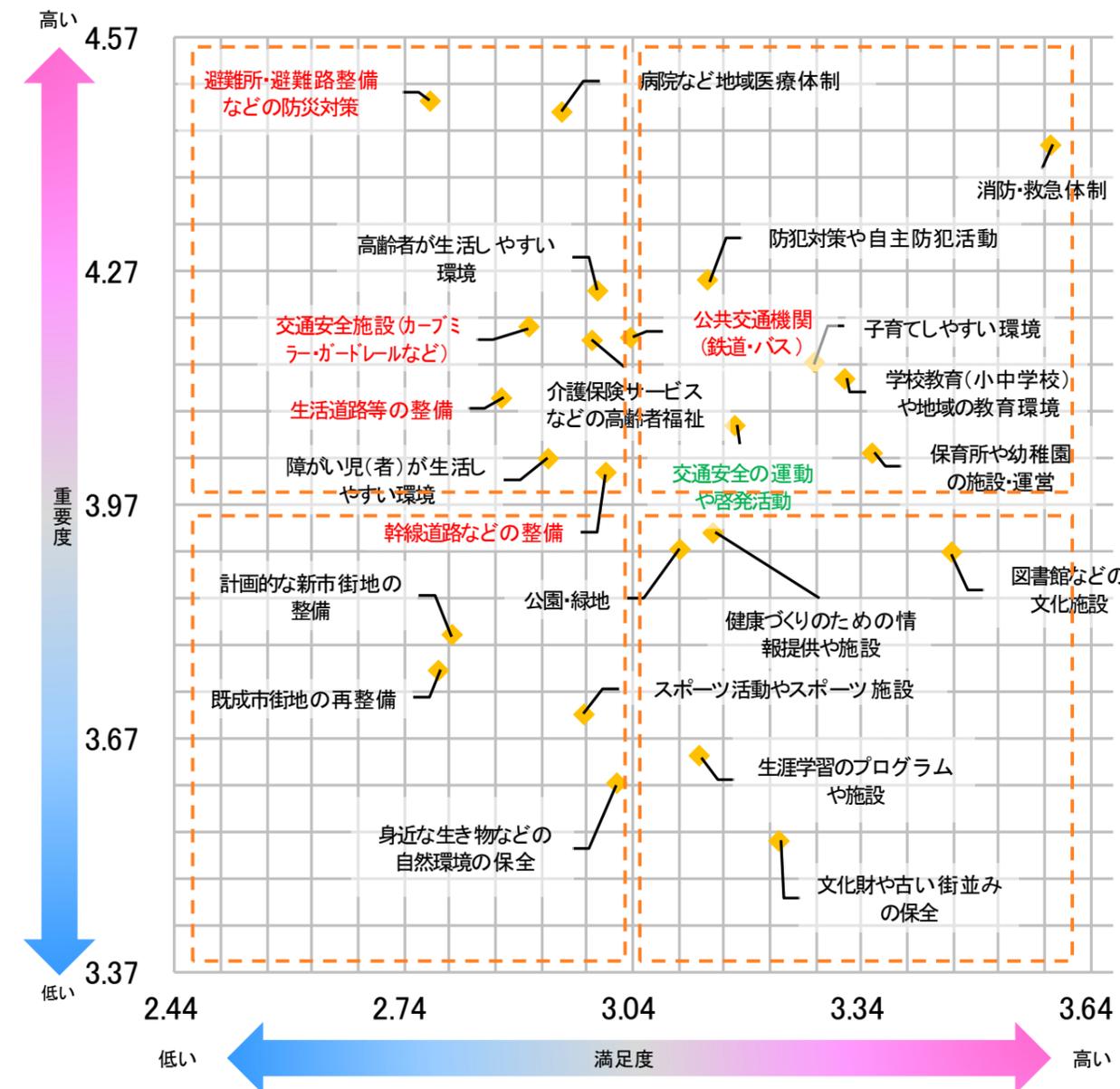


### 3.2. 蟹江町住民意識調査

平成 30 年 11 月に都市計画マスタープラン、緑の基本計画の策定に向けて実施した住民意向調査で、本町の暮らしについて満足度と重要度を調査した。

アンケートの結果、本町の暮らしの内、交通施策に関連するものは、「避難所・避難路整備などの防災対策」「交通安全施設（カーブミラー・ガードレールなど）」「生活道路等の整備」「幹線道路などの整備」「公共交通機関（鉄道・バス）」の項目について満足度が低いが、重要度が高くなっている。一方、「交通安全の運動や啓発活動」は満足度も、重要度も高くなっている。

満足度が低く、重要度が高い項目は福祉・介護関連、交通基盤（防災・安全）の整備に関する項目が多くなっており、高齢者や交通弱者が暮らしやすい環境が必要とされている。



### 4. 問題点・課題の整理

#### 4.1. 本町の現状のまとめ

項目		現状のまとめ	該当ページ
都市の状況	道路網	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西の軸は東名阪自動車道と国道1号、主要地方道の名古屋蟹江弥富線、弥富名古屋線、名古屋十四山線</li> <li>南北の軸は主要地方道の一宮蟹江線、蟹江飛島線（西尾張中央道）</li> <li>平成30年度時点の都市計画道路全体の改良率は60%で、未整備路線（改良率0%）が4路線</li> </ul>	P2
	市街地整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR蟹江駅の北側、蟹江川と日光川の間、富吉駅の西側の一部で、土地区画整理事業による面的整備が実施されている。</li> <li>近年では、JR蟹江駅の北側では、平成26年度に事業が完了しており、1,000以上人口が増加</li> </ul>	P2
	車道幅員 歩道代表幅員	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路幅員は概ね4~12m未満で整備されているが、蟹江川沿いの旧市街地では、幅員が4m未満の道路が多い</li> <li>本町の歩道代表幅員は概ね1m未満（歩車混在道路）</li> </ul>	P3
道路交通の状況	自動車交通量 混雑度	<ul style="list-style-type: none"> <li>東名阪自動車道は、24時間交通量が約67,000台を超えている。</li> <li>一宮蟹江線、蟹江飛島線（西尾張中央道）の交通量が多く、蟹江IC~国道1号交差点部（芝切交差点）で約40,000台、その後区間も約28,000~29,000台</li> <li>その他、東西の路線でも、約11,000~20,000台程度である。</li> <li>国道1号の一部区間で、混雑度が1.75を超え慢性的に混雑</li> <li>一宮蟹江線（西尾張中央道）や弥富名古屋線の一部区間、名古屋十四山線、津島七宝名古屋線でも、混雑度が1.25~1.75未満となっており、ピーク時以外にも混雑</li> </ul>	P4
	交差点・踏切	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点5箇所、踏切4箇所の計9箇所、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により主要渋滞箇所を選定</li> <li>蟹江第1号踏切（近鉄）、佐古木第4号踏切（近鉄）、東郊線踏切（JR）は踏切自動車交通遮断量の過多等の理由から、国土交通省により緊急に対策の必要な踏切として公表</li> <li>東郊線踏切（JR）は踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道に指定</li> </ul>	P5
	自動車保有台数 運転免許人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車保有台数、世帯数ともに増加傾向にあるが、世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向</li> <li>運転免許人口の内、高齢者の運転免許人口が増加</li> </ul>	P5
公共交通の状況	鉄道の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>近鉄蟹江駅の乗降客数が最も多く、次いで、JR蟹江駅、近鉄富吉駅</li> <li>富吉駅の乗降客数が減少傾向、近鉄蟹江駅の乗降客数が横ばいの一方で、JR蟹江駅の乗降客数は増加傾向</li> <li>各駅の運行本数をみると、近鉄蟹江駅の運行本数が最も多く、次いで近鉄富吉駅、JR蟹江駅</li> <li>鉄道までの交通手段は、主に徒歩、自転車、自動車</li> </ul>	P6