

蟹江町総合交通戦略
【計画編】

1 蟹江町総合交通戦略について

1-1 計画策定の目的

蟹江町総合交通戦略は、現在策定・改定を進めている第5次蟹江町総合計画(令和3年3月策定予定)、蟹江町都市計画マスタープラン(令和3年3月改定予定)を踏まえ、蟹江町(以下「本町」という。)の都市交通部門に関する体系的な方向性と計画を位置づけ、来たる少子・超高齢化社会に対応した持続可能なまちづくりに向けた交通環境を実現するために、公共交通や自転車といった環境にやさしく、誰もが利用できる交通手段を基本としつつ、利用者や公共交通事業者・行政などの関係者が連携して取り組むべき具体施策を取りまとめ、推進するために策定します。

また、策定にあたり、第5次蟹江町総合計画や蟹江町都市計画マスタープランなどの上位計画との整合性を図るほか、蟹江町まち・ひと・しごと創生総合戦略や蟹江町地域防災計画などの関連計画とも連携をしつつ、町全体として取り組むべき計画として位置づけます。

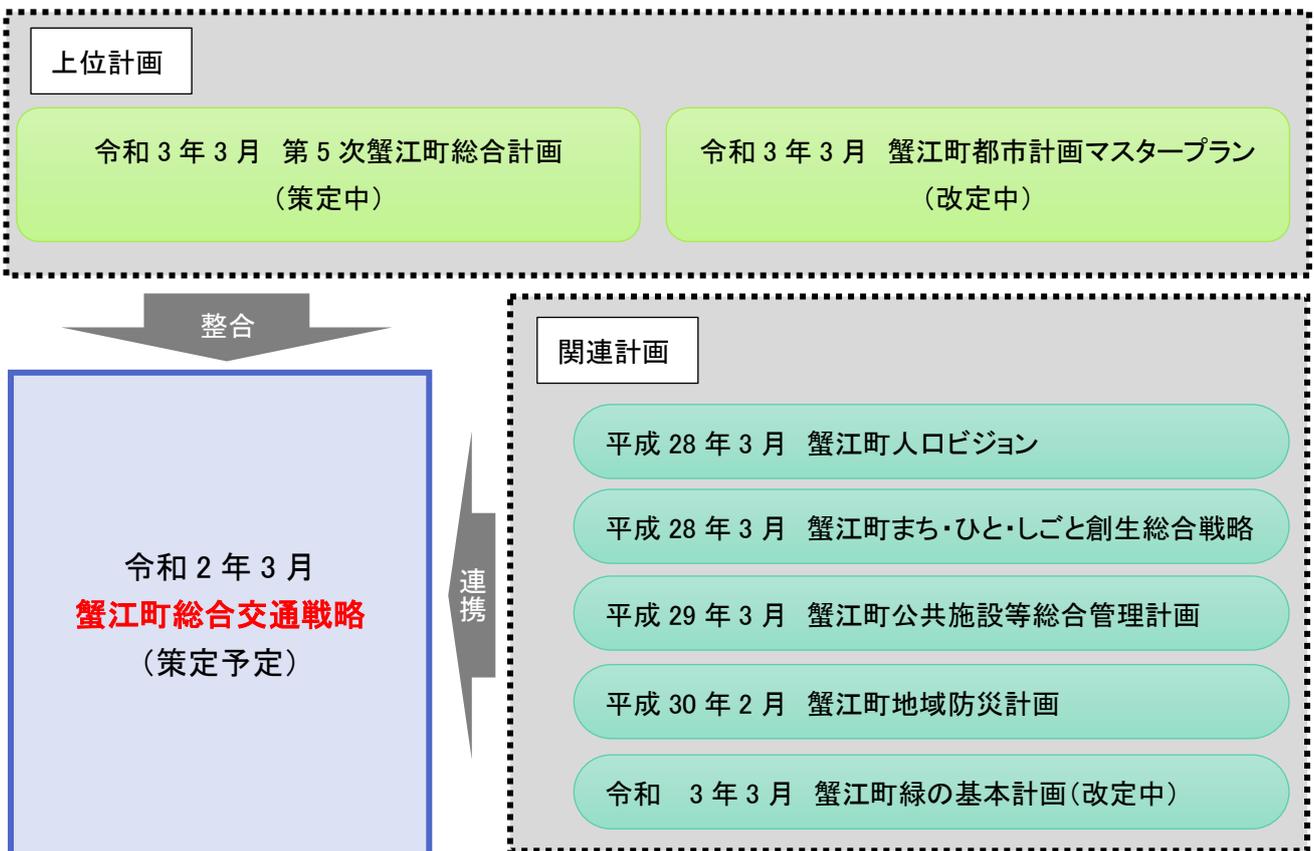


図 蟹江町総合交通戦略の位置づけ

1-3 蟹江町の概況

本町は愛知県西部に位置し、東は名古屋市、北は津島市、あま市、西は愛西市、南は弥富市に隣接しており、東に隣接する名古屋都心へ鉄道で約 10 分圏内の良好なアクセスにより、名古屋市のベッドタウンとして発展してきました。

地形的な特徴として、行政総面積の 11.09 平方キロメートルの約 5 分の 1 を大小の河川が占めており、町の全域が海拔ゼロメートル地帯です。

また、交通に関する特徴としては、南北に主要地方道の一宮蟹江線・蟹江飛鳥線(西尾張中央道)、東西に JR 関西本線、近鉄名古屋線の 2 本の鉄道路線と、東名阪自動車道、国道 1 号が通っています。

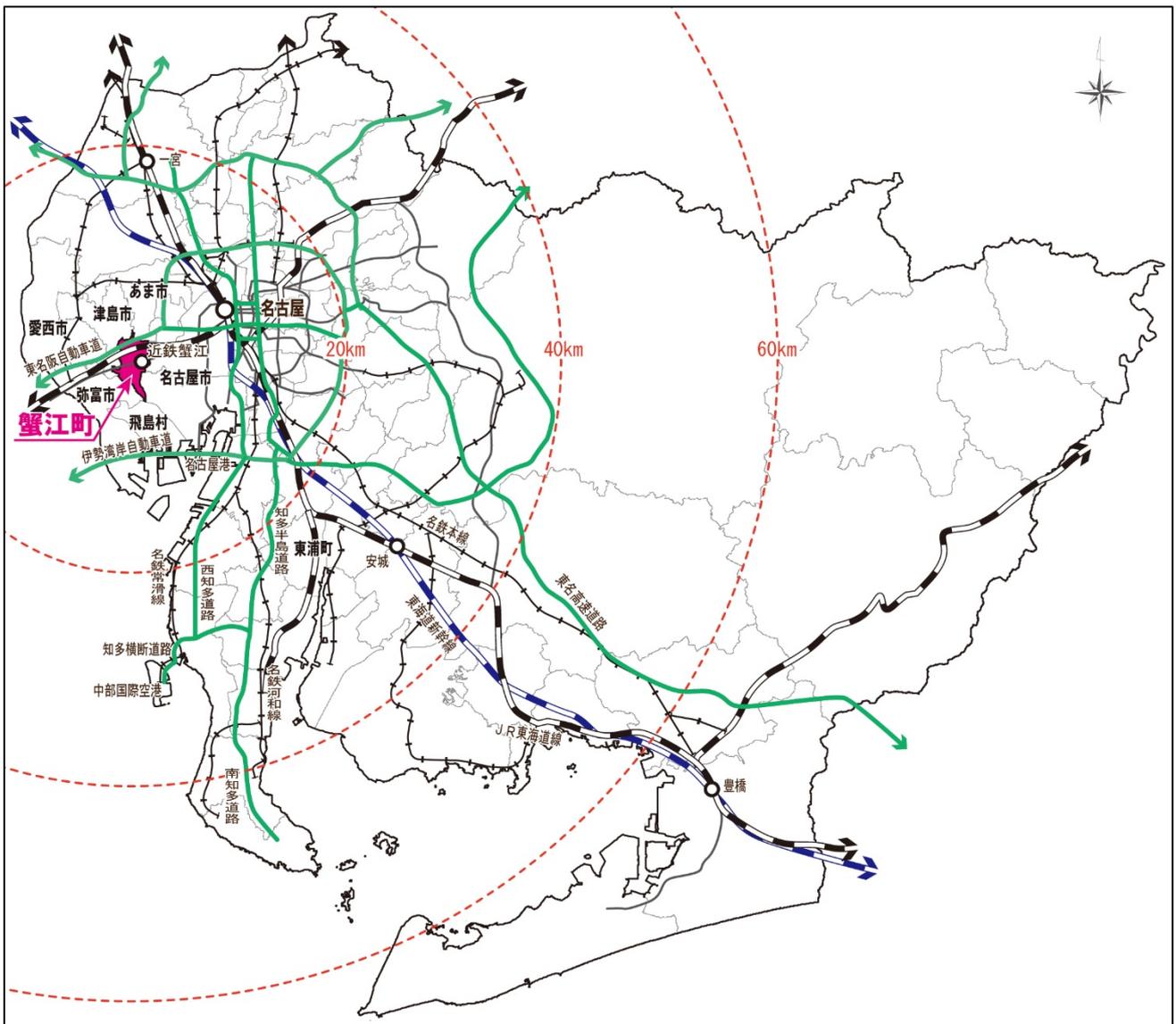


図 本町の位置図

2 現況分析・課題整理

2-1 蟹江町の現状

蟹江町総合交通戦略【資料編】で整理した本町の都市・交通の現状について示します。

表 本町の現状整理(1)

項目		現状のまとめ	該当 ページ 【資料編】
都市の 特性	人口	<ul style="list-style-type: none"> ● 年少人口と生産年齢人口は既に人口減少が始まっています。 ● 今後は総人口も人口減少に突入します。 ● 年少人口と生産年齢人口の構成比で減少傾向にあり、老年人口は増加傾向にあります。 ● 市街化調整区域で人口の少ない地区が多くなっています。 ● 市街化区域のうち、近鉄蟹江駅と JR 蟹江駅の間の地区や主要地方道の一宮蟹江線の沿線、近鉄富吉駅周辺で人口が多くなっています。 	P1-11
	道路網	<ul style="list-style-type: none"> ● 東西方向の軸は東名阪自動車道、国道1号、主要地方道の名古屋蟹江弥富線、弥富名古屋線、名古屋十四山線があります。 ● 南北方向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)があります。 ● 都市計画道路は 16 路線(22.8km)が都市計画決定されています。 ● 平成 30 年度時点の都市計画道路全体の改良率は 60.0%です。 ● 未整備路線(改良率0%)は天王線、蟹江駅前線、南駅前線、蟹江駅南北自由通路の4路線となっています。 ● 道路幅員はおおむね4~12m で整備されています。 ● 蟹江川沿いの既成市街地では、道路幅員4m 未満の狭あい道路が多くなっています。 ● 本町の歩道代表幅員はおおむね1m 未満(歩車混在道路)で整備されています。 	P12-17
	市街地整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 蟹江駅の北側(桜地区)、蟹江川と日光川の間、近鉄富吉駅の西側の一部で土地区画整理事業を実施しています。 ● 桜地区で 1,000 人以上人口が増加しています。 	P18

表 本町の現状整理(2)

項目		現状のまとめ	該当 ページ 【資料編】
道路交通の特性	自動車交通量・混雑度	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要地方道の一宮蟹江線、蟹江飛島線(西尾張中央道)の交通量が多くなっており、南北の交通が集中しています。 ● 東西の路線でも、約 11,000～20,000 台程度の交通量があります。 ● 国道1号の一部区間で慢性的に混雑しています。 ● 一宮蟹江線や弥富名古屋線の一部区間、名古屋十四山線で、ピーク時間以外も混雑しています。 	P19-21
	交差点・踏切	<ul style="list-style-type: none"> ● 交差点5箇所・踏切4箇所の計9箇所が主要渋滞箇所を選定されています。 ● 蟹江第1号踏切、佐古木第4号踏切、東郊線踏切が緊急に対策の検討が必要な踏切として公表されています。 ● 東郊線踏切は踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道に指定されています。 	P22-27
	自動車保有台数	<ul style="list-style-type: none"> ● 世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向にあります。 ● 本町は県平均と比較して、世帯当たりの自動車保有台数が少なく、全国平均と比較すると自動車保有台数が多くなっています。 	P28
	運転免許人口	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許人口は増加傾向にあります。 ● 高齢運転者の割合は増加傾向にあり、高齢運転者が約 20%を占めています。 ● 県・全国平均と比較して、高齢運転者の割合は低くなっています。 	P29
公共交通の特性	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 近鉄蟹江駅の乗降客数が最も多くなっています。 ● 近鉄富吉駅の乗降客数は減少傾向にあり、近鉄蟹江駅はほぼ横ばいで推移しています。 ● JR 蟹江駅は近年乗降客数が増加傾向にあります。 ● 各駅までの交通分担率のうち、64 歳以下は徒歩・自転車が約 70～80%、自動車が約 20～30%を占めています。 ● 各駅までの交通分担率のうち、65 歳以上は徒歩の利用が多くなっており、JR 蟹江駅、近鉄蟹江駅では 64 歳以下と比較して自動車の利用が高くなっています。 ● 近鉄蟹江駅は3駅の中で自動車の交通分担率が最も高く、バス利用も見られます。 ● 64 歳以下、65 歳以上ともに、自家用車以外に、タクシーでの利用も見られます。 ● 自動車利用後は P&R や K&R を利用しています。 	P30-33

表 本町の現状整理(3)

項目	現状のまとめ	該当 ページ 【資料編】
公共交通の特性	<ul style="list-style-type: none"> ● 「お散歩バス」がおおむね町全域をカバーするように運行しています。 ● 北部では津島方面と名古屋方面を連絡する「名鉄バス」と津島市が運営する「ふれあいバス」が運行しています。 ● 町中央部は、夜間に「三重交通」が横断しています。 ● 南部は「飛島公共交通バス」が近鉄蟹江駅、愛西市が運営する「巡回バス」が近鉄富吉駅に乗り入れています。 ● 東側は「名古屋市営バス」が通っています。 ● 南側は弥富市が運営する「きんちゃんバス」が通っています。 ● 「きんちゃんバス」は、「飛島公共交通バス」との乗り継ぎが可能です。 ● 「お散歩バス」はオレンジコース・グリーンコース共に、利用者数は近年おおむね横ばいで推移しています。 ● 日曜コースは利用者数が増加傾向にあります。 ● 近年の「お散歩バス」全体の1便当たりの利用者数は 10～11 人です。 ● 近鉄蟹江駅に乗り入れている「飛島公共交通バス」の利用者は増加傾向にあります。 ● 「お散歩バス」の年間事業費は約 900 万円です。 ● 「飛島公共交通バス」の事業費は年間約 6,000 万円で、町は負担金として年間 100 万円を支払っています。 	P34-37
	<ul style="list-style-type: none"> ● 北部の西之森三丁目や須成西、今西三丁目、平安、南部の緑や旭等が公共交通空白地に該当します。 ● 公共交通カバー率は、平成 27 年には約 87%、令和 22 年には約 77%に減少します。 ● 公共交通空白地は市街化調整区域に多いですが、一部、市街化区域も該当し、人口の多い地区にも公共交通空白地があります。 ● 須成地区では子育て・教育施設や福祉施設が、公共交通空白地やバス停・駅から離れた地域にあり、アクセス性がやや低くなっています。 	P38-49

表 本町の現状整理(4)

項目		現状のまとめ	該当 ページ 【資料編】
交通行動の特性	内々・内外(外内)の移動状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 内々・内外(外内)の交通分担率は、自動車の交通分担率が約 50～80%と最も高くなっています。 ● 内々移動では、鉄道とバスの交通分担率は極めて低く、公共交通の利用は少なくなっています。 ● 内々移動では、65 歳以上の交通分担率は 64 歳以下より自動車・徒歩の交通分担率が低く、自転車の利用率が高くなっています。 ● 内外(外内)移動は、自動車、次いで鉄道の交通分担率が高くなっており、64 歳以下は 65 歳以上より鉄道の交通分担率が高くなっています。 ● 軽乗用車や乗用車といった自家用車での移動が多くなっていますが、タクシーや貸切・送迎バスといった自家用車以外の利用も見受けられます。 ● 市町村間の移動は蟹江町一名古屋市間の移動が多くなっています。 	P50-53
	交通分担率の推移	<ul style="list-style-type: none"> ● 内々移動では、64 歳以下・65 歳以上ともに、自動車の交通分担率が増加し、徒歩・自転車の交通分担率が減少しています。 ● 内外移動・外内移動ともに、64 歳以下の自動車の交通分担率はおおむね 70%です。 ● 内外移動・外内移動ともに、65 歳以上の自動車の交通分担率は増加しており、64 歳以下より高くなっています。 	P54-55
	外出困難者の有無	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺市村と比較して、発生・集中交通量ともに、65 歳以上の外出困難ありの割合がやや高くなっています。 	P56
	外出目的の推移	<ul style="list-style-type: none"> ● 内々移動では、64 歳以下は帰宅、次いで自由の割合が高くなっており、大きな推移の変化はありません。 ● 内々移動では、65 歳以上は帰宅と自由の割合が、同程度となっています。 ● 内外・外内移動では、64 歳以下は帰宅、次いで出勤の割合が高くなっています。 ● 65 歳以上は、内外移動にかけて第 4 回(平成 13 年)までは帰宅の割合が高くなっていますが、第 5 回(平成 23 年)では自由が高くなっています。 ● また、65 歳以上の外内移動では第 1 回(昭和 46 年)を除き、自由と帰宅が多くなっています。 	P57-58

表 本町の現状整理(5)

	項目	現状のまとめ	該当 ページ 【資料編】
その他交通の特性	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 本町は名古屋交通圏に属し、名古屋交通圏全体の事業所数は96社で、保有している車両は5,939台です。 ● 町内の事業所数は2社で、車両は計54台です。 ● タクシーの利用状況の傾向として、朝ピークから日中にかけての利用が多く、夕ピーク以降は利用が少なくなっています。 ● 町内で最もタクシー利用の多い地域は、近鉄蟹江駅を含む本町11丁目です。 ● 町外でタクシー利用の多い地域は、順に弥富市、飛島村、名古屋市中川区、愛西市、名古屋市港区です。 	P59-63
	自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺の自転車駐車場(公営・管理委託)は近鉄蟹江駅の100m圏内に2箇所、近鉄富吉駅の100m圏内に2箇所、JR蟹江駅の100m圏内に3箇所あります。 ● JR蟹江駅前自転車駐車場は稼働率が約90%です。 ● JR蟹江駅周辺の自転車駐車場のうち、JR蟹江駅前自転車駐車場・JR蟹江駅北自転車駐車場で利用者が増加傾向にあります。 ● その他の駅では、利用者が減少傾向もしくはほぼ横ばいであり、稼働率が約40~50%に留まっています。 	P64-67
	駅舎	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内の駅はおおむねバリアフリー化されています。 	P68
	駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ● 近鉄蟹江駅は駅前広場の面積が狭小であり、送迎車やバス・タクシーの分離もされておらず、送迎車などの乗降スペースがないため、歩行者にとって危険な状況です。 ● JR蟹江駅の北側駅前広場は、駅前広場からの駅利用ができず、南側駅前広場では、駅前広場が未整備であり、周辺道路の幅員が狭小であるため、送迎車などで混雑した状況となっています。 	P69-71
	交通安全施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 町管理の道路照明灯は道路上はじめ橋梁や駅周辺を中心に約150箇所、防犯灯は町中心部の市街化区域内や蟹江川沿いの既成市街地を中心に約3,100箇所設置されています。 	P72
	交通事故	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故発生件数や死傷者数は、長期的には減少傾向にあります。 ● 平成29年から平成30年にかけて発生した死亡・重傷事故では、高齢者(自転車乗用中・歩行中)が被害者となることが多くなっています。 ● 人口1万人当たりの自転車乗用中の交通事故死傷者数は、県下平均より高くなっています。 	P73-76

表 本町の現状整理(6)

項目		現状のまとめ	該当 ページ 【資料編】
その他交通の特性	運転免許自主返納	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転経歴証明書等の提示により店舗で割引などの優遇措置が受けられる制度を導入する高齢者交通安全サポーターとして、本町では飲食店や学習教室、整体が登録されています。 ● 自治体によっては運転免許証を自主返納したドライバーに対してコミュニティバスやタクシーの割引などを支援する制度(運転免許自主返納支援制度)があります。 	P77-78
	緊急輸送道路	<ul style="list-style-type: none"> ● 本町は全域が海拔ゼロメートル地帯であり、河川沿いの地域を中心に地震発生後 15 分で水深 30cm 以上になる想定がされています。 ● 東名阪自動車道、国道1号、主要地方道の一宮蟹江線・蟹江飛島線(西尾張中央道)が第1次緊急輸送道路、主要地方道の名古屋蟹江弥富線の一部、弥富名古屋線の一部、名古屋十四山線が第2次緊急輸送道路に県により指定されています。 ● 県指定の緊急輸送道路と主要な避難所等をつなぐように、町指定の緊急輸送道路が指定されています。 ● 緊急輸送道路と避難所をつなぐ一部の道路では幅員4m未満の狭あい道路が見受けられます。 	P79-82
	CO ₂ 排出量の推移	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 23 年以降、微減傾向にあります。 ● CO₂ 排出量のうち、民生部門の占める割合が最も高く、半数以上を占めています。 ● 産業部門では製造業が最も多く、民生部門では業務と家庭の占める割合が半数程度、運輸部門では旅客・貨物自動車が大半を占めています。 	P83-84

表 本町の現状整理(7)

項目		現状のまとめ	該当 ページ 【資料編】
既存アンケート整理	バス利用者アンケート【お散歩バス】	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停の乗降者は福祉センター(温泉施設)が多く、次いで近鉄蟹江駅や近鉄富吉駅が多くなっています。 ● 温泉施設の利用者は毎日利用し、その他の利用者は月に1, 2回程度です。 ● アンケート時の意見は、「ダイヤ設定」「バス停の増設・整備」「定時性」等に関する内容がありました。 ● バスドライバーへのヒアリング調査では、一部の踏切や交差点での待ち時間が長いという回答がありました。 	P85-86
	バス利用者アンケート【飛島公共交通バス】	<ul style="list-style-type: none"> ● 公民館分館行きは、名古屋市・弥富市・蟹江町等、村外からの利用者が多く、通勤等の利用が多くなっています。 ● 近鉄蟹江駅行きは、飛島村内居住者が約半数となっており、学生の通学、会社員の通勤、買い物等の利用が多くなっています。 	P87
	町民アンケート【住民意識調査】	<ul style="list-style-type: none"> ● 満足度が低く重要度が高い項目のうち、防災対策や排水対策、地域医療体制の優先度が高く、次いで交通安全施設や生活道路等の整備、下水道整備、高齢者が生活しやすい環境などの優先度が高くなっています。 	P88

2-2 問題点の整理

《本町の現状からみた問題点（その1）》

●都市の問題点

- ・東西を JR 関西本線と近鉄名古屋線の2本の鉄道路線、南北を6本の河川により分断されており、橋梁や踏切といったボトルネックに交通が集中しやすくなっています。
- ・年少人口と生産年齢人口で人口減少が始まっており、今後は総人口も人口減少が始まります。
- ・老年人口が増加傾向にあります。
- ・東西方向には複数の国道や主要地方道が交通の軸を担っていますが、南北方向の軸は主要地方道1本のみです。
- ・都市計画道路の改良率は全体で 60%に留まっており、いくつかの路線では改良率0%の未整備路線があります。
- ・蟹江川沿いの既成市街地を中心に道路幅員4m 未満の道路が多く、歩道代表幅員1m 未満の歩車混在道路が町内全域で多くなっています。
- ・平成 26 年度に事業が完了した JR 蟹江駅北部の土地区画整理事業(桜地区)により、人口は増加傾向にあります。町中心部へ移動する際には自動車ボトルネックに選定されている踏切等を横断する必要があります。

●道路交通の問題点

- ・町内の幹線道路は南北方向・東西方向ともに交通量が多く、国道1号は一部区間で慢性的に混雑しており、その他の道路でもピーク時を中心に混雑している道路が見受けられます。
- ・町内5箇所の交差点・4箇所の踏切が主要渋滞箇所に選定されており、それらの踏切のうち3箇所は緊急に対策の検討が必要な踏切に選定されています。
- ・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されています。
- ・世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向にある一方で、高齢運転者の割合は増加傾向にあります。

●公共交通の問題点

- ・鉄道駅までの交通分担率は徒歩・自転車が high ですが、自動車での利用もあり、65 歳以上でその割合が高くなっています。
- ・65 歳以上を中心に一定数のタクシー利用もありますが、依然として自動車利用が最も多くなっています。
- ・西之森三丁目、須成西、今西三丁目、平安、緑、旭等が公共交通空白地に該当します。
- ・公共交通空白地は人口の少ない市街化調整区域で多く見受けられますが、一部、市街化区域の人口の多い地区にも公共交通空白地が見受けられます。
- ・公共交通カバー率は平成 27 年の時点では約 87%ですが、令和 22 年には約 77%に減少します。
- ・町内の主要な施設は、おおむね鉄道駅・バス停からの徒歩圏に位置していますが、一部の地区では子育て・教育施設や福祉施設が公共交通空白地もしくは、バスや駅から離れた地域に多く見られ、アクセス性がやや低くなっています。

《本町の現状からみた問題点（その2）》

●交通行動の問題点

- ・町内、町外ともに自動車の移動による交通分担率が高く、公共交通は低くなっています。
- ・内々移動では、64歳以下と65歳以上の交通分担率を比較すると、65歳以上の方が、自動車・徒歩の交通分担率が低く、自転車の利用率が高くなっています。
- ・内外(外内)移動では、64歳以下で鉄道の交通分担率が高くなっています。
- ・自動車利用のうち、タクシーや貸切・送迎バスといった自家用車以外の利用も見受けられますが、自家用車の移動が最も多くなっています。
- ・交通分担率の推移は、内々移動では、64歳以下・65歳以上ともに、自動車の交通分担率が増加し、徒歩・自転車の交通分担率が減少しています。
- ・65歳以上の自動車分担率は内外・外内移動ともに増加しており、64歳以下より高くなっています。
- ・周辺市村と比較して、65歳以上の外出困難ありの割合が高くなっています。

●その他交通の問題点

- ・一部の自転車駐車場では稼働率が高くなっていますが、その他の自転車駐車場の稼働率は約40～50%程度に留まっています。
- ・近鉄蟹江駅は駅前広場の面積が狭小であり、送迎車やバス・タクシーの分離もされておらず、混雑した状況となっています。
- ・JR蟹江駅の北側駅前広場は、土地区画整理事業により整備されましたが、駅前広場からの駅利用ができず、南側駅前広場では、駅前広場が未整備であり、周辺道路の幅員が狭小であるため、送迎車等で混雑した状況となっており、バスの乗り入れができていません。
- ・交通事故は減少傾向にありますが、死亡事故が2年に1回程度発生しており、死亡事故の被害者は自転車乗用中・歩行中の高齢者が多くなっています。
- ・人口1万人当たりの自転車乗用中の交通事故死傷者数は、県下平均よりも高くなっています。
- ・緊急輸送道路と避難所をつなぐ一部の道路では幅員4m未満の狭あい道路が見受けられます。
- ・CO₂排出量の内、民生部門の占める割合が最も高く、業務と家庭の占める割合が半数程度です。
- ・運輸部門では旅客・貨物自動車が大半を占めています。

《アンケート整理からみた問題点》

●お散歩バスアンケート

- お散歩バス利用者は主に高齢者で、温泉施設への行き来に毎日利用する人が多くなっています。
- 利用者からは、「コースの逆回りが無いため不便」「バスの本数や停留所を増やして欲しい」「停留所に屋根やベンチなどが欲しい」「病院・眼科・美容院などの前にも停留所が欲しい」「バスが時間通りに来ない」「福祉センターでの待ち時間が長い」等の意見がありました。
- バスドライバーへのヒアリング調査では、一部の踏切の遮断待ち時間や国道1号に交差点を右折して入る際の待ち時間が長いという意見がありました。

●住民意識調査

- 満足度が低く重要度が高い項目のうち、防災対策や排水対策、地域医療体制の優先度が高く、次いで、交通安全施設や生活道路等の整備、下水道整備、高齢者が生活しやすい環境などの優先度が高くなっています。

2-3 課題の抽出

《本町の交通の課題（その1）》

●名古屋都心への利便性を活かした交通結節拠点としての機能向上

- ・本町の主要駅及び駅前広場などその周辺は名古屋都心へと向かう交通結節拠点となっており、町民をはじめ、周辺市町村の飛島村などから近鉄蟹江駅を經由し、津島市やあま市などから JR 蟹江駅を經由して名古屋方面へ向かう交通が多くなっており、交通結節拠点の形成に向けた交通機能の強化が必要です。
- ・徒歩や自転車、公共交通といった多様な交通手段で多様な人々がアクセスできるように、鉄道駅までのネットワークの確保、鉄道駅の機能向上が必要です。

●将来を見据え町民の移動を支える公共交通網の展開

- ・現在は、自家用車による移動が主な交通手段となっていますが、持続可能なまちづくりに向け、環境にやさしい公共交通手段への転換を行う必要があります。
- ・本町では人口の多い地区に、一部公共交通空白地が見受けられ、鉄道駅・バス停から離れた施設があることから、お散歩バスを町内移動の軸とし、路線網の見直しなどを含め、誰でも公共交通を利用し、気軽に移動できる環境を創出する必要があります。
- ・公共交通の負のスパイラル^{*}によって、必要な時に必要なサービスを受けることができなくなることを防ぐためにも、過度な自家用車利用を抑制し、町民の利用者ニーズにあわせた、公共交通システムを構築していく必要があります。

●超高齢化社会に備えた多様な交通手段と移動環境の充実

- ・今後、運転をすることや外出が困難になる高齢者の増加が見込まれることから、バスや鉄道といった既存の公共交通システムだけでなく、ファーストマイル／ラストマイルを補うタクシーやパーソナルモビリティなども含めた幅広い交通手段に対応した交通環境を整備する必要があります。
- ・自家用車に過度に頼らず気軽に移動できる環境を創出するためにも、高齢者の外出を支援する制度作りや地域住民と協働して、高齢者の移動を支える組織作りが必要です。

●ボトルネックの負荷軽減による連続性のある道路ネットワークの整備

- ・本町は南北の河川と東西の鉄道によって道路ネットワークが分断されており、主要な幹線道路を中心に交通が集中しているため、一部の道路や交差点、踏切では慢性的な渋滞が発生しています。土地区画整理事業などにより人口が増加している地区もあることから、ボトルネックとなる交差点や踏切の交通負荷を軽減するとともに、未整備の都市計画道路の整備を進め、交通ネットワークの連続性を確保することが必要です。

※公共交通の負のスパイラル：利用者が減ることにより、現状のサービスが維持できなくなる。その結果、さらに、利用者が減少し、サービスが悪化していき、利用者減に歯止めが利かなくなる状態。

《本町の交通の課題（その2）》

●町民を守る道路交通の安全性と防災性の確保

- ・近年、町内で発生する死亡事故は高齢者が被害者となっており、蟹江川沿いの既成市街地を中心に狭あい道路が多いことから、日常生活で歩行者や自転車、高齢者や児童といった交通弱者が安全に移動できる環境が必要です。
- ・本町は県下平均より自転車乗用中に発生する交通事故が多くなっています。自転車は、交通事故の加害者になるだけでなく、時に被害者にもなりうることから、ハード面での走行空間の整備とともに、自転車利用に関する運転マナーの意識を醸成していく必要があります。
- ・既成市街地などに多い狭あい道路では、緊急時に救急車両の通行や避難活動が阻害される可能性があるため、災害時の防災性を向上し、安心して暮らすことのできる道路空間を整備する必要があります。

●持続可能なまちづくりに向けた意識醸成

- ・進展する少子・超高齢化社会の中で、都市機能の維持と町民の移動手段を確保するためにも、各拠点のまちづくりと連携した交通施策の展開が必要です。
- ・ハード整備に頼らず、公共交通の維持と交通環境を改善するために、住民の主体的な交通選択が必要です。
- ・将来にわたり公共交通を維持していくためにも、町民で公共交通を維持し育てていく意識の変化と公共交通の利用機会の提供が必要です。

3 交通の将来都市像の設定

本町では、令和2年度に第4次総合計画と都市計画マスタープランが目標年次を迎えることから、現在、新たな総合計画の策定と都市計画マスタープランの改定を進めています。蟹江町総合交通戦略については、策定・改定を進めている総合計画と都市計画マスタープランのまちづくりの方向性を踏まえて、交通の将来都市像を設定し、一体的なまちづくりに取り組んでいきます。

したがって、本町の都市交通体系において目指すべきまちの姿として、以下のとおり将来都市像を設定しました。

また、目標年次は、現在改定を進めている都市計画マスタープランの目標年次に合わせて令和12年度(2030年度)を目標年次に設定し、計画策定後の令和2年度(2020年度)から令和7年度(2025年度)を短期とし、令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)までを中期とします。

交通の将来都市像

多様な交通手段で人の暮らしを支えるやさしいまち

本町の交通の将来都市像は、過度な郊外への市街地拡大を抑制しつつ、生活の拠点となるコンパクトな市街地の中を鉄道駅周辺の交通結節拠点と公共交通や歩行者・自転車のネットワークでつなぎ、多様な交通手段で多様な人々の暮らしを支えます。これにより、交通渋滞の緩和や交通事故の削減を図るとともに、移動しやすく、暮らしやすい、人々にやさしい交通環境を創出します。

目標年次：令和12年度（2030年度）
（短期：～令和7年度（2025年度）、中期：～令和12年度（2030年度））

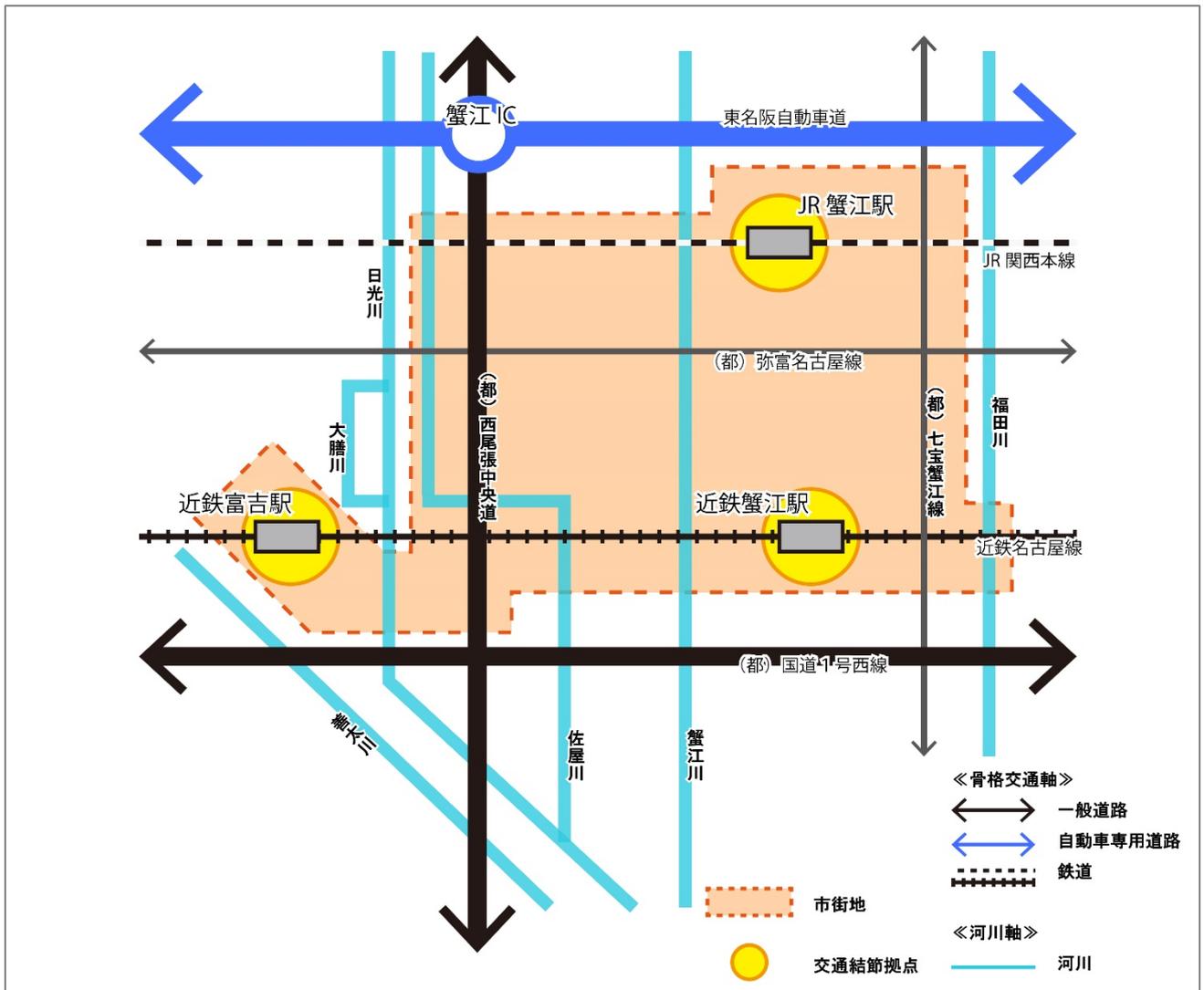


図 本町の交通の将来都市像

4 戦略目標と基本方針

4-1 交通の将来都市像を踏まえた戦略目標

将来都市像の実現を図るため、以下のとおり、戦略目標と基本方針を設定しました。

将来都市像：多様な交通手段で人の暮らしを支えるやさしいまち

【都市交通の課題】

【課題①】名古屋都心への利便性を活かした交通結節拠点としての機能向上

- ・ 駅拠点の特性に応じた交通機能の確保
- ・ 駅周辺の利便性とアクセス性の向上
- ・ 鉄道駅と連動した交通機能の充実
- ・ 周辺市町村の路線バスとお散歩バスの連続性の確保

【課題②】将来を見据え町民の移動を支える公共交通網の展開

- ・ 利用者ニーズに即した公共交通ネットワークの形成
- ・ 自家用車中心の交通手段から公共交通を利用した交通手段への転換
- ・ 公共交通を利用しやすい環境整備
- ・ 公共交通空白地における移動手段の確保

【課題③】超高齢化社会に備えた多様な交通手段と移動環境の充実

- ・ 多様な交通手段に対応した道路整備とまちづくり
- ・ 高齢者の移動を支える支援

【課題④】ボトルネックの負荷軽減による連続性のある道路ネットワークの整備

- ・ 地理的背景を踏まえた道路ネットワークの整備
- ・ ボトルネックとなる交差点や踏切の交通負荷軽減

【課題⑤】町民を守る道路交通の安全性と防災性の確保

- ・ 交通弱者が安心して移動できる移動空間の整備
- ・ 交通事故対策の推進
- ・ 生活圏内における徒歩、自転車利用の促進
- ・ 狭あい道路の多い地域における安全性・防災性の強化
- ・ 災害に強い道路ネットワークの整備

【課題⑥】持続可能なまちづくりに向けた意識醸成

- ・ 交通安全や交通マナーを守る意識醸成
- ・ 公共交通を利用する機会の提供
- ・ 町民自らが公共交通を維持していくための意識変化

【戦略目標と基本方針】

【目標①】鉄道駅周辺を拠点とした名古屋都心への充実した交通体系づくり

- 【基本方針1】駅拠点の活力を創出する交通体系の整備
- 【基本方針2】周辺市町村と連動した広域公共交通ネットワークの形成

【目標②】公共交通を中心とした環境にやさしい交通手段への転換

- 【基本方針3】公共交通の利用を促進するサービスの充実
- 【基本方針4】人々の移動を支える公共交通軸の確保

【目標③】多様な交通手段の充実による高齢者にやさしい移動空間と交通施策

- 【基本方針5】多様な交通手段に対応したやさしい公共空間の形成
- 【基本方針6】自家用車に頼らず高齢者の外出を支える移動支援

【目標④】円滑な移動による暮らしやすい交通環境づくり

- 【基本方針7】交通ボトルネックの解消と交通分散による円滑化
- 【基本方針8】道路ネットワークの充実

【目標⑤】安心・安全な暮らしができる生活環境の創出

- 【基本方針9】生活道路の安心・安全な交通環境づくり
- 【基本方針10】道路整備等による防災機能の向上

【目標⑥】公共交通中心のまちづくりに向けた意識づくり

- 【基本方針11】多様な交通手段が共存するまちへの意識づくり
- 【基本方針12】産官学が連携した公共交通の利用促進

4-2 交通の将来都市像を踏まえた基本方針

戦略目標①：鉄道駅周辺を拠点とした名古屋都心への充実した交通体系づくり

本町の各鉄道駅周辺を、名古屋都心へ向かう交通結節拠点とし、町内だけでなく周辺市町村の公共交通との連携を踏まえたコミュニティバスの編成や鉄道駅を中心としたネットワークを形成し、名古屋駅と町内の鉄道駅を結ぶ充実した交通体系づくりを進めます。

基本方針1：駅拠点の活力を創出する交通体系の整備

利用者が多く、他市町村からも利用が多い近鉄蟹江駅をはじめとする各鉄道駅周辺を交通結節拠点とし、円滑な交通環境を確保すべく、駅を中心に周辺道路のネットワークを含めた都市機能拠点としての整備を進めます。

基本方針2：周辺市町村と連動した広域公共交通ネットワークの形成

本町の各鉄道駅周辺の交通結節拠点からの広域公共交通ネットワークについて、周辺市町村と連携し、路線バスの連続性や乗り継ぎなどを踏まえた、公共交通の見直しを図ります。

写真 近鉄蟹江駅駅前広場



写真 JR 蟹江駅南側駅前広場



写真 近鉄蟹江駅の飛島バス等の乗り入れ案内



写真 近鉄蟹江駅へのタクシー乗り入れ



戦略目標③：多様な交通手段の充実による高齢者にやさしい移動空間と交通施策

今後の進展していく少子・超高齢化社会の中で、誰もが気軽に移動し、外出できるように、公共交通を始め、公共交通空白地や免許返納後の高齢者の交通手段を確保し、町全体で人々の移動を支えることのできる交通空間を形成していきます。

基本方針5：多様な交通手段に対応したやさしい公共空間の形成

バスやタクシーといった多様な交通手段でファーストマイル/ラストマイルの移動を支えるためにも、様々な交通手段に対応し、気軽に移動することのできるようにまちづくりと連携した公共空間の形成を進めます。

基本方針6：自家用車に頼らず高齢者の外出を支える移動支援

免許返納後の高齢者や車を持たない人でも気軽に移動できる環境を整えるためにも、免許返納者に対する支援、バスやタクシーといった交通手段の確保に努めることで、誰もが自由に移動できる環境を支援します。

写真 近鉄蟹江駅北自転車駐車場
(参考:公益財団法人自転車駐車場整備センター)



写真 鉄道駅でのレンタサイクルの事例
(参考:一般社団法人西尾市観光協会)



図 運転免許の自主返納促進チラシ
(参考:愛知県警察)

運転免許を自主返納しませんか？

年齢層	原因	人数	割合
<75歳以上の高齢運転者>	操作ミス	134人	29%
	安全不確認	106人	23%
	漫然運転等	85人	19%
	脇見等	42人	9%
	判断誤り	35人	8%
<75歳未満の運転者>	操作ミス	468人	19%
	安全不確認	804人	26%
	漫然運転等	747人	24%
	脇見等	588人	19%
	判断誤り	384人	12%

75歳以上の高齢運転者が起こした死亡事故原因のうち、ハンドル・ブレーキの踏み間違いなどの「操作ミス」が最多!!
高齢になると、さまざまな身体機能の低下により、交通事故のリスクが高まります!!

～他人事ではありません。命を守る決断を!～

「運転経歴証明書」をご存じですか。
 運転免許を自主返納して5年以内の方は、「運転経歴証明書」を申請することができます。

※ 認知症と診断され、運転免許の取消処分を受けると、運転経歴証明書を申請できなくなります。

手数料 1,100円

更新の必要はありません!

「身分証」として使えます! 商品の割引等の特典がいっぱい!

再交付ができます!

※ ホームページに掲載しています。

※ 詳しくは、最寄りの警察署交通課免許窓口にお問い合わせください。

愛知県警察

戦略目標④：円滑な移動による暮らしやすい交通環境づくり

円滑な移動ができる暮らしやすい交通環境を形成するために、ボトルネックとなっている交差点や踏切の交通渋滞を解消すると同時に、都市計画道路等の整備により交通分散を図り、移動の円滑化を促進します。

基本方針7：交通ボトルネックの解消と交通分散による円滑化

交通の集中により渋滞が発生している交差点や踏切について、ハード整備による抜本的な改良を見据えつつ、案内表示等による交通の分散といったソフト対策にも取り組み、交通の円滑化を促進します。

基本方針8：道路ネットワークの充実

町内の主要な幹線軸を中心に交通が集中していることから、交通を分散し、町内の移動円滑化を促進するため、未整備の都市計画道路等の整備を進めます。

また、狭あい道路が多い地域では、主要な幹線軸へのアクセス性を向上させるため、都市計画道路等の早期整備に向け、計画の見直しを含めたネットワークの形成を図ります。

写真 芝切交差点(主要渋滞箇所)



写真 東郊線踏切(主要渋滞箇所)



写真 (都)南駅前線



写真 日光川右岸堤防災道路



戦略目標⑤：安心・安全な暮らしができる生活環境の創出

徒歩や自転車、自動車といった多様な交通手段、高齢者や児童、学生や会社員といった多様な人々が利用する生活道路において、安心して暮らすことができ、安全に移動できる交通環境を創出します。

基本方針 9：生活道路の安心・安全な交通環境づくり

多様な交通手段、多様な人々が混在する生活道路において、安全に移動ができる交通環境づくりをするために、生活道路に過度な交通が集中しない交通規制、交通安全施設の整備に取り組みます。

また、自家用車中心の交通手段から、身近な生活圏内においては、徒歩・自転車中心の交通手段への転換を促進するために、歩行者・自転車ネットワークの構築、優先的な通行空間の整備を進めます。

基本方針 10：道路整備等による防災機能の向上

都市防災機能の向上を図るため、災害時の緊急輸送道路となる道路ネットワークの整備に取り組みます。また、防火帯や消化救護活動の支障となりうる狭あい道路の整備や対策を進めます。

図 ゾーン 30 の事例 (参考:警視庁)

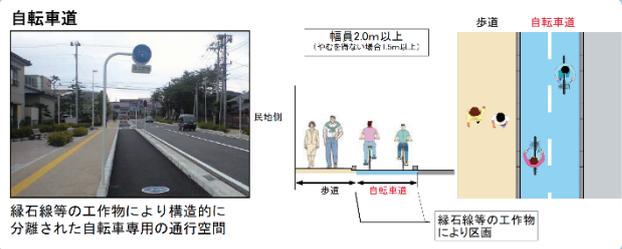


写真 狭あい道路

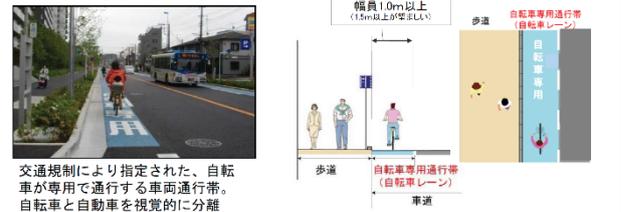


図 自転車通行空間の整備 (参考:国土交通省)

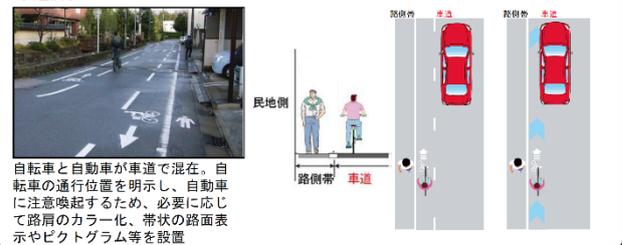
■単路部の設計【整備例】



自転車専用通行帯(自転車レーン)



車道混在



戦略目標⑥：公共交通中心のまちづくりに向けた意識づくり

将来にわたり本町の公共交通を維持・活性化していくためには、一人ひとりが主体的に公共交通について考え、意識的に自らの交通行動を選択していくことが必要となります。持続可能なまちづくりに向けて、誰もが快適に移動できる交通体系を維持していくための意識づくりを促進します。

基本方針 11：多様な交通手段が共存するまちへの意識づくり

自動車や歩行者・自転車が混在する生活空間において、相互配慮による安全な交通環境を創出するため、交通安全や交通マナーを守る意識づくりを行います。また、高齢者や幼児・児童など交通弱者である歩行者や自転車が安全に移動できるように、取り締まりの強化や交通マナーの啓発活動を通して、交通弱者にもやさしいまちづくりを進めます。

基本方針 12：産官学が連携した公共交通の利用促進

町内の企業、学校と自治体が連携し、将来にわたる中長期的な利用者の確保と、公共交通に対する相互理解を深めることで公共交通の維持・活性化を図ります。

写真 交通安全教室の事例(参考:警察庁)



写真 自転車等放置禁止区域(JR 蟹江駅周辺)



写真 公共交通を利用した郊外学習の事例(参考:仙台市)



図 ウォーキングイベントの事例(参考:近畿日本鉄道(株)、東海旅客鉄道(株))



表 戦略目標・基本方針と施策パッケージの一覧

戦略目標	基本方針	施策パッケージ
<p>【戦略目標①】 鉄道駅周辺を拠点とした名古屋都心への充実した交通体系づくり</p>	<p>■基本方針1: 駅拠点の活力を創出する交通体系の整備</p> <p>■基本方針2: 周辺市町村と連動した広域公共交通ネットワークの形成</p>	<p>施策パッケージ A 「名古屋都心へのアクセス性を向上する充実した都市基盤の強化」</p> <p>A-1: 駅前広場の整備 A-2: 自由通路の新設・橋上駅舎化 A-3: 駅への周辺自治体のバス乗り入れ A-4: 円滑なタクシー利用の推進</p>
<p>【戦略目標②】 公共交通を中心とした環境にやさしい交通手段への転換</p>	<p>■基本方針3: 公共交通の利用を促進するサービスの充実</p> <p>■基本方針4: 人々の移動を支える公共交通軸の確保</p>	<p>施策パッケージ B 「誰もが気軽に移動できる公共交通サービスの確保」</p> <p>B-1: バスルート・ダイヤの見直し B-2: 意向調査によるニーズの把握 B-3: 自転車駐車場の再整備 B-4: 高齢者の運転免許自主返納と移動サポート支援</p>
<p>【戦略目標③】 多様な交通手段の充実による高齢者にやさしい移動空間と交通施策</p>	<p>■基本方針5: 多様な交通手段に対応したやさしい公共空間の形成</p> <p>■基本方針6: 自家用車に頼らず高齢者の外出を支える移動支援</p>	<p>施策パッケージ C 「町民の移動と暮らしを支える安心・安全・快適な交通基盤の整備」</p> <p>C-1: 都市計画道路等の早期整備と必要性を踏まえた計画見直し C-2: ボトルネックの交通円滑化対策 C-3: 生活道路などの交通安全対策 C-4: 歩行者・自転車通行空間の整備 C-5: 防災対策の整備促進と助成</p>
<p>【戦略目標④】 円滑な移動による暮らしやすい交通環境づくり</p>	<p>■基本方針7: 交通ボトルネックの解消と交通分散による円滑化</p> <p>■基本方針8: 道路ネットワークの充実</p>	<p>施策パッケージ D 「地域一体となって取り組む多様な交通手段への意識づくり」</p> <p>D-1: 交通安全の意識醸成と取り締まり強化 D-2: イベントや郊外学習による公共交通の利用機会提供</p>
<p>【戦略目標⑤】 安心・安全な暮らしができる生活環境の創出</p>	<p>■基本方針9: 生活道路の安心・安全な交通環境づくり</p> <p>■基本方針 10: 道路整備等による防災機能の向上</p>	
<p>【戦略目標⑥】 公共交通中心のまちづくりに向けた意識づくり</p>	<p>■基本方針 11: 多様な交通手段が共存するまちへの意識づくり</p> <p>■基本方針 12: 産官学が連携した公共交通の利用促進</p>	

5-1 施策パッケージ A:名古屋都心へのアクセス性を向上する充実した都市基盤の強化

A-1 : 駅前広場の整備

【事業目的】

町内だけでなく周辺市町村から本町へ、公共交通を使ったアクセスや送迎など名古屋都心へ向かう交通結節拠点としての機能を強化するため、JR 蟹江駅と近鉄蟹江駅の駅前広場を整備し、本町中心の都市基盤を強化します。

【事業概要】

●JR 蟹江駅の駅前広場(北側・南側)の整備

JR 蟹江駅周辺は平成 26 年度に駅北部の土地区画整理事業が完了し、人口が増加していることから、交通結節拠点としての機能を向上させるため南北の都市計画決定された駅前広場を整備します。

●近鉄蟹江駅の駅前広場の整備

近鉄蟹江駅は本町で最も利用者数の多い駅であるため、交通結節拠点としての機能強化と現在の駅前広場が抱えている課題を解決するため、歩行者動線を確保し、安全に通行できるように近鉄蟹江駅の駅前広場の整備を進めます。(※都市計画決定を受けている駅前広場ではなく、利便性向上を目的とした暫定的な整備)

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和 2~7 年度)					中期 (令和 8~12 年度)					長期 (令和 13 年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
JR 蟹江駅の駅前広場(北側)の整備	ハード	◎蟹江町	整備											
		○鉄道事業者	調整											
JR 蟹江駅の駅前広場(南側)の整備	ハード	◎蟹江町	調査		整備									
		○鉄道事業者			調整									
近鉄蟹江駅の駅前広場の整備	ハード	◎蟹江町	整備											
		○鉄道事業者	調整											

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織

A-2 : 自由通路の新設・橋上駅舎化

【事業目的】

JR 蟹江駅の自由通路の新設・橋上駅舎化を実施することにより、鉄道で南北に分断されている歩行者動線の改善や、駅とその周辺地域における円滑な移動を強化し、北側の土地区画整理事業により整備された新市街地をはじめとした駅周辺への居住誘導や商業・医療等の都市機能の集約を図ります。

【事業概要】

●JR 蟹江駅の自由通路新設

鉄道駅・線路で分断されている JR 蟹江駅周辺の南北間の歩行者動線を確保し、安全で円滑な移動空間の創出を促進するため、JR 蟹江駅の自由通路新設を行います。

●JR 蟹江駅の橋上駅舎化

現在、駅南側のみ改札があり、老朽化やバリアフリー上の問題点を抱えている JR 蟹江駅の駅舎について、自由通路の新設にあわせて橋上駅舎化の整備を進めます。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
JR 蟹江駅の自由通路新設	ハード	◎蟹江町	整備											
		○鉄道事業者	調整											
JR 蟹江駅の橋上駅舎化	ハード	◎蟹江町	整備											
		○鉄道事業者	調整											

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織

A-3 : 駅への周辺自治体のバス乗り入れ

【事業目的】

名古屋都心への交通結節点である町内の各駅について、周辺自治体と連携し、路線バスやコミュニティバスの乗り入れ検討を行うことで、多様な交通手段の提供を図ります。

【事業概要】

●駅への周辺自治体のバス乗り入れ

駅前広場の整備を踏まえ、周辺自治体が運行しているコミュニティバスや路線バスについて、町内各駅への乗り入れ調整を進めます。また、現在乗り入れを実施している自治体についても、引き続き継続実施します。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
駅への周辺自治体のバス乗り入れ	ソフト	◎蟹江町	調整											
		○周辺市町村	実施検討・実施											

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織

A-4 : 円滑なタクシー利用の推進

【事業目的】

JR 蟹江駅の駅前広場の整備にあわせて、タクシー乗り場を設置するとともに、タクシーの乗り入れについてタクシー事業者と調整を行い、円滑なタクシー利用を推進します。

【事業概要】

●JR 蟹江駅のタクシー乗り場の設置(北側・南側)

JR 蟹江駅の駅前広場の整備を踏まえ、現在は面積が狭小で交通錯綜が多発している JR 蟹江駅の駅前広場について、タクシー動線を確保し、安全に乗り降りのできるタクシー乗り場を設置します。

●JR 蟹江駅のタクシー乗り入れの調整

JR 蟹江駅の駅前広場(両側)のタクシー乗り場の設置にあわせて、町内のタクシー事業者と JR 蟹江駅へのタクシー乗り入れについて調整を進めます。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和 2~7 年度)							中期 (令和 8~12 年度)					長期 (令和 13 年度 ~)
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~	
JR 蟹江駅の タクシー乗り場の 設置 (北側駅前広場)	ハード	◎蟹江町	整備												
JR 蟹江駅の タクシー乗り場の 設置 (南側駅前広場)	ハード	◎蟹江町	調査		整備										
JR 蟹江駅の タクシー乗り入れ の調整	ソフト	◎蟹江町	調整												
		○タクシー事業者	実施												

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織



5-2 施策パッケージ B:誰もが気軽に移動できる公共交通サービスの確保

B-1: バスルート・ダイヤの見直し

【事業目的】

蟹江町お散歩バスのバスルート・ダイヤの見直しにより、鉄道や周辺自治体のバスとの乗り継ぎの利便性を高めることで、公共交通を利用した通院や買い物、通勤・通学の需要を拡大します。

【事業概要】

●バスルート・ダイヤの見直し

JR 蟹江駅の駅前広場の整備にあわせて、お散歩バスが JR 蟹江駅へ乗り入れ可能なバスルートの見直しを実施します。また、利用者ニーズを踏まえながら、免許を持たない高齢者や学生が気軽に利用できるよう、周辺自治体の路線バスや鉄道駅との接続など、ほかの交通手段との乗り継ぎを考慮したダイヤの見直しを行います。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和 2~7 年度)					中期 (令和 8~12 年度)					長期 (令和 13 年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
バスルート・ ダイヤの見直し	ソフト	◎蟹江町	調査	実施										

◎: 中心となって実施・推進する組織

○: 中心となる組織と協力して取り組む組織

B-2 : 意向調査によるニーズの把握

【事業目的】

持続的な公共交通を維持するための施策を検討するため、現在の利用者だけでなく地域住民や企業なども対象に潜在的なニーズを把握するためのアンケート調査を実施し、その結果を検証します。

【事業概要】

●公共交通に関するアンケートの実施・検証

公共交通の利用者ニーズ及び地域住民の潜在的なニーズを把握するため、利用者や地域住民などに対して、公共交通に関するアンケートを実施、検証します。

●企業向けアンケートの実施・検証

個人需要の把握のほか、企業送迎バスの需要、通退勤にあわせた運行経路や運行ダイヤなど、企業の視点から見たお散歩バスの潜在的需要を把握するため、企業向けアンケートを実施、検証します。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
公共交通に関するアンケートの実施・検証	ソフト	◎蟹江町	実施・検証					実施・検証						
企業向けアンケートの実施・検証	ソフト	◎蟹江町	実施・検証					実施・検証						

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織

B-3 : 自転車駐車場の再整備

【事業目的】

平成 25 年度に整備された近鉄蟹江駅の自転車駐車場に加えて、JR 蟹江駅と近鉄富吉駅の自転車駐車場の再整備、レンタサイクル・シェアサイクルの導入を検討することで、自家用車に頼らず気軽に外出できる環境を整備します。

【事業概要】

●JR 蟹江駅の自転車駐車場の再整備

駅前広場の整備にあわせ、徒歩や自転車での往来を活性化するため、JR 蟹江駅の自転車駐車場の再整備を行います。

●近鉄富吉駅の自転車駐車場の再整備

町内の交通結節拠点である近鉄富吉駅周辺地区において、自転車の利便性を向上し、自家用車に頼らない交通手段を確保するため、必要性を検討し、近鉄富吉駅の自転車駐車場の再整備を行います。

●レンタサイクル・シェアサイクルの導入検討

町内の主要な拠点や観光地、交通安全上危険な箇所を記載した蟹江自転車周遊 MAP を活かし、誰もが気軽に町内を移動できるための交通手段として、町内 3 駅を拠点にレンタサイクル・シェアサイクルの導入検討を行います。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和 2~7 年度)							中期 (令和 8~12 年度)					長期 (令和 13 年度~)
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~	
JR 蟹江駅の 自転車駐車場の 再整備	ハード	◎蟹江町	調査		整備										
近鉄富吉駅の 自転車駐車場の 再整備	ハード	◎蟹江町							検討・調査		整備				
レンタサイクル・ シェアサイクル の導入検討	ソフト	◎蟹江町	実施検討												

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織

B-4 : 高齢者の運転免許自主返納と移動サポート支援

【事業目的】

高齢者の運転免許自主返納に対する支援を促進するとともに、代替となる高齢者の移動手段を確保するため高齢者の公共交通サポートを実施します。

【事業概要】

●自主返納による優遇制度拡大に向けた取り組み実施

高齢運転者(70歳以上)の自主返納を促進するため、免許返納により飲食店などで割引などの優遇措置を受けられる高齢者交通安全サポーター制度の導入企業などの拡大に向けた取り組みを実施します。

●高齢者の公共交通利用サポートの実施検討

現在、無料でお散歩バスを運行しており、高齢者を始め町民の公共交通による移動サポートを実施していますが、公共交通の利用促進を図るため高齢者のバス乗り方教室など公共交通利用サポートの実施検討を行います。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
自主返納による優遇制度拡大に向けた取り組み実施	ソフト	◎警察	実施											
		○企業等	各種協力											
高齢者の公共交通利用サポートの実施検討	ソフト	◎蟹江町	実施検討											

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織

5-3 施策パッケージ C: 町民の移動と暮らしを支える安心・安全・快適な交通基盤の整備

C-1 : 都市計画道路等の早期整備と必要性を踏まえた計画見直し

【事業目的】

町内の道路ネットワークを充足し交通基盤を強化するため、未着手の主要な都市計画道路等の早期整備を推進し、交通渋滞箇所の緩和を図ります。また、現在の社会状況を踏まえて、都市計画道路の必要性を見直すことで、本町に必要な交通ネットワークを検討します。

【事業概要】

●(都)南駅前線の整備

JR蟹江駅の駅前広場と(都)弥富名古屋線を南北に結ぶ(都)南駅前線は駅へのアクセス性を高める重要な生活軸であるため、未整備区間の整備を進めます。

●(都)七宝蟹江線の整備

現在混雑している(都)西尾張中央道の交通集中を分散し、機能補完をするため、本町の東部を通り、南北の町内幹線軸である(都)七宝蟹江線の未整備区間の整備を進めます。

●(都)国道1号西線の整備に向けた検討

本町の中央を東西に通る(都)国道1号西線は本町の広域幹線軸であり、暫定2車線区間の整備方法や整備時期などについては、引き続き周辺道路などの状況を踏まえ、検討を進めていきます。

●町道今須成線の整備

主要な交通幹線軸への交通集中を分散し、機能補完をするため、町道今須成線の整備を進めます。

●日光川右岸堤防災道路の整備

本町は全域が海拔ゼロメートル地帯であるため、災害時に救援・復旧物資の輸送路や避難路として活用される日光川右岸堤防災道路の整備を進めます。

●都市計画道路の見直し

都市計画道路の整備と並行して、現在の社会状況を踏まえた適切な道路ネットワークを検討するため、町全域の都市計画道路の見直しを行います。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
(都) 南駅前線の整備	ハード	◎蟹江町	調査		整備									
(都) 七宝蟹江線の整備	ハード	◎蟹江町	調査					整備						
(都) 国道1号西線の整備に向けた検討	ハード	◎国土交通省	実施検討											
町道今須成線の整備	ハード	◎蟹江町	整備											
日光川右岸堤防道路の整備	ハード	◎愛知県	整備											
都市計画道路の見直し	ソフト	◎蟹江町	調査	実施										
		○愛知県	調整	実施										

◎：中心となって実施・推進する組織

○：中心となる組織と協力して取り組む組織

C-2 : ボトルネックの交通円滑化対策

【事業目的】

町内の円滑な移動と交差点・踏切の安全性を確保するため、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により選定されている主要渋滞箇所を中心に渋滞対策について実施を検討し、交通ネットワークのボトルネックとなっている箇所の交通円滑化を目指します。

【事業概要】

●主要渋滞箇所の渋滞対策の実施検討

都市計画道路等の整備により交通分散を図るとともに、地域の主要渋滞箇所に選定されている交差点について、交通円滑化対策として必要に応じた信号制御の見直しや右折車線の設置など交差点の渋滞解消を行います。

●東郊線踏切の立体交差化推進

東郊線踏切は、(都)七宝蟹江線の整備による立体交差化までの暫定措置の踏切であることから、立体交差化に向けた調査検討を推進し、早期の立体交差化実現を目指します。なお、当該踏切は踏切道改良促進法により、改良する必要がある踏切道として指定されていることから、鉄道事業者及び道路管理者等で組織される法定協議会での協議結果を踏まえて、取り組みを推進します。

●蟹江第1号踏切の対策実施検討

踏切安全通行カルテが作成され、緊急に対策の検討が必要な蟹江第1号踏切について、対策の実施検討を行います。

●佐古木第4号踏切の対策実施検討

踏切安全通行カルテが作成され、緊急に対策の検討が必要な佐古木第4号踏切について、対策の実施検討を行います。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
主要渋滞箇所の 渋滞対策の 実施検討	ソフト ハード	◎警察 ◎国土交通省 ◎愛知県 ◎蟹江町	実施検討											
東郊線踏切の 立体交差化推進	ソフト	◎蟹江町	調査・実施検討											
	ハード	○鉄道事業者	調整											
蟹江第1号踏切 の対策実施検討	ソフト	◎蟹江町	実施検討											
	ハード	◎鉄道事業者												
佐古木第4号踏切 の対策実施検討	ソフト	◎愛知県	実施検討											
	ハード	◎鉄道事業者												

◎：中心となって実施・推進する組織

○：中心となる組織と協力して取り組む組織

C-3 : 生活道路などの交通安全対策

【事業目的】

既成市街地や駅周辺の中心市街地の生活道路、通学路などにおける町民の安全を確保するため、狭あい道路が多い蟹江川沿いの既成市街地などを中心に、交通規制や交通安全施設による交通安全対策を実施します。

【事業概要】

●生活道路などにおける交通規制の導入

狭あい道路が多い蟹江川沿いの既成市街地や駅周辺の地域などに対して、歩行者・自転車の安心・安全な移動を確保するため、交通規制の導入による交通安全対策を進めます。

●交通安全施設の設置

狭あい道路が多い蟹江川沿いの既成市街地や駅周辺の地域、通学路指定の生活道路などに対して、歩行者・自転車の安心・安全な移動を確保するため、必要に応じて道路標示、道路標識、防護柵、視線誘導標などの設置、ハンプ、クランクなどの物理デバイスを設置します。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
生活道路などにおける交通規制の導入	ソフト	◎警察	実施											
		○蟹江町 ○地域	調整											
交通安全施設の設置	ハード	◎警察 ◎国土交通省 ◎愛知県 ◎蟹江町	実施											
		○地域	調整											

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織

C-4 : 歩行者・自転車通行空間の整備

【事業目的】

駅拠点や駅周辺の地域における歩行者・自転車の回遊性と安全性を確保するため、歩行者・自転車通行空間の設置検討・整備や歩行者通行空間の確保を行うことで、歩行者・自転車の安全性確保と交通結節拠点としての魅力を高めます。

【事業概要】

●歩行者・自転車通行空間の設置検討・整備

町内各駅へとアクセスする道路について、歩行者・自転車通行空間の設置を検討し、必要に応じ整備を進めます。

●歩行者通行空間の確保

水路の暗渠化にあわせて、歩行者が安心して移動できる歩行者空間の確保を進めます。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
歩行者・自転車通行空間の設置検討・整備	ハード	◎蟹江町	調査		整備									
		○愛知県	調整・整備											
歩行者通行空間の確保	ハード	◎蟹江町	整備											

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織

C-5 : 防災対策の整備促進と助成

【事業目的】

狭あい道路の多い既成市街地などの防災性を確保するため、ポケットパークの整備、狭あい道路の拡幅やブロック塀等の撤去に対する助成、密集市街地における消防活動対策を行います。

【事業概要】

●空地を活用したポケットパークの整備

町内の空地に対して防災機能を向上し、緊急時における歩行者の避難経路や待機空間を確保するためのポケットパークを整備します。

●狭あい道路の拡幅に対する助成

狭あい道路における災害時の消防車両の乗り入れや消火活動を可能にするため、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助成を実施します。

●ブロック塀等の撤去に対する助成

地震により倒壊などをした際に道路や公共施設の敷地に影響を及ぼす恐れがあるブロック塀や門柱の撤去に対する助成を実施します。

●密集市街地における消防活動対策

蟹江町消防署警防計画に基づき、木造建築物や狭あい道路が多く大規模火災につながる可能性の高い密集市街地において、各地区の実状に見合った適切な消防活動を実施します。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2～7年度)					中期 (令和8～12年度)					長期 (令和13年度～)		
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13～	
空地を活用した ポケットパーク の整備	ハード	◎蟹江町	整備												
狭あい道路の 拡幅に対する 助成	ソフト	◎蟹江町	実施												
ブロック塀等の 撤去に対する 助成	ソフト	◎蟹江町	実施												
密集市街地に おける消防活動 対策	ソフト	◎蟹江町	実施												

◎：中心となって実施・推進する組織

○：中心となる組織と協力して取り組む組織

5-4 施策パッケージD:地域一体となって取り組む多様な交通手段への意識づくり

D-1:交通安全の意識醸成と取り締まり強化

【事業目的】

町民の交通安全に対する意識醸成を行うため、交通マナーを守る意識づくり・啓発活動、取り締まりの強化、自転車等の放置禁止区域の拡大を行うことで、歩行者・自転車・自動車の各交通主体が意識的に交通安全を守る環境を醸成します。

【事業概要】

●交通マナーを守る意識づくり・啓発活動

自転車通行空間の整備やレンタサイクルの導入による自転車関連事故や生活道路内での交通事故を抑制するため、多様な世代を対象とした交通安全教育や地域における街頭指導など交通マナーを守る意識づくりや啓発活動を実施します。

●取り締まりの強化

生活道路や駅周辺など多くの歩行者・自転車・自動車が利用する地域を中心に、人々の安心・安全な移動環境を確保するため取り締まりの強化を行います。

●自転車等の放置禁止区域の拡大

レンタサイクルの導入や歩行者・自転車通行空間の整備にあわせて増加するであろう自転車利用を踏まえ、良好な移動空間を創出し、放置自転車の増加を防止するため、自転車等の放置禁止区域の拡大を行います。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)		
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~	
交通マナーを守る意識づくり・啓発活動	ソフト	◎警察	実施												
		○蟹江町 ○地域	各種協力												
取り締まりの強化	ソフト	◎警察	実施												
自転車等の放置禁止区域の拡大	ソフト	◎蟹江町	実施												

◎：中心となって実施・推進する組織

○：中心となる組織と協力して取り組む組織

D-2 : イベントや郊外学習による公共交通の利用機会提供

【事業目的】

公共交通の利用促進を図るため、公共交通を利用したイベントや郊外学習を実施することで、多様な世代に公共交通の普及啓発を行い、若年層や主婦層、会社員など将来にわたり利用していく利用者の確保に努めます。

【事業概要】

●ウォーキングなど各種イベントの実施

普段の生活で公共交通を利用しない人に対して、公共交通の利用機会を提供するため、ウォーキングなど各種イベントを実施します。

●公共交通を利用した郊外学習の実施

日常的な生活の中で公共交通を利用してもらうため、普段、公共交通の利用機会が少ない小中学生などを対象に、公共交通を利用した郊外学習を実施し、将来にわたって利用する新規利用者の確保に努めます。

【事業スケジュール】

実施事業	種類	実施主体	短期 (令和2~7年度)					中期 (令和8~12年度)					長期 (令和13年度~)	
			R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13~
ウォーキング など各種 イベントの実施	ソフト	◎鉄道事業者	実施											
		○企業等 ○蟹江町	各種協力											
公共交通を利用 した郊外学習の 実施	ソフト	◎蟹江町教育 委員会	実施											
		○蟹江町	各種協力											

◎ : 中心となって実施・推進する組織

○ : 中心となる組織と協力して取り組む組織



6 実施プログラム

これまでに設定した実施事業、実施主体及び事業スケジュールを実施プログラムとして、下記のとおり整理しました。

表 実施プログラム

【実施主体】◎：中心となって実施・推進する組織 ○：中心となる組織と協力して取り組む組織

施策パッケージと実施事業	実施主体	短期 (令和2～7年度)					中期 (令和8～12年度)					後期 (令和13年度～)
		R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
施策パッケージA:名古屋都心へのアクセス性を向上する充実した都市基盤の強化												
A-1:駅前広場の整備												
JR 蟹江駅の駅前広場(北側)の整備	◎蟹江町	整備										
	○鉄道事業者	調整										
JR 蟹江駅の駅前広場(南側)の整備	◎蟹江町	調査	整備									
	○鉄道事業者		調整									
近鉄蟹江駅の駅前広場の整備	◎蟹江町	整備										
	○鉄道事業者	調整										
A-2:自由通路の新設・橋上駅舎化												
JR 蟹江駅の自由通路新設	◎蟹江町	整備										
	○鉄道事業者	調整										
JR 蟹江駅の橋上駅舎化	◎蟹江町	整備										
	○鉄道事業者	調整										
A-3:駅への周辺自治体のバス乗り入れ												
駅への周辺自治体のバス乗り入れ	◎蟹江町					調整						
	○周辺市町村					実施検討・実施						
A-4:円滑なタクシー利用の推進												
JR 蟹江駅のタクシー乗り場の設置(北側駅前広場)	◎蟹江町	整備										
JR 蟹江駅のタクシー乗り場の設置(南側駅前広場)	◎蟹江町	調査	整備									
JR 蟹江駅のタクシー乗り入れの調整	◎蟹江町		調整									
	○タクシー事業者		実施									
施策パッケージB:誰もが気軽に移動できる公共交通サービスの確保												
B-1:バスルート・ダイヤの見直し												
バスルート・ダイヤの見直し	◎蟹江町	調査										実施
B-2:意向調査によるニーズの把握												
公共交通に関するアンケートの実施・検証	◎蟹江町	実施・検証				実施・検証						
企業向けアンケートの実施・検証	◎蟹江町	実施・検証				実施・検証						
B-3:自転車駐車場の再整備												
JR 蟹江駅の自転車駐車場の再整備	◎蟹江町	調査	整備									
近鉄富吉駅の自転車駐車場の再整備	◎蟹江町					検討・調査	整備					
レンタサイクル・シェアサイクルの導入検討	◎蟹江町					実施検討						
B-4:高齢者の運転免許自主返納と移動サポート支援												
自主返納による優遇制度拡大に向けた取り組み実施	◎警察											実施
	○企業等											各種協力
高齢者の公共交通利用サポートの実施検討	◎蟹江町											実施検討
施策パッケージC:町民の移動と暮らしを支える安心・安全・快適な交通基盤の整備												
C-1:都市計画道路等の早期整備と必要性を踏まえた計画見直し												
(都)南駅前線の整備	◎蟹江町	調査		整備								
(都)七宝蟹江線の整備	◎蟹江町		調査							整備		
(都)国道1号西線の整備に向けた検討	◎国土交通省									実施検討		
町道今須成線の整備	◎蟹江町									整備		
日光川右岸堤防道路の整備	◎愛知県									整備		
都市計画道路の見直し	◎蟹江町	調査	実施									
	○愛知県	調整	実施									

施策パッケージと実施事業	実施主体	短期 (令和2～7年度)					中期 (令和8～12年度)					後期 (令和13年度～)
		R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
C-2:ボトルネックの交通円滑化対策												
主要渋滞箇所の渋滞対策の実施検討												
	◎警察											
	◎国土交通省											実施検討
	◎愛知県											
	◎蟹江町											
東郊線路切の立体交差化推進	◎蟹江町									調査・実施検討		
	○鉄道事業者									調整		
蟹江第1号踏切の対策実施検討	◎蟹江町											実施検討
	◎鉄道事業者											
佐古木第4号踏切の対策実施検討	◎愛知県											実施検討
	◎鉄道事業者											
C-3:生活道路などの交通安全対策												
生活道路などにおける交通規制の導入												
	◎警察											実施
	◎蟹江町											調整
	○地域											
交通安全施設の設置	◎警察											実施
	◎国土交通省											
	◎愛知県											
	◎蟹江町											
	○地域											調整
C-4:歩行者・自転車通行空間の整備												
歩行者・自転車通行空間の設置検討・整備												
	◎蟹江町		調査									整備
	◎愛知県											調整・整備
歩行者通行空間の確保												
	◎蟹江町											整備
C-5:防災対策の整備促進と助成												
空地を活用したポケットパークの整備												
	◎蟹江町											整備
狭い道路の拡幅に対する助成												
	◎蟹江町											実施
ブロック塀等の撤去に対する助成												
	◎蟹江町											実施
密集市街地における消防活動対策												
	◎蟹江町											実施
施策パッケージD:地域一体となって取り組む多様な交通手段への意識づくり												
D-1:交通安全の意識醸成と取り締まり強化												
交通マナーを守る意識づくり・啓発活動												
	◎警察											実施
	◎蟹江町											各種協力
	○地域											
取り締まりの強化												
	◎警察											実施
自転車等の放置禁止区域の拡大												
	◎蟹江町											実施
D-2:イベントや郊外学習による公共交通の利用機会提供												
ウォーキングなど各種イベントの実施												
	◎鉄道事業者											実施
	○企業等											各種協力
	◎蟹江町											
公共交通を利用した郊外学習の実施												
	◎蟹江町教育委員会											実施
	◎蟹江町											各種協力

7 評価指標

戦略目標の達成状況や施策実施の効果を表す評価指標について、各施策パッケージとの関連性を「◎:主たる目標」と「○:施策により一定の効果が見込まれる目標」により、下記のとおり整理しました。

また、次のページから、各評価指標について数値目標を設定しました。なお、数値目標は施策によって効果の発現時期を想定することが困難なものも含まれるため、平均の増減率を使用しています。

表 評価指標一覧

		【施策パッケージ A】 名古屋都心への アクセス性を向上 する充実した 都市基盤の強化	【施策パッケージ B】 誰もが気軽に移動 できる公共交通 サービスの確保	【施策パッケージ C】 町民の移動と暮ら しを支える安心・ 安全・快適な交通 基盤の整備	【施策パッケージ D】 地域一体となって 取り組む多様な 交通手段への 意識づくり
①	公共交通機関の 不満度	◎	○		
②	町内全駅の 鉄道乗降客数	○	◎		○
③	お散歩バスの1便 当たりの利用者数	○	◎		
④	都市計画道路の 改良済延長		○	◎	
⑤	交通事故件数			◎	○
⑥	幹線道路の 平均旅行速度			◎	○
⑦	避難所・避難路整備 などの防災対策に 関する不満度			◎	○
⑧	自転車や公共交通 機関を利用するよう に心がけている割合		○	○	◎

7-1 評価指標①: 公共交通機関の不満度

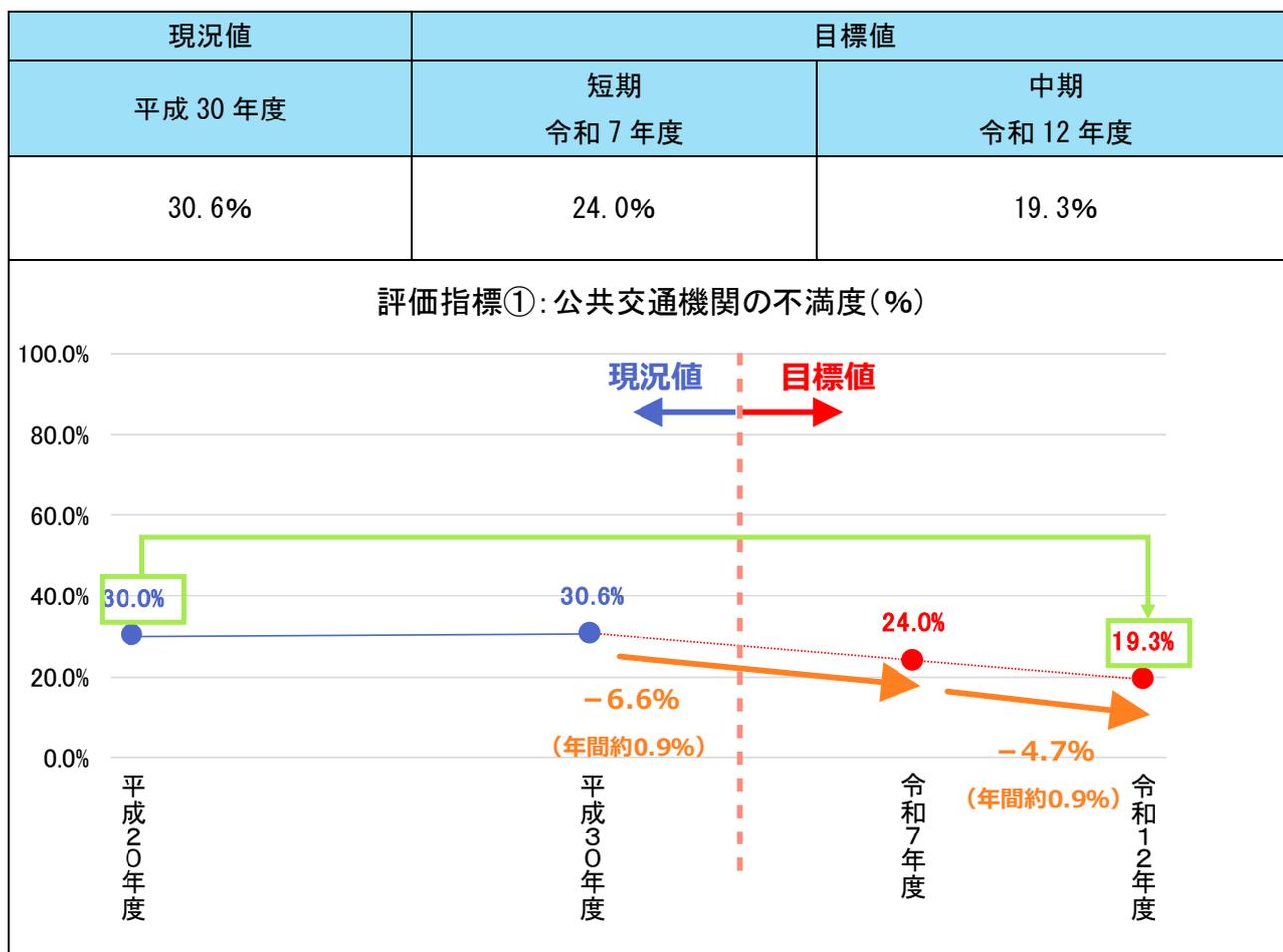
【採用理由】

自由通路新設・橋上駅舎化、駅前広場の整備、駅への周辺自治体のバスの乗り入れ、バスルート・ダイヤの見直しなどにより、公共交通機関の利便性が向上すると考えられることから、町民アンケートによる公共交通機関の満足度のうち、「不満」・「やや不満」と回答する割合(不満度)を評価指標とします。

資料: 蟹江町

【目標値の設定】

公共交通機関(鉄道・バス)に関する満足度のうち、「不満」の回答数を令和12年度までに「やや不満」に移行、改善します。併せて、「不満」から「やや不満」に移行した同数分の回答数が「やや不満」から「どちらとも言えない」に移行、改善されると想定し、全体として公共交通機関の不満度(「不満」・「やや不満」の回答割合)を令和12年度までに19.3%まで減少させます。



※評価指標に用いる「不満度」は、((「不満」+「やや不満」の票数)/回収数)とし、回収数を母数としている。

7-2 評価指標②: 町内全駅の鉄道乗降客数

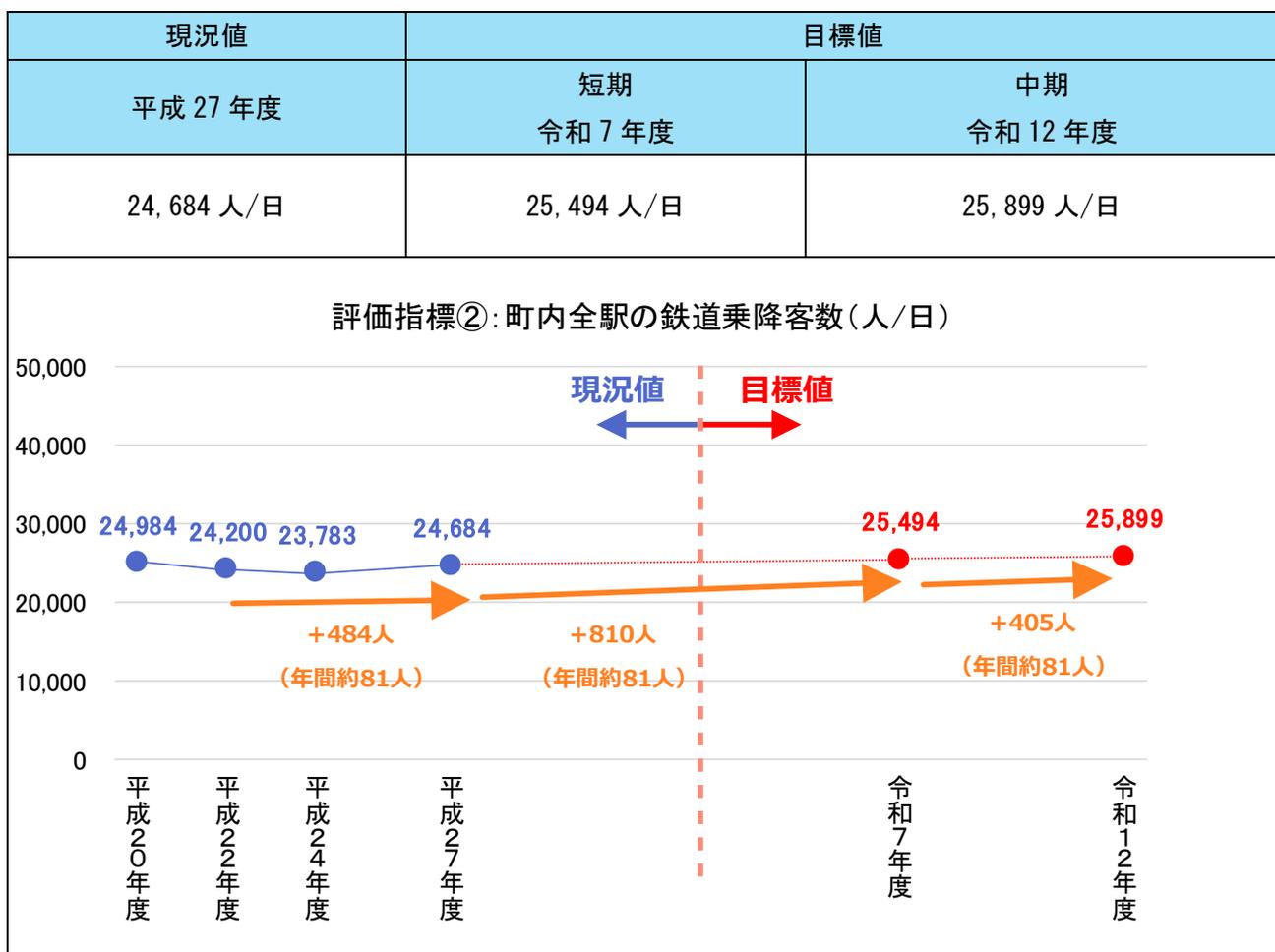
【採用理由】

駅周辺の自転車駐車場の再整備、自主返納による優遇制度拡大に向けた取り組み実施、ウォーキングなど各種イベントの実施などにより、公共交通の利用が促進されることから、町内全駅の年平均における日あたり乗降客数を評価指標とします。

資料: 都市計画現況調査、鉄道事業者

【目標値の設定】

平成 22 年度から平成 27 年度までの増加数(年間約 81 人)を令和 12 年度まで維持します。



7-3 評価指標③:お散歩バス1便当たりの利用者数

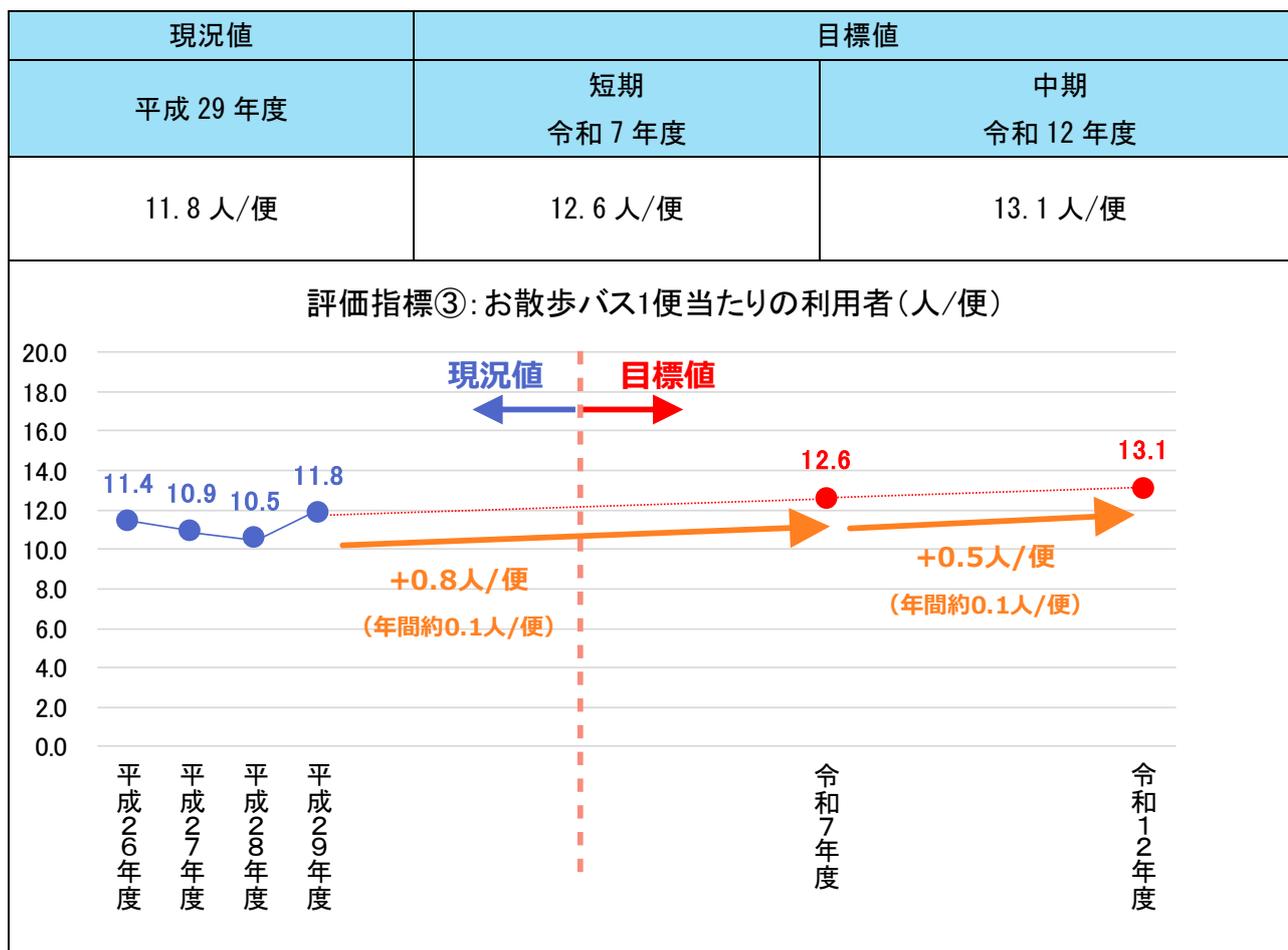
【採用理由】

バスルート・ダイヤの見直し、駅への周辺自治体のバス乗り入れなどにより、お散歩バスの利便性が向上し、利用者数の増加につながると考えられることから、お散歩バスの1便当たりの利用者数を評価指標とします。

資料:蟹江町

【目標値の設定】

平成 26 年度から平成 29 年度までの増加数(年間約 0.1 人/便)を令和 12 年度まで維持します。



7-4 評価指標④:都市計画道路の改良済延長

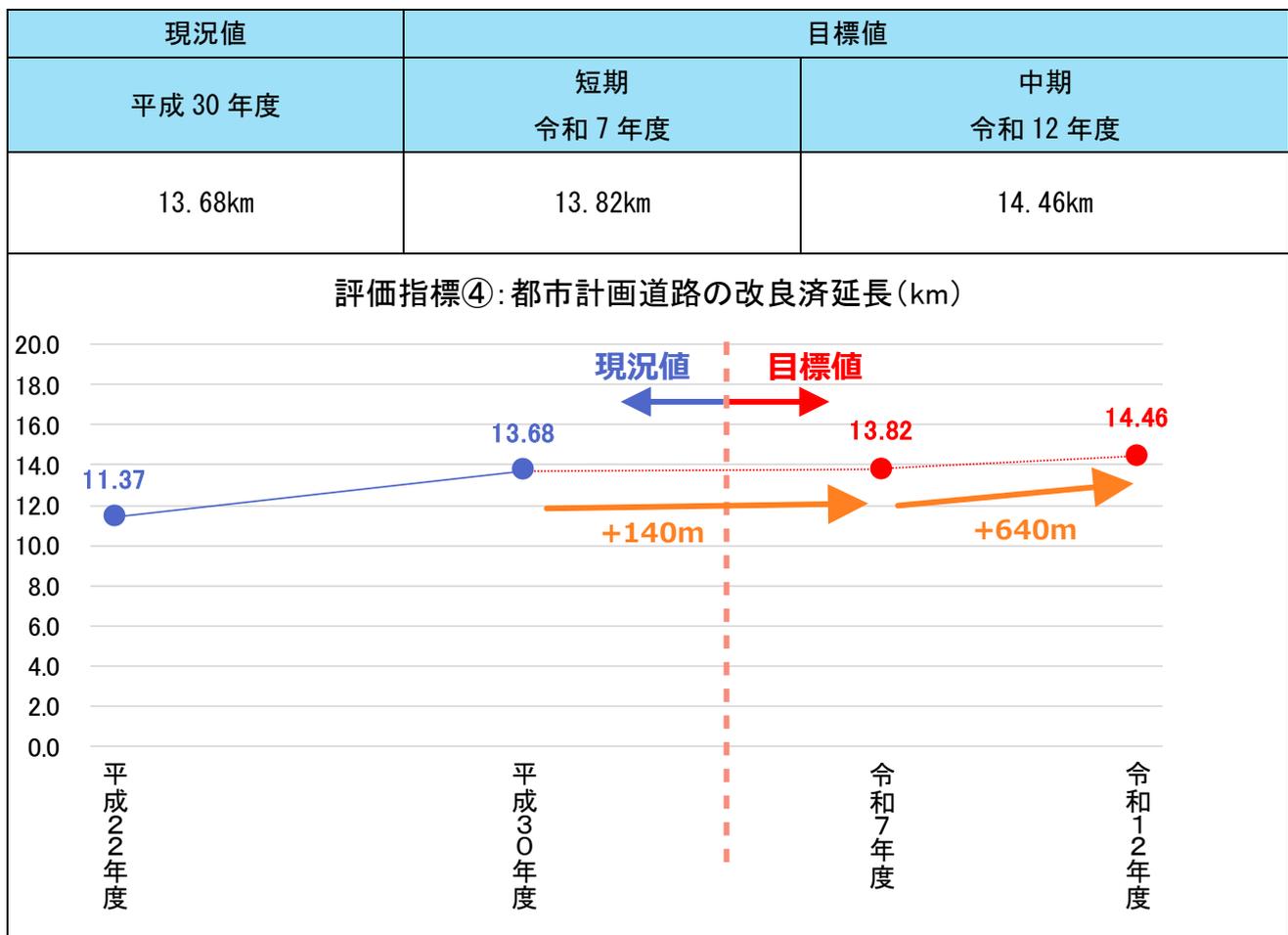
【採用理由】

都市計画道路の整備などにより、交通結節拠点間の移動が円滑化され、バスの定時性確保や交通渋滞の緩和につながることから、都市計画道路整備事業の進捗状況を表す改良済延長(事業決定区間延長含む)を評価指標とします。

資料:蟹江町

【目標値の設定】

令和7年度までに、(都)南駅前線(140m)を整備し、令和12年度までに(都)南駅前線(240m)を整備、(都)七宝蟹江線(400m)の事業化を図ります。



7-5 評価指標⑤: 交通事故件数

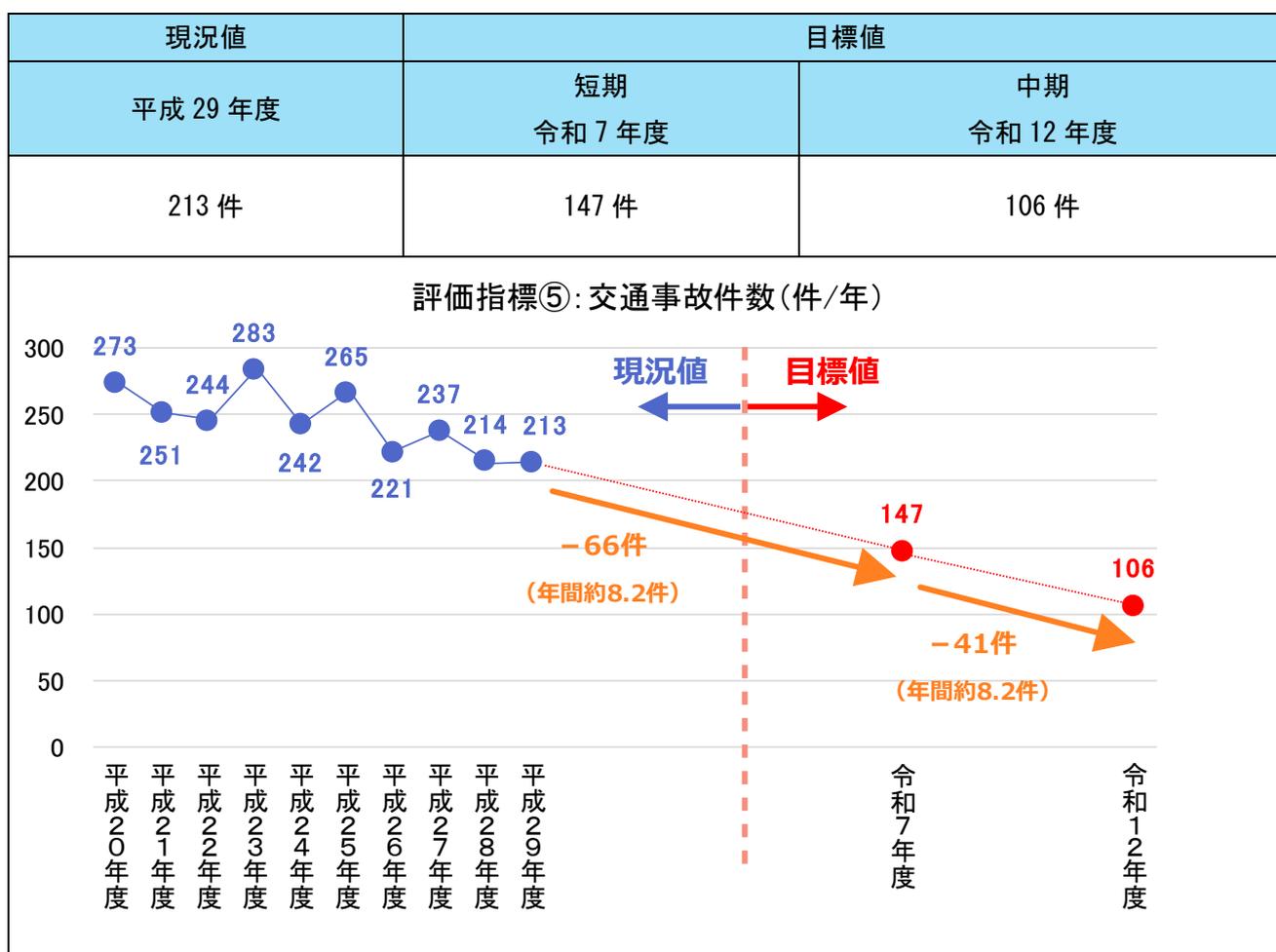
【採用理由】

交通安全施設の設置、歩行者・自転車通行空間の設置検討・整備、交通マナーを守る意識づくり・啓発活動などにより、交通事故(人身事故)の削減に寄与することから、交通事故(人身事故)件数を評価指標とします。

資料: 愛知県警察

【目標値の設定】

蟹江町まち・ひと・しごと創生総合戦略で定められた目標削減数(年間約 8.2 件)を本計画においても採用し、年間約 8.2 件減を令和 12 年度まで維持します。



7-6 評価指標⑥:幹線道路の平均旅行速度

【採用理由】

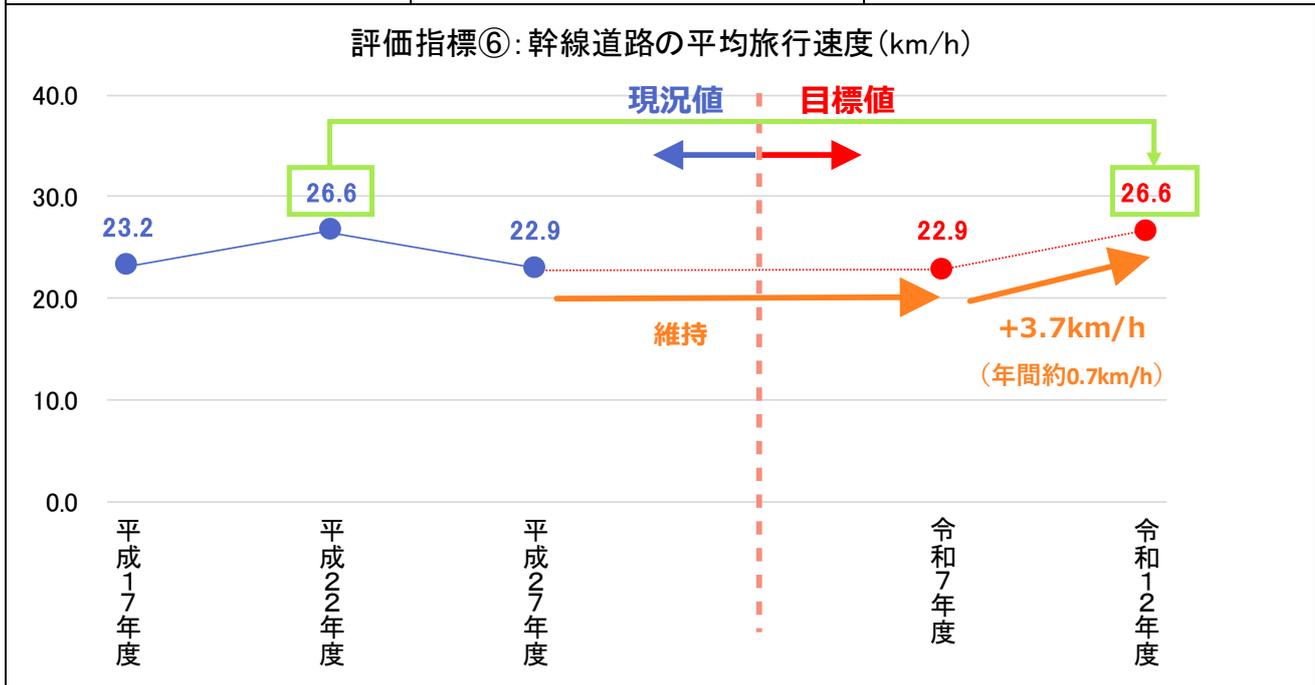
都市計画道路等の整備、主要渋滞箇所の渋滞対策の実施検討、生活道路などにおける交通規制の導入などにより、生活道路への抜け道交通が抑制され、町内の幹線道路の円滑化に寄与することから、町内の幹線道路(国県道(東名阪除く))の平均旅行速度を評価指標とします。

資料:道路交通センサス

【目標値の設定】

平成 27 年度は平成 22 年度より減少しているため、令和7年度は平成 27 年度の値を維持し、令和7年度以降は平成 22 年度の値まで回復します。

現況値	目標値	
平成 27 年度	短期 令和 7 年度	中期 令和 12 年度
22.9km/h	22.9km/h	26.6km/h



7-7 評価指標⑦: 避難所・避難路整備などの防災対策に関する不満度

【採用理由】

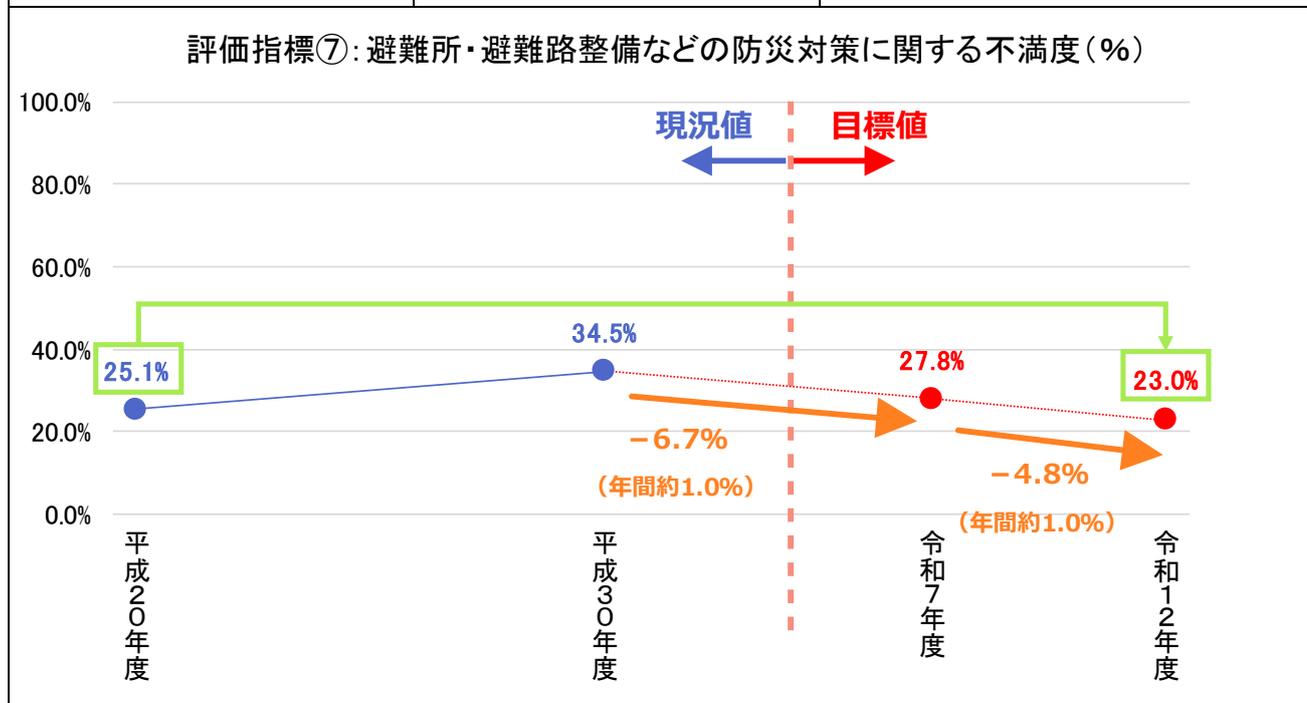
空地を活用したポケットパークの整備、狭あい道路の拡幅やブロック塀等の撤去に対する助成などにより、町内の避難所・避難路整備などの防災対策に関する満足度の上昇につながると考えられることから、町民アンケートによる避難所・避難路整備などの防災対策に関する満足度のうち、「不満」・「やや不満」と回答する割合（不満度）を評価指標とします。

資料: 蟹江町

【目標値の設定】

避難所・避難路整備などの防災対策に関する満足度のうち、「不満」の回答数を令和12年度までに「やや不満」に移行、改善します。併せて、「不満」から「やや不満」に移行した同数分の回答数が「やや不満」から「どちらとも言えない」に移行、改善されると想定し、全体として避難所・避難路整備などの防災対策に関する不満度（「不満」・「やや不満」の回答割合）を令和12年度までに23.0%まで減少させます。

現況値	目標値	
平成30年度	短期 令和7年度	中期 令和12年度
34.5%	27.8%	23.0%



※評価指標に用いる「不満度」は、((「不満」+「やや不満」の票数)/回収数)とし、回収数を母数としている。

7-8 評価指標⑧: 自転車や公共交通機関を利用するように心がけている割合

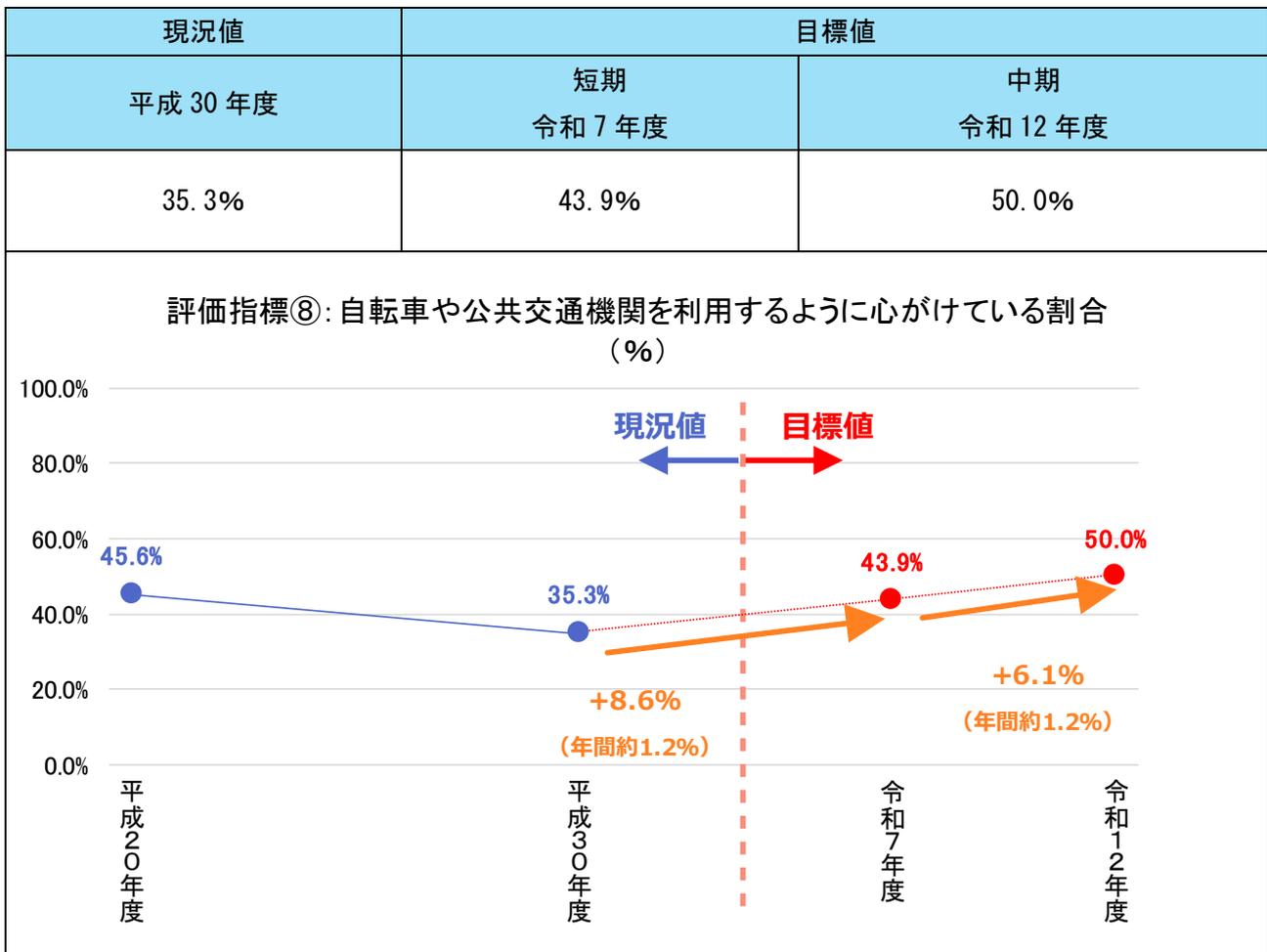
【採用理由】

歩行者・自転車通行空間の設置検討・整備、レンタサイクル・シェアサイクルの導入検討、公共交通を利用した郊外学習の実施などにより、自家用車に過度に依存しない交通手段の確保につながると考えられることから、町民アンケートにおける自転車や公共交通機関を利用するように心がけている割合を評価指標とします。

資料: 蟹江町

【目標値の設定】

令和 12 年度までに町民の半数(50%)の人が公共交通機関の利用を心がけるようになることを目標に、令和7年度は令和 12 年度までの上昇率をもとに傾きを平均化し、令和7年度時点で見込まれる値を設定しています。



※評価指標に用いる「自転車や公共交通を利用するように心がけている割合」は、((「自転車や公共交通を利用するように心がけている」の票数)/回収数)とし、回収数を母数としている。

8 事業推進体制

蟹江町総合交通戦略で定める実施事業は、多様な分野にわたり、事業実施の目標時期や実施主体も様々であることから、事業を確実に実施するために、地域・企業、公共交通事業者（鉄道事業者など）及び行政（国、愛知県、本町、警察など）の関係者が、それぞれが担う役割を理解し、互いに協働・連携して着実に取り組むことが必要です。

そのため、事業推進にあたっては、蟹江町総合交通戦略の策定主体である本町が中心となり、関係者と連携を図り、事業の進捗状況を把握、確認するとともに、必要に応じて関係者との調整や情報交換を行うこととします。

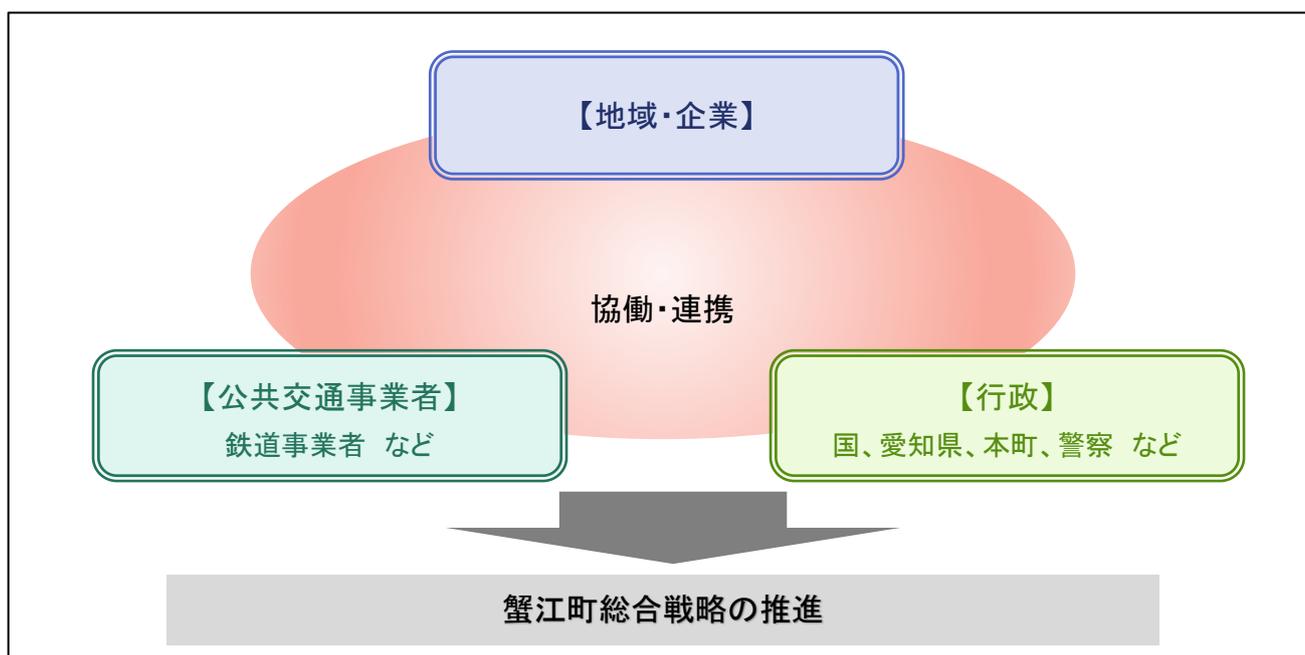


図 事業推進体制のイメージ

表 地域・企業、公共交通事業者、行政の役割

地域・企業	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進について理解と関心を深めます。 バスや鉄道などの公共交通を積極的に利用します。 環境や健康に配慮して、できる限り自家用車の利用を控えるようにします。 事業の推進と協力を行います。
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 利用者のニーズを把握し、安全かつ快適に利用できる交通サービスの提供を行います。 関係者に公共交通の利用促進につながる情報の提供を行います。 事業の推進と協力を行います。
行政	<ul style="list-style-type: none"> 事業を推進し、評価と改善を行います。 事業を推進するために公共交通事業者や町民に必要な応じて支援を行います。 町民への公共交通利用促進に関する意識啓発や情報提供を行います。

9 評価改善の仕組み

蟹江町総合交通戦略に基づき事業を進めるにあたり、社会経済情勢の変化やそれに伴う町民の価値観の変化、上位・関連計画との整合、行財政状況の変化、まちづくり関連施策の展開状況などに柔軟に対応しながら、計画の見直し、または新たな施策の提案など、効率的かつ効果的に事業を推進していくことが求められます。

そのため、各実施主体が、各年度において個別事業の実施と進捗管理を行うことで、着実な事業実施に向けた環境を確保します。また、令和7年度(短期目標)に中間評価を行い、実施事業全体の効果と進捗状況を把握することで「目指す将来都市像に向けて乖離がないか」、「着実に計画が進捗しているか」などを判断し、必要に応じて改善等を行います。目標年次である令和12年度(中期目標)には、実施事業全体の進捗状況と評価指標の達成状況を見直し、蟹江町総合交通戦略の改定を行うPDCAサイクルを構築して進めていきます。

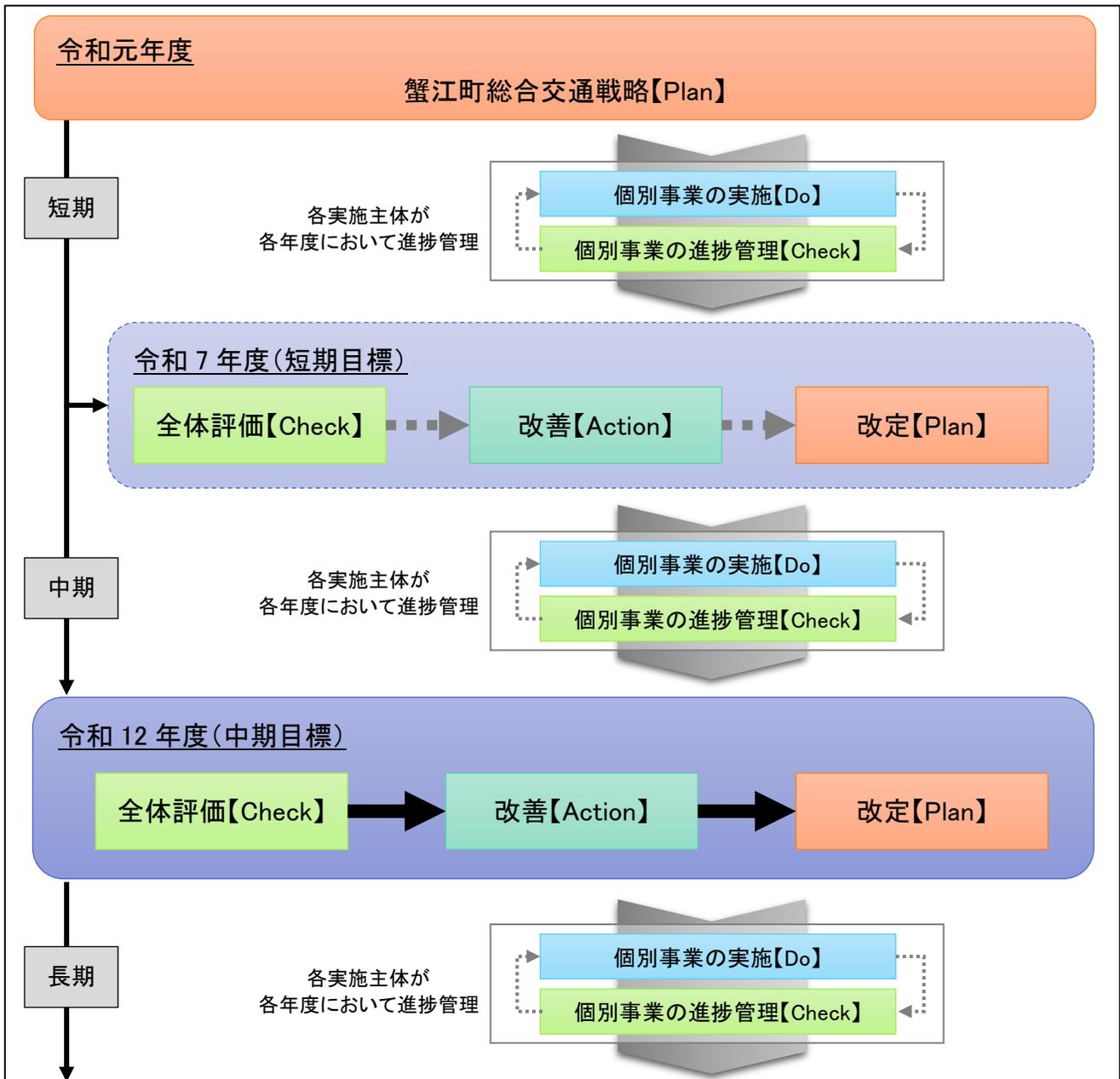


図 評価・改善の仕組みのイメージ