

名古屋都市計画道路の変更に関する説明会 意見回答要旨  
(8・7・783号弥富駅自由通路の新規追加)

日 時： 令和3年6月30日(水)19時00分～21時00分

場 所： 弥富市役所 図書館棟3階市民ホール

弥富市出席者： 以下、9名

弥富市長、弥富副市長、総務部長、建設部長  
都市整備課長、財政課長、都市整備課(3名)

参加者： 35名

意見回答要旨

■当日回答分

NO	意見	回答
1	・自由通路整備の予算について説明が無いのはなぜか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の説明会は、都市計画の決定変更に関わるものになりますので、都市計画の位置や路線名、起終点、道路の構造についてご意見を伺うといったものが主な趣旨になります。</li> <li>・事業費については、現時点で鉄道事業者と協議の上、概算で算出した金額となっておりますが、自由通路、JRの橋上駅舎整備で約29億円、名古屋鉄道の工事に関する部分で約11億円、南北の駅前広場の用地取得、物件補償、工事費で約6億4千万円となっており、合計で約46億2,500万円を想定しております。</li> </ul>
2	・都市計画の案には、駅以外の計画のことは含まれているのか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の都市計画の変更案は、名古屋都市計画道路の変更となり、自由通路の形状等の説明のみになります。なお、JR名鉄弥富駅南側のまちづくりについて、現在、地区の方を対象に勉強会を開催し、検討を進めている状況です。</li> </ul>
3	・駅以外の全体の計画ができてから自由通路整備を進めるべきだと思いますが、どうお考えでしょうか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まず、自由通路と駅前広場の交通結節点の強化を図り、その後、JR弥富駅と近鉄弥富駅に挟まれた区域のまちづくりを検討しております。駅前のまちづくりの検討内容としては駅前広場の形、面積、位置といったことであり、地権者の御意向を反映し協議を進めております。</li> <li>・なお、自由通路の整備につきましては、以前から問題となっております東西の踏切の安全を確保するために、自由通路と北口駅前広場を整備し、南北の地域の分断を解消した上で、踏切の交通量を北口駅前広場に呼び込み、交通量を減らしたいと考えております。また、北口には、自転車駐輪場も整備する予定でございます。</li> </ul>

4	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前まちづくり案が1～3案ある中で、一番大きな面積の3案が立派な駅前整備になると思うが、どうして3案の計画で進めないのですか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現時点では、地権者の皆様に、案1、2、3と提示させていただいていますが、まだ決定事項ではございません。今年度も引き続き、地権者の皆様と協議を重ねて、話し合いながら進めてまいります。</li> <li>また、区域の中に、現状の弥富名古屋線というのが近鉄弥富駅北口まで乗り入れてくる予定になっており、この道路の取付け具合についても、皆様と協議をして決めていきたいと思っております。より効果的、効率的な利便性の高いまちづくり、コンパクトなまちづくり、地域づくりをしてまいりたいと思っております。</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>なぜ自由通路は自転車とオートバイが通れないのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当初の計画では、自転車の通行も検討しておりましたが、歩行者との接触による交通トラブル等を考慮いたしまして、歩行者専用としております。</li> <li>また、自由通路に合わせて、北口駅前広場を整備することで、交通結節としての強化がなされ、送迎車両の分散や交通手段の転換を促しまして、渋滞緩和を見込んでおります。さらに、北口駅前広場付近には、先ほどご説明いたしましたとおり、自転車駐輪場も整備する予定でございます。</li> <li>なお、自転車の通行については、覚書を締結させていただいた後、いろんな計画図をお示しており、いままで何件かご意見をいただいております。そのため、決定事項ではありませんが、今後、自転車の通行について少し検討の余地はあると考えております。</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の地域づくり計画の中で駅の位置づけと事業主体を整理することが重要だと思います。</li> <li>弥富市の都市拠点はJR弥富駅、名鉄弥富駅周辺より市役所のある辺りであり実際の計画と齟齬があるように思います。</li> <li>弥富市が事業主体となって整備するのであれば、まちづくりの観点から言って鉄道旅客需要を見込まない自由通路の需要を示していただきたいです。</li> <li>弥富市が事業主体の場合と鉄道事業者が事業主体の場合それぞれの費用を整理し、比較したうえで弥富市が事業主体となる方が良いという説明行うべきです。</li> <li>自由通路の需要を計算すべきであり、将来の人口が減少することを踏まえる必要があります。</li> <li>国の要綱によれば自治体が事業主体、鉄道事業者が事業主体になるケースがあるため、比較していただきたいです。</li> <li>弥富市が事業主体である理由を</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>桑名駅、蟹江駅の自由通路も事業主体は当該自治体であるように、弥富駅についても弥富市が事業主体となっていく事業と考えております。</li> <li>これから高齢化が進む中で高齢の方々がバリアフリーの自由通路で南側へ渡れることは大きなメリットであります。</li> <li>都市拠点は、近鉄弥富駅、JR弥富駅だけでなく市役所、海南病院といった部分を一体として指定させていただいております。海南病院については2次3次医療といった広域な病院の役割を持っており近隣市町の方が来院されるので鉄道駅が重要となってきます。</li> <li>自由通路単体の交通量は、算出しておりません。交通結節点としての評価をするときに、鉄道利用者を除いて評価するのではなくて、自由通路を単体で通る方、そして、鉄道駅を利用される方も含めて評価することとなっております。そのため、鉄道駅の利用者を含めた場合で、約6,000人となっております。</li> <li>自由通路を整備する時は、基本的に都市側がほとんど費用を負担していたという事例が今までございました。そうした中、自由通路の整備及び管理に関する要綱というのが平成21年6月にできております。しかしながら、近鉄弥富駅につきましては、それよりも以前の整備となります。また、鉄道事業者が主体となってやる通路の部分については要綱からは外れてくると想定しております。なお、平成21年6月以降に事業着手したものは要綱に</li> </ul>

	お答えしてください。	基づき費用を算出しております。
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>自由通路は1日に十数人も通らないと思うので、東西の踏切を改善すべき。そしたら歩行者だけでなく車から自転車全てが便利になります。</li> <li>46億の税金を使って数十人しか使わない自由通路を整備するのは無駄であり、訴訟になる可能性もある。何十億と弁償する覚悟があるのですか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ご意見として頂戴いたします。</li> </ul>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>以前、近鉄の弥富駅と佐古木駅と両方自由通路を造った際、負担割合は弥富市が37%だった。今回、国の負担以外弥富市の負担になるが同じ近鉄2駅を整備した町として説明が出来ないのではないのでしょうか。</li> <li>自由通路という名前が付いておるが、その違いだけで、どちらも列車が走っていない間は使えないのです。そのことを説明していただきたいです。</li> <li>弥富駅を考える会の皆さんたちが、1,500~1,600の署名を議会に出しており、考え直してほしいという意見を出した3分の2以上は駅北側の人であることを自覚していただきたいです。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が整備するのは都市計画道路であり、道路法の道路区域の設定をしますので、歩行者専用道路として整備をいたします。なお、近鉄の自由通路部分につきましては、鉄道施設です。鉄道利用者のための通路なので、始発、終電が運行しなくなったらシャッターが閉まって通れなくなります。</li> <li>近鉄の通路につきましては、近鉄が駅舎の整備と合わせてしなければならないという鉄道事業者の思いで整備されたものです。</li> <li>現在、高齢化が進み、また、お子さんを連れたベビーカーを持たれたお母様方が利用される場合においても、エレベーターを設置する必要があると思います。これは、国と地方公共団体と鉄道事業者、三位一体となって取り組む必要がございます。</li> <li>現在、46億という投資額になっておりますが、北側の広場を整備し、自由通路を造り、名鉄電車を利用される方、それからJRを利用される方、全ての市民の皆様にも、また、この駅を利用される皆様がバリアフリー化されたものとして使っていただくためには、どうしてもそのような事業が必要となってまいります。</li> </ul>
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>東南海地震が来ると言われているのに対策がある程度されていないと人が市外に転居してしまう。市民にとって安全・安心な気持ちを持つようなまちづくりをしないと、駅どころではない。駅のところに集まる人がいなくなってしまう。だから、そのために、今、自由通路を駅で造るというよりも、市民にとって安全・安心なまちづくりを先にすべきだというふうに思います。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉についても引き続き詰めてまいります。</li> <li>また、駅中地区につきましても、区画整理などを通して整備をしております。</li> <li>車新田地区については勉強会や説明会をしており、車新田地区を市街化区域に編入するというので、まちづくりの構想を持っております。</li> </ul>

10	<ul style="list-style-type: none"> <li>名鉄に乗り換えるのに別のホームを作ったら、乗り換えに不便になるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JRのホームを拡幅するものですから、名鉄の線路を振り、北側に新たに名鉄のホームを造るということです。</li> <li>現在、名鉄とJRのホームが一緒になっていますが、これで非常に乗り違いが、乗り継ぎの間違いが多いということで、名鉄としては、新たに駅を造る以上は、きちんとそういう分離をするということを名鉄からも聞いております。</li> </ul>
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームの幅が狭くエレベーターを設けられないのは鉄道事業者の怠慢のため名古屋鉄道の負担で造るという理解です。</li> <li>ホームの幅を拡張できるスペースがあると思うのですが、鉄道事業者はどのように考えているのですか。</li> <li>名鉄からJRに乗り換える方、近鉄からの利用者の方、駅南側の利用者の方に関しては階段の上り下りがあり、メリットが何もないと思います。単に鉄道会社、事業者の精算分離を市が我々の税金を使って後押しするように感じられるがいかがなものですか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>弥富市としても橋上駅舎化なしで自由通路のみの配置、整備を検討していましたが概略設計の中で都市計画決定の位置や施工の条件から現在の位置に決定しました。</li> <li>決定された位置で、自由通路の脚を下ろすとJR駅舎に支障が出るため、まず地上駅の再建を検討しました。しかし、前面が県道であること等により再建場所がなく、橋上駅舎となっております。また、橋上駅舎化によってエレベーターの設置をしますが、設置にはホーム幅4～5mに対して、3～4mの幅を要します。また、旅客の動線の確保、作業ヤード等を考慮した上で、現在の計画となっております。</li> </ul>

■後日回答分

<p>1</p>	<p>・計画の妥当性を市民が判断するためにも、事業の費用対効果とその整備効果の検証方法を説明してほしい。市が立てる目標に達しなかった場合についても説明してください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の費用対効果(B/C)は、国土交通省が取り纏めた事業評価の手引きに基づき、CVM法を採用して1.7という数値で事前評価しています。CVM法は、アンケートにより市民の事業に対する仮想的な負担額等による支払意思額を把握し、事業の便益額を算出するものであり、まちの質の向上等に係る総合的な事業を一括して評価することができる手法とされています。</li> <li>・事後評価につきましても、市民を対象としたアンケートを実施して、施設利用のしやすさの満足度等といった指標をもって、検証する予定にしています。</li> <li>・計画に位置付ける目標に対しては、定期的に調査・分析及び評価を行います。必要に応じて、見直しを行う場合があります。</li> </ul>
<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今日の説明会で賛成者がいない中、スケジュール通り進めていく予定なのか。議会の承認だけで決定し、市民の意見が反映されていない様に感じるため、市民が納得するまで計画を止める考えはありますか。</li> <li>・次の説明会の予定と、市民と合意を図る方法について教えてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会の参加者の中には、当事業に賛成いただいている方もお見えでした。市民の意見としましては、第2次総合計画策定時に市民アンケートを実施しております。また、都市計画マスタープランや、まち・ひと・しごと創生総合戦略などの各種計画策定時にも市民アンケートを実施しており、「駅や市役所周辺の整備」「公共交通機関の利便さ」などを求める御意見が多数寄せられており、事業スケジュールを変更する予定はございません。</li> <li>・住民説明会の意図として、今回変更する名古屋都市計画道路の変更内容に対する市民の意見や考え方を述べていただく機会を確保したものであるため、事業スケジュールを変更する予定はございません。次の説明会の予定としては、区長および区長補助員を対象に、各小学校区の単位で意見交換会を開催いたします。</li> </ul>
<p>3</p>	<p>・なぜ踏切の拡幅をしないのか教えてください。また、自由通路整備の後に拡幅を行う場合、いつ行うのか教えてください。踏切の拡幅と自由通路整備の関係性(拡幅が自由通路に与える影響、整備優先度の考え方)について説明してください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切拡幅は、平成20年頃に検討した経緯がありますが、通過交通の安全確保のために踏切前後の一定区間の道路整備(歩道設置等)や他の踏切を閉鎖することなどが必要となります。そのため、土地所有者を含めた住民の合意形成や権利調整が必要となり、多くの時間がかかるなど、不確定な要素が多く、事業着手までに時間を要することが想定されます。そこで、踏切改良促進法の踏切対策の一つに位置付けられた自由通路整備を実施し、早期に事業効果を発現させ、安全性・利便性の高い交通結節点を形成し、快適な駅前空間の整備を図ります。</li> <li>・踏切拡幅事業につきましては、道路管理者および鉄道事業者で構成する法定協議会を立ち上げ、その中で施工方法を含めたスケジュール等を検討していく予定にしています。</li> </ul>

4	<p>・「自由通路整備の必要性」「負担額の妥当性」について市民アンケートを実施していると思うので、その結果を教えてください。</p>	<p>・別途、市ホームページで公表させていただきます。</p>
5	<p>・自由通路の整備後に弥富市の人口が増加する想定で説明されていると思うが、市外の人に移転してくる根拠を教えてください。</p>	<p>・本市においても人口減少が現実のものとなってきており、令和2年国勢調査の速報値において43,001人となっており、5年間で268人減少しております。令和元年の人口移動について、20歳代は転入超過となっておりますが、一方で、子育て世帯の転出が多くあると考えられます。本市は名古屋市のベッドタウンとしての性格が強く、過半数の人が市外で働いており、そのうち4割強の人が名古屋市で働いている状況です。</p> <p>このようなことから、子育て世代や若年層の転出の抑制と移住・定住の促進を図るための各種施策が必要となってきますが、一方で長い期間も要しますので早い段階での対応が不可欠です。</p> <p>それらの対策の1つとして、自由通路整備と併せて推進している弥富駅周辺のまちづくりの中で、ひとが集い・交流できる空間を整備することで、面的な賑わいが生まれ、まちの魅力が創出されると考えています。</p> <p>また、駅からの徒歩圏にあるエリアにおいては、立地ポテンシャルを活かし、土地区画整理事業を基本とした土地利用を検討しています。</p>