

## 5 現状と都市交通の課題

本市の現状のまとめ

### (1) 人口や土地利用等の視点

- ・将来に渡り緩やかな人口減少と高齢化率の増加が続くと予測
- ・南部地域には医療施設や商業施設、福祉施設が少ない

### (2) 公共交通の視点

- ・名古屋都心には電車で概ね30分程度で到着
- ・公共交通の全体のカバー率は86%、老年人口のカバー率は75%
- ・コミュニティバスがほぼ市内全域をカバー
- ・人口の少ない南部地域に公共交通空白地域などが点在
- ・市内東部を南北に結ぶ幹線道路においてはバス路線が整備されていない

### (3) 道路交通の視点

- ・混雑度が1.00を越える路線が9路線
- ・弥富市南部を横断する国道23号と伊勢湾岸自動車道の交通量が大きく増加
- ・市内には改良等を検討すべき踏切が存在
- ・運転免許人口は愛知県と比較して高齢者の割合が高く、増加傾向
- ・双方向のすれ違いが困難である歩道幅員1.5m未満の道路の割合は全体の約3割
- ・都市計画道路の整備率は約5割で7路線が未着手
- ・歩道等設置率は市道で特に低い

### (4) 交通行動の視点

- ・自動車の移動の分担率が高く、公共交通の利用は低い
- ・外出率は年齢が上がるほど低下し、70歳以上から大きく下降
- ・高齢者は運転免許のない方の外出率が低い
- ・市内には海部地区唯一の第3次医療病院（海南病院）やイオンタウンなどの商業施設が存在し、隣接市町村からの移動量が多い

### (5) その他交通の視点

- ・交通事故は年々減少傾向であるが、危険箇所が存在
- ・駅前広場はいずれも未整備
- ・近鉄弥富駅以外は車いすの利用の方に対応したトイレや昇降施設が未整備

アンケート調査結果からみた現状

### (6) 第2次弥富市総合計画市民アンケートの視点

- ・弥富市から転出したい主な理由は「道路状況や交通の便が悪いから」
- ・「コミュニティバス交通網の整備」も満足度が低い
- ・重要度は、「公共交通機関(鉄道)の便利さ」が最重要項目、次いで「道路交通網の整備」が高い
- ・優先度は「駅や市役所周辺の整備」、「コミュニティバス交通網の整備」、「道路交通網の整備」、「公共交通機関(鉄道)の便利さ」が高い

### (7) 弥富市都市計画マスタープラン市民アンケートの視点

- ・満足度では「コミュニティバスのルート、本数」が低い
- ・今後の重要度では「避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度」、「電車・駅関連施設の利用しやすさ」が高い
- ・道路整備よりもバスや鉄道といった公共交通の利便性向上を重要視している方が多い

上位関連計画

#### ◆第2次弥富市総合計画

#### ◆弥富市都市計画マスタープラン

#### ◆立地適正化計画

地域でつくる「人・自然・文化」の調和  
輝く未来へ繋ぐまち・弥富

#### 【都市空間像】

- ・主要な機能・施設が集約し、にぎわいある中心拠点、市民の生活を支える機能や施設が集積する地域拠点を形成
- ・広域的な交流や産業の活性化に向けた都市間ネットワークを形成
- ・中心拠点を核として各拠点間を結び、商業機能の充実、生活利便性の向上や地域間の連絡性を強化する地域内ネットワークを形成

#### 【整備方針】

- 都市計画道路の整備推進、長寿命化を目指した維持管理の強化、計画の見直し
- 自転車・歩行者が安心できる道路の整備
- 鉄道により分断された南北の連絡の確保及びバリアフリー化（JR・名鉄弥富駅自由通路・橋上駅舎化事業）
- 駅前広場の整備による、交通結節点としての機能の向上（弥富駅北口駅前広場等整備事業）
- 都市間の交通を担う各鉄道路線の利便性の向上、弥富駅を中心とした利用しやすい交通環境の整備
- 弥富駅周辺における民間開発等を中心とした誘導施設の立地誘導
- 佐古木駅の交通結節機能の強化

#### ◆まち・ひと・しごと創生総合戦略（見直し中）

#### 【主要事業】

- ・JR・名鉄弥富駅自由通路・橋上駅舎化事業

#### ◆弥富市地域公共交通網形成計画（見直し中）

市民生活と地域を支える持続可能な  
地域公共交通の確保・維持

#### ◆弥富市障がい者計画 第5期弥富市障がい福祉計画

#### 第1期弥富市障がい児福祉計画（見直し中）

共に認め、支え合うまち、  
その人らしく生きるを支援する・弥富

#### 県計画

- ◆名古屋都市計画区域マスタープラン
- ◆あいちビジョン2020
- ◆あいち公共交通ビジョン
- ◆あいち観光戦略
- ◆あいち地球温暖化防止戦略2030
- ◆愛知県 道路の整備に関するプログラム(2018~2027)

## 本市における交通課題

### 課題1：交通結節点機能の向上 対応現状：(2)(5)(6)(7)

- ・弥富駅周辺は、鉄道により市街地が南北に分断されており、駅周辺及び踏切周辺で歩行者、自転車、自動車などが錯綜している状況であるため、南北の連絡確保やバリアフリー化などの交通結節点の強化が必要です。
- ・名古屋都心には電車で概ね30分程度で到着でき、コミュニティバスは、概ね市内全域をカバーしているなど公共交通は発達しております。今後もこのような公共交通でのアクセスの良さを活かして、さらに公共交通利用を促進するために、駅前広場の整備や、公共施設等も含めたバリアフリーに配慮した施設整備、公共交通乗り継ぎ利用者のための乗降場や駐輪場の整備等により、機能の向上が必要です。

### 課題2：将来の動向を見据えた公共交通網の構築 対応現状：(2)(4)(6)(7)

- ・現在は、市内や市外への移動においては自動車による移動が主な交通手段となっていますが、将来における高齢化の進展に伴う免許返納者に対する移動支援や地球全体での温暖化抑制のため、公共交通への利用転換を行うことが必要です。
- ・南部地域の一部で公共交通空白地域が見受けられることから、気軽に移動できる環境を創出するために、コミュニティバスの路線網や運行本数の見直し等を含め、公共交通網を再構築することが必要です。
- ・市外への移動においては、公共交通相互の連携を図り、鉄道やバス、バス相互の乗り継ぎ改善による利用の促進が必要です。

### 課題3：高齢化の進展に備えた移動支援策の拡充 対応現状：(1)(2)

- ・福祉タクシー料金助成事業によるタクシー料金の助成等により、高齢者が外出しやすい環境づくりを進めていますが、高齢者が不自由なく、市内や市外へ移動可能とするために、ドア・ツー・ドアでの移動も考慮した移動支援策を拡充することが必要です。

### 課題4：都市間や地域間連携強化に寄与する道路ネットワークの整備 対応現状：(1)(3)(6)

- ・河川や鉄道により道路ネットワークが分断されており、自動車交通が国道等の都市間や地域間を結ぶ幹線道路に集中し、一部の道路や踏切では慢性的な渋滞が発生しています。
- ・今後、将来においては、鉄道駅周辺の市街地だけでなく、市の南部地域や地域拠点、物流拠点も整備されるため、ボトルネックとなる路線、踏切での渋滞解消のために、未整備の都市計画道路の整備も含め、都市間や地域間の連携強化に寄与する道路ネットワークの整備が必要です。

### 課題5：安全性向上及び防災に寄与する道路空間の整備 対応現状：(3)(5)(6)(7)

- ・高齢者、通学児童が安心して歩行できる道路空間の整備に向け、踏切道についても対策を検討する必要があります。また、歩行者・自転車が安全、安心して快適に通行できる環境の確保についても検討する必要があります。
- ・交通事故は年々減少傾向にありますが、依然として重大な交通事故は発生しております。また、市内の幹線道路には、狭幅員の箇所が多数存在するために、災害時に建物が倒壊した場合には、避難活動や救急活動にも支障が発生する可能性があります。このため、各道路での交通状況及び沿線の建物状況を踏まえ、安全性向上及び防災に寄与する道路空間の整備が必要です。さらに、交通安全の啓発や交通マナー向上も併せて実施することが必要です。