

1. 総合交通戦略について

1-1. 策定の背景と目的（社会的動向）

- 蟹江町は愛知県西部に位置し、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た。
- 進展する少子・超高齢化社会への対応として、公共交通の充実や歩行者・自転車が安全で快適に利用できる道路空間の整備などによるまちづくりが必要である。
- 東西においては JR 関西線及び近鉄名古屋線の 2 本の鉄道路線により、南北においては町面積の約 4 分の 1 を占める 6 本の河川により市街地が分断されており、それらの地形的背景を踏まえ、町民が円滑に移動できる交通体系を検討する。

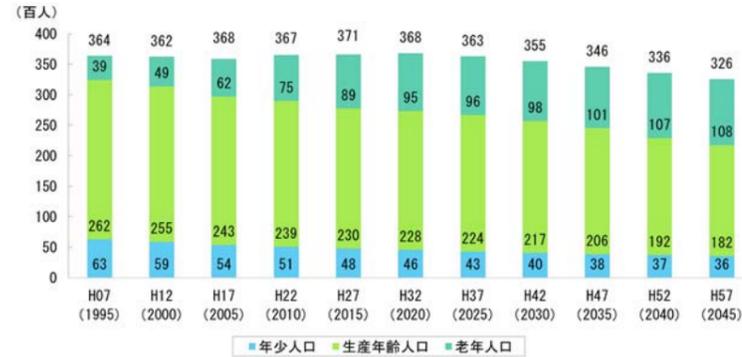


図 蟹江町の人口の推移
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

1-2. 総合交通戦略について

都市・地域総合交通戦略（以下、総合交通戦略）は、進展する少子・超高齢化社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な問題に対応すべく、交通事業とまちづくり事業が連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

資料：都市・地域総合交通戦略要綱より抜粋

都市・地域総合交通戦略の目的は「望ましい都市・地域像の実現」であり、そのために交通は何をすべきかである

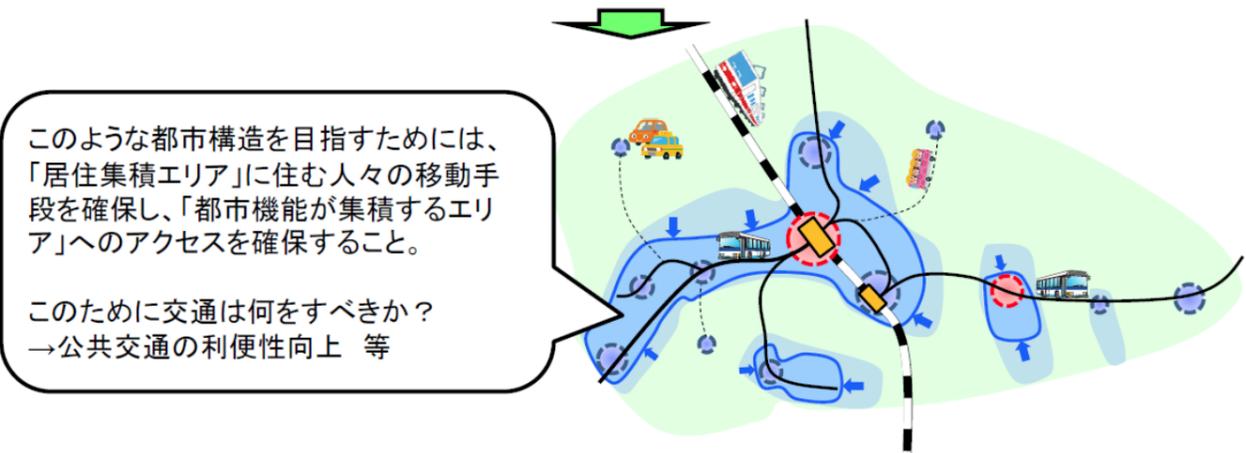


図 総合交通戦略について 資料：国土交通省 HP

2. 蟹江町の現況整理

2-1. 都市の状況

■道路網 →参考資料 P50

- 東西方向の軸は東名阪自動車道と国道 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る。
- 南北方向の軸は主要地方道の一宮蟹江線、蟹江飛鳥線（西尾張中央道）がある。

■都市計画道路の整備状況 →参考資料 P39

- 蟹江町の都市計画道路は、16 路線、22.81km が都市計画決定されている。
- 都市計画道路全体の改良率は 57.3% に留まっている。
- 「整備済路線」（改良率 100%）は 3 路線である。
- 「未整備路線」（改良率 0%）は 4 路線となっている。（平成 30 年度時点）
- 蟹江駅南北自由通路が事業化されている。



表 都市計画道路の整備状況

番号	路線名	計画 (km)	整備状況 (km)		改良率
			改良済	未着手	
3.3.157	国道1号西線	2.78	0.96	1.82	34.5%
3.3.264	西尾張中央道	4.15	4.15	0.00	100.0%
3.4.283	七宝蟹江線	2.94	0.56	2.38	19.0%
3.5.293	津島七宝名古屋線	0.02	0.02	0.00	100.0%
3.4.304	日光大橋線	0.67	0.20	0.47	29.9%
3.4.312	弥富名古屋線	2.59	2.31	0.28	89.2%
3.4.314	今源才線	0.99	0.79	0.20	79.8%
3.4.328	城新線	1.42	0.54	0.88	38.0%
3.5.332	新本町線	1.84	1.84	0.00	100.0%
3.4.337	天王線	1.43	0.00	1.43	0.0%
3.3.355	温泉通線	2.18	1.43	0.75	65.6%
3.3.356	蟹江駅前線	0.17	0.00	0.17	0.0%
3.5.901	大膳線	0.74	0.18	0.56	24.3%
3.4.902	藤丸中央線	0.44	0.10	0.34	22.7%
3.3.903	南駅前線	0.37	0.00	0.37	0.0%
8.7.904	蟹江駅南北自由通路	0.08	0.00	0.08	0.0%
合計		22.81	13.08	9.73	57.3%

図 蟹江町の道路網図

整備済路線
 整備済路線
 整備済路線
 未整備路線
 未整備路線
 未整備路線
 未整備路線

■道路幅員 ⇒参考資料 P56～57

- 町内の道路幅員は概ね4～12m未満で整備されているが、町の東側では、幅員が4m未満の道路が多い。
- 国道1号、一宮蟹江線、蟹江飛島線（西尾張中央道）、弥富名古屋線では、幅員が12m以上で整備されている。

■歩道代表幅員※ ⇒参考資料 P56～57

- 町内の歩道代表幅員は概ね1m未満（歩道なしも含む）である。
- 一宮蟹江線（西尾張中央道）の一部区間では、歩道代表幅員が4m以上で整備されている歩道がある。

※歩道代表幅員：左右の歩行者通行空間の幅員の内、広幅員側の値

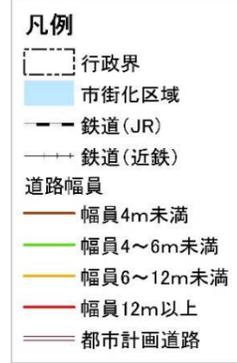


図 道路幅員

資料：道路台帳・平成27年度道路交通センサス



図 歩道代表幅員

資料：道路台帳・平成27年度道路交通センサス

表 町道の道路幅員・歩道代表幅員

		延長 (m)	割合 (%)
道路幅員	幅員4m未満	56,828.0	27.8%
	幅員4～6m未満	70,567.8	34.5%
	幅員6～12m未満	74,795.9	36.5%
	幅員12m以上	2,512.3	1.2%
	計	204,704.0	100.0%
		延長 (m)	割合 (%)
歩道代表幅員	幅員1m未満(歩道なしも含む)	183,739.2	89.8%
	幅員1～2m未満	3,013.5	1.5%
	幅員2～4m未満	14,862.7	7.3%
	幅員4m以上	3,088.6	1.5%
	計	204,704.0	100.0%

2-2. 道路交通の状況

■自動車交通量 ⇒参考資料 P53~55

- 東名阪自動車道は、24時間交通量が約67,000台を超えている。
- 一宮蟹江線、蟹江飛島線（西尾張中央道）の交通が多く、蟹江IC~No.4芝切交差点（国道1号交差部）間で約40,000台、その前後区間も約28,000~29,000台となっており、南北方向の交通が集中している。
- その他、東西の路線でも、約11,000~20,000台程度の交通量がある。

■混雑度 ⇒参考資料 P53~55

- 国道1号の一部区間で、混雑度が1.75を超え慢性的に混雑している。
- 一宮蟹江線（西尾張中央道）や弥富名古屋線の一部区間、名古屋十四山線、津島七宝名古屋線でも、混雑度が1.25~1.75未満となっており、ピーク時以外にも混雑している時間帯がある。
- 町内9箇所（交差点5箇所、踏切4箇所）で、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会の定める主要渋滞箇所指定されている。

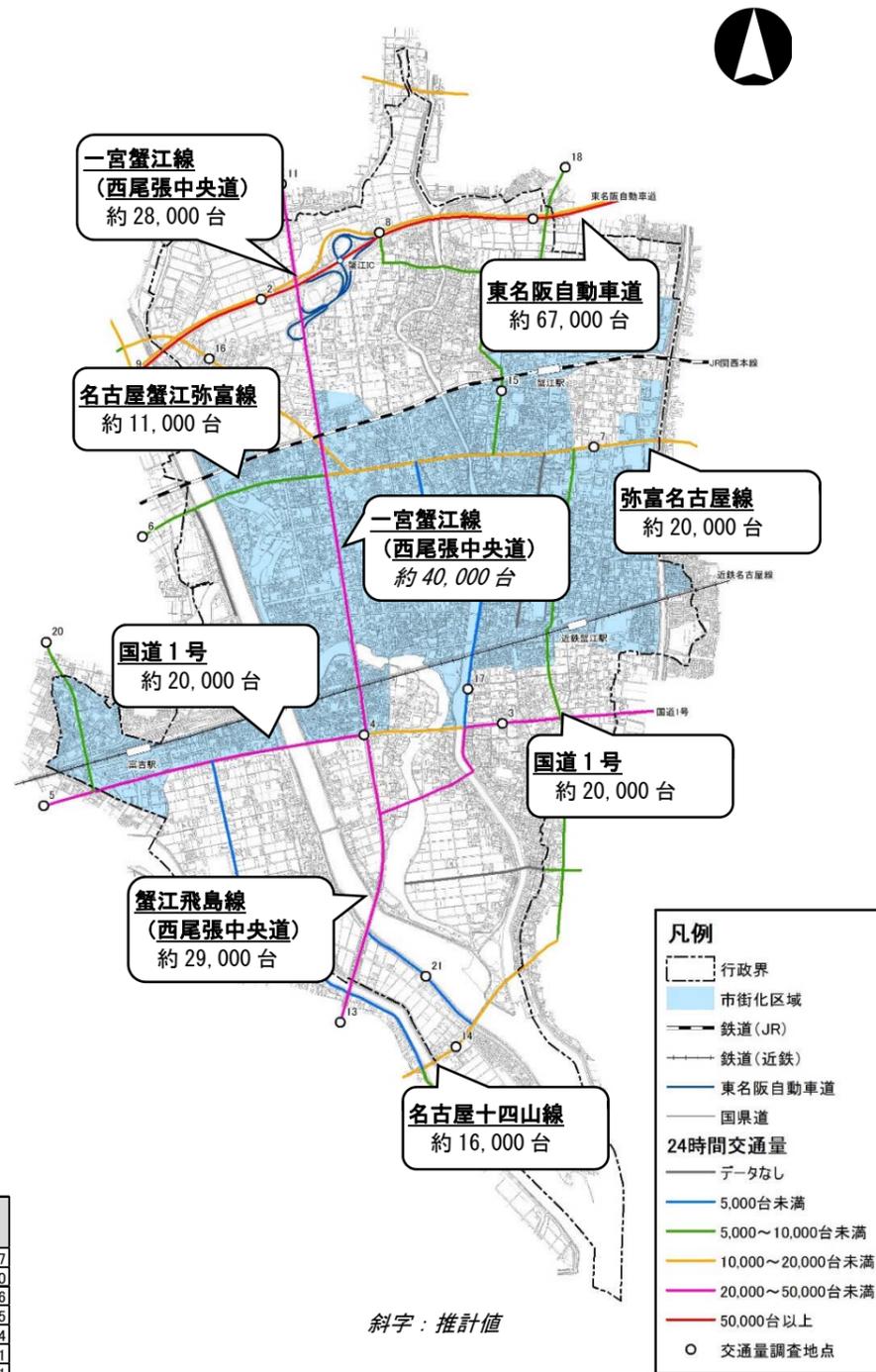


図 交通量

資料：平成27年度道路交通センサス

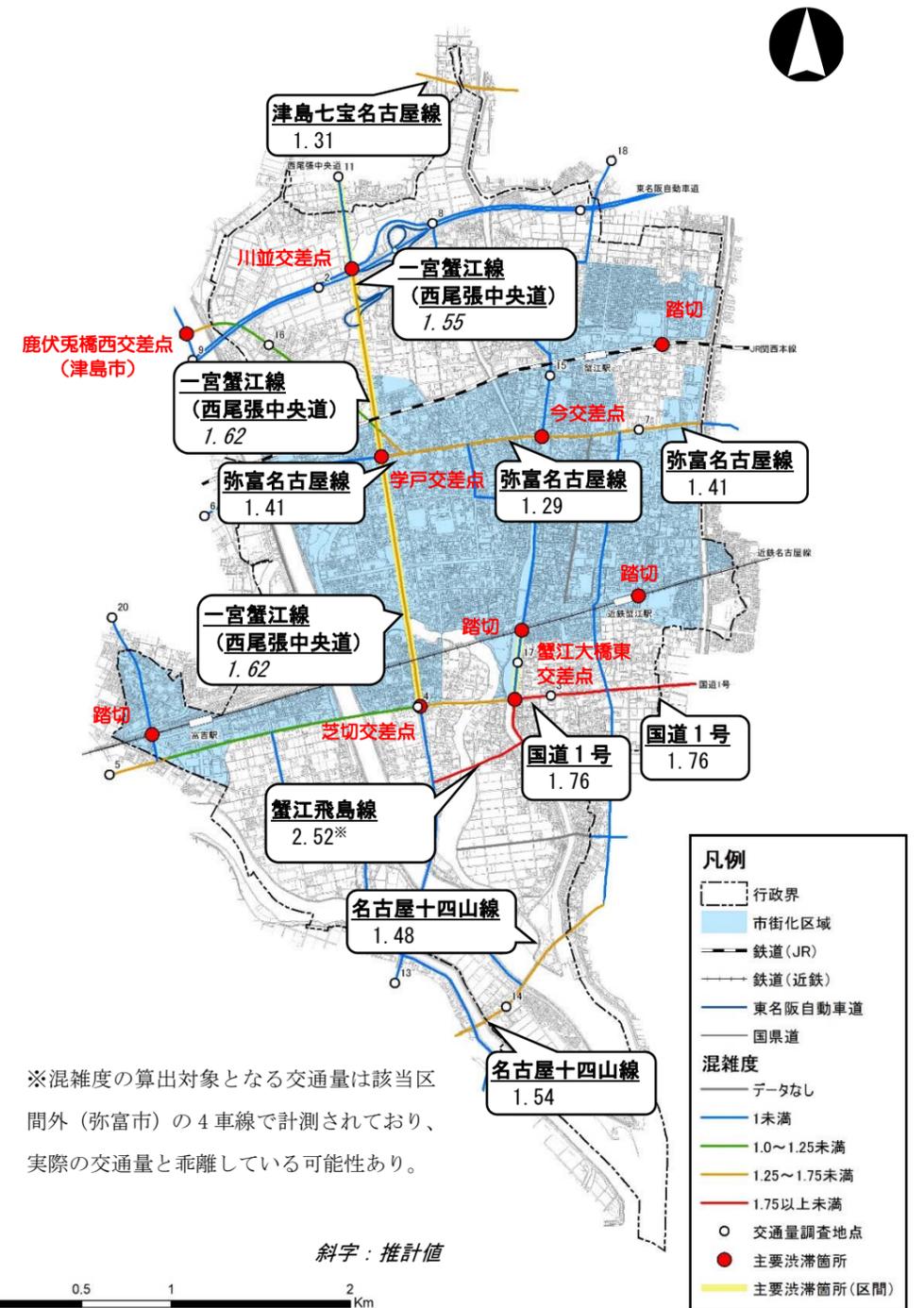


図 混雑度

資料：平成27年度道路交通センサス

表 平成27年度道路交通センサス（蟹江町内路線）

No	道路種別	路線番号	路線名	交通量観測地点地名	平日24時間交通量(台)	昼夜率	平日12時間大型車混入率	混雑度
1	1	1070	東名阪自動車道	名古屋西IC~蟹江IC	67,512	1.33	20.6%	0.97
2	1	1070	東名阪自動車道	蟹江IC~弥富IC	62,143	1.34	20.3%	0.90
3	3	1	一般国道1号	舟入1丁目	20,420	1.43	11.2%	1.76
4	3	1	一般国道1号	芝切交差点	16,247	1.14	17.7%	1.45
5	3	1	一般国道1号	(弥富市)	20,360	1.34	12.7%	1.24
6	4	29	弥富名古屋線	(愛西市)	7,410	1.28	9.8%	0.51
7	4	29	弥富名古屋線	本町五丁目	19,176	1.36	6.1%	1.29~1.41
8	4	40	名古屋蟹江弥富線	須成西四丁目	12,555	1.30	18.9%	0.94~0.95
9	4	40	名古屋蟹江弥富線	(愛西市)	11,493	1.30	18.5%	0.79~0.94
10	4	40	名古屋蟹江弥富線	(非観測のため推定値)	13,514	1.31	18.4%	1.24
11	4	65	一宮蟹江線	(津島市)	28,174	1.40	29.2%	0.85
12	4	65	一宮蟹江線	(非観測のため推定値)	39,554	1.43	28.5%	1.55~1.62
13	4	66	蟹江飛島線	(弥富市)	28,798	1.36	34.5%	0.83~2.52
14	4	70	名古屋十四山線	鍋蓋新田子ノ割	15,556	1.31	16.6%	1.48~1.54
15	6	103	境政成新田蟹江線	今二之坪	8,581	1.28	3.4%	0.76~0.86
16	6	114	津島蟹江線	西之森二丁目	11,790	1.32	5.2%	1.23~1.46
17	6	114	津島蟹江線	宝一丁目	2,132	1.32	1.9%	0.40
18	6	139	須成七宝稲沢線	(あま市)	6,721	1.27	6.3%	0.61~0.63
19	6	462	大藤永和停車場線	(非観測のため推定値)	2,566	1.23	5.7%	0.46
20	6	462	大藤永和停車場線	(愛西市)	6,859	1.27	7.3%	0.81
21	6	517	蟹江梅乃郷線	鍋蓋新田二ノ割	764	1.20	24.8%	0.11

■自動車保有台数と運転免許人口 →参考資料 P59

- 自動車保有台数は増加傾向にある一方で、世帯当りの自動車保有台数は減少傾向にあり、自家用車を持たない世帯が増加している。
- 運転免許人口も増加傾向にあり、特に、高齢者の運転免許保有人口が増加しており、平成29年時点では約2割を占める。

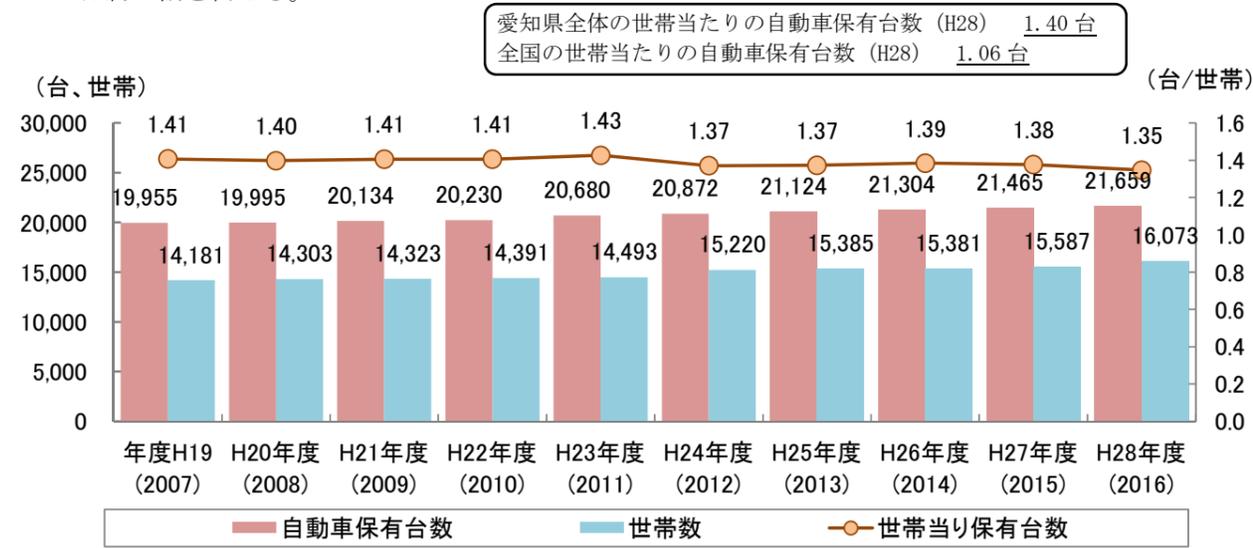
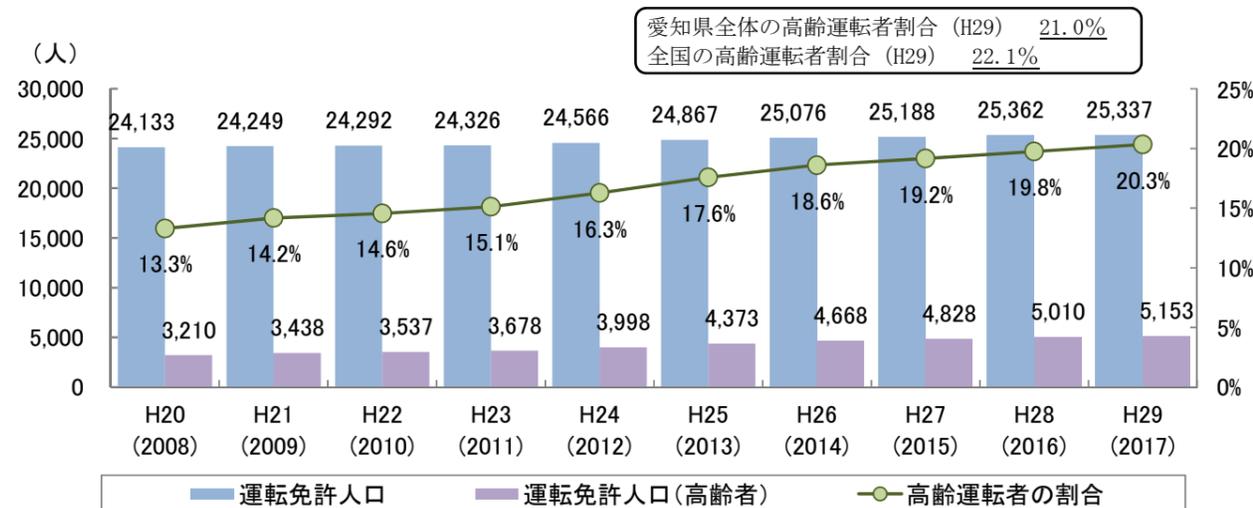


図 蟹江町の自動車保有台数の推移

※普通乗用車（自家用）、小型乗用車（自家用）、軽自動車の合計

資料：愛知県統計年鑑（保有台数）、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（世帯数）



※高齢運転者：65歳以上

図 蟹江町の運転免許人口の推移

資料：愛知県警 住所別年齢別運転免許人口

2-3. 公共交通の状況

■鉄道 →参考資料 P61

- 平成28年度の駅別乗降客数をみると、近鉄蟹江駅の乗降客数が最も多く、次いで、JR蟹江駅、近鉄富吉駅の順に多くなっている。
- 乗降客数の推移をみると、近鉄蟹江駅と富吉駅の乗降客数が減少傾向にある一方で、JR蟹江駅の乗降客数は増加傾向になっている。
- 各駅の運行本数をみると、近鉄蟹江駅の運行本数が最も多く、次いで近鉄富吉駅が多い。JR蟹江駅は、3駅のなかで最も運行本数が少ないが、近年乗降客数が増加傾向にある。

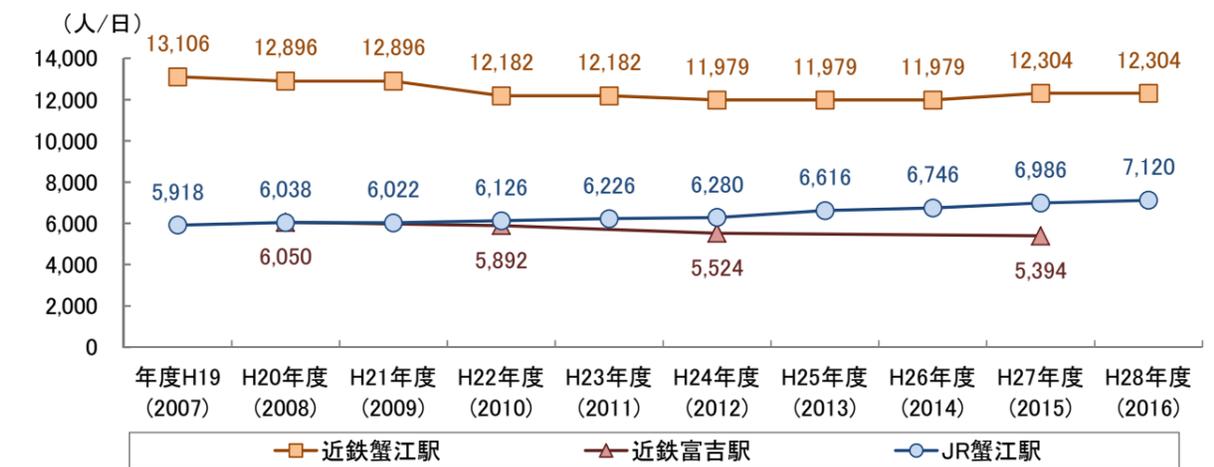


図 蟹江町内の鉄道駅の乗降客数の推移

資料：都市計画現況調査、近畿日本鉄道

表 蟹江町内の鉄道駅の運行本数

駅	方面	平日		土曜・休日		備考	
		日平均 (本/時)	ピーク時 (本/時)	日平均 (本/時)	ピーク時 (本/時)		
近鉄	蟹江駅	近鉄名古屋方面	8.7	16.0	8.2	12.0	急行、準急、普通が停車
	富吉駅	伊勢中川・五十鈴川方面	8.7	13.0	8.1	11.0	
JR	蟹江駅	近鉄名古屋方面	5.7	10.0	5.5	7.0	準急、普通が停車
		伊勢中川方面	3.4	5.0	3.4	5.0	
JR	蟹江駅	名古屋方面	3.0	6.0	2.9	5.0	普通、区間快速が停車
		四日市・松阪方面	3.1	4.0	3.0	4.0	

資料：各鉄道会社HP

■バスルート ⇒参考資料 P62～63

- 蟹江町が運営する「お散歩バス」が、概ね町全域をカバーするように運行している。
- 「お散歩バス」以外のバス路線としては、北部に津島方面と名古屋方面を連絡する「名鉄バス」と津島市が運行する「ふれあいバス」、町中央部を「三重交通」が横断し、南部では、「飛島公共交通バス」が近鉄蟹江駅に、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る。
- 蟹江町の東側には「名古屋市営バス」、南側には弥富市が運行する「きんちゃんバス」が通っており、このうち「きんちゃんバス」は、「飛島公共交通バス」との乗継ぎが可能で近鉄蟹江駅に乗り入れている。

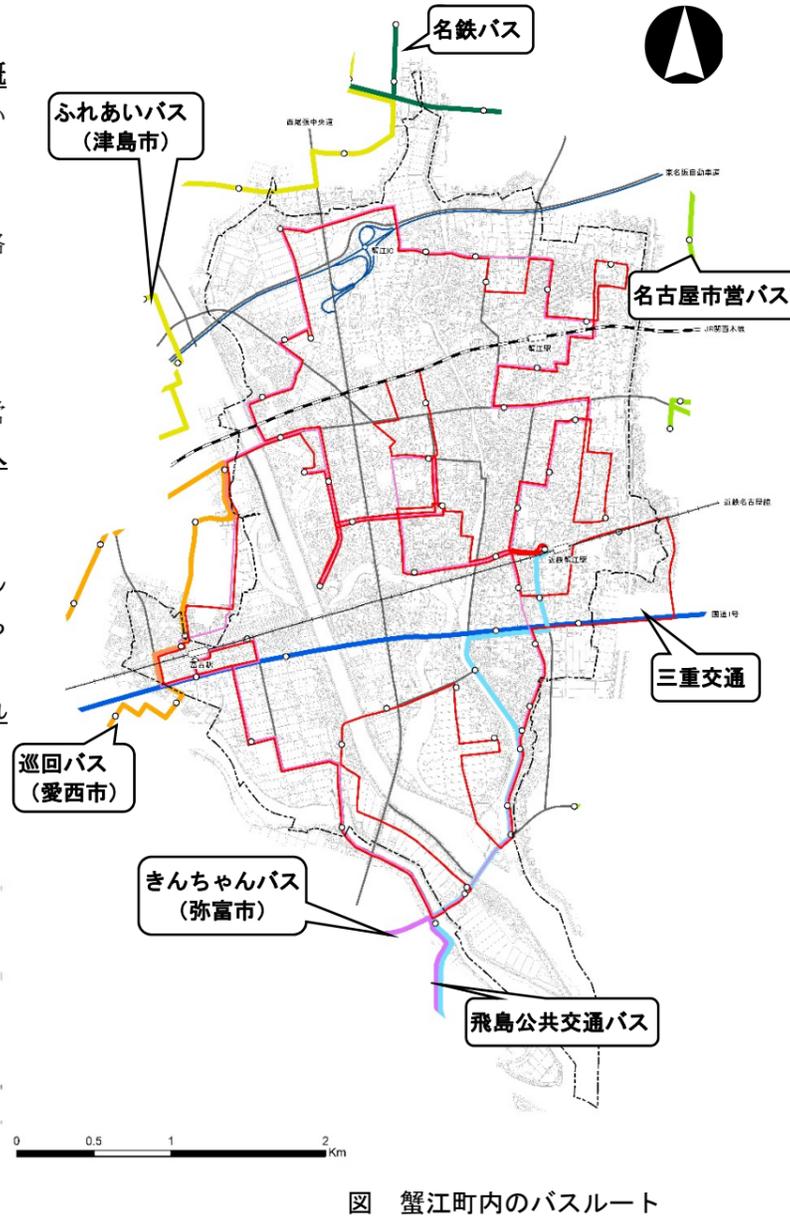


図 蟹江町内のバスルート

表 蟹江町内を運行するバスの運行本数

		日運行本数			備考
		平日	土曜	日祝	
お散歩バス (蟹江町)	オレンジコース	6	6	-	
	グリーンコース	6	6	-	
	日曜コース	-	-	4	
飛島公共交通バス	飛島方面	26	14	14	
	公民館分館方面	24	14	14	
三重交通	桑名方面	1	1	1	
巡回バス (愛西市)	佐屋東ルート(左回り)	3	3	-	
	佐屋東ルート(右回り)	4	4	-	
ふれあいバス (津島市)	Bコース	4	4	-	
	Dコース	4	4	-	
名鉄バス	名鉄バスセンター方面	36	32	32	(鷹居バス停)
	津島駅方面	19	17	17	(神尾バス停)
	大坪方面	24	18	18	(鷹居・神尾バス停)

■バスの利用状況 ⇒参考資料 P64

- お散歩バスの利用状況をみると、オレンジコースは、平成23年度から平成25年度にかけて減少したが、以降は概ね微増で推移し、グリーンコースもピーク時に比べて減少しているが、近年は概ね横ばいで推移している。
- 平成24年度から運行が開始された日曜コースは、利用者数が増加傾向にあり、お散歩バス全体の1便当りの利用者数は10～11人/便で推移している。
- 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している。

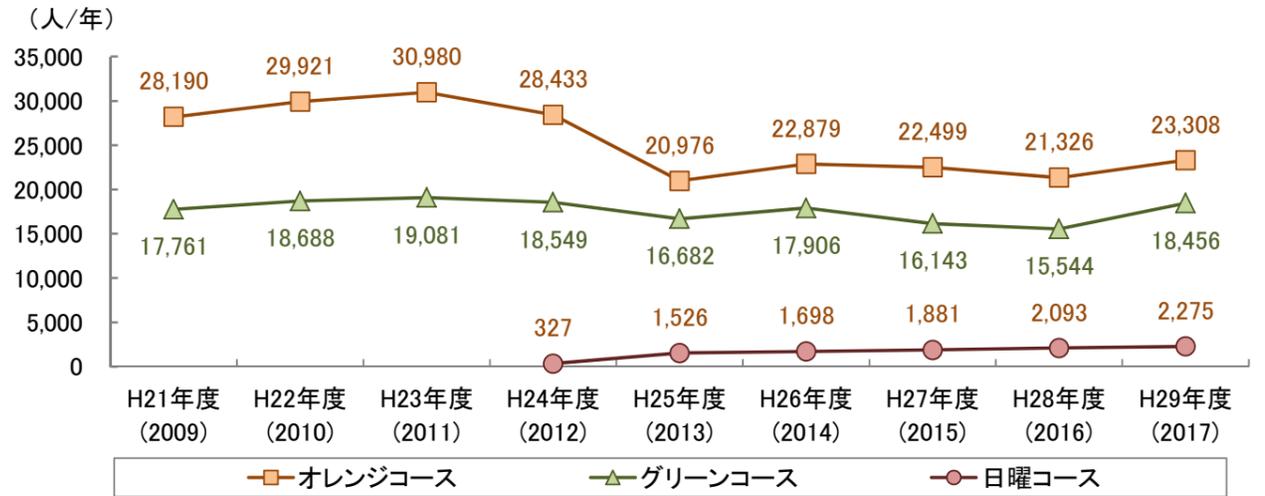


図 お散歩バスの利用状況の推移

資料：蟹江町



図 飛島公共交通バスの利用状況の推移

資料：飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会資料

2-4. その他交通の状況

■ 町内・町外の移動状況 ⇒参考資料 P66

- 町内全体の交通分担率は、全体として自動車の分担率が63.8%と高く、自動車による移動が主な交通手段となっている。
- 内々移動の分担率は、自動車が最も高く、次いで徒歩、二輪車の順に高くなっており、鉄道とバスの分担率は極めて小さく、公共交通の利用は低くなっている。
- 内外移動をみると、自動車の分担率が70.6%と最も高く、次いで鉄道が高くなっている。また、蟹江町—名古屋間の発生・集中交通量が多い

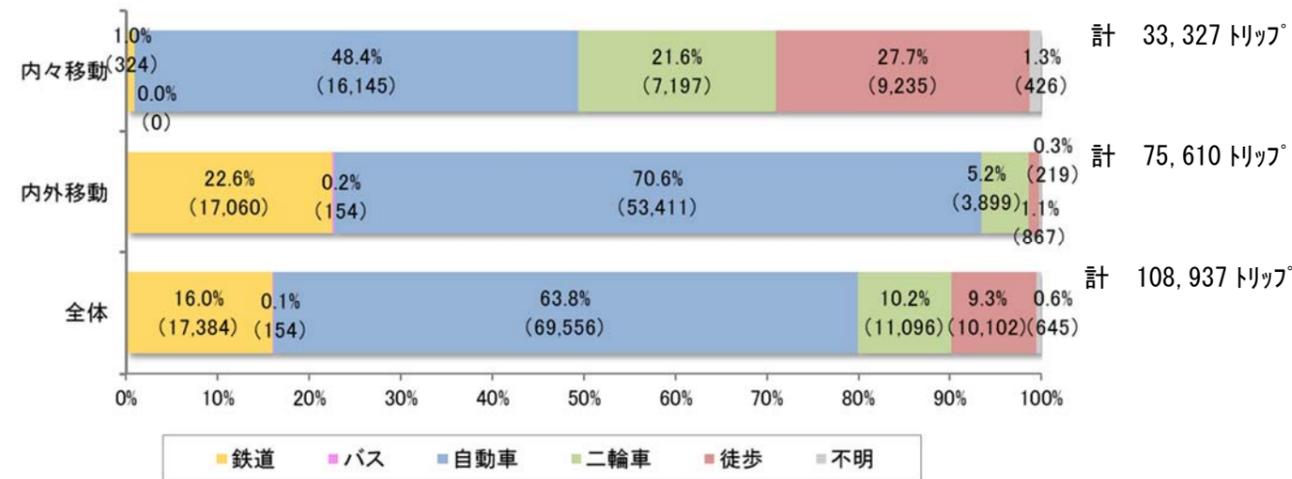


図 内々・内外移動の交通分担率

資料：第5回（平成23年度）中京都市圏パーソントリップ調査

表 市町村間の移動状況

	発生交通量		集中交通量	
	トリップ数	割合	トリップ数	割合
名古屋市	6,644	35.3%	15,345	52.2%
飛島村	103	0.5%	1,090	3.7%
弥富市	1,936	10.3%	1,839	6.3%
愛西市	2,625	13.9%	1,160	3.9%
津島市	905	4.8%	1,787	6.1%
あま市	1,397	7.4%	1,781	6.1%
稲沢市	836	4.4%	473	1.6%
その他県内	1,497	7.9%	3,116	10.6%
岐阜県	1,737	9.2%	849	2.9%
三重県	1,168	6.2%	1,745	5.9%
その他県外	0	0.0%	234	0.8%

資料：第5回（平成23年度）中京都市圏パーソントリップ調査

■ 事故状況 ⇒参考資料 P60

- 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る。
- 死亡事故は、発生しても1~2件と少ないものの、概ね2年に1回は発生している。
- 平成29年から平成30年にかけての重大事故（死亡事故・重傷事故）の発生状況を見ると、死亡事故はJR蟹江駅の北側、重傷事故は、JR蟹江駅と近鉄蟹江駅の間で多発している。



図 死亡事故・重傷事故の発生位置図

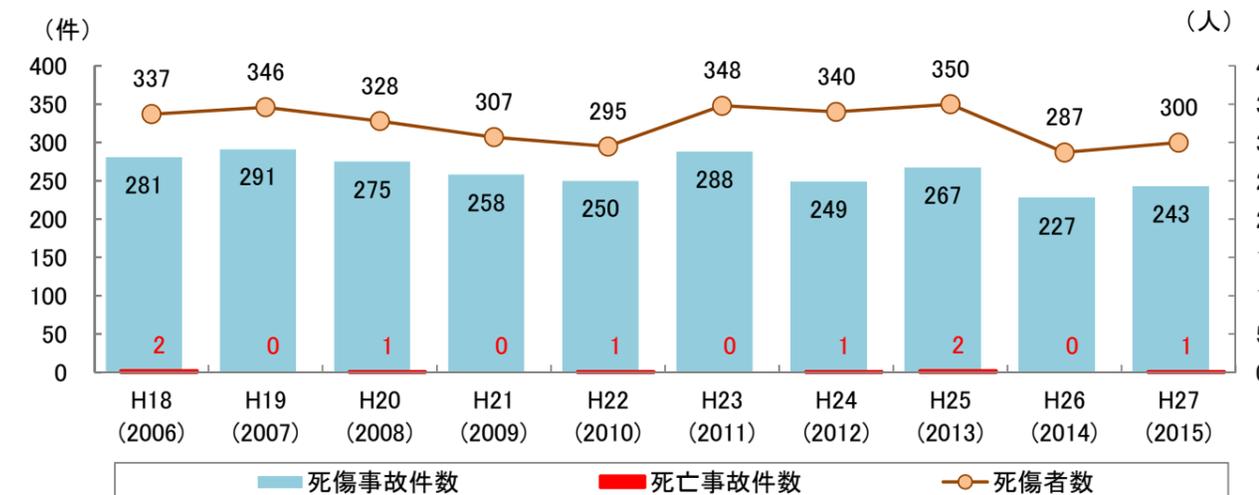


図 死亡事故件数の推移

資料：交通事故統計年報

2-5. 現況整理まとめ

項目		現況	該当ページ
都市の状況	道路網	<ul style="list-style-type: none"> 東西方向の軸は東名阪自動車道と国道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 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） 	P1 (P50)
	都市計画道路の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> 16路線、22.81kmが都市計画決定 都市計画道路全体の改良率は57.3% 整備済路線が3路線、未整備路線が4路線 蟹江駅南北自由通路が事業化されている 	P1 (P39)
	道路幅員	<ul style="list-style-type: none"> 町内の道路幅員は概ね4~12m未満で整備 町の東側では、幅員が4m未満の道路が多い 国道1号、一宮蟹江線・蟹江飛島線（西尾張中央道）、弥富名古屋線で12m以上 	P2 (P56~57)
	歩道代表幅員	<ul style="list-style-type: none"> 町内の歩道代表幅員は概ね1m未満（歩道なしも含む） 一宮蟹江線（西尾張中央道）の一部区間では、代表幅員が4m以上 	P2 (P56~57)
道路交通の状況	自動車交通量	<ul style="list-style-type: none"> 東名阪自動車道は、24時間交通量が約67,000台超 一宮蟹江線、蟹江飛島線（西尾張中央道）の交通量が多く、蟹江IC~芝切交差点（国道1号交差点）間で約40,000台、その前後区間も約28,000~29,000台 その他、東西の路線でも、約11,000~20,000台程度 	P3 (P53~55)
	混雑度	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号の一部区間で、混雑度が1.75を超え慢性的に混雑 一宮蟹江線（西尾張中央道）や弥富名古屋線の一部区間、名古屋十四山線、津島七宝名古屋線でも、混雑度が1.25~1.75未満となっており、ピーク時以外にも混雑 町内9箇所（交差点5箇所、踏切4箇所）で、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会の定める主要渋滞箇所に指定 	P3 (P53~55)
	自動車保有台数と運転免許人口	<ul style="list-style-type: none"> 自動車保有台数は増加傾向にある一方で、世帯当りの自動車保有台数は減少傾向 運転免許人口も増加傾向にあり、特に、高齢者の運転免許保有人口が増加 	P4 (P59)
公共交通の状況	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 近鉄蟹江駅の乗降客数が最も多く、次いで、JR蟹江駅、近鉄富吉駅 近鉄蟹江駅と富吉駅の乗降客数が減少傾向にある一方で、JR蟹江駅の乗降客数は増加傾向 各駅の運行本数をみると、近鉄蟹江駅の運行本数が最も多く、次いで近鉄富吉駅、JR蟹江駅 	P4 (P61)

項目		現況	該当ページ
公共交通の状況	バスルート	<ul style="list-style-type: none"> 町が運営するお散歩バスが、概ね町全域をカバーするように運行 北部では名鉄バスとふれあいバス、町中央部を三重交通が横断し、南部では、飛島公共交通バスと巡回バス 飛島公共交通バスが近鉄蟹江駅に、愛西市が運営する巡回バスが近鉄富吉駅に乗り入れ 蟹江町の東側には名古屋市営バス、南側にはきんちゃんバス きんちゃんバスは、飛島公共交通バスとの乗継ぎが可能で近鉄蟹江駅に乗り入れ 	P5 (P62~63)
	バスの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年度から平成25年度にかけて減少したが、以降は概ね微増で推移 日曜コースは、利用者数が増加傾向 お散歩バス全体の1便当りの利用者数は10~11人/便で推移 飛島公共交通バスの利用者は増加 	P5 (P64)
	公共交通空白地	<ul style="list-style-type: none"> 北部の西之森三丁目や須成西、今西3丁目、平安、南部の緑や旭 	P6 (P65)
	公共交通の事業費	<ul style="list-style-type: none"> お散歩バスの年間事業費は約900万円で、全額を町が負担 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 飛島公共交通バスの事業費は年々、減少傾向 	P6 (P67)
その他交通の状況	町内・町外の移動状況	<ul style="list-style-type: none"> 町内全体での、主な交通手段は自動車 内々の移動では、公共交通の利用が低い 内外の移動では、自動車の70.6%に次いで、鉄道が22.6% 蟹江町-名古屋市間の移動が多い 	P7 (P66)
	事故状況	<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 死亡事故件数は少ないが、概ね2年に1回は発生 死亡事故はJR蟹江駅の北側、重傷事故は、JR蟹江駅と近鉄蟹江駅の間で多発 	P7 (P60)

※（ ）内のページ数は参考資料の該当ページ数