

第4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10月30日(水) 午前10時～午前11時45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12名(欠席者2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	議事事項 (1) 第3回推進協議会で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 (2) 実施プログラム(案)及び評価指標・数値目標(案)について ・事務局より資料2に基づき説明 [質疑応答：○…委員・オブザーバー、●…事務局] ○ 会長 P.5 施策『B-4：高齢者の運転免許自主返納と移動サポート支援』の事業概要にある「自主返納による特典割引・優遇制度の実施」について、既に制度があつて愛知県内で運転経歴証明書、ももカードなどが実施されていると思う。ここでやりたいことはサポーター飲食店などを増やすということなのか。実施というよりは、制度の拡大なのか確認したい。 また、お散歩バスは全年齢、町外の方も無料なのか。 ● 事務局 制度の実施内容については、拡大も踏まえ現行の制度をそのまま継続し、実施していきたい。 また、お散歩バスは全年齢、町外の方も無料である。 ○ 会長 とすると、実施というより、既に実施はされているので、例えばサポーター店の拡大充実など、明示した方がよいのではないかと。

● 事務局

検討する。

○ 委員

P. 10「評価指標①：町内各駅の利用者数」について、平成22年度から平成27年度までの増加数をもとに目標値を設定しているが、町内の人口動向はどうか。人口が減少している中で利用者数が増加していくという目標にすると厳しいのではないか。

○ 会長

利用者数より、利用率にした方がよいのではないかとということか。

○ 委員

人口が増加傾向であれば、利用者数でもよいと思うが。

● 事務局

蟹江町は今のところ人口は微増の状況である。ただし、今後減少に転じることが予測される。それを踏まえ、利用者数か利用率のどちらを用いるか検討したい。

○ 会長

町としては利用率を上げたいというものもあると思う。検討されたい。

○ 委員

P. 10以降の評価指標・数値目標を示すグラフについて、このグラフは折れ線グラフなので、例えばP. 12「評価指標⑤：交通事故件数」では平成20年度から平成29年度まで10年間の現況値があり、そこから8年後の短期、さらに5年後の中期の目標値に向けて一気に下がっていくのだが、横軸が均等であればもっとなめらかになる。誤解を招かないような折れ線グラフにすべきではないか。模式図で示すのであればよいが、折れ線グラフで示しているのだから、見る人に誤解を与えるのではないか。

また、P. 13「評価指標⑥：幹線道路の平均旅行速度」について、速度が上昇することが交通渋滞への対策や都市計画道路の整備の評価に直接つながるものなのか。P. 7に施策『C-3：生活道路等の交通安全対策』があるが、生活道路の中で道路交通の速度が上昇することはむしろ安全ではなくなるような気がする。幹線道路の平均旅行速度の評価はどう解釈すればよいのか。

○ 会長

グラフの作り方だが、横軸のメモリの間隔が評価指標によって得られているデータが異なる

のでこういう形になっており、均等ではないところもある。

また、平均旅行速度が適切かということだがどうか。

● 事務局

グラフについては、修正を検討する。

○ 会長

特に評価指標⑤は、横軸の間隔が狭い。

○ 委員

10年間かけて徐々に減少してきたものを、これからまた10年ほどかけてそれよりも大きく減少させていくということで、確かにこのグラフの結果のとおりだが、過大に評価される可能性がある。

○ 会長

例えば、グラフの横軸を5年ピッチにするなど検討されたい。

また、平均旅行速度についてはどうか。

● 事務局

平均旅行速度は、国が実施している道路交通センサスを元にしており、その調査対象路線は国道等の幹線道路である。したがって、平均旅行速度の上昇イコール生活道路の中で自動車の速度が上昇するというより、どちらかという、(都)西尾張中央道といった町内のメインとなる幹線道路に交通が集中して混雑している状況を、都市計画道路を新たに整備することにより、そちらに交通が分散し、幹線道路の平均旅行速度を上げることになる。生活道路については速度が上昇することは望ましくない、生活道路に関連する施策の実施により速度を規制し、幹線道路についてはネットワークを整備して充実させることによって速度を上昇させて円滑な移動を促進していく。

○ 会長

この評価指標には、基本的には幹線道路を走りやすくして、生活道路に通り返る車を減少させようという狙いがあるということである。採用理由として、例えば“町内の幹線道路の円滑化を図り、生活道路への抜け道交通を削減する”など、町内の幹線道路の円滑化だけでなく、円滑を図り、生活道路への通過交通の削減を測る指標として記載するなど、検討されたい。

● 事務局

検討する。

○ 委員

計画全体として、PDCA サイクルの観点で言えば、P (=Plan) と D (=Do) については説明があったが、C (=Check) と A (=Act) については触れられていない。これらは今後盛り込まれていくのか。

○ 会長

C については P. 10 以降の評価指標：数値目標がそれにあたると思うが、その後の A が無いということである。

● 事務局

次回の第 5 回協議会において、示す予定である。

○ 委員

P. 11 「評価指標③：公共交通機関の満足度」について、中期的には満足度を 41.8% まで上昇させたいということである。町全体の公共交通利用としては鉄道利用者が圧倒的に多い中で、公共交通の満足度を上昇させるための施策パッケージの各事業は町が中心となって実施・推進するものが多いが、満足度を上昇させるには鉄道事業者の協力が必要だと思う。評価指標として満足度を採用するのは適切ではないのではないか。

○ 会長

その他の評価指標にも満足度は採用されているが、目標値が割と低い。

● 事務局

満足度を採用した理由としては、都市計画マスタープラン及び緑の基本計画の改定時に町民を対象に公共交通機関の満足度について調査を行っており、調査結果をそのまま活用して満足度を測ることができるためといったこともある。実際、公共交通機関の利用促進を何で測るかというのは難しいところもあり、今回は満足度を採用している。

○ 会長

他に適切な評価指標があれば、ご提案いただけるとありがたい。

○ 委員

鉄道に関係する評価指標がありながら、満足度が低下する可能性もあるが、それでいいのかどうか判断するときに、町としては支障ないと考えるのであればよいが、そうでないのであれば、満足度がかえって足を引っ張る評価指標になりかねないのではないか。

- 会長
人間の欲はどんどん広がる。いくらあっても満足しない場合もある。
- 事務局
今回大きな事業としては駅の整備改良があり、整備により駅利用については満足度が上がるのではないかと想定している。
- 会長
逆の考え方をすると、不満をなくす、減らすという方法もある。「不満」の回答割合を減らすという観点もあるのではないかと。
- 事務局
検討する。
- 委員
10月23日に開催した地域公共交通セミナーで名古屋大学の福本客員准教授から、データの習得や、データ分析等について講演していただき、色々な指標に関する話題があった。当日の資料を愛知運輸局のホームページに掲載しているので、参考にさせていただきたい。
- 事務局
参考にする。
- 会長
P.8『C-4：歩行者・自転車通行空間の整備』について、実施主体は蟹江町とあり町道が対象となっているが、県道は対象としなくてよいのか。愛知県に協力を依頼することはないのか。
また、『C-5：防災対策の整備促進と助成』の事業概要にある「狭あい道路の拡幅に対する助成」について、具体的には何なのか。建築時のセットバック費用に対して町が助成をするのか。
- 事務局
歩行者・自転車通行空間の整備について、今回想定している対象は町道のみであるが、県道も可能性としてなくはないので、愛知県と調整したい。
- 会長
実施主体として、◎（＝中心となって実施・推進する組織）でなくても、○（＝中心となる組織と協力して取り組む組織）でもよい。県道と市町村道の交差点部分は県が整備するという

こともある。検討されたい。

● 事務局

狭あい道路の拡幅に対する助成については、セットバックに係る費用に対して助成をするものである。

○ 会長

もう少し具体的に記載した方が分かりやすいのではないかな。

● 事務局

修正する。

○ 委員

P. 11「評価指標③：公共交通機関の満足度」について、P. 10「評価指標と戦略パッケージの対応一覧」では戦略パッケージAの主たる目標ということになっているが、P. 2、P. 3のパッケージAの各事業スケジュールは、ほぼ短期での実施である。短期で実施する内容の評価としてこの目標を設定されているとすると、満足度の絶対値が高い低いという話であるのかもしれないが、上昇率が短期で年間約0.2%、中期でも同様という設定の仕方はどうなのか。大半の事業を短期で実施するので、短期的にはもう少し傾きがあって、中期的には上昇した満足度を維持していくということになるのではないかな。

○ 会長

効果が発現する時期がいつになるか測るのは難しい。今は均して平均の傾きを入れている。例えば、駅前広場の効果が発現するのは、整備完成後になる。短期のどの時点で整備が完了するかが不透明で、完了後に効果が発現するのだろうが、そこまで細かな想定で目標値の設定をしているわけではない。難しい点もあるとは思いますが、どうか。

● 事務局

駅に関しては短期で整備されることが見込まれるが、継続的に行う施策として駅への周辺自治体のバス乗り入れもあるので、それも踏まえてこのように満足度を評価指標に採用している。

○ 会長

そのような考え方を示すとよいのではないかな。効果の発現時期が想定しにくいいため、平均の増減率をここでは使用するというのを注意書きで最初に明示するなど、評価指標の設定方針を記載してはどうか。

- 事務局
検討する。
- 会長
P.6 施策『C-1：都市計画道路等の早期整備と必要性を踏まえた計画見直し』について、(都)「国道1号西線のみ「整備実施検討」という表現になっているが、これでよいのか。
- 事務局
国と調整した結果、このようになった。「整備」となるとまだそこまで見込みがないため、「整備実施検討」という表現にしている。
- 会長
“整備”と“実施”が意味合い的に重複しているようにも感じられるが、このような表現でよいのか。国と調整した結果であれば、特に問題はないと思うが。
また、P.2 施策『A-1：駅前広場の整備』について、近鉄蟹江駅は都市計画決定の駅前広場ではなく、暫定的な整備をするという理解でよいのか。
- 事務局
現在進めている事業としては鉄道事業者の協力の元、暫定的に駅前広場を整備しているが、都市計画決定された駅前広場に関しても計画が廃止されるわけではなく、今後継続的に整備の検討をしていく。
- 会長
資料にある実施スケジュール(案)は、暫定的な駅前広場の整備のみを対象としているのか。
- 事務局
その通りである。
- 会長
そういうことであれば、事業名称として明示した方がよいのではないか。
- 事務局
事業概要の説明に、括弧書きで記載している。

- 会長
具体的にはどういう整備を想定されているのか。
- 委員
現在の駅前広場が狭小なので、もう少し広場を大きくして自家用車の乗り入れができるよう町主体で整備する。資料では、その意図、改良の内容が伝わりにくい。現状を示した図がない。
- 会長
P.3 施策『A-4：円滑なタクシー利用の推進』で、近鉄が対象とされていないのは。
- 委員
従来からタクシー乗り場があるためである。一番の課題は、自家用送迎車が入るスペースが確保できないことで、西側の町道近鉄蟹江駅前線に滞留している状況である。
- 会長
現在の駅前広場の中で整備するのか。それとも広場の区域を拡大するのか。
- 委員
拡大する。
- 会長
それが分かるように、資料にもう少し図があるとよい。
- 事務局
参考資料の中に記載している図を分かりやすい内容にする。
- 委員
暫定的な拡大の内容が示されていると分かりやすい。
- 事務局
面積的には、現在の駅前広場の倍程度になる。
- 会長
将来的には現在及び拡大後の駅前広場も残るのか。

- 委員
都市計画の駅前広場で整備されるのであれば、場所は変わると思われる。
 - 会長
現在、自転車駐車場はどこにあるのか。
 - 委員
参考資料に駅前広場の図があるが、付近では現在の駅前広場の西側にある。
 - 会長
動線を考えてほしい。少し離れていると、道路を横断しなければならない。
 - 委員
現在の駅前広場の西側にある一方通行の町道近鉄蟹江駅前線を横断する必要があるが、交通量は多い。
 - 事務局
現在は、横断歩道を渡って道路を横断する形である。
 - 会長
暫定整備する際には、動線を確保し安全に横断できるようにお願いしたい。可能であれば、資料にも記載されたい。
 - 委員
P. 1 に現在改定作業中の都市計画マスタープランも目標年次が令和 12 年度であり、交通戦略の目標年次もそれにあわせるとあるが、都市マスの見直し内容と例えば交通戦略に載る都市計画道路の整備のスケジュールは同じになるのか。
 - 事務局
両計画の内容については、整合を図っていく。
- (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
3. その他

以上