蟹江町総合交通戦略
【資料編】

1 都市の特性

1-1 人口

(1) 総人口

本町の総人口は平成7年以降ほぼ横ばいで推移していましたが、年齢3区分別人口のうち、年少人口(15 歳未満)と生産年齢人口(15～64 歳)は既に人口減少が始まっています。また、今後は総人口も減少に突入すると考えられます。平成 27 年時点では、総人口(年齢不詳含む)が約 37,100 人、年少人口が約 4,800 人、生産年齢人口が約 23,000 人、老年人口(65 歳以上)が約 8,900 人ですが、令和 22 年には総人口が約 33,600 人、年少人口が約 3,700 人、生産年齢人口が約 19,200 人、老年人口が約 10,700 人となります。

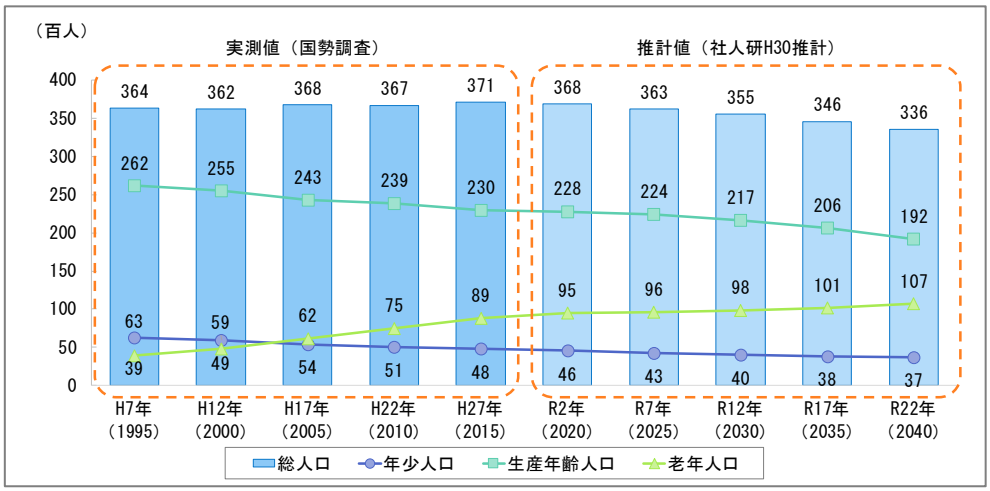


図 本町の人口の推移

資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

(2) 年齢3区分別人口の構成比

本町の年齢3区分別人口の構成比は平成7年以降、年少人口と生産年齢人口の構成比が減少傾向にあり、老年人口の構成比が増加傾向です。平成 27 年時点では、年少人口が約 13%、生産年齢人口が約 62%、老年人口が約 24%ですが、令和 22 年時点では、年少人口が約 11%、生産年齢人口が約 57%、老年人口が約 32%となります。

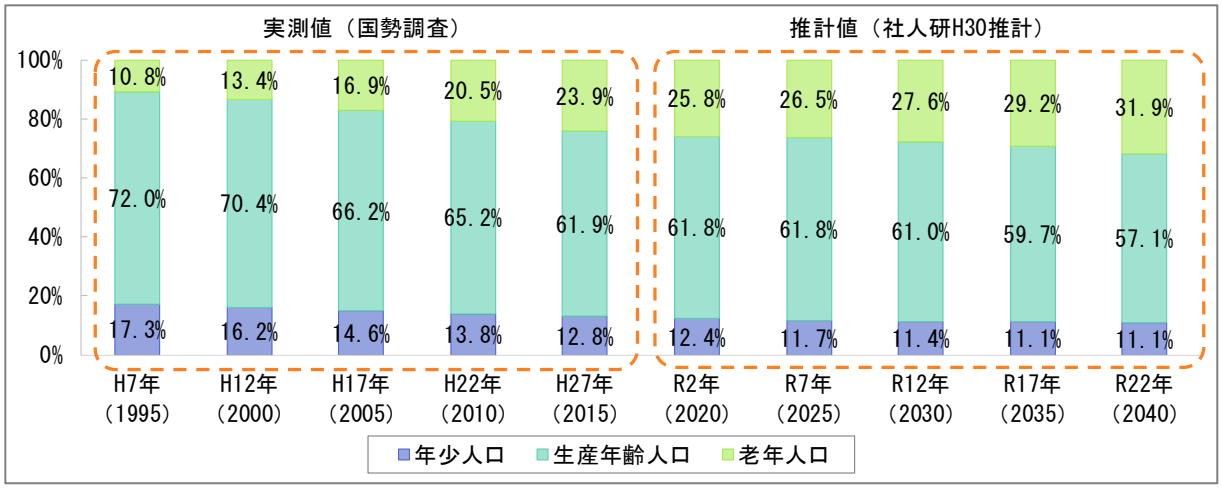


図 本町の年齢3区分別人口の構成比

資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

①　人口分布（平成 27 年）

本町の人口分布は、市街化調整区域で少なくなっています。また、市街化区域では、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（西尾張中央道）の沿線、近鉄富吉駅周辺で人口が多くなっています。

年齢3区分別でみると、年少人口は一宮蟹江線沿線や JR 蟹江駅の南側、名古屋市境の地区で多くなっています。また、生産年齢人口は市街化区域内全体で多く、老年人口は市街化区域内の近鉄蟹江駅と JR 蟹江駅の間の地区、近鉄富吉駅周辺で多くなっています。

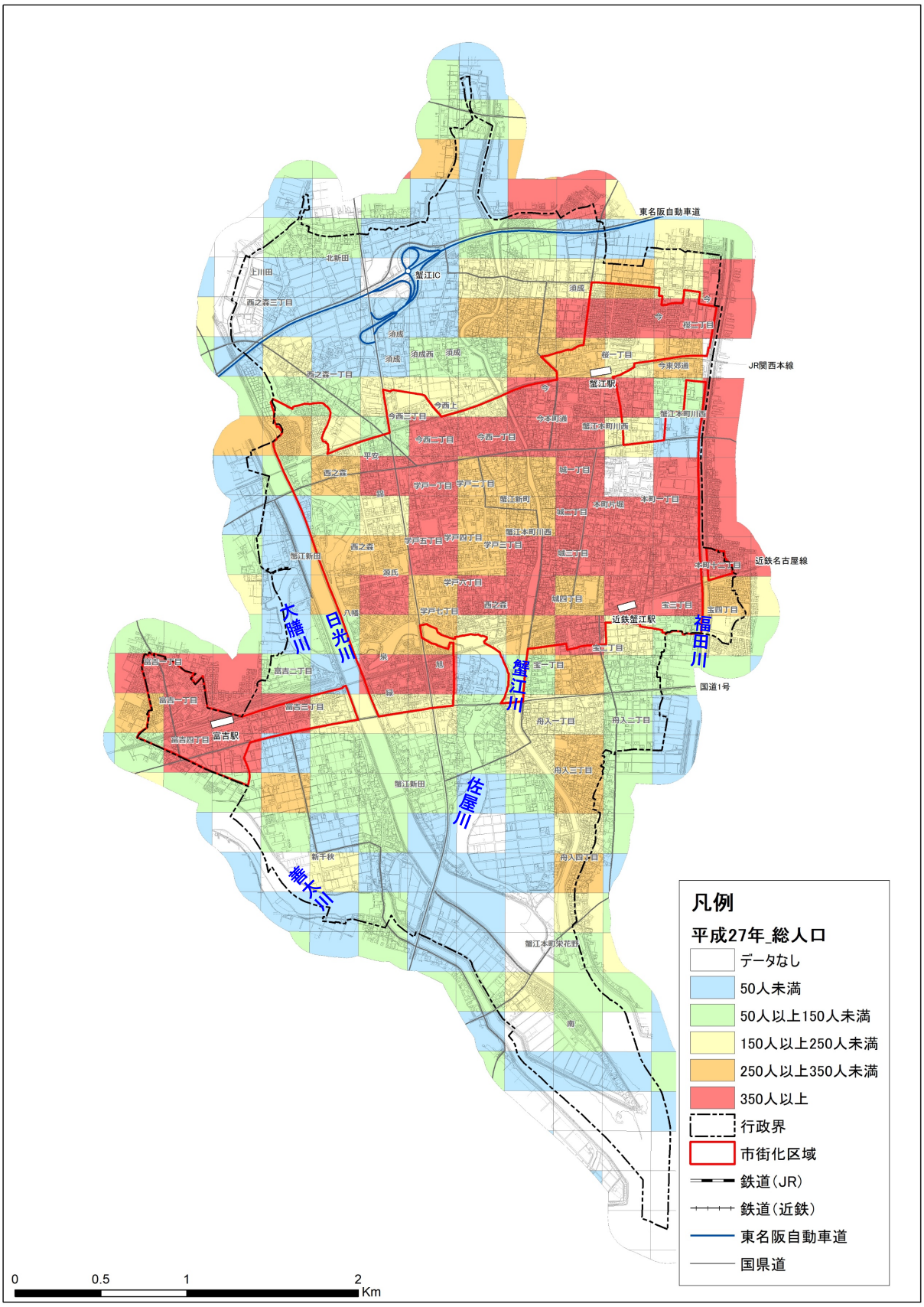


図 本町の平成 27 年の総人口(250mメッシュ)

資料:国勢調査

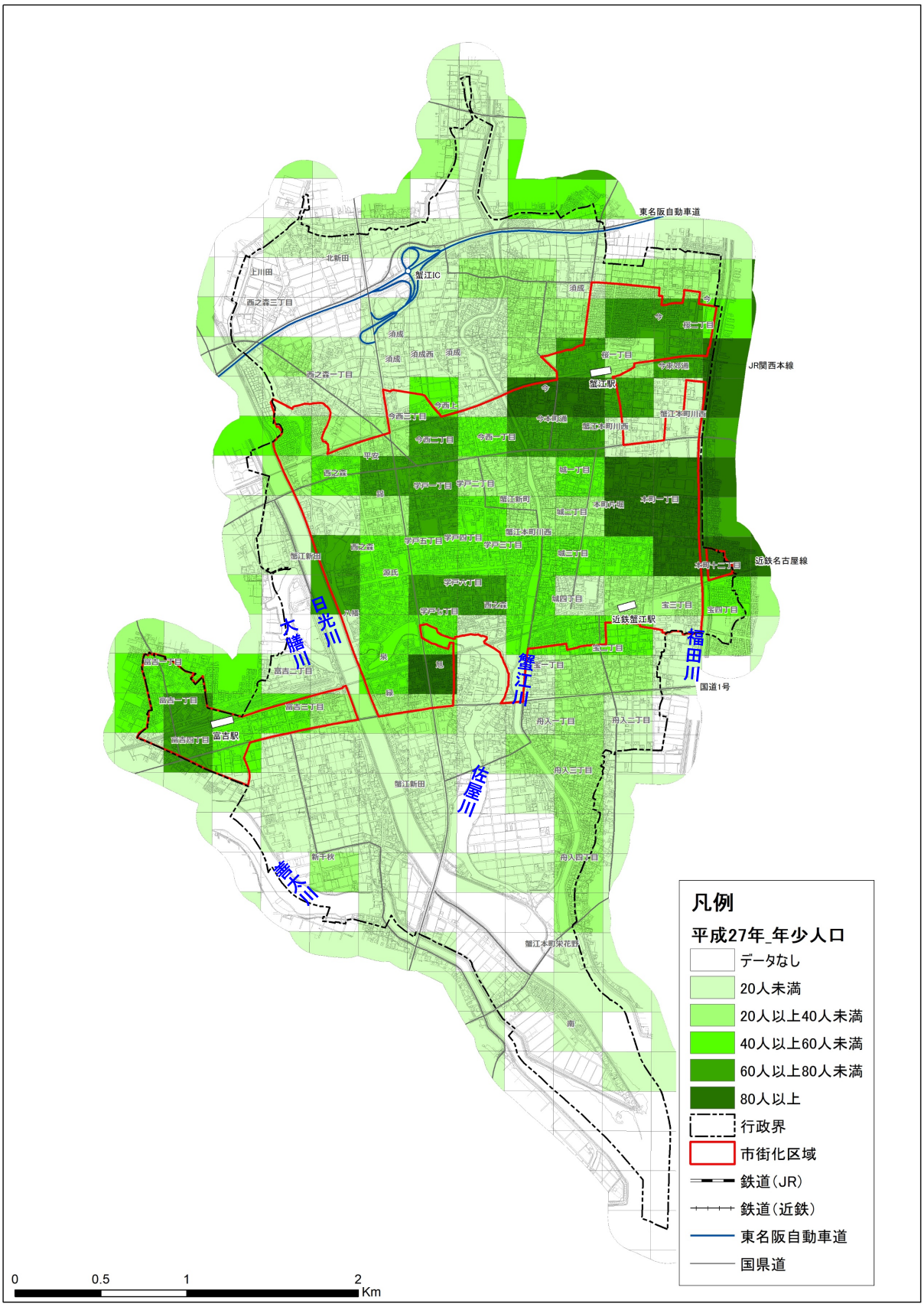


図　本町の平成 27 年の年少人口(250mメッシュ)

資料:国勢調査

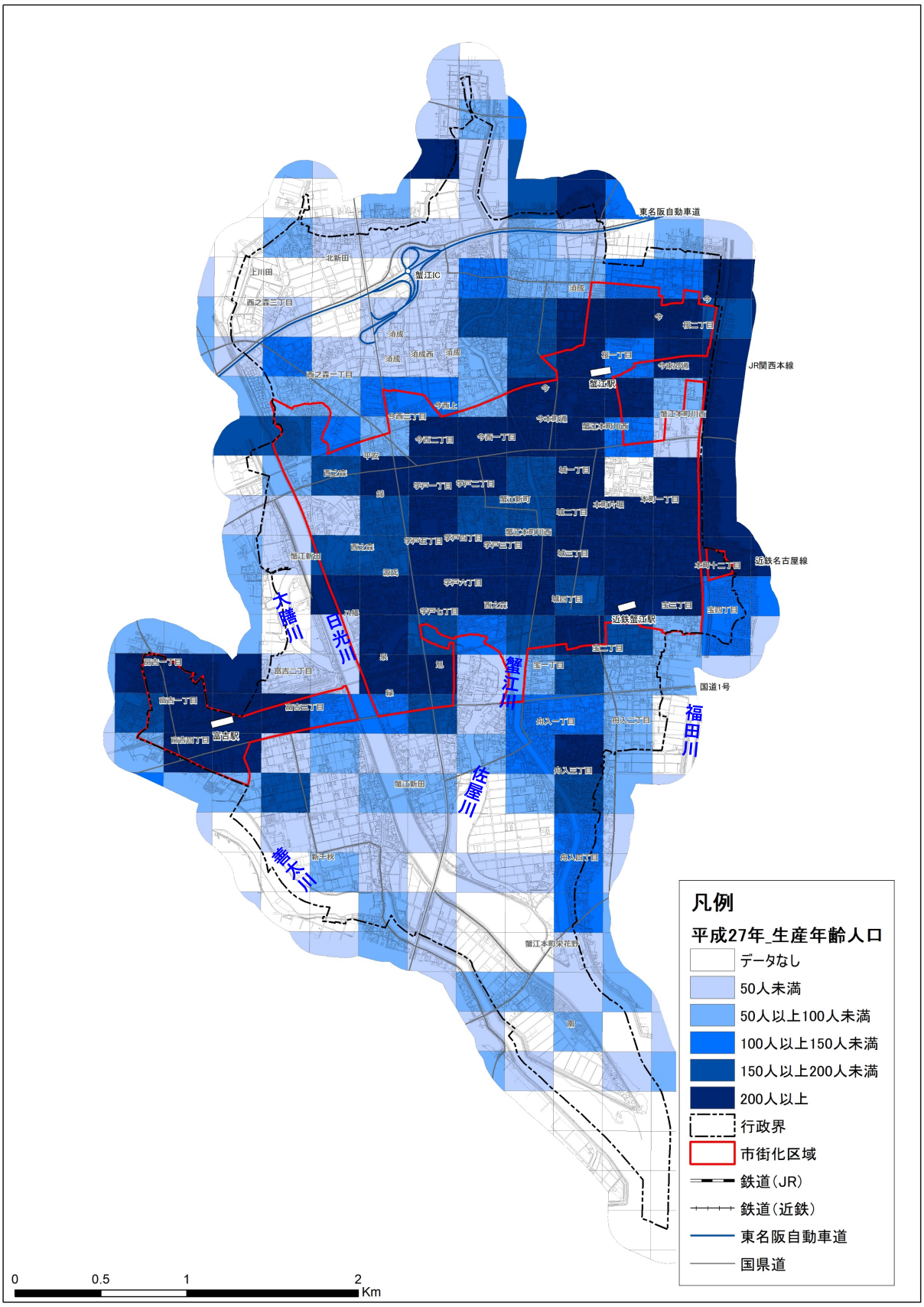


図 本町の平成 27 年の生産年齢人口(250mメッシュ)

資料:国勢調査

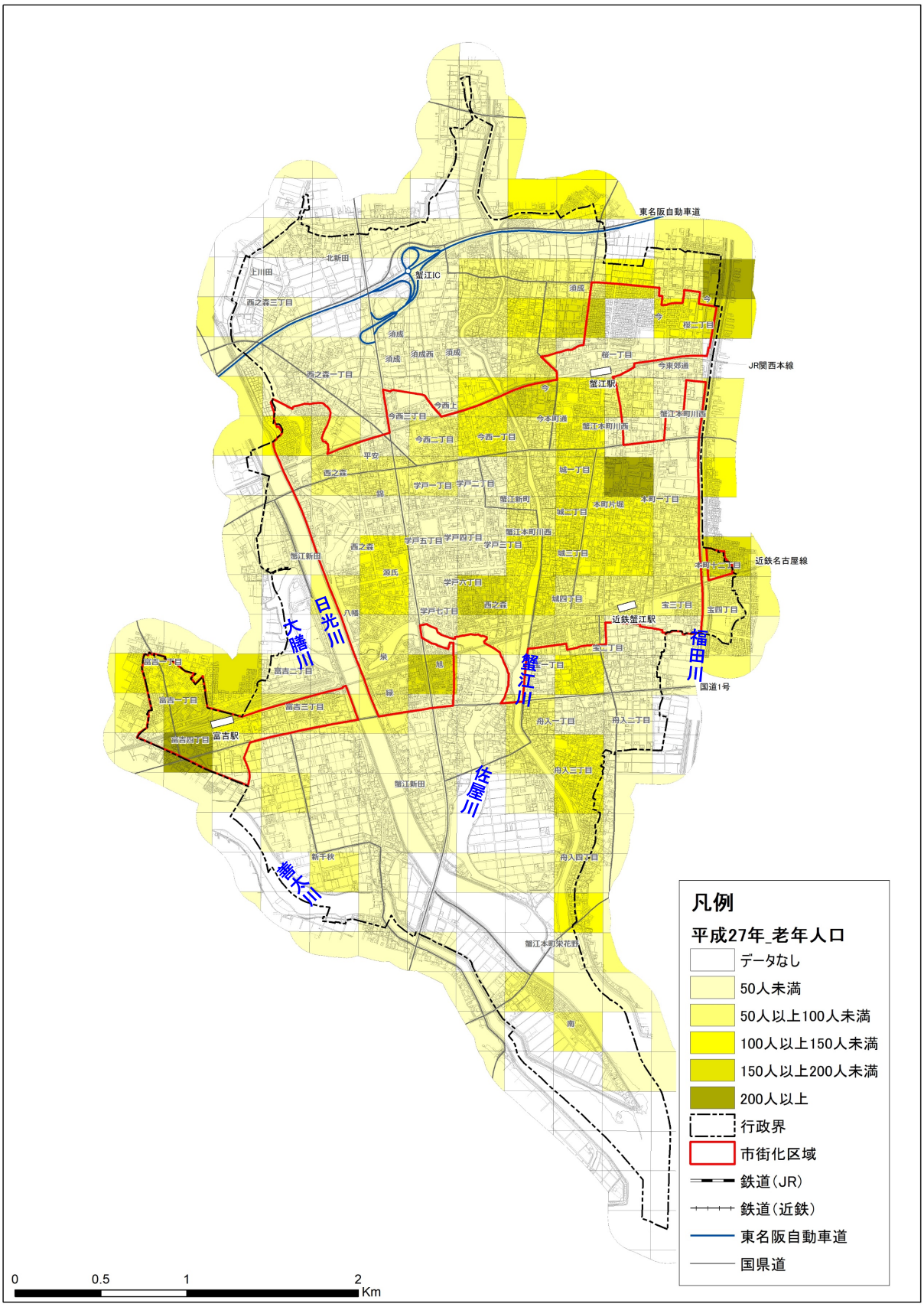


図　本町の平成 27 年の老年人口(250mメッシュ)

資料:国勢調査

② 人口分布（令和 22 年）

本町の令和 22 年における将来人口の分布は、平成 27 年と大きな変化はなく、市街化調整区域で少なくなる傾向があります。人口が多い地区については、市街化区域の近鉄蟹江駅とJR蟹江駅に挟まれた地区、近鉄富吉駅周辺で人口が多くなっています。

年少人口はその中でも、JR蟹江駅の南側や名古屋市境の地区、主要地方道の一宮蟹江線（西尾張中央道）沿線、近鉄富吉駅周辺で多くなっています。また、生産年齢人口は市街化区域内全体で人口が多く、老年人口については、市街化区域内の近鉄蟹江駅とJR蟹江駅に挟まれた地区、一宮蟹江線沿線、近鉄富吉駅周辺で人口が多くなっています。

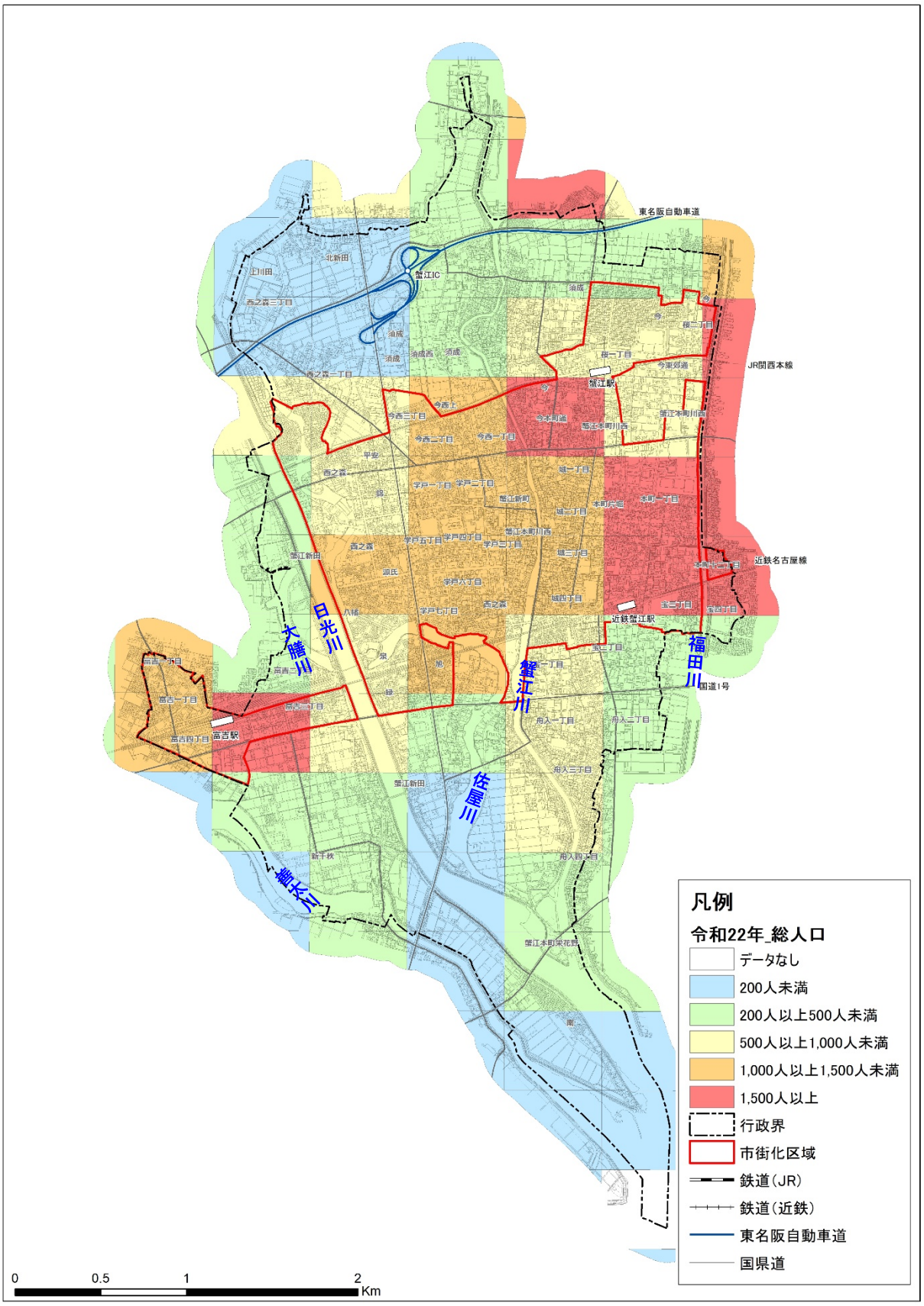


図　本町の令和 22 年の総人口(500mメッシュ)

資料:国土数値情報

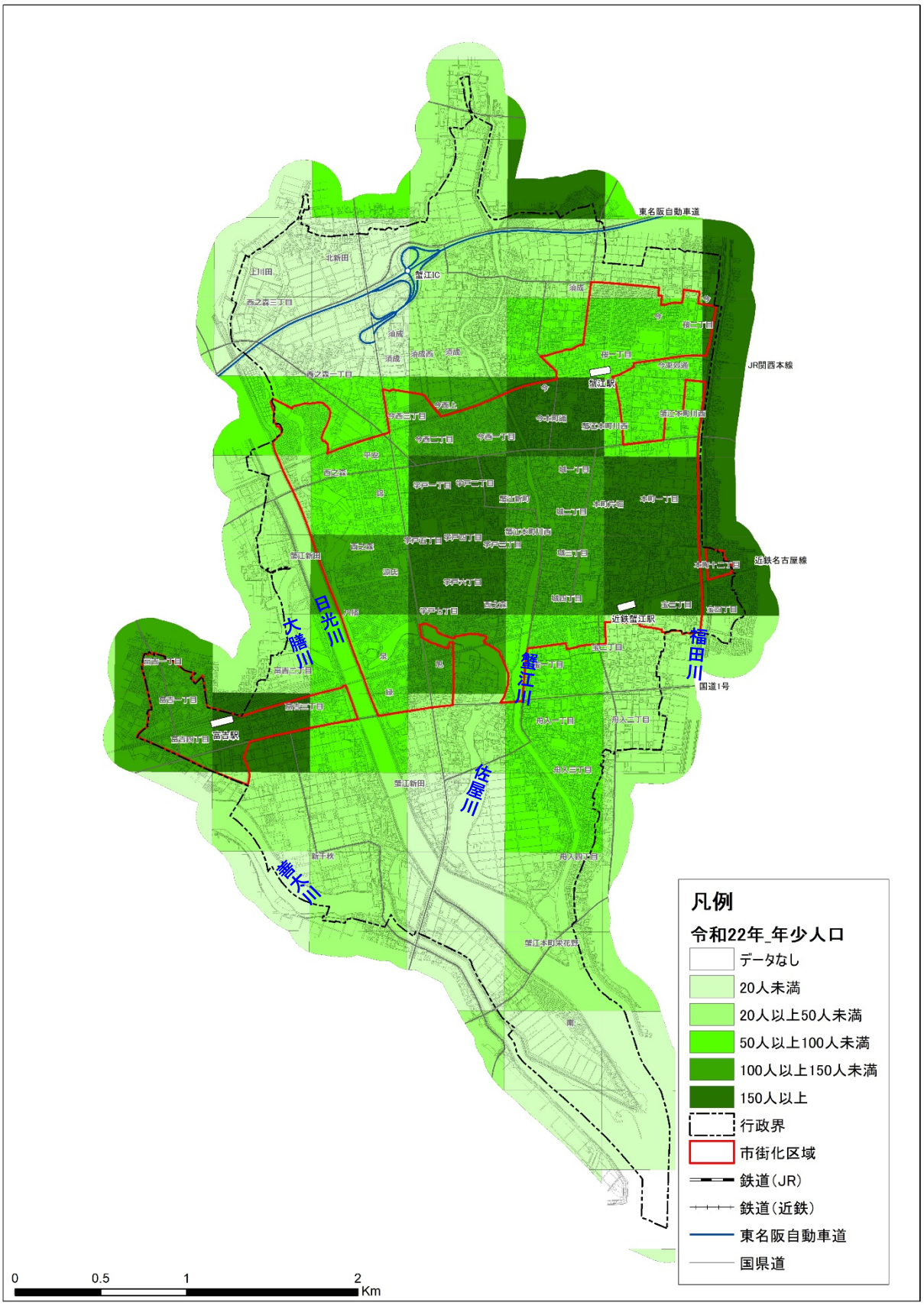


図 本町の令和 22 年の年少人口(500mメッシュ)

資料:国土数値情報

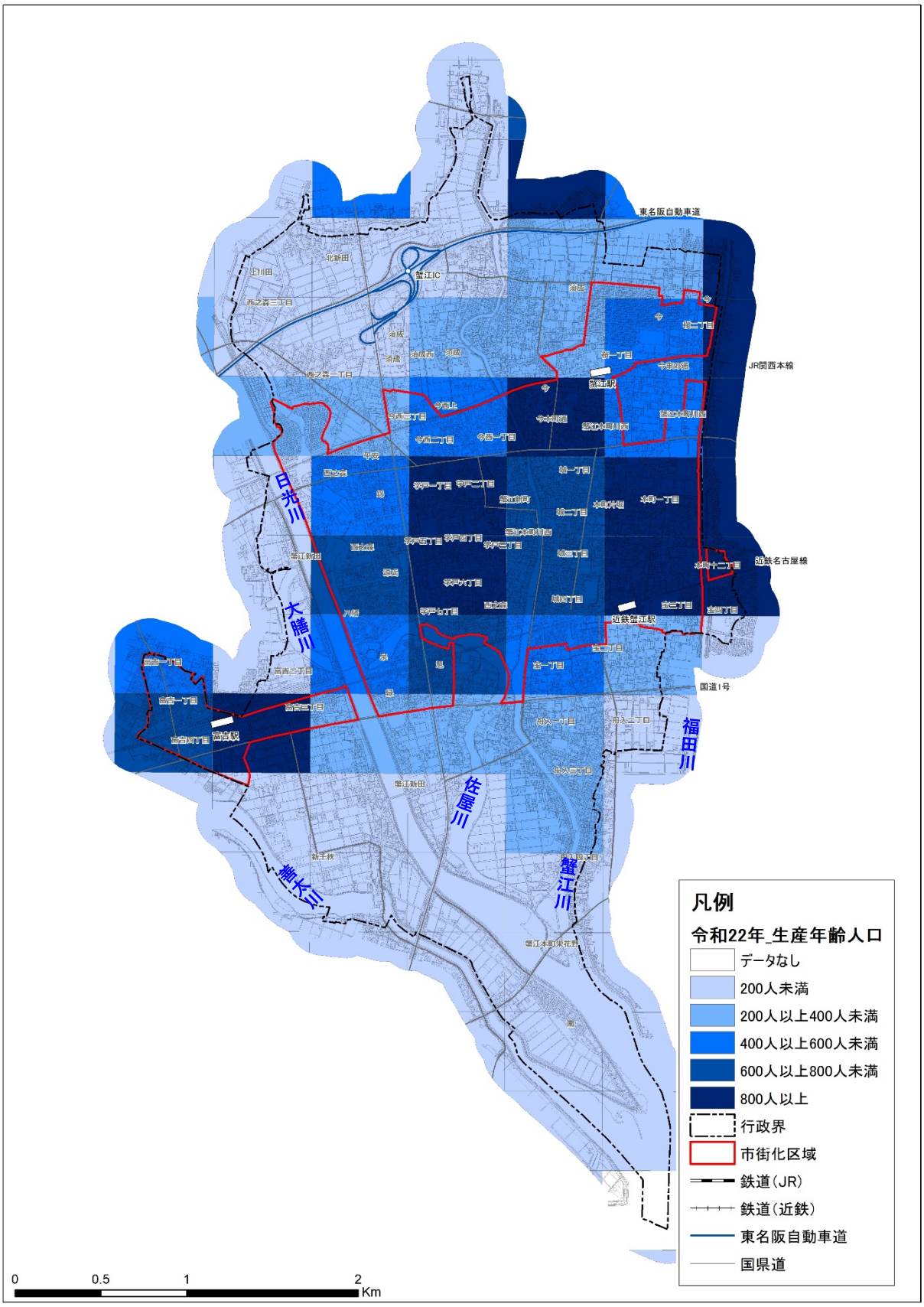


図　本町の令和 22 年の生産年齢人口(500mメッシュ)

資料:国土数値情報

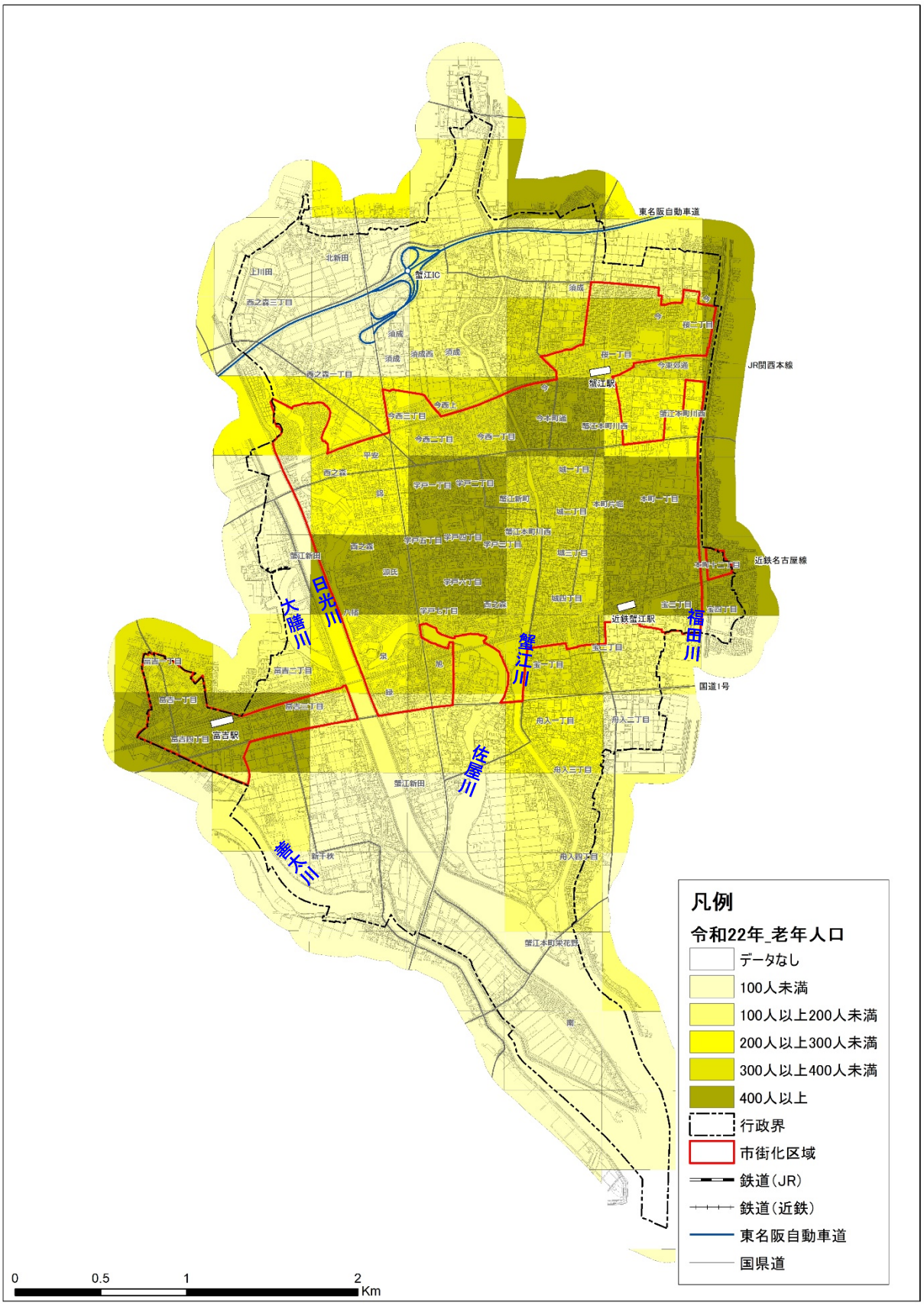


図 本町の令和 22 年の老年人口(500mメッシュ)

資料:国土数値情報

1-2　道路網

（1）主要な道路

本町の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、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。また、これらの軸をつなぐように、県道（津島蟹江線、境政成新田蟹江線等）が整備されています。

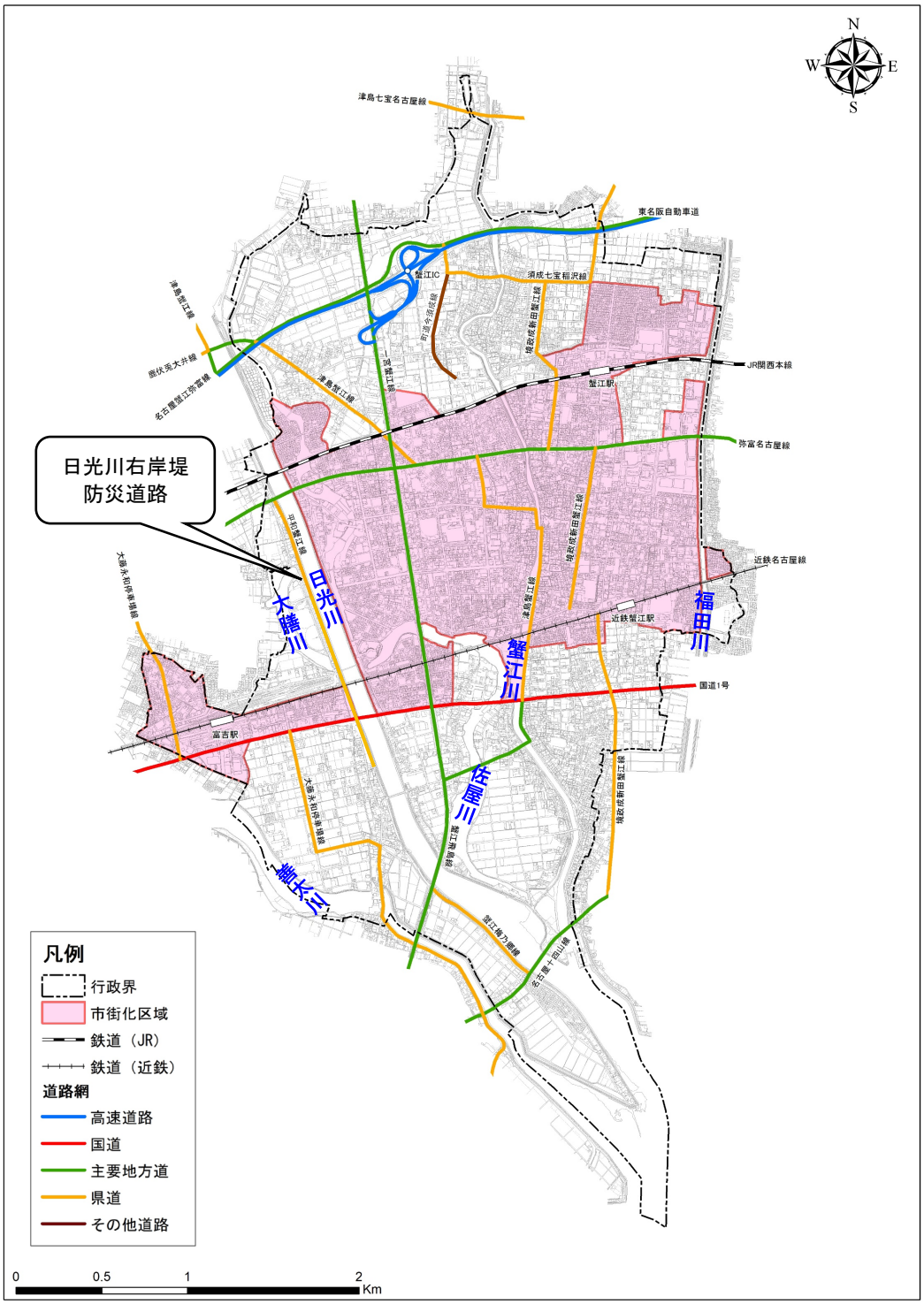


図　本町の道路網

資料：蟹江町

（2）都市計画道路

本町の都市計画道路は16路線（22.8km）が都市計画決定されています。平成30年時点の都市計画道路全体の改良率は 60.0%に留まっており、整備済路線（改良率 100%）は西尾張中央道、津島七宝名古屋線、新本町線の3路線で、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。現在、都市計画道路のうち、蟹江駅南北自由通路が事業化されています。

表 路線ごとの改良率（平成 30 年）

番号	路線名	計画 (km)	整備状況（km）		改良率
			改良済	未整備	
3.3.157	国道1号西線	2.78	1.58	1.20	56.8%
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	1.82	1.82	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	0.38	0.00	0.38	0.0%
8.7.904	蟹江駅南北自由通路	0.08	0.00	0.08	0.0%
合計		22.80	13.68	9.12	60.0%

資料：蟹江町

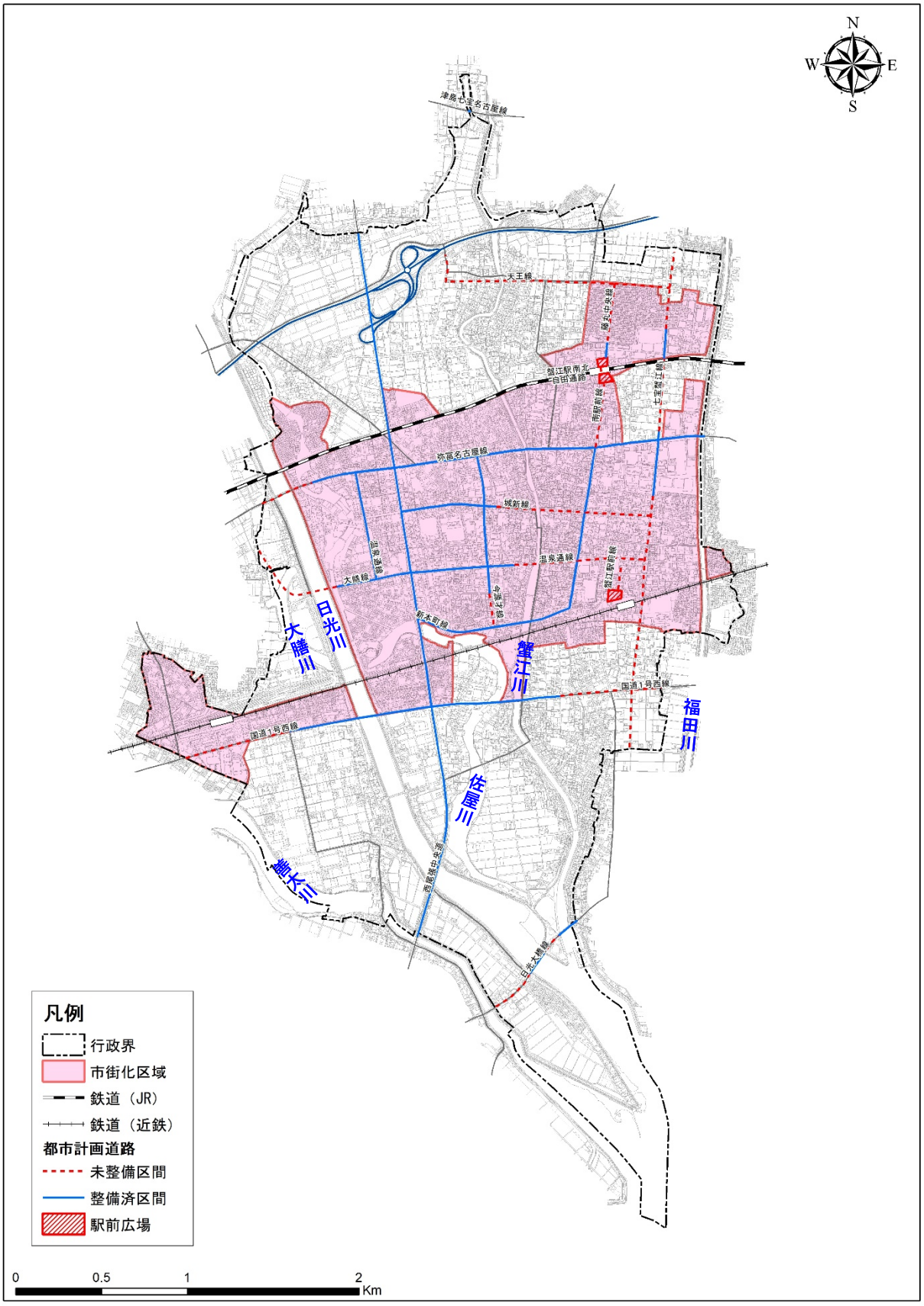


図　都市計画道路の整備状況

資料：蟹江町

（3）道路幅員・歩道代表幅員

本町の道路幅員はおおむね4～12m で整備されており、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）、弥富名古屋線など町内の主要な道路は、道路幅員 12m 以上で整備されていますが、蟹江川沿いの既成市街地を中心に、道路幅員が4m 未満の狭あい道路が多くなっています。

一方、本町の歩道代表幅員※はおおむね1m 未満（歩車混在道路）です。一宮蟹江線の一部区間は、歩道代表幅員4m 以上で整備されています。

※歩道代表幅員：左右の歩行者空間のうち、広幅員側の値（路側帯・路肩除く）

表　町道の幅員別に占める割合

		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 （歩車混在道路）	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%

資料：蟹江町


N
W
E
S
津島七宝名古屋線
東名阪自動車道
蟹江IC
須成七宝稲沢線
JR関西本線
蟹江駅
弥富名古屋線
近鉄名古屋線
近鉄蟹江駅
富吉駅
日光川
大膳川
蟹江川
福田川
佐屋川
善太川
国道1号
凡例
行政界
市街化区域
鉄道(JR)
鉄道(近鉄)
都市計画道路
未整備区間
整備済区間
道路幅員
幅員4m未満
幅員4～6m未満
幅員6～12m未満
幅員12m以上
0
0.5
1
2
Km

図　道路幅員

資料:蟹江町

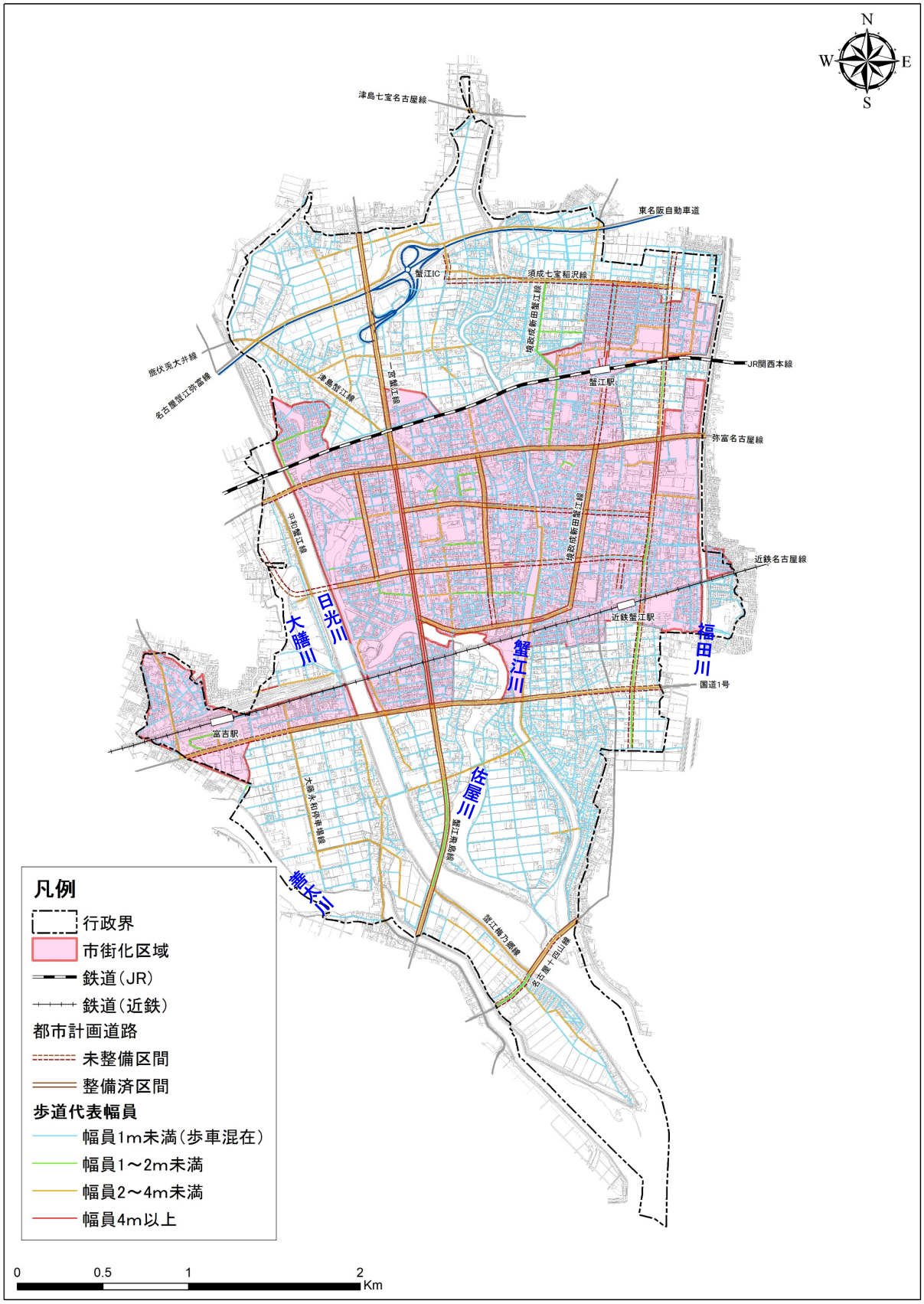


図 歩道代表幅員

資料:蟹江町

1-3　市街地整備状況

本町では 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、土地区画整理事業による面的整備が実施され、主に住居系土地利用が図られています。近年では、桜地区で平成 26 年度に事業が完了しており、1,000 人以上人口が増加しています。

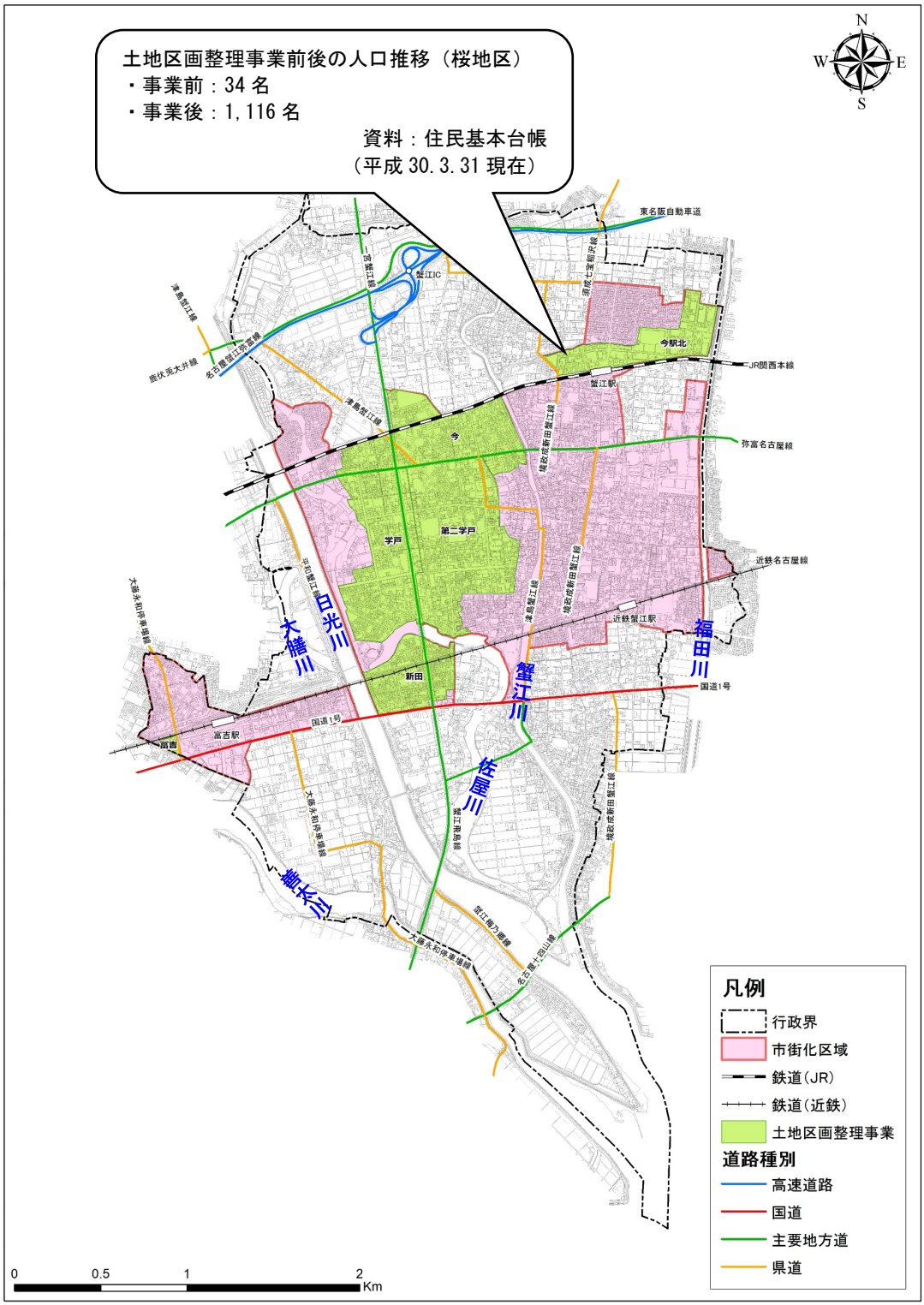


図　町内の土地区画整理事業

資料：蟹江町

2 道路交通の特性

2-1 自動車交通量・混雑度

本町の自動車交通量は平成27年道路交通センサスにおいて、東名阪自動車道で24時間交通量が約67,000台です。また、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、蟹江IC～国道1号交差部で約40,000台、その前後区間でも約28,000～29,000台となっており、南北の交通が一宮蟹江線・蟹江飛島線（西尾張中央道）に集中しています。そのほか、国道 1 号や弥富名古屋線、名古屋蟹江弥富線、名古屋十四山線などの主要な東西の路線でも、約11,000～20,000台程度の交通量があります。

また、混雑度は国道1号で高く、蟹江町名古屋市境～津島蟹江線交差部で、混雑度が1.75を超え、慢性的に混雑しています。また、主要地方道の一宮蟹江線や弥富名古屋線の一部区間、名古屋十四山線でも、混雑度が1.25～1.75未満とピーク時間以外も混雑しており、町内の主要な道路を中心に、混雑が発生しています。

表 本町の平成27年道路交通センサス

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	鍋蓋新田チノ割	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

資料：平成27年道路交通センサス

表 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することが無く、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25未満	飽和時間はほとんどの区間で1～2時間以下 昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75未満	飽和時間は0～12時間 ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑へと過渡状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間0がほとんどなくなる。慢性的混雑状態を呈する。

資料：道路の交通容量（社団法人 日本道路協会（昭和59.9））

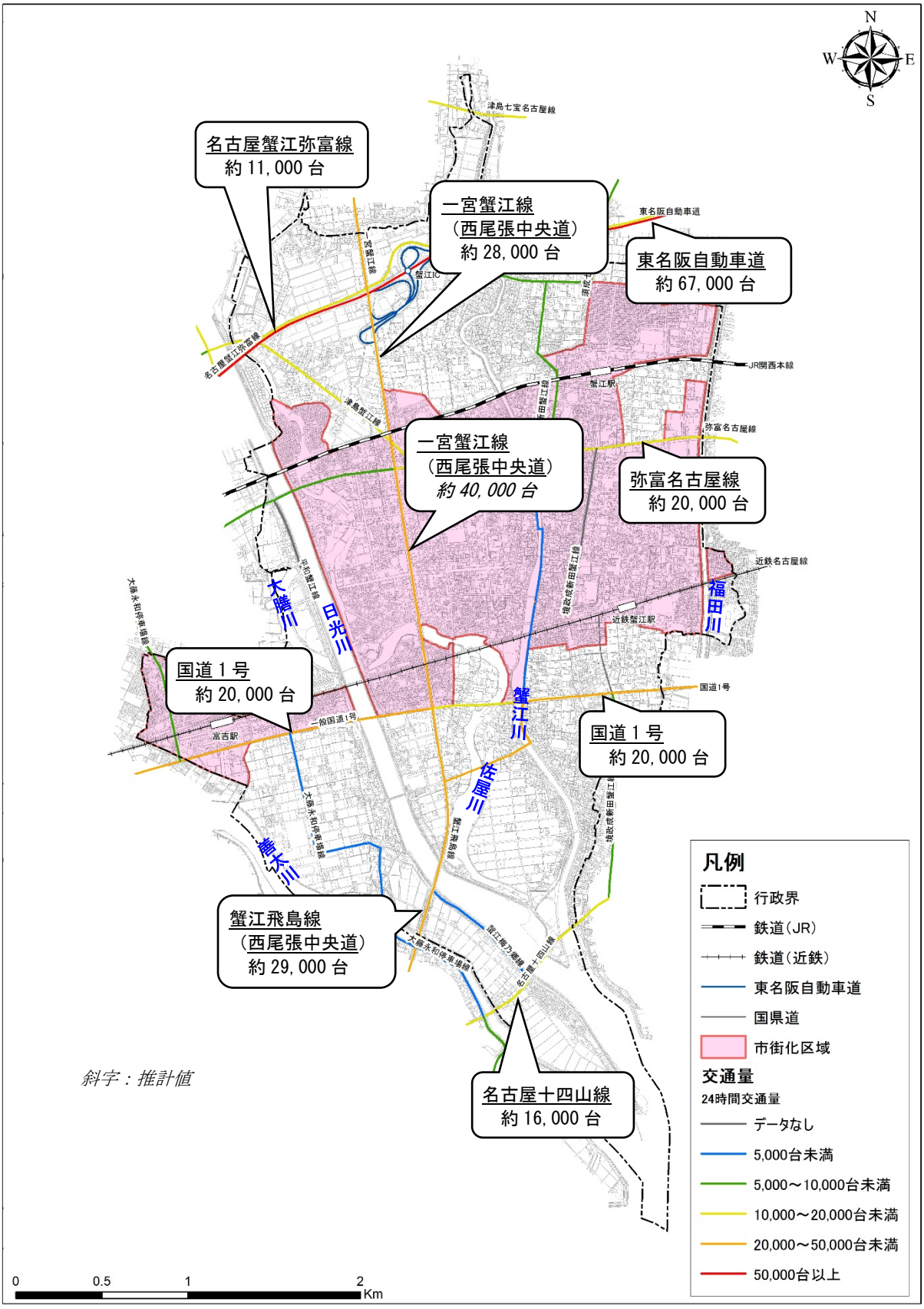


図　町内の 24 時間自動車交通量

資料：平成 27 年道路交通センサス

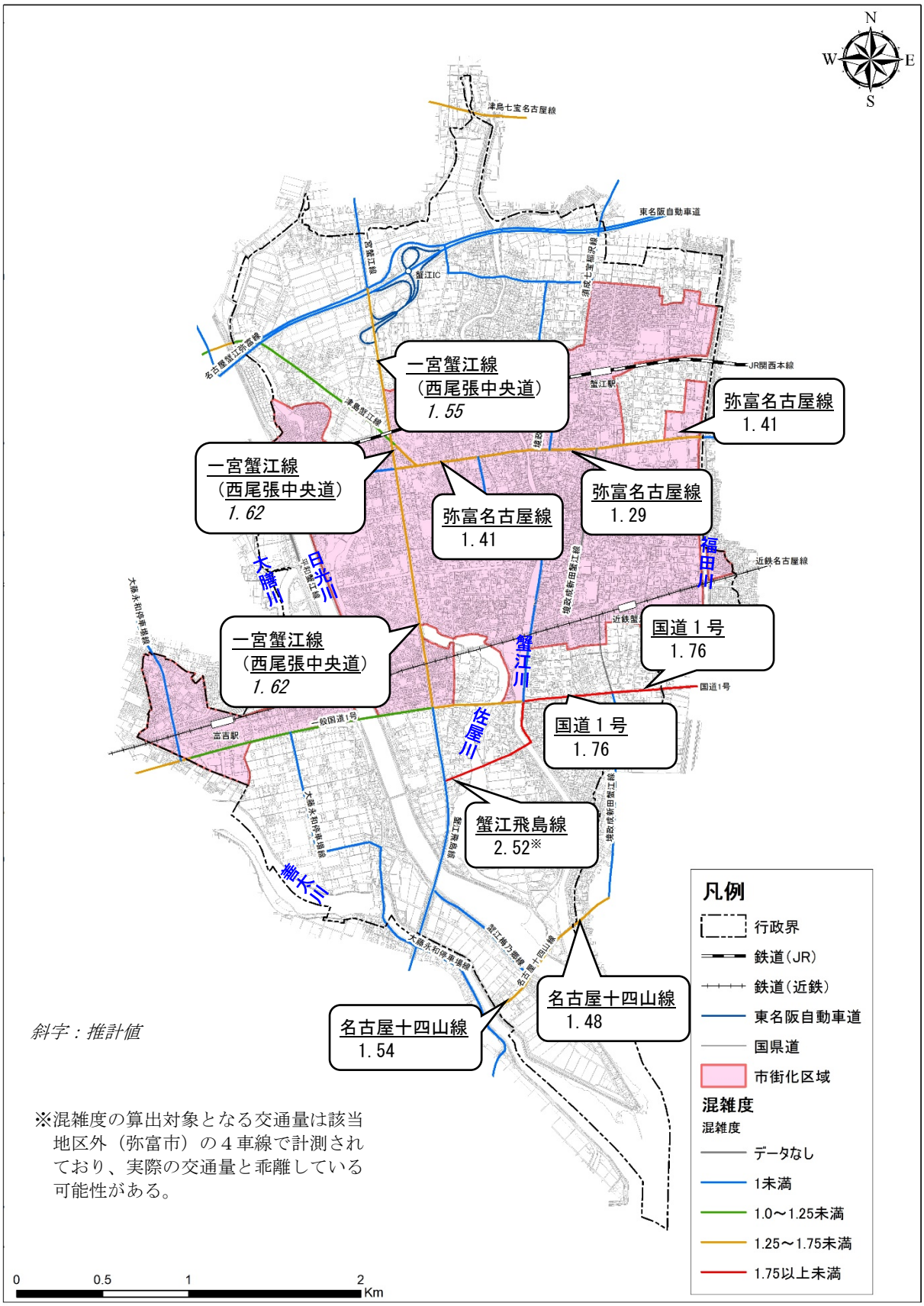


図　町内の混雑度

資料：平成 27 年道路交通センサス

2-2　交差点・踏切

本町では、交差点5箇所・踏切4箇所の計9箇所が、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により主要渋滞箇所に選定されています。そのうち、蟹江第1号踏切（近鉄）、佐古木第4号踏切（近鉄）、東郊線踏切（JR）は踏切自動車交通遮断量の過多等の理由から、国土交通省より緊急に対策の検討が必要な踏切としても公表されています。

また、東郊線踏切（JR）については、踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道として平成29年1月に国土交通大臣の指定を受けています。

表　緊急に対策の検討が必要な踏切の選定状況

		蟹江第1号踏切 （近鉄）	佐古木第4号踏切 （近鉄）	東郊線踏切 （JR）
交差道路名 （道路管理者）		町道東郊線 （蟹江町）	県道大藤永和停車場線 （愛知県）	町道東郊線 （蟹江町）
区分	開かずの踏切 （第2条第3号）	○	○	－
	自動車ボトルネック踏切 （第2条第1号）	○	○	○
	歩行者ボトルネック踏切 （第2条第2号）	－	－	－
	歩道狭あい踏切 （第2条第4号、第5号）	－	－	○
	通学路要対策踏切 （第2条第8号）	－	－	－
	事故多発踏切 （第2条第7号）	－	－	－

※（　）は踏切道改良促進法施行規則に該当する条文

資料：中部地方整備局

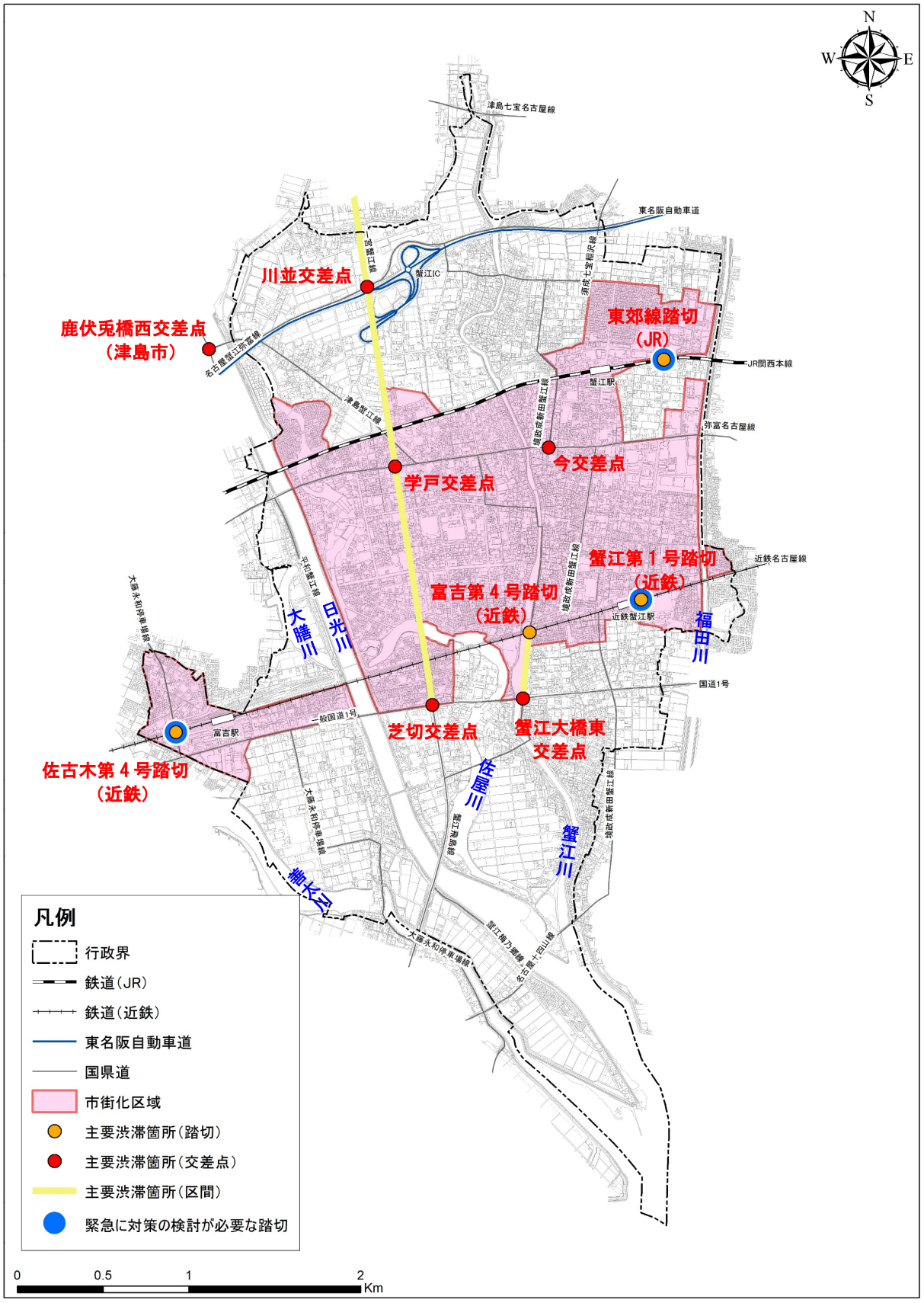
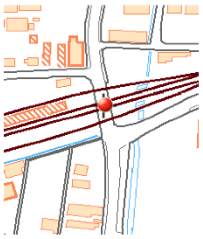


図　主要渋滞箇所と緊急に対策の検討が必要な踏切の選定状況

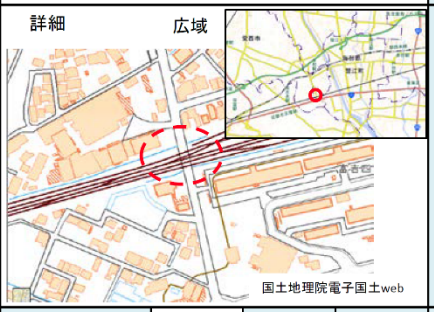
資料：中部地方整備局、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

<table>
<tr><td>よみがな</td><td colspan="4">かにえだい1ごう</td><td>道路名</td><td colspan="4">町道東郊線</td></tr>
<tr><td>踏切道名</td><td colspan="4">蟹江第1号</td><td>（道路管理者名）</td><td colspan="4">蟹江町</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="4"></td><td>鉄道路線名</td><td colspan="4">名古屋線</td></tr>
<tr><td>所在地</td><td colspan="4">愛知県海部郡蟹江町本町十一丁目</td><td>（鉄道事業者名）</td><td colspan="4">近畿日本鉄道</td></tr>
<tr><td>地図
（広域及び狭域）</td><td colspan="4">詳細
 
広域
  </td><td>写真
（現況及び対策後）</td><td colspan="4">対策後
  </td></tr>
<tr><td rowspan="6">諸元・構造等</td><td colspan="2">踏切種別</td><td>第1種</td><td>幅員(m)</td><td>歩道部
(起点寄)</td><td>車道</td><td>歩道部
(終点寄)</td><td>交通規制</td><td colspan="2">交通規制なし</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>(車両進入防護柵等)</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td colspan="2">踏切長(m)</td><td rowspan="2">24.0</td><td>左道路</td><td>1.6</td><td>6.7</td><td>1.6</td><td>歩車道分離方法</td><td colspan="2">なし</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td>踏切道</td><td>0.0</td><td>7.5</td><td>0.0</td><td rowspan="2">拡幅指針
の該当</td><td>歩道のみ拡幅の場合</td><td>－</td></tr>
<tr><td colspan="2">横断本数(本)</td><td>4</td><td>右道路</td><td>1.4</td><td>6.2</td><td>1.6</td><td>歩道+車道2車までの
拡幅の場合</td><td>－</td></tr>
<tr><td colspan="2">交差角(度)</td><td>86</td><td rowspan="3">迂回路
(歩行者)</td><td>直近の迂回路</td><td colspan="2">距離(m)</td><td>迂回路(自動車)</td><td>種類</td><td>距離(m)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td>－</td><td colspan="2">－</td><td></td><td>両方共なし</td><td>－</td></tr>
<tr><td rowspan="2">道路
線形</td><td>左道路</td><td>曲線</td><td>直近のBF化
迂回路</td><td>距離(m)</td><td>BF化状況</td><td>通学路指定状況</td><td colspan="2">有り</td></tr>
<tr><td>右道路</td><td>直線</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td rowspan="6">緊急対策踏切の
区分及び
基準算定データ</td><td colspan="2">開かずの踏切</td><td>○</td><td colspan="3">ピーク時遮断時間(分)</td><td>通学路要対策踏切</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td colspan="3">51</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">自動車ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切</td><td>○</td><td colspan="3">踏切自動車交通遮断量(台・時)</td><td>事故多発踏切</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td colspan="3">59,646</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">歩行者ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切</td><td>－</td><td colspan="3">踏切歩行者等交通遮断量(人・時)</td><td colspan="3">踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td colspan="3">－</td><td colspan="3">－</td></tr>
<tr><td colspan="2">歩道狭隘踏切</td><td>－</td><td colspan="2">前後道路の
車道幅員(m)</td><td colspan="2">前後歩道との幅員差(m)
起点寄(左)　終点寄(左)
起点寄(右)　終点寄(右)</td><td>自動車交通量
(台/日)</td><td colspan="2">歩行者交通量
(人/日)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td>左道路</td><td>－</td><td colspan="2">－　－</td><td rowspan="2">－</td><td colspan="2" rowspan="2">－</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td>右道路</td><td>－</td><td colspan="2">－　－</td></tr>
<tr><td rowspan="3">踏切内の事故
発生状況
(過去5年)</td><td colspan="2">事故別</td><td>件数</td><td>死者数</td><td colspan="4">事故発生年：事故履歴</td><td colspan="2">地域・利用者からの要望等</td></tr>
<tr><td colspan="2">踏切事故</td><td>0</td><td>0</td><td colspan="4">－</td><td colspan="2" rowspan="2">－</td></tr>
<tr><td colspan="2">道路交通事故</td><td>0</td><td>0</td><td colspan="4">－</td></tr>
<tr><td rowspan="3">踏切保安設備
設置状況</td><td colspan="2">賢い踏切</td><td></td><td rowspan="2">踏切支障
報知装置
(手動)</td><td colspan="4">高規格保安設備</td><td rowspan="3">法指定
の状況</td><td>計画種別</td><td>－</td></tr>
<tr><td>設置の
必要性</td><td>有無</td><td>設置
年度</td><td>障害物
検知装置</td><td>ｵｰﾊﾞｰﾊﾝｸﾞ
型警報装置</td><td>大型遮断
装置</td><td>二段型
遮断装置</td><td>指定年</td><td>－</td></tr>
<tr><td>－</td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>光式</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>対策状況
(完了年)</td><td>－</td></tr>
<tr><td>対策実施状況
(H17年度以降)</td><td colspan="4">当該踏切を除却する対策</td><td colspan="6">H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策※)</td></tr>
<tr><td colspan="3">－</td><td>除却
年度</td><td>－</td><td colspan="3">その他(注意喚起看板を設置済み)</td><td>完了
年度</td><td colspan="2">平成22年度</td></tr>
<tr><td>今後の対策方針
対策推進上の課題</td><td colspan="9">周辺の街づくりや計画等により、交通量の分散を図る。</td></tr>
<tr><td>備考
（協議状況等）</td><td colspan="9">－</td></tr>
</table>

※）平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

図　蟹江第1号踏切(近鉄)の踏切カルテ

資料：中部地方整備局

<table>
<tr><td>よみがな</td><td colspan="4">さこぎだい4ごう</td><td>道路名</td><td colspan="4">県道大藤永和停車場線</td></tr>
<tr><td rowspan="2">踏切道名</td><td colspan="4" rowspan="2">佐古木第4号</td><td>（道路管理者名）</td><td colspan="4">愛知県</td></tr>
<tr><td>鉄道路線名</td><td colspan="4">名古屋線</td></tr>
<tr><td>所在地</td><td colspan="4">愛知県海部郡蟹江町冨吉四丁目</td><td>（鉄道事業者名）</td><td colspan="4">近畿日本鉄道</td></tr>
<tr><td>地図
（広域及び狭域）</td><td colspan="4">詳細　広域
 
国土地理院電子国土web</td><td>写真
（現況及び対策後）</td><td colspan="4">（対策前）
 
（対策後）</td></tr>
<tr><td rowspan="6">諸元・構造等</td><td colspan="2">踏切種別</td><td>第1種</td><td>幅員（m）</td><td>歩道部
（起点寄）</td><td>車道</td><td>歩道部
（終点寄）</td><td>交通規制</td><td colspan="3">交通規制なし</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">踏切長（m）</td><td rowspan="2">18.7</td><td>左道路</td><td>1.2</td><td>6.0</td><td>1.0</td><td>（車両進入防護柵等）</td><td colspan="3">－</td></tr>
<tr><td>踏切道</td><td>0.0</td><td>8.0</td><td>0.0</td><td>歩車道分離方法</td><td colspan="3">なし</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">横断本数（本）</td><td rowspan="2">5</td><td rowspan="2">右道路</td><td rowspan="2">1.3</td><td rowspan="2">6.0</td><td rowspan="2">1.2</td><td rowspan="2">拡幅指針の該当</td><td>歩道のみ拡幅の場合</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td>歩道+車道2車までの拡幅の場合</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">交差角（度）</td><td rowspan="2">87</td><td rowspan="2">迂回路
（歩行者）</td><td>直近の迂回路</td><td colspan="3">距離（m）</td><td>迂回路（自動車）</td><td>種類</td><td>距離（m）</td></tr>
<tr><td>－</td><td colspan="3">－</td><td>両方共なし</td><td>－</td></tr>
<tr><td rowspan="2">道路線形</td><td>左道路</td><td>直線</td><td>直近のBF化迂回路</td><td>距離（m）</td><td colspan="2">BF化状況</td><td rowspan="2">通学路指定状況</td><td colspan="3" rowspan="2">なし</td></tr>
<tr><td>右道路</td><td>直線</td><td>－</td><td>－</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td rowspan="6">緊急対策踏切の区分及び基準算定データ</td><td colspan="2">開かずの踏切</td><td>○</td><td colspan="4">ピーク時遮断時間（分）</td><td rowspan="2">通学路要対策踏切</td><td colspan="3" rowspan="2">－</td></tr>
<tr><td colspan="4">42</td></tr>
<tr><td colspan="2">自動車ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切</td><td>○</td><td colspan="4">踏切自動車交通遮断量（台・時）</td><td rowspan="2">事故多発踏切</td><td colspan="3" rowspan="2">－</td></tr>
<tr><td colspan="4">53,900</td></tr>
<tr><td colspan="2">歩行者ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切</td><td>－</td><td colspan="4">踏切歩行者等交通遮断量（人・時）</td><td colspan="4">踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和</td></tr>
<tr><td colspan="4">－</td><td colspan="4">－</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="3">歩道狭隘踏切</td><td rowspan="3">－</td><td colspan="2" rowspan="2">前後道路の車道幅員（m）</td><td colspan="3">前後歩道との幅員差（m）</td><td rowspan="2">自動車交通量
（台/日）</td><td colspan="3" rowspan="2">歩行者交通量
（人/日）</td></tr>
<tr><td>起点寄（左）</td><td>終点寄（左）</td></tr>
<tr><td>左道路</td><td>－</td><td>起点寄（右）</td><td>終点寄（右）</td><td>－</td><td colspan="3">－</td></tr>
<tr><td colspan="2">右道路</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td colspan="3">－</td></tr>
<tr><td rowspan="3">踏切内の事故発生状況
（過去5年）</td><td colspan="2">事故別</td><td>件数</td><td>死者数</td><td colspan="4">事故発生年：事故履歴</td><td colspan="4">地域・利用者からの要望等</td></tr>
<tr><td colspan="2">踏切事故</td><td>0</td><td>0</td><td colspan="4">－</td><td colspan="4" rowspan="2">－</td></tr>
<tr><td colspan="2">道路交通事故</td><td>0</td><td>0</td><td colspan="4">－</td></tr>
<tr><td rowspan="3">踏切保安設備設置状況</td><td colspan="3">賢い踏切</td><td rowspan="3">踏切支障報知装置（手動）</td><td colspan="4">高規格保安設備</td><td rowspan="3">法指定の状況</td><td>計画種別</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td>設置の必要性</td><td>有無</td><td>設置年度</td><td>障害物検知装置</td><td>ｵｰﾊﾞｰﾊﾝｸﾞ型警報装置</td><td>大型遮断装置</td><td>二段型遮断装置</td><td>指定年</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td>－</td><td>○</td><td>－</td><td>○</td><td>光式</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>対策状況（完了年）</td><td colspan="2">－</td></tr>
<tr><td rowspan="2">対策実施状況
（H17年度以降）</td><td colspan="4">当該踏切を除却する対策</td><td colspan="5">H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策※）</td></tr>
<tr><td colspan="3">－</td><td>除却年度</td><td>－</td><td colspan="3">カラー舗装、路面標示（対策実施）</td><td>完了年度</td><td>H19</td></tr>
<tr><td>今後の対策方針
対策推進上の課題</td><td colspan="9">現在、事業中の（一）平和蟹江線（国道１号～（主）弥富名古屋線）の整備供用により、当該踏切を通過している交通の軽減を図る。</td></tr>
<tr><td>備考
（協議状況等）</td><td colspan="9">－</td></tr>
</table>

※）平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

図　佐古木第4号踏切（近鉄）の踏切カルテ

資料：中部地方整備局

よみがな	とうこうせん					道路名	町道東郊線		
踏切道名	東郊線					（道路管理者名）	蟹江町		
						鉄道路線名	関西線		
所在地	海部郡蟹江町大字今字四反田56－1					（鉄道事業者名）	東海旅客鉄道		
地図 （広域及び狭域）	詳細  広域 					写真 （現況及び対策後）	対策前 		
諸元・構造等	踏切種別	第1種	幅員（m）	歩道部（起点寄）	車道	歩道部（終点寄）	交通規制	大型車の通行禁止	
							（車両進入防護柵等）	－	
	踏切長（m）	6.3	左道路	0.7	6.3	2.2	歩車道分離方法	なし	
			踏切道	0.0	5.5	0.0	拡幅指針の該当	歩道のみ拡幅の場合	－
	横断本数（本）	1	右道路	1.4	8.1	2.5		歩道+車道2車までの拡幅の場合	－
	交差角（度）	78	迂回路（歩行者）	直近の迂回路	距離（m）		迂回路（自動車）	種類	距離（m）
				－	－			両方共なし	－
	道路線形 左道路	直線		直近のBF化迂回路	距離（m）	BF化状況	通学路指定状況	有り	
	道路線形 右道路	直線		－	－	－			
緊急対策踏切の区分及び基準算定データ	開かずの踏切	－	ピーク時遮断時間（分）				通学路要対策踏切	－	
			－						
	自動車ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切	○	踏切自動車交通遮断量（台・時）				事故多発踏切	－	
			54,717						
	歩行者ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ踏切	－	踏切歩行者等交通遮断量（人・時）				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和		
			－				－		
	歩道狭隘踏切	○	前後道路の車道幅員（m）		前後歩道との幅員差（m） 起点寄（左）	終点寄（左） 起点寄（右） 終点寄（右）	自動車交通量（台/日）	歩行者交通量（人/日）	
			左道路	6.3	0.7	2.2	11,895	436	
			右道路	8.1	1.4	2.5			
踏切内の事故発生状況（過去5年）	事故別	件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等		
	踏切事故	0	0	－			踏切内での幅員が狭い為、道路の拡幅及び歩道設置を要望		
	道路交通事故	3	0	平成24・25・26年					
踏切保安設備設置状況	賢い踏切 設置の必要性	有無	設置年度	踏切支障報知装置（手動）	高規格保安設備 障害物検知装置	ｵｰﾊﾞｰﾊﾝｸﾞ型警報装置	大型遮断装置	二段型遮断装置	法指定の状況 計画種別	－
									指定年	－
	－	－	－	○	光式	○	－	－	対策状況（完了年）	－
対策実施状況（H17年度以降）	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策※）					
	単立（調整中）		除却年度	未定	構造改良（調整中）			完了年度	未定	
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切は都市計画決定された立体交差道路が整備されるまでの暫定で設けられた経緯があり、 ・鉄道事業者としては、自動車ボトルネック踏切の抜本対策として、当初の契約通り立体交差化が必要と考えている。また、速効対策として歩道設置を行う場合は、立体交差化までの暫定踏切という経緯もあり、統廃合により進めていくことをこれまで町と確認してきた。以上の状況を踏まえ道路管理者との協議を継続していきたいと考えている。 ・道路管理者としては、早期な立体交差化は困難な状況であり、速攻対策として、危険な踏切を解消するために踏切拡幅及び歩道設置に向け、地元と踏切の統廃合について調整を図ってきたが理解を得るのは困難な状況である。以上の状況を踏まえ鉄道事業者との協議を継続していきたいと考えている。									
備考（協議状況等）	－									

※）平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

図　東郊線踏切（JR）の踏切カルテ

資料：中部地方整備局

参考：緊急に対策の検討が必要な踏切の用語定義

以下の基準に合致する踏切が、国土交通省より緊急に対策の検討が必要な踏切として位置づけられています。

表 緊急に対策の検討が必要な踏切の用語定義

●開かずの踏切（踏切道改良促進法施行規則 第2条第3号）
ピーク時間の遮断時間が 40 分/時以上の踏切
●自動車ボトルネック踏切（踏切道改良促進法施行規則 第2条第1号）
一日の踏切自動車交通遮断量が5万以上の踏切 ※踏切自動車交通遮断量＝自動車交通量×踏切遮断時間
●歩行者ボトルネック踏切（踏切道改良促進法施行規則 第2条第2号）
一日当たりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上かつ一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の踏切 ※踏切歩行者等交通遮断量＝歩行者及び自転車の交通量×踏切遮断時間
●歩道が狭あいな踏切（踏切道改良促進法施行規則 第2条第4号、第5号）
1）踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当する踏切 ・踏切道に接続する道路の幅員が 5.5m以上 ・踏切道における歩道の幅員と踏切道に接続する道路の歩道の幅員との差が 1.0m以上のもの ・踏切道における自動車の一日当たりの交通量が 1,000 台（通学路では 500 台）以上 ・踏切道における歩行者及び自転車の一日当たりの交通量が 100 人（通学路では 40 人）以上
2）踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当する踏切 ・踏切道の幅員が 5.5m未満 ・踏切道の幅員と踏切道に接続する道路の幅員との差が 2.0m以上のもの ・踏切道における自動車の一日当たりの交通量が 1,000 台（通学路では 500 台）以上 ・踏切道における歩行者及び自転車の一日当たりの交通量が 100 人（通学路では 40 人）以上
●事故多発踏切（踏切道改良促進法施行規則 第2条第7号）
直近の5年間において2回以上の事故が発生した踏切
●通学路要対策踏切（踏切道改良促進法施行規則 第2条第8号）
通学路であるものであって通学路交通安全プログラムに位置づけられ、通行の安全を特に確保する必要がある踏切

資料：中部地方整備局

2-3　自動車保有台数

本町の自動車保有台数、世帯数は共に増加傾向にありますが、自動車保有台数の伸び率よりも世帯数の伸び率が大きいため、世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向になっています。また、本町の世帯当たりの自動車保有台数と愛知県平均、全国平均を比較すると、本町は愛知県の世帯当たりの自動車保有台数より小さく、全国平均の世帯当たりの自動車保有台数より大きくなっていることから、本町は愛知県下では、世帯当たりの自動車保有台数が少ない都市ですが、全国と比較すると自動車保有台数の多い都市です。また、世帯当たりの自動車保有台数は愛知県平均、全国平均も本町と同じく微減傾向にあります。

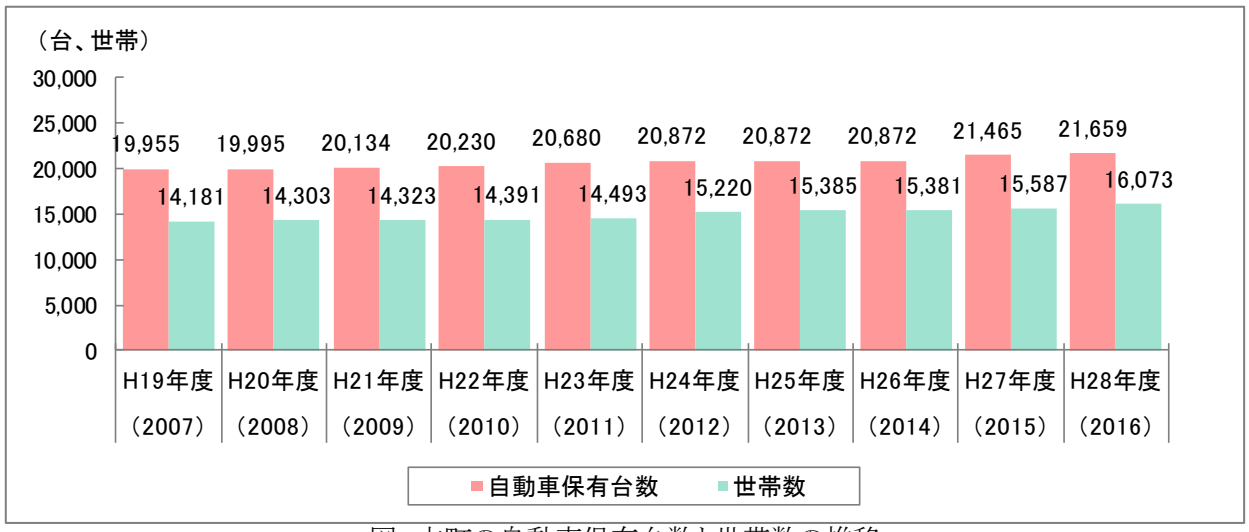


図　本町の自動車保有台数と世帯数の推移

※普通乗用車（自家用車）、小型乗用車（自家用車）、軽自動車の合計

資料：愛知統計年鑑（自動車保有台数）、住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯調査数（世帯数）

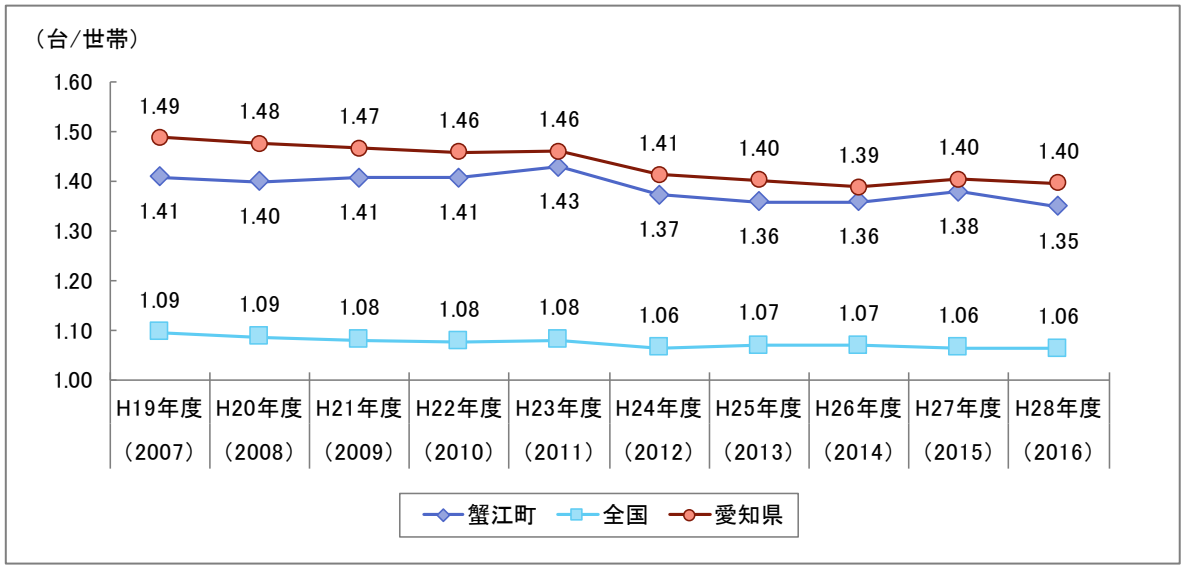


図　本町の世帯当たりの自動車保有台数の推移（愛知県平均・全国平均）

資料：自動車検査登録情報協会（全国_自動車保有台数）、愛知統計年鑑（愛知県_自動車保有台数）

2-4 運転免許人口

本町の運転免許人口は増加傾向にありますが、同時に高齢運転者（65 歳以上）人口も増加しているため、高齢運転者の割合は増加傾向にあります。平成 29 年度時点では、高齢運転者が約 20%を占めています。また、本町の高齢運転者の割合と愛知県平均、全国平均を比較すると、愛知県平均・全国平均よりも低くなっています。また、運転免許の高齢化は、愛知県平均、全国平均も本町と同じく増加傾向にあります。

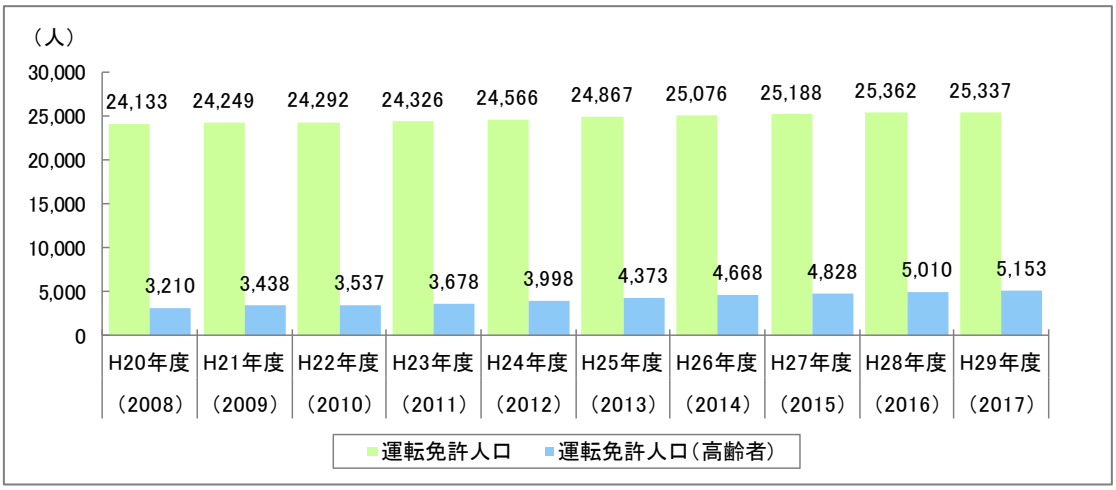


図 本町の運転免許人口の推移

※高齢運転者：65 歳以上

資料：愛知県警察

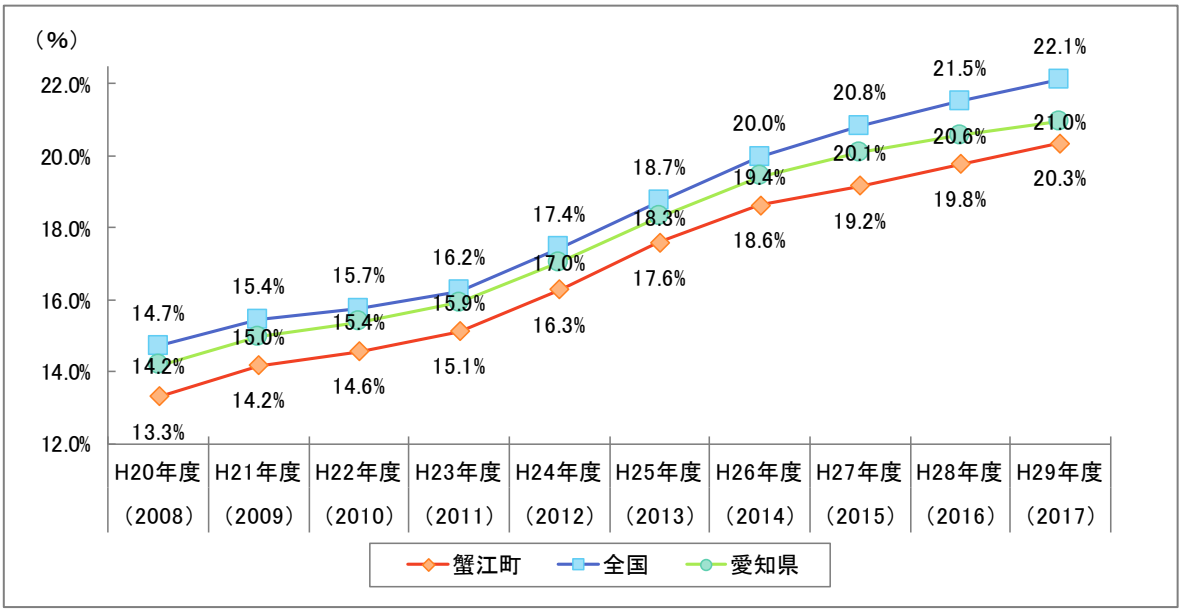


図 本町の高齢運転者の割合の推移（愛知県平均・全国平均）

資料：愛知県警察（愛知県_運転免許人口）、運転免許統計（全国_運転免許人口）

3　公共交通の特性

3-1　鉄道

（1）利用状況

平成 27 年度の駅別乗降客数は、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ます。また、乗降客数の推移をみると、近鉄富吉駅の乗降客数が減少傾向にある一方で、近鉄蟹江駅はほぼ横ばいになっています。

各駅の運行本数は、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くなっています。JR 蟹江駅は、3駅の中で最も運行本数が少ないですが、近年乗降客数が増加傾向にあります。

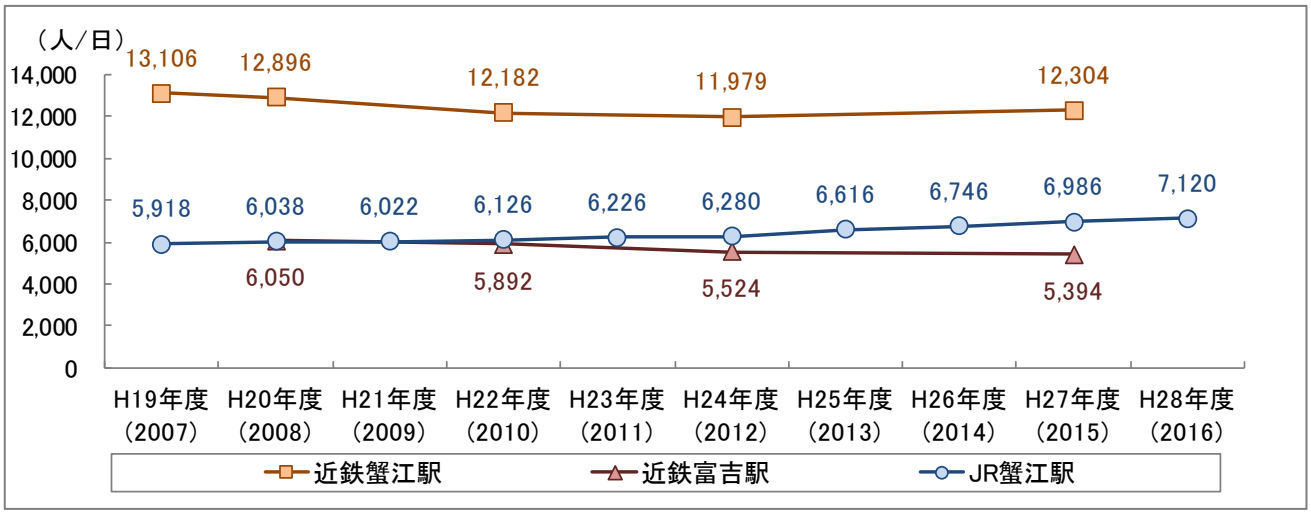


図　町内の鉄道駅の乗降客数の推移

資料：都市計画現況調査、近畿日本鉄道

表　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
		伊勢中川・五十鈴川方面	8.7	13.0	8.1	11.0	
	富吉駅	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

（2）駅端末交通量の交通分担率

本町の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%を占めていますが、自動車の交通分担率も約 20～30%あり、最も利用者数の多い近鉄蟹江駅は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。また、65 歳以上も徒歩の利用が多くなっていますが、自転車の利用はわずかとなっています。また、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。また、自動車利用の細分類では、64 歳以下、65 歳以上ともに、軽乗用車や乗用車といった自家用車が最も多くなっていますが、タクシー・ハイヤーなど自家用車以外での利用も見受けられます。また、鉄道駅まで自動車で利用した後（乗車）P&R や K&R を利用しています。

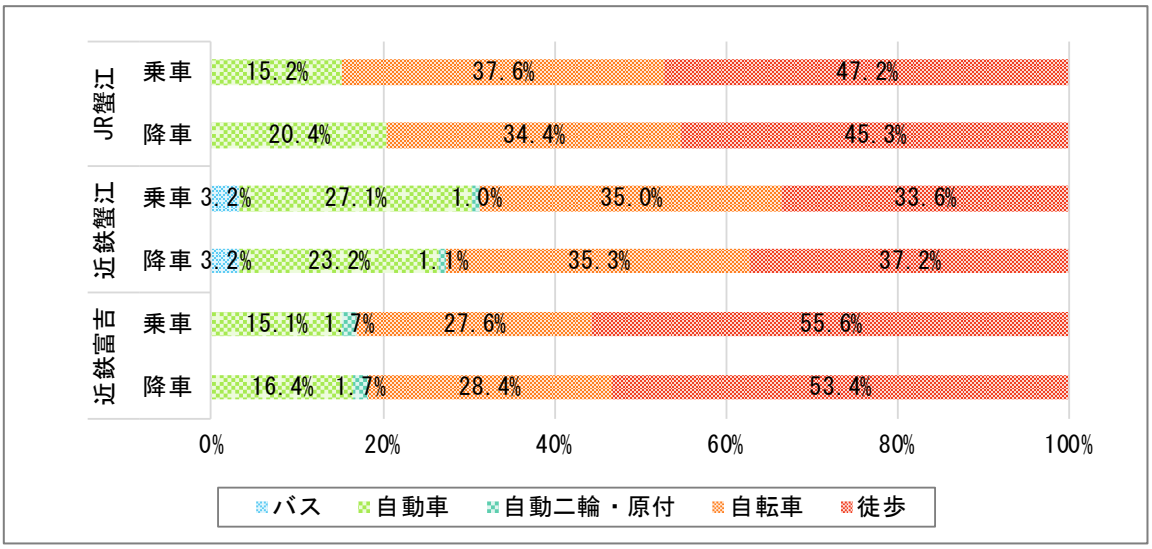


図　各鉄道駅までの交通分担率（64 歳以下）

資料：第5回（平成 23 年）中京都市圏パーソントリップ調査

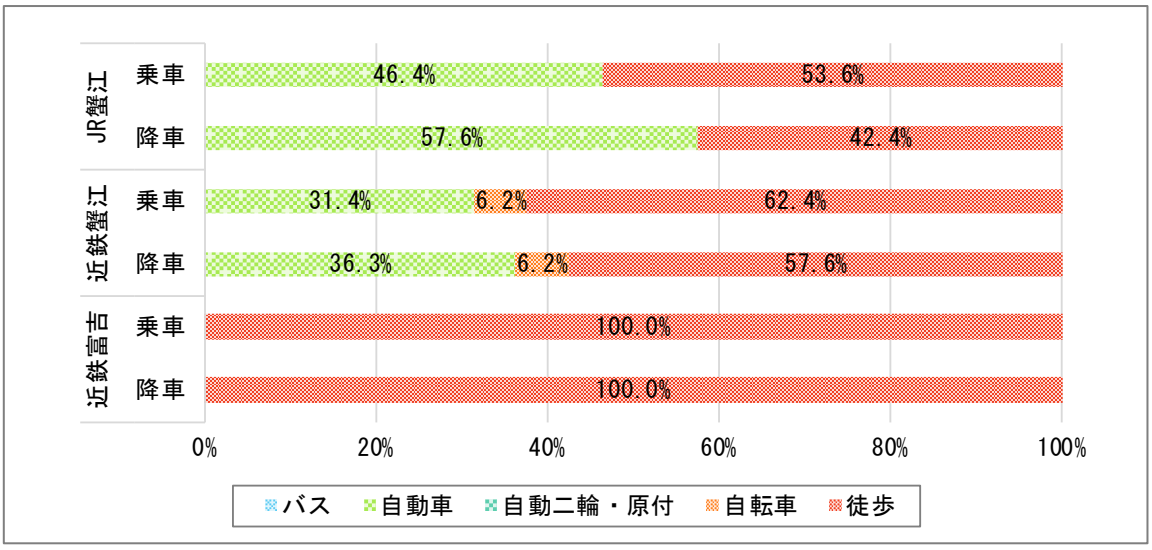


図　各鉄道駅までの交通分担率（65 歳以上）

資料：第5回（平成 23 年）中京都市圏パーソントリップ調査

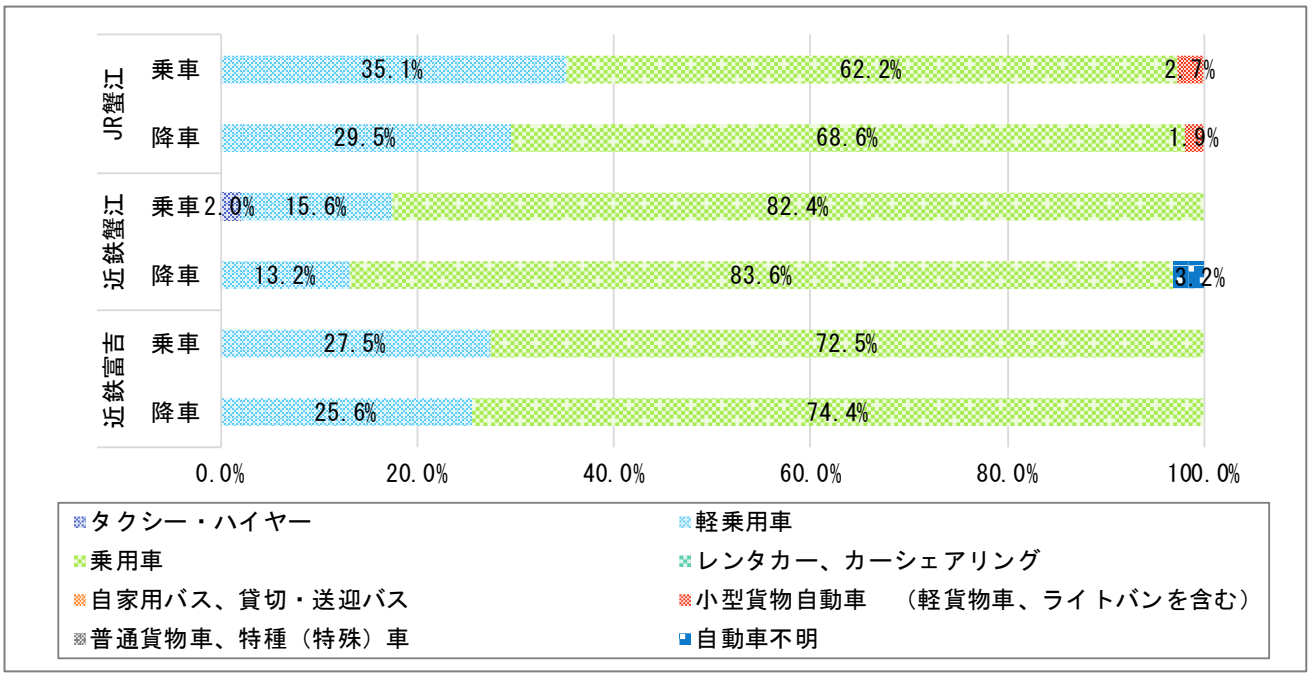


図　各鉄道駅までの自動車分担率の細分類(64 歳以下)

資料:第5回(平成 23 年)中京都市圏パーソントリップ調査

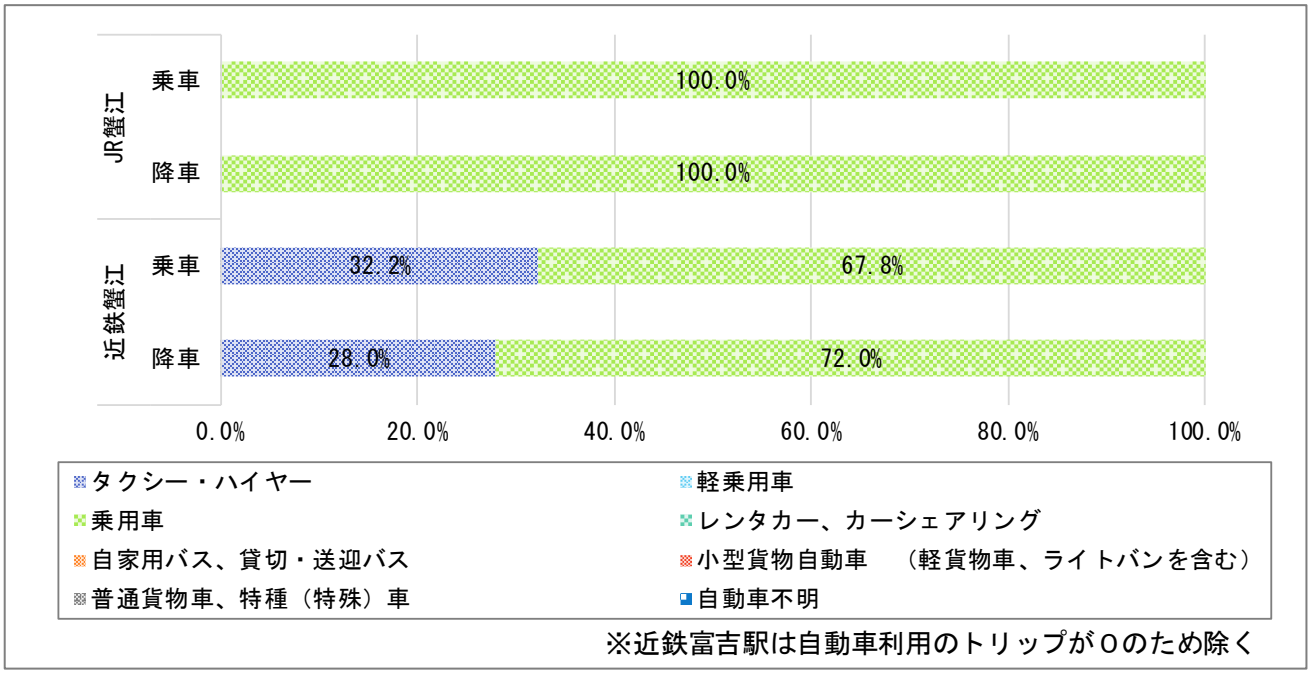


図　各鉄道駅までの自動車分担率の細分類(65 歳以上)

資料:第5回(平成 23 年)中京都市圏パーソントリップ調査

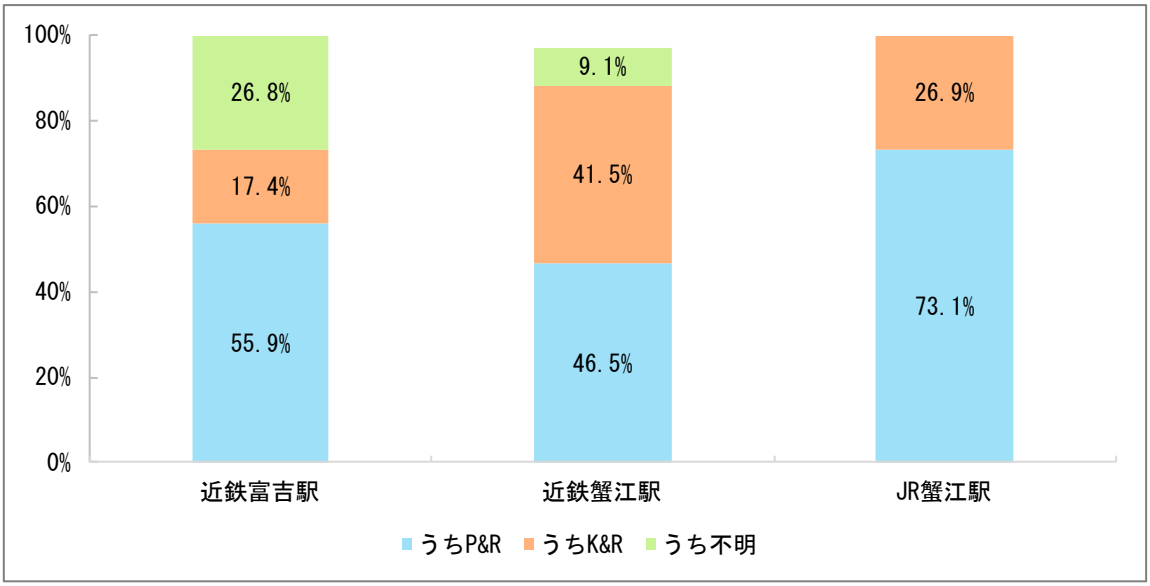


図　自動車の利用後の駐車状況

資料：第5回（平成 23 年）中京都市圏パーソントリップ調査

3-2　バス

（1）バスルート

本町が運営する「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。「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」と津島市が運営する「ふれあいバス」、町中央部を「三重交通」が横断（夜間）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ます。

本町の東側には「名古屋市営バス」、南側には弥富市が運営する「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」との乗り継ぎが可能で近鉄蟹江駅に乗り入れています。

表　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）

資料：蟹江町、各事業者 HP

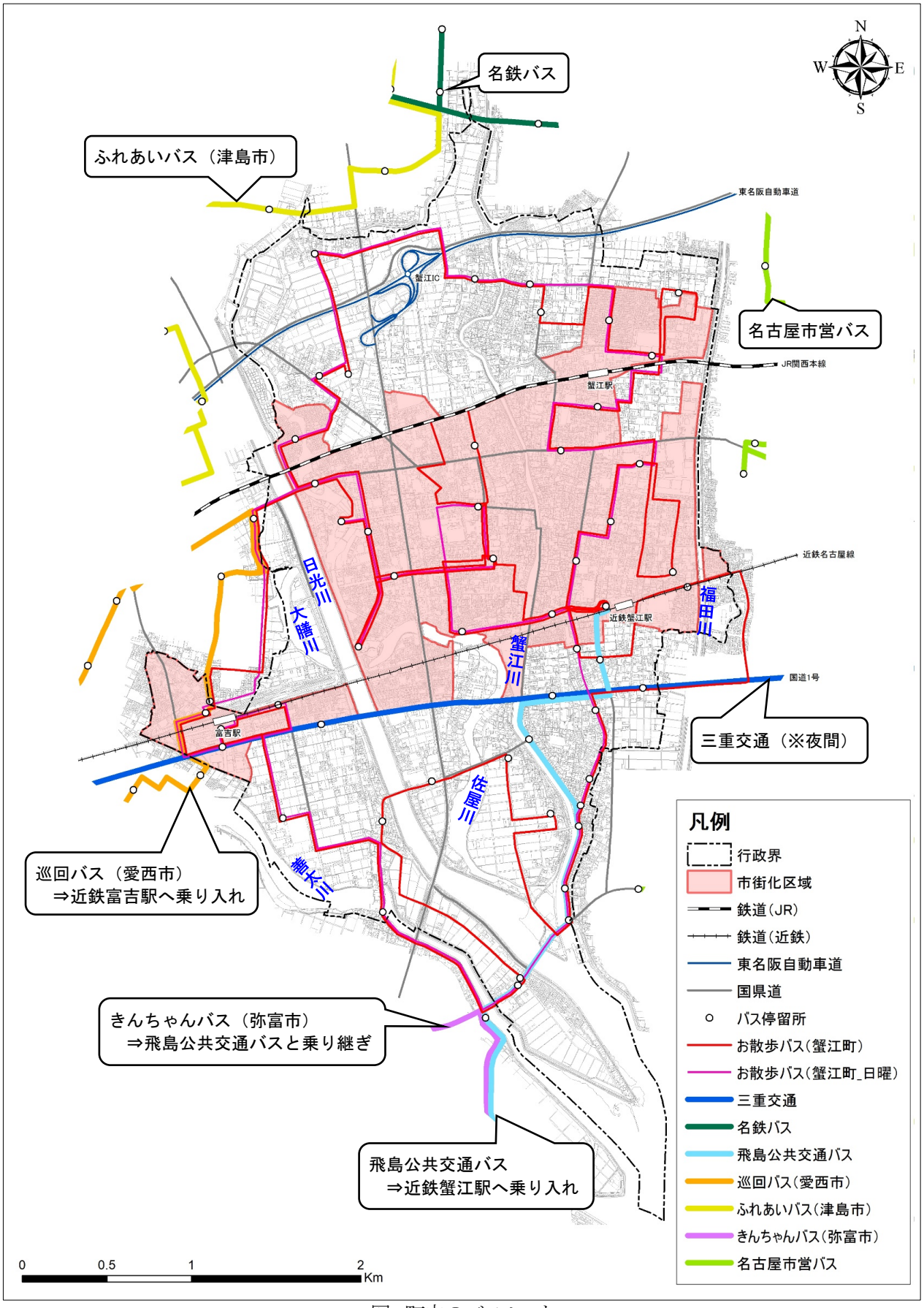

名鉄バス
ふれあいバス（津島市）
名古屋市営バス
三重交通（※夜間）
巡回バス（愛西市）
⇒近鉄富吉駅へ乗り入れ
きんちゃんバス（弥富市）
⇒飛島公共交通バスと乗り継ぎ
飛島公共交通バス
⇒近鉄蟹江駅へ乗り入れ
N
W
E
S
東名阪自動車道
蟹江IC
JR関西本線
蟹江駅
近鉄名古屋線
近鉄蟹江駅
国道1号
富吉駅
日光川
大膳川
蟹江川
福田川
佐屋川
善太川
凡例
行政界
市街化区域
鉄道（JR）
鉄道（近鉄）
東名阪自動車道
国県道
バス停留所
お散歩バス（蟹江町）
お散歩バス（蟹江町_日曜）
三重交通
名鉄バス
飛島公共交通バス
巡回バス（愛西市）
ふれあいバス（津島市）
きんちゃんバス（弥富市）
名古屋市営バス
0
0.5
1
2
Km

図　町内のバスルート

（2）利用状況

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ましたが、以降はおおむね微増で推移し、グリーンコースもピーク時に比べて減少していますが、近年はおおむね横ばいで推移しています。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ます。

お散歩バス全体の 1 便当たりの利用者数は 10～11 人/便で推移しています。

また、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、平成 21 年度以降増加しています。

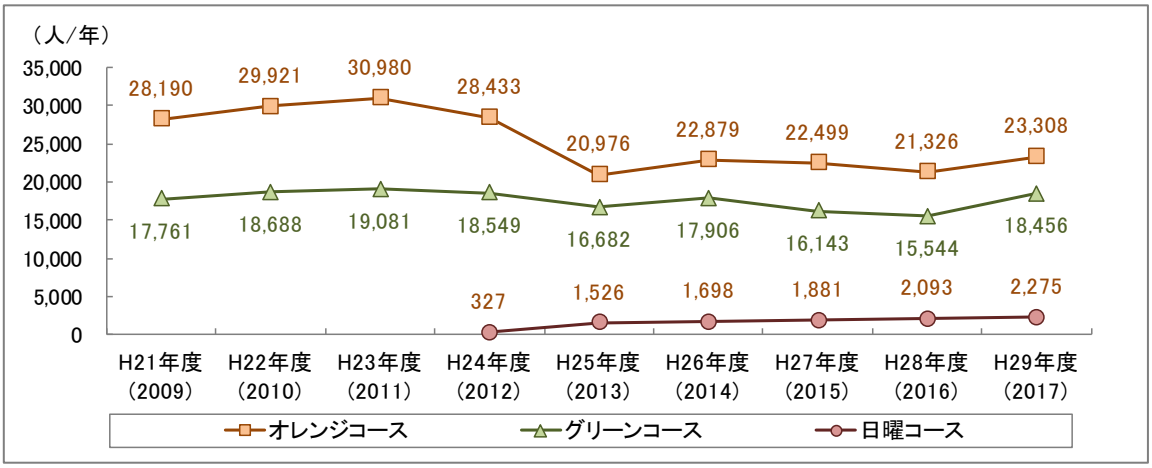


図　お散歩バスの利用状況の推移

資料：蟹江町

表　お散歩バスの 1 便当たりの利用者数

		H21 年度 (2009)	H22 年度 (2010)	H23 年度 (2011)	H24 年度 (2012)	H25 年度 (2013)	H26 年度 (2014)	H27 年度 (2015)	H28 年度 (2016)	H29 年度 (2017)
オレンジコース	利用者数	28,190	29,921	30,980	28,433	20,976	22,879	22,499	21,326	23,308
	便数	－	－	－	－	－	1,762	1,758	1,758	1,758
グリーンコース	利用者数	17,761	18,688	19,081	18,549	16,682	17,906	16,143	15,544	18,456
	便数	－	－	－	－	－	1,761	1,752	1,758	1,758
日曜コース	利用者数	－	－	－	327	1,526	1,698	1,881	2,093	2,275
	便数	－	－	－	－	－	208	208	208	204
合計	利用者数	45,951	48,609	50,061	47,309	39,184	42,483	40,523	38,963	44,039
	便数	－	－	－	－	－	3,731	3,718	3,724	3,720
1 便当たり利用者数		－	－	－	－	－	11.4	10.9	10.5	11.8

資料：蟹江町

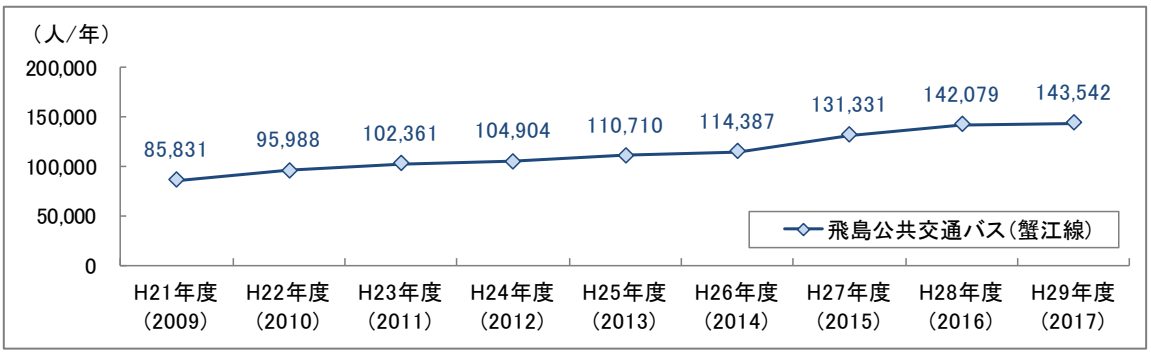


図　飛島公共交通バスの利用状況の推移

資料：飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会資料

(3) 事業費

お散歩バスの年間事業費は約 900 万円で、全額を町が負担しています。また、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。また、飛島公共交通バスの事業費は減少傾向にあります。

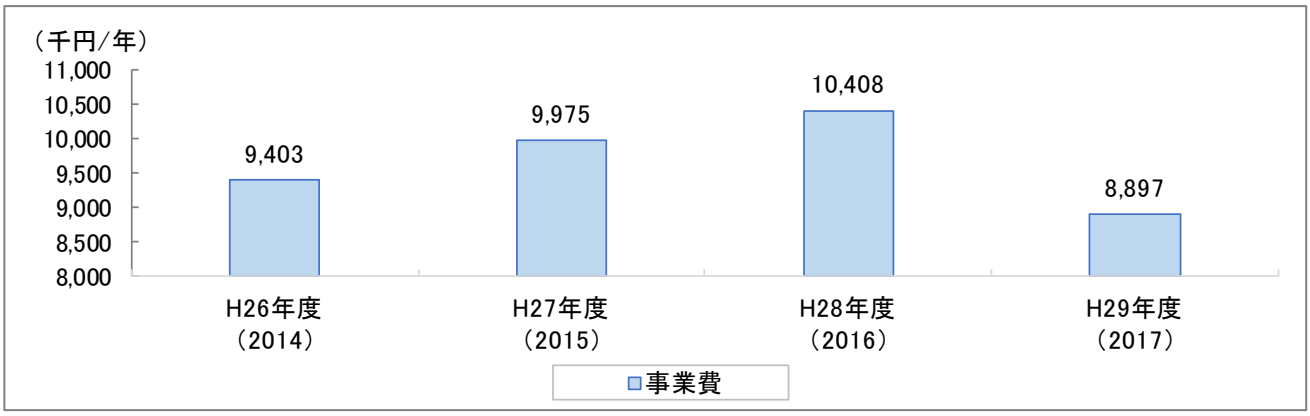


図 お散歩バスの事業費

資料:蟹江町

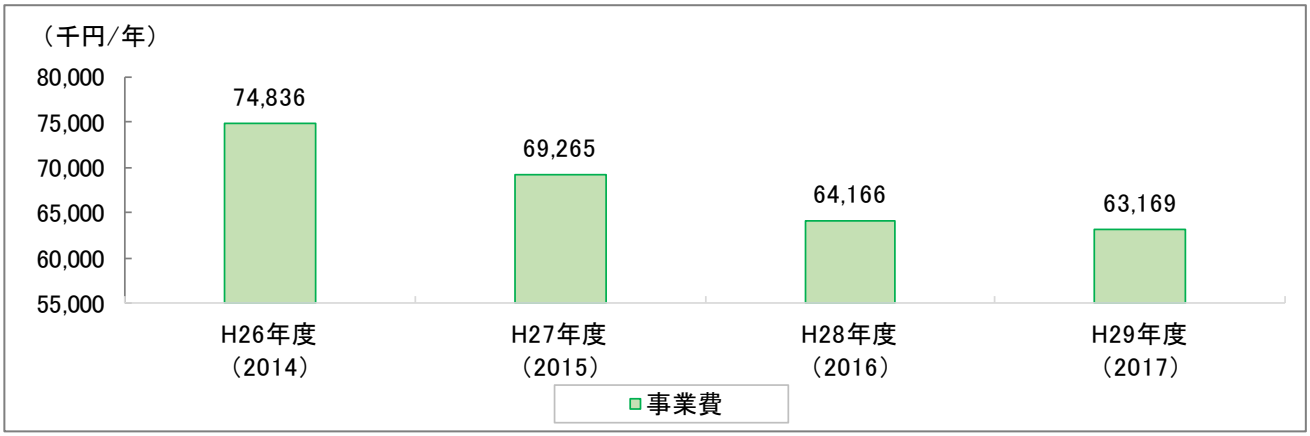


図 飛島公共交通バスの事業費

資料:飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会資料

3-3　公共交通空白地

（1）公共交通カバー率

公共交通空白地の状況をみると、北部の西之森三丁目や須成西、今西三丁目、平安、南部の緑や旭が該当します。

また、公共交通カバー率は、平成 27 年には町内の総人口・老年人口ともに約 87%ですが、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く、人口も少ない地区に見られますが、一部、市街化区域でも公共交通空白地があり、人口の多い旭地区が公共交通空白地に該当します。

表　公共交通カバー人口の推移

	総人口	老年人口	公共交通カバー人口		公共交通カバー率	
			総人口	老年人口	総人口	老年人口
H27 年	36,592 人	8,867 人	約 32,000 人	約 7,700 人	約 87%	約 87%
R22 年	33,599 人	10,702 人	約 26,000 人	約 8,700 人	約 77%	約 81%

※平成 27 年の総人口・老年人口は国勢調査、令和 22 年の総人口・老年人口は社人研 H30 推計から算出

（参考）公共交通空白地の範囲について

評価分野・評価軸		評価指標		単位	都市規模別平均値					
					全国	三大都市圏	地方都市圏			
							政令市	概ね 50 万	概ね 30 万	10 万以下
①生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	■日常生活サービスの徒歩圏(※1)充足率		%	43	53	63	47	30	－
		■S45DID 区域(※2)における人口密度		人/ha	64	83	71	55	43	－
		■生活サービス施設(※3)の徒歩圏人口カバー率	医療	%	85	92	91	86	76	－
		－各生活サービス施設の徒歩圏に居住する市民の比率	福祉	%	79	83	90	85	73	－
			商業	%	75	83	82	75	65	－
		■基幹的公共交通路線(※4)の徒歩圏人口カバー率		%	55	66	72	58	40	－
		□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合		%	48	52	56	50	46	46
	◎公共交通の利用促進	■公共交通の機関分担率		%	14	24	14	7	8	6
		□市民一人当たりの自動車総走行台キロ		台キロ	13.2	10.8	9.0	9.1	10.4	14.2
		■公共交通沿線地域(※5)の人口密度		人/ha	35	54	31	19	16	－
②健康・福祉	◎徒歩行動の増加と市民の健康の増進	■メタボリックシンドロームとその予備軍の割合		%	27	－	－	－	－	－
		□人口 10 万人あたり糖尿病入院患者数		人	29	18	26	24	49	－
		■徒歩・自転車の機関分担率		%	30	34	34	30	28	23
		□高齢者の外出率		%	66.0	69.6	66.8	68.8	64.3	61.1
		□<再掲>市民一人当たりの自動車総走行台キロ		台キロ/日	13.2	10.8	9.0	9.1	10.4	14.2
	◎都市生活の利便性向上	■高齢者徒歩圏(※6)に医療機関がない住宅の割合		%	58	48	31	37	50	66
		■高齢者福祉施設(※7)の 1km 圏域高齢人口(※8)カバー率		%	72	75	86	80	67	－
		■保育所の徒歩圏 0～5 歳人口カバー率		%	74	81	80	76	66	－
		■買い物への移動手段における徒歩の割合		%	19	25	25	18	16	11
		■<再掲>公共交通の機関分担率		%	14	24	14	7	8	6
		□<再掲>日常生活サービスの徒歩圏充足率		%	43	53	63	47	30	－
	◎歩きやすい環境の形成	■高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合		%	52	45	32	49	51	58
		□歩道整備率(※9)		%	52	57	57	56	55	47

②各評価指標に係る注釈
※1）「徒歩圏」は、一般的な徒歩圏である半径 800mを採用。バス停は誘致距離を考慮し 300m。
なお、本指標は、以下の「生活サービス施設」及び「基幹的交通路線」の全てを徒歩圏で享受できる人口の比率。
※2）「生活サービス施設」は以下の通り。
医療施設…病院（内科又は外科）及び診療所　福祉施設…通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設
商業施設…専門スーパー、総合スーパー、百貨店
※3）「基幹的公共交通路線」は、日 30 本以上の運行頻度（概ねピーク時片道３本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線。
※4）「公共交通沿線地域」は、全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏（鉄道駅については 800m、バス停については 300m）
※5）「高齢者徒歩圏」は、高齢者の一般的な徒歩圏である半径 500mを採用。
（主に高齢者をターゲットとしている指標については、その評価にあたり、主として高齢者徒歩圏を採用）

資料：都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省，平成 26.8）

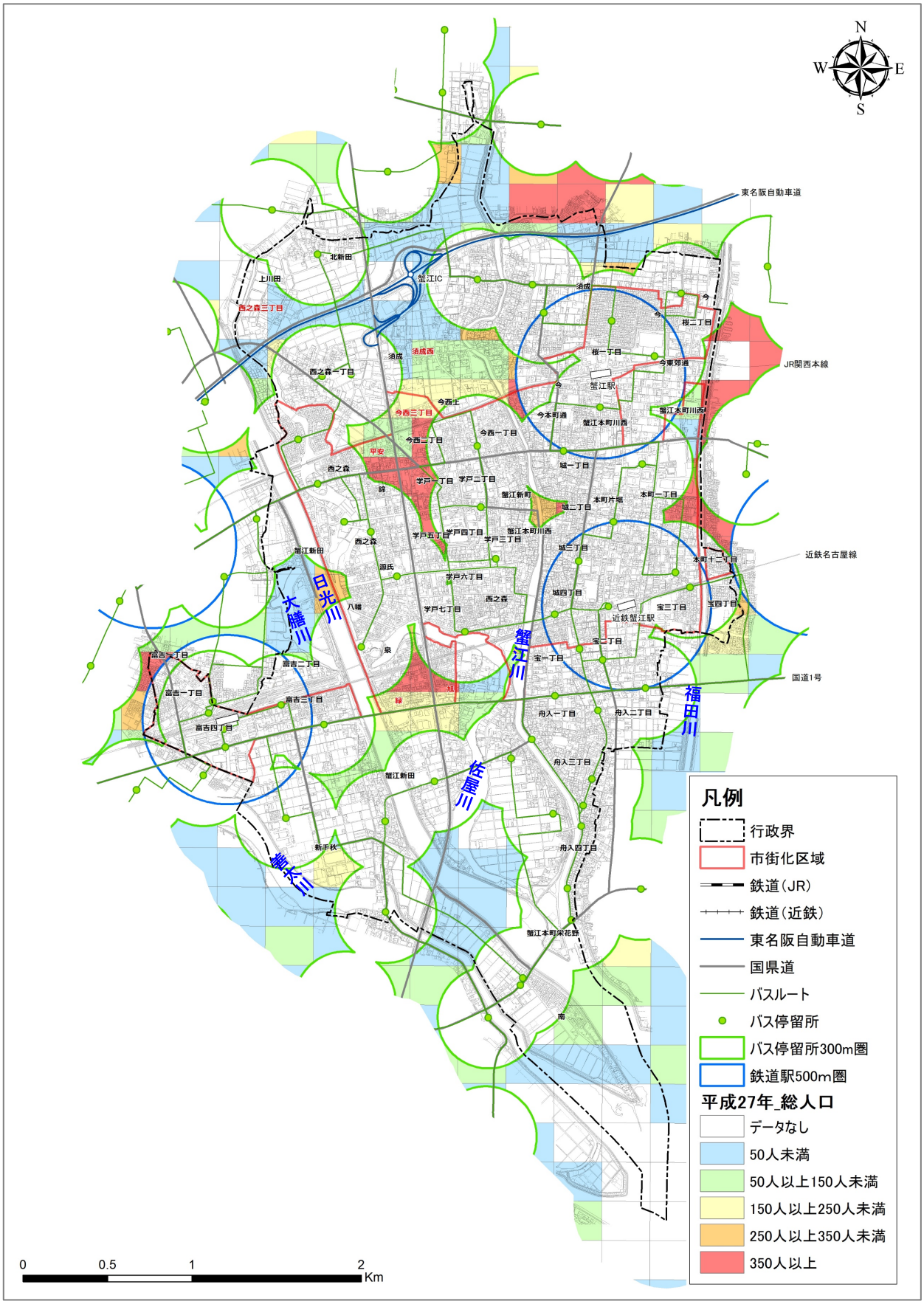


図　本町の公共交通空白地と総人口分布（平成 27 年）

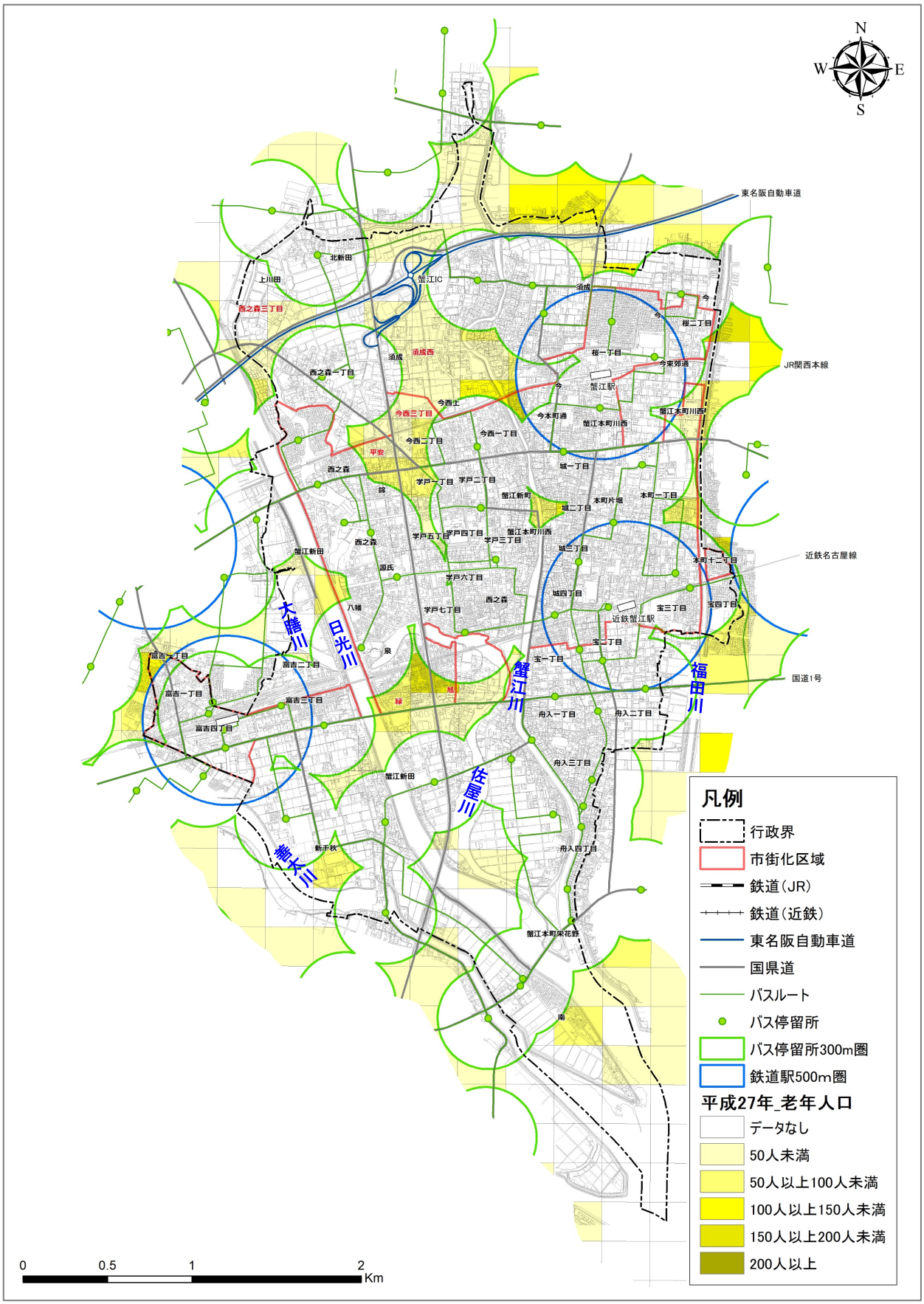


図　本町の公共交通空白地と老年人口分布(平成 27 年)

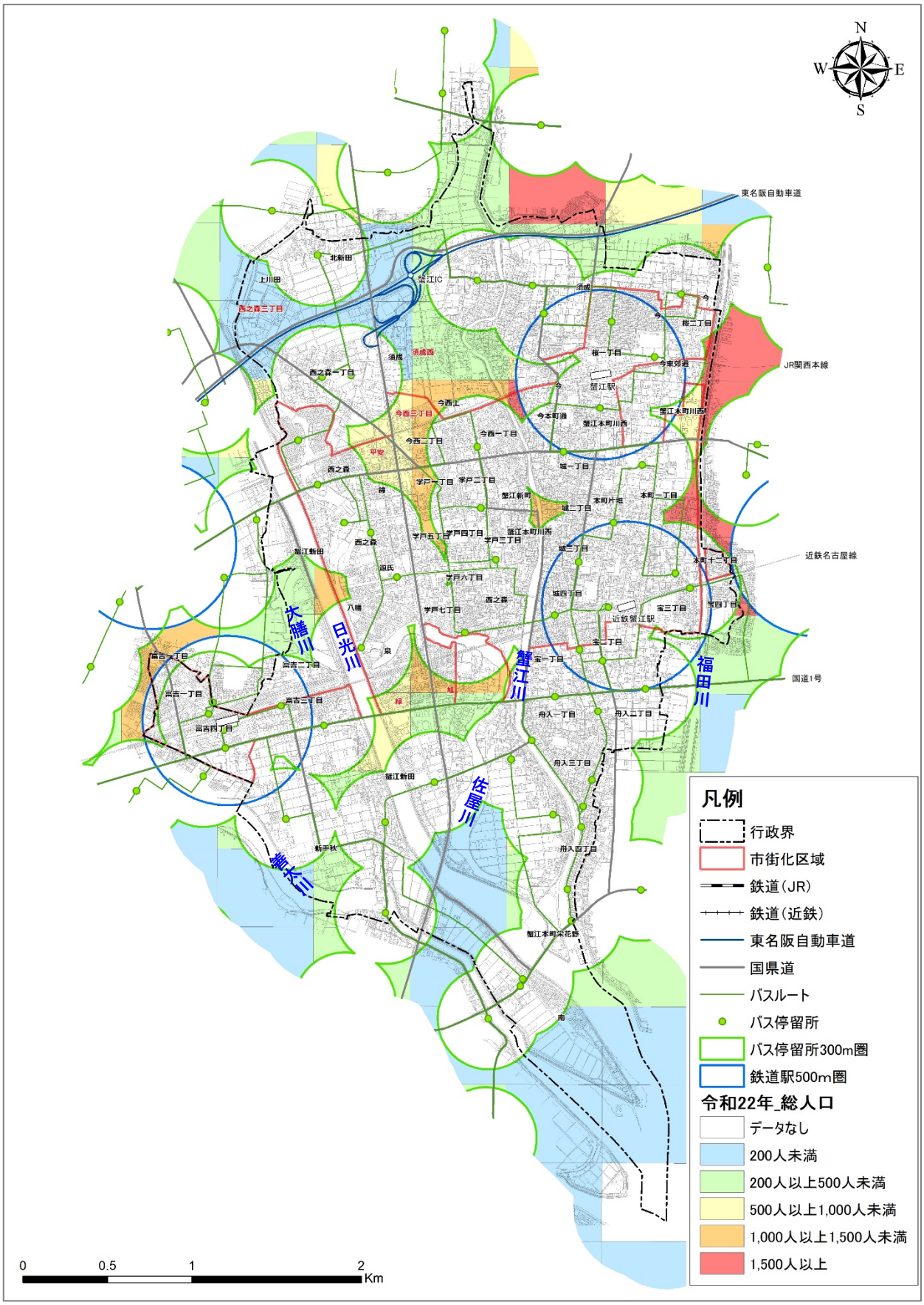


図　本町の公共交通空白地と総人口分布（令和 22 年）

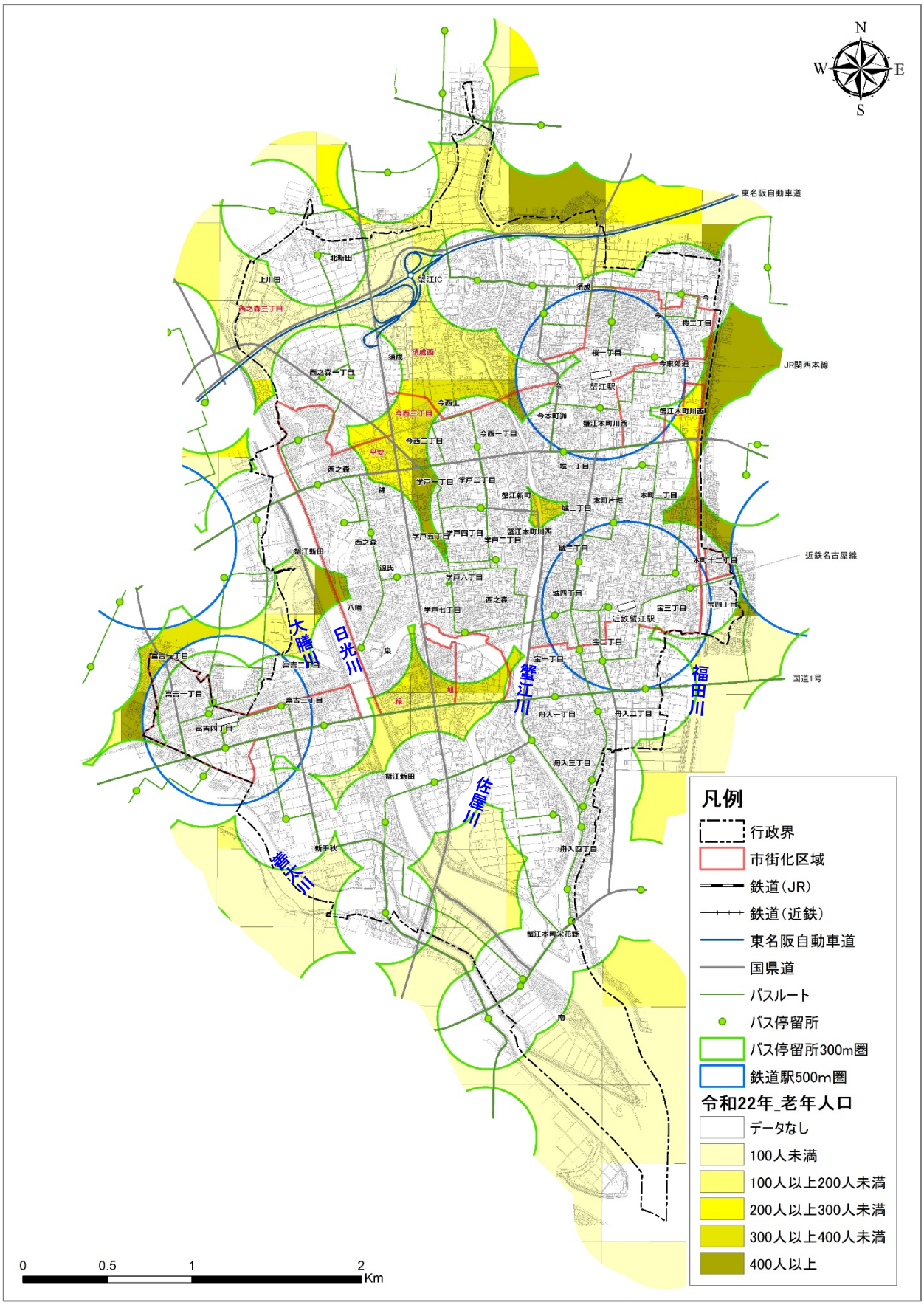


図　本町の公共交通空白地と老年人口分布(令和 22 年)