

■ 第 2 回推進協議会の意見対応状況について

※対応ページは「蟹江町総合交通戦略（素案）策定業務委託【報告書】（令和元年 8 月更新版）」内のページ

No	対応ページ※	意見	対応
1	P25	混雑度のところで蟹江飛島線が 2.52 とある。コメントの引き出し線が指し示す道路は県から町へ移管されているのではないか。	引き出し線の位置を県道に移動し、修正しました。
2	P69	自転車乗車中の交通事故死傷者数は死傷者数ではなく、住民何人当たりという比率ではないか。居住する人口 1 万人当たりの数値なので、この表現だと純粋にここは死傷者数が多いと捉えられかねないのではないか。	図の名称に「人口 1 万人あたりの」という文言を追記しました。
3	P74	緊急輸送道路のところで、「ほぼ全域が海拔 0m」とあるが、「0m 以下」にしたほうがよいのではないか。	文中の文言を修正しました。
4	P74	都市計画道路を緊急輸送道路に指定しているような表現に見える。現道が緊急輸送道路に指定されているのであり、正確でないのではないか。	文中の文言を修正しました。
5	P75	町内の緊急輸送道路網図に指定避難所などの防災拠点を落としたほうがわかりやすいのではないか。	図中に「指定避難所」「避難所」「指定緊急避難場所」「緊急避難場所」の凡例を追記しました。
6	P82	飛島公共交通バスのところで、「乗車バス停は、「近鉄蟹江駅前」が 88.9%」とあるが、「降車バス停」の誤りではないか。	文中の文言を修正しました。
7	P83	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民意識調査の図（本町の暮らしに関する重要度と満足度）で、「公共交通機関（鉄道・バス）」、「幹線道路などの整備」はほぼ真ん中に位置している。これを満足度が低いと捉えるのか。 ● 根拠があまりはっきりしないという感じで整理されている。数的に根拠を持たせればよいのではないか。 	最大値と最小値の差分を 4 分割し、重要度が高く、満足度が低い項目の中でも特に優先度が高い項目の整理を行いました。
8	P83	「避難所・避難路整備などの防災対策」を交通施策と表現してよいのか。	凡例上「都市基盤関連」の施策として整理しました。
9	P90	都市交通に関する問題点と課題の下から 2 番目、「一部の地域や道路では防犯灯や道路照明灯が他の地域と比較して少ない」とあるが、本文中ではまちなかに集中しているという書き方で、この表現はどこにも出てきていない。	当該表現を削除しました。

No	対応 ページ※	意見	対応
10	P78 P95	公共交通機関の利用を促進していくときに、例えば自然環境負荷に対するものがあるが、戦略的に転換していくとか、そういう観点がどこにも出てきていない。そういう議論があるとよいのではないか。	新たに CO2 排出量に関する現況整理を加え、戦略目標の目的として「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」について明記しました。 なお、施策パッケージ（案）においてレンタサイクル・シェアサイクルの導入検討等の環境に配慮にした施策を挙げています。
11	P96	各基本方針において個別名称は記載せず一般的な書き方になっている箇所が多いが、一部の基本方針で個別名称が入っておりレベル差を感じる。	文中の個別名称を一般的な書き方に修正しました。
12	P64 P68	戦略目標で鉄道駅を中心とすることが大きく挙げられている。駅までの交通の形態や利用状況は現況整理で整理されていると思うが、駅そのものの機能の不足さについての現況整理もあると、戦略目標が活かせるのではないか。	各駅のバリアフリー対応状況及び駅周辺の自転車駐車場について現況整理を行いました。
13	P95	交通の課題のところ、「本町は名古屋都心へ向かう交通結節拠点となっております」という表現だと、町全体が交通結節拠点という捉え方となるがよいか。一般的には拠点というと、全体というよりはもう少し狭い範囲を指す。	交通結節拠点を「鉄道駅周辺」と明記しました。
14	-	交通結節拠点というのは駅前広場などのことである。問題点など、交通結節拠点としての駅前広場について記述した方がよい。	現在、継続して問題点・課題の整理を行っています。
15	P36 P55	現況整理としてタクシー利用に関する記述がない。交通分担率や利用状況についてタクシーの情報が把握できなかったとのことだが、タクシーも公共交通としてあるという中で、何らかの方法により記述を検討して欲しい。	中京パーソントリップ調査からタクシーに関する現況整理を加えました。 また、その他の手法についても現在検討中です。
16	P90	問題点と課題のところ、路線バスアンケートの飛島公共交通バス（蟹江線）の運行サービスに対する満足度として、「増便の要望の声が認められる」とあるが、飛島公共交通バスは飛島村のバスである。飛島公共交通バスに対する要望に対し町として何か対処ができるのか。	問題点から当該記述を削除しました。

No	対応 ページ※	意見	対応
17	P95	蟹江町は無料でお散歩バスを運行しているが、今後これをどうしていくのかという点が戦略目標の中に見えてこない。	戦略目標の文中でコミュニティバス（お散歩バス）を町内移動の軸とする旨を明記しました。 また、施策パッケージ（案）においてバスルート・ダイヤの見直し等の施策を挙げています。
18	P10 P42 P94	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通にシフトしていくという中で、高齢者の人口分布を把握し、特に事故などの対応策として買い物や病院に行くときに高齢者利用が多いところから重点的に整備するとか、高齢者に特化したものがあるのではないか。 ● 「公共交通空白地の図」を見ると、基本的にはバス停から300m、鉄道駅から800mということで交通空白を考えていただいているが、実際に他の市町では、バス停の300mはともかくとして、鉄道駅までの800mというのは本当に高齢者が移動できる距離なのかという視点で考え出している市町もある。若い人ならともかく、高齢者を考えると、そういった視点で公共交通空白地を見直していく考えも必要なのではないか。高齢化に対する視点で公共交通や交通戦略を見ることも1つではないか。 	メッシュを用いて高齢者の人口分布を整理するとともに、徒歩圏内を500mとして、公共交通空白地の再整理を行いました。また、高齢者に対する戦略目標を追加しました。
19	P72 P94	<ul style="list-style-type: none"> ● 免許返納を国も警察も力を入れてお願いしているが、免許返納した後の足をどうするかが大きな問題になる。その辺りを視点とした戦略も必要になってくる。 ● 返納により、ある企業ではコーヒーチケットを出すとか、割引がされるとか、そういったことを町商工会と警察署との間で協定を結び、徐々に返納に対する促進を図れるように、返納することによってそういう利点を得られるというものを付けながら返納の機運を高めている。 	現況整理に免許返納に関する項目を追加しました。また、高齢者に対する戦略目標を追加し、施策として整理しています。
20	P95	本町の現状から見た問題点のところで、「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」という記載になっているが、基本方針では南北方向の交通に特化したのは何か理由があるのか。	南北方向だけでなく全体的な道路ネットワークの構築が必要であるため、文中の文言を修正しました。
21	P92	交通の課題のところで、「持続可能なまちづくりに向けて意識変化」とあるが、表現が課題らしくない。例えば、「持続可能なまちづくりに向けた意識の醸成」などの表現にしたほうがよいのではないか。	文中の文言を修正しました。