

## パブリックコメントの意見に対する回答

### 【結果公表】

弥富市バリアフリー基本構想(案)に関するパブリックコメントの実施結果については、以下のとおりです。

案件名	弥富市バリアフリー基本構想(案)		
募集期間	令和3年12月17日(金曜日)から令和4年1月17日(月曜日)まで		
担当課	建設部 都市整備課		
募集結果の概要	弥富市バリアフリー基本構想(案)に対する意見を募集した結果、5人の方から計12件の意見が提出されました。		
意見提出数	持 参	2人	2件
	郵 送	0人	0件
	ファクシミリ	1人	1件
	電子メール	2人	9件
	合 計	5人	12件

### ■提出されたご意見等と市の考え方

No.	該当ページ	ご意見・ご提言の概要	回 答
1	P1	<p>ページの内容と、2021年6月の改正踏切道改良促進法の改良すべき踏切道第一弾で指定されているJR・名鉄弥富駅の東西踏切について「自由通路」ではなく「歩道」を優先設置すること。</p> <p>この歩道設置により、小中高生はじめ地元市民の「心のバリアフリー」がすすめられる実践として評価されます。これが更なる障がい者をはじめとするバリアフリーの促進になると考えます。</p> <p>具体的内容費用について自由通路案と踏切改良歩道設置案との検討され直されたい。</p>	<p>踏切道の拡幅には、駅周辺道路及び踏切前後の歩道設置が必要となり、線的な整備ではなく面的な整備の実施が必要となります。そのため、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期に期待できる自由通路整備を実施し、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たいと考えております。</p> <p>なお、東西の3つの踏切については、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。しかしながら、踏切を拡幅しても、バリアフリー化が図られた生活関連経路に位置付けることはできないため、完全なバリアフリー化を図るためにも自由通路を整備するものであります。</p>

No.	該当ページ	ご意見・ご提言の概要	回答
2	P1	<p>JR・名鉄弥富駅の東西にある踏切道が危険な状態は、数十年前から継続しています。当該踏切道は、国土交通省により全国93カ所の危険な踏切の1つ指定されています。この課題は、バリアフリー対策ではないと思います。バリアフリー基本構想にあげる迄もなく、早急に対処すべきだと思います。事故が起きてからでは遅いからです。</p> <p>このバリアフリー基本構想策定の必要性の内容は、弥富駅周辺エリアだけを行うようにしか読み取れません。基本構想なのであるから、市全体を視野に入れた記載内容でないといけないと思う。</p> <p>また、本章最後のセンテンス(「バリアフリー基本構想策定を進める上でのヒアリング調査等を行う必要性があります」)は、構想策定の必要性ではなく、構想を作成する前に実施すべきことであり、まずは調査を実施して市民の意見・要望等を基本構想に反映すべきと考えます。</p> <p>さらに、駅周辺が市の玄関口にふさわしい整備について記載、これもバリアフリーではなく利便性の向上と思います。市が行うべきバリアフリー施策は必要と思いますが、それ以上のものは別に検討すればよい事であり、「バリアフリー基本構想の必要性」に記載する必要はないと思います。</p>	<p>東西の3つの踏切については、No.1でも回答しましたように、踏切拡幅の実施に向けて、引き続き、検討を進めてまいります。</p> <p>本基本構想は、バリアフリー法の規定に従い、市域全体を対象とした上で、弥富駅周辺地区を重点整備地区に指定しております。なお、「バリアフリー基本構想策定の必要性」につきましては、ご意見頂きましたとおり市全体を視野に入れた表現を追記させていただきます。</p> <p>また、バリアフリー基本構想策定を進める上でヒアリング調査等を行う必要があると考えており、実際に基本構想策定にあたっては、ヒアリング調査やアンケート調査等を実施し、市民の意見・要望等を基本構想に反映させて頂いております。</p> <p>さらに、各種計画の位置付けや生活関連施設などの利用状況を鑑みると、本市の玄関口は弥富駅である考えられることから、玄関口としてふさわしい整備について記載しており、バリアフリーの向上が求められていると考えております。このようなことから「バリアフリー基本構想の必要性」に記載させて頂いております。</p>
3	P6	<p>「弥富市都市計画マスタープラン・弥富市立地適正化計画」及び「主な関連計画」から「弥富市バリアフリー基本構想」へ矢印(橙色)が向いています。本来、矢印の向きが逆ではないかと思えます。特に主な関連計画に対して。</p> <p>すなわち、先ずバリアフリーの基本構想があって、それを個別の計画に反映させるのが自然だと思います(既に策定された個別の計画があるなら、それらを改訂して実行すればよい)。</p>	<p>弥富市都市計画マスタープラン及び弥富市立地適正化計画は、まちづくりの基本方針であり、都市の将来像を示すものであるため、このような位置関係とさせて頂いております。</p> <p>なお、主な関連計画との関連性はバリアフリー基本構想と整合・連携を図っていく必要がありますので、矢印を相互矢印(⇔)に変更させていただきます。</p>
4	P25	<p>名鉄弥富駅及びJR弥富駅共に乗客数は増加傾向と記載されています。</p> <p>しかし、同ページ記載のトレンドグラフでは、JRが平成29年と比べ平成30年は減少、名鉄が適当な数値の為に評価不能。将来の人口推計が減少している事から将来的には”増加傾向ではなく減少傾向”と分析すべきです。</p> <p>なお、名鉄の乗降客数は、JRや近鉄と同等精度の数字を掲載して下さい。</p>	<p>ご指摘頂きましたように乗降客数に関する文章について修正させていただきます。</p> <p>なお、掲載している名鉄尾西線弥富駅の乗降者数は、愛知県都市計画現況調査の資料に基づき、4000(人/日)としており、各種主要計画においても、こちらの4000人/日という数値を採用しているため、本数値とさせていただきます。</p>

No.	該当ページ	ご意見・ご提言の概要	回答
5	P27	<p>「平成26年度と比較して約20%程度増加」とありますが、期間を長くすれば数値が大きくなるので、CAGR(年平均増加率)で評価すべきと思います。</p> <p>CAGRだと全ルートで約3.8%の増加、北部ルート約8%の増加、東部ルート約7%の増加、南部ルート約0.2%の減少となります。</p> <p>このようなデータを掲載するのであれば、増加や減少(特に増加率の高い北部と東部)の要因分析結果も掲載して頂きたい。</p>	<p>今回は弥富市全体でのコミュニティバス(きんちゃんバス)利用者数の動向を把握するための記述であり案のままとさせていただきます。頂きましたご意見につきましては、今後の事務の参考にさせていただきます。</p>
6	P46	<p>弥富市都市計画マスタープランは平成31年に策定された計画のようですが、JR・名鉄弥富駅の東西にある踏切道が令和3年4月に国土交通省より”改良すべき危険な踏切道”に指定されました。これは喫緊の重要課題であり、弥富市都市計画マスタープランの「<b>■分野別方針／道路・交通の方針／歩行空間・自転車道の充実</b>」に「JR・名鉄弥富駅の東西にある踏切道」を追加変更するなどして至急対処すべきと思います。</p>	<p>弥富市都市計画マスタープランは本計画の上位計画であるため、そのような記載はできません。頂きましたご意見は今後の改訂の際の参考にさせていただきます。</p> <p>なお、JR・名鉄弥富駅の東西踏切については、拡幅に向けて関係各所と協議を進めてまいります。</p>
7	P29	<p>「にぎわいを創出する弥富駅」とありますが、駅を整備するだけで賑わいが生まれるとは思いません。</p> <p>賑わいを創出するには、駅周辺の整備より、生活しやすい住環境や福祉等を充実させ、人口を増やす為の大きな施策・方針を計画立案すべきと考えます。ただでさえ、海拔0m 地帯という負のイメージがある弥富市、それを上回るような素敵な街づくりのビジョンを示して欲しい。</p> <p>余談ですが、近代的な橋上駅舎よりノスタルジックな木造地上駅舎も魅力を感じます。JR弥富駅は地上駅で最も低い駅でもあります。橋上化するとこの称号も無くなるのでは。以前、JR弥富駅上りホーム上には「地上で日本一低い駅」の看板がありましたが今は消されています。市の宣伝としてでも復活して欲しいものです。</p>	<p>ご指摘の通り、駅を整備するだけでは賑わいは生じないと考えており、人口減少や高齢化が進行するなか、持続可能な行政経営を行うために、今後のまちづくりにおいてはコンパクトな市街地の維持・形成が求められています。それらを踏まえ、弥富市の各種主要計画では弥富駅周辺エリアを都市拠点に位置付け、公共交通の利便性向上や、まちの賑わい空間の拡充ならびに駅周辺地区のバリアフリー化の実施を掲げて、魅力あるまちづくりを推進していきます。</p>

No.	該当ページ	ご意見・ご提言の概要	回答
8	P54	<p>第3章のアンケート結果からは、「JR橋上駅舎化及び名鉄地上駅舎化整備」の要望は皆無のように読み取れます。JR及び名鉄が自ら行うのであれば構いませんが、市が行うのは民意と異なると思います。</p> <p>そもそも、自由通路や駅橋上化、北口広場がバリアフリー基本構想に含まれる事自体が奇異に感じます。</p> <p>JR・名鉄が自らの事業として北口に改札を設置して頂くのは、北部地区の利用者にメリットであり、市が北口広場を整備することは良いと思います。新規整備事業はバリアフリーが法令で定められているので、バリアフリー基本構想に記載する必要はないと思います。</p> <p>自由通路については、必要なら駅舎とは関係なく歩道橋のように設置すれば良いと思いますが、何よりJR・名鉄弥富駅東西踏切(特に西側)の改修が最優先だと思います。</p>	<p>P63の「弥富駅周辺で移動する際に、不便や支障を感じる事」において、「鉄道で南北に分断されている」(16.2%)、「踏切の横断が怖い」(26.3%)となっており、南北横断に係る事業が必要と考えております。</p> <p>また、自由通路や駅前広場は交通結節機能を有しており、これらの整備することは移動円滑化の促進につながる事業であるため、バリアフリー基本構想に記載をしております。</p>
9	P55, 80,81	<p>バリアフリーの理念については私も賛同します。</p> <p>自由通路、駅前広場整備に関しては賛成も反対もしません。但し費用対効果は薄く南北の交流とか交通の分断の解消等挙げられている様ですが、全く意義がないと思います。せいぜいコインパーキングが増えるくらいですかね。</p> <p>反対するのは駅の改札から中について、ホームに設置されるエレベーターや駅設備まで市が事業主になり28億もの市民負担で作る様ですが、なぜですか？鉄道は公共の様に思われていますか。あくまで運賃という料金を払っている人が使える物。</p> <p>改札から中の施設は鉄道会社の収入に関係無い人は利用どころか立入る事も出来ないんです。そんな物にバリアフリーの名目で市税をつぎ込んで作った後は全ての人が使えない物を作る必要が有るのですか。</p> <p>そういった点の説明、市民が納得する様な説明が欲しいです。</p> <p>鉄道会社の収入に対し、乗降するためのサービスですから事業者の負担で設置する物だと思います。</p>	<p>自由通路及び北口駅前広場整備については、費用対効果(B/C)を算出しており、B/Cとしては1.7であり、当事業は有効なものであると判断しております。</p> <p>なお、駅整備については、今回自由通路を整備するにあたり、JRの現駅舎等が支障となること、かつ、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ます。費用負担については、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」に基づき負担をするものであります。</p>

No.	該当ページ	ご意見・ご提言の概要	回答
10	P76～79	<p>日毛気開線以北が含まれていないのは何故か。</p> <p>JR・名鉄弥富駅自由通路及び橋上駅舎化事業で南北の連携を強調しているが、しよせん北側は日毛気開線までか。</p> <p>自由通路を鉄道施設として鉄道会社の費用で整備するのは構わないが、弥富市が主体となる施設ではない。</p> <p>鉄道会社に考えさせて、弥富市は支援(補助)に回らなければならない。</p>	<p>日毛気開線以北については、総合福祉センター以外は生活関連施設となるような施設が少なく、総合福祉センターも弥富駅周辺から比較的離れた距離にあることから、今回は、日毛気開線までを重点整備地区とさせて頂いております。</p> <p>また、弥富駅周辺では、JR・名鉄弥富駅自由通路及び橋上駅舎化事業や市街地整備事業など新しいまちづくりを進める予定であり、一体的かつ優先的な整備が望まれることから当該区域を設定させて頂いております。</p> <p>ただし、日毛気開線の一部を準ずる生活道路に設定しており、日毛気開線北側からの利用者の方にとっても、日毛気開線の安全性の向上が図られるものと考えております。</p> <p>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>
11	P96	<p>「重点整備地区における整備目標」及び「事業の実施主体及び整備目標」において、「その他の特定事業」として、「弥富駅自由通路」事業の主体には「弥富市」が位置付けられているが、極めて不当である。</p> <p>そもそも、市当局は本来、自由通路整備計画を表明した際に需要予測データを公にし各方面の的確な判断を仰ぐべきところ、今年の9月市議会の答弁で初めて明らかにしたように、JR・名鉄弥富駅自由通路利用者は1日6,000人の需要のうち、鉄道旅客は5,700人、その他の南北の歩行利用者は300人に過ぎないのであるから、自由通路整備に関する国の制度要綱に照らし合わせても、近鉄弥富駅で整備された自由通路のように、弥富市ではなく鉄道事業者が事業主体として自由通路整備をすることが理の当然である。</p> <p>弥富市は自由通路整備に関して、国の要綱に従って鉄道事業者側を支援する立場にとどまるべきであり、市が事業主体として整備、推進する立場に固執するならば不当かつ過大な負担を弥富市及び市民に課すこととなる。</p>	<p>今回の弥富駅自由通路整備は、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、当事業の目的としましては、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①JR関西本線及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> </ol> <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ると考えております。</p> <p>以上のことより、「弥富駅自由通路」の事業主体は弥富市となっております。</p>

No.	該当ページ	ご意見・ご提言の概要	回 答
12		<p>LGBTに関する記載が見当たりません。バリアフリーの関係ではトイレ問題があるかと思いますが。行政手続きも課題では。</p> <p>LGBTについても触れるべきではないでしょうか。</p>	<p>第8章 総合的なバリアフリーの展開に向けて</p> <p>①高齢者、障がいのある方、乳幼児連れ、妊産婦等も安心して外出できる環境づくりにLGBTに係る記述を以下のように追記させていただきます。</p> <p>『公共交通機関、建築物、道路などにおいて、高齢者、障がいのある方、外国人、LGBT等が受ける移動や利用の制約は異なるため、お互いに理解し支え合うことが重要です。』 『このように、施設の移動や利用においては、高齢者、障がいのある方、外国人、LGBT等についての理解を深め、支え合うことが重要であるため、ポスターやチラシによる啓発などに取り組み、高齢者、障がいのある方等が安心して外出できる環境づくりを推進します。』</p>

意見募集時の公表資料

弥富市バリアフリー基本構想（案）

閲覧場所及び問い合わせ先

建設部 都市整備課 都市計画グループ 電話0567-65-1111（内線264）