

## 名古屋都市計画道路の変更(案)に関する意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解

都市計画の種類及び名称

名古屋都市計画道路の変更(弥富市決定)

### 【実施概要】

	縦覧期間・場所	意見書の数
都市計画案の公告・縦覧・意見書の提出	令和3年9月 7日(火)から 令和3年9月21日(火)まで  弥富市役所建設部都市整備課	139 通 (138 名) (184 件)

意見書の主旨	件数
1. 都市計画決定に関する意見	
1-1 理由書に関する事	1件
1-2 手続きに関する事	4件
2. その他	
2-1 自由通路の整備に関する事 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業主体や駅舎整備に関する事</li> <li>・事業の必要性に関する事</li> <li>・整備構想に関する事</li> <li>・費用対効果(B/C)に関する事</li> <li>・自由通路の利用者数に関する事</li> <li>・事業費に関する事</li> <li>・バリアフリーに関する事</li> <li>・自転車通行に関する事</li> </ul>	112件
2-2 まちづくりに関する事	4件
2-3 他事業に関する事	40件
2-4 渋滞緩和に関する事	23件

【意見書の要旨と都市計画決定権者の見解】

意見書の要旨		都市計画決定権者の見解
1. 都市計画決定に関する意見		
1-1 (1件)	<p><b>理由書に関すること</b></p> <p>「JR・名鉄弥富駅周辺を商業・医療・福祉等の拠点に位置付けているもののJR関西線・名鉄尾西線により南北に地域が分断され、その連携が必要である、さらには駅周辺の交通安全の確保が必要であること、バリアフリー化を図るためにも駅南北を結ぶ弥富駅自由通路が必要である。」との主旨の理由を示しているが、果たしてその理由は根拠があるのか、疑問である。</p>	<p>当事業の目的として、</p> <p>①JR関西本線および名鉄尾西線の鉄道により分断されている南北地区の連携強化                  ②東西の踏切道を通行する歩行者・自転車の安全確保                  ③高齢者・障がい者などの利便性を高めるバリアフリーに配慮した交通結節点の整備</p> <p>の3つを掲げており、今後到来する少子高齢化に対応すべく、都市の機能が集約されたコンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づいた駅周辺地区の交通結節点の強化を図る必要があります。</p> <p>弥富市都市計画マスタープランの中で、近鉄弥富駅、JR名鉄弥富駅だけでなく市役所、海南病院周辺を一体的に「都市拠点」として位置付けております。その中でも、JR名鉄弥富駅の北側地区につきましては、全体構想で「都市機能集積ゾーン」として位置付け、「市民生活に必要となる多様な機能が集積し、利便性が高く、本市の顔となるゾーン」を目指しております。</p> <p>また、弥富市都市計画マスタープランを始めとする各種計画の策定時の市民アンケートにおいて、「駅や市役所周辺の整備」や「公共交通機関の利便さ」に関する意見が多く寄せられており、市としても積年の課題であった鉄道による南北地区の分断や東西踏切の錯綜、駅前の賑わい創出といった問題を解決するため、当事業を推進しています。</p> <p>JR名鉄弥富駅周辺道路及び踏切道の拡幅については、県道や市道と踏切との位置関係に交通安全上の課題があり、課題解消には面的な整備を行う必要があるため、事業を実施するには相当な期間と事業費が必要となります。そこで、踏切対策の一つとして、整備効果の発現が早く期待できる当事業を実施し、駅周辺のバリアフリー化を図りながら、安全性・利便性の高い駅前空間の形成を推進します。</p>
1-2 (4件)	<p><b>手続きに関すること</b></p> <p>・住民への説明の徹底、合意形成が図られていない。現在の進め方は、説明を求めているだけの反対でもない住民意見をも無視して、計画者が進めたいように感覚値と先送り建てられた計画になっています。</p> <p>・本当に弥富市民の多数が必要としているのか、アンケートまたは住民投票にて確認して頂きたいです。</p>	<p>今回の名古屋都市計画道路の変更については、都市計画法の手続きに則り、これまで進めてまいりました。また、当事業については、広報やとみや市ホームページで情報を発信しており、市議会の中でも、その都度、説明をしております。</p> <p>住民投票については、これまでに各種まちづくり計画に伴い、実施しました市民アンケートにより駅周辺の問題点や課題を把握した上で、市の重点施策として進めるものであるため、住民投票により自由通路事業の実施を決めることは考えておりません。</p> <p>今回、いただきましたご意見については、今後の計画案の進め方の参考とさせていただきます。</p>

意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
2. その他	
<p>2-1 (112件)</p> <p><b>自由通路の整備に関すること</b></p> <p>&lt;事業主体や駅舎整備に関すること&gt;(12件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用負担からしても鉄道事業者がなぜ事業主体ではないのか。</li> <li>・JR 名鉄弥富駅の改修工事に、なぜ弥富市が関わるのか。</li> <li>・近鉄橋上駅が24億円で建設され金額15億円、当時の町が9億円負担したことを考えると行政の公平さも根本から問われる。</li> <li>・バリアフリーを主張しているが、一般の利用に供することを前提とする施設であれば、その施設の管理主体が主たる責任を果たすのが当然であり、駅施設であれば鉄道事業者が主たる責任を負うのは当然である。今回の自由通路整備に関しては、駅施設としての自由通路を鉄道事業者が事業主体となって整備することはあるとしても、弥富市が市道として計画する根拠はない。</li> <li>・なぜ駅を改修するのか。</li> <li>・現状のJR・名鉄弥富駅だけをリニューアルするだけの無意味な計画となっている。</li> <li>・JR と名鉄の駅を新しくするために、主体は JR、名鉄の事業なのに、弥富市が一部自由通路を加えてもらうために、28 億円も投資して造るのは、おかしい。</li> </ul>	<p>今回の自由通路整備は、道路法による道路を整備するものであり、国の都市・地域整備局、道路局、鉄道局により策定された「自由通路の整備及び管理に関する要綱」にも、市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備管理する自由通路の事業主体は、都市基盤事業者である国、県、市町村と定められております。</p> <p>また、当事業の目的は、駅施設を改修することではなく、市が事業主体となり自由通路及び北口駅前広場を整備することにより、鉄道による南北地区の分断、東西にある踏切道の安全確保、駅周辺のバリアフリー化を目的に事業を進めております。</p> <p>なお、自由通路を整備するためには、JRの現駅舎等が支障となり、現在のJR用地内では、地平駅を再建することができないため、橋上駅舎化をするものです。これは、自由通路整備に伴い支障となる駅舎を、既存の施設の機能を維持回復させるための補償であり、補償方法は、国により策定された「自由通路の整備及び管理に関する要綱」及び「公共補償基準要綱」に基づき補償するものです。</p> <p>一方、近鉄弥富駅の橋上駅舎化事業は、鉄道施設である駅舎の整備工事であり、通路部分も近鉄の駅施設となり、道路ではなく、事業主体は鉄道事業者となるため、当事業とは大きく異なります。さらに、市が補助した約9億円には南口駅前広場やアクセス路に係る費用は一切含まれておりませんが、現在公表されております当事業の総事業費には、北口駅前広場や南口交通広場の費用が含まれております。</p>

意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
<p>&lt;事業の必要性に関すること&gt;(20件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR名鉄の自由通路は誰のためにつくるのか。</li> <li>・自由通路がほんとうに優先順位が高いのですか？</li> <li>・公共事業は全くの効用なし。不必要。しかも借入で賄うのは、とんでもない馬鹿な事業と言わざるを得ない。5年後の工事完成時には、人口減少により駅周辺はより一層衰退しているでしょう。その時に駅が完成しても乗降客数・自由通路だけの利用者数ともに想定数字より更に減少しているでしょう。その時に借金だけは残り誰がこんなものを造ったんだと非難の声が大きくなると思います。</li> <li>・私の理解している(伝えられている)改善案は、それ程効果があるとは思われません。</li> <li>・北側に出入口をつくるのはよいが、わざわざ自由通路をつくる必要性は感じない。</li> <li>・弥富市民にとって、何の利点があるのでしょうか。</li> <li>・人口減少の対策となるのか。</li> <li>・自転車や徒歩の利用道路に固執する理由は何ですか。</li> <li>・一部の利用者のための自由通路事業に反対である。</li> <li>・今作るのは反対である。</li> <li>・弥富市にそんな物は必要ありません。</li> <li>・市民の多数が賛成しない事業計画の中止を求めます。</li> <li>・JR名鉄に45億円の税金をプレゼントする自由通路計画は許せません。</li> <li>・この計画の前に市民の方のためになる事やこの町に住みたい気持ちになるように行政の方向を考えてほしいです。</li> </ul>	<p>当事業につきましては、市の最上位計画である弥富市総合計画や、まちづくりの基本方針である弥富市都市計画マスタープランの中で、重点施策に位置付けられ、弥富駅周辺地区が市の玄関口に相応しい空間となるように、バリアフリー化を図りながら、安全性・利便性の高い駅前空間の形成を推進していく必要があると考えております。</p> <p>また、当事業と併せ、弥富駅周辺のまちづくりを推進することにより、少子高齢化社会に対応した「歩いて暮らせる利便性の高いまち」、そして「人が集い・交流する賑わいあふれる空間」を形成してまいります。</p>

意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
<p>&lt;整備構想に関する事&gt;(9件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの地域づくりや将来の具体的な計画を見ても駅を挟んで多数の往来者を格段に増大させるような具体的な計画と可能性はあるわけでもないことは明らかである。</li> <li>・都市計画によると北口駅広場まで「中央通路」があるが、とても現実的とは思えず、先行して中途半端な自由通路を行っても将来的に無駄になると思う。</li> </ul>	<p>人口減少や高齢化が進行する状況の中で、日常生活に必要な生活サービスや地域コミュニティを維持していくには、人口密度の維持、公共交通によるネットワークの確保を図る必要があります。都市の機能が集約された利便性の高いまちを目指すためには、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づいた集約型都市構造の構築に向けた取り組みが求められており、都市拠点と位置付けられている駅周辺地区の交通結節点の強化を図る必要があります。</p> <p>また、当事業と併せ、弥富駅周辺のまちづくりを推進することにより、少子高齢化社会に対応した「歩いて暮らせる利便性の高いまち」、そして「人が集い・交流する賑わいあふれる空間」を目指したまちづくりを進め、市の魅力向上に繋げてまいります。</p> <p>なお、ご意見いただきました中央通線は、今回、都市計画決定いたします弥富駅自由通路と繋がる路線であり、昭和48年に愛知県によって計画決定がなされています。当初決定時は、高度経済成長期で、人口の増加や交通量の増大に併せた計画でありましたが、約50年の年月が経過した現在においては、人口減少・超高齢化社会が到来している社会経済情勢の変化に合わせた都市計画道路の見直しの検討を進めてまいります。</p>
<p>&lt;費用対効果(B/Cに関する事)&gt;(11件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用対効果の「1.7」という数字は、どれほどの意味をもつのか。</li> <li>・費用対効果は得られるのか。</li> <li>・費用対効果が低い事業に多額の税金を使うべきでない。</li> <li>・自由通路利用者数が300名と答弁あるように、自転車も使えない通路は利用者予想は少なく、巨額な税金を使う意味がない。</li> <li>・昨年11月に行った1000人の市民に対するアンケートの回答者53%が「この事業は必要ない、市が負担すべきでない、関心がない」と表明しているので計画の中止を求める。</li> <li>・利用者に対する費用対効果が全く理解できません。</li> </ul>	<p>当事業においては、社会資本総合整備計画の策定に必要な費用便益を算出しており、その指標となるB/Cは1.7となっています。費用便益の指標となるB/Cとは、便益(B:ベネフィット)と費用(C:コスト)の比を考えるものであり、この数値が1.0を上回れば、その事業は有効なものであると判断します。</p> <p>また、公共事業実施による効果を便益として計測する手法の中でも、交通結節点機能の向上について地域特性及び市民意向(アンケート)を踏まえて効果検証ができる仮想的市場評価法(CVM:Contingent Valuation Method)が最適であるとし、採用をしております。これはアンケート調査を用いて市民に支払い意思額等を尋ねることで、市場で取引されていない効果の価値を計測する手法で、自由通路及び橋上駅舎並びに駅前広場整備費用を対象にしております。</p> <p>なお、アンケート調査の中で「整備・維持管理のために、仮にあなたの世帯に負担金を求めた場合はいくらまで負担してもよいと考えますか」という設問の回答として、0円と回答された方が53%でした。しかしながら、そのすべての方が事業の必要性を否定しているわけではありません。</p>



意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
<p>&lt;自由通路の利用者数に関する事&gt;(46件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅を挟んで駅乗降客以外の南北の歩行者往來の利便性を図るなら、近鉄弥富駅整備の先例にならって整備(鉄道側が事業主体、市は応分を負担)すれば十分である。6,000人の自由通路利用者のうちわずか300人しか利用しないと見込まれる自由通路を、市道として計画することは行政としてあり得ない選択である。300人の自由通路の利用者のために、弥富市28億円国17億円の税金をつかうなど許されないことです。</li> <li>・名鉄JRの負担が1.1億円で、往復300人のために税金を投入する計画など許されない。</li> </ul>	<p>自由通路の推定通行者数は鉄道利用者(約5,700人)と鉄道利用者以外(約300人)を合わせ約6,000人と想定しております。また、都市計画事業となる当事業で、交通結節機能が強化されることにより、周辺道路の負荷軽減効果や駅利用者を含む歩行者の利便性向上を見込むことになります。そのため、駅利用者を含めた人数で評価する必要があり、300人という推計値だけをもって事業を評価することはありません。</p>
<p>&lt;事業費に関する事&gt;(8件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー化自体は賛成ですが、46億円のお金をかけて、28億円を市が負担するに値する事業ではないと思うので反対である。</li> <li>・JR・名鉄弥富駅の南北をつなぐ自由通路(横断歩道橋)の事業を弥富の税金を使ってする事は本当意味あることとは思えません。</li> <li>・市民300人の乗降のための巨額費用は「必要経費」なのか。</li> <li>・費用が高すぎる。</li> <li>・いくら税金が使われるか。</li> <li>・設計内容は鉄道事業者の言いなりではないか。不透明で効果が薄い。</li> <li>・28億円もの市税をつぎ込むと伺っているが市庁舎を借金で建設したばかりなのにどこにそんなお金があるのか。</li> <li>・利用度が少ない名鉄とJRに駅自由通路を整備する多額の税金を使用する意味が分かりません。</li> </ul>	<p>費用負担につきましては、平成21年6月に国の都市・整備局、道路局、鉄道局により策定された「自由通路の整備及び管理に関する要綱」にも、市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路の事業主体は、都市基盤事業者である国、県、市町村と定められており、要綱に基づいて費用負担を算出しております。</p> <p>また、鉄道委託工事である、JR・名鉄弥富駅自由通路及び橋上駅舎化事業につきましては「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底に関する申し合わせ」に従い、鉄道事業者から関係書類の提出を受け、検証し、不明な点につきましては各鉄道事業者を確認しながら、公共事業としての事業の透明性を確保していきたいと考えております。</p> <p>なお、今年度策定した中期財政計画においても、当事業の必要経費を盛り込んでおり、今後も適正に財政運営を行ってまいります。</p>

意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
<p>&lt;バリアフリーに関する事&gt;(4件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今の駅舎はお年寄りやベビーカーを使用している人達にはとても不便だと思う。</li> <li>・バリアフリーに関して団体からの意見は取入れたのか。</li> <li>・JR側にエスカレーター、エレベーターの設置をするだけでいい。</li> <li>・エレベーターがない。</li> </ul>	<p>弥富駅周辺地区は鉄道により地域が分断されており、地域間の移動には狭小な踏切や交差形態の悪い交差点など危険が伴っております。このような現状・課題を踏まえ、早期に効果が発現できる自由通路及び駅前広場整備を実施することにより、鉄道駅を中心とした交通結節点の強化を図り、少子高齢化社会に対応した「歩いて暮らせる利便性の高いまち」、そして「人が集い・交流する賑わいあふれる空間」を目指したまちづくりを進め、市の魅力向上に繋げてまいります。</p> <p>自由通路の幅員については、車いす利用者および歩行者が安全かつ快適に通行できる空間を確保し、高低差移動には、階段ではなく、エレベーターを利用することができます。また、自由通路整備に併せ、駅構内の施設もバリアフリー化が図られる予定になっています。</p>
<p>&lt;自転車通行に関する事&gt;(2件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路とは言え、車はおろか自転車も通行できない。</li> <li>・市道なのに自転車が通れないのは全く意味がない。</li> </ul>	<p>当事業で交通結節機能の強化を図ることにより、駅北側からのアクセスを可能とし、近鉄弥富駅を含む弥富駅利用者、送迎車両を弥富駅北口広場へ誘導し、JR・名鉄弥富駅の東西踏切道の自動車、自転車、歩行者の横断交通量を減少させ、踏切道の安全を確保します。また、北口駅前広場に近接した駐輪場の整備も予定しており、自転車利用者におきましても、利便性が向上すると考えております。</p> <p>なお、自由通路内の自転車通行（手押し通行）につきましては、これまでも多数ご意見をいただいております。今後、検討させていただきます。</p>



意見書の要旨		都市計画決定権者の見解
2-2 (4件)	<p><b>まちづくりに関すること</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前賑わい造出するという点で言えばあまりにも計画が杜撰である。まずハードありき、ソフトの面、即ちきっちりした市街地整備計画すら市民に具体的に提示されていない。ハードの整備をすれば賑わいは確保されるといった安易な考え方が見え見えである。もう一度計画の原点に立ち返り見直しが必要である。</li> <li>・駅前賑わい創設の予定がないまま、自由通路を造るのは、順序が逆である。</li> <li>・駅の整備は区画整理事業としてやるべき。近鉄 JR 名鉄の一体駅として駅付近の総合開発をすべきである。</li> <li>・自由通路を作ることにより、賑わいを作り出すことができているようですが、それは詭弁だ。賑わいを作り出したいというのであれば、JR南側への道路整備が必要なのではないのでしょうか。</li> </ul>	<p>当事業の目的として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① J R 関西本線および名鉄尾西線の鉄道により分断されている南北地区の連携強化</li> <li>② 東西の踏切道を通行する歩行者・自転車の安全確保</li> <li>③ 高齢者・障がい者などの利便性を高めるバリアフリーに配慮した交通結節点の整備</li> </ul> <p>の3つを掲げており、今後到来する少子高齢化に対応すべく、都市の機能が集約されたコンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づいた駅周辺地区の交通結節点の強化を図る必要があります。</p> <p>また、当事業を起爆剤として、土地区画整理事業や再開発事業を念頭にした一体的な駅周辺まちづくりの取り組みを実施し、人が集い交流できる空間を整備することで賑わいが生まれ、まちの玄関口として、魅力あるしっかりとしたまちを維持・形成していくことが必要であると考えております。</p>
2-3 (40件)	<p><b>他事業に関すること</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当事業より、下記の事業に税金を使ってほしい。</li> <li>①道路の整備(道路の拡幅、弥富駅中央駅前広場の整備)</li> <li>②コロナ対策(給付金など)</li> <li>③下水道整備</li> <li>④子育て、教育支援、児童館の建設</li> <li>⑤高潮・津波・地震・大型台風などへの対策や津波避難タワーの建設など防災対策</li> <li>⑥高齢化対策</li> <li>⑦医療・福祉支援</li> <li>⑧公園整備</li> <li>⑨空家対策</li> <li>⑩経済支援</li> </ul>	<p>当事業につきましては、市の最上位計画である弥富市総合計画や、まちづくりの基本方針である弥富市都市計画マスタープランの中で、重点施策に位置付けられており、弥富駅周辺地区が市の玄関口に相応しい空間となるように、バリアフリー化を図りながら、安全性・利便性の高い駅前空間の形成を推進していく必要があると考えております。</p> <p>なお、当事業は他事業を中止・縮小して、進めるものではありません。</p> <p>今回いただきましたご意見については、各種まちづくり計画策定の参考とさせていただきます。</p>

意見書の要旨		都市計画決定権者の見解
2 - 4 (23 件)	<p><b>渋滞緩和に関すること</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR駅東西の3踏切が国の危険な全国の93カ所として指定されているため、当事業より東西踏切を先に広げてほしい。</li> <li>・自動車も含めた渋滞緩和対策を含めた歩車分離道設置の計画変更案などは、議会での検討に挙がらなかったのか。</li> <li>・自由通路整備だけでは渋滞緩和にならないので、踏切拡張が必要だと思うが、なぜできないのか。</li> <li>・先ず大事なことは歩行者のみならず、自転車、車通行など総合的に捉えて判断すべきである。</li> <li>・南北の通行確保・利便性向上という点でいえば、例えば地下道設置など安価で目的達成できる方法があるのではないか。</li> </ul>	<p>J R ・名鉄弥富駅周辺は、県道や市道と踏切との位置関係が交通安全上の課題であり、市議会でも駅周辺整備について様々な意見をいただいておりますが、駅周辺道路及び踏切道の拡幅には、面的な整備を行う必要があるため、事業実施には相当な期間と事業費が必要となります。そこで、踏切対策の一つとして、整備効果の発現が早く期待できる当事業を実施し、駅周辺のバリアフリー化を図りながら、安全性・利便性の高い駅前空間の形成を推進します。</p> <p>また、当事業で交通結節機能の強化を図ることにより、駅北側からのアクセスを可能とし、近鉄弥富駅を含む駅利用者、送迎車両を弥富駅北口広場へ誘導し、J R ・名鉄弥富駅の東西踏切道の自動車、自転車、歩行者の横断交通量を減少させ、踏切道の安全を確保します。また、北口駅前広場に近接した駐輪場の整備も予定しており、自転車利用者におきましても、利便性が向上すると考えております。</p> <p>なお、東西の3つの踏切につきましては、将来的に踏切道の拡幅を実現させるために、鉄道事業者と協議を重ねた結果、令和3年4月の踏切改良促進法の改正に合わせて、国土交通省から「改良すべき踏切道」の指定を受けております。そのため、踏切拡幅につきましても実施に向けて、引き続き、検討を進めてまいります。</p>