

第1回 一宮市総合交通戦略策定協議会 議事録

【開催日時】

令和6年2月20日(火曜日)9:30～11:30

【開催場所】

一宮市役所本庁舎11階 1101会議室

【出席者】

委員：18名 オブザーバー：2名

(別紙参照)

【傍聴人】

0人

【議事内容】

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 事務局説明

(1) 総合交通戦略の策定スケジュールと全体像

・事務局から、「総合交通戦略の策定スケジュールと全体像」について説明

○意見・質問なし

4. 議題

(1) 一宮市総合交通戦略について

(2) 現状と将来見通し

・事務局から、「一宮市総合交通戦略について」及び「現状と将来見通し」について一括説明

[検討・協議]

(委員)

一宮市の目指す都市構造として、「集約型の都市構造」と「多拠点ネットワーク型都市」の異なる表現が使用されている。「集約型の都市構造」は、一宮駅の中心部に集約するという意味に取れるが、「多拠点ネットワーク型都市」は、市内に拠点が複数箇所あり、そこにも集約を図る方向性を持っているというように受けとれる。このあたりの意味合いについて、確認したい。

(事務局)

本市の将来都市像としては、委員の話でいう後者になる。上位計画の中で、一宮駅周辺を一番大きな「都市拠点」、1つ下の階層として尾西庁舎周辺と木曾川駅周辺を「副次的都市拠点」、もう1つ下に地域の出張所等の周辺を「地域生活拠点」として位置付け、求める都市機能や集積の範囲は異なるが、拠点の形成を図ることとしている。また、拠点ごとの移動を公共交通ネットワークでつなげていくという都市構造を目指すこととしている。

(委員)

グリーンスローモビリティについて、片側2車線ないような道路を20km/hぐらいの低速の車両が走ることになれば、道路拡幅など何らかの対策を講じないと、大きな渋滞につながるものが懸念される。そのあたり、事務局はどのように考えているか。

(事務局)

具体的な施策の検討については来年度に行うため、現時点で具体的なところまでは考えていない。道路拡幅の話があったが、それも1つの手法だとは思う。また、例えば現在の道路幅の中で、道路の幅員構成を見直すことも考えられるし、自動車交通を排除するという手法も、少し過激ではあるが考えられる。施策を実施する際には、そういった手法を含めて検討していくものと考えている。もちろん、交通処理だけでなく、交通安全の観点での議論も大事なことであるし、路肩の活用であるとか様々な要素があって、様々な視点から検討が必要であると認識している。

(会長)

グリーンスローモビリティについては、導入できる場所は限定的になるかと思う。

(委員)

一宮市は、自転車の交通事故が非常に多い。愛知県内の交通事故の30%ぐらいが自転車の事故であるのに対し、一宮市は40%ぐらいで、10ポイントぐらい自転車の事故が多くなっている。見通しの悪い交差点が多いこと、自転車の利用マナーが悪いこともあると思うが、一宮駅周辺に駐輪場が非常に多く整備されているため、遠くからでも自転車で一宮駅に向かい、その道中で事故をするような現状になっていると思う。既に都市が出来上がっているなかで、隅切りを設けるなどは困難かと思うが、今後、道路を拡幅する際などには、見通しがきくような形で道路を確保していただきたい。

(会長)

事務局には、意見として願います。

無信号の交差点など非常に危ないが、一因として、自転車は一時停止を守らない。自転車利用のルール・マナーの遵守を教育していくことが重要かと思っている。ハード整備と教育の両面で推進すると良い。

(委員)

警察としても、昨年だけでおよそ1万件の自転車の指導をしている。

警察庁の動向として、自転車の交通違反の取り締まりに反則金制度が導入される見通しである。導入されれば、変わってくる部分もあるかと思うが、引き続き、警察としても取り組んでいく。

(委員)

道路などインフラを含めた公共施設の老朽化と更新費の増大について、公共施設等を全て維持するためには、長寿命化により更新費用を削減したとしても多くの費用を要するという話があったが、この資料に、新設案件を反映することはできるか。

(事務局)

資料については、公共施設等総合管理計画という既存の計画のデータであり、新たにつくる費用やその維持管理を踏まえたものに改定していく予定があるのかなど、確認する。

(委員)

いくつかの資料では、全国の統計や愛知県のデータが使用されている。これらについて、「一宮市ではこう」という数値で示していただき、議論したほうが良いと感じた。

(事務局)

できる限り、一宮の市民感覚に寄り添った交通戦略にしたいと考えて整えているが、国や県のデー

タの方が充実している状況である。例えば、中京都市圏の令和4年度のパーソントリップ調査の結果について、今年使えるかもしれないと聞いており、こうしたデータを活用するなどして、可能な限り一宮市のデータを使用するように努める。しかし、市保有の基礎資料をただ並べただけでは言いたいことが伝わらないため、分かりやすさとバランスを取りながら、ご指摘いただいた点を踏まえて検討していきたい。

(委員)

「一宮市の年齢層別人口と免許保有状況」の資料について、現時点の状況だけでなく、過去の時点ではどうだったかの資料を並べると、これまでの推移と今後の傾向も見えてくると思うがどうか。

(事務局)

ご提案について、検討のうえ反映する。

(委員)

「新しいモビリティサービス」の資料について、こんな乗り物が出てきて各地で普及し始めているという書き方だけではなく、こういう場面で活用できるという書き方をさせていただいて、使っているところをイメージできるような書きぶりになると良いと思う。例えば、他の自治体で社会実験をしている事例を示すと非常に馴染みがあり分かりやすい。自動運転であれば、過去に愛知県の実証実験で一宮市内を走ったりしていると思うが、そういったこととか、今岐阜市で行っている事例とか近隣自治体でやっている実験があるので、身近に感じられる事例を入れるとよいと思う。

(事務局)

ご提案について、検討のうえ反映する。

(委員)

交通戦略の対象区域について、資料には「一宮市全域」とある。交通体系を考えたとき、例えば、バス路線を隣接市にある鉄道駅と接続することなども考えられるが、市域を跨ぐ移動は想定するのかわかるか、確認したい。

(事務局)

今年度に改定する公共交通計画において、路線バスをJR稲沢駅まで伸ばせないか、隣接市と連携して協議を行っていくことを実施事業に挙げている。こうした市域を跨ぐ移動についても対象と考えており、バスについては、関連計画である公共交通計画と連携しながら、検討していきたい。

(会長)

公共交通計画の改定については、交通戦略の策定と一緒に議論できれば良かったと思う。公共交通計画の内容に、こちらの交通戦略が合わせる形になるのか、確認したい。

(事務局)

連携を取りながら推進していくものと考えており、公共交通については、公共交通計画の内容を所与の条件とする部分は出てくるかと思う。ただし、公共交通計画に記載のないことについて、交通戦略の中に盛り込んではいけないということでは、決してないと考えている。逆に、交通戦略の中で位置づけた施策を公共交通計画のほうに反映させる、キャッチボールのようなこともあると考えている。

(3) 交通の現状と課題

○事務局から、「交通の現状と課題」について説明

[検討・協議]

(委員)

駐輪場について、有料か無料かを確認したい。また、一宮駅周辺の駐輪場料金は、いくらか。

(事務局)

市が管理している駐輪場は、無料である。一宮駅周辺の駐輪場は、一時利用、定期利用などあるが、一時利用の料金は、一日当たりで概ね100円となっている。

(委員)

一宮市の交通事故発生件数について、令和3年までのデータを示して減少傾向にあるとしているが、その後2年連続で増加している。ほかの箇所でも、最新のデータまで示されていないところが見られる。把握できるデータについては、最新のデータで現状を伝えていただきたい。

(事務局)

ご指摘のとおり、確認して反映する。

(委員)

公共交通サービスの現状について、タクシーについてあまり触れられていない。タクシーについても、もう少し触れていただくと良いと思う。

(事務局)

ご提案について、検討のうえ反映する。

(委員)

代表交通手段分担率について、一宮市を出発地とする移動のデータを示されているが、一宮市に集まる移動についても確認する必要がある。一宮市を到着地とする側の移動のデータを示し、その特性も把握されたい。

(事務局)

ご提案について、検討のうえ反映する。

(委員)

市内のバスの運行路線数と運行延長について、減っているのか、横ばいなのかなど、その変遷が分かるとありがたい。

(事務局)

対応できるか困難かの判断が、この場ではできかねる。

いずれにしても、ご意見について、検討する。

(委員)

道路の旅行速度を図示したものについて、図によって凡例を変えているが、分かりにくくならないければ統一した方がよい。

(事務局)

見やすさ、分かりやすさの視点で調整し、検討する。

(委員)

産業拠点と重要物流道路及び渋滞発生状況について、インターチェンジにアクセスする主要道路の混雑状況に触れていただくと良い。

(事務局)

ご提案について、検討のうえ反映する。

(委員)

まちなかの賑わいの指標として歩行者交通量を載せているが、人流データで、人の移動を数値化して視覚的に捉えることができるので、人の空間的な広がりを数値として把握でき、良いと思う。

(事務局)

対応できるか困難かの判断が、この場ではできかねる。

いずれにしても、ご意見について、検討する。

(委員)

まちなかの賑わいの指標として載せている歩行者交通量について、通行者が来訪者なのか、地域の住民なのかなど、属性は把握できているか。

(事務局)

断面交通量であり、移動目的は把握していない。

(会長)

先ほど委員の意見でもあったが、活用できるデータがいろいろあると思うので、検討していただきたい。

(委員)

鉄道事業者としても、利用者の維持・増加を大きな課題と捉えている。一宮駅を中心としたまちづくりという話については、まさに同じ考えを持っている。一宮駅周辺の賑わいについて、現状どのように捉えていて、どこに問題点があるかについてももう少し掘り下げていくと、来年度検討事項の将来像や施策にもつながっていくと思う。一宮駅周辺は、商業や公共の機能がしっかりあり、都市整備も為されていると認識しているが、例えば、高架下利用は駐輪場や駐車場になっており、あまり人中心にはなっていないのかなとも感じている。回遊性を生み出していくために、一宮駅周辺の空間に対して、市民、来訪者がどういったところに課題認識を持っているのかを見える化していくと、今後の検討につながっていくと考える。

(事務局)

今般実施したアンケート結果、まちなかウォークアブルの取り組みを行っている担当部署と情報を共有しながら、将来の絵姿や施策のイメージにつなげるため、より掘り下げて課題を整理する。

(委員)

バスを利用する条件に関するアンケート結果について、「改善してもバスは利用しない」の回答が30%あったという箇所が気になった。利用しない理由は聞いているのか。

(事務局)

理由は聞いていない。クロス分析を行い、回答者の属性を確認していく。

(委員)

一宮駅周辺のバス停配置について、整理されたとおり乗り継ぎ環境の視点で言えば、分散されることが利用者にとって利便性低下、分かりにくさを生んでしまっているのかなと思う。また、駅東側の停留所は、東口から出て歩いて信号を渡らなければならないことも課題であると思われる。一方で、東口から出てすぐ目の前に車の送迎スペースがある点でも、車にやさしいところを体現してしまっているのではないかと、結果として、駅周辺の道路渋滞にも影響しているものと感じている。全国で

は姫路市の例のように、駅周辺への車の乗り入れを規制する動きもあり、電車、バスの乗り継ぎのよさというところが公共交通の使いやすさにつながるとしており、そういったところを課題の中で一言書いていただくと良いかなと感じた。

(事務局)

ご指摘のとおり、より掘り下げて書ける部分があると考えてるので、検討のうえ、付記するなどして反映する。

(委員)

路線バスの利用者数の推移について、令和2年度に約3割減少とある。利用者がかなり減ったことを強調するのは分かるが、実際のところ令和4年度まで含めて9割近くまで回復しており、表現として気になった。

(事務局)

ご指摘のデータの見せ方について、検討のうえ反映する。

(委員)

一宮市だけに限ったことではないが、物流、弊社のバス、タクシー事業において、運転手の不足が顕著になっている。2024年問題、乗務員の労働環境改善ということで、非常に運転手が不足している。公共交通サービスの維持・向上が必要と書いてあるが、これからは非常に高いハードルになると思う。運転手不足というのは、課題として挙げた方が良いのかなと感じた。

(事務局)

運転手不足は深刻であり、維持すらハードルが高いというニュアンスのご意見と認識した。公共交通計画策定の際にもご意見は伺っているが、今般の整理でそのあたりのニュアンスが弱くなってしまったと思うので、運転手不足について、明確に記載したいと考える。また、運転手不足を示す資料について、場合によっては交通事業者に聞き取り調査などをお願いしたい。

(委員)

自動運転について、まだ先の話ではあるかと思うが、長いスパンで見れば、地域の交通課題の解決に大変期待できるものと思う。ただし、自動運転が実現し、パーソナルモビリティの分野も自動運転化すると、これまで自動車を自ら使うことができなかった高校生や高齢者も一斉に使うようになる。すると、ますます自家用車が増えることになって、道路の渋滞はさらに増してしまう。そういう意味

では、自動車交通、道路行政、都市構造の面でも負担がかかるのではないかと。できれば、自動運転化の享受は公共交通が先に来るようにして、皆さんに公共交通に乗り慣れていただくという方向性も重要だと思う。一朝一夕にできることではないが、公共交通側からの希望としては、総合的な配慮もするといいかと思う。

(事務局)

こういった形で整理できるかも含めて、検討する。

(会長)

個人的な意見になるが、グリーンスローモビリティのようなものが、最初に自動運転化されていくのだと思う。将来は、路肩などの空間をうまく利用して、まずは中速域の通行空間を整備していく流れになるのではないかと考えている。予め準備しておくことは重要だと思うので、また皆さんと議論したいと思う。東京都なども自動運転区間の絵を描いている。自動運転には、ある程度道路側の装置が必須になる。道路の中に、線路のような専用の装置をつけていくのではないかと個人的には思っているが、いずれにしても、そういう空間を確保できるかどうかなど、早めに検討していく方が良い。

(委員)

重要物流道路について、現状をあまり把握しておらず申し訳ないが、通常は高速道路、直轄国道が指定されるが、県道の主要地方道岐阜稲沢線も重要物流道路に指定されているのは非常に大きなことかと思う。災害が起きても物流を確保できる道路網でなければいけないので、この整備は非常に注目したいが、これから整備が必要になる道路か。また、確認になるが、国道155号は指定されていないのか。

(事務局)

主要地方道岐阜稲沢線は、一宮ジャンクション以南の部分が指定されており、以北については、東海北陸自動車道が指定されている。高規格道路の一宮西港道路が現道はないので、こちらが指定されているものと思われる。国道155号については、一部が代替補完路という位置付けになっている。

5. 閉会

一宮市総合交通戦略策定協議会

出席者名簿

区 分		氏 名	所属・役職等	会長 ・副会長	出欠席 ・代理出席
1	1号委員 (学識経験者)	嶋田 喜昭	大同大学工学部 教授	会長	出席
2		鈴木 弘司	名古屋工業大学大学院工学研究科 教授	副会長	出席
3	2号委員 (関係行政機関)	高柿 弘義	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所 計画課長		代理出席
4		佐藤 勉	国土交通省中部地方整備局 愛知国道事務所 計画課長		出席
5		宮川 高彰	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官 企画調整担当		出席
6		山田 浩之	愛知県 都市・交通局 交通対策課長		代理出席
7		祖父江 貴宏	愛知県 一宮建設事務所 道路整備課長		代理出席
8	3号委員 (交通管理者)	松井 拳	愛知県一宮警察署 交通課長		出席
9	4号委員 (交通事業者)	平井 崇士	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部企画開発部 担当課長		出席
10		花村 元気	名古屋鉄道株式会社 地域活性化推進本部地域連携部 交通サービス担当課長		出席
11		大野 淳	名鉄バス株式会社 運輸本部 地域交通部長		出席
12		安藤 和人	愛知県タクシー協会 副会長		代理出席
13	5号委員 (市民及び関係団体)	菱川 宗弘	一宮商工会議所 事務局長		出席
14		脇田 兼康	一宮市町会長連区代表者連絡協議会 副会長		出席
15		尾関 勝子	一宮市地域女性団体連絡会 会長		出席
16	6号委員 (市職員)	長谷川 賢治	一宮市 総合政策部長		代理出席
17		坂野 貴子	一宮市 福祉部長		欠席
18		中川 哲也	一宮市 まちづくり部長		出席
19		田中 雅光	一宮市 建設部長		出席
1	オブザーバー	後藤 直紀	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長		出席
2		伊藤 慎悟	愛知県 都市・交通局 都市計画課長		代理出席

(敬称略)