

1 調査名称：蟹江町都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：蟹江町

3 調査圏域：蟹江町管内

4 調査期間：令和元年度

5 調査概要：

本町は愛知県の南西部に位置し、特に名古屋都心から約 15km、鉄道で約 10 分圏内と良好なアクセスがあることから、主に隣接する名古屋市のベッドタウンとして発展してきた。町内の主要な幹線道路は、南北軸として主要地方道一宮蟹江線(西尾張中央道)、東西軸として国道 1 号・主要地方道弥富名古屋線があり、格子状の骨格を形成している。また、主要な公共交通としては、鉄道駅が J R 1 駅 (J R 蟹江駅) と近鉄 2 駅 (近鉄蟹江駅・富吉駅) が設置されているとともに、町営のコミュニティバスなどが運行され、本町の交通環境は整備されてきた。

しかし、幹線道路の通勤時間帯の慢性的な交通渋滞、十分なバリアフリー化がされていない駅舎や未整備の駅前広場などの現状があり、これらは高齢者を始めとする歩行者・自転車の円滑な移動の妨げとなっているとともに、今後は進展する少子・超高齢社会に対応するため、町内の主な移動手段となっている自家用車から徒歩・自転車への移動手段の転換を促進する必要がある。

こうした課題に総合的かつ戦略的に対応するため、蟹江町都市計画マスタープラン(平成 22 年度策定。現在改定中)で将来都市像として掲げている「人にも地球環境にも優しい都市づくり(コンパクトシティ)」の実現のために必要な都市交通とまちづくりの施策を明示し、本町を中心として関係機関・団体等が相互協力し課題解決に取り組むため、「蟹江町総合交通戦略」を策定する。

なお、策定にあたっては、蟹江町総合交通戦略推進協議会により協議し、資料・議事要旨を H P で公表するとともに、パブリックコメントを実施し広く町民の意見を募ることで、透明性の高い計画とする。

I 調査概要

1 調査名称：蟹江町都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

【計画編】

- 1 蟹江町総合交通戦略について
- 2 現況分析・課題整理
- 3 交通の将来都市像の設定
- 4 戦略目標と基本方針
- 5 施策体系化
- 6 実施プログラム
- 7 評価指標
- 8 事業推進体制
- 9 評価改善の仕組み

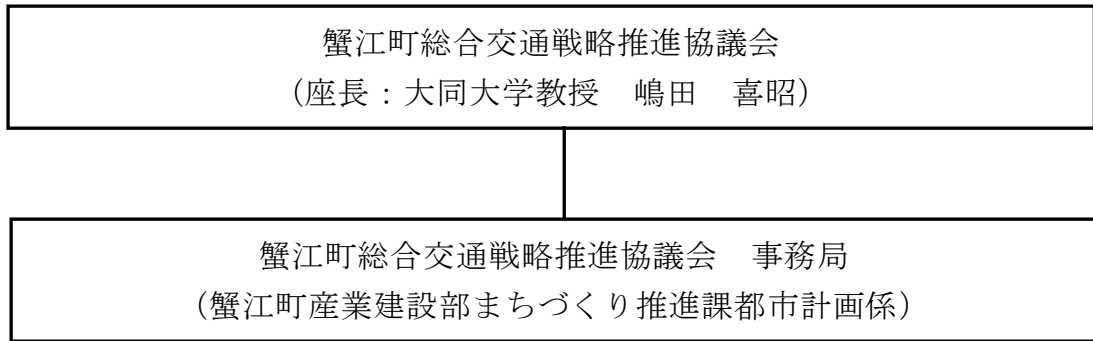
【資料編】

- 1 都市の特性
- 2 道路交通の特性
- 3 公共交通の特性
- 4 交通行動の特性
- 5 その他交通の特性
- 6 既存アンケート整理

巻末資料

- 巻末資料－ 1 蟹江町総合交通戦略推進協議会設置要綱
- 巻末資料－ 2 蟹江町総合交通戦略推進協議会委員・オブザーバー名簿
- 巻末資料－ 3 蟹江町総合交通戦略策定経緯
- 巻末資料－ 4 用語集

3 調査体制



4 委員会名簿等：

※会議は計6回開催

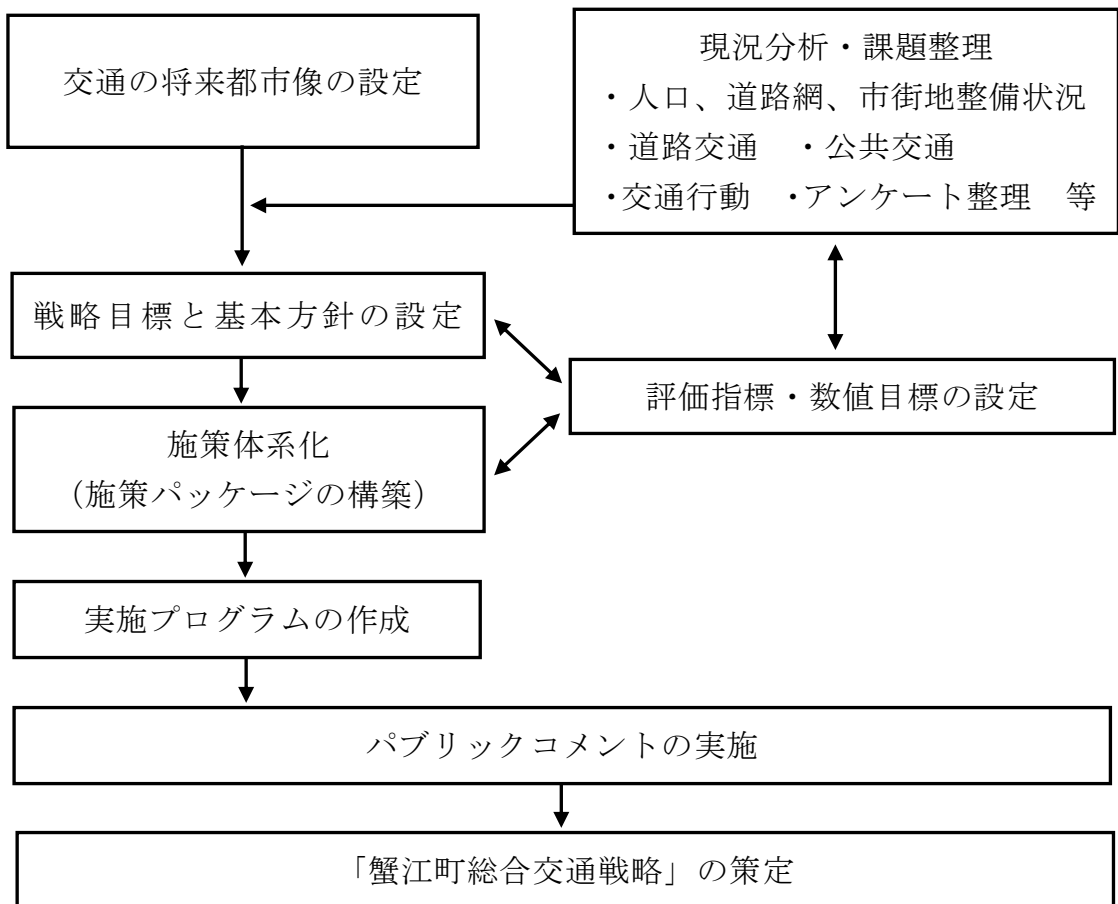
	所属	役職等	氏名	出席会議
会長	大同大学大学院 工学 研究科 大同大学工学部	教授	嶋田 喜昭	第1～6回
副会長	蟹江町	副町長	河瀬 広幸	第1～6回
委員	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部企画開発部	担当課長	石井 拓一	第1・2回
		担当部長	木村 誠司	第3～6回
委員	近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部名古屋統括部 施設部	工務課長 兼工事課長	大野 隆	第1～4回
			東口 真也	第5・6回
委員	飛島村地域公共交通活 性化再生法定協議会	事務局長	早川 喜久	第1～6回
委員	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局	首席運輸 企画専門官	二輪 昭宏	第1・2回
			上井 久仁彦	第3～6回
委員	愛知県都市整備局交通 対策課	課長	柴山 卓也	第1・2回
			片桐 靖幸	第3～6回
委員	国土交通省中部地方整 備局 愛知国道事務所 計画課	課長	柴田 康晴	第1～6回
委員	国土交通省中部地方整 備局 名古屋国道事務 所計画課	課長	清水 敬太	第1～6回
委員	愛知県海部建設事務所 道路整備課	課長	加島 卓	第1・2回
			伊熊 竜彦	第3～6回
委員	蟹江警察署交通課	課長	川瀬 俊二	第1・2回
			大山 憲一	第3～6回
委員	蟹江町嘱託員会	会長	伊藤 満	第1・2回
			濱田 憲司	第3～6回
委員	蟹江町政策推進室	室長	黒川 静一	第1～6回
委員	蟹江町産業建設部	部長	伊藤 保彦	第1～6回
ワーカー バー	国土交通省中部地方整 備局 建政部都市整備 課	課長	森山 幸司	第1～6回
ワーカー バー	愛知県都市整備局都市 基盤部都市計画課	課長	片山 貴視	第1～6回

II 調査成果

1 調査目的

前年度に実施した現況分析・課題整理、交通の将来都市像の設定、戦略目標と基本方針の設定を基に、施策体系化（施策パッケージの構築）、実施プログラムの作成、評価指標・数値目標の設定を行い、パブリックコメントを実施したうえで、「蟹江町総合交通戦略」を策定するもの。

2 調査フロー



4 調査成果

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。

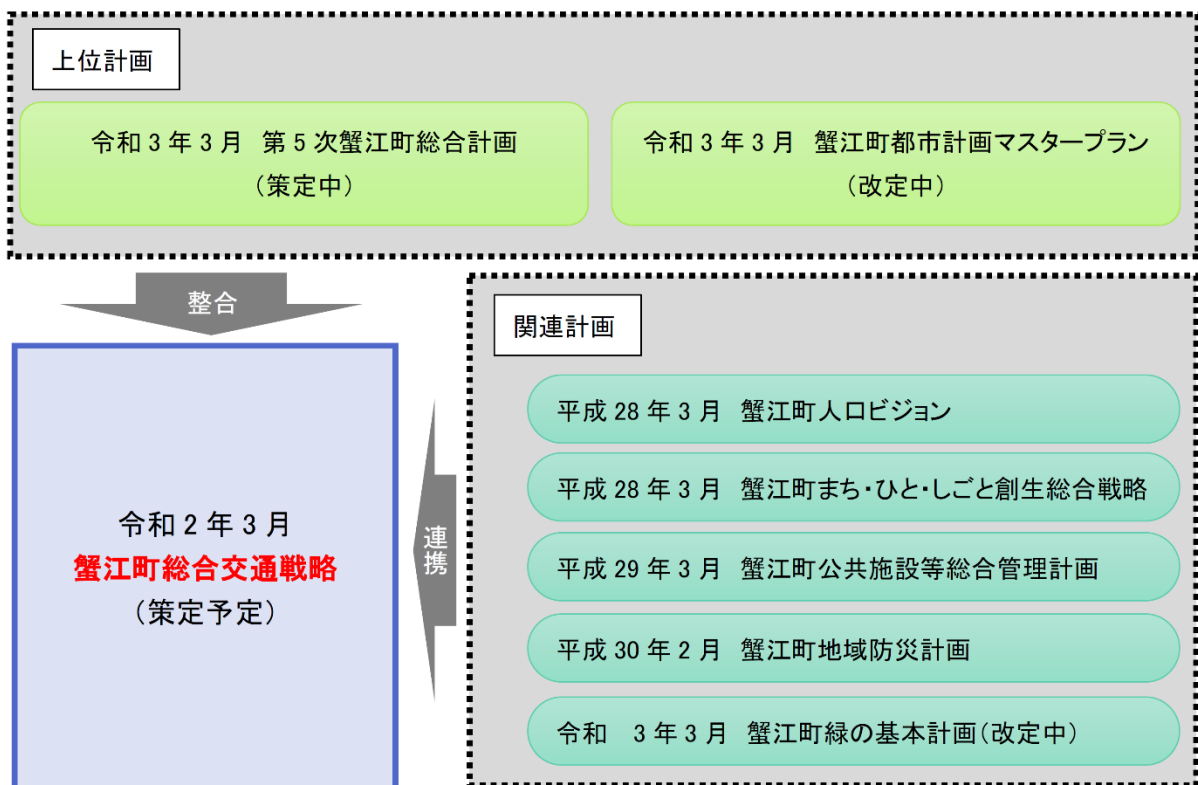


図 蟹江町総合交通戦略の位置づけ

2 現状分析

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

※以降、「道路交通」、「公共交通」、「交通行動」等の特性や「アンケート整理」を掲載。

3 課題整理

《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、周辺市町村の飛鳥村などから近鉄蟹江駅を経由し、津島市やあま市などから JR 蟹江駅を経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必要があります。

※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。

※以降、「町民を守る道路交通の安全性と防災性の確保」及び「持続可能なまちづくりに向けた意識醸成」の項目別の課題整理を掲載。

4 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））

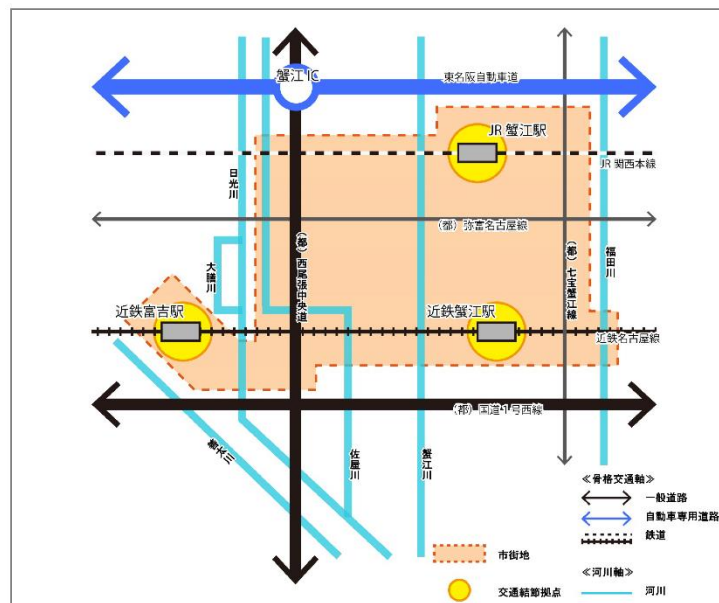


図 本町の交通の将来都市像

5 戦略目標と基本方針

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

6 施策体系化（施策パッケージ）

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>【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>【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>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>

8 評価指標・数値目標

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		○	○	◎

※以降、上記の評価指標別に数値目標を掲載。

9 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。

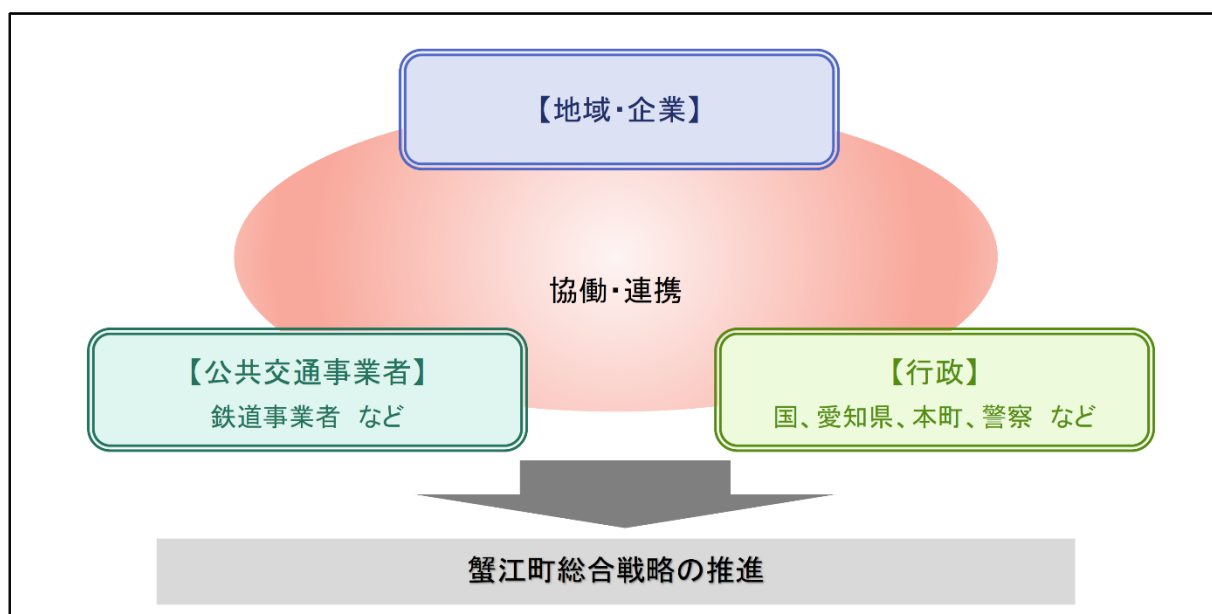


図 事業推進体制のイメージ

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。

10 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。

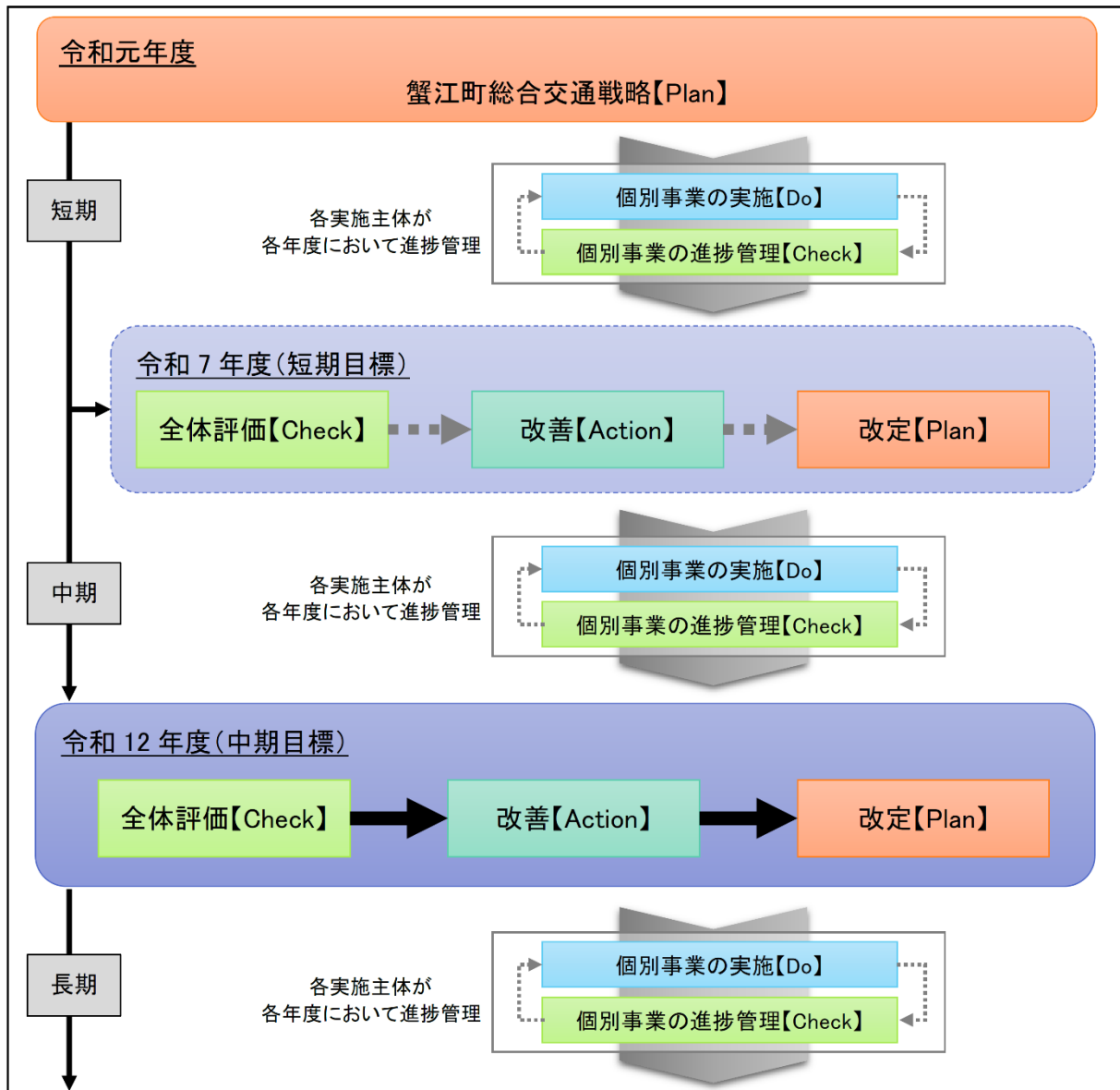


図 評価・改善の仕組みのイメージ