

4.2. 本町の都市交通に関する問題点と課題

《本町の現状から見た問題点》

●都市の問題点

- ・東西をJR関西本線及び近鉄名古屋線の2本の鉄道路線により、南北を6本の河川により分断されており、橋梁や踏切といったボトルネックに交通が集中しやすい。
- ・南北方向の軸は、一宮蟹江線、蟹江飛島線（西尾張中央道）のみであるがピーク時を中心に混雑しており、町東部を縦断する都市計画道路は一部未整備区間がある。
- ・平成26年度に事業が完了したJR蟹江駅北部の土地区画整理事業（桜地区）により、人口は増加傾向にあるが、中心部に行政施設や商業施設が集約しているため、施設利用の際は自動車ボトルネックに選定されている踏切を横断する必要がある。

●道路交通の問題点

- ・蟹江川沿いの旧市街地を中心に道路幅員4m未満の道路が多く、歩道代表幅員は幅員1m未満の歩車混在道路が多い。
- ・町内の幹線道路は南北方向・東西方向共に交通量が多く、国道1号は慢性的に混雑している他、その他の道路でもピーク時を中心に混雑している道路がある。
- ・町内5箇所の交差点、4箇所の踏切で主要渋滞箇所を選定されており、その内3箇所は緊急に対策の検討が必要な踏切に選定されている。
- ・東郊線踏切（JR）は踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道に指定されている。
- ・世帯当たりの自動車保有台数は減少傾向にある一方で、高齢運転者の割合は増加傾向にある。

●公共交通の問題点

- ・鉄道駅までの交通分担率は徒歩、自転車が主体だが、自動車での利用も多くなっている。
- ・西之森三丁目、須成西、今西三丁目、平安、緑、旭が公共交通空白地に該当する。

●その他交通の問題点

- ・町内・町外共に自動車の移動による交通分担率が高い。
- ・交通分担率の内、自動車の交通分担率が増加傾向にある。
- ・交通事故は減少傾向にあるが、死亡事故が2年に1回程度発生しており、死亡事故の被害者は歩行中・自転車乗用中の高齢者が多い。
- ・自転車乗用中の事故が、愛知県の平均と比較して高い。
- ・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
- ・緊急輸送道路に指定されている都市計画道路の内、一部の都市計画道路は暫定供用のまま指定されている。

《アンケート整理から見た問題点》

●路線バスアンケート

- ・お散歩バス利用者のアンケートでは、「コース・ダイヤ設定」「運行頻度」「停留所の増設や施設整備」「定時性の確保」「運賃設定」等の意見がある。
- ・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は、「運行頻度」と「ダイヤ設定」の満足度が低く、「増便」の要望の声が認められる。

●住民意向調査の問題点

- ・本町の暮らしの内、「避難所・避難路整備などの防災対策」「交通安全施設（カーブラマー・ガードレールなど）」「生活道路等の整備」「幹線道路などの整備」で満足度が低く、重要度が高い。
- ・満足度が低く、重要度が高い項目は福祉・介護関連、交通基盤の整備関連が多く、高齢者や交通弱者にとって暮らしやすい環境が必要とされている。

《本町の交通の課題》

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

- ・本町は名古屋都心へ向かう交通結節拠点となっており、町民を始め、周辺市町村である弥富市や飛島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いる。徒歩や自転車、公共交通といった多様な交通手段でのアクセスができるように、鉄道駅までのネットワークの確保、交通結節拠点の形成に向けた交通機能の強化が必要である。

②将来を見据えた誰もが利用しやすい移動手段の確保

- ・現在は、自家用車による移動が主な交通手段となっているが、今後、運転をすることが困難な高齢者の増加が見込まれることから、人々の移動手段を車から誰もが利用できる公共交通へと転換する必要がある。
- ・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合わせた、公共交通システムを構築していく必要がある。

③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確保

- ・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る。そこで、ボトルネックとなる交差点や踏切等の交通負荷を軽減し、交通ネットワークの連続性を確保することが必要である。

④町民を守る道路交通の安全性と防災性の確保

- ・近年、町内で発生する死亡事故は高齢者が被害者となっていることから、日常生活で歩行者や自転車、高齢者や児童といった交通弱者が安全に移動できる環境が必要である。
- ・本町は県内平均より自転車乗用中に発生する事故が多くなっている。自転車は、交通事故の加害者になるだけでなく、時に被害者にもなりうることから、ハード面での走行空間の整備とともに、自転車利用に関する運転マナーの意識を醸成していくこと必要である。
- ・本町は蟹江川沿いの旧市街地を中心に狭隘道路が多く、緊急時に救急車両のアクセスや避難活動が阻害される可能性がある。また、緊急輸送道路に指定されている都市計画道路の一部が未整備区間の含まれる路線であるため、災害時の防災性を向上し、安心して暮らすことのできる道路空間を整備することが必要である。

⑤持続可能なまちづくりに向けた意識変化

- ・進展する少子・超高齢化社会の中で、都市機能の維持と町民の移動手段を確保するためにも、各拠点のまちづくりと連携した交通施策の展開が必要である。
- ・ハード整備に頼らず、公共交通の維持と交通環境を改善するために、住民の主体的な交通選択が必要である。
- ・将来にわたり公共交通を維持していくためにも、町民で公共交通を維持し育てていく意識の変化と公共交通の利用機会の提供が必要である。

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。