定で何らかの措置が必要であるので、それにもう少し詳しい肉付けをしていく。

○ 会長

もう少し肉付けし、一般のかたにも分かりやすいように修正されたい。

資料3計画編-21、基本方針5の説明の中で、前回協議会資料にあった「ラストワンマイル」という表現は、交通にはアクセスとイグレスがあるので両方踏まえた表現がよいのではないかという趣旨で「ファーストマイル／ラストマイル」にしたほうがよいと事務局には事前に連絡し、修正されている。一般的には「ラストマイル」という表現が多く使われている一方、「ファーストマイル」はあまり使用されていないが、実はファーストマイルのほうが重要である。まずは、自宅から公共交通機関までのアクセスがちゃんとしていないとラストマイル自体も使われない。

なお、**資料3**資料編-99の用語集では、「ファーストマイル」と「ラストマイル」が分けて記載してあるが、一つにまとめる形でよいのではないか。

● 事務局

修正する。

○ 会長

事務局から今後の手続きについて説明してほしい。

● 事務局

今回の会議では、特にパブリックコメントの実施結果について多数ご意見をいただいた。意見内容を踏まえ、事務局でパブコメ意見に対する回答内容を修正し、実施結果については要綱に基づき公表する必要があるため、それを令和2年3月中旬に予定している。その後、3月末に本計画の策定、公表を予定している。

3. その他

以上