

## 第 4 回推進協議会の意見対応状況について

※対応ページは「資料 2：蟹江町総合交通戦略（案）」内のページ

No	対応 ページ※	意 見	対 応
1	(計画編) P-28 (資料編) P-70	<p><b>A-1 の実施事業「近鉄蟹江駅の駅前広場の整備」</b></p> <p>○都市計画決定の駅前広場ではなく、暫定的な整備をするという理解でよいのか。</p> <p>○現在の駅前広場が狭小なので、もう少し広場を大きくして自家用車の乗り入れができるよう町主体で整備するが、資料では、その意図、改良の内容が伝わりにくい。</p> <p>○暫定整備する際には、動線を確保し安全に横断できるようにお願いしたい。可能であれば、資料にも記載されたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●送迎などにより朝夕混雑している既存の駅前広場を増設し、円滑な利用促進を図るとともに、都市計画決定されている駅前広場を暫定的に整備します。</li> <li>●（資料編）図に既存・暫定整備・都市計画決定の駅前広場の整備区域及び内容を記載しました。</li> <li>●（計画編）事業概要に「歩行者動線を確保し、安全に横断できるように」と追記しました。</li> </ul>
2	(計画編) P-35	<p><b>B-4 の実施事業「自主返納による特典割引・優遇制度の実施」</b></p> <p>○既に制度があって愛知県内で運転経歴証明書、ももカードなどが実施されていると思う。ここでやりたいことはサポーター飲食店などを増やすということなのか。実施というよりは、制度の拡大なのか確認したい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施事業名及びその説明文を、「自主返納による優遇制度拡大に向けた取り組み実施」及びその内容に修正しました。</li> </ul>
3	(計画編) P-36	<p><b>C-1 の実施事業「(都) 国道 1 号西線の整備実施検討」</b></p> <p>○（都）国道 1 号西線のみ「整備実施検討」という表現になっており、“整備”と“実施”が意味合い的に重複しているようにも感じられるが、これでよいのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「整備に向けた検討」に修正しました。</li> </ul>

No	対応 ページ※	意見	対応
4	(計画編) P-41	<p><b>C-4の実施事業「歩行者・自転車通行空間の設置及び検討」</b></p> <p>○実施主体は蟹江町とあり町道が対象となっているが、県道は対象としなくてよいのか。愛知県に協力を依頼することはないのか。</p> <p>○実施主体として、◎(中心となって実施・推進する組織)でなくても、○(中心となる組織と協力して取り組む組織)でもよい。県道と市町村道の交差点部分は県が整備するということもある。</p>	<p>●C-4の実施事業「歩行者・自転車通行空間の設置・検討」の実施主体に、「○(中心となる組織と協力して取り組む組織)」として「愛知県」を追記しました。</p>
5	(計画編) P-42	<p><b>C-5の実施事業「狭あい道路の拡幅に対する助成」</b></p> <p>○具体的には何に対して助成するものなのか。建築時のセットバック費用に対して町が助成をするのか。もう少し具体的に記載した方が分かりやすいのではないか。</p>	<p>●説明文に「狭あい道路に接している敷地での建築物の新築・増築等を行う際に、後退用地や隅切り用地を寄附する場合、助成金や奨励金を交付する」旨を追記しました。</p>
6	(計画編) P-48	<p><b>評価指標③：公共交通機関の満足度</b></p> <p>○施策パッケージAを見ると、事業はほぼ短期(令和2～7年度)での実施である。短期で実施する内容の評価としてこの目標を設定されているとすると、上昇率が短期で年間約0.2%、中期(令和8～12年度)でも同様という設定の仕方はどうなのか。</p> <p>○効果の発現時期が想定しにくいため、平均の増減率をここでは使用するというのを注意書きで最初に明示するなど、評価指標の設定方針を記載してはどうか。</p>	<p>●評価指標について「数値目標は施策によって効果の発現時期が想定することが困難なものが含まれるため、平均の増減率を使用している」旨を追記しました。</p>

No	対応 ページ※	意 見	対 応
7	(計画編) P-49	<p><b>評価指標③：公共交通機関の満足度</b></p> <p>○町全体の公共交通利用としては鉄道利用者が圧倒的に多い中で、公共交通の満足度を上昇させるための施策パッケージの各事業は町が中心となって実施・推進するものが多いが、満足度を上昇させるには鉄道事業者の協力が必要だと思う。評価指標として満足度を採用するのは適切ではないのではないか。</p> <p>○満足度を増やすのではなく、不満をなくす、減らすという方法もある。「不満」の回答割合を減らすという観点もあるのではないか。</p>	<p>●評価指標を“不満度を減らす”という観点で整理し、「公共交通機関の不満足」に変更しました。</p>
8	(計画編) P-50	<p><b>評価指標①：町内各駅の利用者数</b></p> <p>○平成 22 年度から平成 27 年度までの増加数をもとに目標値を設定しているが、町内の人口動向はどうか。人口が減少している中で利用者数が増加していくという目標にすると厳しいのではないか。</p> <p>○利用者数でなく、利用率で設定する方法もある。</p>	<p>●今後の人口減少を踏まえて利用率でも検討しましたが、橋上駅舎化、駅前広場の整備、駅への周辺自治体のバス乗り入れなど、鉄道やバスなどの公共交通利用促進に関する施策に多く取り組みますので、現行どおり利用者数による設定としました。</p>

No	対応 ページ※	意見	対応
9	(計画編) P-54	<p><b>評価指標⑥：幹線道路の平均旅行速度</b></p> <p>○速度が上昇することが交通渋滞への対策や都市計画道路の整備の評価に直接つながるものなのか。施策に『C-3：生活道路等の交通安全対策』があるが、生活道路の中で道路交通の速度が上昇することはむしろ安全ではなくなるような気がする。幹線道路の平均旅行速度の評価はどう解釈すればよいのか。</p> <p>○この評価指標には、基本的には幹線道路を走りやすくして、生活道路に通り抜ける車を減少させようという狙いがあるということである。採用理由として、町内の幹線道路の円滑化だけでなく、円滑を図り生活道路への通過交通の削減を測る指標として記載するなど検討されたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通が集中し混雑している平均旅行速度の調査対象である幹線道路について、例えば都市計画道路等の整備により交通の分散が図られ、その結果平均旅行速度が上昇することを想定しています。一方、生活道路において平均旅行速度が上昇することは望ましくないため、生活道路に関連する施策の実施により、速度を規制していきます。</li> <li>●採用理由に「生活道路への抜け道交通を抑制する」旨を記載しました。</li> </ul>
10	(計画編) P-49～56	<p><b>評価指標・数値目標のグラフ表示</b></p> <p>○グラフで、例えば評価指標⑤『交通事故件数』では、平成20年から平成29年まで10年間の現況値があり、そこから短期（令和7年度）・中期（令和12年度）の目標値に向けて一気に下がっていくのだが、横軸が均等であればもっとなめらかになる。誤解を招かないような折れ線グラフにすべきではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●各グラフの横軸の間隔が均等になるように修正しました。</li> </ul>
11	(計画編) P-58	<p><b>PDCAサイクル</b></p> <p>○計画全体として、PDCAサイクルの観点で言えば、P（=Plan）とD（=Do）については説明があったが、C（=Check）とA（=Act、Action）については触れられていない。これらは今後盛り込まれていくのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●今回の資料中に記載しました。</li> </ul>