

# 第4回 蟹江町総合交通戦略 推進協議会

～実施プログラム（案）及び評価指標・数値目標（案）～

1. 交通の将来都市像（案）、目標年次の設定 .....	1
2. 施策パッケージ（案）、実施プログラム（案） .....	1
3. 評価指標・数値目標（案） .....	10

令和元年 10 月 30 日（水）



## 1. 交通の将来都市像（案）、目標年次の設定

昨年度に検討した、本町の目指す交通の将来都市像（案）を踏まえ、今回の蟹江町総合交通戦略で目標とする目標年次について下記のように設定しました。

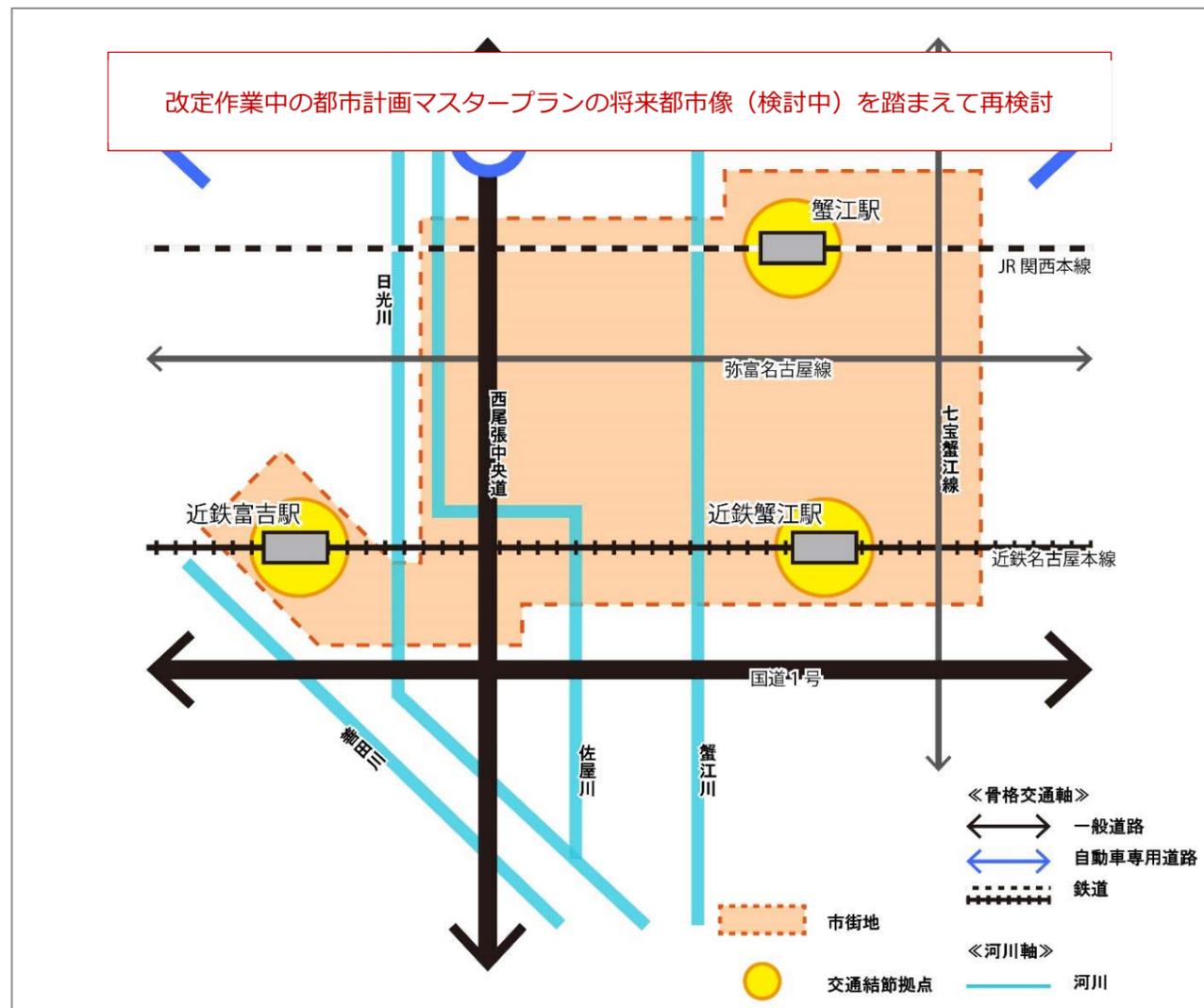
目標年次は、現在改訂作業中の都市計画マスタープランの目標年次にあわせて令和12年度（2030年度）を目標年次と設定し、計画策定後の令和2年度（2020年度）から令和7年度（2025年度）を短期とし、令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）までを中期とします。

交通の将来都市像（案）

多様な交通手段で人の暮らしを支えるやさしいまち

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））



## 2. 施策パッケージ（案）、実施プログラム（案）

前回までの推進協議会を踏まえ、戦略目標に対して下記の施策パッケージ（案）とそれを実施するための実施プログラム（案）を整理しました。

戦略目標（案）	基本方針（案）	施策パッケージ（案）
<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：自由通路の新設及び橋上駅舎化 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>【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：生活道路等の交通安全対策 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>	<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>

## 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】

蟹江町内だけでなく、周辺市町村から蟹江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において駅前広場を整備し、蟹江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、JR 蟹江駅の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、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（案）】

事業名称 （仮称）	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～）
JR 蟹江駅の 駅前広場の整備	ハード	◎蟹江町 ○鉄道事業者	●		
近鉄蟹江駅の 駅前広場の整備	ハード	◎蟹江町 ○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

### A-2: 自由通路の新設及び橋上駅舎化

#### 【事業目的】

JR 蟹江駅の自由通路の新設及び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を改善し、駅及び駅周辺地域の円滑な移動を強化します。

#### 【事業概要】

##### ●JR 蟹江駅の自由通路新設

鉄道駅及び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、円滑な移動空間を促進するため、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、自由通路の新設に合わせて橋上駅舎化の整備を進めます。

#### 【事業スケジュール（案）】

事業名称 （仮称）	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～）
JR 蟹江駅の 自由通路新設	ハード	◎蟹江町 ○鉄道事業者	●		
JR 蟹江駅の 橋上駅舎化	ハード	◎蟹江町 ○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

### 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、周辺自治体を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（案）】

事業名称 （仮称）	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～）
駅への周辺自治体のバス乗り入れ	ソフト ハード	◎蟹江町 ○周辺市町村	●	●	●

◎ 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合わせて、タクシープール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 蟹江駅のタクシープールの設置

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プールを設置します。

##### ●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）のタクシープールの設置に合わせて、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（案）】

事業名称 （仮称）	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～）
JR 蟹江駅のタクシープールの設置	ハード	◎蟹江町	●		
JR 蟹江駅のタクシー乗り入れの調整	ソフト	◎蟹江町 ○タクシー事業者	●		

◎ 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

## 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併せて、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等、他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（案）】

事業名称 （仮称）	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～）
バスルート・ダイヤの見直し	ソフト	◎蟹江町	●	●	●

◎ 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検討として、現在の利用者・企業などの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ます。

#### 【事業概要】

##### ●公共交通に関するアンケートの実施

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します。

##### ●企業向けアンケートの実施

個人需要の把握の他、企業送迎バスの需要、通退勤に合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します。

#### 【事業スケジュール（案）】

事業名称 （仮称）	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～）
公共交通に関するアンケートの実施	ソフト	◎蟹江町	●		
企業向けアンケートの実施	ソフト	◎蟹江町	●		

◎ 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公共交通を利用できる移動手段を確保します。

#### 【事業概要】

##### ●JR蟹江駅の自転車駐車場の再整備

駅前広場の整備に合わせ、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、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を生かし、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（案）】

事業名称 (仮称)	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~)
JR蟹江駅の自転車駐車場の再整備	ハード	◎蟹江町	●		
近鉄富吉駅の自転車駐車場の再整備	ハード	◎蟹江町		●	
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	●	●	

◎ 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】

##### ●自主返納による特典割引・優遇制度の実施

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や優遇制度が受けられる制度を活用し、自主返納の促進を行っています。

##### ●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（案）】

事業名称 (仮称)	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~)
自主返納による特典割引・優遇制度の実施	ソフト	◎警察 ○企業等	●	●	●
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	●	●	●

◎ 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町内の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、蟹江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

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

● （都）国道1号西線の整備実施検討

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、整備時期等については、引き続き周辺道路等の状況を踏まえ、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

災害時に救援・復旧物資の輸送路及び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（案）】

事業名称 （仮称）	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～）
（都）南駅前線の整備	ハード	◎蟹江町	●	●	
（都）七宝蟹江線の整備	ハード	◎蟹江町	●	●	●
（都）国道1号西線の整備実施検討	ハード	◎国土交通省	●	●	●
町道今須成線の整備	ハード	◎蟹江町	●	●	●
日光川右岸堤防災道路の整備	ハード	◎愛知県	●	●	●
都市計画道路の見直し	ソフト	◎蟹江町 ○愛知県	●		

◎ 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を選定されている交差点について、交通円滑化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(案)】

事業名称 (仮称)	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~)
主要渋滞箇所の 渋滞対策の実施 検討	ソフト ハード	◎警察 ◎愛知県 ○国土交通省 ○蟹江町	●	●	●
東郊線踏切の立 体交差化推進	ソフト ハード	◎蟹江町 ○鉄道事業者	●	●	●
蟹江第1号踏切の 対策実施検討	ソフト ハード	◎蟹江町 ◎鉄道事業者		●	●
佐古木第4号踏切 の対策実施検討	ソフト ハード	◎愛知県 ◎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: 生活道路等の交通安全対策

### 【事業目的】

生活道路や通学路内における町民の安全性を確保するため、狭あい道路が多い蟹江川沿いの既成市街地などの、必要に応じた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】

#### ●生活道路等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、視線誘導標等の設置、ハンプ、クランクなど物理デバイスを設置します。

### 【事業スケジュール(案)】

事業名称 (仮称)	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~)
生活道路等にお ける交通規制の 導入	ソフト	◎警察 ○蟹江町 ○地域	●	●	●
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 ○地域	●	●	●

◎ 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及び整備等を行うことで、交通弱者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及び整備

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

水路の暗渠化に併せて、歩行者が安全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（案）】

事業名称 (仮称)	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~)
歩行者・自転車通行空間の設置検討及び整備	ハード	◎蟹江町	●	●	
歩行者通行空間の確保	ハード	◎蟹江町	●	●	●

◎ 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及び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と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、狭あい道路の拡幅に対する助成を行います。

#### ●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、狭あい道路の多く火災や震災時に避難経路の確保が困難と想定される密集市街地における消防活動対策を実施します。

### 【事業スケジュール（案）】

事業名称 (仮称)	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~)
空地を活用したポケットパークの整備	ハード	◎蟹江町	●	●	●
狭あい道路の拡幅に対する助成	ソフト	◎蟹江町	●	●	●
ブロック塀等の撤去に対する助成	ソフト	◎蟹江町	●	●	●
密集市街地における消防活動対策	ソフト	◎蟹江町	●	●	●

◎ 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や啓発活動、取り締まりの強化、自転車等の放置禁止区域の拡大検討を行うことで、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と啓発活動

歩行者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増加や生活道路内での交通事故を抑制するため、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、人々の安全・安心な移動環境を確保するために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併せて増加する自転車利用を踏まえて、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（案）】

事業名称 （仮称）	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～）
交通マナーを守る意識づくりと啓発活動	ソフト	◎警察 ○蟹江町 ○地域	●	●	●
取り締まりの強化	ソフト	◎警察	●	●	●
自転車等の放置禁止区域の拡大	ソフト	◎蟹江町	●	●	●

◎ 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、将来にわたり利用する若年層や主婦層、会社員など多様な世代に公共交通の普及啓発を行います。

【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実施します。

●公共交通を利用した郊外学習の実施

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、将来にわたって利用者を確保し、日常的な生活の中で公共交通を利用してもらうために、公共交通を利用した郊外学習を実施します。

【事業スケジュール（案）】

事業名称 （仮称）	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～）
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 ○企業等 ○蟹江町	●	●	●
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 ○蟹江町	●	●	●

◎ 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

### 3. 評価指標・数値目標（案）

#### 評価指標と戦略パッケージの対応一覧

各戦略パッケージと評価指標について「◎：主たる目標」と「○：施策により一定の効果が見込まれる目標」に整理し、以降に示すように実施プログラムを評価するための評価指標と数値目標を下記のように整理しました。

	【戦略パッケージ 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	【戦略パッケージ B】 誰もが気軽に移動 できる公共交通 サービスの確保	【戦略パッケージ 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	【戦略パッケージ 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 町内各駅の利用者数	○	◎		○
② お散歩バスの1便あたりの利用者数	○	◎		
③ 公共交通機関の満足度	◎	○		
④ 都市計画道路の改良率		○	◎	
⑤ 交通事故件数			◎	○
⑥ 幹線道路の平均旅行速度		○	◎	
⑦ 防災対策に関する満足度			◎	○
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		○		◎

#### 評価指標①：町内各駅の利用者数

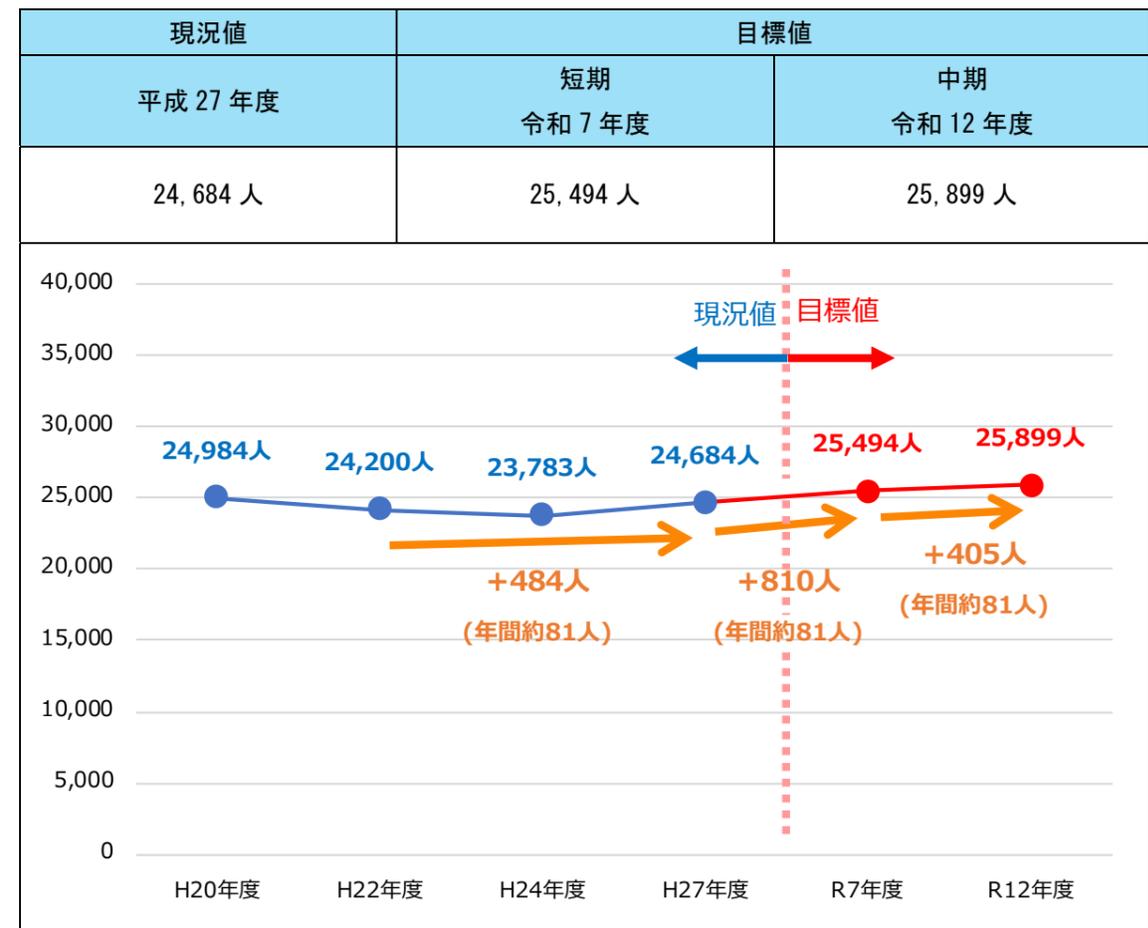
##### 【採用理由】

駅前広場の整備やバスの乗り入れ、公共交通に関する利用意識の醸成により、公共交通の利用が促進され、町内の各駅の利用者数が増加すると考えられることから、町内3駅の年間利用者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】

H22年度からH27年度までの増加数（年間約81人）を令和12年度まで維持



評価指標②：お散歩バスの1便あたりの利用者数

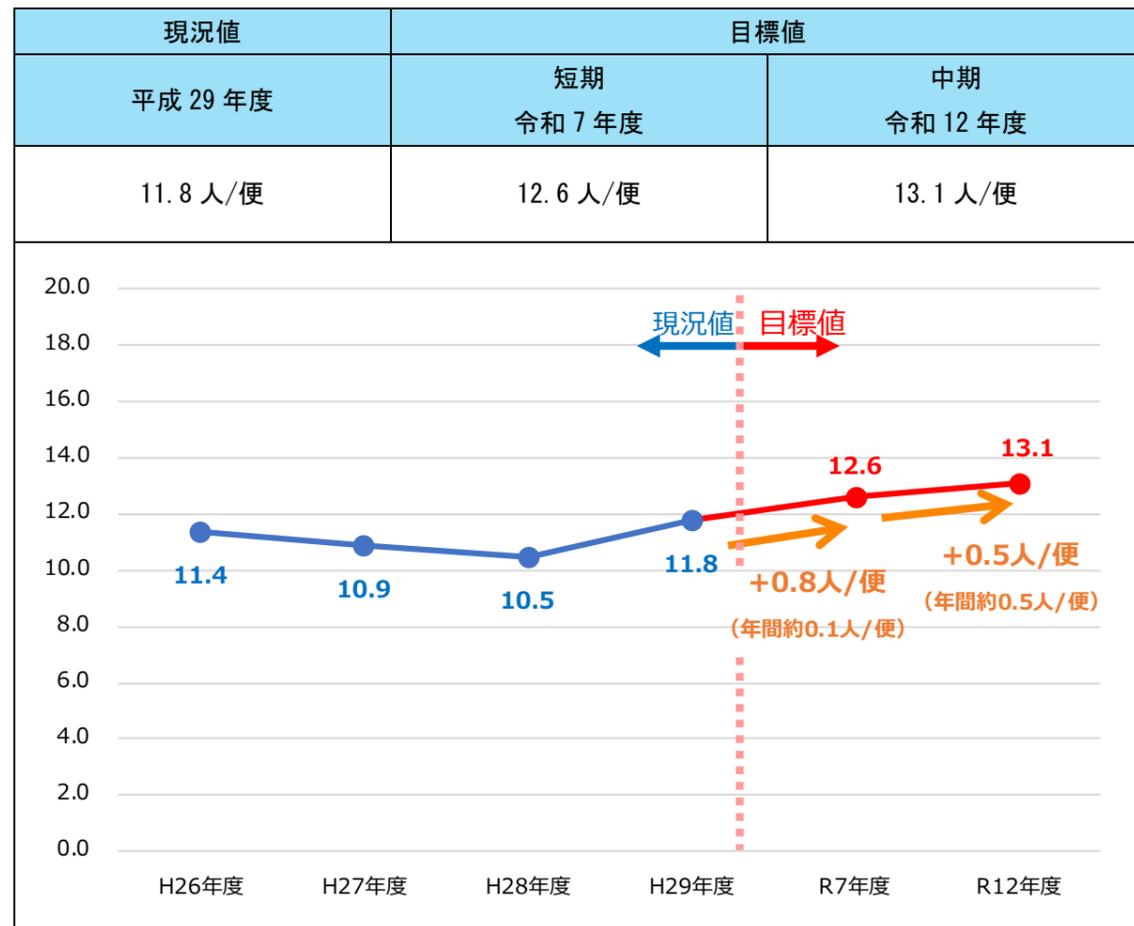
【採用理由】

JR 蟹江駅へのバス乗り入れ、バスルート・ダイヤの見直しやアンケートによるニーズ調査により、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便あ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】

H26年度からH29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



評価指標③：公共交通機関の満足度

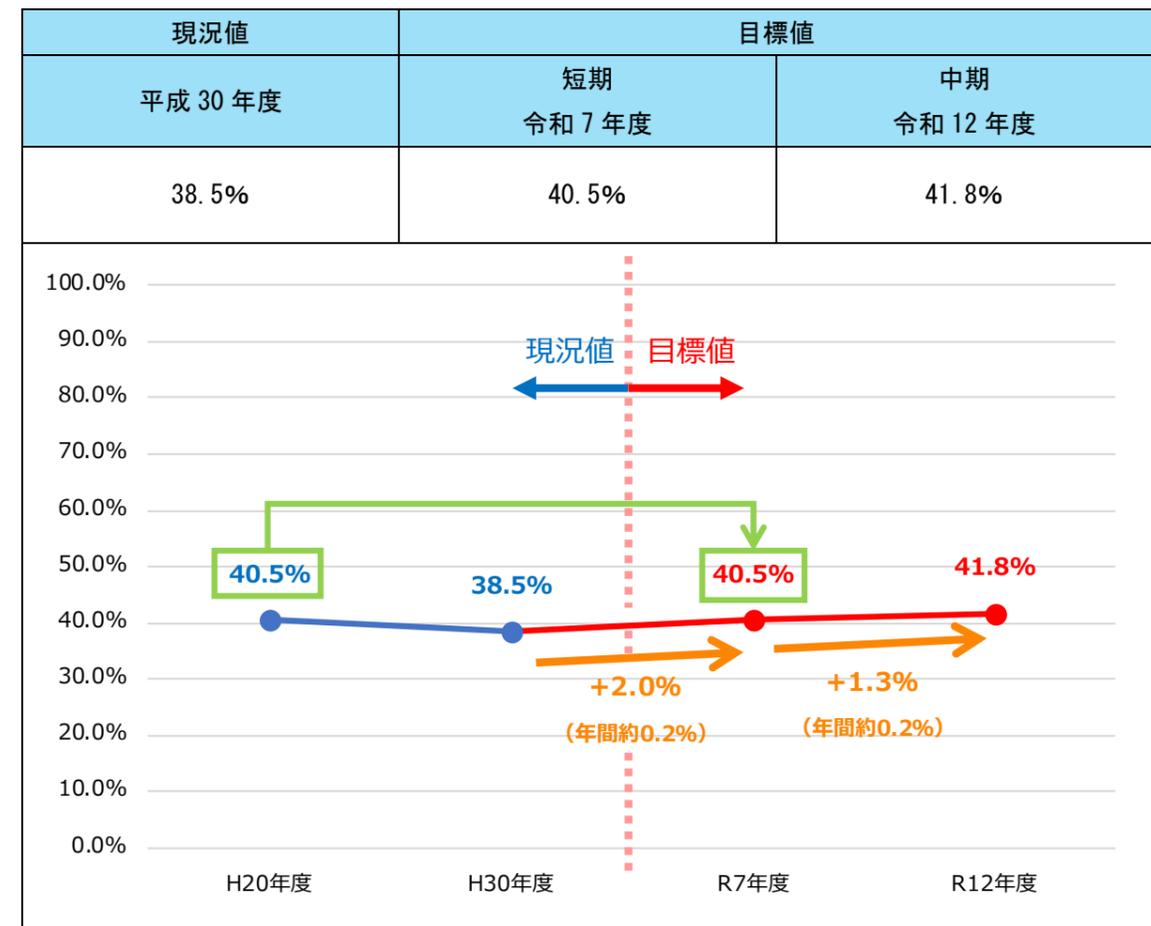
【採用理由】

駅前広場の整備やバスの乗り入れ、バスルート・ダイヤの見直しやアンケートによるニーズ調査により、公共交通機関の利便性が向上し、満足度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の満足度を評価指標とします。

資料：蟹江町

【目標値の設定】

H30年度はH20年度より減少しているため、R7年度までにH20年度の値（40.5%）まで回復し、H30年度からR7年度までの増加率（年間約0.2%増）をR12年度まで維持



評価指標④：都市計画道路の整備延長

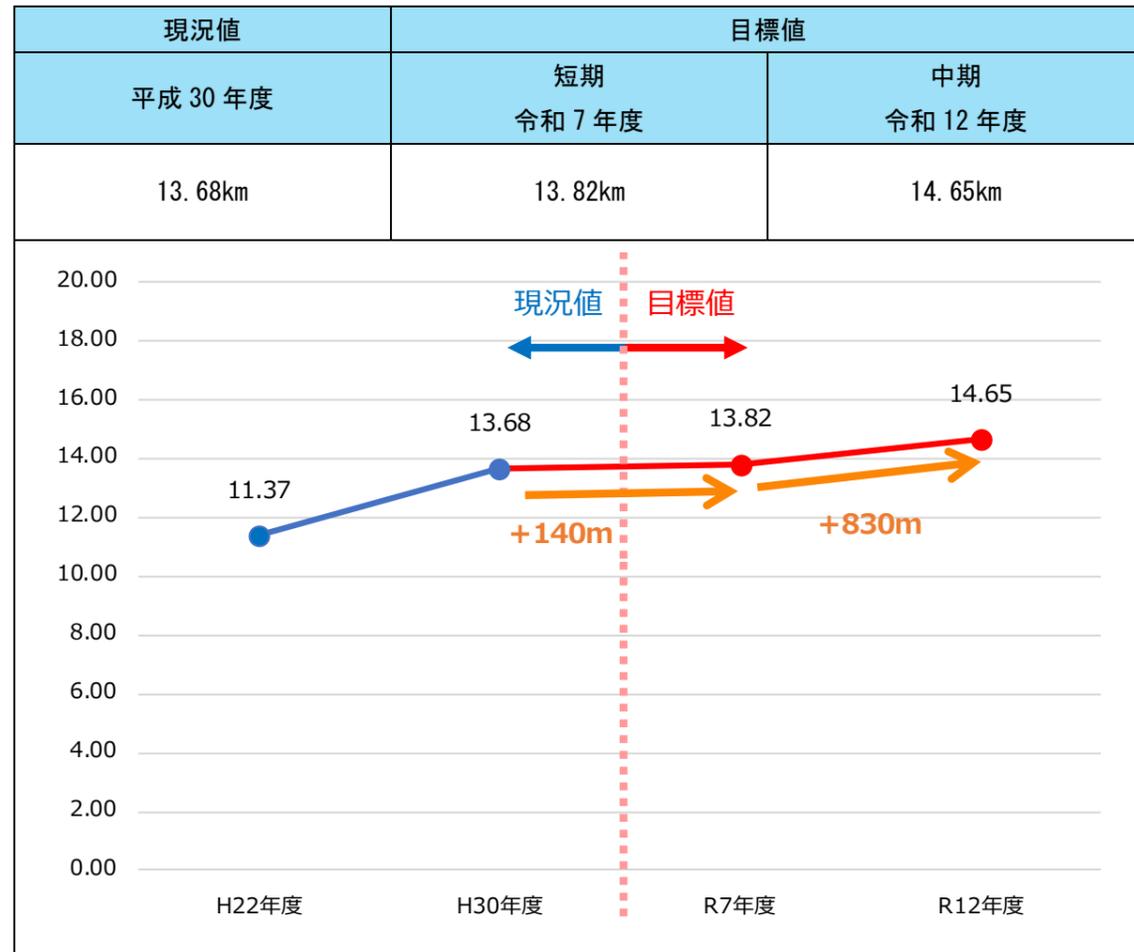
【採用理由】

計画的な都市計画道路の整備は、交通結節拠点同士の移動を円滑にし、バスの定時性確保や交通渋滞の緩和に関連することから、都市計画道路整備事業の進捗状況を表す整備延長(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(590m)に事業化を図る。



評価指標⑤：交通事故件数

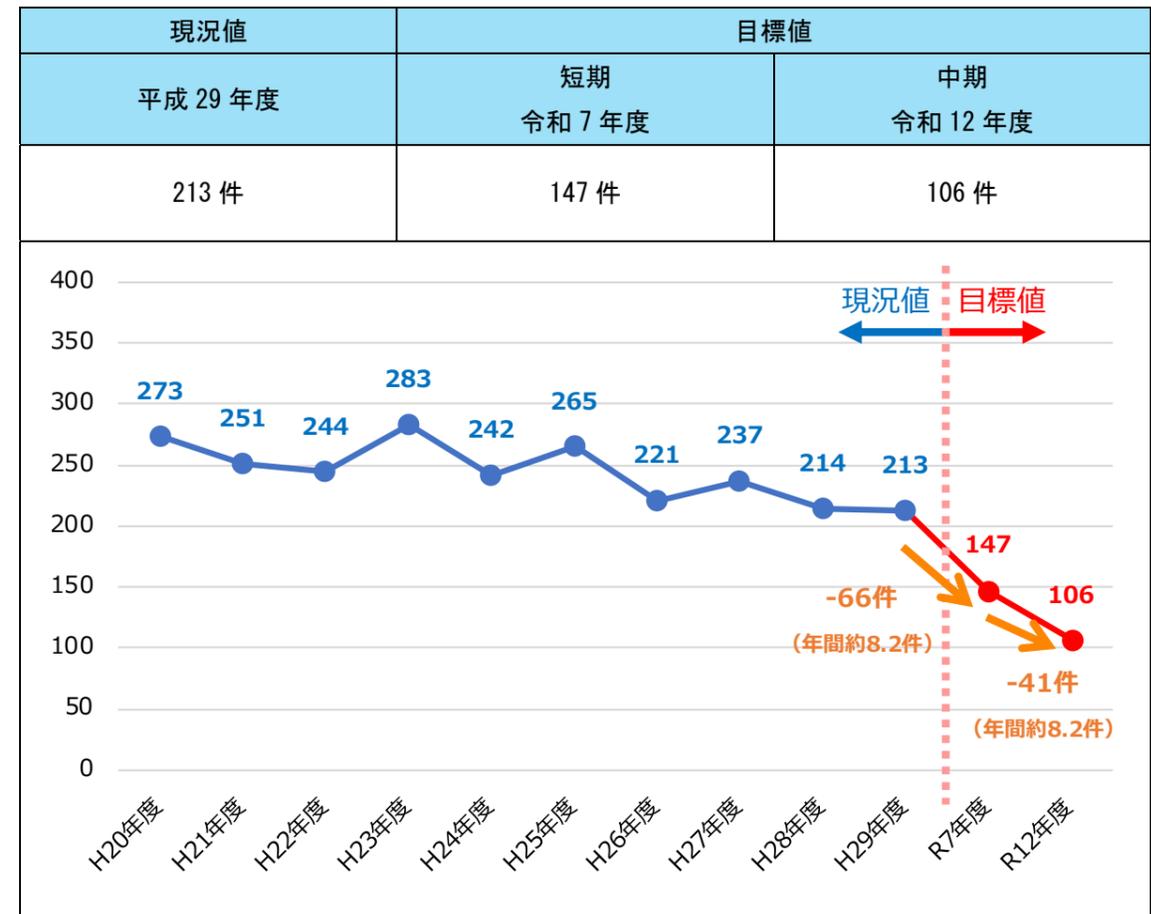
【採用理由】

道路整備や交通安全施設の設置、交差点の交通安全安全対策を実施することで交通事故(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)を引用



評価指標⑥：幹線道路の平均旅行速度

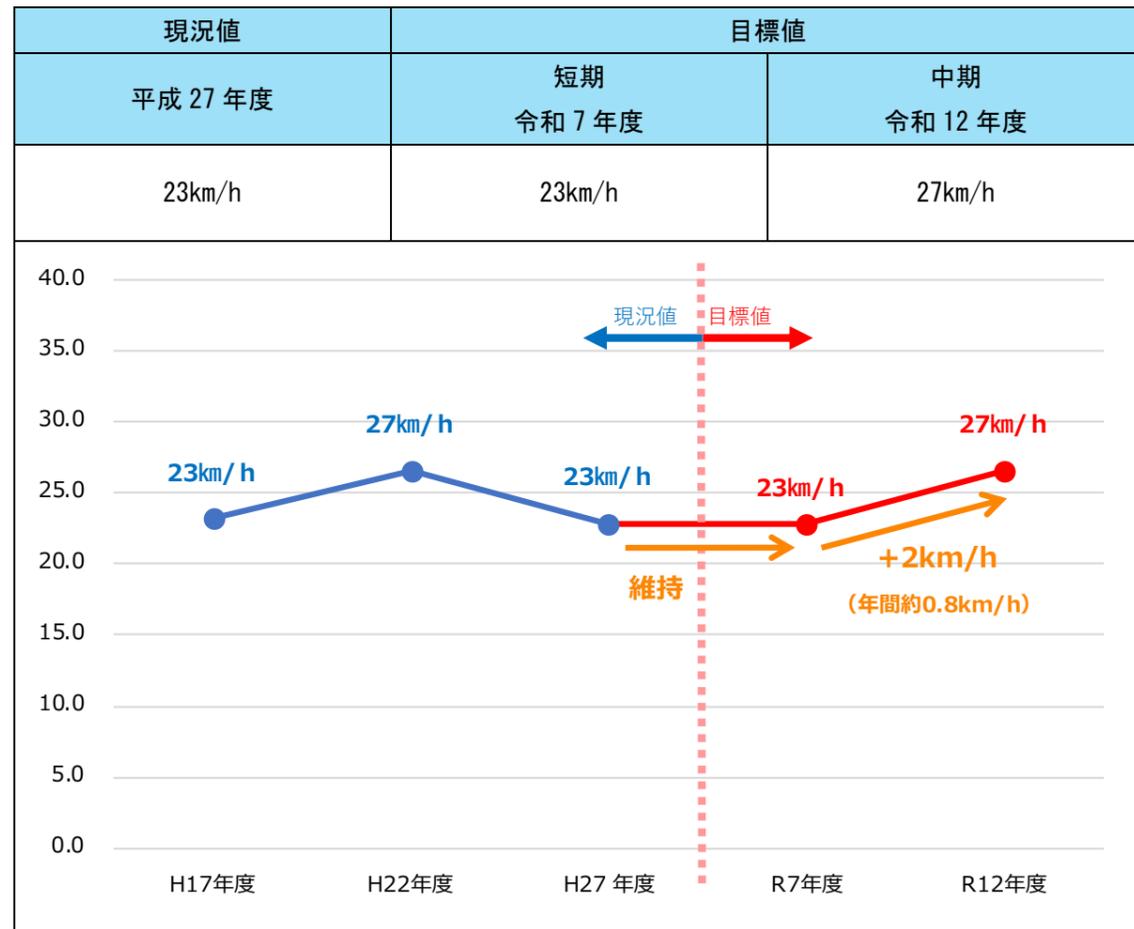
【採用理由】

都市計画道路等の整備や主要渋滞箇所の交通安全対策を実施することにより、町内の移動状況が改善されることから、町内の幹線道路の円滑化を示す指標として、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】

H27年度はH22年度より減少しているため、R7年度はH27年度の値を維持し、R7年度以降はH22年度の値まで回復



評価指標⑦：防災対策に関する満足度

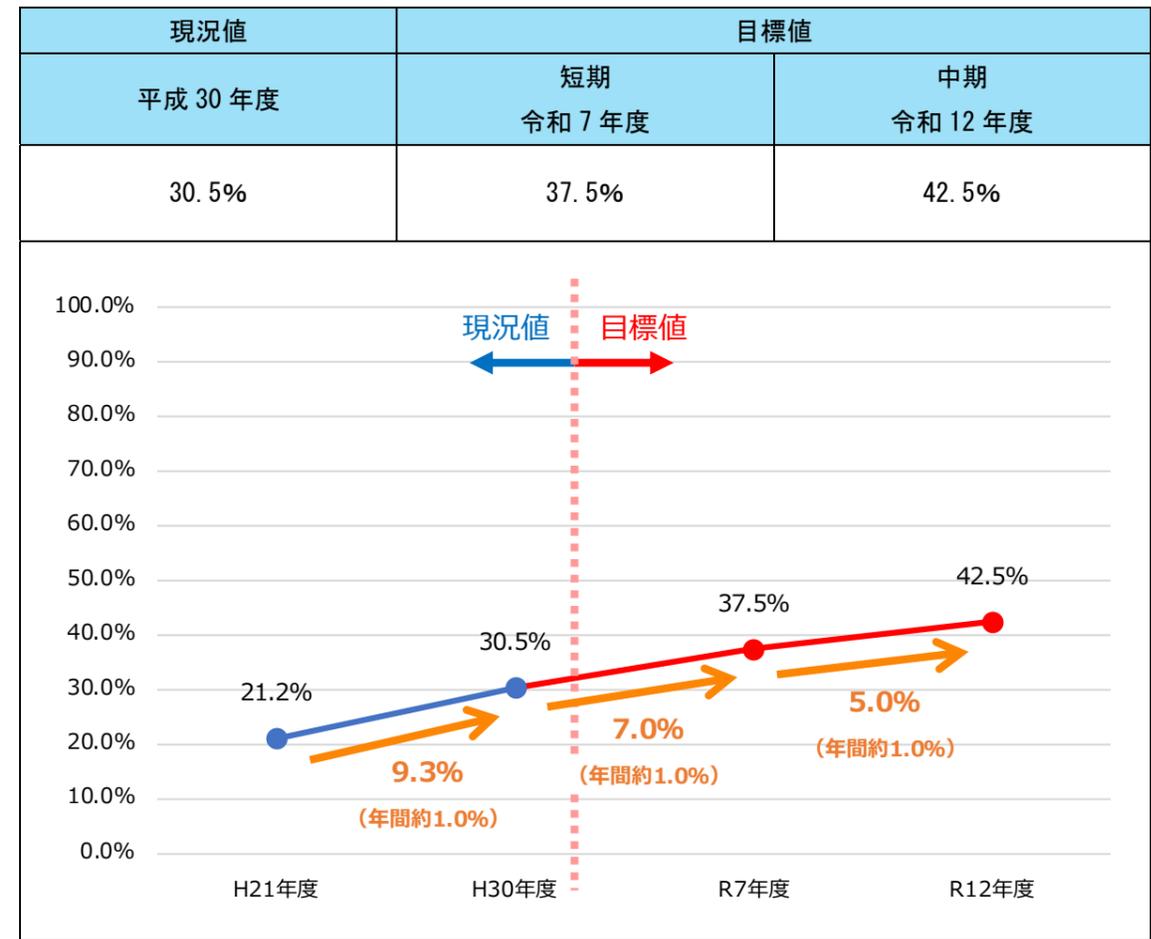
【採用理由】

ポケットパークの整備や狭あい道路の拡幅の助成、ブロック塀の撤去の助成を行うことは、町内の防災対策に関する満足度に関連すると考えられることから、町民アンケートの防災対策に関する満足度を評価指標とします。

資料：蟹江町

【目標値の設定】

2009年から2018年までの増加率（年間約1.0%）を2030年まで維持



評価指標③：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】

各駅の駅前広場の整備、バスルート・ダイヤの見直しや周辺自治体とのバス乗り継ぎ、レンタサイクル・シェアサイクルの導入検討は本町の公共交通に関する利便性、自家用車に過度に依存しない交通手段の確保に関連す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】

公共交通機関の満足度（評価指標③）で、目標値の設定に用いた増加率（年間約0.2%）を引用

