



弥富市総合交通戦略



地域が繋がり人がにぎわう、快適な都市交通の実現
～移動環境が整ったまち・弥富～

2021年3月
弥富市

目次

1 弥富市総合交通戦略について	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 総合交通戦略とは	1
1-3 計画の対象区域	2
1-4 計画の位置づけ	3
1-5 計画の期間	4
1-6 計画の構成	4
2 弥富市の現状	5
2-1 概況	5
2-2 人口	6
2-3 土地利用	15
2-4 施設分布	20
2-5 公共交通	30
2-6 道路	52
2-7 交通行動	88
3 市民意向の状況	97
3-1 第2次弥富市総合計画市民アンケート	97
3-2 弥富市都市計画マスタープラン市民アンケート	103
4 上位関連計画	111
4-1 県計画	111
4-2 市計画	117
5 現状と都市交通の課題	122
6 弥富市が目指す都市交通の将来像	124
6-1 弥富市が目指す都市交通の将来像	124
6-2 将来都市交通ネットワークのイメージ	125
7 戦略目標と施策実施方針	128
7-1 都市交通の将来像実現のための戦略目標	128
7-2 戦略目標に基づく施策実施方針	129
8 アクションプログラム	133
8-1 戦略目標・施策実施方針に基づき実施する施策	133
8-2 アクションプログラム	134

9 評価指標	153
9-1 戦略目標の達成状況を評価するための指標.....	153
9-2 目標値.....	154
10 事業評価・推進体制	160
10-1 事業推進体制.....	160
10-2 事業評価・改善の仕組み.....	161
参考資料	162
参考-1 弥富市総合交通戦略推進協議会.....	162
参考-2 策定経緯.....	166
参考-3 用語集.....	167

1 弥富市総合交通戦略について

1-1 計画策定の背景と目的

弥富市（以下「本市」という。）の中心市街地であるＪＲ・名鉄弥富駅や近鉄弥富駅周辺は、東西に横断する3本の鉄道によって市街地が南北に分断されており、駅周辺や踏切周辺で歩行者、自転車及び自動車が錯綜する状況となっています。また、交通結節点としての施設整備の遅れにより、地域公共交通のひとつである弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）も効率の良いルートで運行ができていない状況となっています。

これらの交通課題に対応し、交通結節点である弥富駅を中心とした利便性の高い、安全・安心して利用できるにぎわいのある空間を構築するため、ＪＲ・名鉄弥富駅の自由通路及び橋上駅舎の整備や駅前広場、自転車駐車場などの交通結節点の強化を図る必要があります。また、地域拠点との連携を強化するため、バスやタクシーなどの地域公共交通の維持向上や利用促進、及び道路ネットワークの整備強化を図る必要があります。

そこで、望ましい将来都市像の実現のため、まちづくりの根幹としても非常に重要な役割を担う都市交通について、体系的な方向性を示し、関係部局・機関・団体等が相互に協力し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るため「弥富市総合交通戦略」（以下「本計画」という。）を策定します。

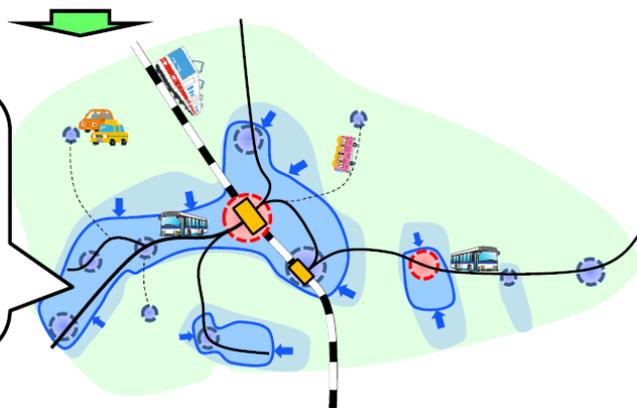
1-2 総合交通戦略とは

「総合交通戦略」とは、進展する少子・超高齢社会への対応、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課題に対応すべく、交通事業とまちづくり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しています。（都市・地域総合交通戦略要綱（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

このような都市構造を目指すためには、「居住集積エリア」に住む人々の移動手段を確保し、「都市機能が集積するエリア」へのアクセスを確保すること。

このために交通は何をすべきか？
→公共交通の利便性向上 等

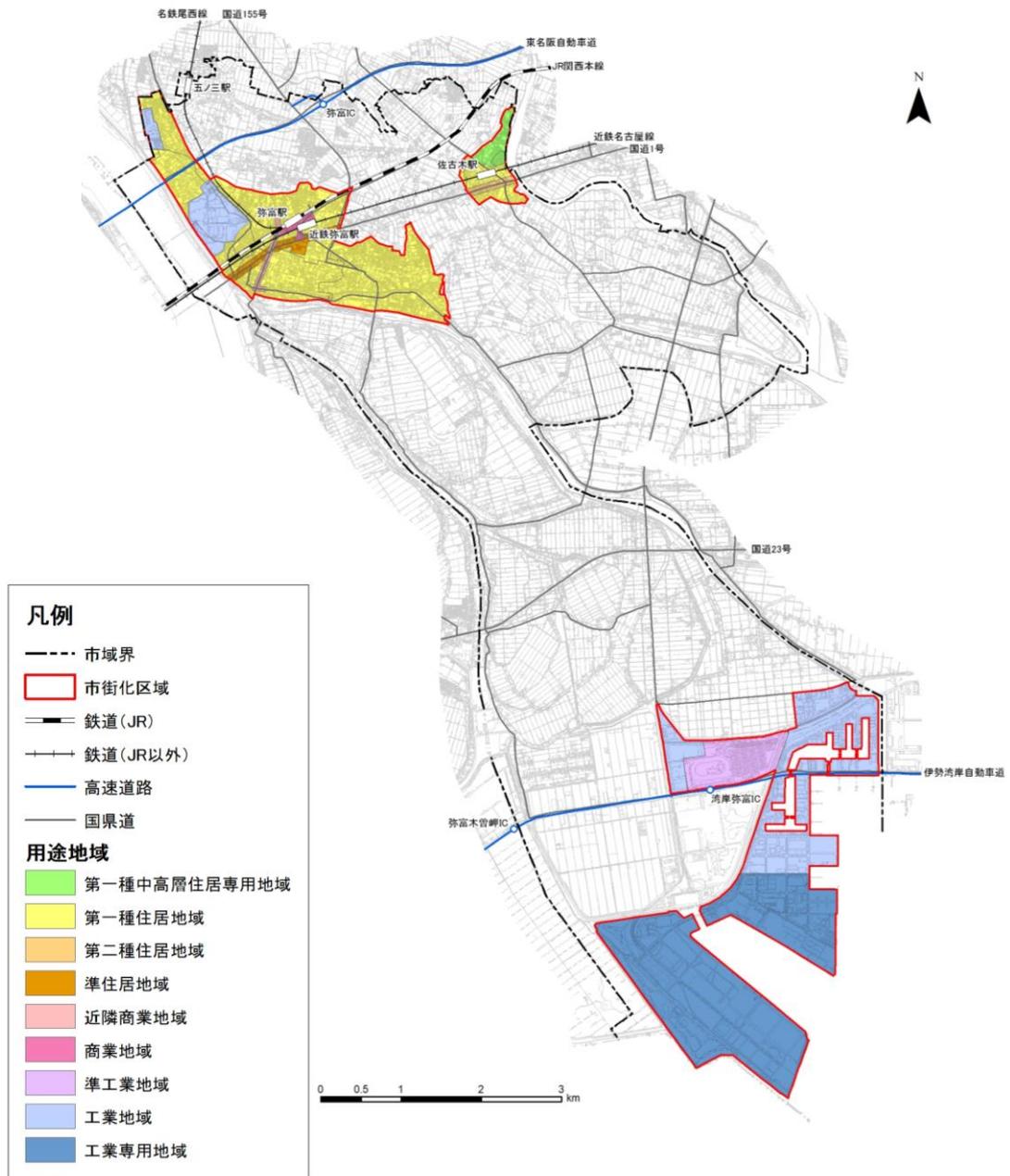


資料：都市・地域総合交通戦略要領（国土交通省）

図：総合交通戦略とは

1-3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。

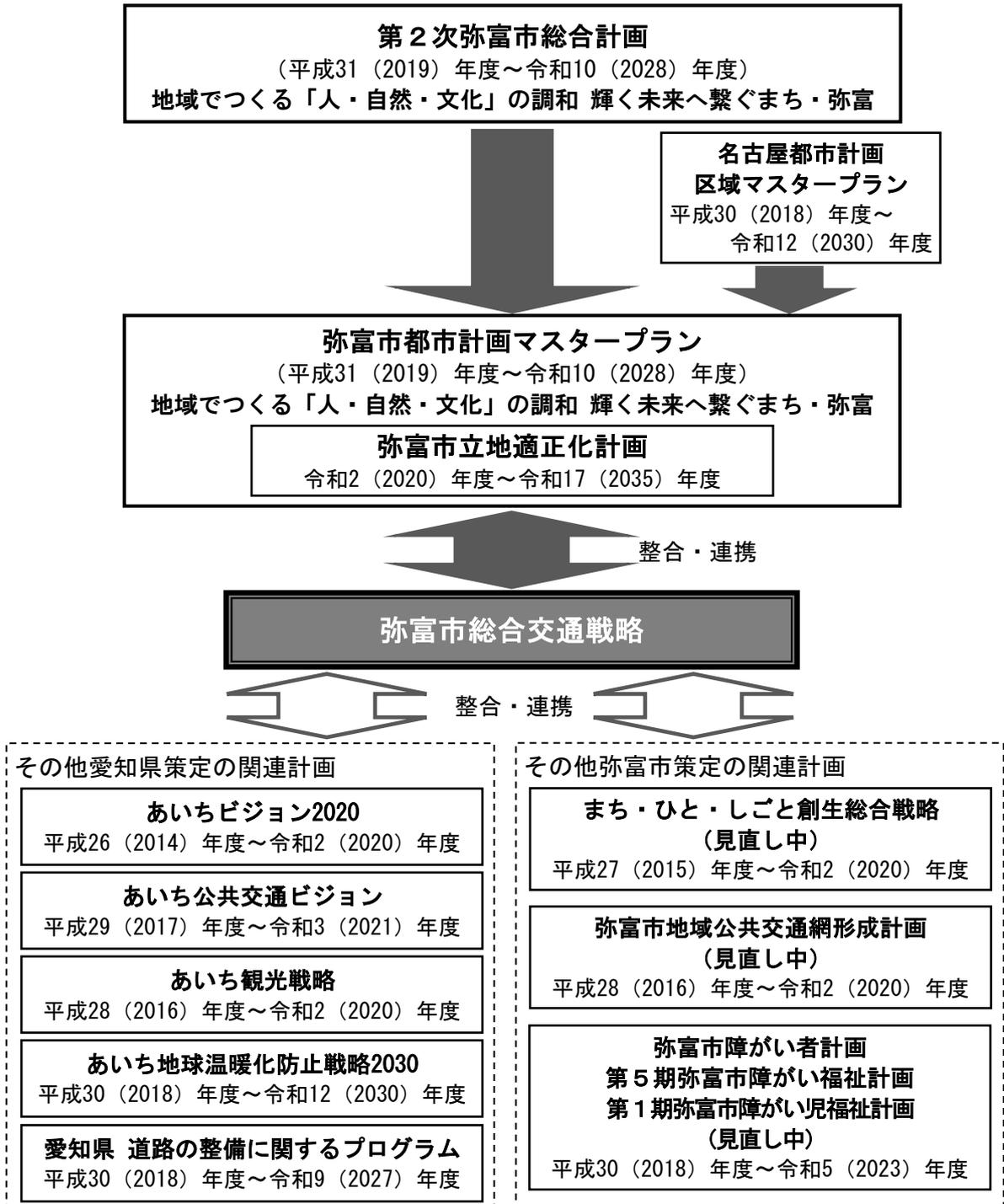


図：計画の対象区域

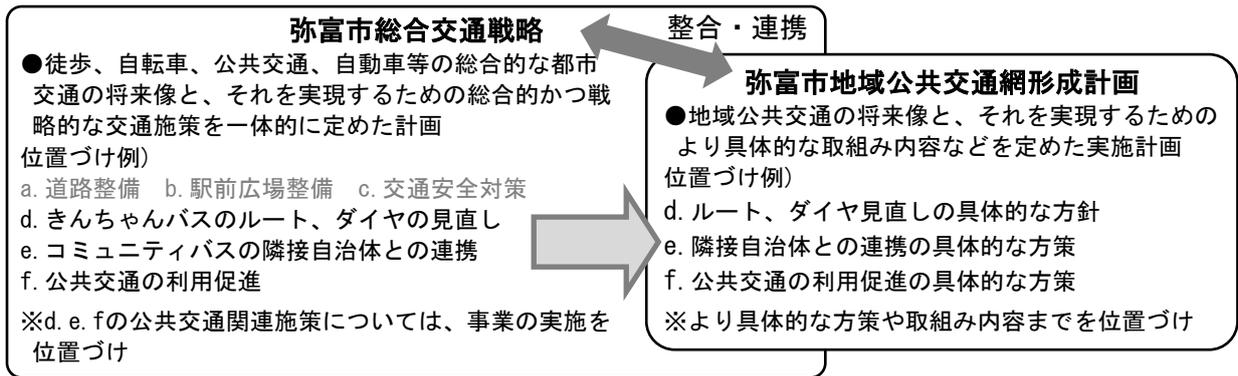
1-4 計画の位置づけ

本計画は、第2次弥富市総合計画や弥富市都市計画マスタープラン等の上位計画や、交通、まちづくり、観光、環境、福祉等の関連計画との整合・連携を図るとともに、関係機関等が計画的、効率的に施策展開を図っていくための都市交通の指針として活用します。

なお、総合交通戦略は、徒歩、自転車、公共交通、自動車等の総合的な都市交通の将来像と、それを実現するための総合的かつ戦略的な交通施策を一体的に定めた計画となります。一方で、見直しに向けた検討が進められている「弥富市地域公共交通網形成計画」（令和3年度より「弥富市地域公共交通計画」に計画名称変更）は、弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）をはじめとした地域公共交通の将来像と、それを実現するためのより具体的な取組み内容などを定めた実施計画となり、相互に整合・連携を図ります。



図：計画の位置づけ



図：弥富市総合交通戦略と弥富市地域公共交通網形成計画との関係性イメージ

1-5 計画の期間

本計画は、第2次弥富市総合計画及び弥富市都市計画マスタープランが見据える令和10（2028）年度の都市の将来像を見据えた都市交通の方針を示した上で、都市の将来像を実現するために令和10（2028）年度までの短・中期的に着手すべき施策や進捗管理等について定めます。

また、令和3（2021）年度から第2次弥富市総合計画の前期基本計画の目標年である令和5（2023）年度までの3年間を短期とし、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間を中期として実施プログラムを定めますが、参考として令和11（2029）年度以降の長期的に取り組むべき施策も位置づけます。なお、施策の進捗状況等を踏まえ、必要に応じて計画の中間見直しを行います。

表：計画の期間

令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度以降 (2029年度以降)
短期（3年）			中期（5年）					長期
								総合計画 都市マス 目標年

1-6 計画の構成

本計画では、都市の将来像を見据えた都市交通の将来像を実現するために、設定した方針に基づき実施する施策や進捗管理等について定めます。

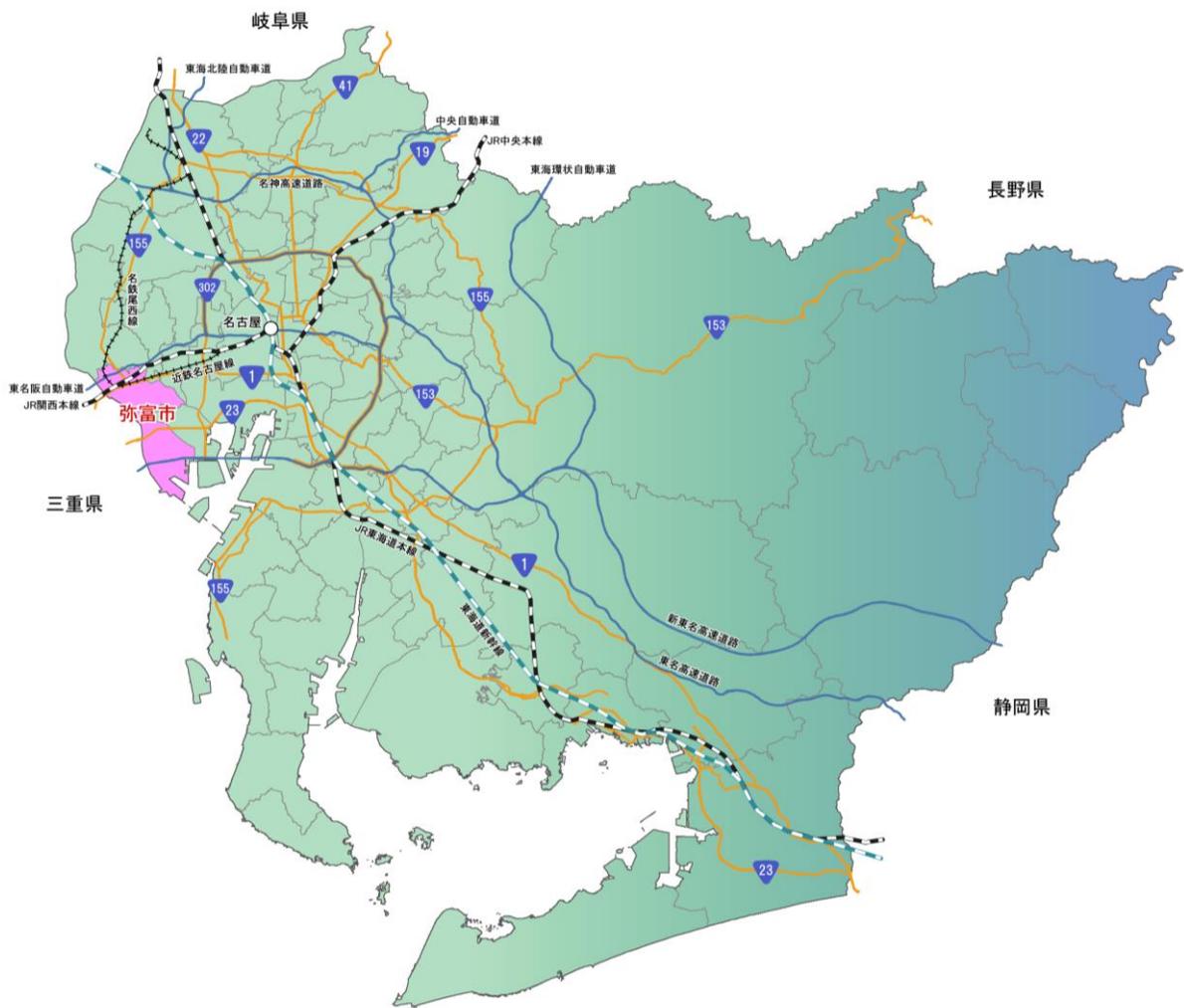
表：計画の構成

1 弥富市総合交通戦略について
2 弥富市の現状
3 市民意向の状況
4 上位関連計画
5 現状と都市交通の課題
6 弥富市が目指す都市交通の将来像
7 戦略目標と施策実施方針
8 アクションプログラム
9 評価指標
10 事業評価・推進体制

2 弥富市の現状

2-1 概況

- ・ 本市は愛知県の西部に位置し、東西約9km、南北約15kmの広がりを持ち48.28 k m²の面積を有しています。
- ・ 本市の干拓は主に江戸時代に始まり、明治初期には弥富町の前ヶ須宿から十四山を経て名古屋の熱田に至る新東海道が開設され、その後名古屋と関西方面を結ぶ関西鉄道（現JR関西本線）が開通、昭和初期には関西急行電鉄（現近鉄名古屋線）や国道1号が開通しました。
- ・ 昭和40年代には、名古屋市との行き来に便利な地域として、鉄道駅周辺を中心としてベッドタウンのように住宅開発が進み、人口が大きく伸びました。
- ・ 本市の北部、南東部の区域には水田地帯が豊かに広がっており、都市部から農村部、海岸部までを持つ豊かな地域を形成しています。



図：本市の位置

2-2 人口

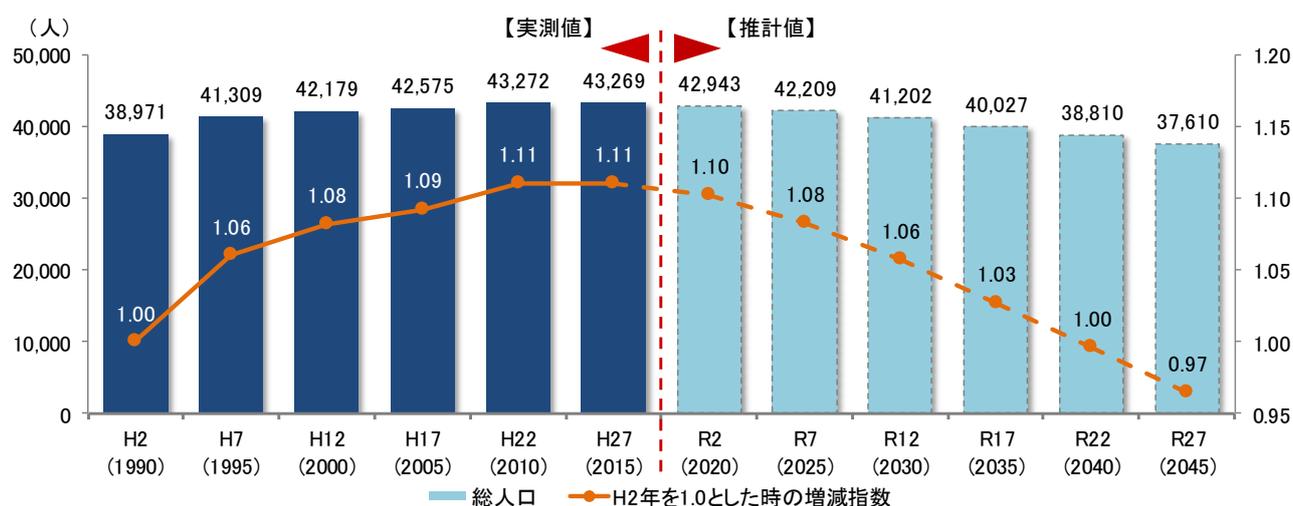
(1) 人口

- ・ 本市の人口は平成27（2015）年に42,845人であり、平成22（2010）年をピークに減少傾向が続くことが見込まれます。
- ・ 令和22（2040）年の総計人口は38,810人で平成2（1990）年と近似値となり、令和27（2045）年で37,610人と平成2（1990）年を下回ると予測されています。
- ・ 将来も市北部に人口が集中しています。

表：人口推移

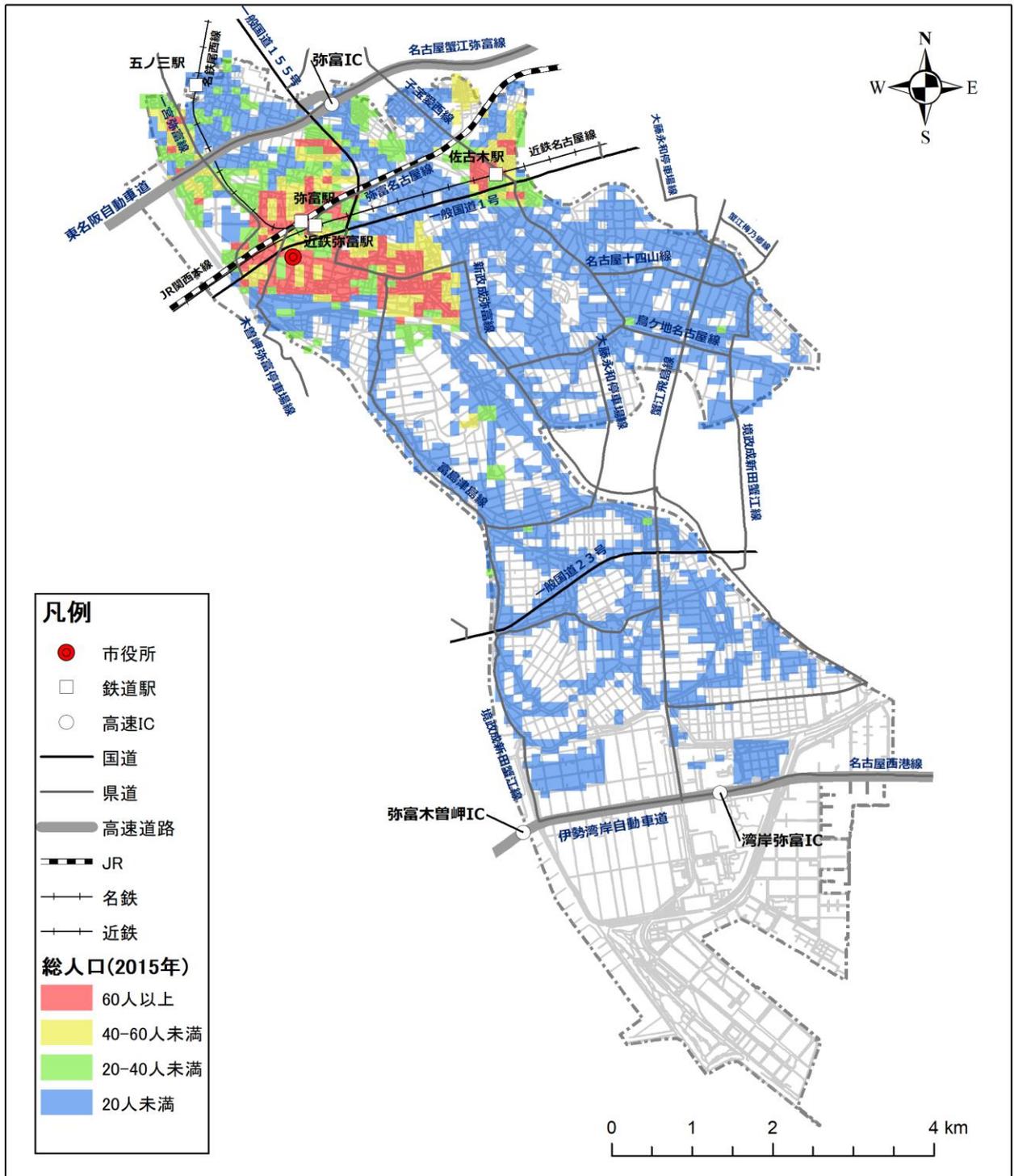
		実績値						推計値					
		H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R22	R27
		(1990)	(1995)	(2000)	(2005)	(2010)	(2015)	(2020)	(2025)	(2030)	(2035)	(2040)	(2045)
総人口	人口(人)	38,971	41,309	42,179	42,575	43,272	42,845	42,943	42,209	41,202	40,027	38,810	37,610
	増減指数	1.00	1.06	1.08	1.09	1.11	1.10	1.10	1.08	1.06	1.03	1.00	0.97
年少人口 (0～14歳)	人口(人)	7,199	6,702	6,521	6,569	6,400	5,894	5,448	5,023	4,737	4,486	4,332	4,164
	増減指数	1.00	0.93	0.91	0.91	0.89	0.82	0.76	0.70	0.66	0.62	0.60	0.58
	構成比	18.5%	16.2%	15.5%	15.4%	14.9%	13.8%	12.7%	11.9%	11.5%	11.2%	11.2%	11.1%
生産年齢 人口 (15～64歳)	人口(人)	27,810	29,662	29,605	28,538	27,479	26,249	26,084	25,706	24,905	23,696	21,865	20,661
	増減指数	1.00	1.07	1.06	1.03	0.99	0.94	0.94	0.92	0.90	0.85	0.79	0.74
	構成比	71.4%	71.8%	70.2%	67.1%	63.9%	61.3%	60.7%	60.9%	60.4%	59.2%	56.3%	54.9%
老年人口 (65歳以上)	人口(人)	3,958	4,945	6,047	7,453	9,157	10,702	11,411	11,480	11,560	11,845	12,613	12,785
	増減指数	1.00	1.25	1.53	1.88	2.31	2.70	2.88	2.90	2.92	2.99	3.19	3.23
	構成比	10.1%	12.0%	14.3%	17.5%	21.2%	24.9%	26.6%	27.2%	28.1%	29.6%	32.5%	34.0%

※増減指数はH2を基準（1.00）とした場合の指数

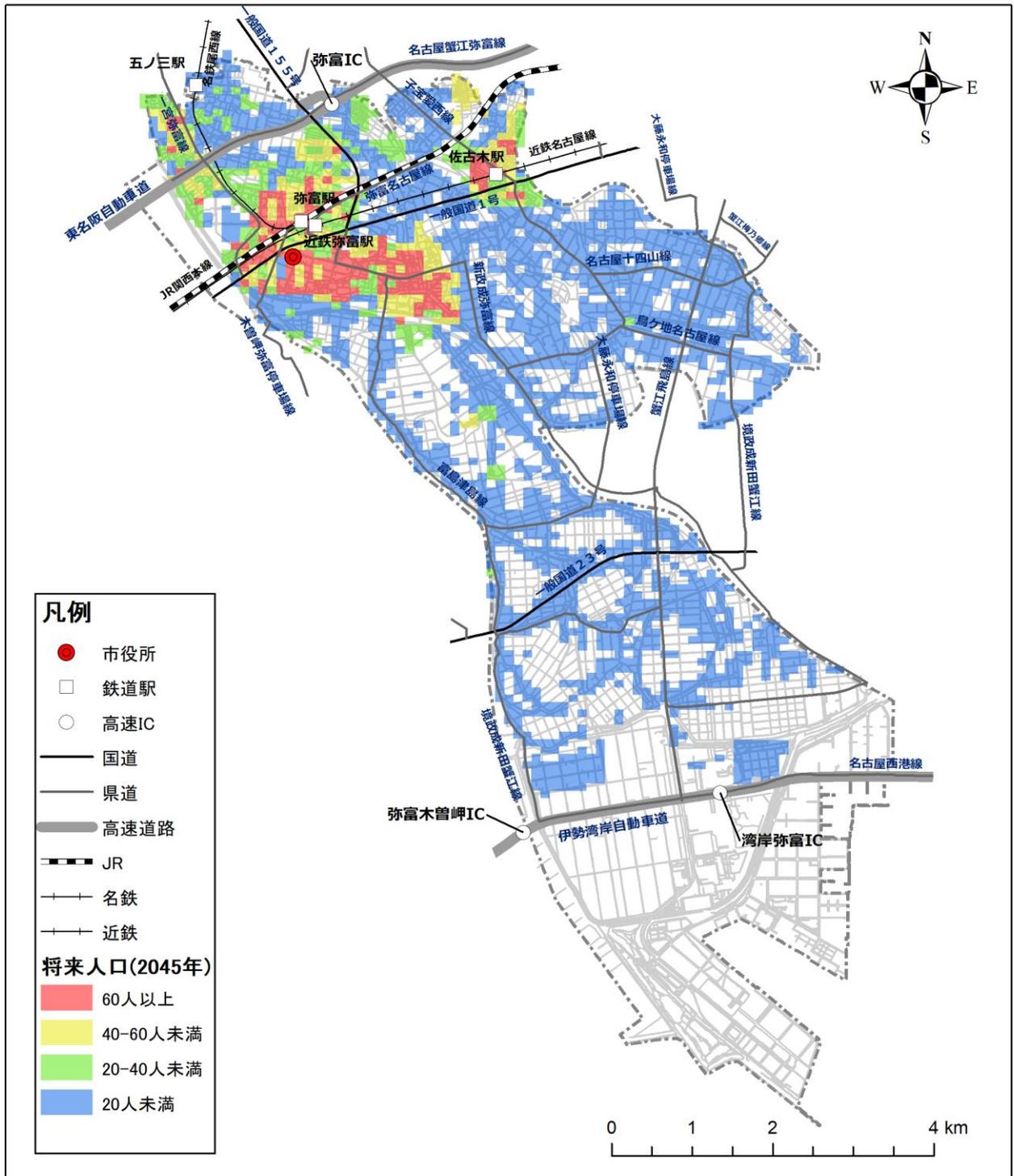


資料：国勢調査、人口問題研究所 H30 推計

図：人口推移



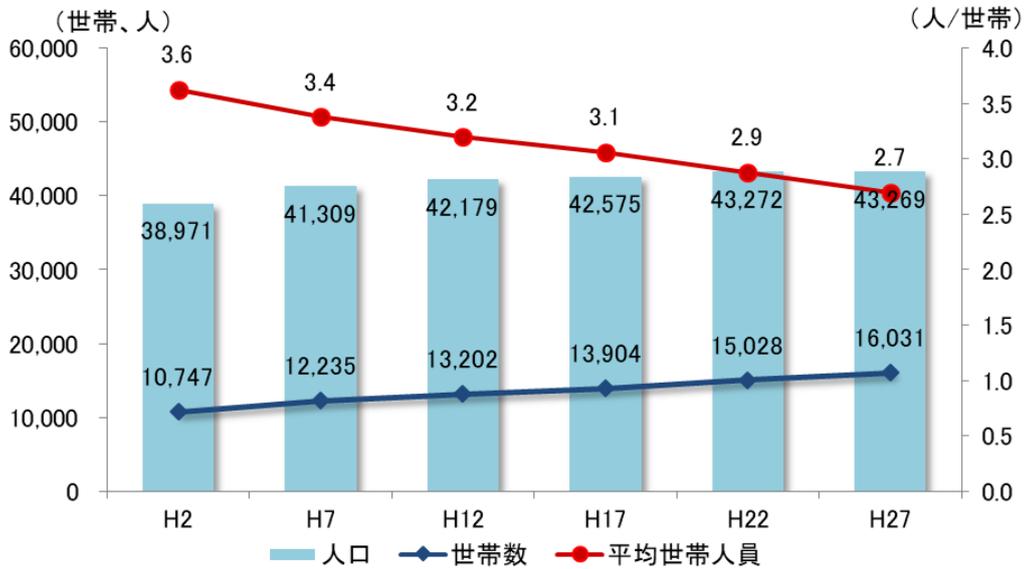
資料：国土数値情報、政府統計の総合窓口（統計 GIS）
 図：人口の分布状況（2015年）



資料：国土数値情報、政府統計の総合窓口（統計 GIS）
 図：将来人口の分布状況（2045年）

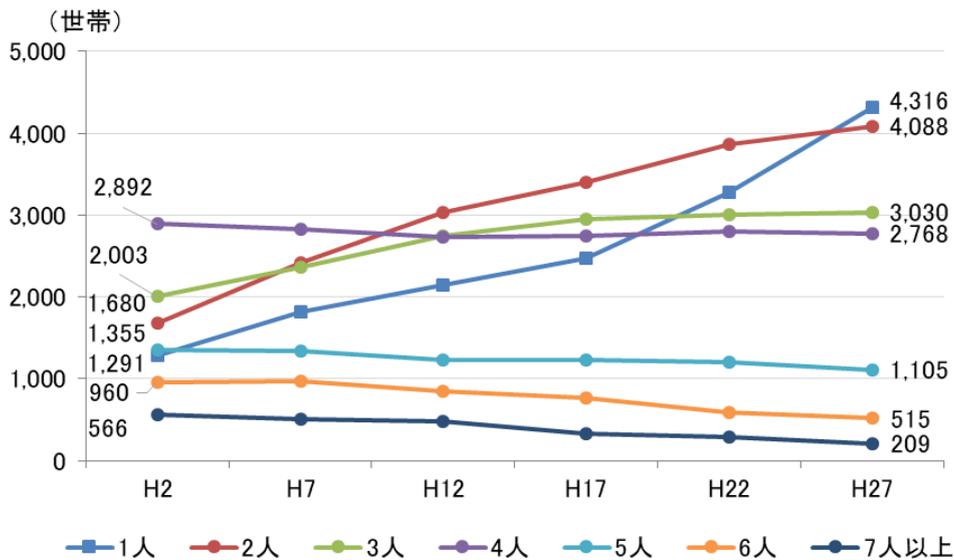
(2) 世帯数・世帯人員

- ・ 世帯数は増加していますが、平均世帯人員は減少しています。
- ・ 世帯構成人員別世帯数（一般世帯）は、平成2年では4人世帯が2,892世帯と最も多かったのですが、平成27年には1人世帯が4,316世帯と最も多くなり、次いで2人世帯が4,088世帯となっています。



資料：国勢調査

図：人口・世帯数・平均世帯人員の推移

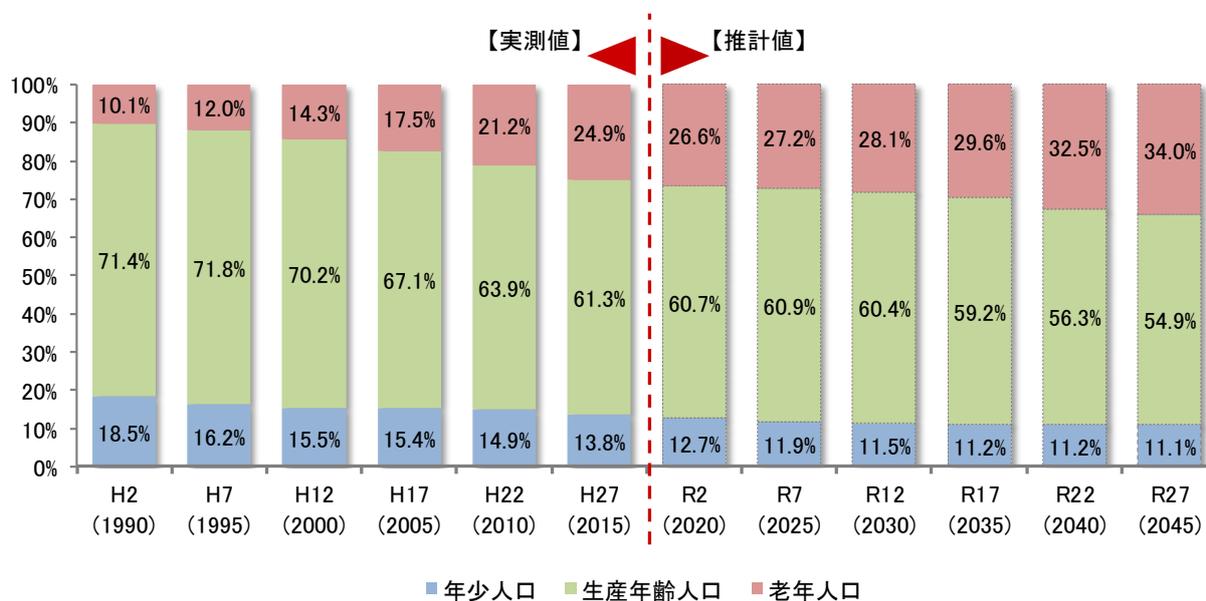


資料：国勢調査

図：世帯構成人員別世帯数の推移

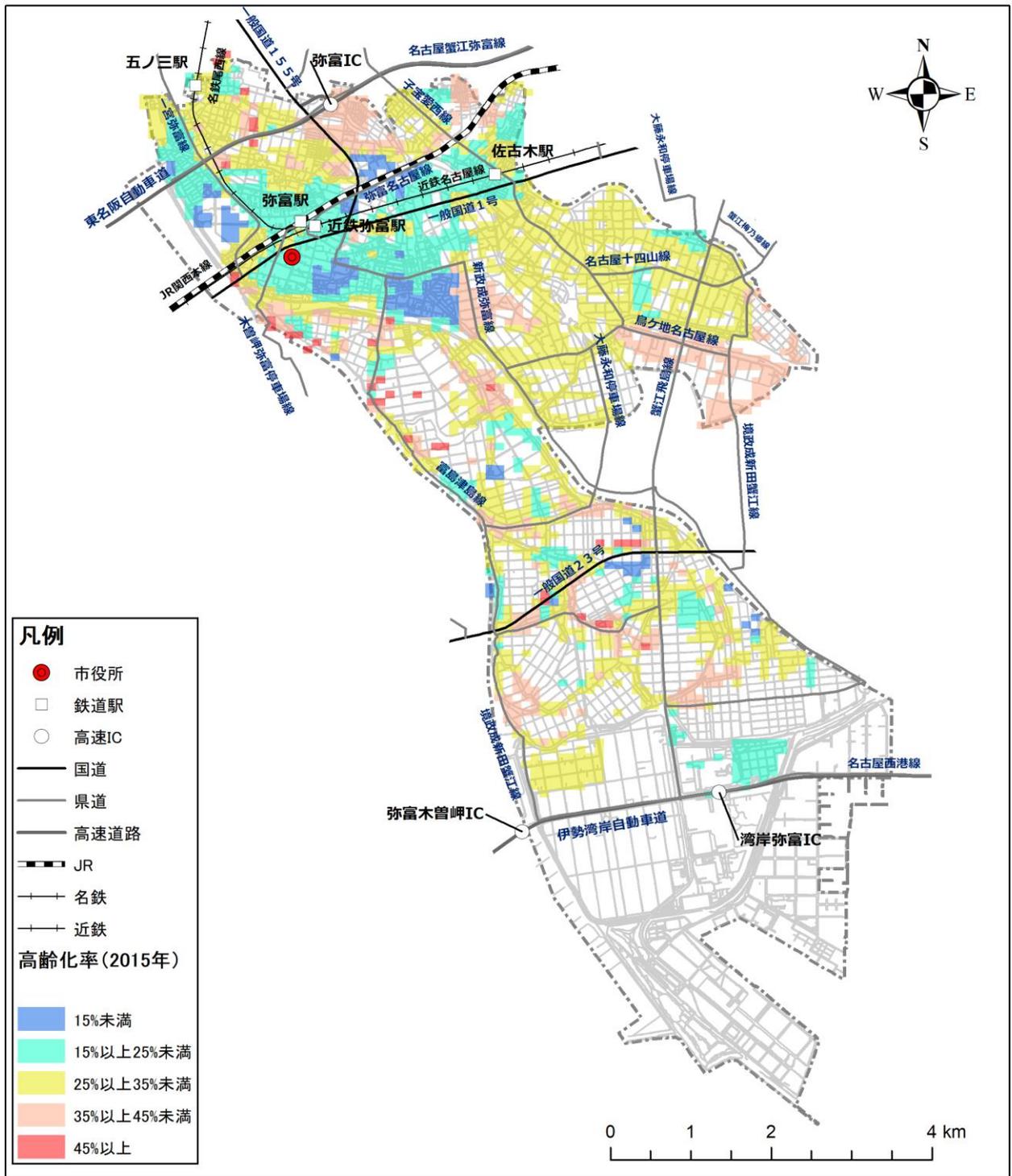
(3) 高齢化率

- 65歳以上の高齢者の人口割合（高齢化率）は、平成2（1990）年で10.1%、人口がピークの平成22（2010）年では21.2%と増加傾向にあり、令和27（2045）年では34.0%まで高くなると予測されています。



資料：国勢調査、人口問題研究所H30推計

図：年齢3区分別構成比の推移

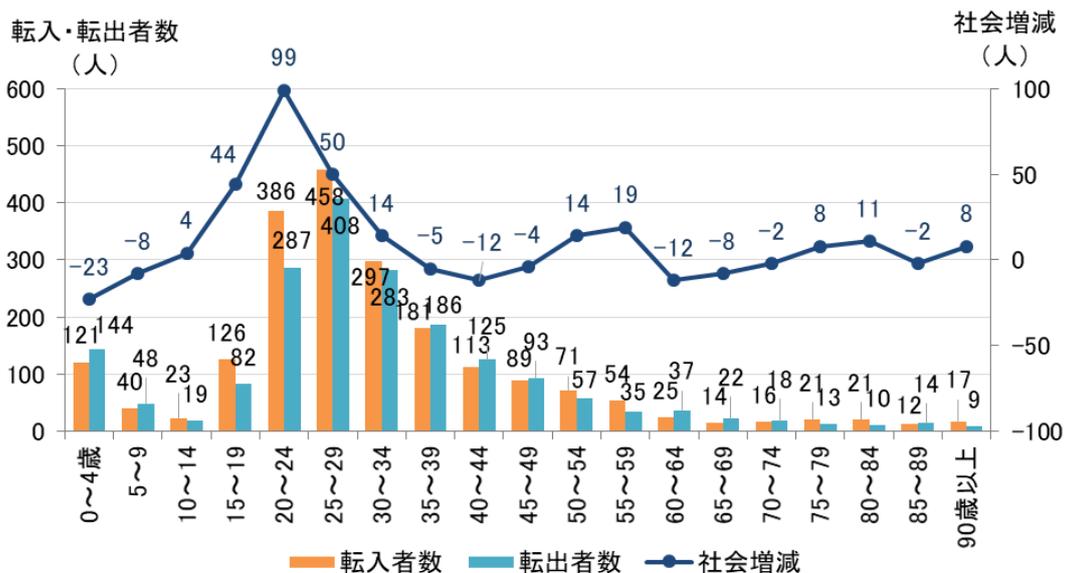


資料：国勢調査

図：高齢化率 (2015年)

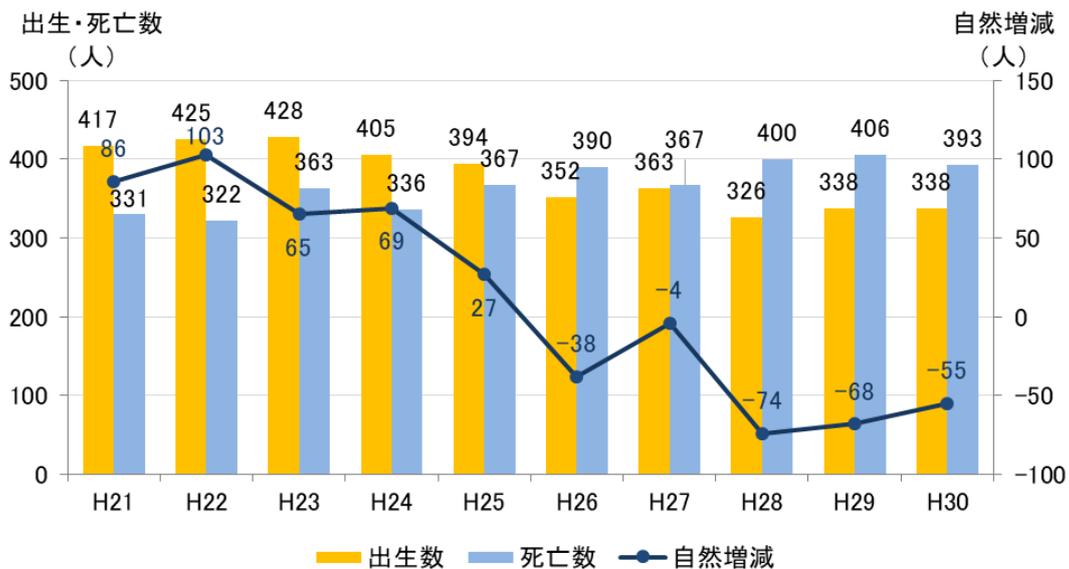
(4) 人口動態

- ・ 年齢区分25～29歳が転入・転出とも最も多くなっており、転入458人、転出408人と転入者が上回り、社会増減は50人の増加となっています。
- ・ 出生数と死亡数は平成25年までは出生数の方が多く、平成26年以降は死亡数が上回っており、平成28年では減少幅が過去10年で最多となっています。
- ・ 夜間人口と昼間人口の差が減少傾向にあります。



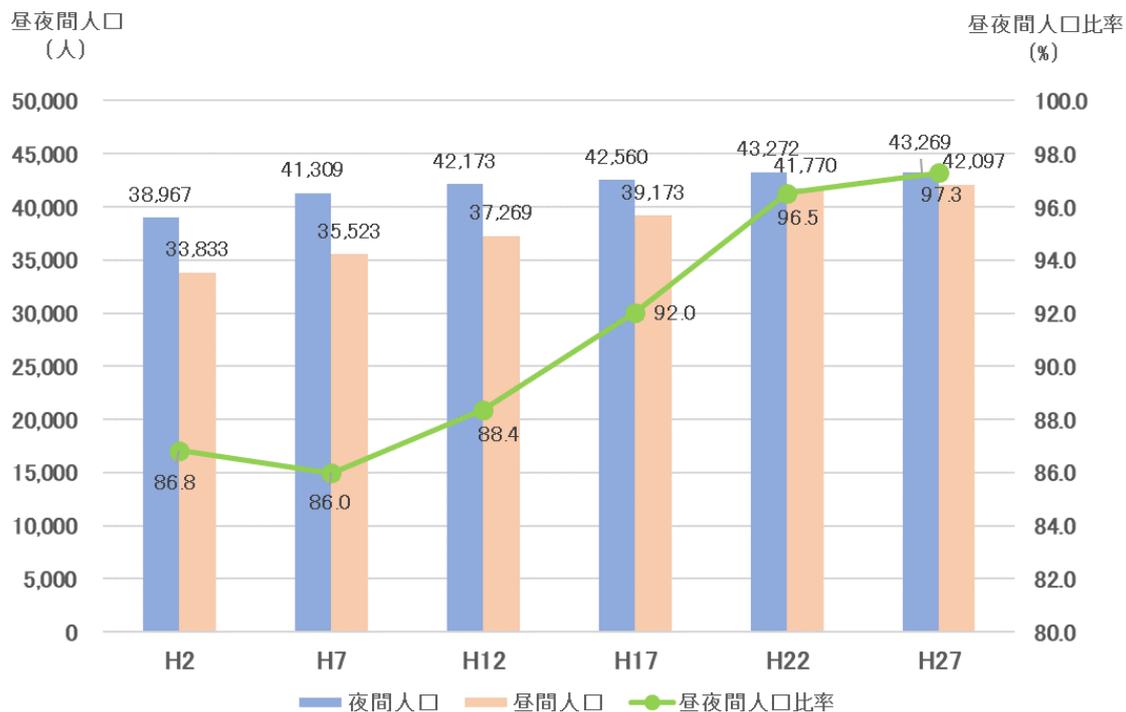
資料：住民基本台帳人口移動報告書（2019年）

図：年齢別転入者数・転出者数と社会増減（H29）



資料：人口動態総覧

図：出生数・死亡数の推移

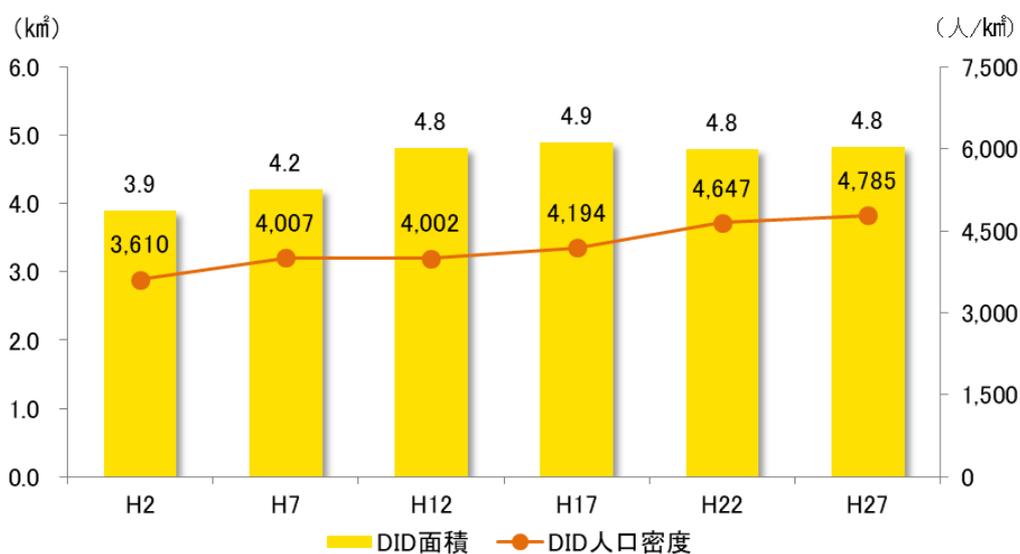


資料：愛知県統計年鑑

図：昼夜間人口の推移

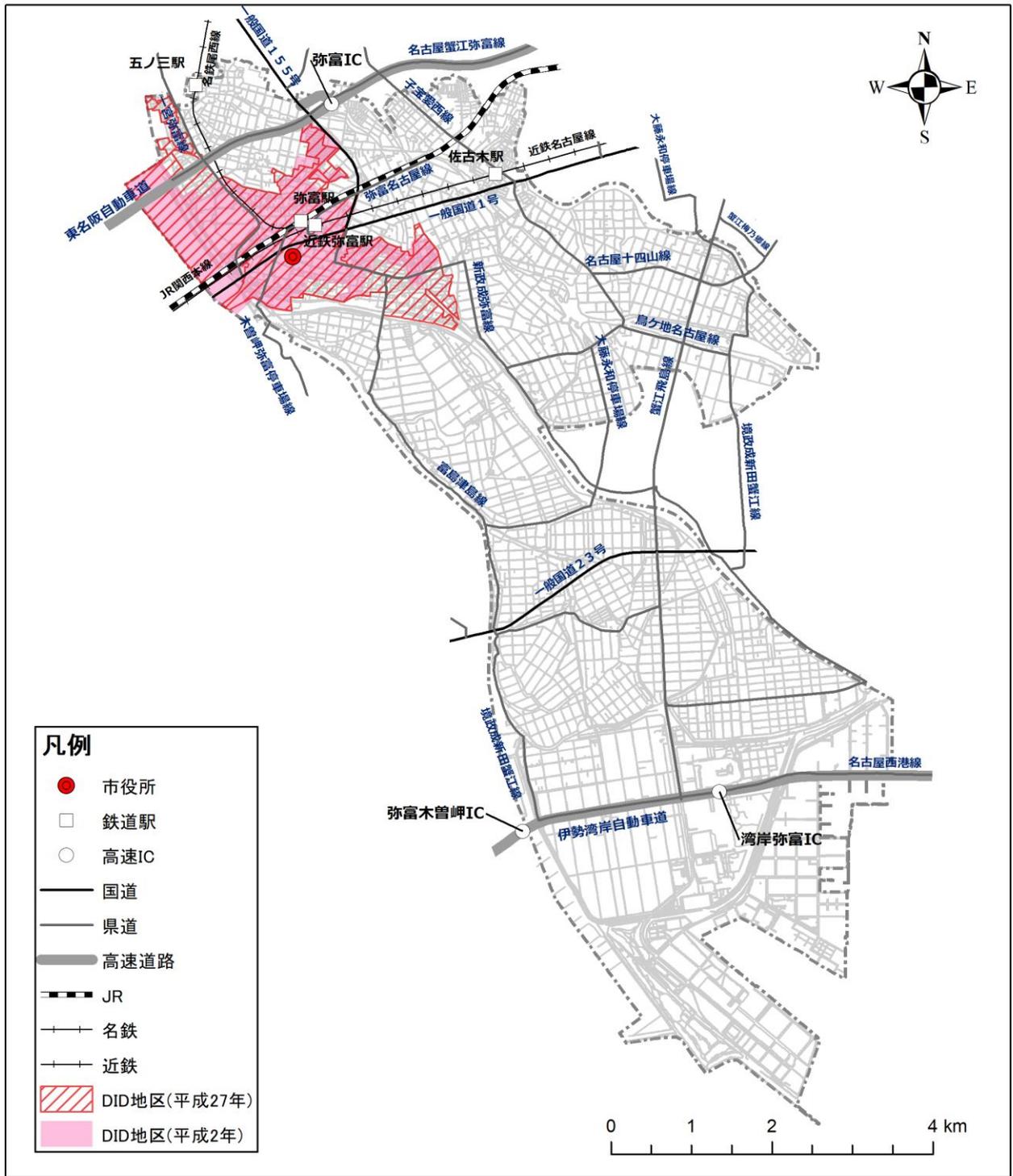
(5) 人口集中地区

- 本市のDID面積は増加傾向にあり、平成2年の3.9 k m²から平成27年には4.8 k m²にまで拡大しています。



資料：国勢調査

図：DIDの推移



資料：弥富市都市計画マスタープラン（2019年3月）
 資料：国土数値情報、国勢調査

図：DID地区の範囲

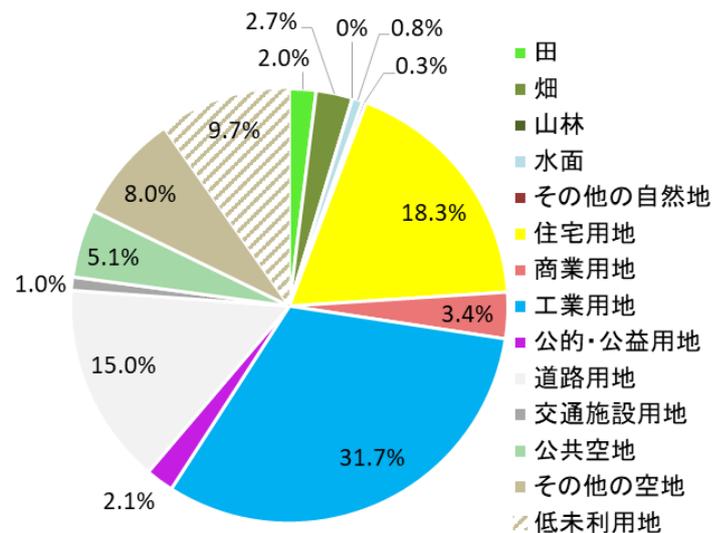
2-3 土地利用

(1) 土地利用

- ・ 土地利用状況を見ると、自然的土地利用は農地が4.7%（田2.0%、畑2.7%）で、水面は0.8%となっています。都市的土地利用では宅地が53.4%（住宅用地18.3%、商業用地3.4%、工業用地31.7%）、道路用地が15.0%となっています。
- ・ 海拔0メートル地帯が多く広がっており、風水害・地震災害では、主に木曾川・日光川による浸水被害が想定されています。

表：土地利用内訳

土地利用		面積 (ha)	構成比
自然的 土地利用	農地	田	19.9 2.0%
		畑	27.3 2.7%
		小計	47.3 4.7%
	山林	0 0%	
	水面	7.9 0.8%	
	その他の自然地	2.8 0.3%	
	小計	10.7 1.1%	
都市的 土地利用	宅地	住宅用地	184.8 18.3%
		商業用地	34.9 3.4%
		工業用地	320.5 31.7%
		小計	540.2 53.4%
	公的・公益用地	21.2 2.1%	
	道路用地	151.7 15.0%	
	交通施設用地	10.1 1.0%	
	公共空地	51.6 5.1%	
	その他の空地	81.5 8.0%	
	低未利用地	98.3 9.7%	
	小計	414.4 40.9%	
合計	1012.4 100.0%		

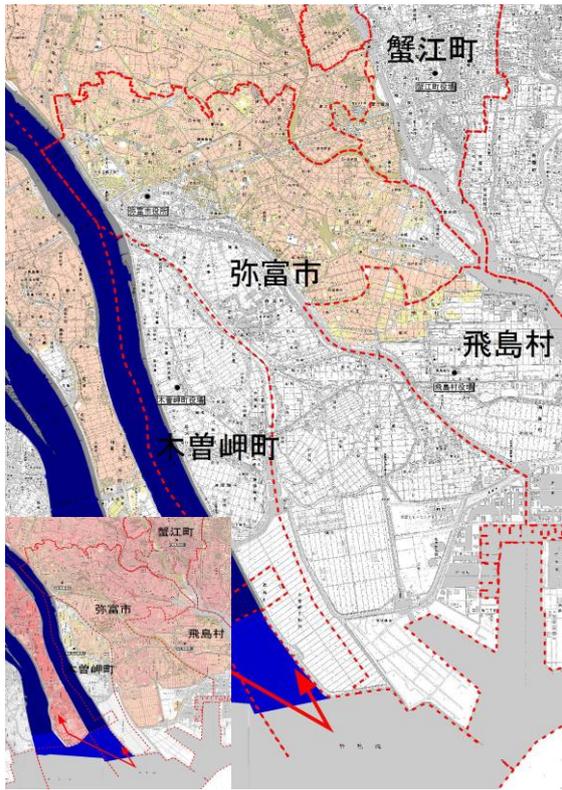


資料：平成30年度 都市計画基礎調査
図：土地利用内訳

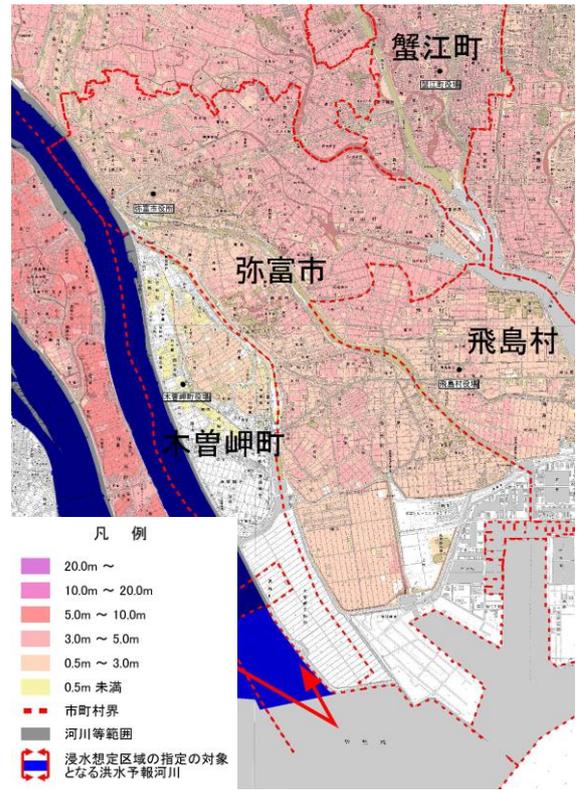


資料：平成30年度 都市計画基礎調査

図：土地利用状況図

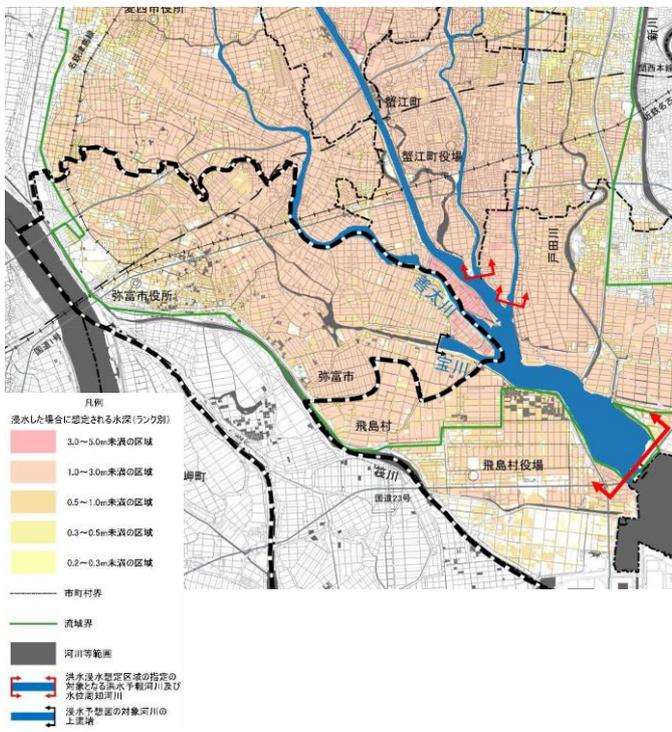


図：浸水想定区域図（木曾川・計画規模）



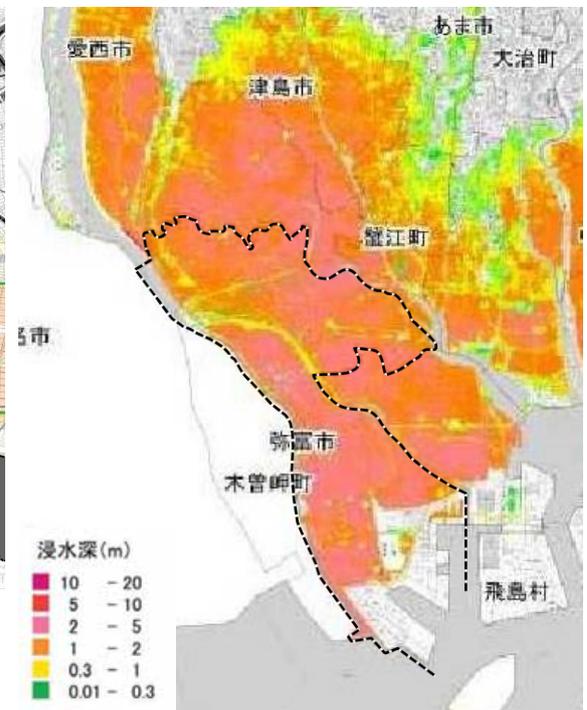
図：浸水想定区域図（木曾川・最大規模）

資料：木曾川上流河川事務所



図：浸水想定区域図（日光川）

資料：愛知県



図：津波最大浸水深分布（津波ケース①）

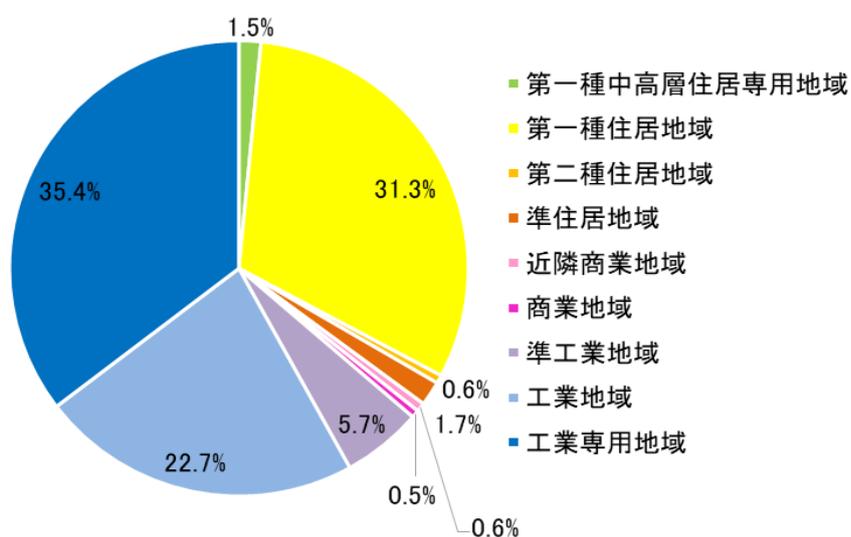
資料：平成23年度～25年度 愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査報告書

(2) 用途地域

- ・ 用途地域は、全13種ある用途地域のうち、本市では9種の用途地域が指定されています。
- ・ 用途地域のうち約4割が住居系の用途に指定されており、約6割が工業系の用途に指定されています。

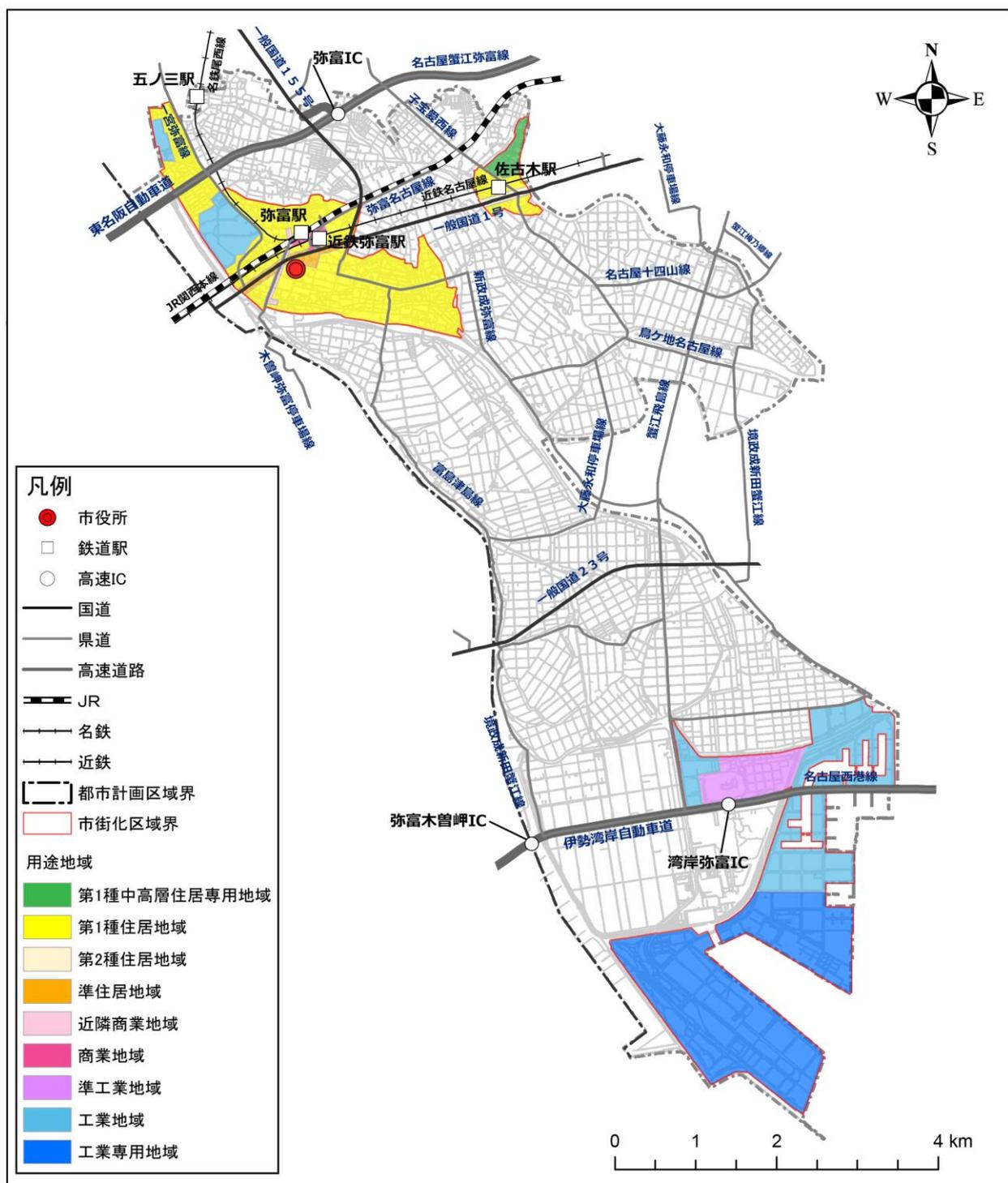
表：用途地域内訳

用途地域	面積 (ha)	構成比
第一種低層住居専用地域	0	0%
第二種低層住居専用地域	0	0%
第一種中高層住居専用地域	17.0	1.5%
第二種中高層住居専用地域	0	0%
第一種住居地域	343.9	31.3%
第二種住居地域	6.4	0.6%
準住居地域	19.1	1.7%
田園住居地域	0	0%
近隣商業地域	7.0	0.6%
商業地域	6.0	0.5%
準工業地域	62.2	5.7%
工業地域	249.3	22.7%
工業専用地域	389.0	35.4%
合 計	1,099.9	100.0%



資料：弥富市資料

図：用途地域内訳



資料：弥富市資料

図：用途地域指定状況

2-4 施設分布

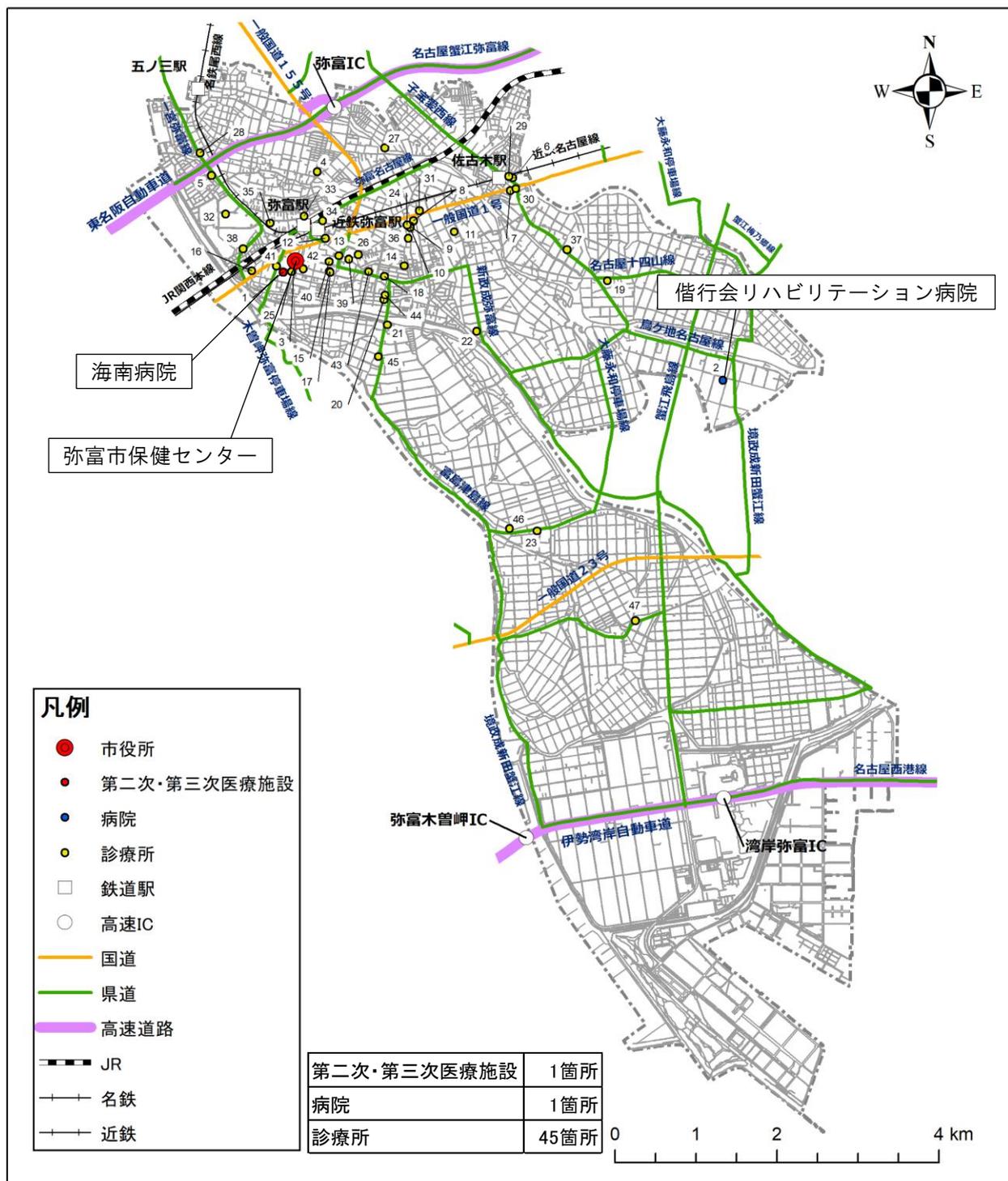
(1) 医療施設

- ・ 本市には第二次・第三次医療施設として海南病院があります。
- ・ 第一次医療施設は無く、診療所が北部を中心に集積しています。

表：施設分布状況（医療施設）

No	種別	名称	No	種別	名称
1	第二次・第三次 医療施設	海南病院	25	診療所	なごみこころのクリニック
2	病院	偕行会リハビリテーション病院	26	診療所	日比クリニック
3	診療所	弥富市保健センター	27	診療所	あおき歯科
4	診療所	小林医院	28	診療所	伊藤歯科医院
5	診療所	なかむらクリニック	29	診療所	佐古木歯科
6	診療所	海部共立クリニック	30	診療所	はっとり歯科室
7	診療所	服部整形外科皮フ科	31	診療所	十四山歯科
8	診療所	小笠原クリニック	32	診療所	エムデンタルクリニック
9	診療所	中村眼科	33	診療所	川瀬歯科医院
10	診療所	たなか整形外科・リウマチ クリニック	34	診療所	さくら歯科医院
11	診療所	高村メディカルクリニック	35	診療所	片岡歯科医院
12	診療所	こはら皮フ科	36	診療所	なおデンタルクリニック
13	診療所	篠田医院	37	診療所	コヤマ歯科医院
14	診療所	ハート内科クリニック	38	診療所	彦坂歯科医院
15	診療所	よしだクリニック	39	診療所	加藤歯科医院
16	診療所	笹医院	40	診療所	弥富デンタルクリニック
17	診療所	森眼科	41	診療所	安井歯科医院
18	診療所	桜セントラルクリニック	42	診療所	佐藤歯科医院
19	診療所	野村胃腸科	43	診療所	むらせ歯科
20	診療所	村瀬医院	44	診療所	たなか歯科クリニック
21	診療所	そぶえ整形外科	45	診療所	YCデンタルクリニック
22	診療所	すずき子どもクリニック	46	診療所	大藤歯科医院
23	診療所	杉本クリニック	47	診療所	すずき歯科
24	診療所	こもれび耳鼻科クリニック			

資料：海部医師会 町のお医者さん HP



資料：海部医師会 町のお医者さんHP
 図：施設分布状況（医療施設）

(2) 教育施設

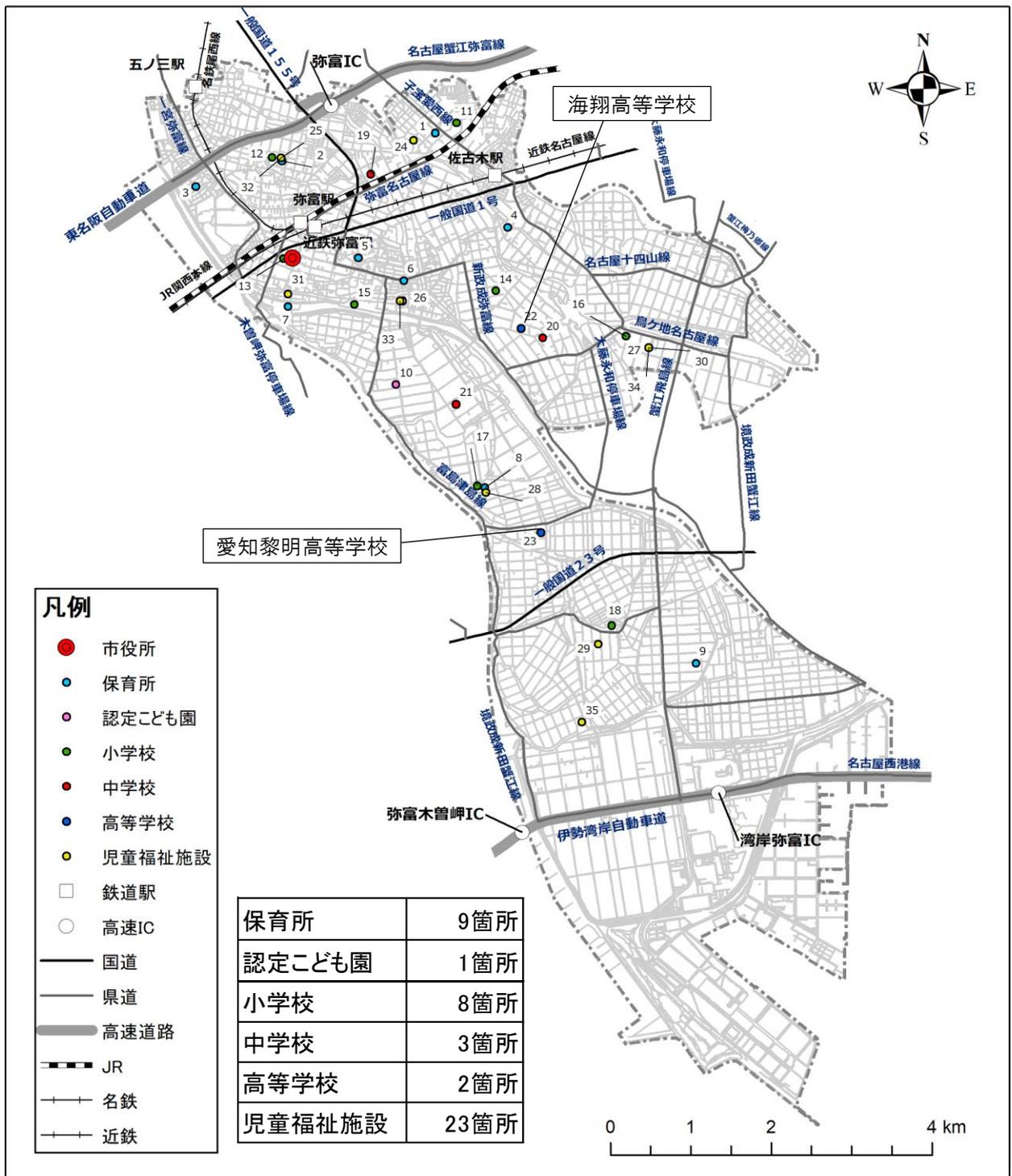
- ・ 本市には小学校8校、中学校3校あり、高等学校は海翔高等学校、愛知黎明高等学校の2校が存在します。
- ・ 保育所、認定こども園は10箇所あり、北部に多く存在しています。
- ・ 児童福祉施設として児童館、児童クラブと子育て支援センターが23箇所整備されています。

表：施設分布状況（教育施設）

No	種別	名称
1	保育所	白鳥保育所
2	保育所	弥生保育所
3	保育所	西部保育所
4	保育所	十四山保育所
5	保育所	桜保育所
6	保育所	ひので保育所
7	保育所	南部保育所
8	保育所	大藤保育所
9	保育所	栄南保育所
10	認定こども園	弥富はばたき幼稚園
11	小学校	白鳥小学校
12	小学校	弥生小学校
13	小学校	桜小学校
14	小学校	十四山西部小学校
15	小学校	日の出小学校
16	小学校	十四山東部小学校
17	小学校	大藤小学校
18	小学校	栄南小学校
19	中学校	弥富北中学校
20	中学校	十四山中学校
21	中学校	弥富中学校
22	高等学校	海翔高等学校
23	高等学校	愛知黎明高等学校

No	種別	名称
24	児童福祉施設	白鳥児童館
25	児童福祉施設	弥生児童館
26	児童福祉施設	さくら児童館
27	児童福祉施設	東部児童館
28	児童福祉施設	大藤児童館
29	児童福祉施設	栄南児童館
30	児童福祉施設	弥富市ファミリー・サポート・センター
31	児童福祉施設	キッズケアルーム「えがお」
32	児童福祉施設	弥生子育て支援センター
33	児童福祉施設	ひので子育て支援センター
34	児童福祉施設	東部子育て支援センター
35	児童福祉施設	のびのび園
36	児童福祉施設	日の出第一児童クラブ
37	児童福祉施設	日の出第二児童クラブ
38	児童福祉施設	桜第一児童クラブ
39	児童福祉施設	桜第二児童クラブ
40	児童福祉施設	弥生第一児童クラブ
41	児童福祉施設	弥生第二児童クラブ
42	児童福祉施設	大藤児童クラブ
43	児童福祉施設	白鳥児童クラブ
44	児童福祉施設	栄南児童クラブ
45	児童福祉施設	十四山東部児童クラブ
46	児童福祉施設	十四山西部児童クラブ

資料：弥富市HP



資料：弥富市HP

図：施設分布状況（教育施設）

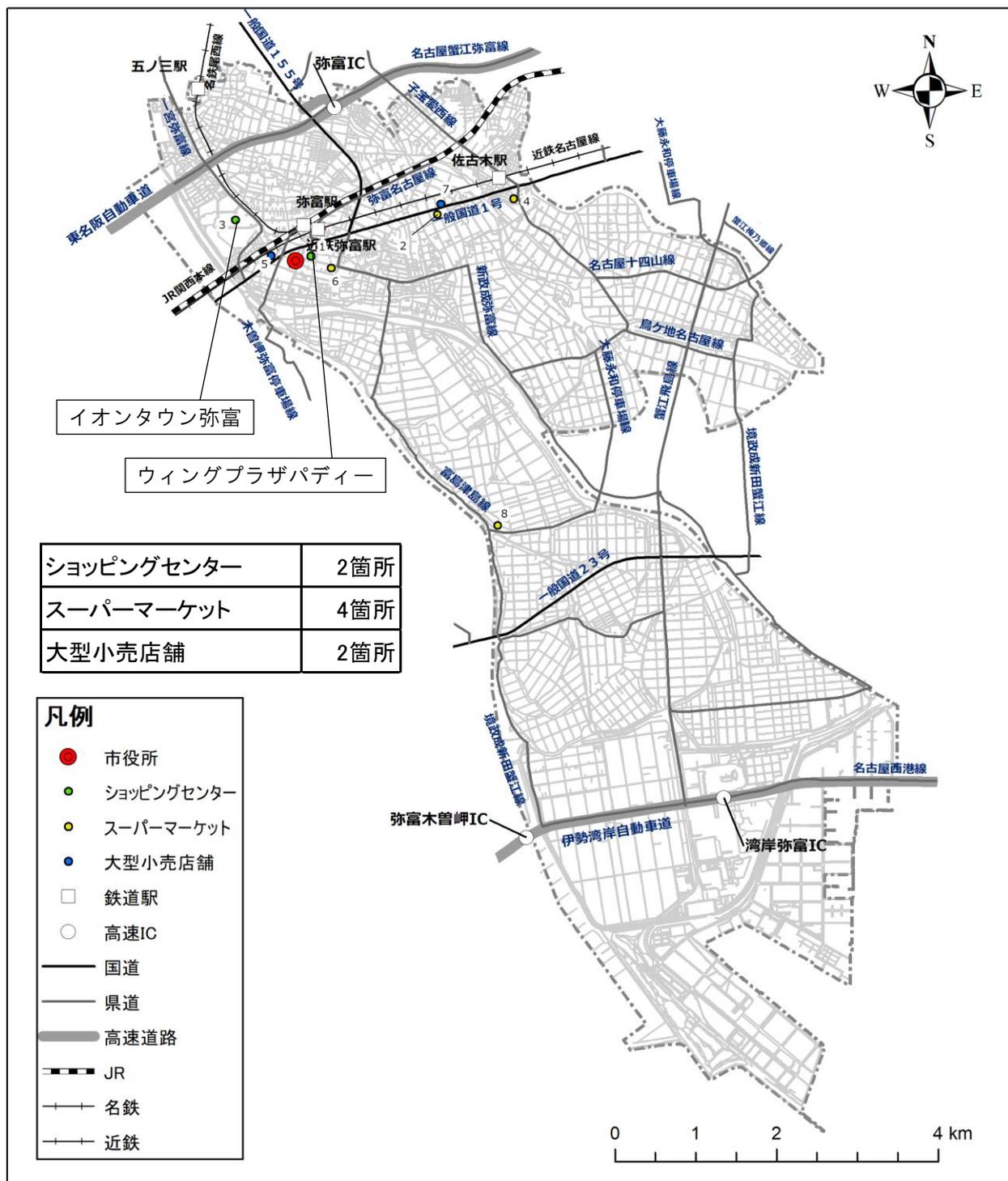
(3) 商業施設

- ・ 本市にはイオンタウン弥富、ウイングプラザパディーと2箇所の大型ショッピングセンターがあります。
- ・ スーパーマーケットは市内に4箇所、近隣市町村に2箇所あり、鉄道沿線、国道沿いに集積しています。

表：施設分布状況（商業施設）

No	種別	名称
1	ショッピングセンター	ウイングプラザパディー
2	スーパーマーケット	ピアゴ十四山店
3	ショッピングセンター	イオンタウン弥富
4	スーパーマーケット	Yストア佐古木店
5	大型小売店舗	DCMカーマ弥富店
6	スーパーマーケット	生鮮館やまひこ弥富店
7	大型小売店舗	キンブル弥富店
8	スーパーマーケット	スパーク間崎店
蟹江町	スーパーマーケット	アオキスーパー富吉店
木曾岬町	スーパーマーケット	タチヤ木曾岬店

資料：東洋経済 全国大型小売店総覧2019版



資料：東洋経済 全国大型小売店総覧2019版
 図：施設分布状況（商業施設）

(4) 福祉施設

- ・ 本市には総合福祉センター・社会福祉協議会、十四山総合福祉センター、弥富市地域包括支援センターの3箇所の福祉施設があり、障害者福祉施設は3箇所存在しています。
- ・ 介護事業所は27箇所あり、北部に多く存在しています。

表：施設分布状況（福祉施設）

No	種別	名称
1	福祉施設	総合福祉センター・社会福祉協議会
2	福祉施設	十四山総合福祉センター
3	福祉施設	弥富市地域包括支援センター(海南病院)
4	介護事業所	いちごみるく弥富・リハビリデイセンターエソラ弥富
5	介護事業所	いっぽ
6	介護事業所	デイケアセンターほほえみ
7	介護事業所	デイサービスほっとはうす
8	介護事業所	リハビリ専門デイサービスみなとも
9	介護事業所	デイサービスかねよし
10	介護事業所	居宅介護支援センターさくら
11	介護事業所	海南病院 ヘルパーステーションたすけっと・リハビリテーションきらら
12	介護事業所	はびね弥富デイサービス
13	介護事業所	デイサービスセンター長寿の里・十四山
15	介護事業所	デイサービスセンター・特別養護老人ホーム・指定居宅介護支援事業所 輪中の郷
16	介護事業所	介護老人保健施設・ケアプランセンター ペジブル弥富
17	介護事業所	グループホーム森津
18	介護事業所	弥富市南デイサービスセンター
19	介護事業所	やとみ翔裕館 介護付有料老人ホーム
20	介護事業所	グループホームどんぐりの里
21	介護事業所	グループホーム森津の里
22	介護事業所	医療法人偕行会 偕行会リハビリテーション病院
23	介護事業所	弥富市社会福祉協議会なでしこ指定居宅介護支援事業所・十四山居宅介護支援事業所
24	介護事業所	愛の家グループホーム弥富
25	介護事業所	弥富市デイサービスセンター
26	介護事業所	はる訪問看護リハビリステーション弥富
27	介護事業所	居宅介護支援事業所サライ弥富
28	介護事業所	特別養護老人ホームにじいろあすなる
29	介護事業所	グループホームあいる弥富
30	介護事業所	通所リハビリテーションさくら
31	障害者福祉施設	地域活動支援センター十四山
32	障害者福祉施設	愛厚弥富の里
33	障害者福祉施設	風の子びれっじ 海 Sea

資料：厚生労働省 介護サービス情報公開システム



資料：厚生労働省 介護サービス情報公開システム
 図：施設分布状況（福祉施設）

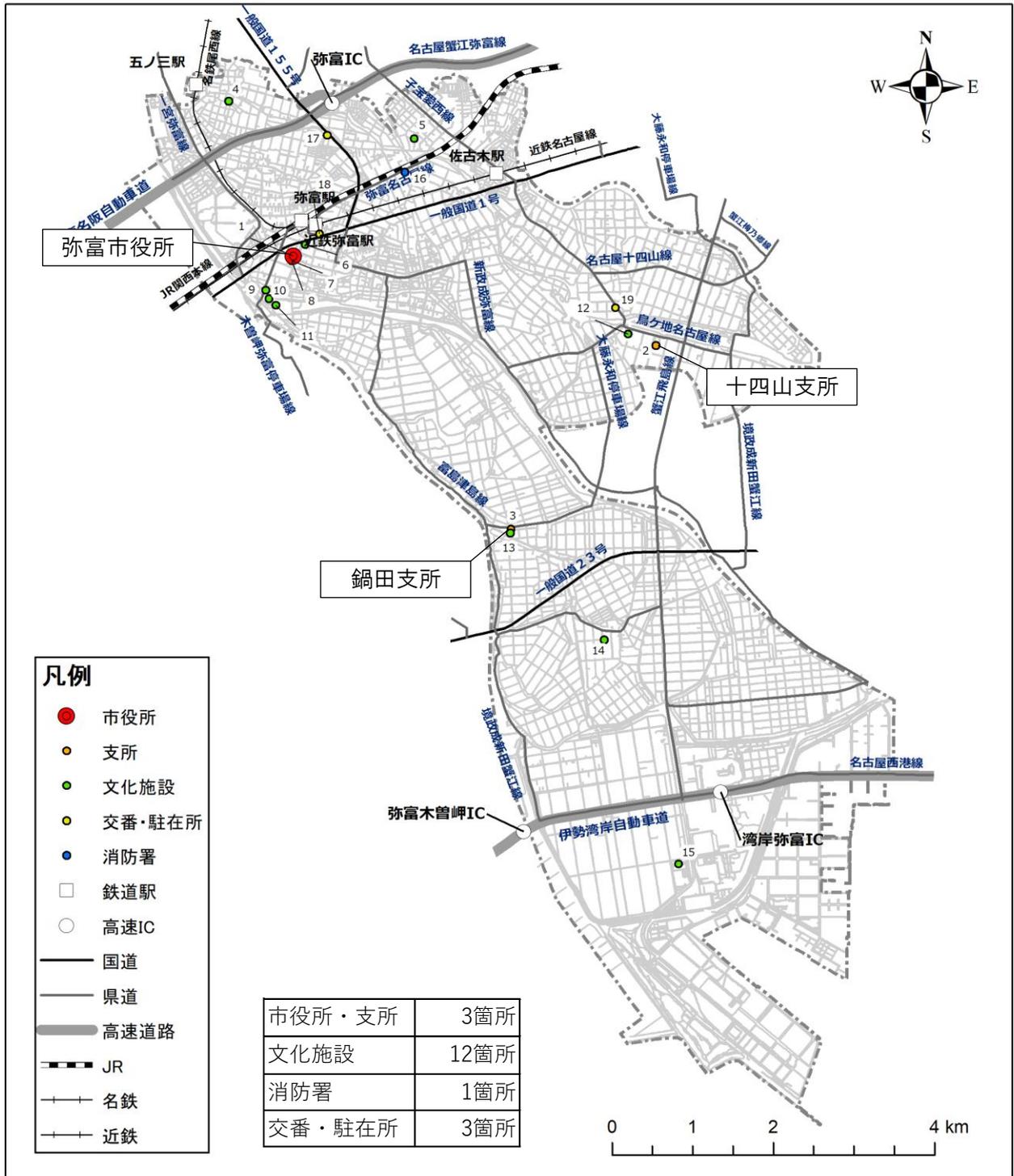
(5) 行政施設

- ・ 役所は市役所と支所2箇所の計3箇所設置されています。
- ・ 交番・駐在所は北部を中心に3箇所、消防署は1箇所設置されています。

表：施設分布状況（行政施設）

No	種別	名称
1	市役所・支所	弥富市役所
2	市役所・支所	十四山支所
3	市役所・支所	鍋田支所
4	文化施設	農村多目的センター
5	文化施設	白鳥コミュニティセンター
6	文化施設	産業会館
7	文化施設	市民ホール
8	文化施設	図書館
9	文化施設	歴史民俗資料館
10	文化施設	中央公民館
11	文化施設	さくら会館
12	文化施設	十四山公民館
13	文化施設	農村環境改善センター
14	文化施設	南部コミュニティセンター
15	文化施設	いこいの里
16	消防署	海部南部消防署北分署
17	交番・駐在所	蟹江警察署弥富北交番
18	交番・駐在所	蟹江警察署弥富幹部交番
19	交番・駐在所	蟹江警察署子宝駐在所

資料：弥富市HP、弥富市行政区域地図



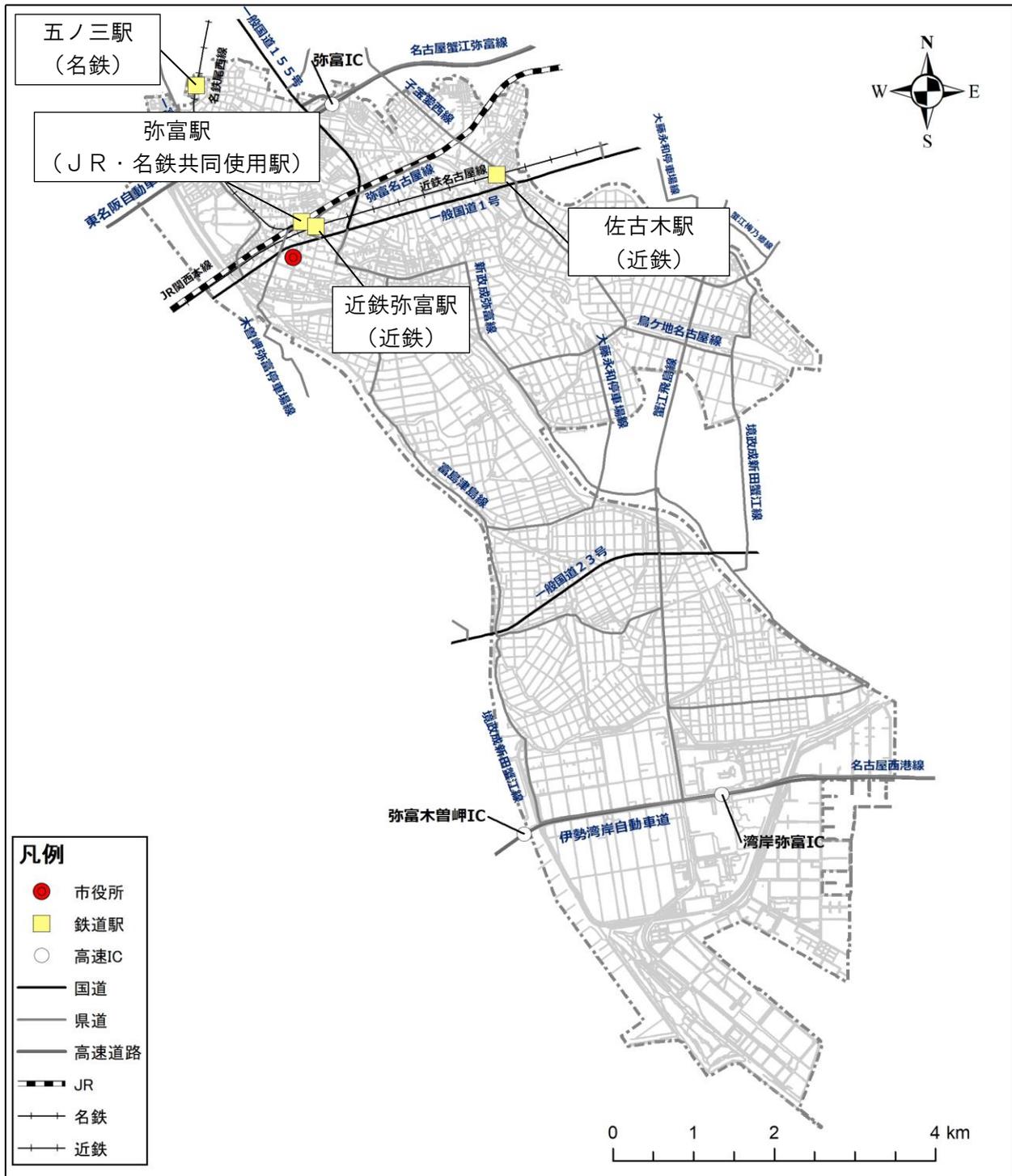
資料：弥富市HP、弥富市行政区域地図
 図：施設分布状況（行政施設）

2-5 公共交通

(1) 鉄道

1) ネットワーク

- ・ 市北部にのみ鉄道が位置し、鉄道事業者はJR、名鉄、近鉄の3事業者が存在します。
- ・ 市内に位置する駅は各鉄道事業者を合計して5駅存在します。
- ・ 弥富駅はJRと名鉄の共同使用駅となっています。
- ・ 名鉄尾西線は弥富駅を起点に始発駅となっています。



図：鉄道路線図

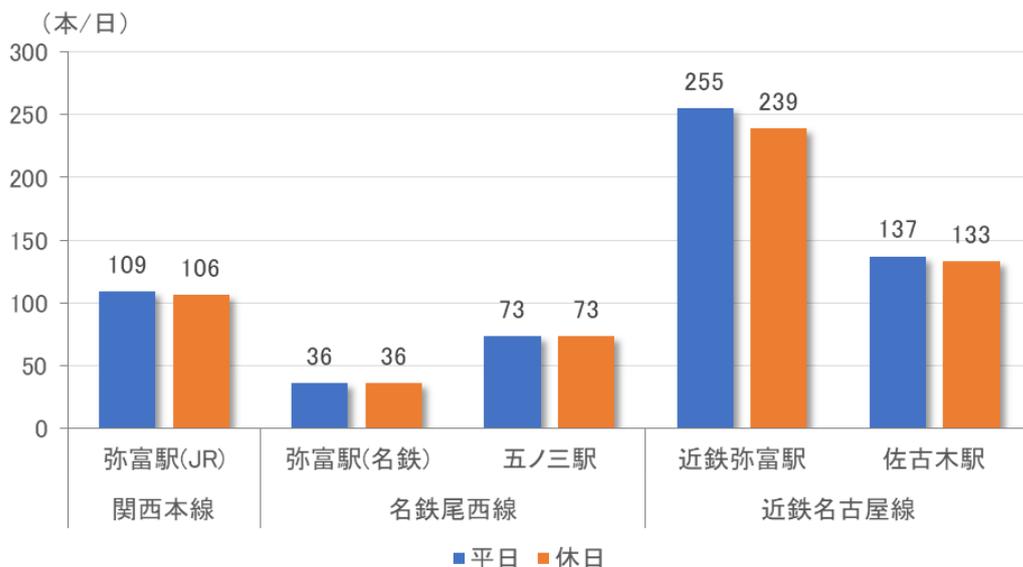
2) サービス水準（運行本数）

- ・ 本市にある5駅の1時間当たりの最大運行本数はJR関西本線で4-6本、名鉄尾西線3本、近鉄名古屋線の近鉄弥富駅が8-13本、佐古木（さこぎ）駅が5本となっています。
- ・ 近鉄弥富駅の運行本数が最も多く、平日休日ともに上下合計で200本/日以上となっています。
- ・ 名古屋都心には電車で概ね30分程度で到着できる状況となっています。

表：駅別運行状況

路線	駅名	運行本数※([]は時間最大)				始発時刻	終発時刻
		平日		休日			
		上り	下り	上り	下り		
JR 関西本線	弥富駅	54本/日	55本/日	52本/日	54本/日	5:44	0:17
		[6本/h]	[5本/h]	[4本/h]	[5本/h]		
名鉄 尾西線	弥富駅	-	36本/日	-	36本/日	6:21	23:10
		-	[3本/h]	-	[3本/h]		
	五ノ三駅	37本/日	36本/日	37本/日	36本/日	6:04	23:18
		[3本/h]	[3本/h]	[3本/h]	[3本/h]		
近鉄 名古屋線	近鉄弥富駅	128本/日	127本/日	119本/日	120本/日	5:25	0:05
		[13本/h]	[9本/h]	[9本/h]	[8本/h]		
	佐古木駅	69本/日	68本/日	68本/日	65本/日	5:22	0:07
		[5本/h]	[5本/h]	[5本/h]	[5本/h]		

資料：JR東海、近畿日本鉄道、MEITETSU web



資料：JR東海、近畿日本鉄道、MEITETSU web

図：駅別運行本数

3) 駅利用

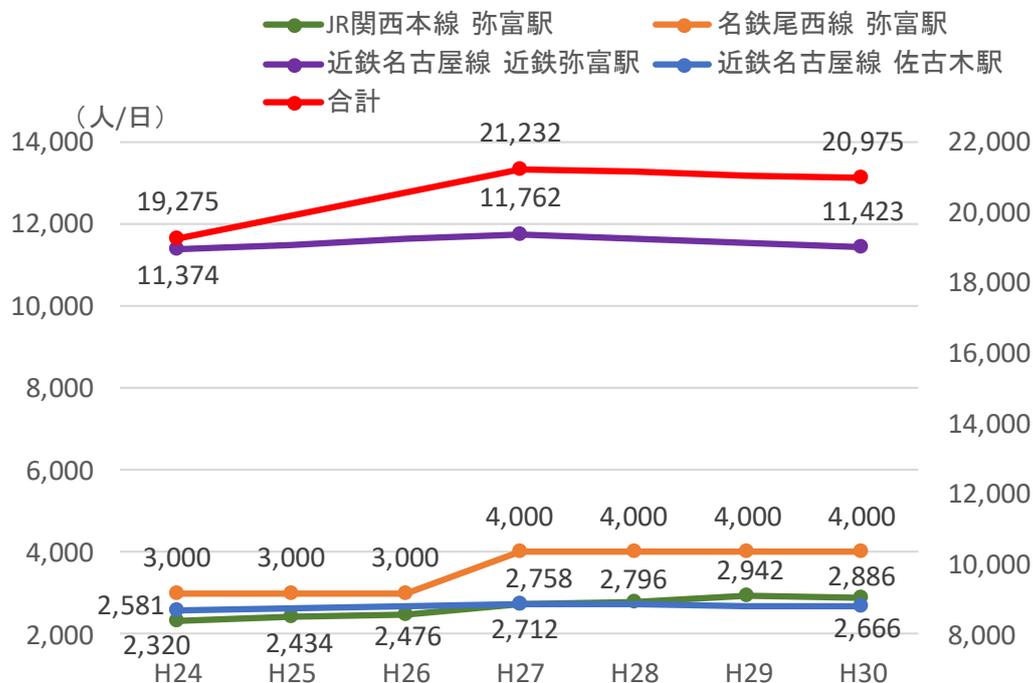
- ・ JR弥富駅は平成29年の2,942人/日が最大値となっており、平成24年から概ね増加傾向となっています。
- ・ 名鉄尾西線の弥富駅もJR弥富駅と同様に平成24年から増加傾向となっています。
- ・ 近鉄名古屋線は年度における変化が他路線と比較して小さく、概ね横ばいとなっています。
- ・ 5駅の内、駅利用者数が最も多いのは近鉄弥富駅となっています。

表：駅別乗降客数の推移

(単位：人/日)

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H24 比
JR関西本線	弥富駅	2,320	2,434	2,476	2,712	2,796	2,942	2,886	1.24
名鉄尾西線	弥富駅	3,000	3,000	3,000	4,000	4,000	4,000	4,000	1.33
	五ノ三駅	—	—	—	—	—	—	—	—
近鉄名古屋線	近鉄弥富駅	11,374	—	—	11,762	—	—	11,423	1.00
	佐古木駅	2,581	—	—	2,758	—	—	2,666	1.03
合計		19,275	5,434	5,476	21,232	6,796	6,942	20,975	1.09

資料：弥富市資料



資料：弥富市資料

図：駅別乗降客数の推移

4) バリアフリー

- ・ 五ノ三（ごのさん）駅は地上駅でエレベーター・エスカレーターは設置されていないため車いす対応スロープが設けられています。

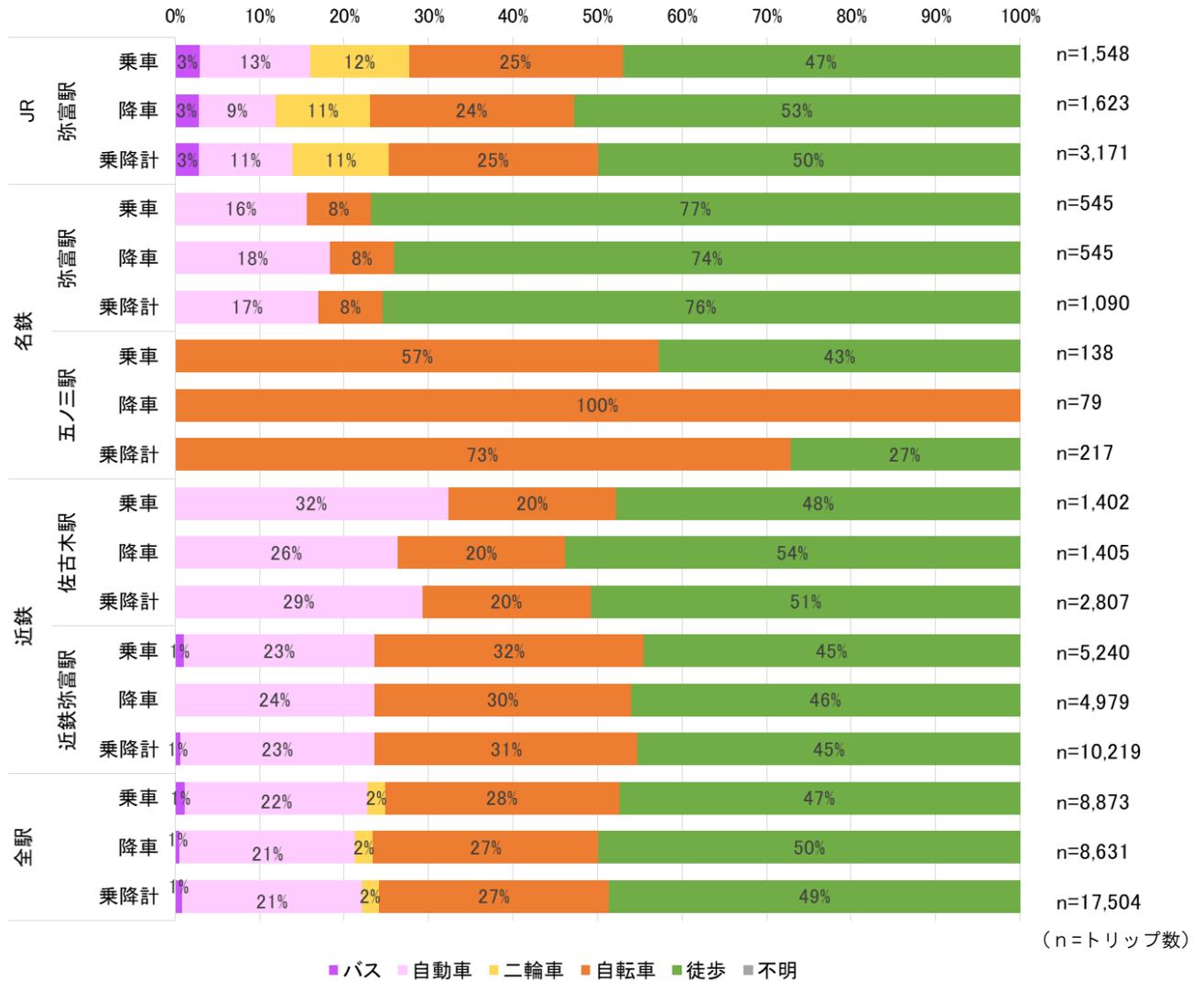
表：各鉄道駅のバリアフリー状況

		JR関西本線 名鉄尾西線	名鉄尾西線	近鉄名古屋線		
		弥富駅	五ノ三駅	近鉄弥富駅	佐古木駅	
バリアフリー 状況	駅前広場 車いす使用者用駐車施設				南口 ○	
	移動	エスカレーター			○	
		車いす対応エレベーター			○	
		車いす用階段昇降車	△(対応可)		○	
		車いす対応スロープ		○		○
	トイレ	トイレ	○		○	○
		車いす対応トイレ			○	
		オストメイト対応トイレ			○	
		ベビーシート対応トイレ			○	
	備考		共同使用駅			

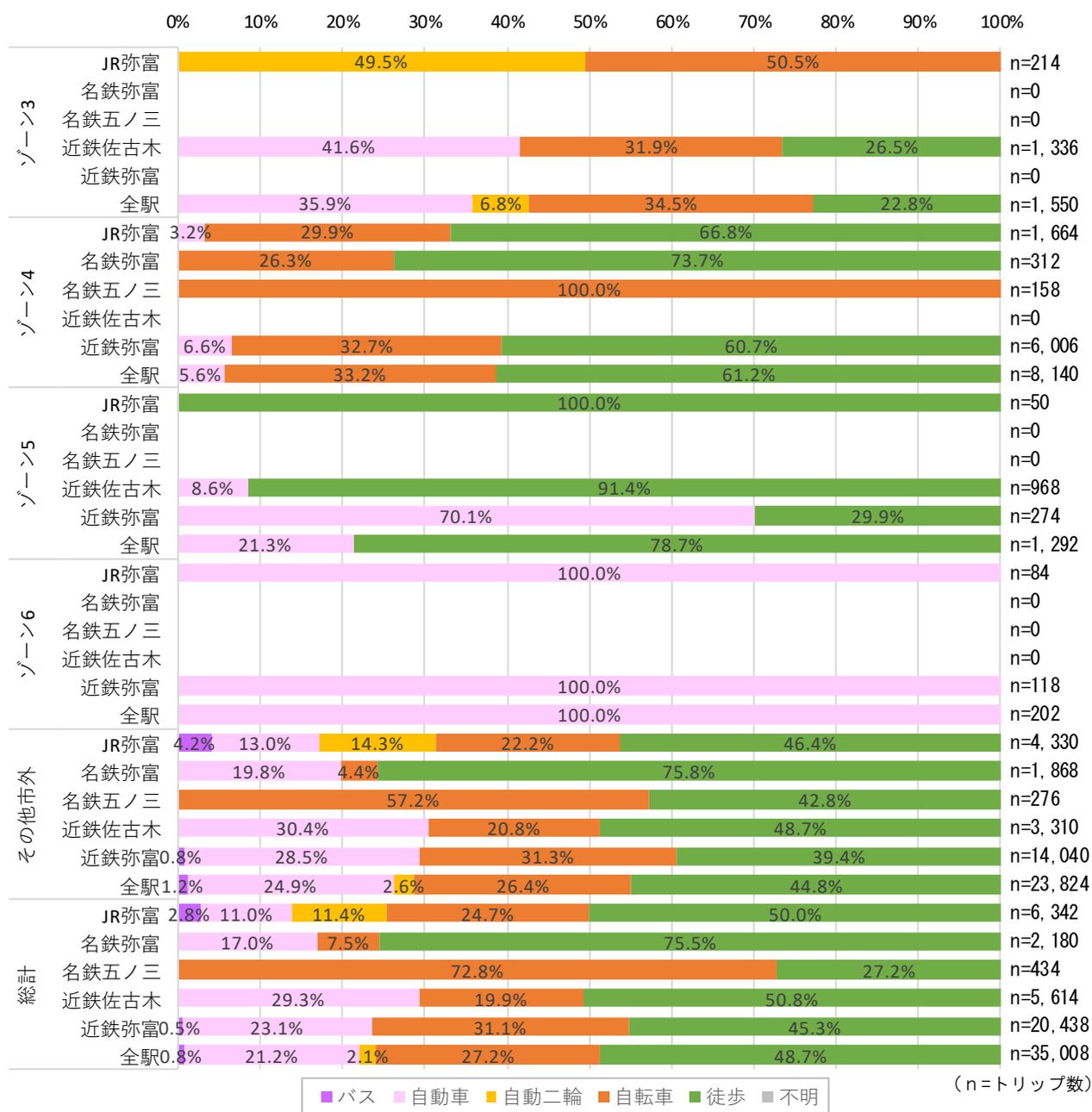
資料：近畿日本鉄道、MEITETSU web

5) 駅端末交通手段

- ・ 駅利用者の約半数が徒歩で利用しており、バスの利用はJR弥富駅3%、近鉄弥富駅の1%で利用者は非常に少なくなっています。
- ・ 居住地ゾーン別では、ゾーン3、5など本市北東部の方は近鉄佐古木駅の利用が多く、自動車や自転車、徒歩利用が中心となっています。
- ・ ゾーン4の本市中心部の方はJR弥富駅や近鉄弥富駅の利用が多く、自転車や徒歩利用が中心となっています。
- ・ ゾーン6の本市南部の方は全体的に駅利用者が少なく、自動車での利用となっています。



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）
 図：駅端末交通手段（平日）



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）
 図：居住地ゾーン別駅端末交通手段（平日）

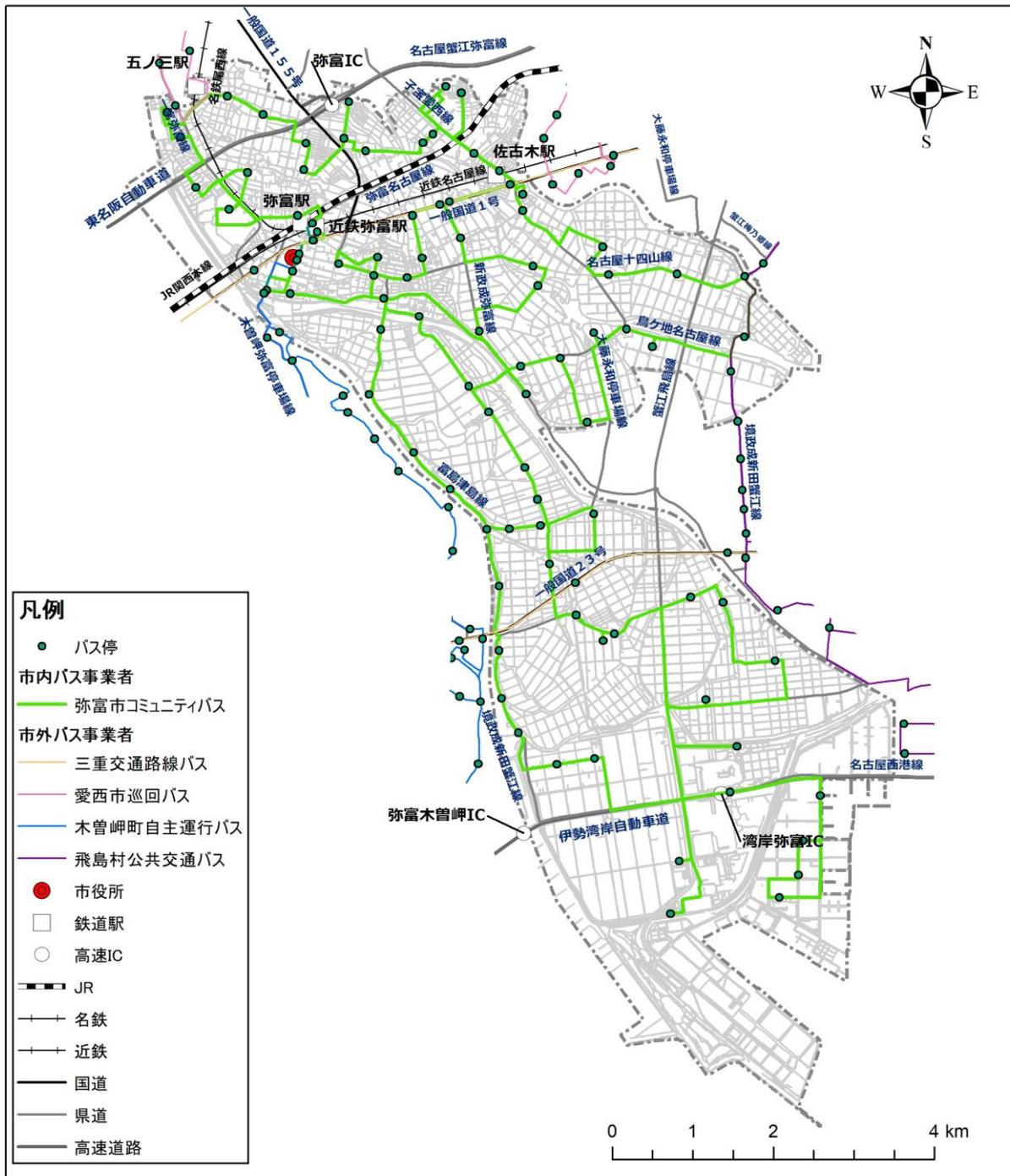
表：小ゾーンと概ねの小学校区

小ゾーン	小学校区
ゾーン3	十四山西部小学校区、十四山東部小学校区
ゾーン4	弥生小学校区、桜小学校区、日の出小学校区、大藤小学校区
ゾーン5	弥生小学校区、白鳥小学校区
ゾーン6	大藤小学校区、栄南小学校区、臨海部

(2) バス

1) ネットワーク

- ・ 弥富市内には弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）が運行しており、ほぼ市内全域をカバーしています。
- ・ 近隣自治体運営バスでは木曾岬町自主運行バスが弥富駅まで乗り入れしています。また、飛島村公共交通バスは2箇所の停留所で弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）との乗り換えが可能です。愛西市巡回バスは本市の一部を運行経路としています。



資料：国土数値情報、弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）路線図、三重交通路線バス 桑名・いなべ～名古屋路線図、飛島公共交通バス 蟹江線運行経路図、木曾岬町自主運行バス 運行経路図、愛西市巡回バス 系統図
 図：バス路線網

2) サービス水準（運行本数）

- ・ 弥富市では三重交通と本市が運営する弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）、隣接する3つの自治体が運営する路線バス・コミュニティバスの4事業者と、合計95箇所※1の停留所が存在しています。
- ・ 弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）は1日当たり平日に31本、土曜日に25本運行しています。
- ・ 路線バスは三重交通の2路線があり、名古屋市から桑名市へ1日3本運行しています。

表：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）の運行状況

運行路線	運航日	運行本数(本/日)		運行時間		停留所数
		平日	土曜日	平日	土曜日	
北部ルート	平日・土曜日	11	11	9:00～18:13	9:00～18:13	33
南部ルート	平日・土曜日	15	10	6:35～20:19	8:30～18:59	45
東部ルート	平日・土曜日	5	4	7:45～17:51	9:20～17:53	29

資料：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）時刻表

表：隣接自治体運営バスの運行状況

運行路線	運行日	運行本数(本/日)			運行時間			弥富市内 乗入 停留所数
		平日	土曜日	休日	平日	土曜日	休日	
木曾岬町自主運行バス (中央線・源緑見入線)	平日 休日	32	32	32	6:16 ～ 20:52	6:16 ～ 20:52	6:16 ～ 20:52	4
飛島村公共交通バス (蟹江線)	平日 休日	50	28	28	6:00 ～ 22:25	6:57 ～ 21:00	6:57 ～ 21:00	2
愛西市巡回バス (佐屋西ルート)	月～ 土曜日	7	7	-	8:30 ～ 17:07	8:30 ～ 17:07	-	0
愛西市巡回バス (海南病院ルート)	月～ 土曜日	24	24	-	7:30 ～ 16:20	7:30 ～ 16:20	-	1

資料：木曾岬町自主運行バス時刻表

飛島村公共交通バス時刻表

愛西市巡回バス時刻表

表：路線バスの運行状況

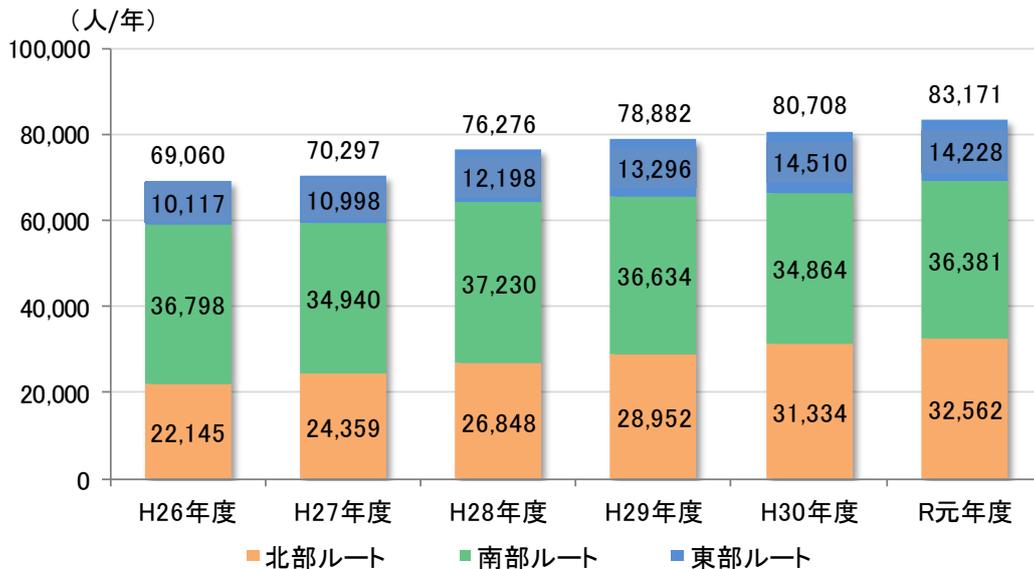
運行路線	系統 番号	行先	運行本数(本/日)			運行時間	弥富市内 乗入 停留所数
			平日	土曜日	休日	平日・休日	
三重交通 名古屋桑名線	50	名古屋名鉄BC →桑名駅前	1	1	1	22:28 (佐古木停留所)	4
三重交通 名四長島線	61	名古屋名鉄BC →南桑名	2	2	2	8:39 20:04	1

資料：三重交通時刻表

※1 重複を除いた停留所数

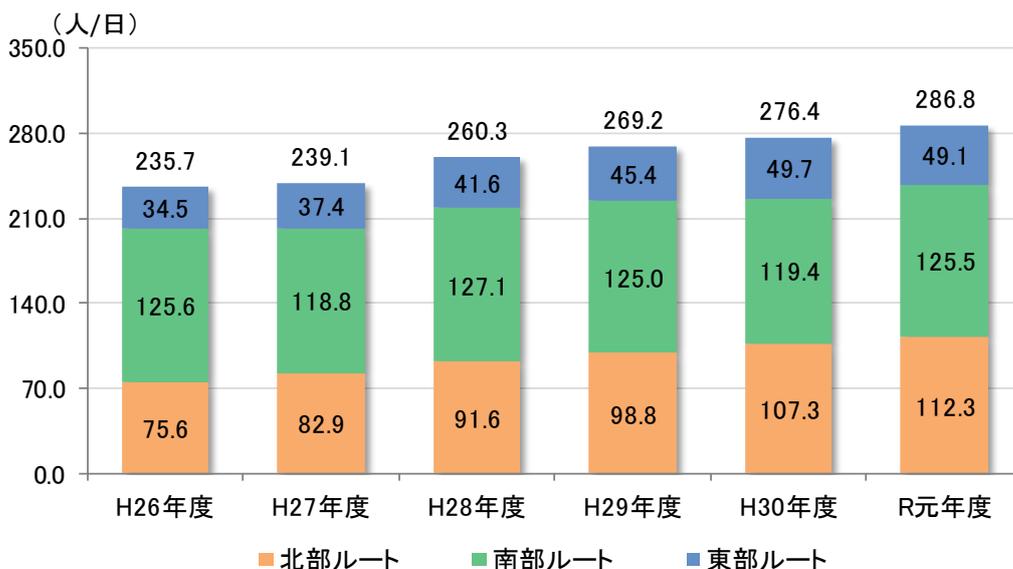
3) 利用者数（弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス））

- ・ 弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）の利用者数は令和元年度で83,171人（1日当たり286人）となっており、平成26年度と比較して約20%程度増加しています。
- ・ 北部ルートの利用者が平成26年度と比較して令和元年度では10,000人以上増加しています。
- ・ 令和元年度では路線別では36,381人と南部ルートが最も多く、次いで北部ルートが32,562人となっています。
- ・ 一日の平均利用者数で見ると、年々利用者が増加しています。
- ・ 一便当たりの平均利用者数で見ると、年々利用者が増加しています。



資料：弥富市資料

図：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）年間利用者数の推移



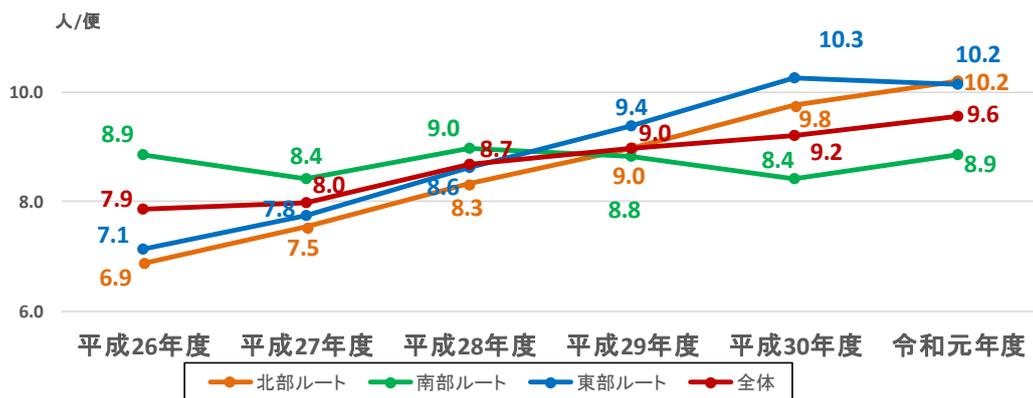
資料：弥富市資料

図：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）1日平均利用者数の推移

表：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）1便当たり平均利用者数の推移

	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	H26年度から R元年度への 増減
年間運行便数(便)	8,789	8,808	8,783	8,789	8,764	8,690	-99
平日	7,564	7,533	7,533	7,564	7,564	7,440	-124
土曜日	1,225	1,275	1,250	1,225	1,200	1,250	+25
全体	7.9	8.0	8.7	9.0	9.2	9.6	+1.7
北部ルート	6.9	7.5	8.3	9.0	9.8	10.2	+3.3
南部ルート	8.9	8.4	9.0	8.8	8.4	8.9	+0.0
東部ルート	7.1	7.8	8.6	9.4	10.3	10.2	+3.0
平日	7.8	7.8	8.6	8.9	9.2	9.6	+1.8
北部ルート	6.9	7.5	8.4	9.1	10.0	10.3	+3.4
南部ルート	8.7	8.2	8.8	8.6	8.2	8.7	+0.0
東部ルート	7.0	7.5	8.5	9.4	10.3	10.4	+3.4
土曜日	8.3	8.9	9.3	9.4	9.3	9.5	+1.2
北部ルート	6.8	7.7	8.2	8.2	8.7	9.6	+2.8
南部ルート	10.2	10.1	10.3	10.7	9.9	9.8	-0.3
東部ルート	7.9	9.3	9.7	9.4	9.9	8.6	+0.6

資料：弥富市資料

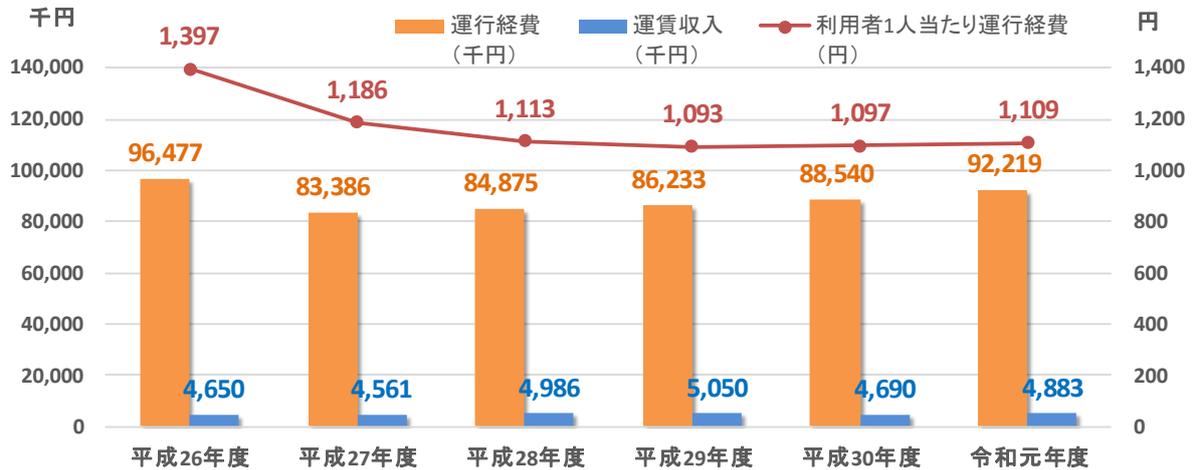


資料：弥富市資料

図：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）1便当たり平均利用者数の推移

4) 運行経費（弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス））

- ・ 弥富市においては、75歳以上の方に対し無料パスカードを配布しており、弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）を無料で利用できます。
- ・ 運行経費は平成27年度以降増加していますが、利用者1人当たりの運行経費は令和元年度で1,109円となっており、平成26年度から288円減少しています。



資料：弥富市資料

図：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）運行経費の推移

5) 停留所別利用者数

① 弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）

- ・ 弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）のバス停で最も乗客数が多いのは「近鉄弥富駅南口」で32.1人/日、次いで「弥富市役所」で23.7人/日となっています。
- ・ 平日の合計人数が約257人/日、土曜日が約202人/日となっており、55人程平日の乗車人数が多くなっています。

表：バス停別利用状況（日平均乗車人数）

No	バス停名称	平日 乗車 人数 (人/日)	土曜日 乗車 人数 (人/日)	合計 乗車 人数 (人/日)	No	バス停名称	平日 乗車 人数 (人/日)	土曜日 乗車 人数 (人/日)	合計 乗車 人数 (人/日)
1	総合福祉センター	21.0	22.9	21.4	45	中原神社	1.7	0.6	1.5
2	イオントウン	22.2	24.0	22.5	46	稲荷崎	1.0	0.4	0.9
3	西部保育所	0.6	0.4	0.5	47	境	0.7	0.5	0.7
4	新田川平公民館	1.7	1.6	1.7	48	鍋田公民館	3.7	1.6	3.3
5	五反波公園	1.1	0.8	1.0	49	鍋田	1.4	0.9	1.3
6	農村多目的センター	0.8	0.6	0.8	50	いこいの里	8.5	9.7	8.7
7	荷之上公民館	0.2	0.2	0.2	51	潮見台霊園	0.1	0.1	0.1
8	かおるヶ丘団地	1.5	1.6	1.5	52	川崎重工	1.5	0.0	1.2
9	小林医院	1.0	0.8	1.0	53	エアロ	0.6	0.0	0.5
10	栄団地	0.4	0.5	0.4	54	エフケーエル	0.0	0.0	0.0
11	ポプラ台団地	2.8	2.3	2.7	55	大日本木材防腐	0.1	0.0	0.1
12	西中地公民館	0.2	0.2	0.2	56	弥富野鳥園	0.4	0.3	0.3
13	白鳥コミュニティセンター	1.5	1.1	1.4	57	トレーニングセンター	3.6	4.7	3.8
14	白鳥保育所	0.2	0.1	0.2	58	西末広	1.4	0.7	1.3
15	蟹江警察署	0.3	0.1	0.3	59	東末広	1.9	1.6	1.8
16	楽荘団地	5.1	3.4	4.8	60	大谷集会場	0.5	0.3	0.4
17	又八	1.2	1.3	1.2	61	操出	0.8	0.7	0.8
18	佐古木駅	10.6	6.8	9.9	62	栄南小学校	1.7	1.0	1.6
19	佐古木	1.1	1.0	1.1	63	南部コミュニティセンター	1.1	1.2	1.1
20	ピアゴ十四山店	1.7	1.8	1.7	64	狐地公民館	2.2	1.8	2.1
21	小笠原クリニック	2.7	1.3	2.5	65	三好	2.8	1.7	2.6
22	喫茶ゴールド	4.8	3.6	4.6	66	稲元	1.7	1.7	1.7
23	ひので保育所	2.1	1.8	2.0	67	芝井南	0.9	0.5	0.8
24	南前新田交差点	0.7	0.7	0.7	68	芝井	1.4	0.7	1.3
25	平島中タウンパーク	1.0	1.2	1.1	69	森津の藤	0.4	0.4	0.4
26	スギ薬局	1.7	1.5	1.7	70	そぶえ整形外科	2.6	2.0	2.5
27	前ヶ須	2.5	2.3	2.4	71	海南こどもの国北	0.3	0.3	0.3
28	歴史民俗資料館	1.1	1.2	1.2	72	十四山中学校	0.3	0.3	0.3
29	海南病院	12.0	6.5	10.9	73	樺場	0.5	0.4	0.5
30	弥富市役所	24.6	19.8	23.7	74	十四山総合福祉センター	8.0	7.9	7.9
31	近鉄弥富駅南口	35.0	19.5	32.1	75	十四山東部小学校	0.5	0.2	0.4
32	近鉄弥富駅北口	0.1	0.1	0.1	76	十四山支所	0.6	0.4	0.6
33	くわしん弥富支店	5.4	3.9	5.1	77	亀ヶ地	1.5	1.0	1.4
34	村瀬医院	3.2	2.5	3.1	78	善太橋西	0.4	0.1	0.3
35	ひので橋	3.0	2.5	2.9	79	竹田	0.4	0.2	0.4
36	弥富中学校	0.8	0.6	0.7	80	野村胃腸科	0.6	0.3	0.6
37	海南こどもの国	0.5	1.1	0.6	81	馬ヶ地	0.5	0.2	0.5
38	中川団地	4.2	3.3	4.1	82	鯨ヶ地	3.1	3.1	3.1
39	松名	0.5	0.3	0.5	83	竜頭公園	1.0	0.7	1.0
40	寛延	0.9	0.6	0.9	84	JA支援センター	0.1	0.2	0.2
41	杉本クリニック	6.8	3.2	6.1	85	坂中地	0.4	0.5	0.4
42	鍋田支所	2.9	2.0	2.7	86	五斗山	0.1	0.0	0.1
43	間崎公園	2.3	1.2	2.1	87	すずきこどもクリニック	1.0	0.5	0.9
44	富島神社	0.8	0.9	0.8		合計	257.1	202.2	246.7

資料：弥富市資料（平成23年4月～令和2年3月）

※No.15.蟹江警察署は平成28年12月に、No14.白鳥保育所とNo19.佐古木は平成31年4月に新設されたバス停。

② 飛島公共交通バス蟹江線

- ・ 弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）との乗り継ぎができるバス停は「善太橋西」と「亀ヶ地」の2箇所です。
- ・ 令和元年度の乗客数は、「善太橋西」が2.5人/日、「亀ヶ地」が3.7人/日となっています。
- ・ どちらも休日よりも平日の乗車数が多くなっています。

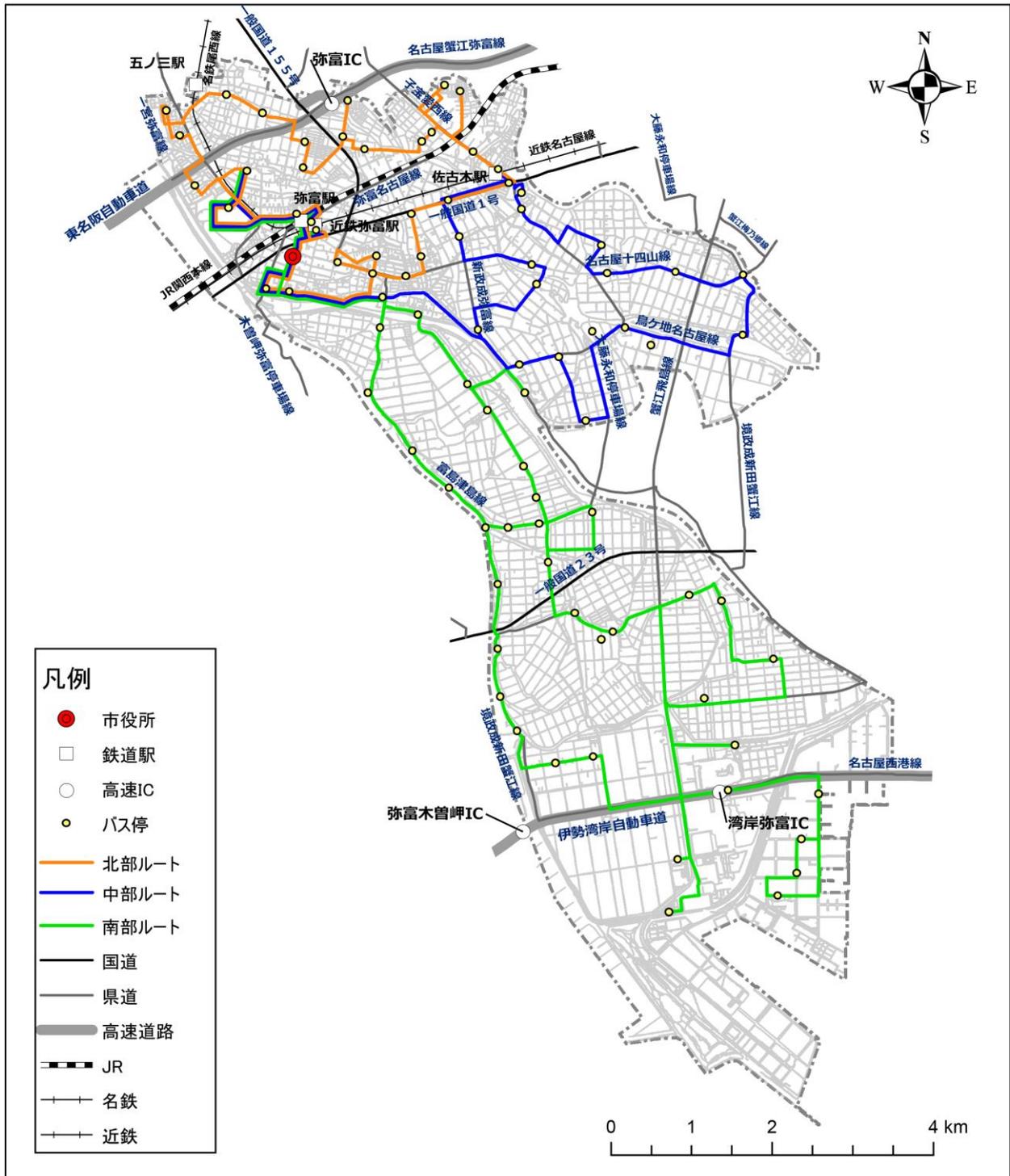
表：バス停別利用状況（日平均乗車人数）

年度	善太橋西バス停			亀ヶ地バス停		
	平日 乗車 人数 (人/日)	休日 乗車 人数 (人/日)	合計 乗車 人数 (人/日)	平日 乗車 人数 (人/日)	休日 乗車 人数 (人/日)	合計 乗車 人数 (人/日)
H29 年度	2.5	4.0	3.5	4.5	1.8	2.7
H30 年度	2.5	2.3	2.4	5.8	1.8	3.8
R 元年度	3.1	1.5	2.5	4.7	2.3	3.7

資料：飛島村資料



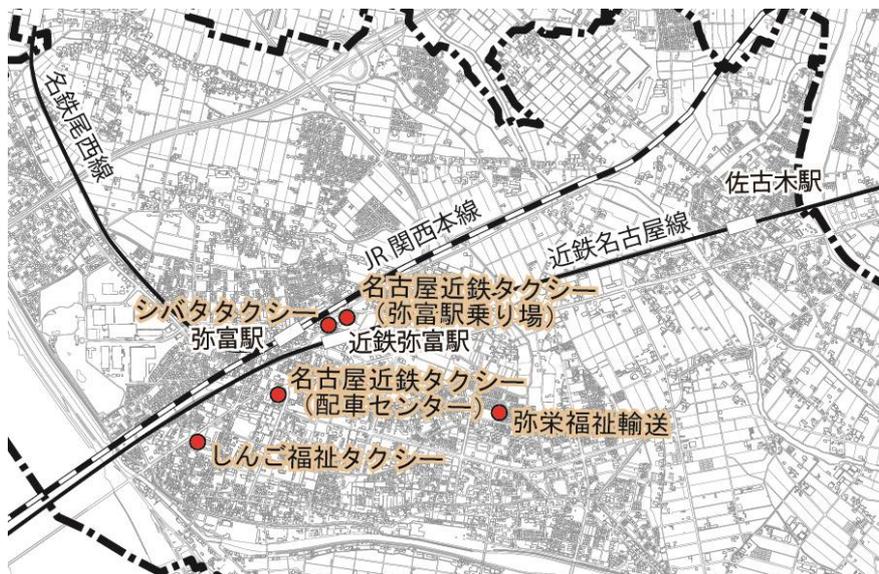
資料：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）路線図
 図：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）との乗り継ぎバス停



資料：国土数値情報、弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）路線図
 図：弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）ルート図

(3) タクシー

- ・ 本市には、シバタタクシーや名古屋近鉄タクシーのほか、介護タクシー事業者としてしんご福祉タクシーと弥栄福祉輸送が市中心部にあり、東部や南部地域にはタクシー事業者の営業所等はありません。
- ・ 愛知県全体の輸送実績は、車両数や実働率、実車kmなど、すべての項目で減少傾向となっています。



図：弥富市内タクシー事業者

表：愛知県輸送実績

	車両数 (台)	実働率	実車km (千km)	延輸送回数 (千回)	旅客運賃収入 (千円)
平成26年度	2,358	77.5%	44,274	11,637	19,119,019
平成27年度	2,350	75.8%	43,353	11,358	18,939,460
平成28年度	2,337	74.1%	41,838	11,039	19,035,694
平成29年度	2,317	73.0%	41,236	10,859	18,728,381
平成30年度	2,305	71.3%	40,254	10,635	18,361,142

資料：愛知県タクシー協会 HP

表：名古屋タクシー協会（西地区事業所）等加盟事業者

事業者名	所在地	車両			対応サービス							
		普通	大型	特大	身体	知的	高齢者	免返	幼児	プリカ	敬老	
あんしんネット21	名古屋市 中村区、中川区	90	3	-	○	○	○	○	○	x	○	
太陽交通	名古屋市 中村区	33	-	1	○	○	○	x	○	x	x	
中央交通	名古屋市 中村区	66	-	-	○	○	○	○	○	x	○	
名古屋近鉄タクシー	名古屋市 中村区	61	-	-	○	○	○	x	○	○	x	
	蟹江町	47	-	-								
キリンタクシー	名古屋市 中川区	32	-	-	○	○	○	x	○	x	x	
すみれタクシー	名古屋市 中川区	30	-	-	○	○	○	x	○	○	x	
宝タクシー第三	名古屋市 中川区	71	-	-	○	○	○	x	○	x	x	
東海交通	名古屋市 中川区	58	-	-	○	○	○	x	○	○	x	
中川タクシー	名古屋市 中川区	44	-	-	○	○	○	x	○	○	x	
	蟹江町	6										
あんしんネットあいち	名古屋市 中川区	42	-	-	○	○	○	○	○	x	○	
名鉄交通第三	名古屋市 中川区	138	-	-	○	○	○	x	○	○	○	
	名古屋市 中川区											
名鉄名古屋タクシー	名古屋市 中川区	82	-	-	○	○	○	x	○	○	○	
日の丸タクシ	津島市	27	-	-	○	○	○	x	x	x	x	
名鉄西部交通西部	津島市	24	-	-	○	○	○	○	○	○	x	
玉利タクシー	愛西市	7	-	-	○	○	○	x	x	x	x	
シバタタクシー	弥富市	28	-	-	○	○	○	x	○	○	x	
いづみタクシー	あま市	17	-	-	○	○	○	x	○	x	x	
太平交通	あま市	16	-	-	○	○	x	x	x	x	x	
東海タクシー	あま市	6	-	-	○	○	x	x	○	x	x	
第一フジタクシー	大治町	63	-	-	○	○	○	x	x	○	x	
やすいタクシー	大治町	15	-	-	○	○	○	x	○	x	x	
しんご福祉タクシー	弥富市				介護タクシー							
合同会社弥栄福祉輸送	弥富市				介護タクシー							

資料：名古屋タクシー協会、日本福祉タクシー協会 HP 等

(4) 福祉タクシー料金助成事業

- 本市では障がい者や高齢者など1人で移動できないなどで移動に制約のある方を対象にタクシー料金助成事業を行っています。
- 心身障がい者福祉タクシー料金助成事業の扶助額は減少傾向ですが、高齢者等福祉タクシー料金助成事業は増加傾向となっており、全体でも増加しています。

1) 心身障がい者福祉タクシー料金助成事業

目的	・心身障がい者(児)が日常生活を容易に行うためにタクシーを利用する場合、その料金の一部を助成し、福祉の増進を図る		
対象者	・1級から3級までの身体障がい者手帳を有する者(児) ・A判定又はB判定の療育手帳を有する者(児) ・1級又は2級の精神障がい者保健福祉手帳を有する者(児) ※平成24年より自動車税・軽自動車税の減免を受けている者については交付対象外		
利用券 交付枚数	年間48枚		
	区分	利用可能枚数	助成額
助成額	一般タクシー	1回の乗車につき2枚まで	1枚目：基本料金(障がい者割引分を控除した額)及び迎車回送料金 2枚目：基本料金(障がい者割引分を控除した額)相当分以内
	リフト付き タクシー等	車いす ストレッチャー	1回の乗車につき1枚 1,500円 2,000円 ただし、実際に要した額がそれぞれに満たないときは、実際に要した額

資料：弥富市資料

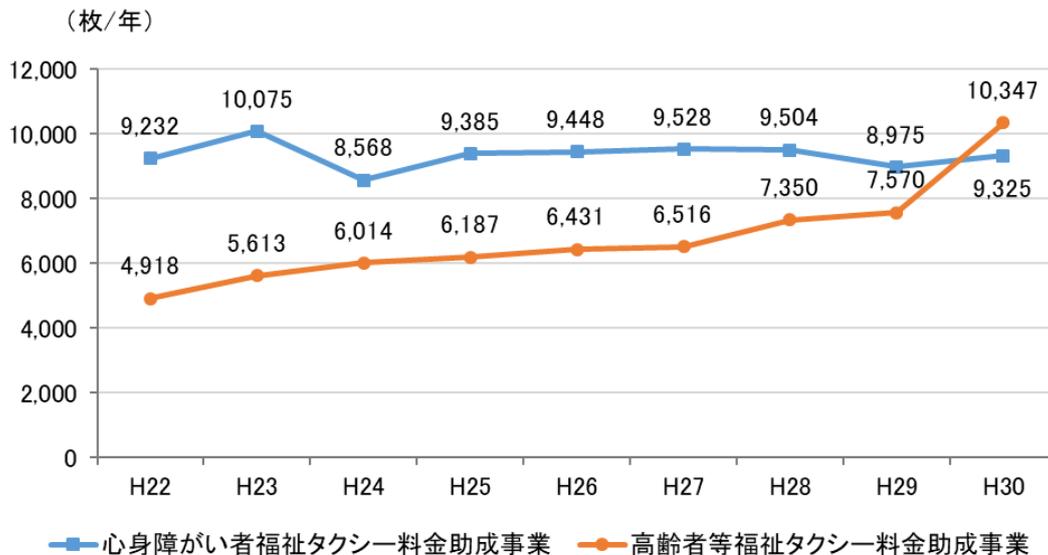
2) 高齢者等福祉タクシー料金助成事業

目的	・要介護高齢者等が医療機関に通院するためにタクシーを利用する場合、利用券1枚につき基本料金及び迎車回送料金を助成し、福祉の増進を図る
対象者	・市内に住所を有し、介護保険法の要介護認定・要支援認定を受けた在宅の方または基本チェックリストでサービスが必要と認められた方 ・75歳以上の運転経歴証明書などの交付を受けた方(交付を受けた日の属する年度から翌々年度の末日まで対象)
利用券 交付枚数	・年間36枚
助成額等	要介護高齢者などが外出の際にタクシーを利用する場合、利用券1枚につき基本料金及びお迎え料金を助成

資料：弥富市資料

3) 利用状況

- ・ 心身障がい者福祉タクシーの利用券利用枚数は平成23年で10,075枚/年と増加し、平成24年で8,568枚/年と減少しますが、その後は概ね横ばいとなっています。
- ・ 高齢者福祉タクシーは年々増加し、平成30年では10,347枚/年と平成22年の倍以上に増加しています。
- ・ 平成29年までは心身障がい者福祉タクシーが高齢者福祉タクシーより多く利用されていましたが、平成30年では高齢者福祉タクシーが上回っています。



資料：弥富市資料

図：福祉タクシー利用券の年間利用枚数の推移

	心身障がい者福祉タクシー料金助成事業		高齢者等福祉タクシー料金助成事業		計	
	利用枚数	扶助費(千円)	利用枚数	扶助費(千円)	利用枚数	扶助費(千円)
平成26年度	9,448	6,440	6,431	4,372	15,879	10,813
平成27年度	9,528	6,335	6,516	4,427	16,044	10,762
平成28年度	9,504	6,187	7,350	4,946	16,854	11,133
平成29年度	8,975	5,626	7,570	4,712	16,545	10,338
平成30年度	9,325	5,601	10,347	6,404	19,672	12,005

資料：弥富市資料

図：料金助成事業の利用状況

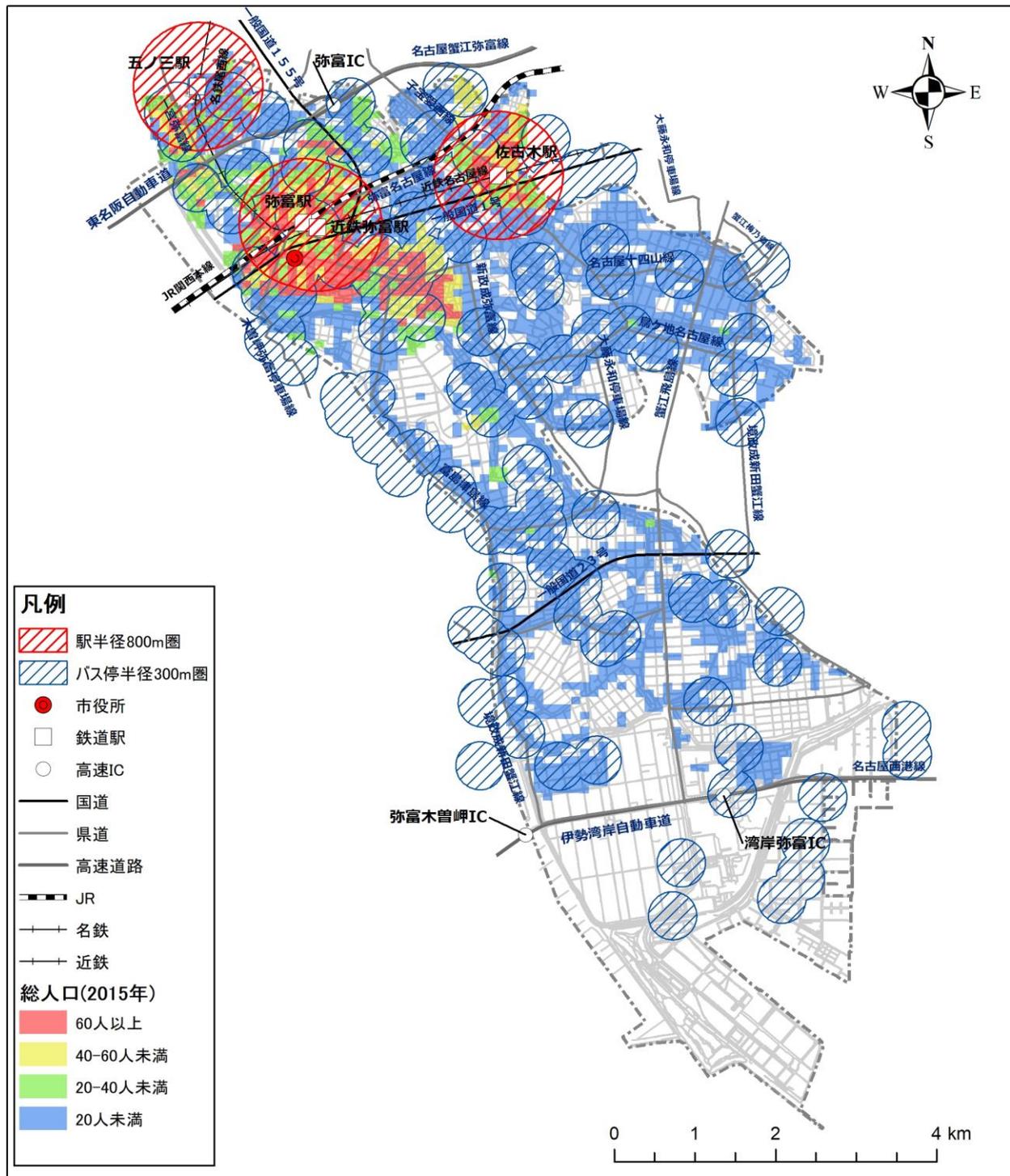
(5) 公共交通空白地

1) 公共交通空白地と人口分布

- 公共交通のカバー人口は総人口で約37,000人、カバー率は86%となっています。

表：総人口における公共交通カバー人口とカバー率（2015年）

総人口(人)	公共交通カバー人口(人)	公共交通カバー率
42,845	約 37,000	86%



資料：国土数値情報

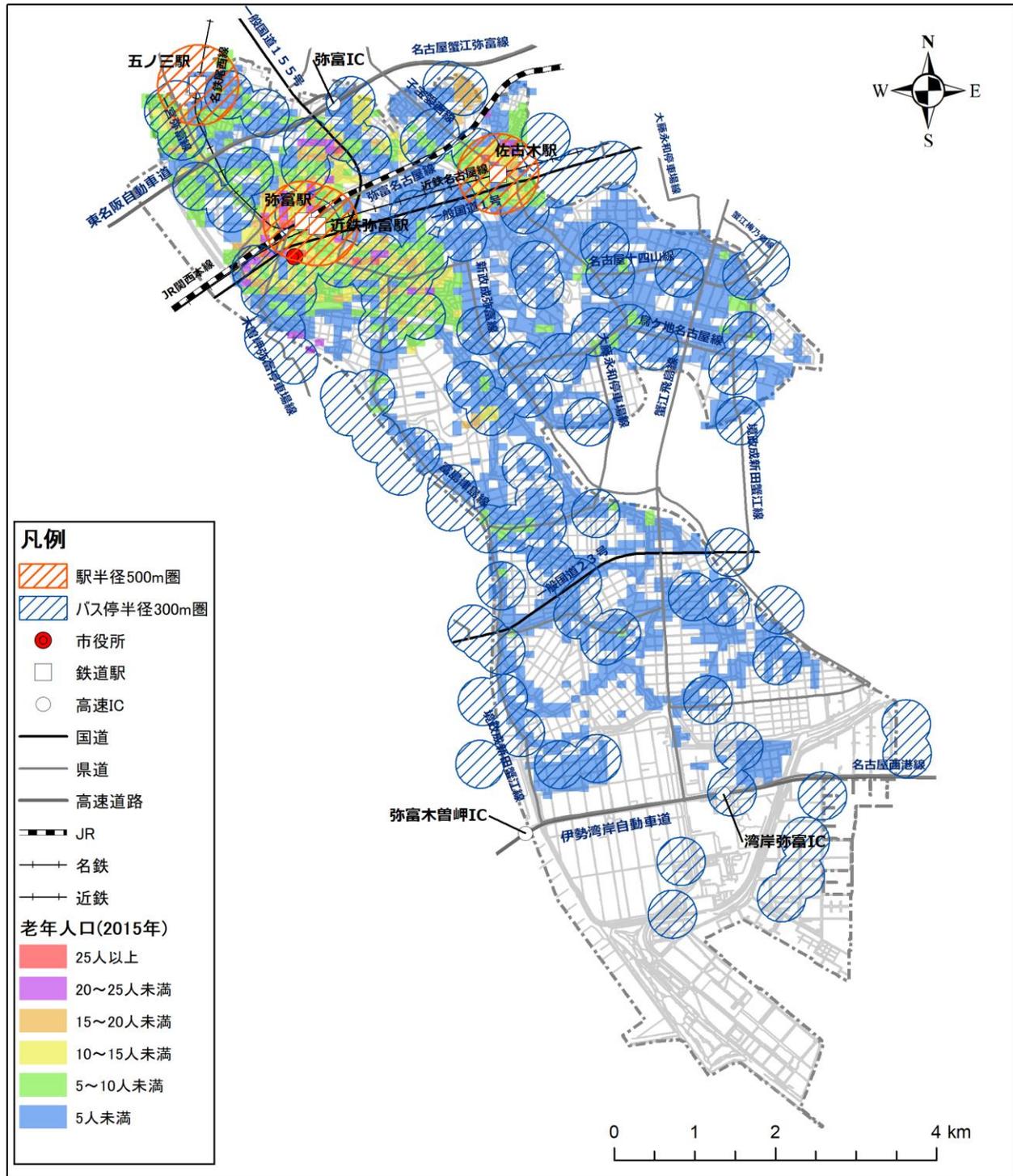
図：公共交通空白地と人口分布（2015年）

2) 公共交通空白地と老年人口分布

- 公共交通のカバー人口は老年人口(65歳以上)で約8,000人、カバー率は75%となっています。

表：老年人口における公共交通カバー人口とカバー率（2015年）

老年人口(人)	公共交通カバー人口(人)	公共交通カバー率
10,702	約 8,000	75%



資料：国土数値情報

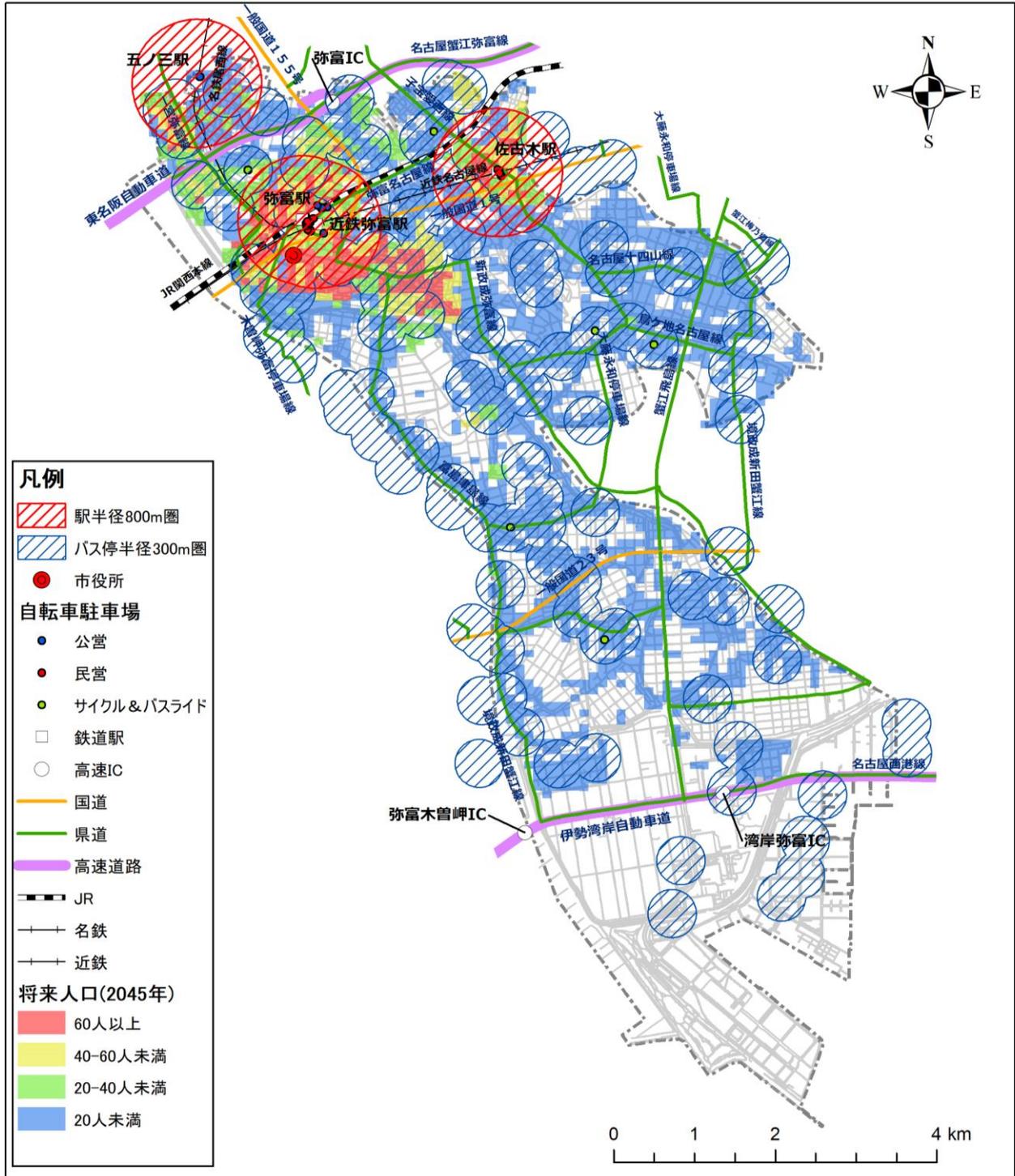
図：公共交通空白地と老年人口分布（2015年）

3) 公共交通空白地と人口分布（将来）

- ・ 将来の公共交通のカバー人口は総人口で約35,000人、カバー率は93%となっています。

表：総人口における公共交通カバー人口とカバー率（2045年）

総人口(人)	公共交通カバー人口(人)	公共交通カバー率
37,610	約 35,000	93%



資料：国土数値情報

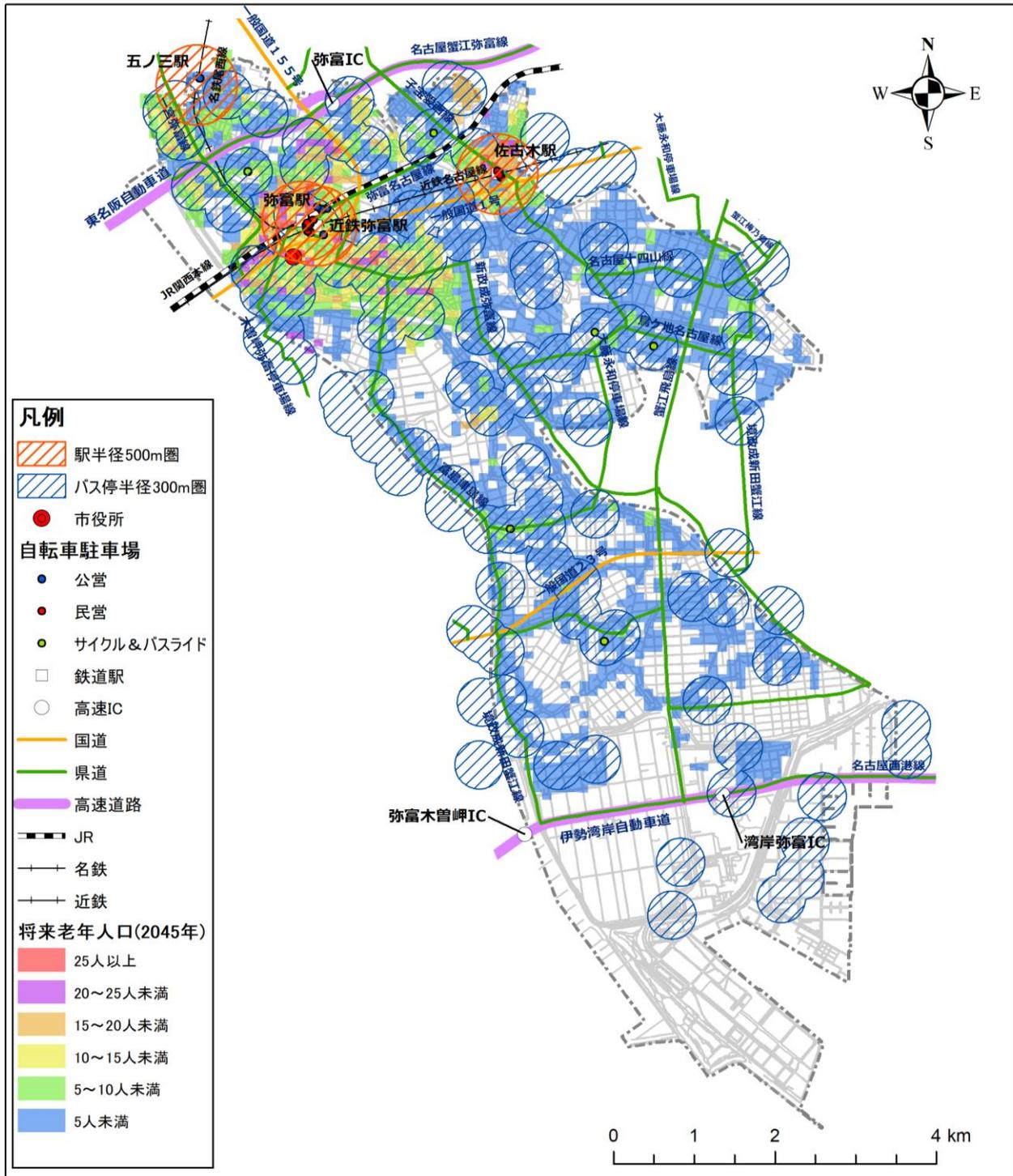
図：公共交通空白地と人口分布（2045年）

4) 公共交通空白地と老年人口分布(将来)

- ・ 将来の公共交通のカバー人口は老年人口(65歳以上)で約9,000人、カバー率は70%となっています。

表：老年人口における公共交通カバー人口とカバー率(2045年)

老年人口(人)	公共交通カバー人口(人)	公共交通カバー率
12,785	約 9,000	70%



資料：国土数値情報

図：公共交通空白地と老年人口分布(2045年)

2-6 道路

(1) 広域道路ネットワーク

- ・ 本市の有料道路は北部に東名阪自動車道、南部に伊勢湾岸自動車道が東西に横断しています。
- ・ 本市の国道は3路線あり、国道1号、国道23号が東西方向に、南北方向に通る国道155号は弥富市が終点となっています。
- ・ その他、主要地方道が1路線、一般県道が2路線あります。



資料：海部建設事務所管内図

図：広域道路ネットワーク

(2) 都市計画道路

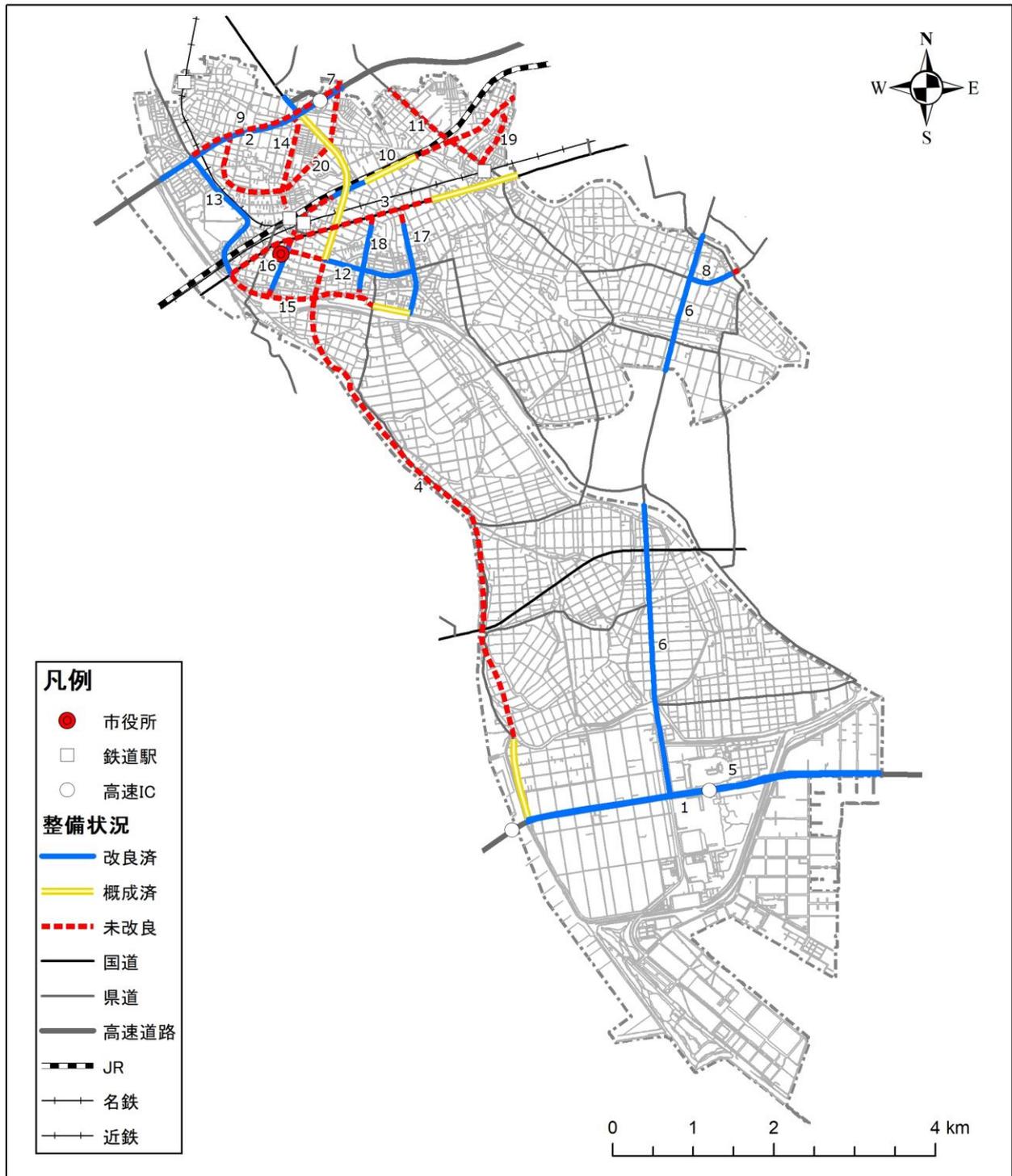
- ・ 弥富市には20路線の都市計画道路があります。
- ・ 整備状況は、6路線が全区画改良済み、7路線が未着手です。
- ・ 計画延長は52,890mであり、改良率は55.1%と半数を超えています。
- ・ 名古屋第3環状線と弥富名古屋線、穂波通線は事業中となっています。
- ・ 駅前広場は4箇所都市計画決定されています。
- ・ 弥富駅南口駅前広場については、都市計画決定の位置とは異なる位置に暫定整備されており、弥富駅中央駅前広場及び佐古木駅前広場については、都市計画決定の位置に暫定整備されています。

表：都市計画道路決定状況

No	道路番号	路線名	都市計画決定状況			整備状況		整備率 概成済 含む (%)
			車線数	幅員 (m)	計画 延長 (m)	改良済 延長 (m)	概成済 延長 (m)	
1	1・2・1	伊勢湾岸道路	6	31	4,480	4,480	0	100
2	1・4・3	東名阪道路	4	21.65	2,500	2,500	0	100
3	3・3・157	国道1号西線	4	25	3,900	0	1,140	29.2
4	3・3・261	名古屋第3環状線	4	23	10,970	300	3,150	31.4
5	3・1・263	鍋田木場線	4	50	4,480	4,480	0	100
6	3・3・264	西尾張中央道	4	25	5,340	5,340	0	100
7	3・4・292	津島佐屋線	2	16	70	0	0	0
8	3・4・304	日光大橋線	2	20	650	600	0	92.3
9	3・4・311	弥富蟹江名古屋線	4	20	2,000	0	0	0
10	3・4・312	弥富名古屋線	2	16	3,180	550	700	39.3
11	3・4・322	子宝愛西線	2	16	1,520	0	0	0
12	3・3・345	日光大橋西線	2	16	470	0	0	0
			2	23	1,130	1,130	0	100
13	3・5・352	弥富津島線	2	12	1,840	1,840	0	100
14	3・4・776	中央通線	2	16	1,180	0	0	0
15	3・4・777	錦通線	2	16	2,360	0	470	19.9
16	3・4・778	平和通線	2	16	880	580	0	65.9
17	3・4・779	穂波通線	2	16	1,320	1,100	0	83.3
18	3・4・780	向陽通線	2	16	1,010	760	0	75.2
19	3・4・781	白鳥線	2	16	770	0	0	0
20	3・4・782	弥生通線	2	16	2,840	0	0	0
合計					52,890	23,660	5,460	55.1

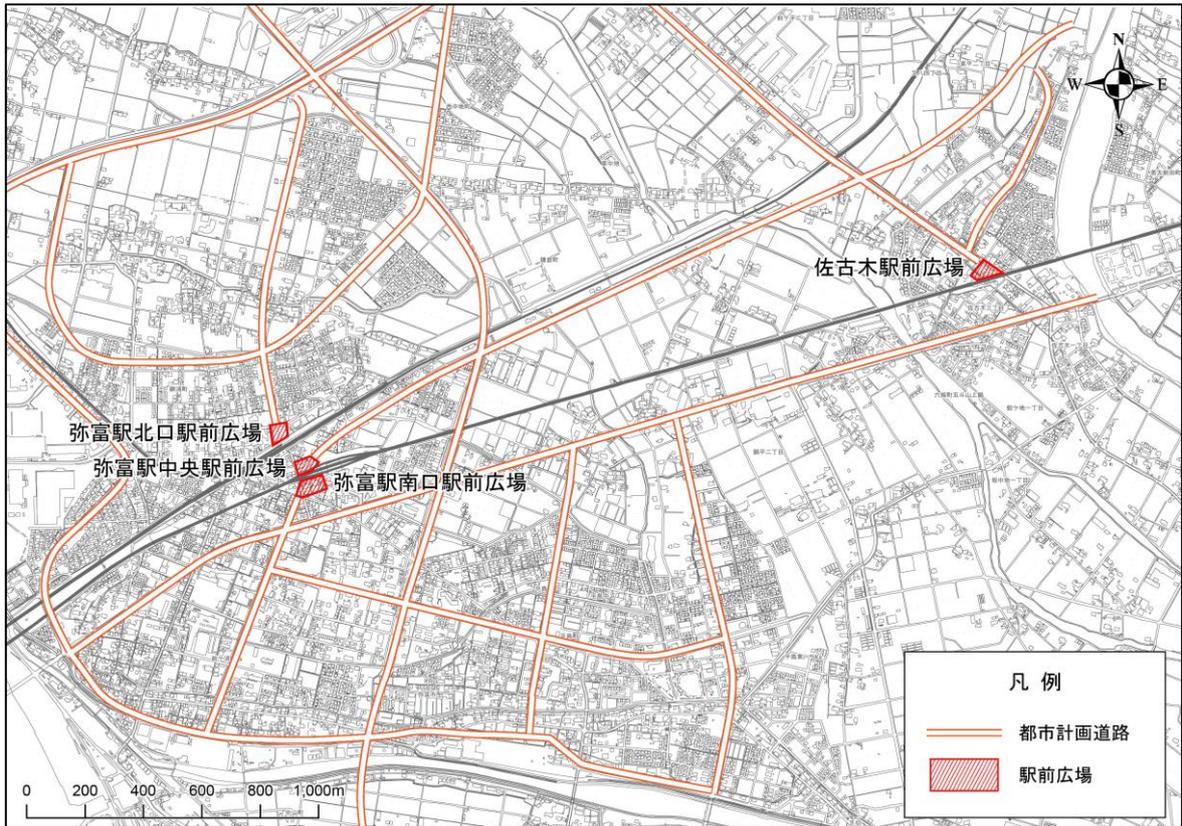
資料：弥富市資料

※名古屋都市計画の平成31年3月31日確認分



資料：弥富市資料

図：都市計画道路整備状況



資料：令和元年 名古屋都市計画総括図（弥富市・飛島村）

図：駅前広場の都市計画決定状況

表：駅前広場の都市計画決定状況

名称	計画 (㎡)	整備済 (㎡)	整備率	都市計画決定	備考
弥富駅南口駅前広場	3,000	0	0%	当初 48.1.19	暫定整備済
弥富駅中央駅前広場	1,400	0	0%	当初 48.1.19	暫定整備済
弥富駅北口駅前広場	3,200	0	0%	当初 48.1.19	JR、名鉄の自由通路の整備に併せて整備予定
佐古木駅前広場	2,500	0	0%	当初 48.1.19	暫定整備済



弥富駅南口駅前広場
（暫定整備済）



弥富駅中央駅前広場
（暫定整備済）

(3) 本市管理道路

- ・ 本市管理道路の内、1級市道は30路線、2級市道は35路線、その他の市道は1,992路線となっています。
- ・ 歩道等設置率は合計で8.7%となっており、設置率が最も高い路線は1級市道の設置率が60.3%となっています。
- ・ 改良率は合計で47.1%となっています。

表：市管理道路現況

種別	路線数	実延長 (m)	歩道等延長 (m)	歩道等 設置率
1級市道	30	37,343.2	22,507.9	60.3%
2級市道	35	41,879.3	8,383.5	20.0%
その他の市道	1,992	488,938.7	18,733.1	3.8%
合計	2,057	568,161.2	49,624.5	8.7%

表：幅員別市管理道路現況

種別	幅員	実延長 (m)	構成比	改良済延長 (m)	改良率
1級市道	19.5m 以上	10.8	0.0%	10.8	100.0%
	13.0m 以上	463.6	1.2%	463.6	100.0%
	5.5m 以上	23,467.8	62.8%	23,201.2	98.9%
	5.5m 未満	13,401.0	35.9%	8,103.6	60.5%
	計	37,343.2	100.0%	31,779.2	85.1%
2級市道	19.5m 以上	-	-	-	-
	13.0m 以上	46.4	0.1%	46.4	100.0%
	5.5m 以上	16,754.9	40.0%	16,633.6	99.3%
	5.5m 未満	2,507.8	59.9%	1,165.17	46.5%
	計	41,879.3	100.0%	28,331.7	67.7%
その他の市道	19.5m 以上	56.1	0.0%	56.1	100.0%
	13.0m 以上	339.4	0.1%	339.4	100.0%
	5.5m 以上	79,922.2	16.3%	76,269.1	95.4%
	5.5m 未満	408,621	83.6%	130,981.4	32.1%
	計	488,938.7	100.0%	207,646.0	42.5%
合計	19.5m 以上	66.9	0.1%	66.9	100.0%
	13.0m 以上	849.4	0.1%	849.4	100.0%
	5.5m 以上	120,144.9	21.1%	116,103.9	96.6%
	5.5m 未満	447,100.0	78.7%	150,736.7	33.7%
	計	568,161.2	100.0%	267,756.9	47.1%

資料：弥富市資料

※平成31年4月1日時点でのデータ

(4) 交通量・混雑度・旅行速度

- ・ 本市の南部を横断する伊勢湾岸自動車道は平成27年度には日交通量が70,000台/日を超えています。
- ・ 平成27年度の一般道で最も交通量が多いのは国道23号で46,745台/日、混雑度が最も高いのは(主)名古屋西港線の1.88で、混雑時旅行速度が最も低いのは(一)富島津島線上り側で5.7km/hとなっています。

表：道路交通状況

No.	道路種別	路線番号	路線名	平日 24 時間 交通量の推移 (台/日)			H27					増減率 (H27 /H22)
				H17	H22	H27	昼夜 率	平日 12 時間 大型車 混入率 (%)	混雑度	混雑時 旅行速度 (km/h)		
										上り	下り	
1	高速道	1070	東名阪自動車道	60,889	61,715	62,143	1.34	20.3	0.90	73.5	86.3	0.7
2	高速道	1070	東名阪自動車道	56,858	61,715	58,801	1.35	21.2	0.87	76.4	86.1	-4.7
3	高速道	1840	伊勢湾岸自動車道	41,594	69,189	80,488	1.69	39.1	0.59	86.0	88.2	16.3
4	高速道	1840	伊勢湾岸自動車道	38,244	64,891	76,249	1.72	39.6	0.53	86.2	87.4	17.5
5	一般国道	1	国道1号	21,150	21,164	20,360	1.34	12.7	1.32	31.5	12.3	-3.8
6	一般国道	1	国道1号	15,632	16,009	17,067	1.40	8.9	1.22	18.5	14.8	6.6
7	一般国道	23	国道23号	52,808	39,177	42,260	1.62	43.8	0.82	43.1	30.7	7.9
8	一般国道	23	国道23号	52,808	35,613	46,745	1.60	47.6	1.06	35.0	40.6	31.3
9	一般国道	155	国道155号	15,193	15,406	15,935	1.33	22.7	0.64~1.4	13.7	19.6	3.4
10	主要地方道	29	弥富名古屋線	—	—	2,726	1.24	5.9	0.37~0.82	10.0	11.8	0
11	主要地方道	40	名古屋蟹江弥富線	10,833	12,619	8,295	1.30	23.5	0.69	28.8	24.1	-34.3
12	主要地方道	40	名古屋蟹江弥富線	8,768	8,473	7,322	1.28	15	0.59~0.62	33.4	30.9	-13.6
13	主要地方道	66	蟹江飛島線	32,267	28,442	28,798	1.36	34.5	0.83~0.89	29.9	20.4	1.3
14	主要地方道	70	名古屋十四山線	17,041	13,858	15,556	1.31	16.6	1.60	14.9	17.6	12.3
15	主要地方道	70	名古屋十四山線	10,431	9,809	9,399	1.28	17.6	0.88	25.3	26.3	-4.2
16	主要地方道	71	名古屋西港線	17,307	17,405	17,431	1.35	66.3	0.68	47.5	50.8	0.1
17	主要地方道	71	名古屋西港線	17,307	17,956	17,613	1.36	53.3	0.79~1.88	25.5	34.8	-1.9
18	一般県道	103	境政成新田蟹江線	—	—	3,689	1.26	17	0.62	42.7	23.7	0
19	一般県道	103	境政成新田蟹江線	3,159	1,565	1,387	1.20	14.6	0.2~0.25	37.4	41.8	-11.4
20	一般県道	103	境政成新田蟹江線	5,296	4,191	4,575	1.26	65.9	0.65	36.4	33.8	9.2
21	一般県道	103	境政成新田蟹江線	4,838	5,451	6,231	1.27	9.5	0.79~0.82	38.0	30.0	14.3
22	一般県道	103	境政成新田蟹江線	—	5,451	8,981	1.29	48.9	1.41	48.5	61.5	64.8
23	一般県道	104	新政成弥富線	6,365	7,988	7,320	1.28	26.3	1.08	45.8	43.6	-8.4
24	一般県道	105	富島津島線	3,302	3,807	3,909	1.26	4.4	0.46~0.52	26.2	26.1	2.7
25	一般県道	105	富島津島線	—	—	9,284	1.28	8.9	0.68~0.82	12.7	14.9	0
26	一般県道	105	富島津島線	3,302	3,807	3,909	1.26	4.4	0.69	5.7	12.5	2.7
27	一般県道	106	烏ヶ地名古屋線	4,043	6,051	5,846	1.27	22.1	0.7~0.76	33.1	37.9	-3.4
28	一般県道	108	木曾岬弥富停車場	1,921	6,649	6,260	1.27	4.6	0.57~0.65	23.1	30.4	-5.9
29	一般県道	109	子宝愛西線	6,980	6,757	6,605	1.27	25	0.8~0.83	20.4	21.1	-2.2
30	一般県道	109	子宝愛西線	9,875	9,414	7,973	1.28	19.7	0.73	15.8	20.3	-15.3
31	一般県道	458	一宮弥富線	10,213	11,229	12,144	1.29	8.3	1~1.07	35.7	33.6	8.1
32	一般県道	462	大藤永和停車場線	4,946	3,501	3,694	1.25	13.1	0.48~0.52	23.7	33.4	5.5
33	一般県道	462	大藤永和停車場線	2,879	2,626	2,566	1.23	5.7	0.61~0.64	31.7	20.1	-2.3

資料：平成17年度・22年度・27年度道路交通センサス



資料：平成27年度道路交通センサス

図：交通量



資料：平成27年度道路交通センサス
 図：交通量増減率（平成22年→平成27年）



資料：平成27年度道路交通センサス
 資料：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会 【愛知県】主要渋滞箇所（一般道）（令和元年8月1日時点）
 図：混雑度



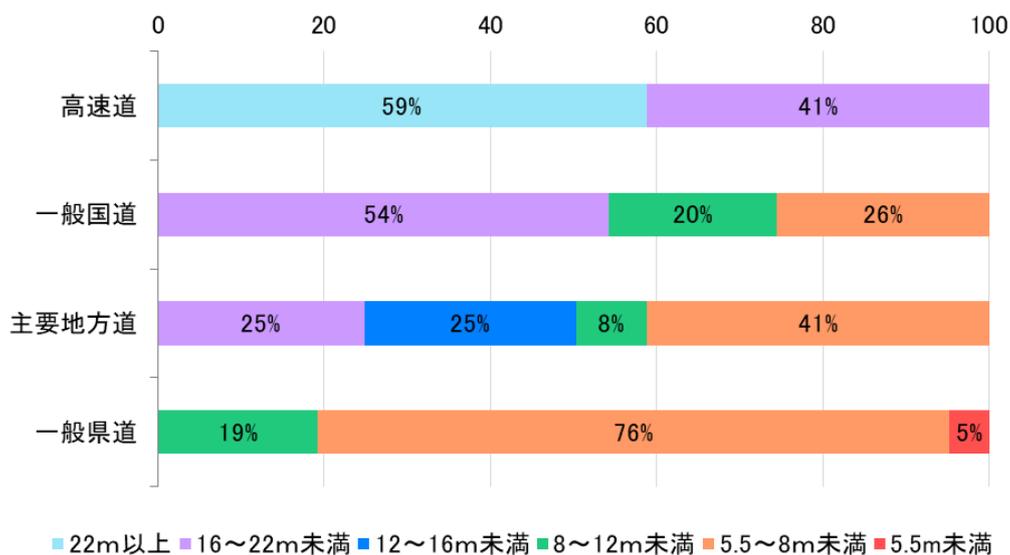
資料：平成27年度道路交通センサス
 図：混雑時旅行速度（上り）



資料：平成27年度道路交通センサス
 図：混雑時旅行速度（下り）

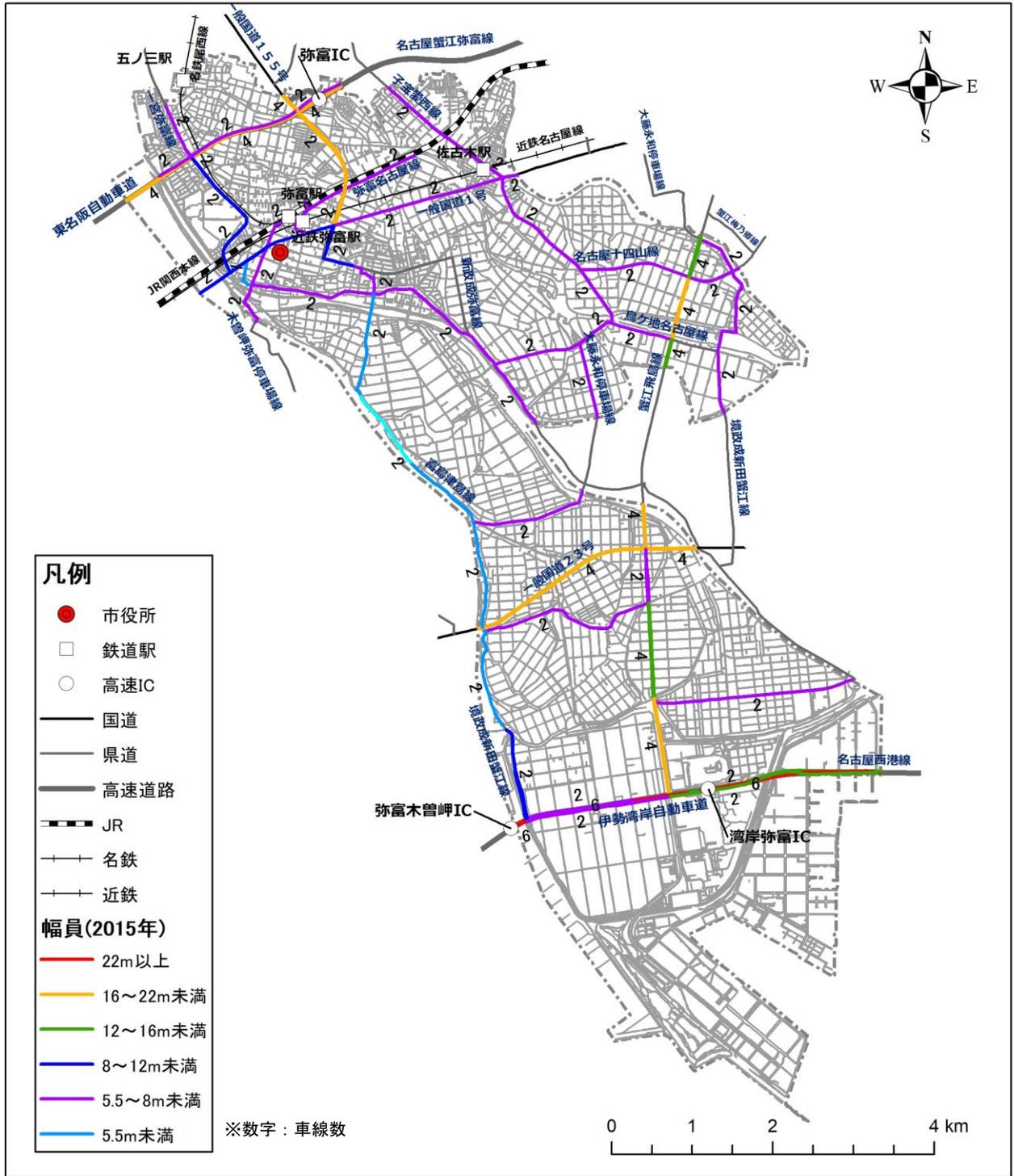
(5) 道路幅員

- ・ 高速道路である伊勢湾岸自動車道は幅員30m以上、東名阪自動車道は幅員20m以上で整備済となっています。(ランプ部除く)
- ・ 一般国道は全区間の約50%が幅員16m以上で、主要地方道でも約25%となっています。
- ・ 一般県道では5.5m未満の幅員の道路が5%あります。



資料：平成27年度道路交通センサス

図：車道部幅員の構成比



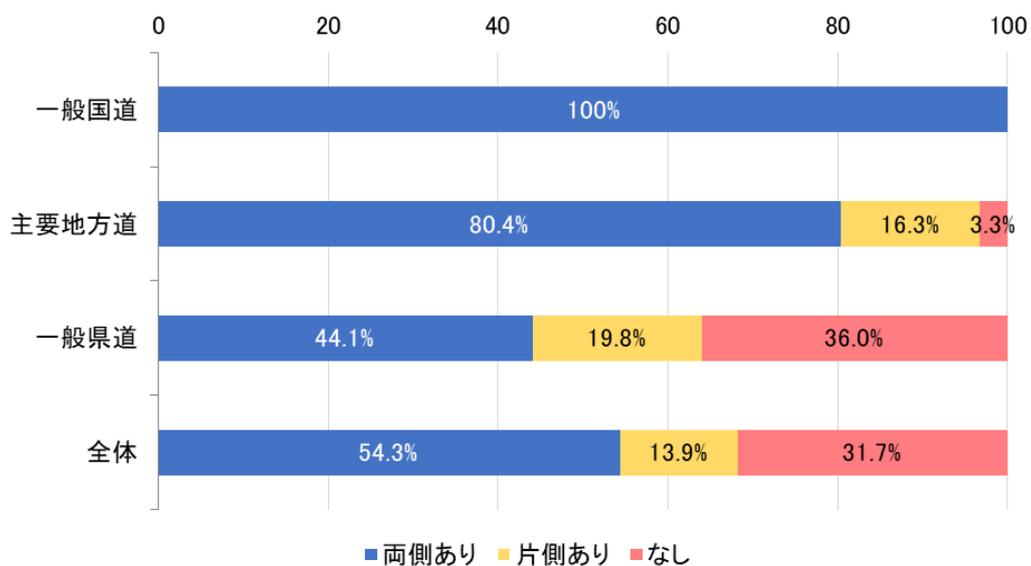
資料：平成27年度道路交通センサス

図：道路幅員

(6) 歩道

1) 歩道整備

- ・ 一般国道では全区間で歩道が整備されています。
- ・ 主要地方道でも歩道設置率が約97%と高くなっています。
- ・ 弥富駅など駅周辺には両側設置されている箇所が多く見られますが、全体では約5割の設置率となっています。



資料：平成27年度道路交通センサス

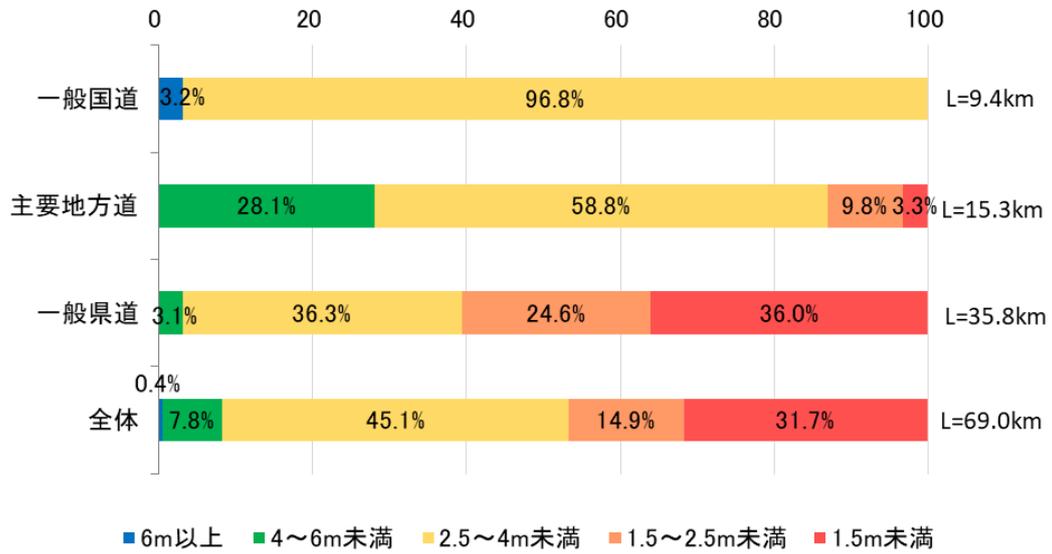
図：道路種別歩道整備状況



資料：平成27年度道路交通センサス
 図：歩道整備状況（国道・県道）

2) 歩道幅員

- ・ 一般国道は全区間で歩道幅員2.5m以上となっています。
- ・ 主要地方道でも約87%が幅員2.5m以上ですが、全体では約5割と少なくなっています。



資料：平成27年度道路交通センサス

図：歩道幅員の構成比

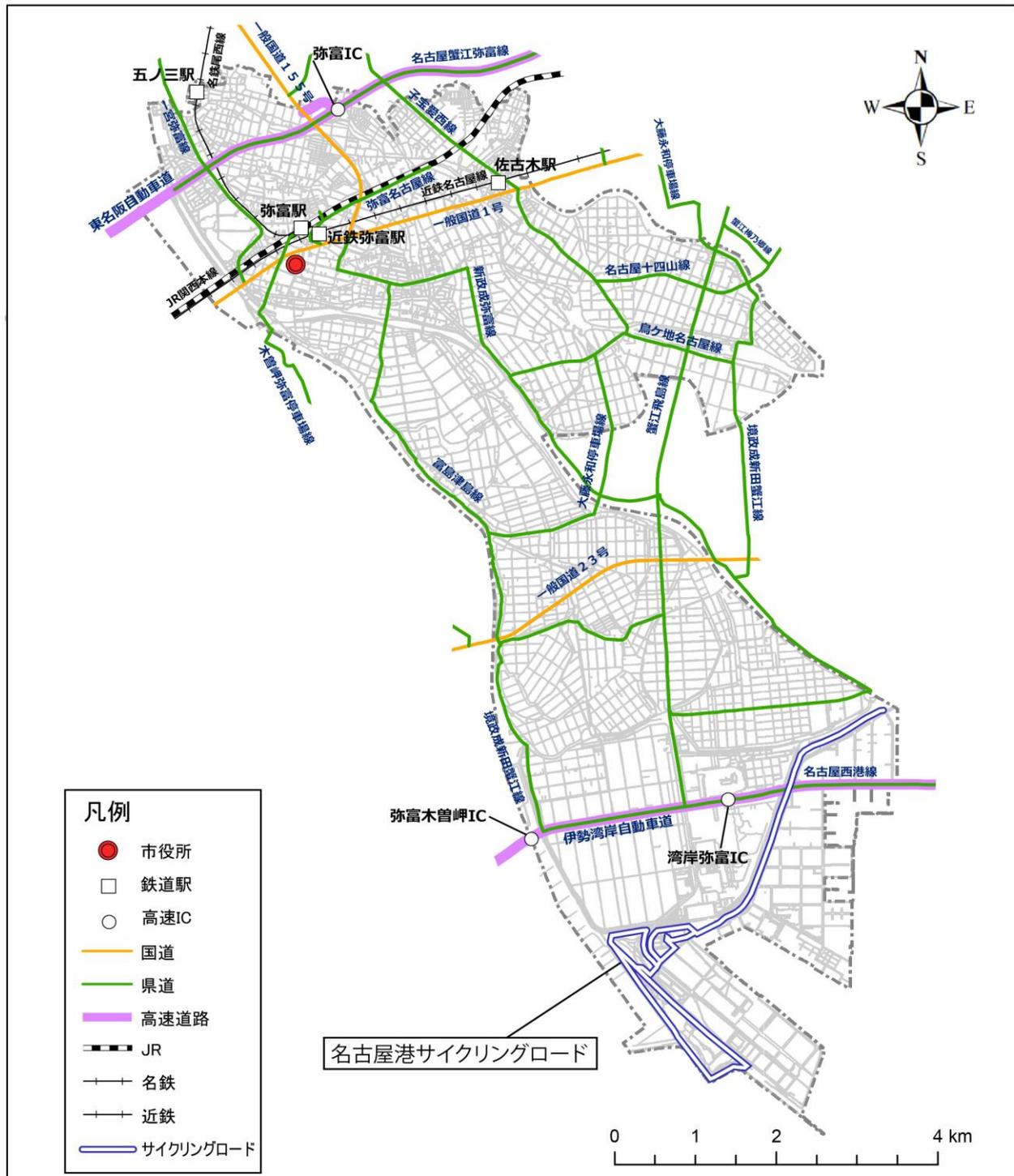


資料：平成27年度道路交通センサス

図：歩道幅員

(7) 自転車通行空間

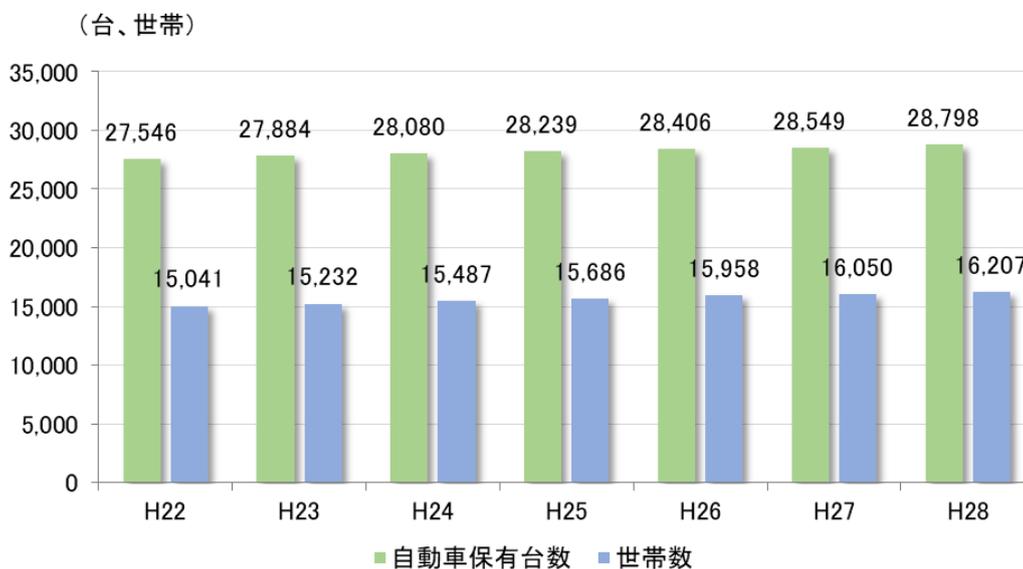
- ・ 弥富市内には自転車道は設置されていません。
- ・ 本市南部には、富浜緑地と楠緑地を縦断する名古屋港サイクリングロードが全長約17.7kmに渡って整備されています。



図：サイクリングロード

(8) 自動車保有台数

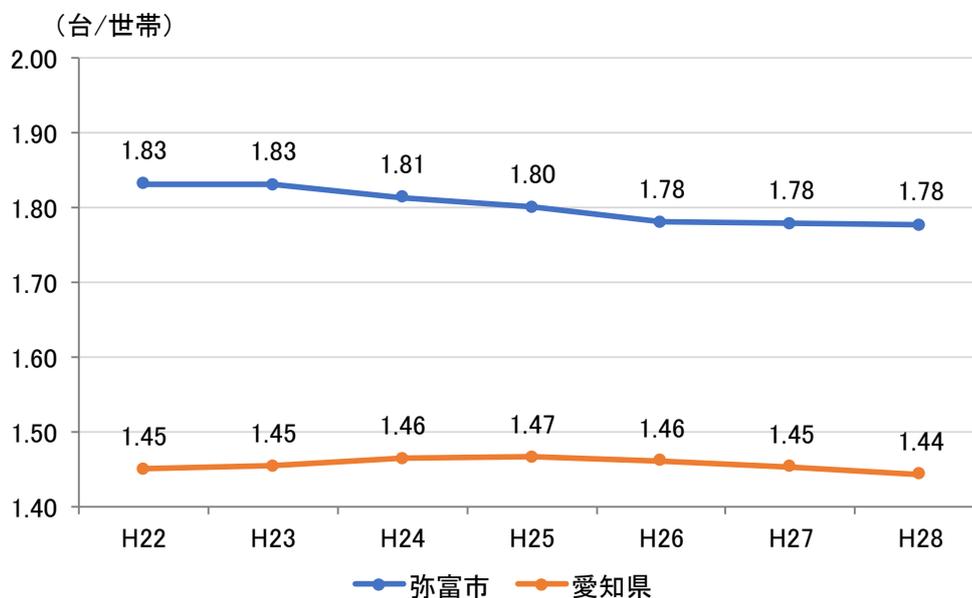
- ・ 本市の自動車保有台数は、世帯数とともに年々増加傾向にあります。
- ・ 世帯当たりの自動車保有台数は、愛知県より多くなっていますが年々減少傾向にあります。



資料：愛知県統計年鑑

※普通乗用（自家用）、小型乗用（自家用）、軽乗用車の合計

図：自動車保有台数と世帯数の推移



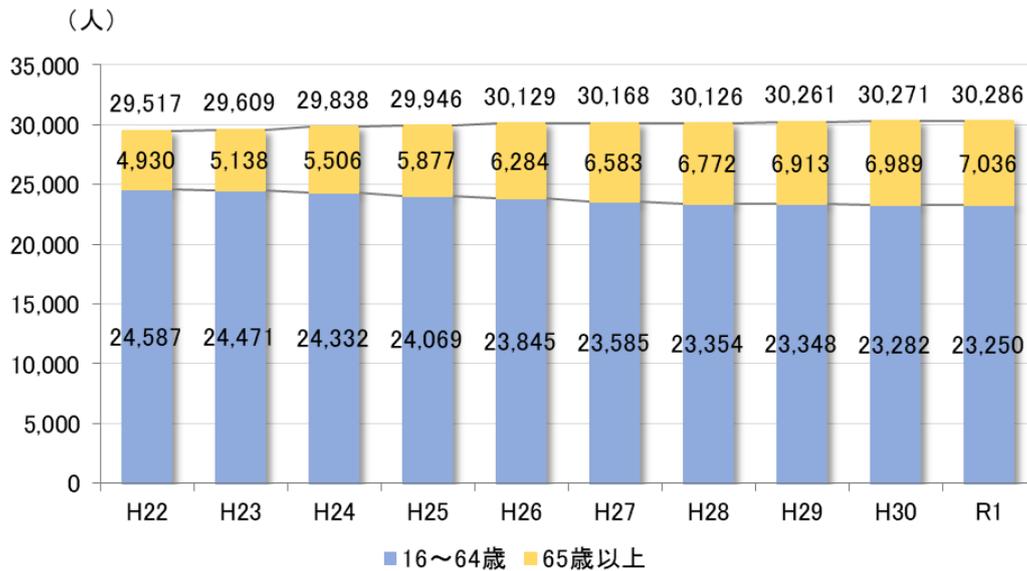
資料：愛知県統計年鑑

図：世帯当たり自動車保有台数の推移

(9) 運転免許証保有者

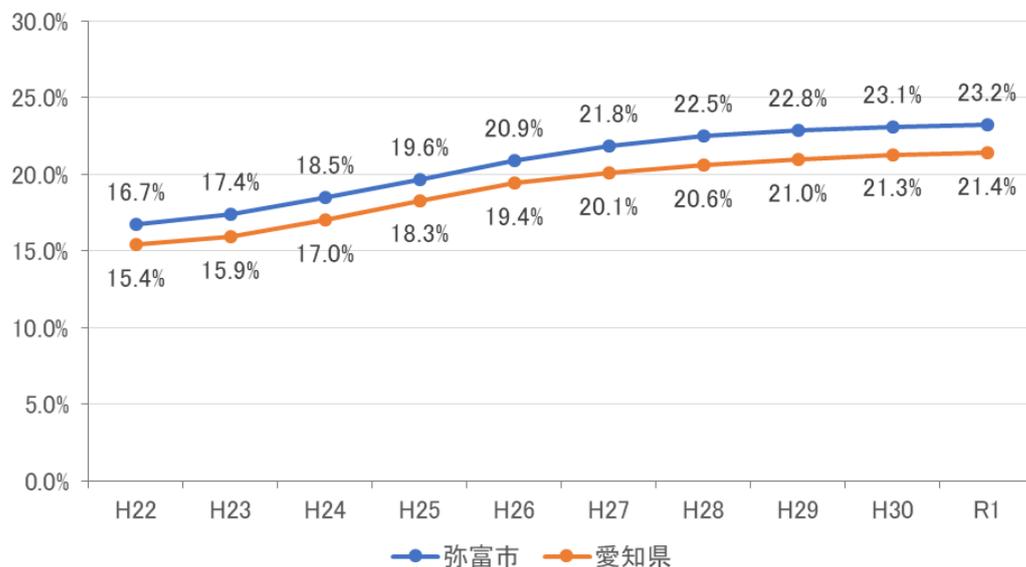
1) 運転免許人口

- ・ 本市の過去10年間の運転免許人口は年々増加しており、うち高齢者が占める割合が平成22年と比較して令和元年は6.5%増えています。
- ・ 本市の運転免許人口は、愛知県と比較して高齢者の割合が多く高齢化が進んでいます。



資料：愛知県警察HP

図：運転免許人口の推移

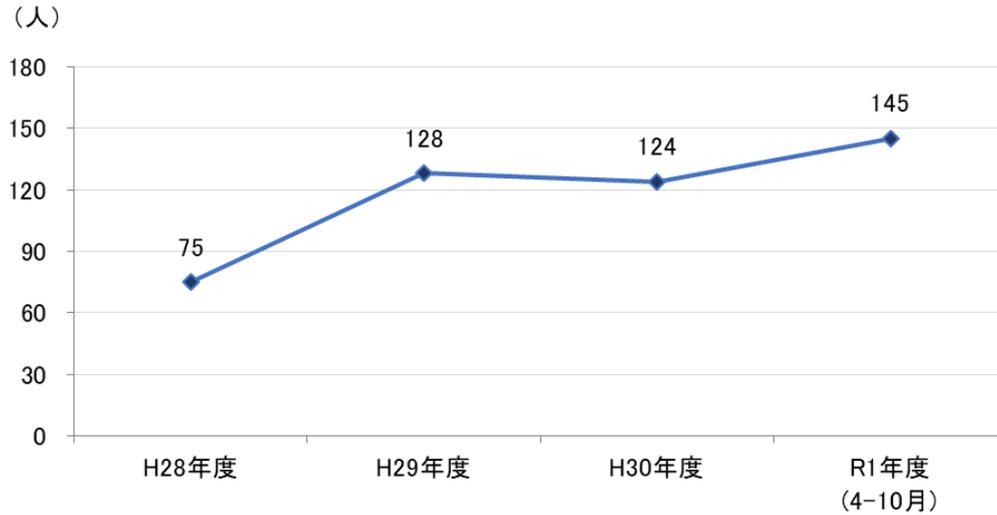


資料：愛知県警察HP

図：運転免許人口高齢者割合の推移

2) 免許返納者

- ・ 蟹江警察署管内の免許の自主返納者数は、平成29年度に大きく増加し、その後も増加傾向にあります。



資料：弥富市資料

図：自主返納者数の推移（蟹江警察署管内）

3) 高齢者等福祉タクシー料金助成事業

- ・ 75歳以上の運転経歴証明書などの交付を受けた方を対象に、タクシーを利用する場合、基本料金及びお迎え料金を助成しています。▶（P46参照）

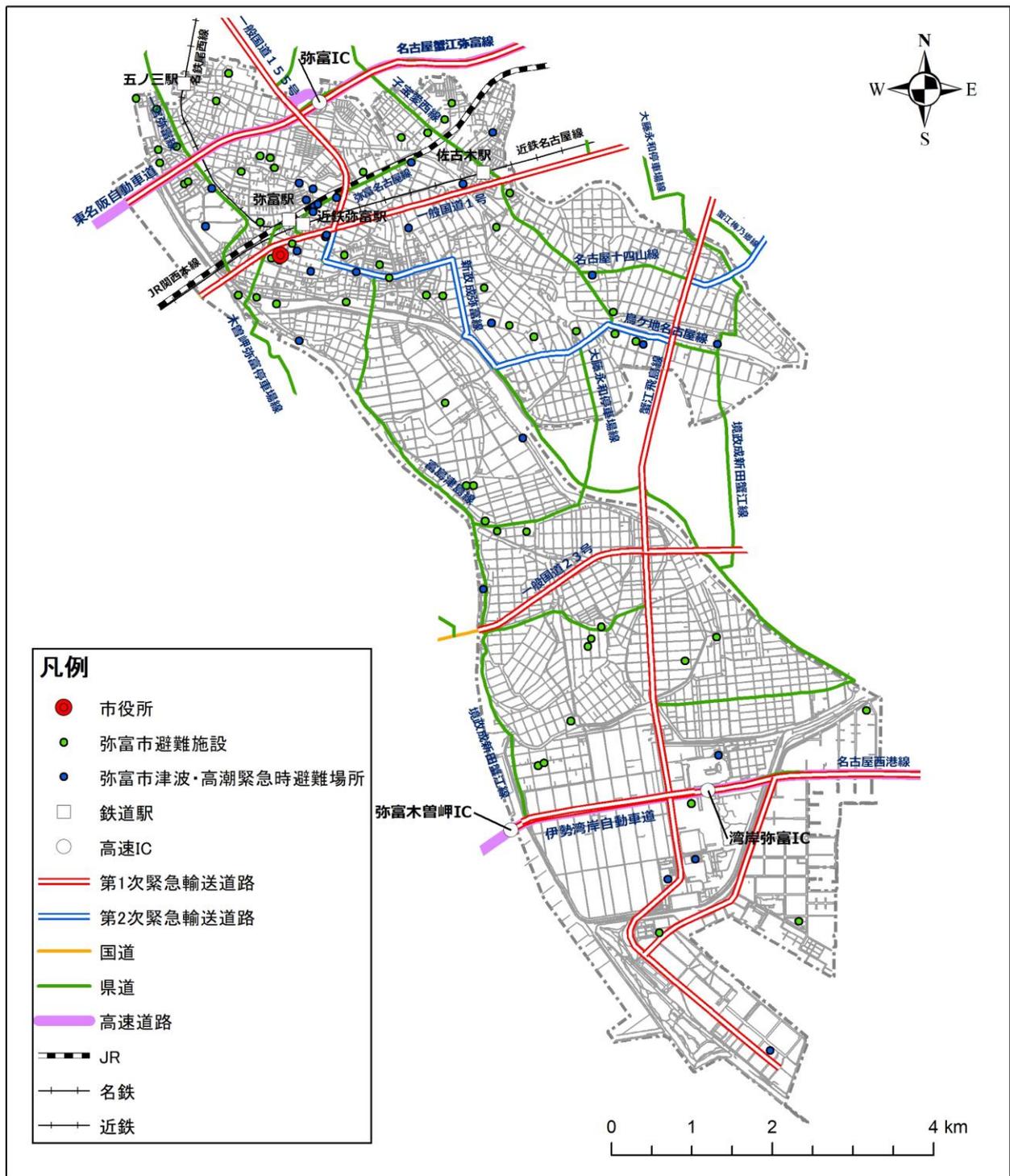
(10) 緊急輸送道路

- ・ 本市の緊急輸送道路は第1次緊急輸送道路として東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、国道1号、国道23号、国道155号を中心に10路線指定されています。
- ・ 第2次緊急輸送道路は主要地方道、一般県道を中心に4路線指定されています。

表：緊急輸送道路一覧

区分	路線名	道路管理者
第1次緊急輸送道路	東名阪自動車道	国土交通大臣
	伊勢湾岸自動車道	国土交通大臣
	一般国道1号	国土交通大臣
	一般国道23号	国土交通大臣
	一般国道155号	愛知県知事
	(主)名古屋西港線(県道71号)	愛知県知事
	(主)一宮蟹江線(県道65号)	愛知県知事
	(主)蟹江飛島線(県道66号)	愛知県知事
	(一)境政成新田蟹江線(県道103号)	愛知県知事
	臨港道路(弥富ふ頭1号線・鍋田ふ頭内道路)	名古屋港管理組合
第2次緊急輸送道路	(主)名古屋十四山線(県道70号)	愛知県知事
	(一)富島津島線(県道105号)	愛知県知事
	(一)烏ヶ地名古屋線(県道106号)	愛知県知事
	(一)新政成弥富線(県道104号)	愛知県知事

資料：弥富市資料

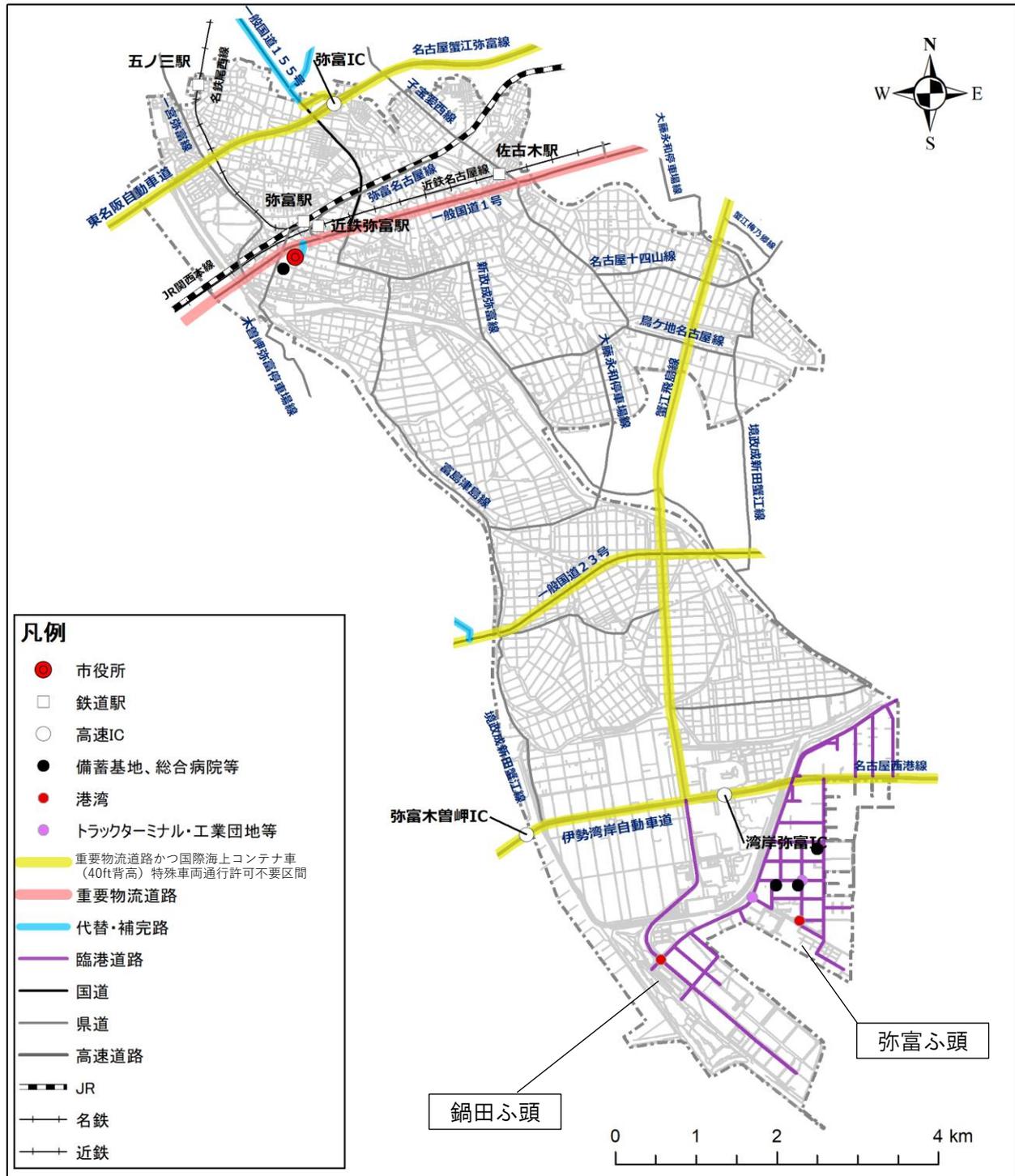


資料：弥富市資料、愛知県道路維持課

図：緊急輸送道路

(11) 重要物流道路

- ・ 市内の重要物流道路※は、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、国道1号、国道23号、(主)蟹江飛島線の5路線が指定されています。
- ・ 市内には弥富ふ頭や鍋田ふ頭といった港湾物流拠点があります。



資料：国土交通省中部地方整備局管内重要物流道路マップ
 図：重要物流道路

※重要物流道路

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定した路線で、機能強化や重点支援が実施される。(国土交通省HPより)

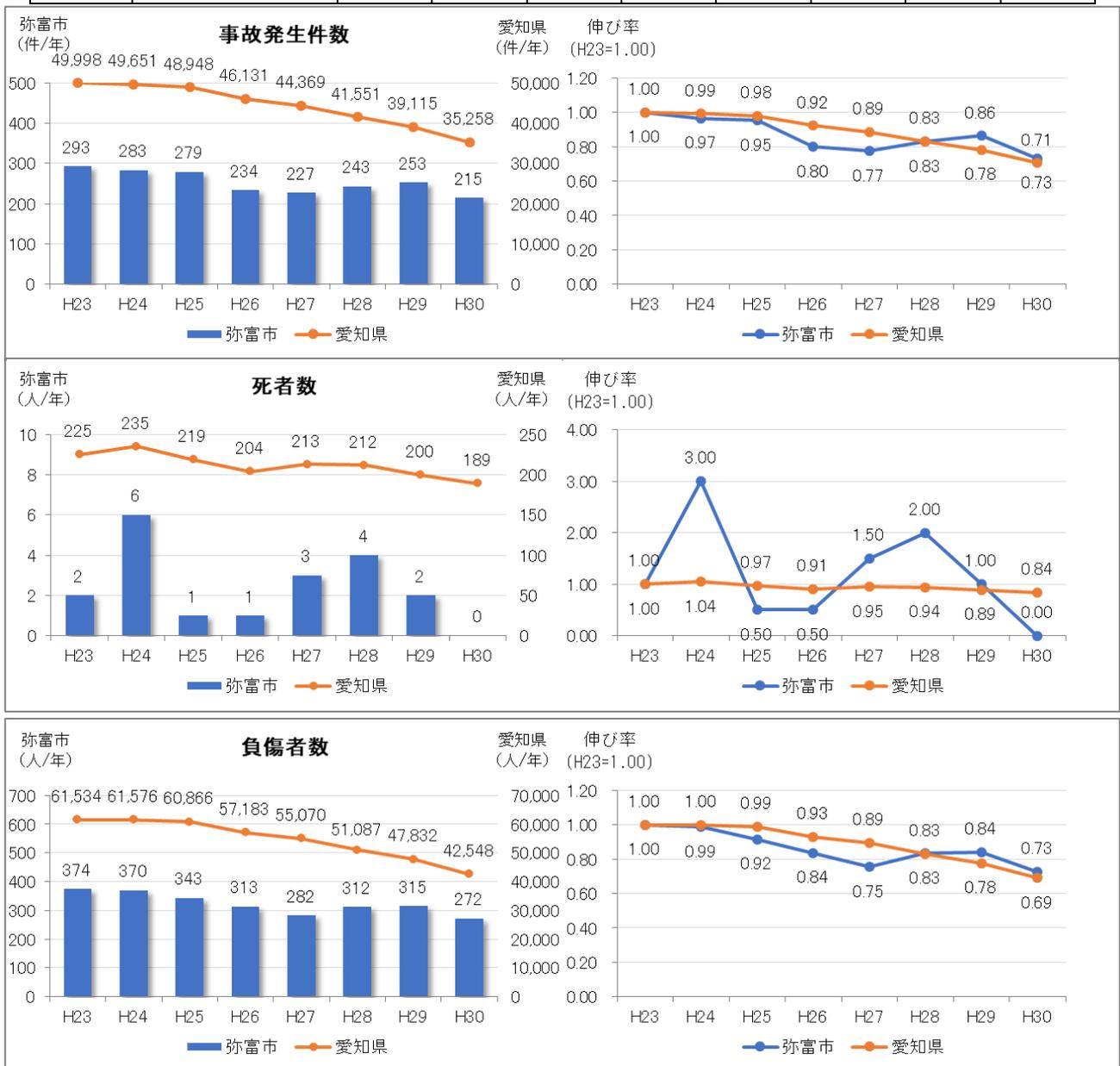
(12) 交通事故

1) 事故発生件数

- ・ 平成30年の本市の事故発生件数は215件、死者数0名、負傷者272名です。
- ・ 県・本市とも交通事故件数は減少傾向にあります。

表：交通事故発生状況

		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
弥富市	発生件数 (件)	293	283	279	234	227	243	253	215
	死者数 (人)	2	6	1	1	3	4	2	0
	負傷者数 (人)	374	370	343	313	282	312	315	272
愛知県	発生件数 (件)	49,998	49,651	48,948	46,131	44,369	41,551	39,115	35,258
	死者数 (人)	225	235	219	204	213	212	200	189
	負傷者数 (人)	61,534	61,576	60,866	57,183	55,070	51,087	47,832	42,548

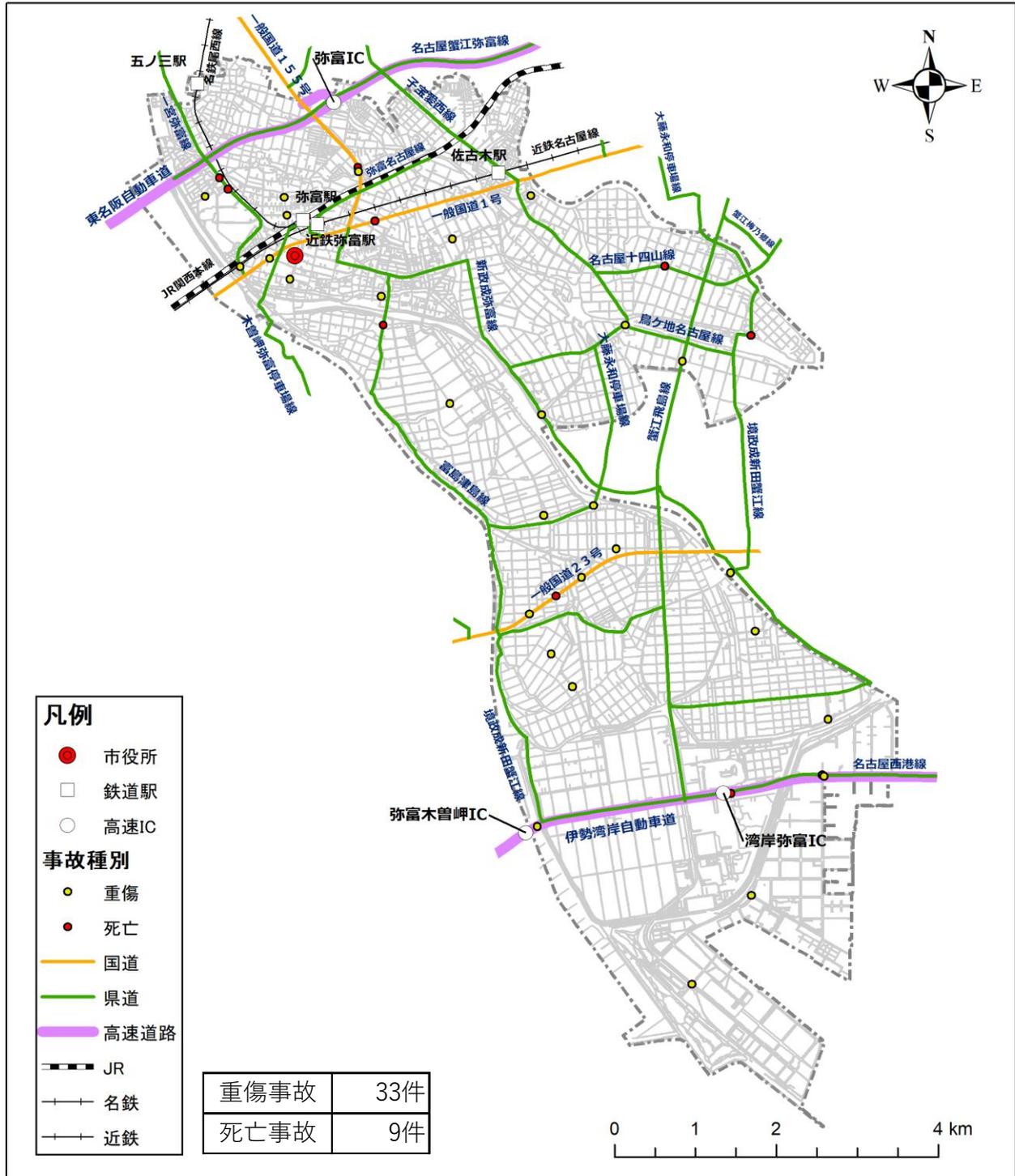


資料：弥富市資料

図：交通事故の推移

2) 重大事故発生箇所

- ・ 本市では平成27（2015）年～令和元（2019）年の5年間の重大事故は死亡事故が9件あり、高速道路、国・県道など主要な道路で発生しています。
- ・ 重傷事故は33件発生しており、発生場所は市内広域にわたっています。



資料：弥富市資料

図：重大事故発生箇所（H27～R元）

(13) 踏切

- 本市には踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道に「長島第9号」が指定されており、付近に弥富市地域包括支援センターがあるため、高齢者又は障害者の通行の安全を特に確保する必要があるものとされています。なお、鉄道事業者により新型踏切障害検知装置が設置されるなど対策が実施済となっています。
- 国土交通省踏切安全通行カルテにて「佐古木第1号」が自動車ボトルネック踏切となっています。
- 弥富市通学路交通安全プログラムにて要対策踏切として4箇所指定されています。

表：改良等を検討すべき踏切

鉄道路線名	踏切名称	道路名		高齢者 障害者 通行確保 (※1)	自動車 ボトルネック 踏切 (※2)	通学路要 対策踏切 (※3)
近鉄名古屋線	長島第9号	県道	弥富名古屋線	○		
	佐古木第1号	県道	子宝愛西線		○	
JR関西本線	鯛浦踏切	市道	日毛気開線			○
	第一津島街道踏切	市道	鯛浦122号線			○
	鎌倉踏切	市道	鎌倉308号線			○
名鉄尾西線	弥富1号	市道	鯛浦122号線			○

資料：※1：平成31年2月8日国交省踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道の指定（第4弾）

※2：平成28年6月17日国交省踏切安全通行カルテ

※3：平成27年度弥富市通学路交通安全プログラム

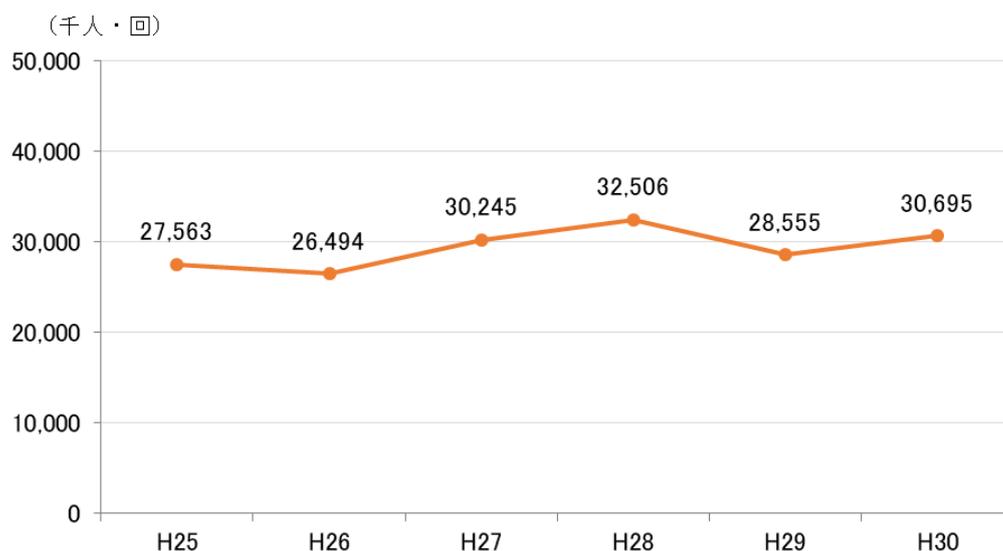


資料：マップあいち（愛知県統合型地理情報システム）
図：踏切箇所

(14) 観光

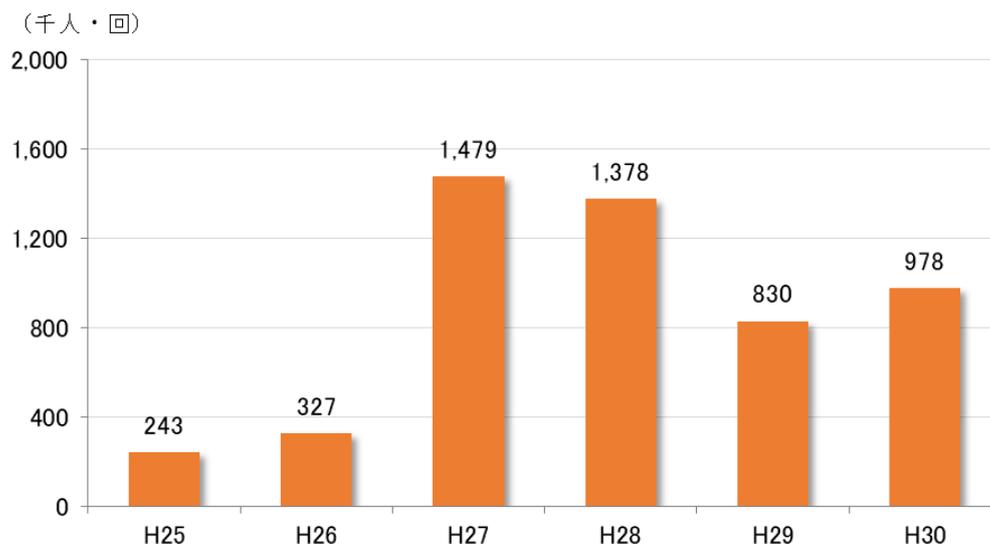
1) 愛知県の観光来訪者数

- ・ 平成30年の県外からの観光客数は約3,070万人で、前年比7.5%増、平成25年からは11.4%の増加です。
- ・ 愛知県の観光等の外国人来訪者数は増加しており、平成30年では約98万人で、平成25年の24万人と比較して4倍となっており著しく増加しています。



資料：愛知県観光入込客統計

図：観光入込客数の推移（愛知県）



資料：愛知県観光入込客統計

図：外国人来訪者数（観光等）の推移（愛知県）

2) 主な観光施設・文化財

- ・ 市では6ルートの観光コースを設定しているほか、名古屋港サイクリングロードが整備されています。
- ・ 明治以降、金魚の養殖が盛んで金魚と関わりの深い地を巡るコースや旧東海道散策、弥富の歴史を巡るコースなどがあります。

表：主な観光施設一覧

No	名称	備考
1	柴ヶ森	市指定 史跡
2	服部家住宅	重要文化財 建造物
3	興善寺地蔵	市指定 彫刻
4	白文鳥禰祥地碑(又八神明社)	
5	孝忠園・擔風先生筆塚	市指定 史跡
6	薬師寺の大楠・鰐浦城跡	市指定 天然記念物、史跡
7	竹長押茶屋	市指定 建造物
8	おみよし松	市指定 天然記念物
9	水郷の塔	
10	二つお宮の松	市指定 天然記念物
11	木造阿弥陀如半跏倚像(秋葉堂)	市指定 彫刻
12	烏の池	市指定 史跡
13	立田輪中人造堰樋門	市指定 史跡
14	宮崎筠圃邸址	市指定 史跡
15	孝女そよ宅址	市指定 史跡
16	弥勒寺・銅造阿弥陀如来坐像	県指定 彫刻
17	海南こどもの国	
18	森津の藤	市指定 天然記念物
19	六体地蔵	市指定 彫刻
20	八穂地蔵	市指定 彫刻
21	弥富野鳥園	
22	三ツ又池公園	
23	間崎公園	
24	名古屋港サイクリングロード	

資料：弥富市観光マップ、文化財ガイドマップ



資料：弥富市HP

図：主な観光施設及び観光コース

(15) 自動車・自転車駐車場

- ・ 民間の時間貸し自動車駐車場が弥富駅及び近鉄弥富駅周辺に17箇所あります。
- ・ 市の無料自転車駐車場が弥富駅及び近鉄弥富駅周辺に4箇所、名鉄五ノ三駅周辺に1箇所あり、民間の有料駐輪場は近鉄弥富駅周辺に11箇所、佐古木駅周辺に4箇所あります。
- ・ 弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）の無料サイクル&バスライド駐輪場が6箇所設けてあります。

表：民間の時間貸し駐車場一覧（弥富駅及び近鉄弥富駅周辺）

No	名称	収容能力(台)	No	名称	収容能力(台)
1	名鉄協商 弥富第1	43	10	タイムズ 近鉄弥富駅南	14
2	三交の駐 ing 弥富駅前	26	11	リパーク 近鉄弥富駅前	9
3	マルカパーキング	38	12	スペースエコ 近鉄駅前第2	14
4	カトウパーキング	21	13	ティーファス弥富	22
5	ITC パーキング 弥富駅前第1	5	14	ボナンザパーキング	81
6	服部駐車場	5	15	名鉄協商 近鉄弥富駅第2	19
7	みかどパーキング	9	16	スペースエコ 弥富駅第3	32
8	名鉄協商 近鉄弥富駅西	61	17	スペースエコ 弥富駅前	15
9	マルヨシ	6			

資料：弥富市資料

表：自転車駐車場一覧

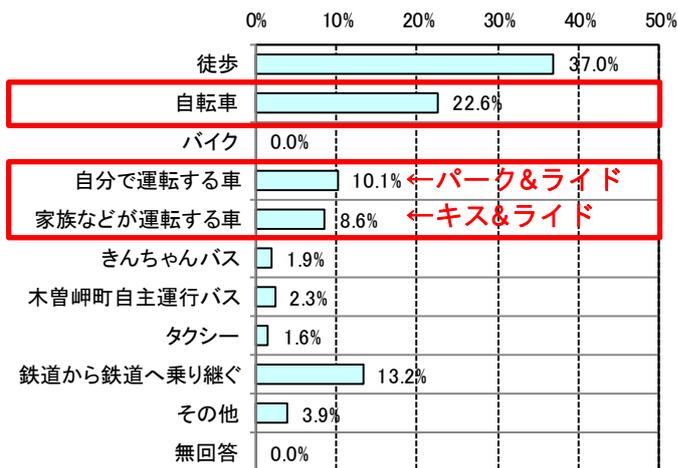
No	種別	名称	最寄り駅	収容能力(台)
1	公営	五之三自転車駐車場	五ノ三駅	150
2	公営	弥富駅南自転車駐車場	弥富駅	260
3	公営	弥富駅北第1自転車駐車場	弥富駅	260
4	公営	弥富駅北第2自転車駐車場	弥富駅	60
5	公営	弥富駅北第3自転車駐車場	弥富駅	300
6	民営	八島屋自転車預り所	弥富駅	300
7	民営	仲男商店自転車預り所	弥富駅	280
8	民営	マルヨシ自転車預り所	弥富駅	250
9	民営	柴田自転車預り所	弥富駅	150
10	民営	マルカ自転車預り所	弥富駅	150
11	民営	伊勢屋自転車預り所	弥富駅	140
12	民営	加藤北自転車預り所	弥富駅	100
13	民営	山田屋自転車預り所	弥富駅	100
14	民営	とらや自転車預り所	弥富駅	100
15	民営	太田自転車預り所	弥富駅	40
16	民営	ワカマツ自転車預り所	弥富駅	20
17	民営	松月自転車預り所	佐古木駅	200
18	民営	近畿ニッポンレンタカー佐古木駅前駐輪場(北)	佐古木駅	200
19	民営	近畿ニッポンレンタカー佐古木駅前駐輪場(南)	佐古木駅	100
20	民営	オオハシ佐古木自転車駐輪場	佐古木駅	30
21	サイクル&バスライド駐輪場	十四山総合福祉センター	—	
22	サイクル&バスライド駐輪場	十四山支所	—	
23	サイクル&バスライド駐輪場	総合福祉センター	—	
24	サイクル&バスライド駐輪場	鍋田支所	—	
25	サイクル&バスライド駐輪場	南部コミュニティセンター	—	
26	サイクル&バスライド駐輪場	白鳥コミュニティセンター	—	

資料：弥富市資料



資料：弥富市資料

図：自転車駐車場



図：弥富駅及び近鉄弥富駅利用者の交通手段分担率

資料：弥富市資料



資料：弥富市資料

図：自転車駐車場（弥富駅周辺）



資料：弥富市資料

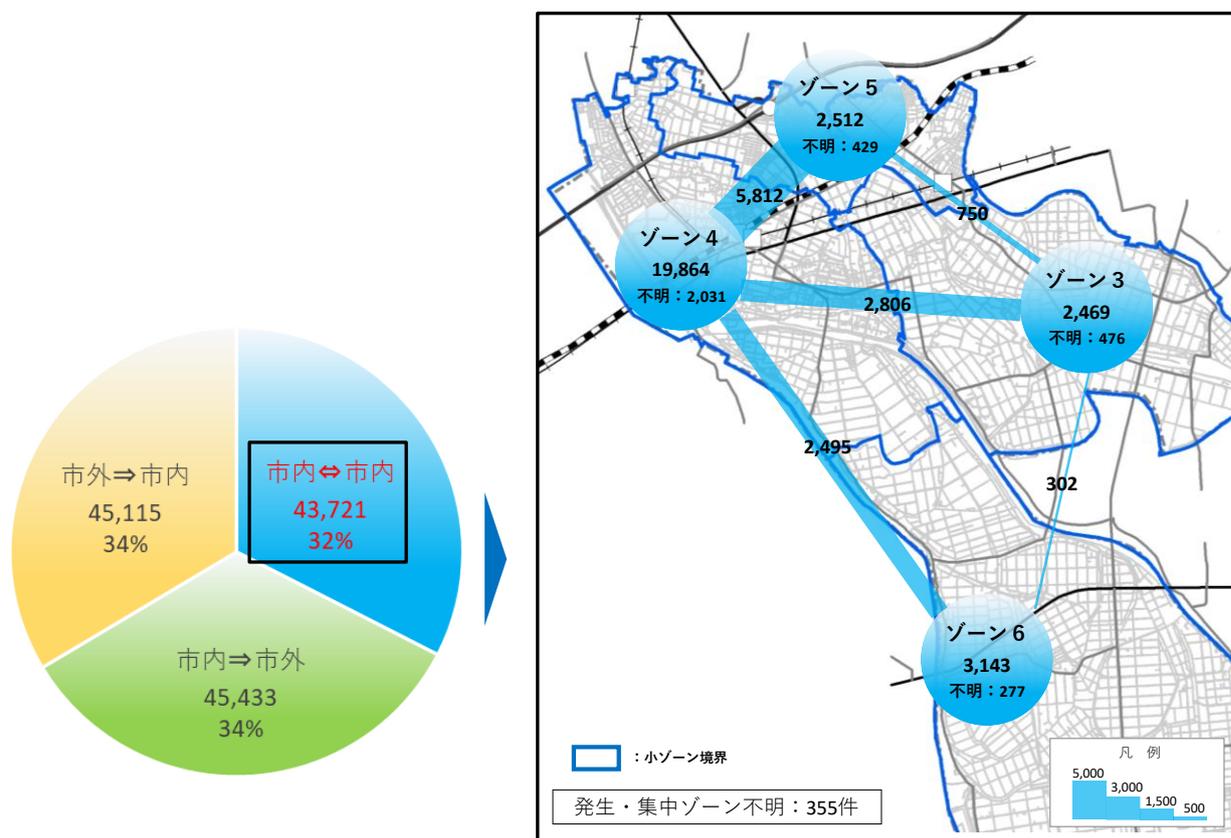
図：自転車駐輪場（佐古木駅周辺）

2-7 交通行動

(1) 市内の交通行動

1) 市内の移動量

- ・ 内内移動は43,721件で全トリップの32%を占めています。
- ・ ゾーン4内での移動が19,864件で全内内移動の45%となっています。
- ・ ゾーン間の移動で最も多いのがゾーン4⇄ゾーン5の5,812件、次いでゾーン4⇄ゾーン3の2,806件となっています。



(単位：件)

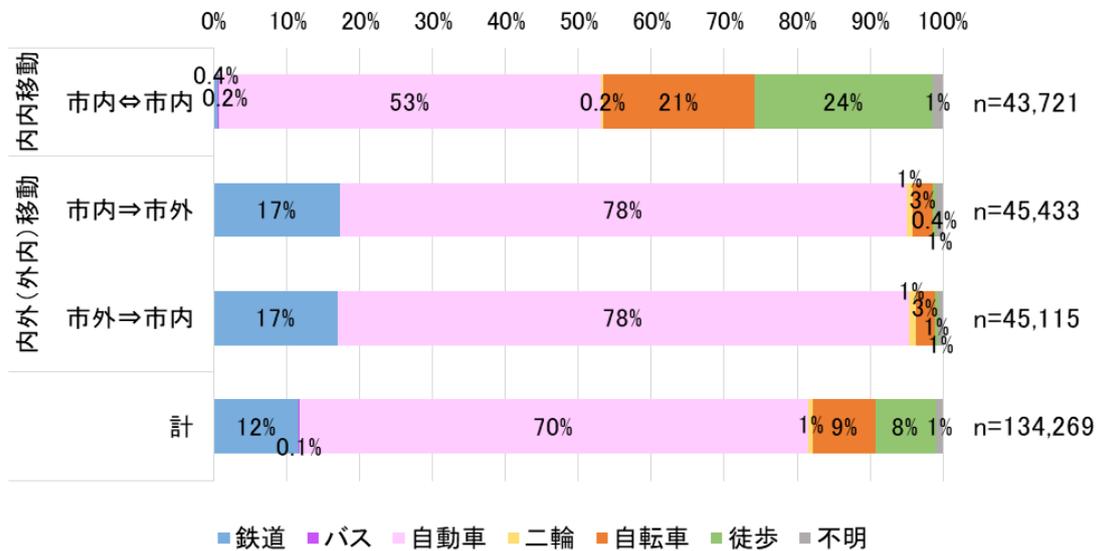
図：市内の移動量

表：小ゾーンと概ねの小学校区

小ゾーン	小学校区
ゾーン3	十四山西部小学校区、十四山東部小学校区
ゾーン4	弥生小学校区、桜小学校区、日の出小学校区、大藤小学校区
ゾーン5	弥生小学校区、白鳥小学校区
ゾーン6	大藤小学校区、栄南小学校区、臨海部

2) 移動手段

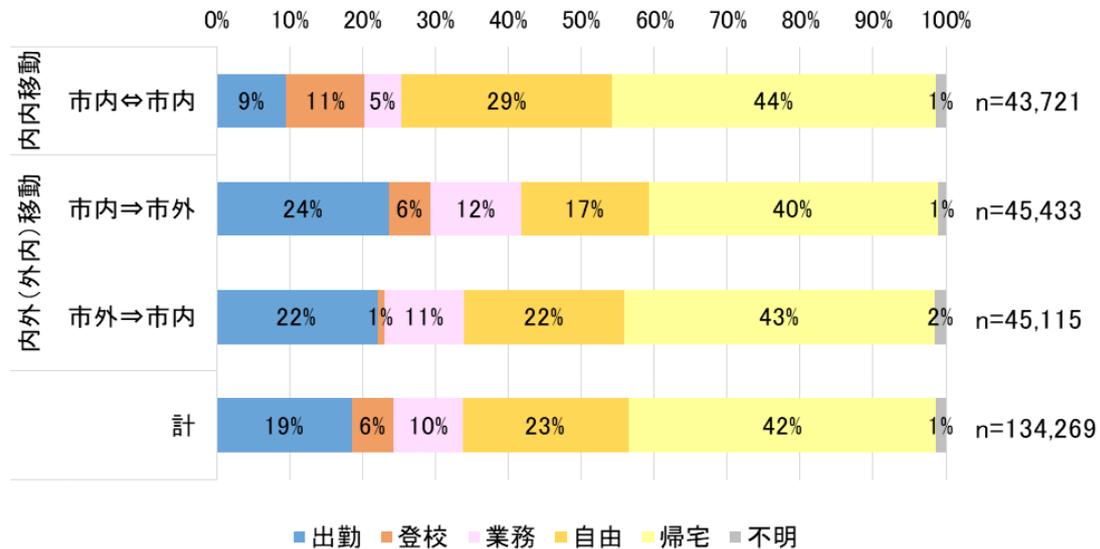
- ・ 内内、内外移動とも移動手段は自動車が一番多くなっています。
- ・ 内外移動においては鉄道利用が17%程度を占めています。



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）
 図：外出時の移動手段

3) 移動目的

- ・ 内内、内外移動とも移動目的は「帰宅」が最も多くなっています。
- ・ 内外移動では「出勤」が20%以上を占めています。



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

図：外出時の移動目的

～参考～ 移動目的とは

移動目的は、大きく、出勤・登校・自由・業務・帰宅の5つに分けられます。自由は買い物や食事、レクリエーションなどの生活関連トリップです。業務は打合せや会議、販売・配達など、仕事上のトリップです。詳細な分類は下表に示します。

表：移動目的の概要

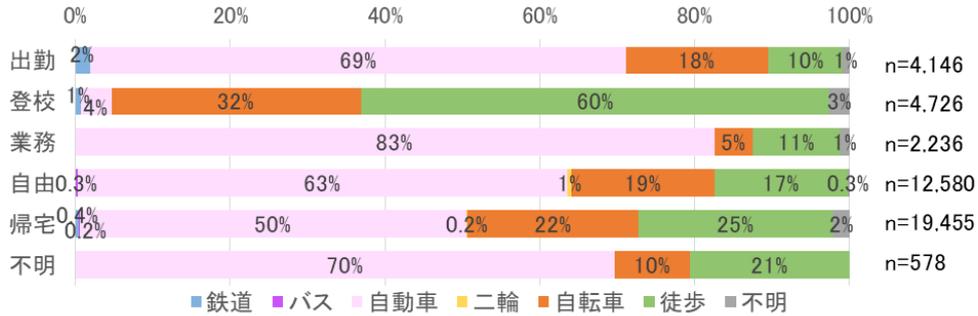
目的の分類	分類 C	目的の分類	分類 C
1. 出勤(勤務先へ)	1. 出勤	4. 帰社・帰校 (会社・学校へ戻る)	4. 業務
2. 登校(通学先へ)	2. 登校	17. 打合せ・会議・書類持参 ・受領、集金	
5. 日常的な家事・買い物	3. 自由	18. 販売・配達・仕入れ・購入	
7. 通院、デイケア・デイサービス		19. 作業・修理	
8. 習い事・塾など		20. 農林漁業作業	
9. 食事		21. その他の業務目的	
10. 社交		3. 帰宅	
11. 娯楽・文化		99. 不明	9. 不明
15. 送迎・付き添い			
12. 散歩・ジョギング			
14. 地域活動・ボランティアなど			
16. その他の自由目的			
6. 日常的でない買い物			
13. 観光・行楽・レジャーなど			

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

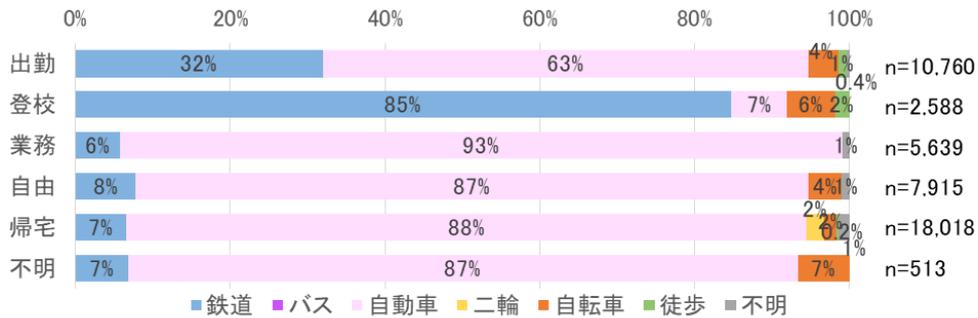
4) 目的別手段

- ・ 全トリップの「出勤」の手段として最も多かったのは「自動車」で74%、次いで「鉄道」が18%となっています。
- ・ 「自動車」の利用目的が最も多かったのは「業務」の94%、次いで「自由」の79%となっています。

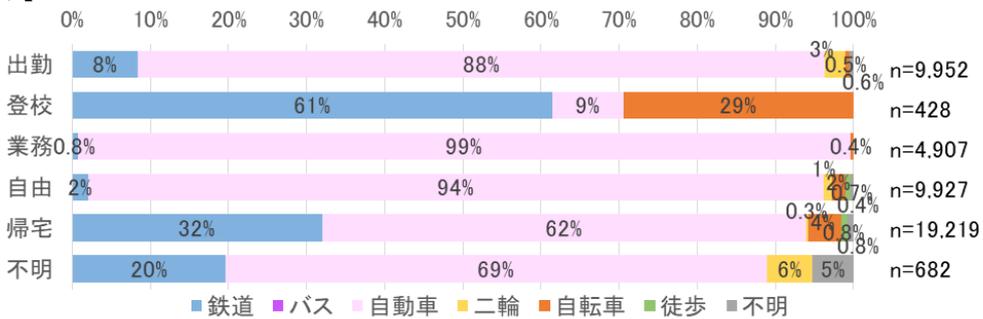
[弥富市内]



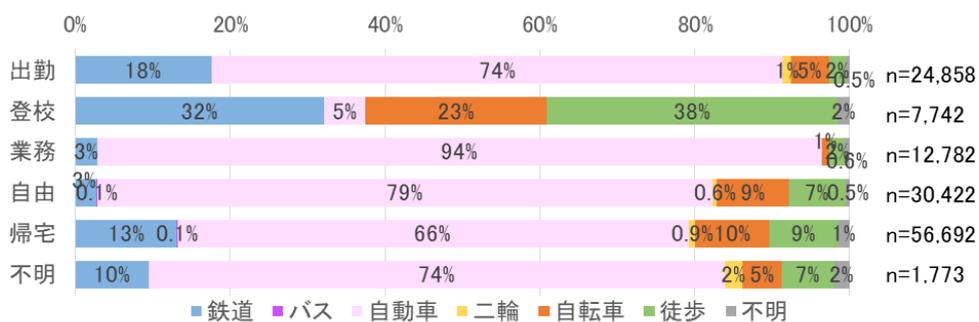
[弥富市⇒市外]



[市外⇒弥富市]



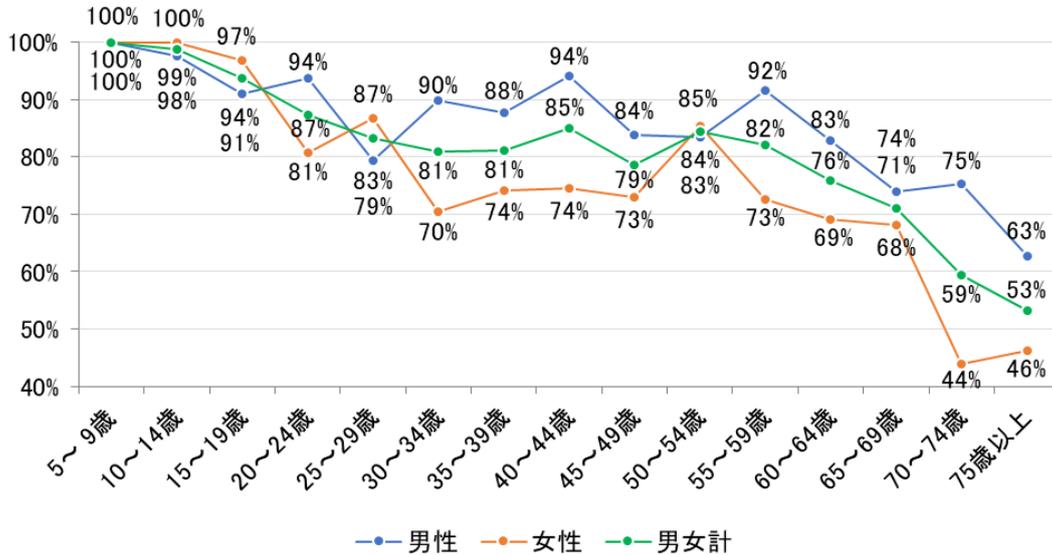
[全トリップ]



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）
 図：外出時の目的別移動手段

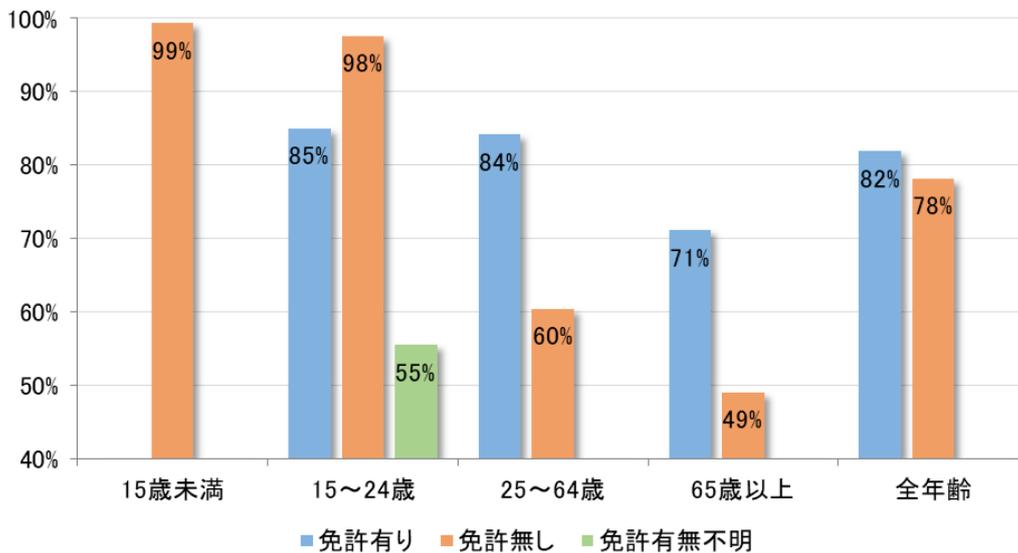
5) 外出割合

- ・ 外出率は年齢が上がるほど低下していき、70歳以上から大きく下降しています。
- ・ 女性は30～34歳と70～74歳で急激に下降しています。
- ・ 免許の有無別では「免許有り」の外出率が「免許無し」を大きく上回り、65歳以上では「免許有り」71%、「免許無し」49%となっています。



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

図：年齢別外出率の推移



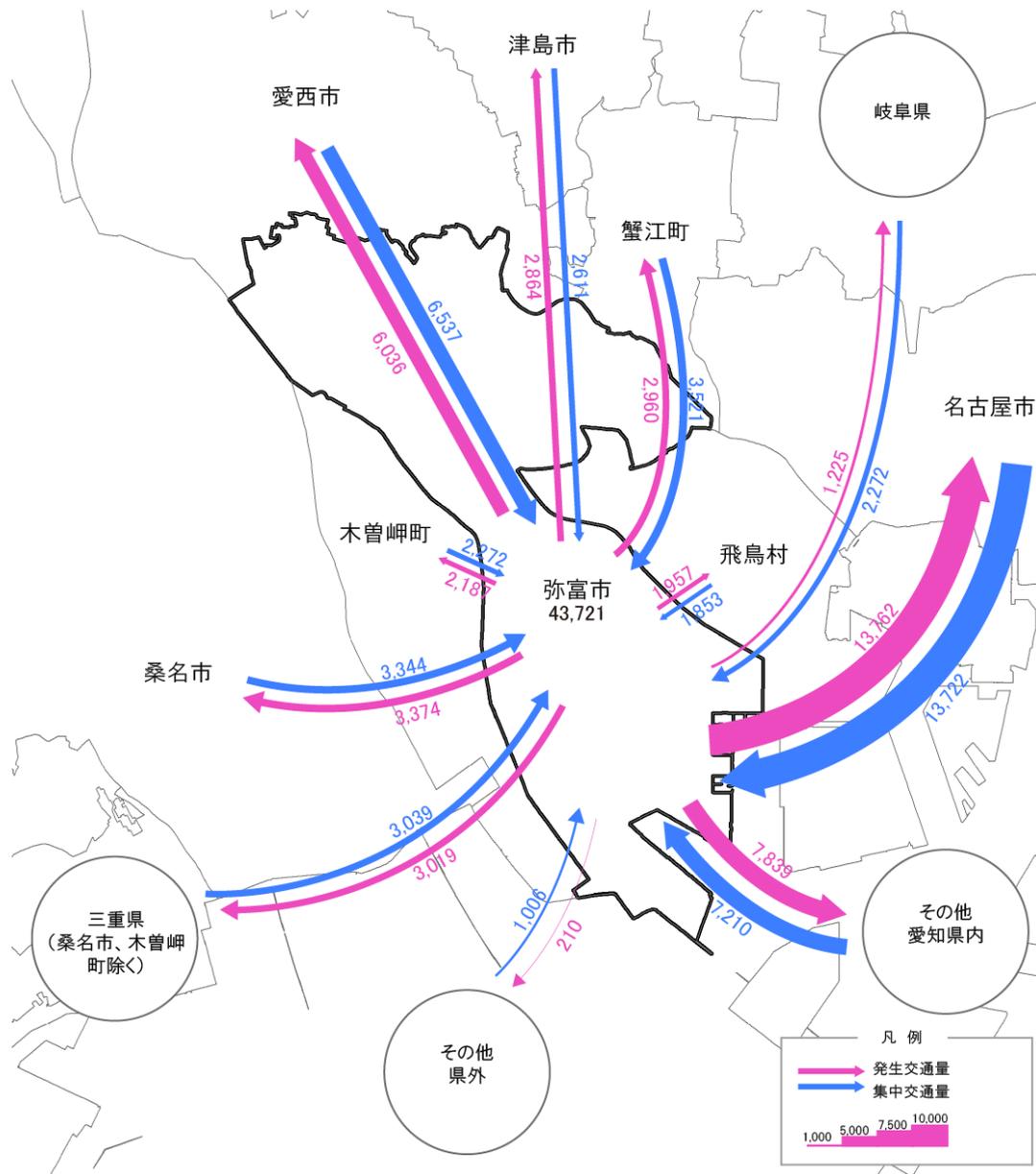
資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

図：免許の有無別外出率

(2) 他都市との移動

1) 都市間の移動量

- ・ 本市の他都市との移動量で最も多いのは名古屋市で発生：13,762人、集中：13,722人となっています。
- ・ 次いで愛西市が発生：6,036人、集中：6,537人となっています。
- ・ 市内での移動は43,721人で全トリップの49%を占めています。

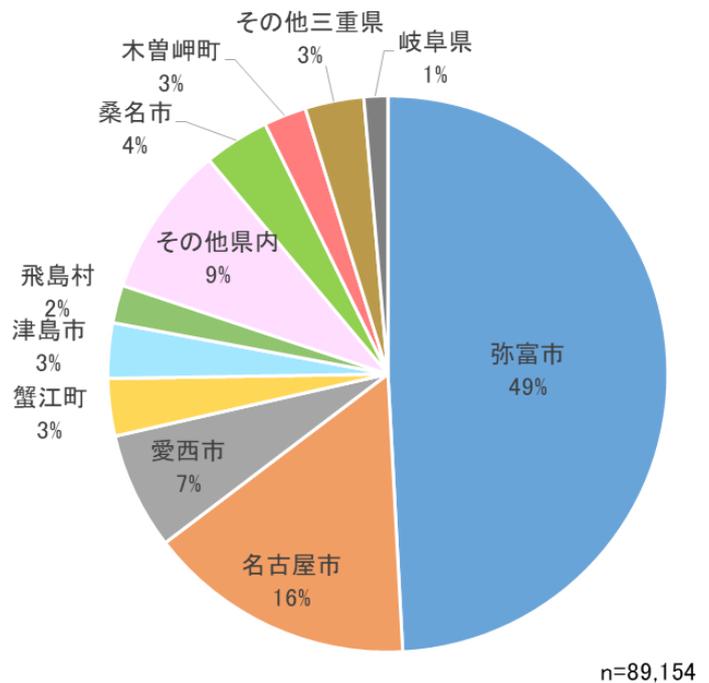


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

図：発生集中交通量

[発生交通量]

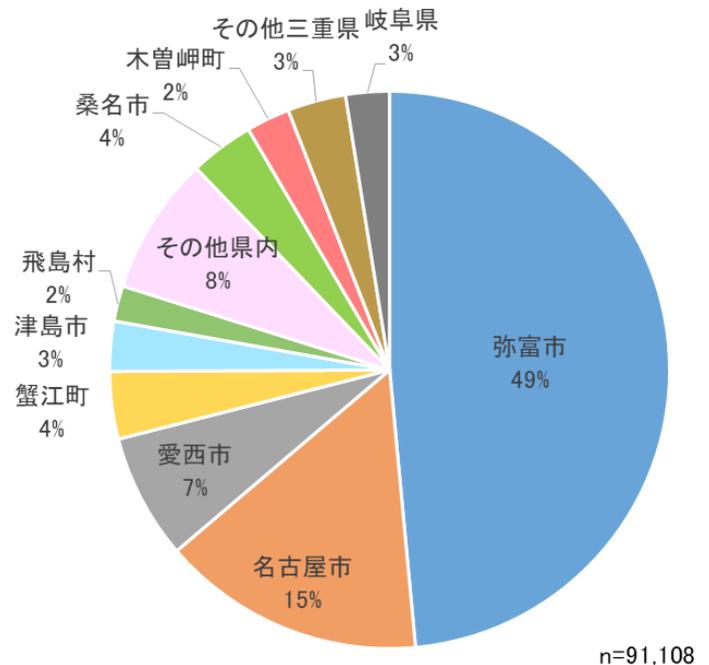
		トリップ数	
内内	弥富市	43,721	
内外	愛知県	名古屋市	13,762
		愛西市	6,036
		蟹江町	2,960
		津島市	2,864
		飛島村	1,957
		その他県内	7,839
		計	35,418
	三重県	桑名市	3,374
		木曾岬町	2,187
		その他三重県	3,019
	計	8,580	
	岐阜県	1,225	
	その他県外	210	
内外計		45,433	
合計		89,154	



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

[集中交通量]

		トリップ数	
内内	弥富市	43,721	
内外	愛知県	名古屋市	13,722
		愛西市	6,537
		蟹江町	3,521
		津島市	2,611
		飛島村	1,853
		その他県内	7,210
		計	35,454
	三重県	桑名市	3,344
		木曾岬町	2,272
		その他三重県	3,039
	計	8,655	
	岐阜県	2,272	
	その他県外	1,006	
内外計		47,387	
合計		91,108	

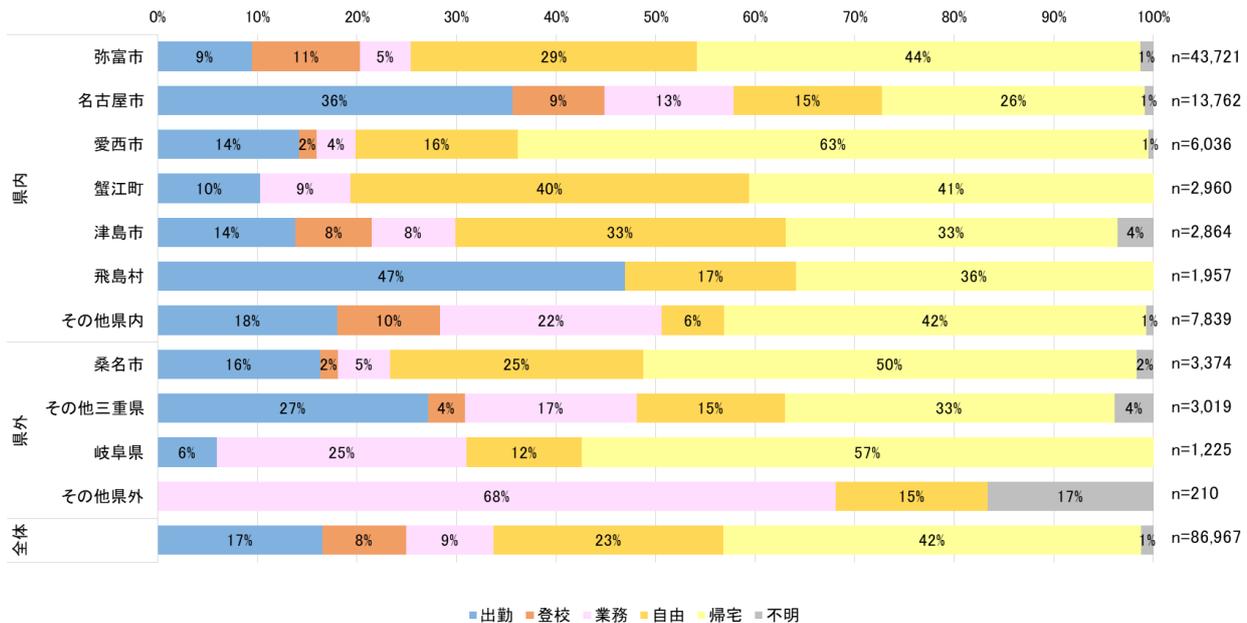


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）
 図：発生集中交通量の都市別割合

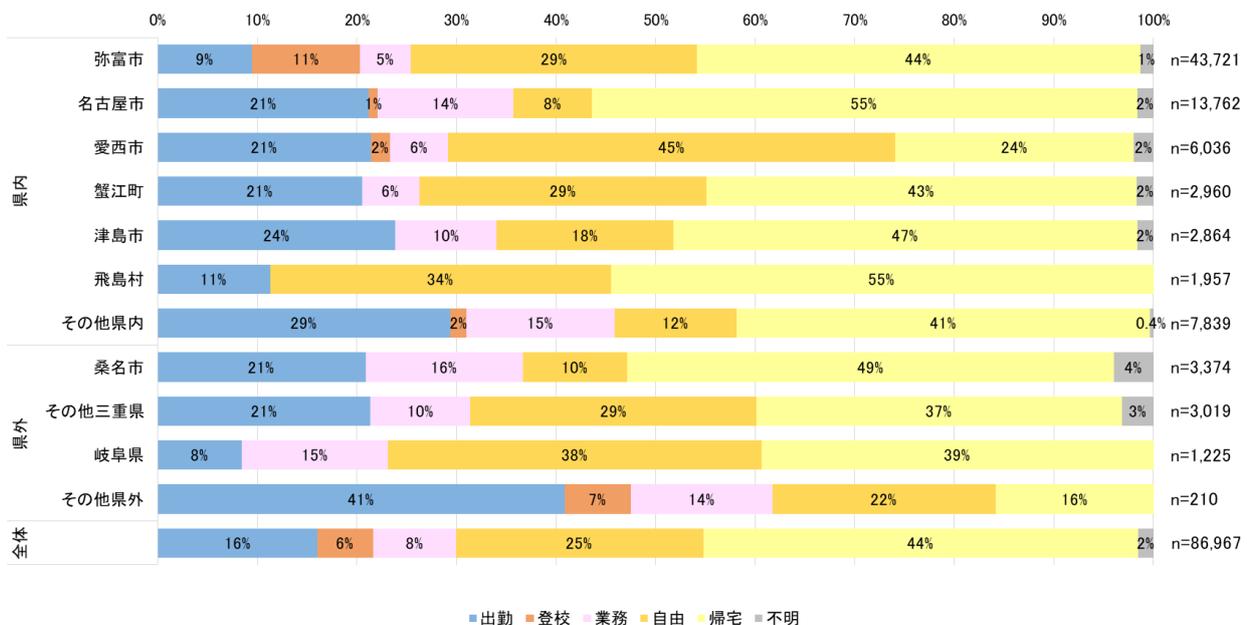
2) 都市間の移動目的

- ・ 弥富市出発の移動目的では愛西市への「帰宅」の63%、飛島村への「出勤」の47%が目立っています。
- ・ 弥富市到着の移動目的では名古屋市と飛島村からの「帰宅」の55%、愛西市からの「自由」の45%が目立っています。
- ・ 市内間の移動では「帰宅」が44%、次いで「自由」が29%となっています。

[弥富市出発]



[弥富市到着]

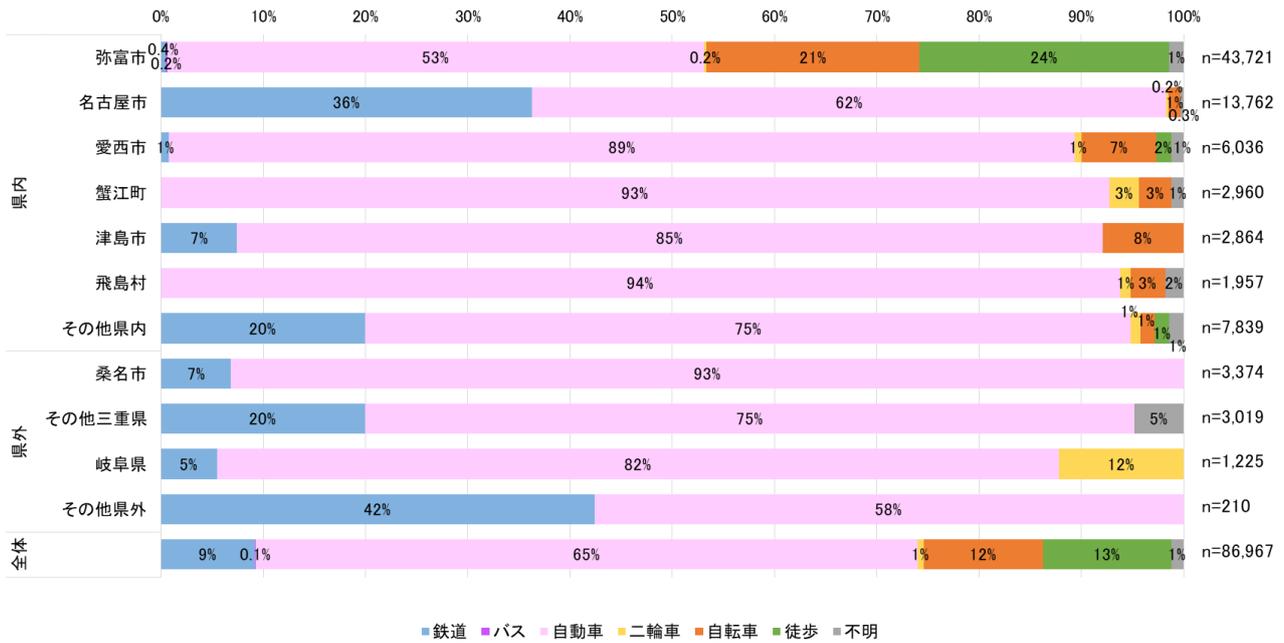


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）
 図：都市間の移動目的別割合

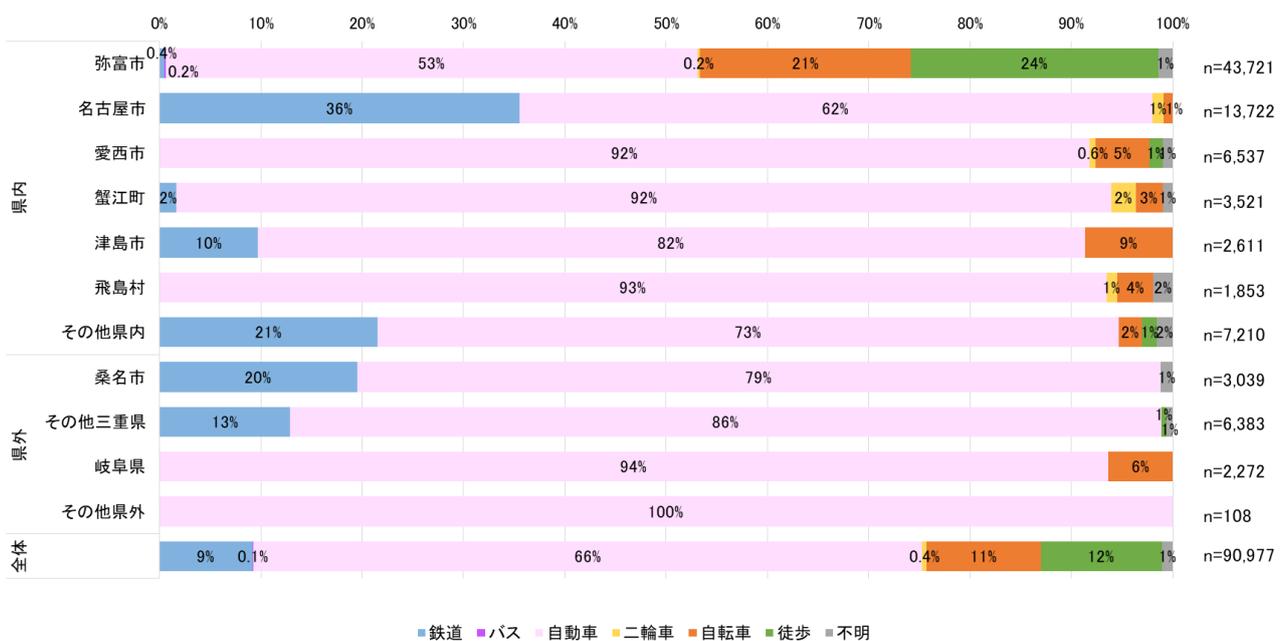
3) 都市間の移動手段

- ・ 弥富市出発の移動手段では名古屋市への「鉄道」の36%、飛島村への「自動車」の94%が目立っています。
- ・ 弥富市到着の移動手段では名古屋市への「鉄道」の36%、飛島村への「自動車」の93%が目立っています。
- ・ 市内間の移動では「自動車」が53%、次いで「徒歩」が24%となっています。

[弥富市出発]



[弥富市到着]



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）
 図：都市間の移動手段別割合

3 市民意向の状況

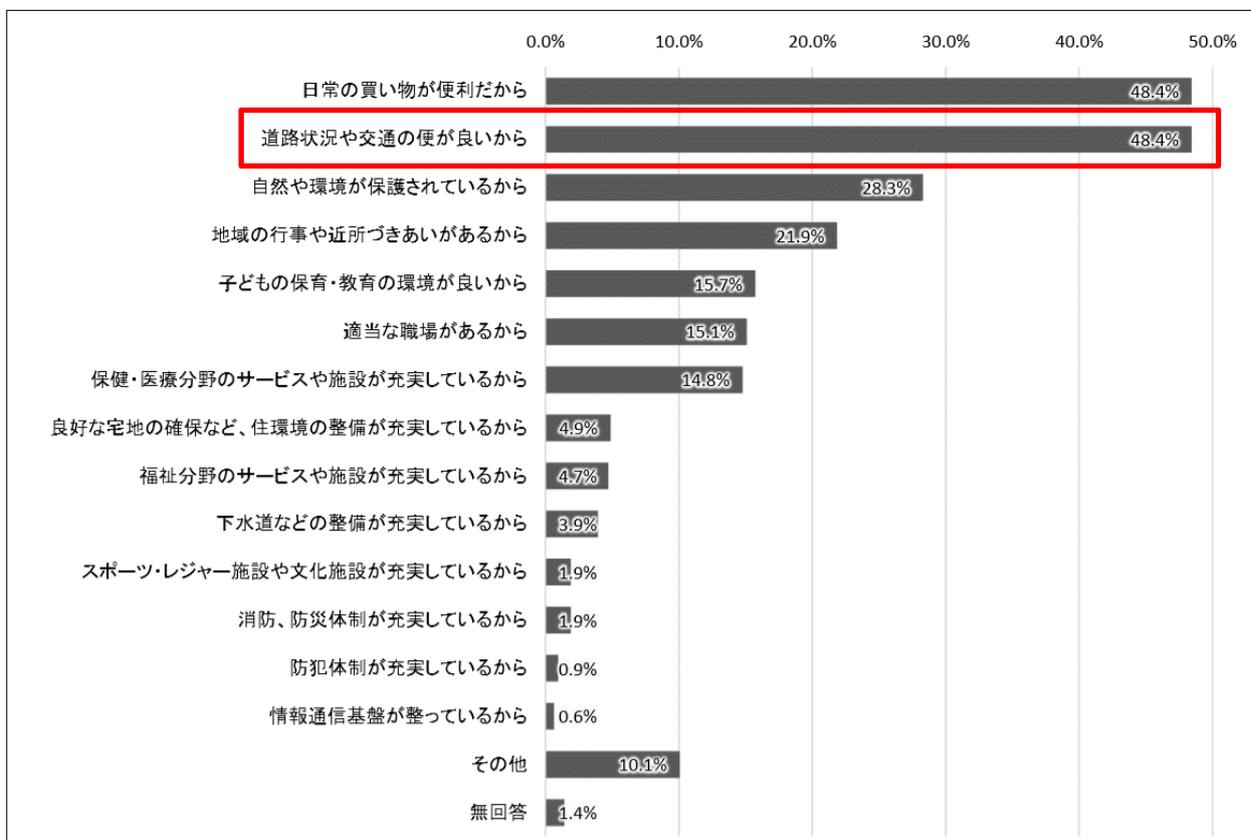
3-1 第2次弥富市総合計画市民アンケート

- ・ 弥富市に住み続けたい理由として、「道路状況や交通の便が良いから」という意見が最も多くあげられています。
- ・ 転出したい理由として「道路状況や交通の便が悪いから」が最も多くなっています。
- ・ 各施策に対する満足度では、都市基盤分野について「公共交通機関（鉄道）の便利さ」の満足度が高く、「コミュニティバス交通網の整備」の評価点が全項目の中でも最も低く評価されています。
- ・ 各施策に対する重要度では、「公共交通機関（鉄道）の便利さ」の評価点が最も高くなっています。
- ・ 満足度と重要度の相関（優先度）では、都市基盤分野で優先度が高い項目として、「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」があげられています。

表：調査概要

調査対象	無作為に選出した市内在住の16歳以上の男女3,000人
期間	平成29年7月30日から平成29年9月8日まで
配布・回収方法	郵送による配布・回収
回収状況	有効回収数:916票 有効回収率:30.5%

問12-1 弥富市に住み続けたい理由

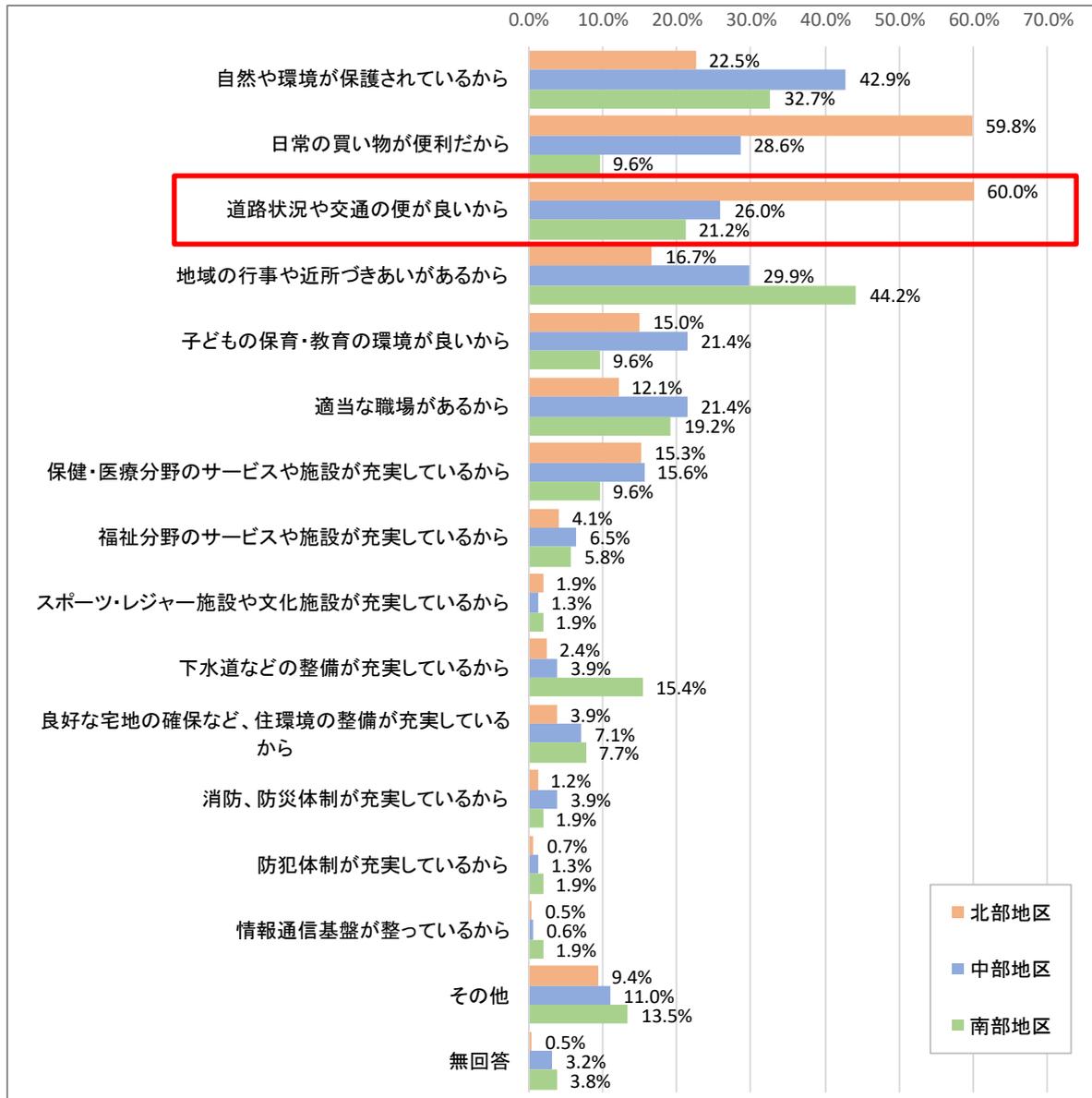


地区別集計

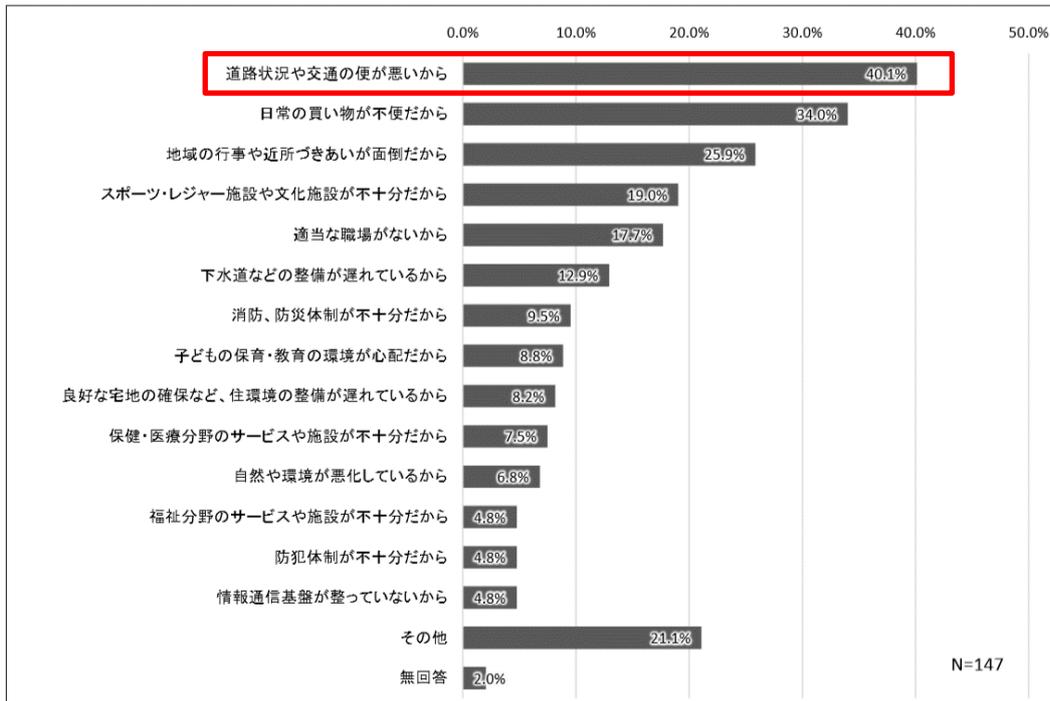
北部地区：白鳥小学校区、弥生小学校区、桜小学校区、十四山西部小学校区、日の出小学校区

中部地区：大藤小学校区、十四山東部小学校区

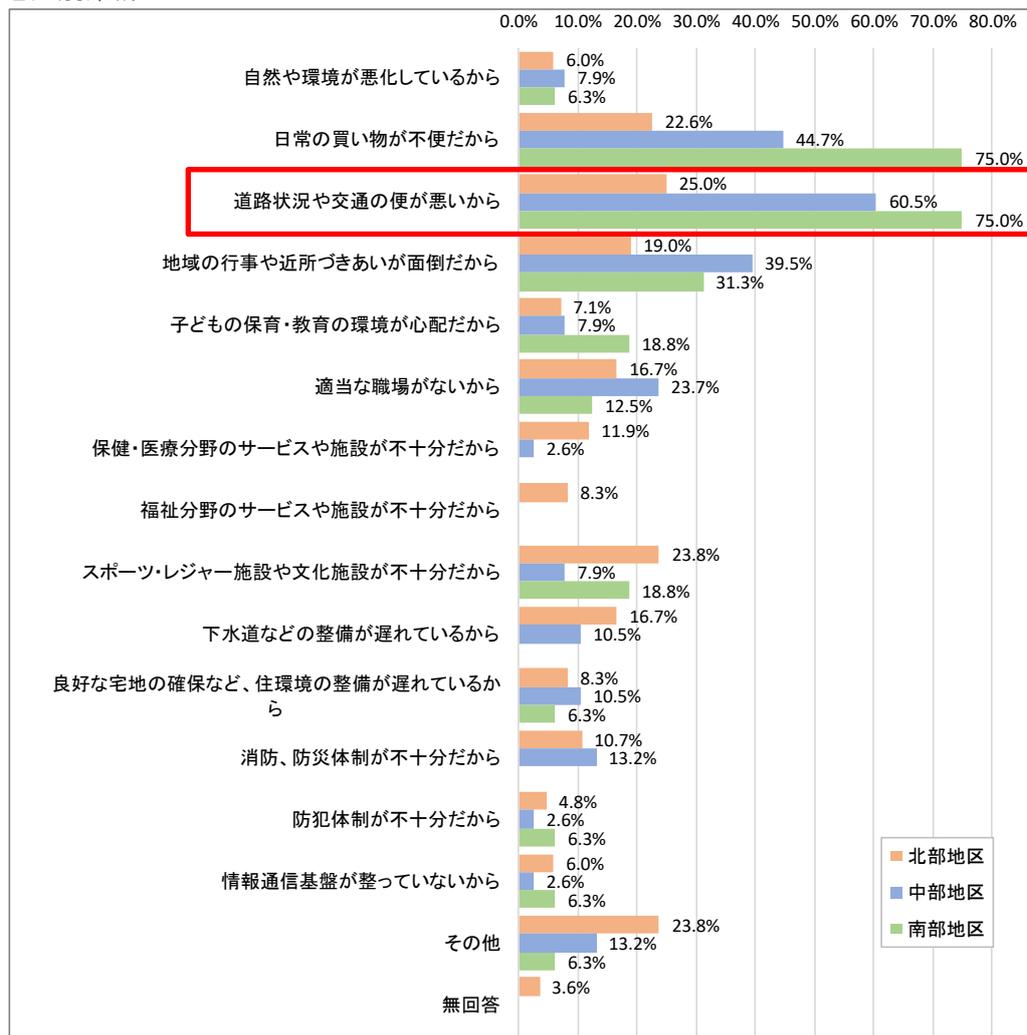
南部地区：栄南小学校区



問12-2 弥富市から転出したい主な理由

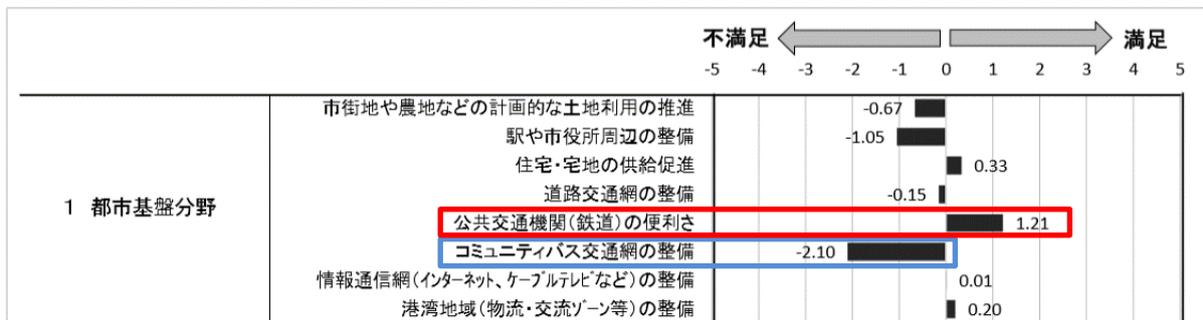


地区別集計



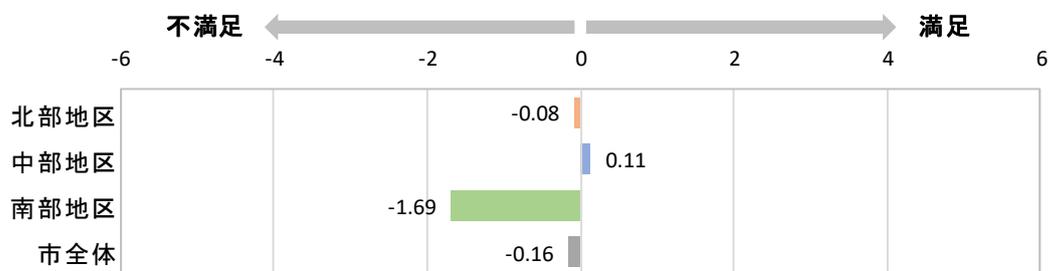
問17 弥富市では、これまで第1次弥富市総合計画（平成21年度～）に基づき、各分野にわたる様々な施策を進めてきました。以下の項目について、満足度と重要度をお答えください。

【満足度】

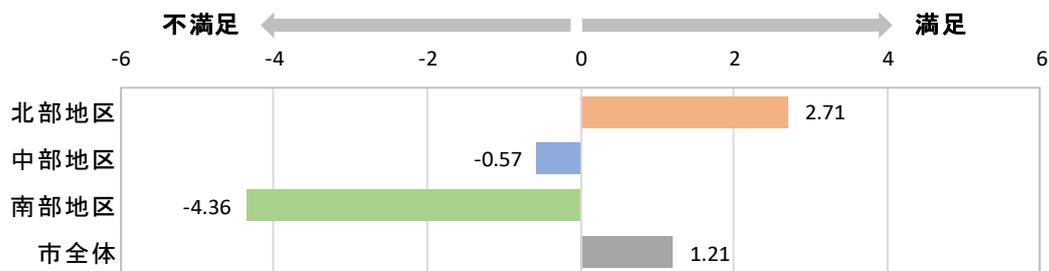


地区別集計

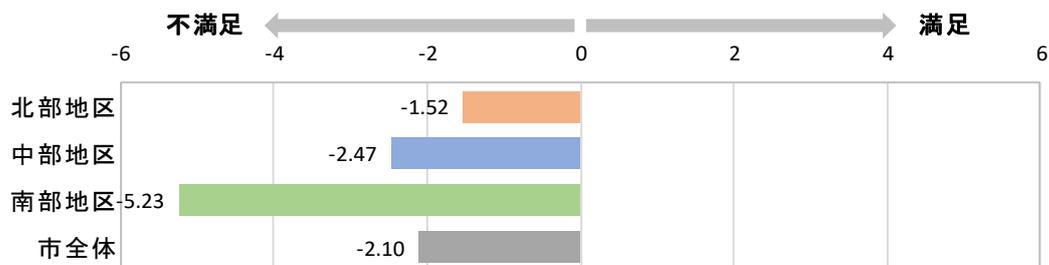
【道路交通網の整備】



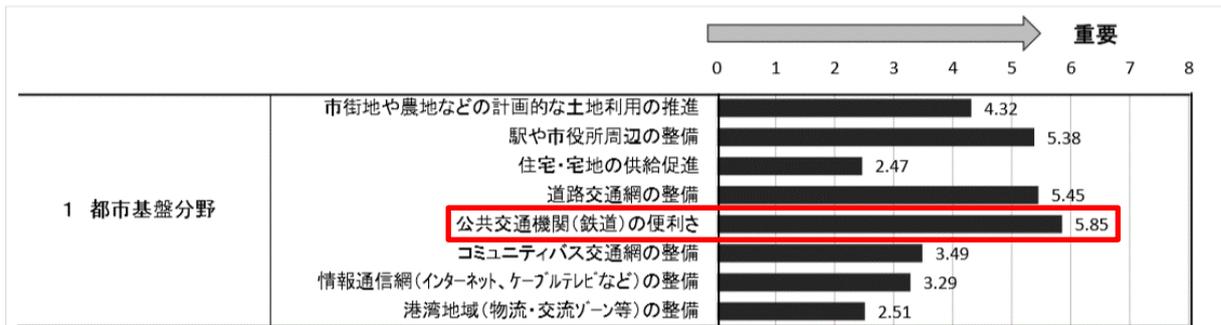
【公共交通機関（鉄道）の便利さ】



【コミュニティバス交通網の整備】

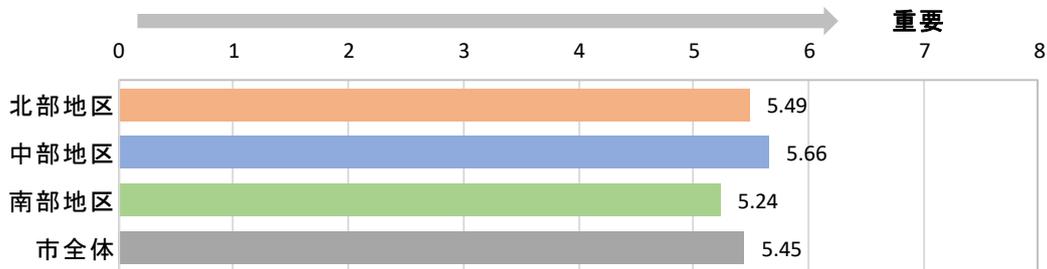


【重要度】

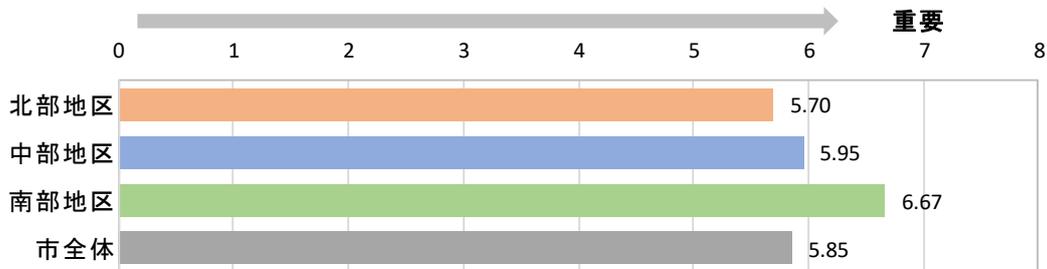


地区別集計

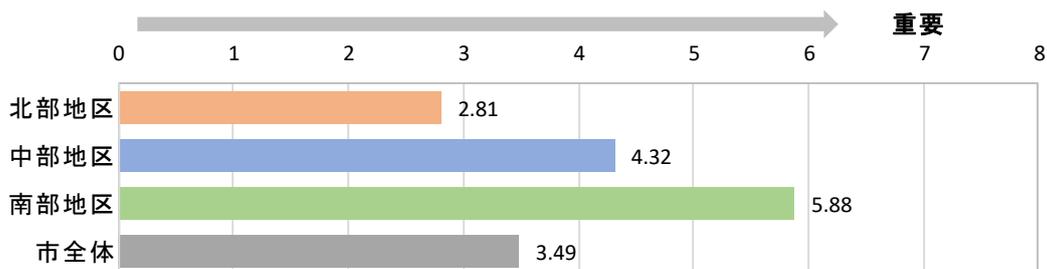
【道路交通網の整備】



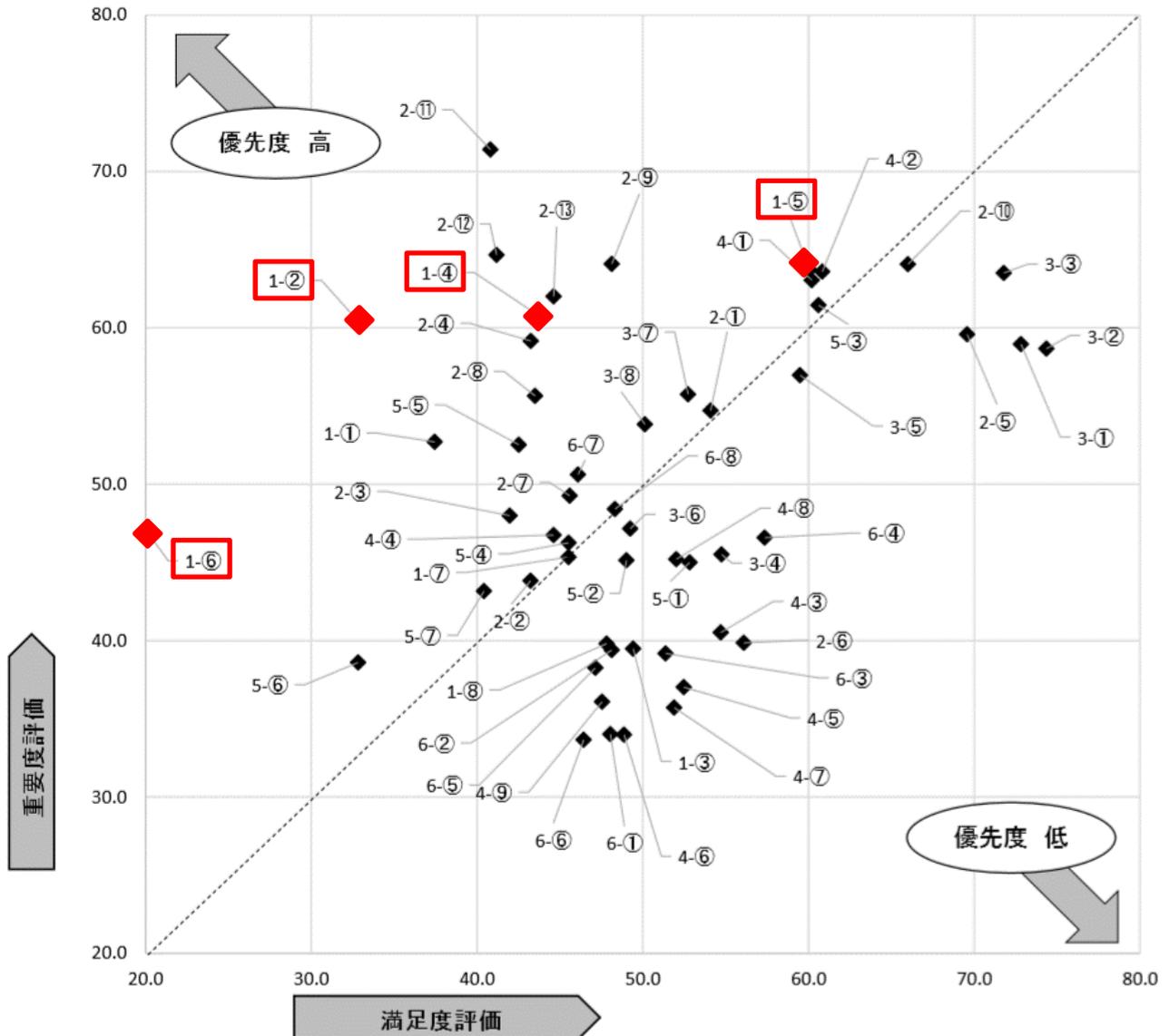
【公共交通機関(鉄道)の便利さ】



【コミュニティバス交通網の整備】



【満足度と重要度の相関（優先度）】



優先度が高い(0以上)			優先度が低い(0未満)		
番号	施策の名前	優先度	番号	施策の名前	優先度
2-11	災害対策(地震・風水害等)の充実	17.7	2-10	消防体制(火災・救急等)の充実	-0.9
1-2	駅や市役所周辺の整備	16.9	3-6	母子父子家庭等福祉施策の充実	-1.0
2-12	防犯対策の充実	14.5	3-5	保育・子育てサービスの充実	-1.1
1-6	コミュニティバス交通網の整備	13.0	5-2	水産業(金魚養殖等)の振興	-1.9
1-4	道路交通網の整備	10.6	3-3	地域医療の充実(医療施設整備、救急医療体制)	-3.8
2-4	下水道・排水処理施設の整備	10.3	1-8	港湾地域(物流・交流ゾーン等)の整備	-3.8
2-13	交通安全対策の充実	10.1	4-8	青少年の健全育成	-3.9
2-9	河川改修や雨水排水対策の充実	8.3	6-2	人権教育・啓発の推進	-4.2
2-8	河川や水辺空間の保護・保全	8.2	6-5	市政への市民参加の推進	-4.2
1-1	市街地や農地などの計画的な土地利用の推進	8.2	2-5	ごみ収集・処理・リサイクルの充実	-4.6
5-5	企業誘致、雇用の確保	5.6	5-1	農業の振興	-4.7
2-3	まち並み・景観の整備	2.8	1-3	住宅・宅地の供給促進	-4.9
5-6	観光の振興	2.6	4-9	国際交流・地域間交流の推進	-5.5
6-7	健全な財政運営や行政改革の推進	2.4	6-6	市民団体やNPOなどの育成	-6.1
3-8	障がい者福祉施策の充実	1.8	6-4	広報など行政情報の提供や情報公開	-6.3
2-7	公園・緑地の整備	1.8	6-3	コミュニティ活動の支援	-6.3
1-5	公共交通機関(鉄道)の利便さ	1.7	3-1	各種検診など保健サービスの充実	-6.4
3-7	高齢者福祉施策の充実	1.4	3-4	地域福祉体制(福祉団体・ボランティア)の充実	-6.4
4-1	学校教育の充実	1.3	6-1	男女共同参画の推進	-6.8
4-2	保育所・小中学校における安全・安心対策	1.2	4-6	芸術・文化活動の振興	-7.3
5-7	消費者対策の充実	1.2	3-2	乳幼児等医療費助成など福祉医療サービスの充実	-7.3
4-4	図書館の充実	1.0	4-5	スポーツ活動の振興	-8.2
5-3	日用品・食料品など買物の利便さ	0.4	4-3	生涯学習活動の充実	-8.4
5-4	地元企業の支援	0.3	4-7	文化財の保存・活用	-8.4
2-1	環境保全(自然保護・公害防止等)の推進	0.3	2-6	墓地・火葬場の整備充実	-10.0
2-2	新エネルギー(太陽光、風力等)の導入	0.3			
1-7	情報通信網(インターネット、ケーブルテレビなど)の整備	0.1			
6-8	生活に関する相談窓口の充実	0.0			

3-2 弥富市都市計画マスタープラン市民アンケート

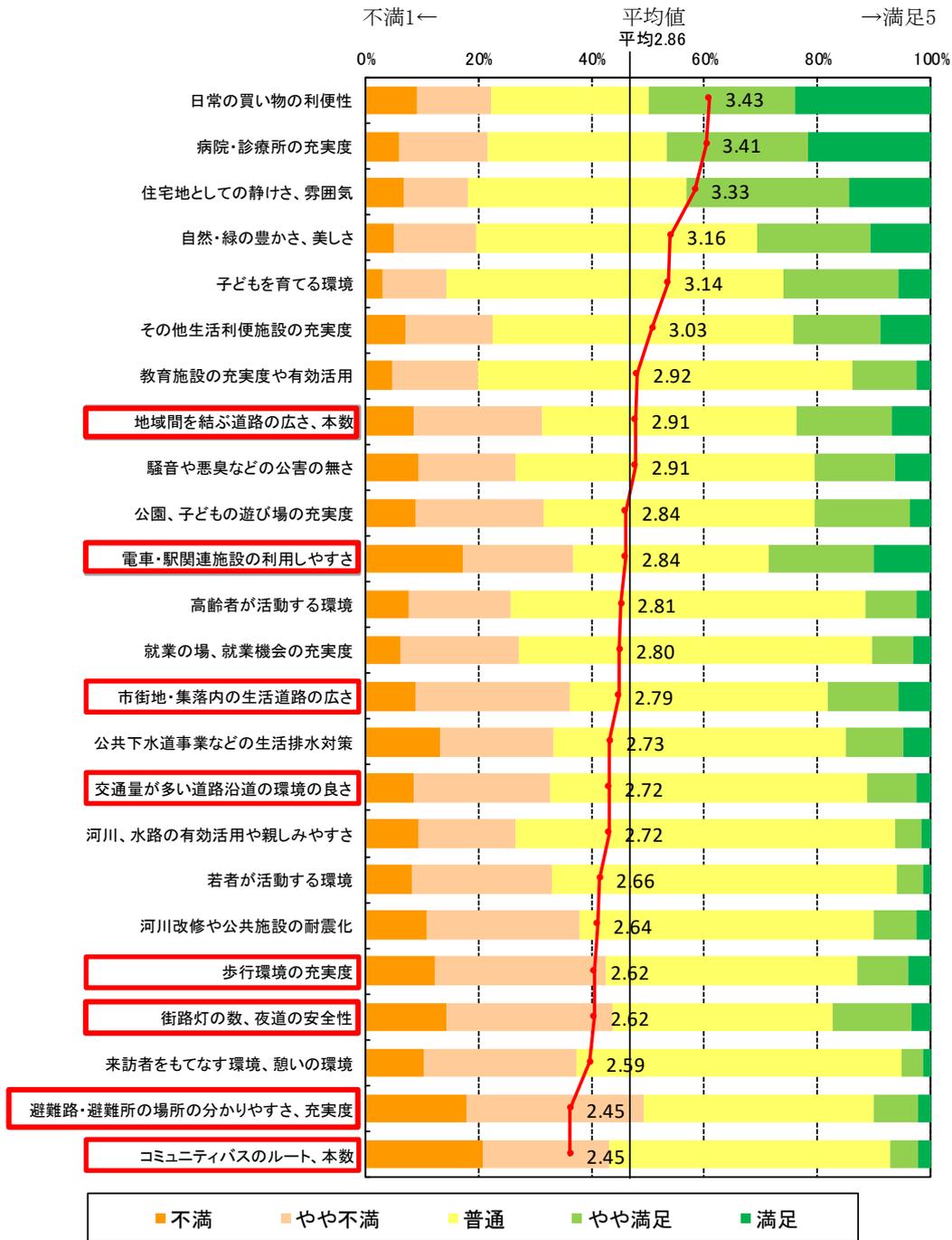
- ・ 現状の満足度として、全項目中「コミュニティバスのルート、本数」の不満度が最も高い結果となっています。
- ・ 今後の重要度として、交通に関する項目では「電車・駅関連施設の利用しやすさ」の重要度が高くなっています。
- ・ 道路・交通施設の整備について、「コミュニティバスのルート、本数」「歩行環境の充実度」「交通量が多い道路沿道の環境の良さ」「市街地・集落内の生活道路の広さ」の順で不満度が平均値を上回っています。
しかしながら今後の重要度としては「歩行環境の充実度」以外は平均値を下回っています。

表：調査概要

調査対象	無作為に選出した市内在住の18歳以上の男女3,000人
期間	平成29年8月1日から平成29年8月14日まで
配布・回収方法	郵送による配布・回収
回収状況	有効回収数:1,254票 有効回収率:41.8%

問5 お住まいの地域の住環境について、どの程度満足されていますか。

【現状の満足度】

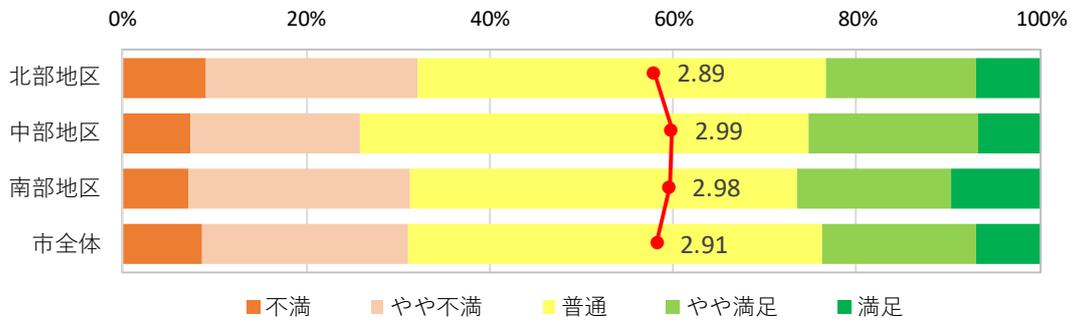


※折れ線は平均値。無回答・複数回答は除く。

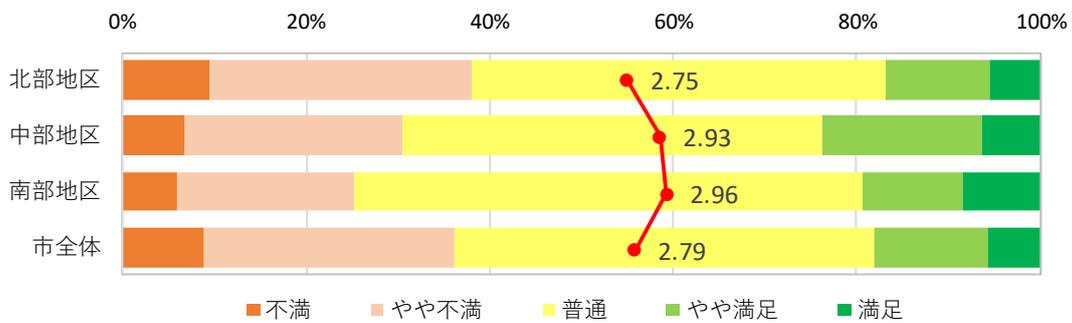
地区別集計

北部地区：白鳥小学校区、弥生小学校区、桜小学校区、十四山西部小学校区、日の出小学校区
 中部地区：大藤小学校区、十四山東部小学校区
 南部地区：栄南小学校区

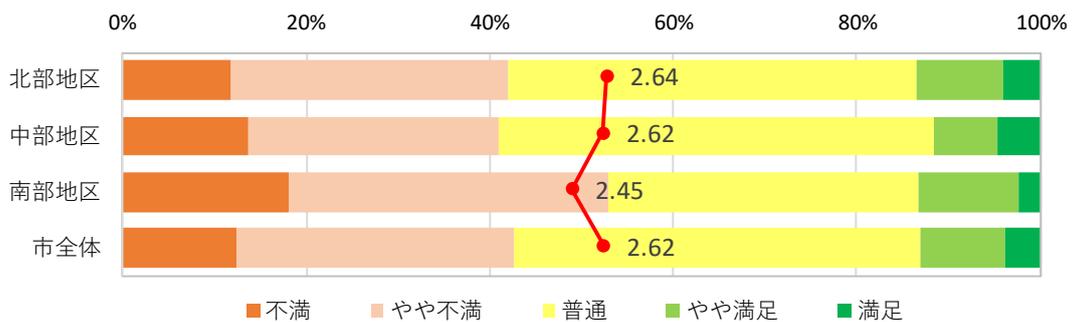
【地域間を結ぶ道路の広さ、本数】



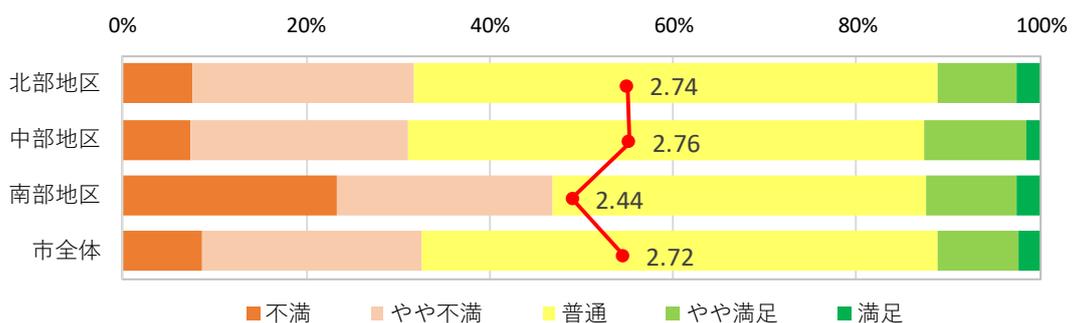
【市街地・集落内の生活道路の広さ】



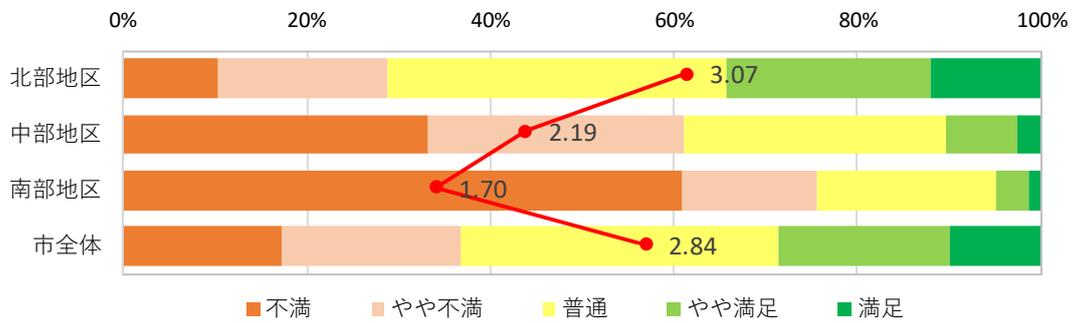
【歩行環境の充実度】



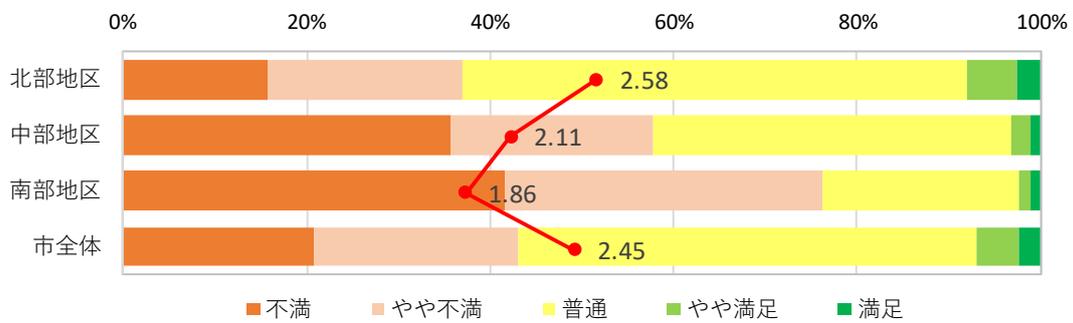
【交通量が多い道路沿道の環境の良さ】



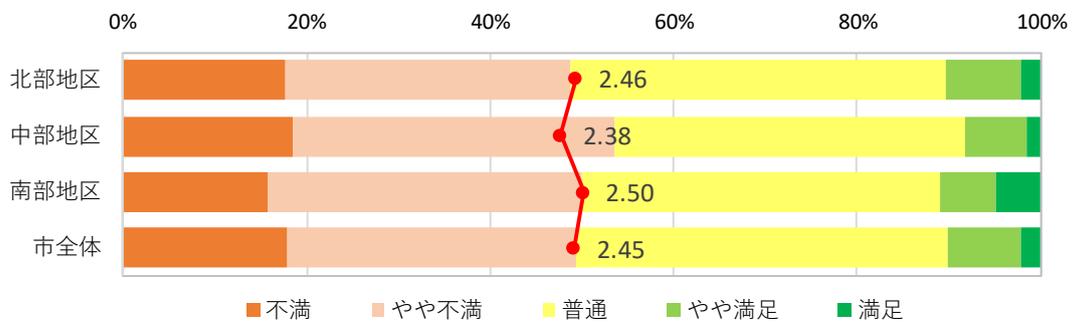
【電車・駅関連施設の利用しやすさ】



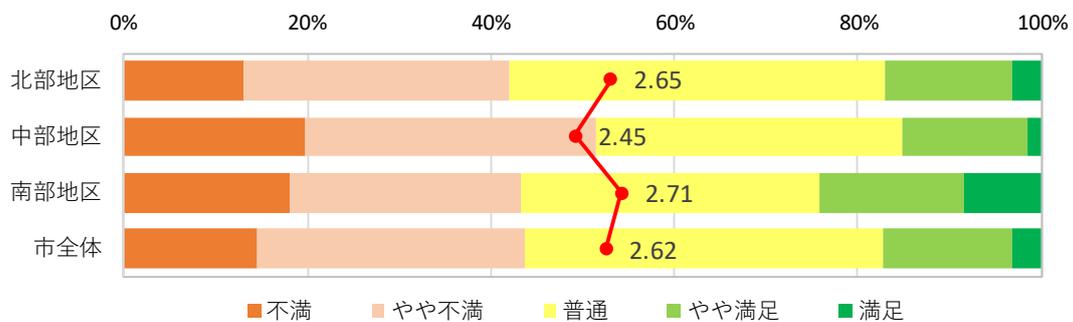
【コミュニティバスのルート、本数】



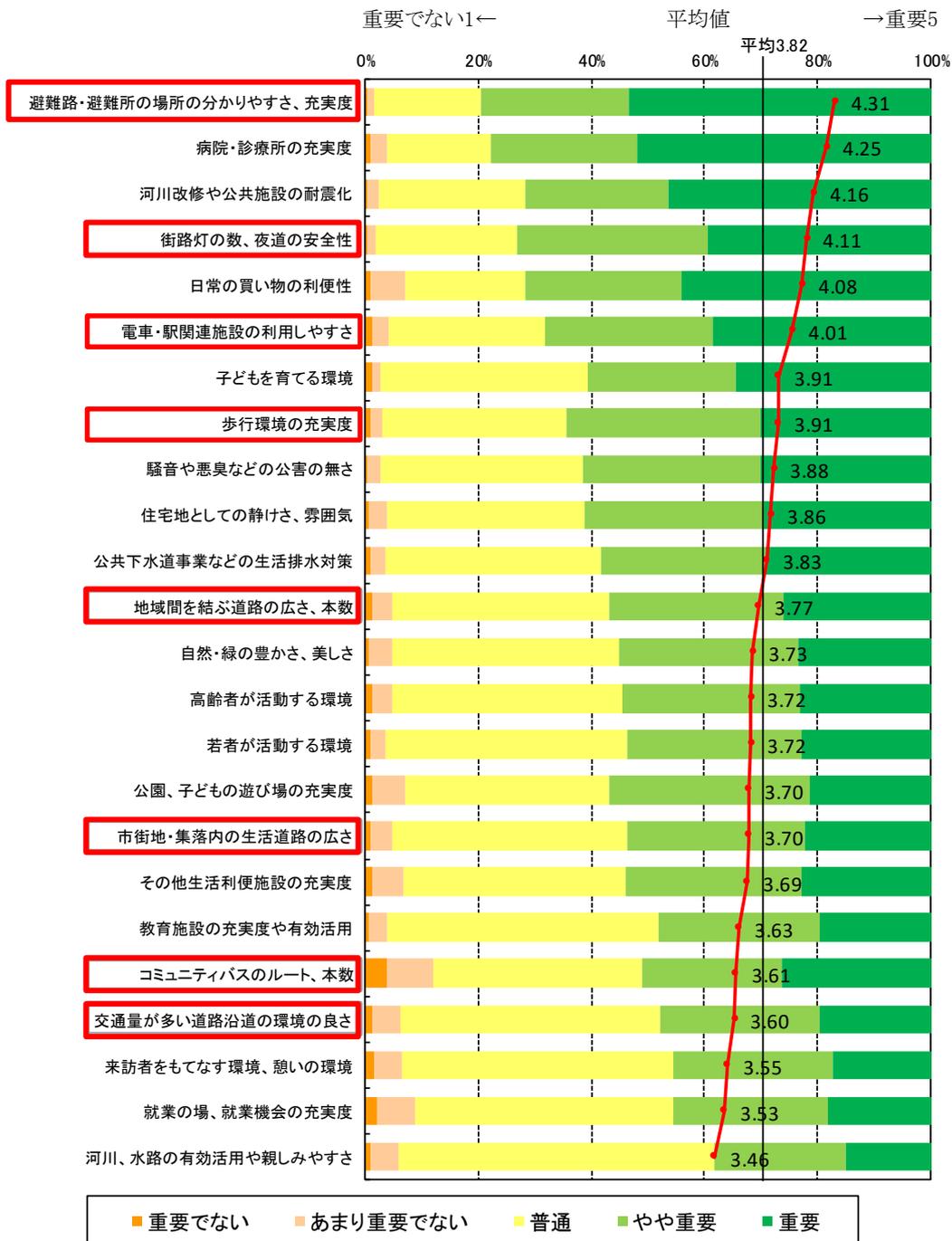
【避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度】



【街路灯の数、夜道の安全性】

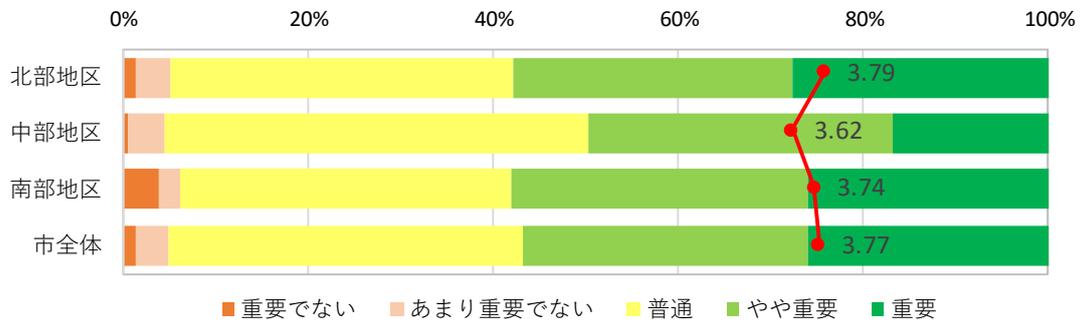


【今後の重要度】

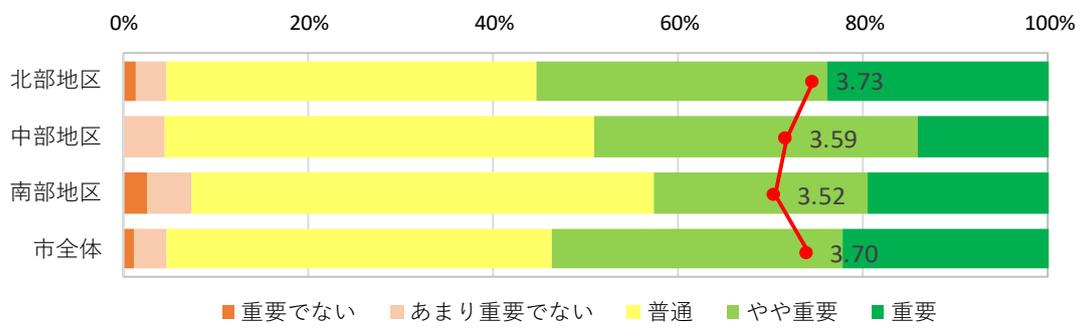


※折れ線は平均値。無回答・複数回答は除く。

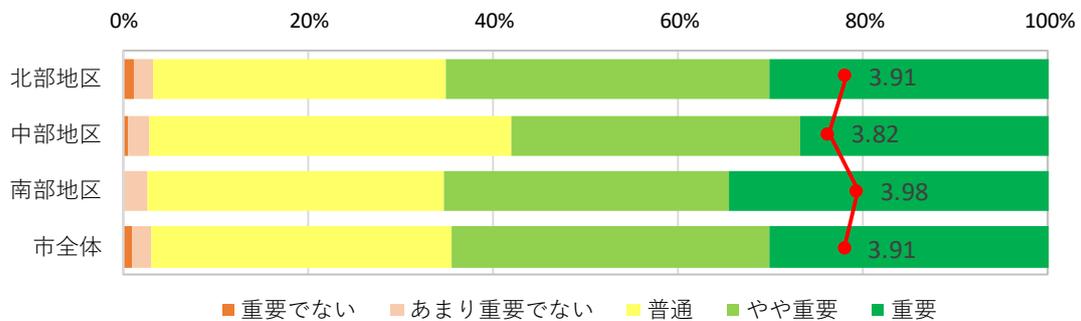
【地域間を結ぶ道路の広さ、本数】



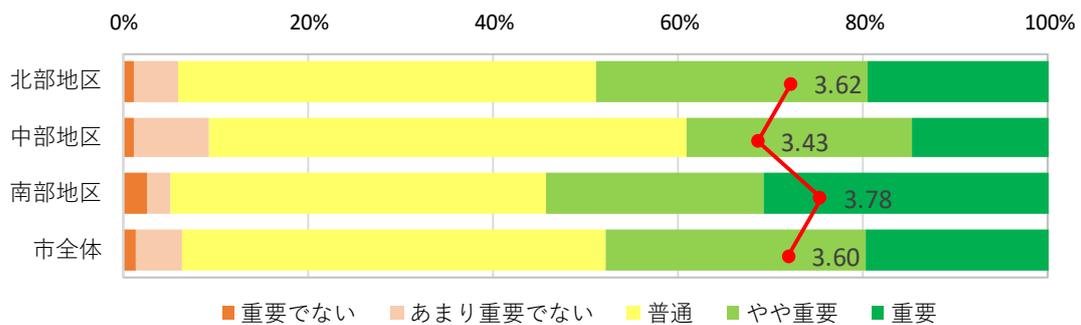
【市街地・集落内の生活道路の広さ】



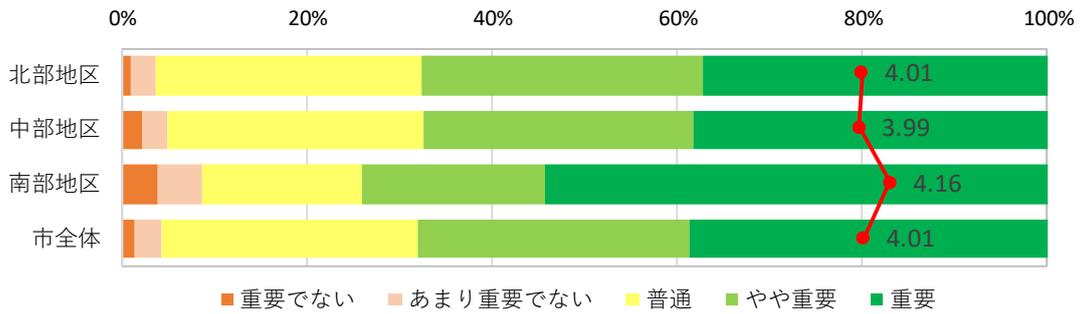
【歩行環境の充実度】



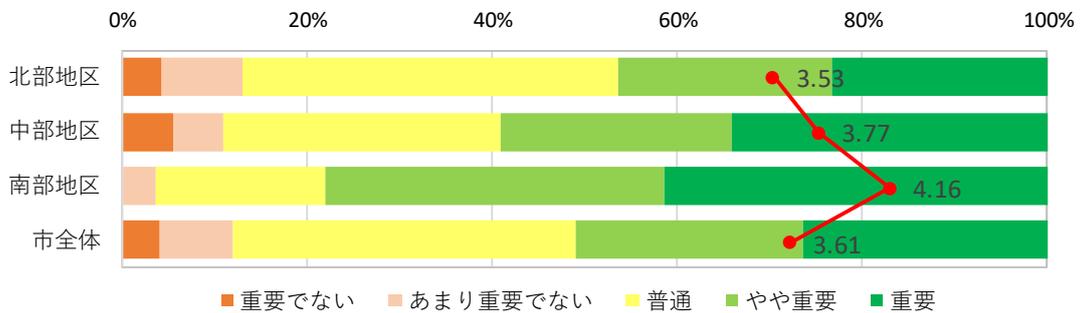
【交通量が多い道路沿道の環境の良さ】



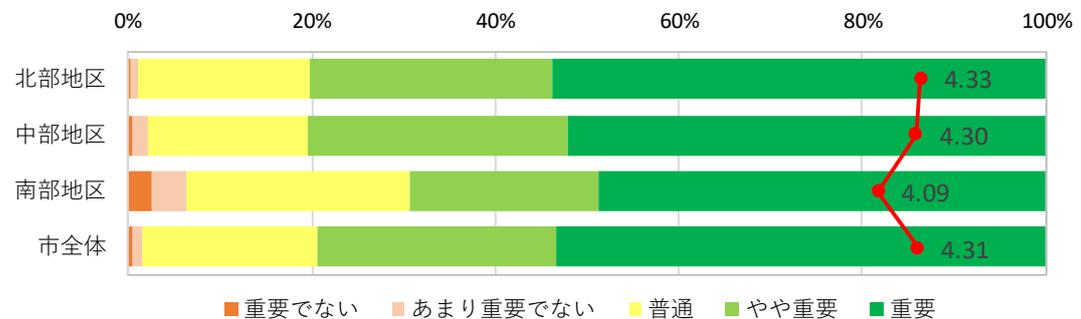
【電車・駅関連施設の利用しやすさ】



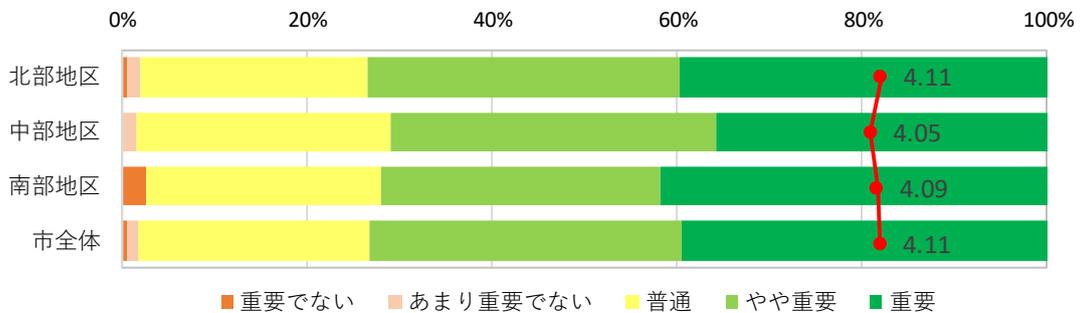
【コミュニティバスのルート、本数】



【避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度】



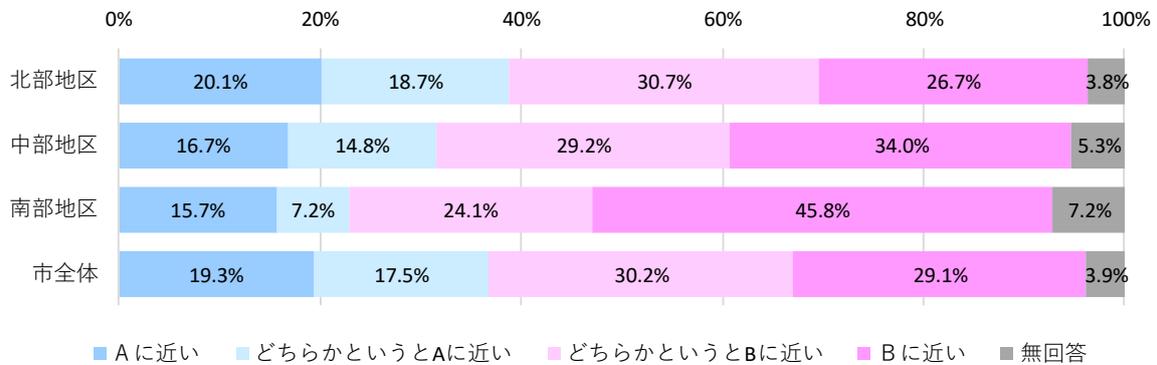
【街路灯の数、夜道の安全性】



問 11 道路・交通施設の整備について、あなたはどちらの考えに近いですか。

A：日常的な移動手段は自動車为中心であり、生活利便性の向上の観点から、道路の整備を進める。

B：学生や高齢者などの自動車を使えない人への対応の観点から、道路の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進める。



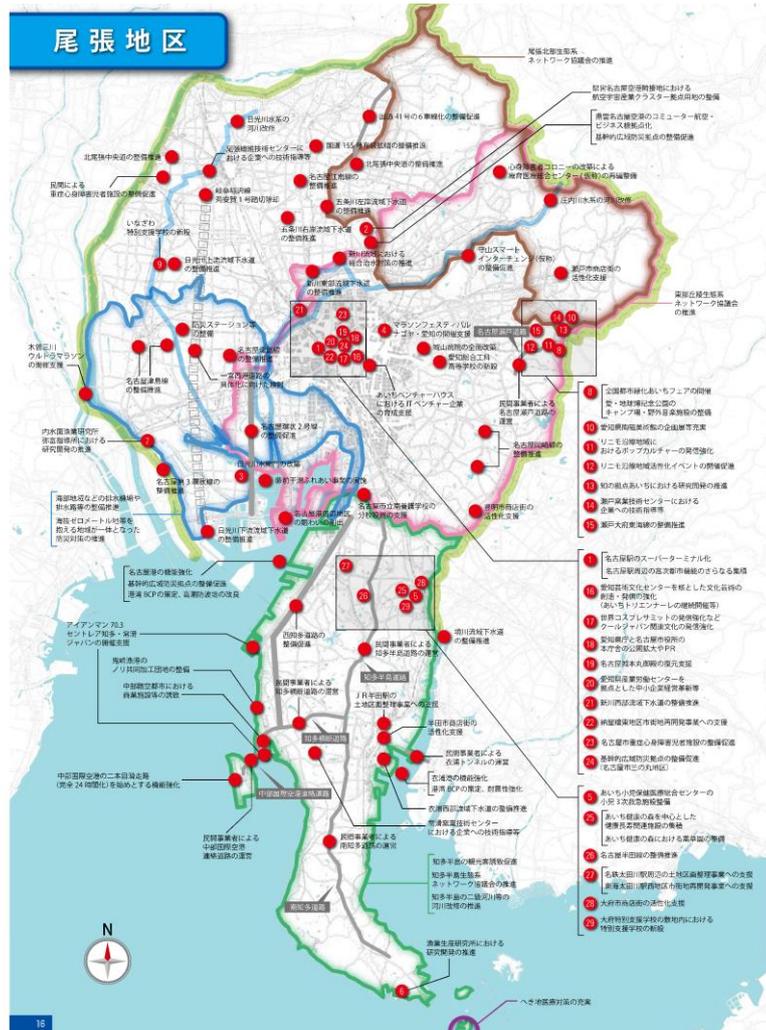
4 上位関連計画

4-1 県計画

(1) 名古屋都市計画区域マスタープラン

策定年次	平成31年3月
計画期間	平成31（2019）年度～令和12（2030）年度（12年間）
対象区域	名古屋市、瀬戸市、津島市、尾張旭市、豊明市、日進市、愛西市、清須市、北名古屋市、弥富市、あま市、東郷町、長久手町、豊山町、大治町、蟹江町、飛島村
基本理念	リニア開業によるインパクトを活かし、多様な産業と高次の都市機能が集積した世界へ飛躍する都市づくり
都市づくりの目標	<ol style="list-style-type: none"> 暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換 リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進 力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進 大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保 自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進
将来都市構造図	<p>将来都市構造図</p> <p> 高規格幹線道路 地域高規格道路 地域高規格道路（計画路線のルート未確定） 主要道路 鉄道（新幹線） 鉄道（リニア） 鉄道 主な河川・運河 主な公園・緑地 自然公園（特別地域） 広域拠点 都市拠点 広域交流・物流拠点 市街地ゾーン 工業ゾーン 農地・森林ゾーン </p> <p>※市街地ゾーンおよび工業ゾーンは平成31年のおおむねの市街化区域を表示しています。</p>

(2) あいちビジョン2020

策定年次	平成26年3月
計画期間	平成26（2014）年度～令和2（2020）年度（7年間）
策定趣旨・目的	<p>リニア中央新幹線（東京・名古屋）の開業後の2030年頃を展望し、2020年までに取り組むべき重点的な戦略を明らかにするとともに、県内各地域の取組み方向を示すものとして策定</p> <p>木曾川、矢作川、豊川の3つの河川を軸に、歴史、文化、生活、産業経済等の強い結びつきを持つ、尾張、西三河、東三河の3つの大きな地域ごとに将来像と政策を策定（弥富市は尾張地域に位置する）</p>
尾張地域の目指す将来像	リニア開業のインパクトを受け止め、世界に開かれた、人・モノ・情報が活発に行き交う大都市地域
地域づくりの方向性	<ol style="list-style-type: none"> 1. 世界とつながる玄関口としての機能強化 2. 大都市名古屋をはじめ、各都市の魅力を生かした地域の賑わいの創出 3. 次世代産業の育成・強化と地域産業の活性化 4. 大都市地域としての利便性を生かした、質の高い快適な暮らしを支える基盤づくり 5. 災害に強く安心、安全に暮らせる地域づくり
施策	 <p>尾張地区</p> <p>28の施策:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 2. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 3. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 4. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 5. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 6. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 7. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 8. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 9. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 10. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 11. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 12. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 13. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 14. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 15. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 16. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 17. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 18. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 19. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 20. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 21. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 22. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 23. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 24. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 25. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 26. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 27. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する 28. 名古屋駅周辺に新たな商業施設を誘致する

(3) あいち公共交通ビジョン

策定年次	平成29年3月
取組み期間	平成29（2017）年度～令和3（2021）年度（5年間）
公共交通の役割	<p>「あいちビジョン2020」やその関連計画における公共交通関連の位置づけから下記に示すように整理</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. リニア大交流圏の西の拠点として、日本の成長を牽引する産業の革新・創造拠点としての役割を支える 2. インバウンドを中心に増加する観光需要への対応など、新たな戦略産業としての観光振興に資する 3. 人口減少、超高齢社会の到来を背景に、集約型都市構造など地域のまちづくりを誘導する 4. 大規模災害や交通事故への対応など、安心安全な移動環境確保に資する 5. 低炭素化を推進し、環境にやさしい社会を実現する
公共交通の基本理念	<p>世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支えるあいちの公共交通～リニア開業を見据え、一層高まる交通ポテンシャルや、高度な先進技術を活かし、ローカルからグローバルまでの活発な交流と幸せな暮らしを支える利便性の高い公共交通ネットワークを形成～</p>
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「産業首都あいち」を支える交通体系の構築 <ol style="list-style-type: none"> (1) リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの形成 (2) 空港を拠点とする広域的な公共交通ネットワークの充実 2. 「交流拠点あいち」を支える交通体系の構築 <ol style="list-style-type: none"> (1) 観光交流を促進する公共交通ネットワークの充実 (2) 地域の交流・対流を促進する公共交通ネットワークの形成 3. 「集約型まちづくり」を支える交通体系の構築 <ol style="list-style-type: none"> (1) まちづくりと連動した計画的な公共交通ネットワークの形成 (2) 乗継拠点における多様なモード間の連携強化 4. 「安心して住めるあいち」を支える交通体系の構築 <ol style="list-style-type: none"> (1) 災害に強い交通ネットワークの形成 (2) 新たな技術等を活用した交通安全の確保 (3) 地域特性に応じた生活交通の確保・維持 (4) 高齢者や移動困難者も安心して暮らせる人にやさしい交通体系の創出 5. 「環境首都あいち」を支える交通体系の構築 <ol style="list-style-type: none"> (1) 環境首都あいちに相応しい公共交通機関の充実 (2) 公共交通の利用促進に向けた取組みの推進

(4) あいち観光戦略

策定年次	平成28年2月
計画期間	平成28（2016）年度～令和2（2020）年度（5年間）
目指す姿	発見、感動、伝えたい観光県ーあいち
戦略	<ol style="list-style-type: none">1. 訪日外客誘致に向けたプロモーションと受入態勢の強化 ・増加を続ける訪日外国人旅行者を確実に取り込むために、PRと受入態勢を強化し、来県者数の増加と満足度の向上を図る。2. 観光資源の充実とブランド化の推進 ・観光資源の発掘・磨き上げを行うとともに、武将観光や産業観光など本県らしいテーマを軸に観光周遊ルートを設定し、「モノスゴ愛知で待つ県」（「モノスゴい観光資源がある愛知県で観光客の皆様をお待ちしています」の意）のキャッチワードのもと、戦略的にPRして、本県の観光のブランド化を図る。3. 観光交流拠点県としての機能強化 ・日本のほぼ中央に2つの空港、3つの新幹線駅、発達した高速道路網、大型客船が寄港できる港を擁する本県の特性を生かし、インバウンド・アウトバウンド双方の交流を促進することで観光交流拠点としての機能を強化するとともに、本県を起終点とする広域観光や交通拠点発の観光周遊ルートを設定することで、観光客の誘致を進める。4. MICE・スポーツ大会を通じた誘客推進 ・MICEの誘致、全国・世界に打ち出せるスポーツ大会の招致・育成を推進するとともに、受入環境を整備することで、本県の交流人口の増大を図る。5. 戦略的な観光ひとづくり ・県民や企業、学校等を巻き込んで観光を盛り上げ、観光人材の裾野を広げるとともに、地域の観光振興の担い手となるキーパーソンを育成する。

(5) あいち地球温暖化防止戦略2030

策定年次	平成30年2月
計画期間	平成30（2018）年度～令和12（2030）年度（13年間）
温室効果ガスの排出削減目標	令和12（2030）年度の県内の温室効果ガス総排出量を平成25（2013）年度比で26%削減
取組み内容	<p>1. 「暮らし」における低炭素化（家庭部門の温室効果ガス削減）</p> <ul style="list-style-type: none">（1）生活様式の変革に向けた意識啓発等・ 県民の取組み機運の醸成・ ライフスタイルの見直しや行動実践のきっかけ作り（2）住宅、設備、機器等の省エネ化の促進等・ 高効率な照明・家電製品等への転換の促進・ 家庭におけるエネルギー管理の促進・ 住宅の省エネ化の促進 <p>2. 「事業活動」における低炭素化（産業、業務部門の温室効果ガス削減）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 大規模事業者の自主的な取組みの促進・ 中小規模事業者の自主的な取組みの支援・ 建築物の省エネ化の促進・ 低炭素型の技術・製品・サービスの供給の促進 <p>3. 「自動車利用」における低炭素化（運輸部門の温室効果ガス削減）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 通勤や買い物、旅行、物流等において、二酸化炭素の排出の少ない手段の選択、自動車の運転ではエコドライブの実施・ 物流においては、配送を依頼する荷主や配送を請け負う物流事業者等の連携による輸送効率・積載効率の改善・ エネルギー効率・環境性能に優れた次世代自動車等の導入、利用・ 自治体でのコミュニティバスなどの公共交通の維持・活性化 <p>4. 「再生可能エネルギー等」の利活用の推進</p> <ul style="list-style-type: none">・ 太陽エネルギーの利活用のさらなる促進・ 地域循環圏の形成・ 低炭素水素サプライチェーンの事業化 <p>5. 低炭素社会の形成に向けた「人づくり（環境学習・教育）」</p> <ul style="list-style-type: none">・ 発達段階に応じた教育や学習の機会の提供・ 地球温暖化防止活動推進員等の育成と活動の場の創出

(6) 愛知県 道路の整備に関するプログラム(2018~2027)

<p>計画期間</p>	<p>・平成30(2018)年度~令和9(2027)年度</p>
<p>取組み方針</p>	<p>・社会資本整備の取組み方針を踏まえ、日本一の産業集積地「愛知」を支える道路整備を進める</p> <p>●社会資本整備の取組み方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県民の生命・財産を守る強靱な県土づくりを進め、あいちの基礎体力を維持・向上する【防御力】と【保全力】を強化 ・人口構造の変化、人口減少社会に対応し、リニア開業のインパクトをしっかりと受け止め、人・モノ・カネ・情報が活発に行き交う国際競争力や都市間競争力を強化する取組みを計画的に推進する【成長力】を強化 ・生活の質の維持・向上、観光振興により豊かさを実感できる県土整備を目指す【魅力】を強化 <p>こうした災害リスクの低減、交通ネットワークの強化、集約型まちづくり等に資する社会資本整備により、生産性・生活の質を向上するストック効果を最大化する取組みを推進していく</p>
<p>プログラム 掲載路線位置図 【地域高規格道路、補助国道、 地方道】</p>	<p>プログラム掲載路線位置図 【1. [新設改良]地域高規格道路・補助国道・地方道】</p> <p>2019年3月末現在</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> (赤四) (準備中・計画箇所) 高規格幹線道路 (赤実線) 地域高規格道路等 (赤点線) 一般国道等 (青実線) 道路事業(新設改良・地域高規格道路) (赤点線) 道路事業(新設改良・補助国道・地方道) (赤点線) <p>0 5 10 15 20km</p>

4-2 市計画

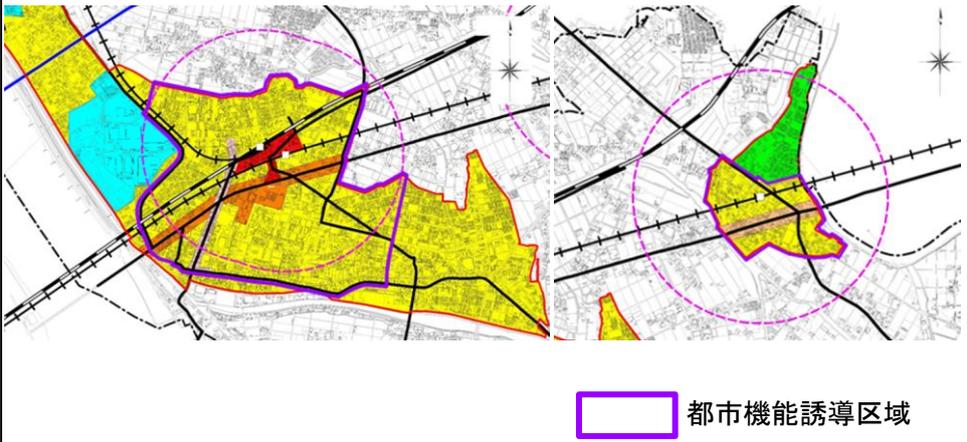
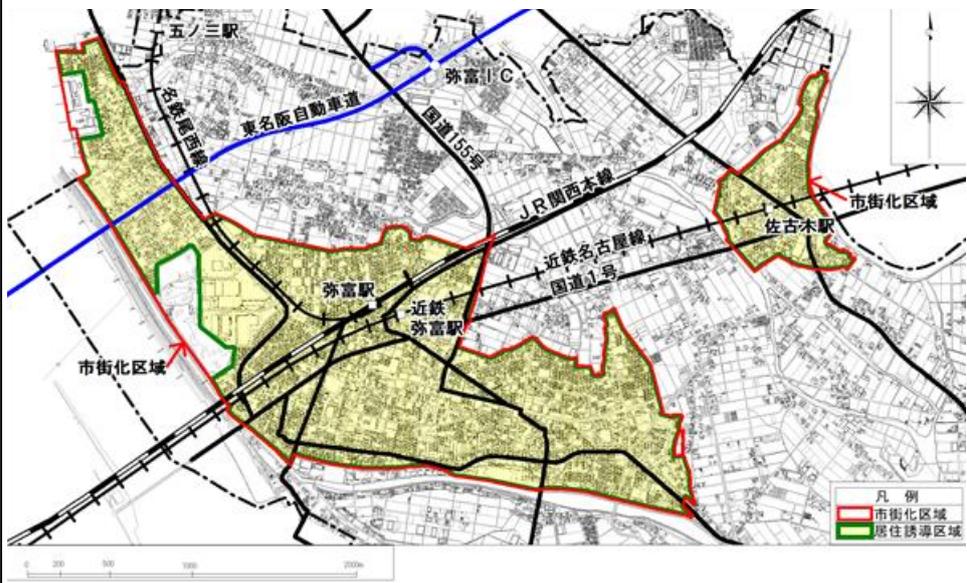
(1) 第2次弥富市総合計画

策定年次	平成31年3月
基本構想	平成31（2019）年度～令和10（2028）年度（10年間）
将来都市像	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
目標人口	43,000人（令和10（2028）年度時点）
都市空間像 設定のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な機能・施設が集約し、にぎわいある中心拠点を核とした、コンパクトで利便性の高い定住空間を形成 ・ 各地域で、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、各空間から全国へ広がる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 ・ 本市の産業を支える国際物流ネットワークを活用した産業空間を形成
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. いつまでも住み続けたい安全・安心なまち 2. 笑顔あふれる、健やかで共に支え合うまち 3. 心豊かで文化を育む人づくりのまち 4. 人と地域の資源を活かし、にぎわいを生み出すまち 5. 良好な都市基盤が整った便利で快適に暮らせるまち 6. 市民と行政がつながり、共につくるまち
施策目標	<p>5-（2）市街地の計画的整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 弥富駅北口駅前広場の整備により、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
市内における拠点配置とネットワークの概念図	<p>【空間構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「住」空間 「農」空間 「産」空間 <p>【拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心拠点 地域拠点 物流・交流拠点 <p>【ネットワーク】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市間ネットワーク 地域内ネットワーク 物流ネットワーク

(2) 弥富市都市計画マスタープラン

策定年次	平成31年3月
計画期間	平成31(2019)年度～令和10(2028)年度(10年間)
市の将来像	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
都市づくりの基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 便利・快適に暮らせる コンパクトな都市づくり 2. ヒト・モノが行き交いにぎわう 魅力的な都市づくり 3. 水・緑と調和する 自然豊かな都市づくり 4. 安全・安心な生活を守る強くしなやかな都市づくり
都市構造の構成	<p>■都市拠点 交通結節機能を有する駅を中心に、商業・医療・福祉等の身近な生活サービス施設により市民生活を支える拠点</p> <p>■地域生活拠点 公共公益施設が集積し、生活サービス等により市民生活を支える拠点</p> <p>■物流・交通拠点 多くのヒトやモノの交流・流通を支える広域ネットワークの結節点</p> <p>■緑の交流拠点 市民や来訪者が、“水と緑”を体感できる 憩い・ふれあい・交流の拠点</p> <p>■にぎわい交流拠点 広く来訪者を呼び込み、ふれあい・交流によるにぎわいを生む拠点</p>
道路の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的な土地利用や交通利便性向上のため、都市計画道路の整備推進 ・既存の整備済みの道路では、長寿命化を目指した維持管理の強化 ・長期にわたり整備未着手の都市計画道路については、整備効果や財政投資を考慮した実現性の観点から計画の見直し ・自転車・歩行者が安心できる道路の整備や緑化の推進等、美しく安全な道づくりを促進
交通の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・都市間の交通を担う各鉄道路線の利便性の向上を促進 ・弥富駅を中心に、高齢者をはじめとしたすべての市民が利用しやすい交通環境の整備 ・コミュニティバスは、市民が使いやすくなるよう、利便性の向上に努力
交通拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場等の整備により交通結節点機能の充実を検討 ・駅構内をはじめとする施設のバリアフリー化と、すべての人が円滑に移動できる利用しやすい交通環境の形成 ・JR・名鉄弥富駅の自由通路及び橋上駅舎化の整備による安全性・利便性の高い交通拠点の形成
都市構造図	

(3) 弥富市立地適正化計画

策定年次	令和2年3月
計画期間	令和2（2020）年度～令和17（2035）年度（16年間）
将来像	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
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 便利・快適に暮らせるコンパクトな都市づくり 2. ヒト・モノが行き交いにぎわう魅力的な都市づくり 3. 水・緑と調和する自然豊かな都市づくり 4. 安全・安心な生活を守る強くしなやかな都市づくり
計画図	<p>・都市機能誘導区域</p> <p style="text-align: center;">【弥富駅周辺】 【佐古木駅周辺】</p>  <p style="text-align: right;">都市機能誘導区域</p> <p>・居住誘導区域</p>  <p style="text-align: right;">凡例 市街化区域 居住誘導区域</p>
具体的事業	<p>弥富駅周辺都市機能誘導区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■総合的事業・都市機能立地支援事業または都市再構築戦略事業 ・弥富駅の自由通路等整備により快適で安全・安心できる駅周辺を空間として創出することにより、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を図る。 ■佐古木駅の交通結節機能の強化

(4) まち・ひと・しごと創生総合戦略（見直し中）

策定年次	令和元年11月
計画期間	平成27（2015）年度～令和2（2020）年度（6年間）
基本目標及び 取り組むべき施策	<p>1. 安定した雇用を創出する</p> <p>（1）農水産業の振興</p> <p>（2）担い手の育成</p> <p>（3）地元中小企業の振興と企業誘致の推進</p> <p>（4）就労の拡大</p> <p>2. 新しいひとの流れをつくる</p> <p>（1）情報発信力の強化</p> <p>（2）子育て世代や若者の呼び込み</p> <p>（3）若い世代の定住、地域との交流促進</p> <p>（4）自然や歴史を活かした観光振興</p> <p>3. 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</p> <p>（1）出会いから結婚までのサポート</p> <p>（2）妊娠、出産環境の整備</p> <p>（3）子育て支援の充実</p> <p>（4）学校教育・生涯学習の充実</p> <p>（5）仕事と生活の調和の実現</p> <p>4. 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</p> <p>（1）活力ある地域づくり</p> <p>（2）災害に備えた対策の推進</p> <p>（3）交通ネットワーク機能の充実</p> <p>（4）健康づくりの推進と福祉の充実</p> <p>（5）広域行政の推進</p>
主要事業	<p>4-（3）交通ネットワーク機能の充実</p> <p>交通の要衝としての利便性の向上、駅周辺の活性化を図るとともに、市民の足として大きな役割を担う「きんちゃんバス」をはじめとするバス交通網の利便性向上など、公共交通網の再構築をはじめとする周辺等との交通ネットワーク形成の実現に向け取り組む。</p> <p>・JR・名鉄弥富駅自由通路・橋上駅舎化事業</p>

(5) 弥富市地域公共交通網形成計画（見直し中）

策定年次	平成28年3月
計画期間	平成28（2016）年度～令和2（2020）年度（5年間）
基本方針	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
地域交通連携の考え方	<p>■鉄道 広域的な移動手段として、きんちゃんバスへの乗継ダイヤを駅に掲示し、乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。</p> <p>■きんちゃんバス 市内の主要な拠点を結ぶ使いやすい移動手段として、地域特性や利用状況、まちづくり等の関連計画を踏まえつつ効率的、効果的に運行します。また、きんちゃんバス相互や周辺自治体が運行するバス、鉄道との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。</p> <p>■タクシー きんちゃんバスを補完し、時間を選ばずドア・ツー・ドアの移動が可能な自由度の高い移動手段としてだけではなく、心身障がい者（児）や要介護認定者、要支援認定者など1人で移動できず、きんちゃんバスも利用できない方の移動手段として、料金助成事業等と連携し、利便性の向上を図ります。</p>
地域公共交通展開イメージ図	

(6) 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）

策定年次	平成30年3月
計画期間	平成30（2018）年度～令和5（2023）年度（6年間）
基本理念	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
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 相談体制の充実と障がい福祉サービスの充実 2. 緊急時の安全・安心確保と社会参加の促進 3. コミュニケーション支援の充実 4. 共生社会に向けた療育・教育、保健・医療の充実 5. 就労支援推進と就労機会確保による自立の促進 6. 差別・虐待の防止、権利擁護の推進 7. ノーマライゼーションの推進 <p>・心のバリアフリー化、生活環境のユニバーサルデザイン化の推進</p>

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。

6 弥富市が目指す都市交通の将来像

6-1 弥富市が目指す都市交通の将来像

本市は、平成31(2019)年3月に策定した第2次弥富市総合計画で掲げた将来都市像の実現を目指し、各種計画を策定し、取組みを推進しています。また、弥富市総合交通戦略においても、総合計画における将来都市像の実現に向け、まちづくりなどの各種計画とともに、都市交通の面から支えていく必要があります。

そこで、総合計画における将来都市像を踏まえ、次のとおり弥富市が目指す都市交通の将来像を設定します。

第2次弥富市総合計画

(平成31(2019)年度～令和10(2028)年度)

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

- 基本目標**
1. いつまでも住み続けたい安全・安心なまち
 2. 笑顔あふれる、健やかで共に支え合うまち
 3. 心豊かで文化を育む人づくりのまち
 4. 人と地域の資源を活かし、にぎわいを生み出すまち
 5. 良好な都市基盤が整った便利で快適に暮らせるまち
 6. 市民と行政がつながり、共につくるまち

弥富市総合交通戦略

(令和3(2021)年度～令和10(2028)年度)

弥富市が目指す都市交通の将来像

地域が繋がり人がにぎわう、快適な都市交通の実現 ～移動環境が整ったまち・弥富～

誰もが安全・安心で快適に利用でき、日常の移動を支えにぎわいを生み出す多様な移動環境を確保・維持します。また、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の実現に向け、本市の都市拠点や地域生活拠点を中心に各地域を効果的に結ぶ交通体系を構築し、「人や地域を繋ぎ支える移動環境が整ったまち」を目指します。

6-2 将来都市交通ネットワークのイメージ

都市計画マスタープランや立地適正化計画で位置づけられている都市拠点や地域生活拠点などを効果的に繋ぎ、都市機能集積ゾーンや居住市街地ゾーンにおける生活活動を支える公共交通や道路のネットワークを構築し、移動環境が整ったまちづくりを推進します。なお、本計画においては、拠点としての「交通結節点」のほか、主要なコミュニティバス路線網を中心とする「公共交通軸」を新たに位置づけ、「人や地域を繋ぎ支える移動環境が整ったまち」を目指します。

<拠点>

■都市拠点【弥富駅・弥富市役所周辺区域】

交通結節機能を有する駅を中心に、商業・医療・福祉等の身近な生活サービス施設により市民生活を支える拠点として位置づけます。

■地域生活拠点【佐古木駅周辺、支所等を中心とした区域】

公共公益施設が集積し、生活サービス等により市民生活を支える拠点として位置づけます。

■物流・交通拠点【東名阪自動車道弥富IC、伊勢湾岸自動車道湾岸弥富IC及び弥富木曾岬IC、名古屋港（弥富ふ頭及び鍋田ふ頭）】

多くのヒトやモノの交流・流通を支える広域ネットワークの結節点として位置づけます。

■緑の交流拠点【木曾川海部緑地、尾張大橋緑地、三ツ又池公園、海南こどもの国、弥富野鳥園周辺、富浜緑地】

市民や来訪者が、弥富らしい“水と緑”を体感できる憩い・ふれあい・交流の拠点として位置づけます。

■にぎわい交流拠点【名古屋競馬場移転地（現弥富トレーニングセンター）、市街化区域内の大規模商業施設】

市内外から広く来訪者を呼び込み、ふれあい・交流によるにぎわいを生む拠点として位置づけます。

■交通結節点【弥富駅・近鉄弥富駅、佐古木駅】

鉄道やバス、タクシーなどの公共交通だけでなく、車や徒歩、自転車など多様な交通手段によるアクセスや乗り継ぎができる拠点として位置づけます。

<軸>

■高速幹線軸【東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、一宮西港道路（ルート未確定）】

本市と中部地方の主要都市を結び、広域的なヒトやモノの交流・流通の主軸となる動線として位置づけます。

■広域幹線軸【鉄道、国道、都市を跨ぐ主要な都市計画道路等】

本市と周辺都市を結び、ヒトやモノの交流・流通の主軸となる動線として位置づけます。

■地域幹線軸【市内の地域間を結ぶ主要な都市計画道路等】

市内の各地域を結び、市民の円滑な移動や交流を支える動線として位置づけます。

■公共交通軸【本市や周辺自治体が運行する主要なコミュニティバス路線網】

弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）等により市内の各地域を結び、使いやすい移動手段として、市内の主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、生活を支える動線として位置づけます。

また、市内を運行する周辺自治体が運行するコミュニティバスについても、市内外との交流や日常の生活を支える動線として位置づけます。

<ゾーン>

■都市機能集積ゾーン【弥富駅から市役所周辺等の一帯のゾーン】

市民生活に必要な多様な機能が集積し、利便性が高く、本市の顔となるゾーンとして位置づけます。

■居住市街地ゾーン【弥富駅及び佐古木駅周辺に広がる住居系市街地のゾーン】

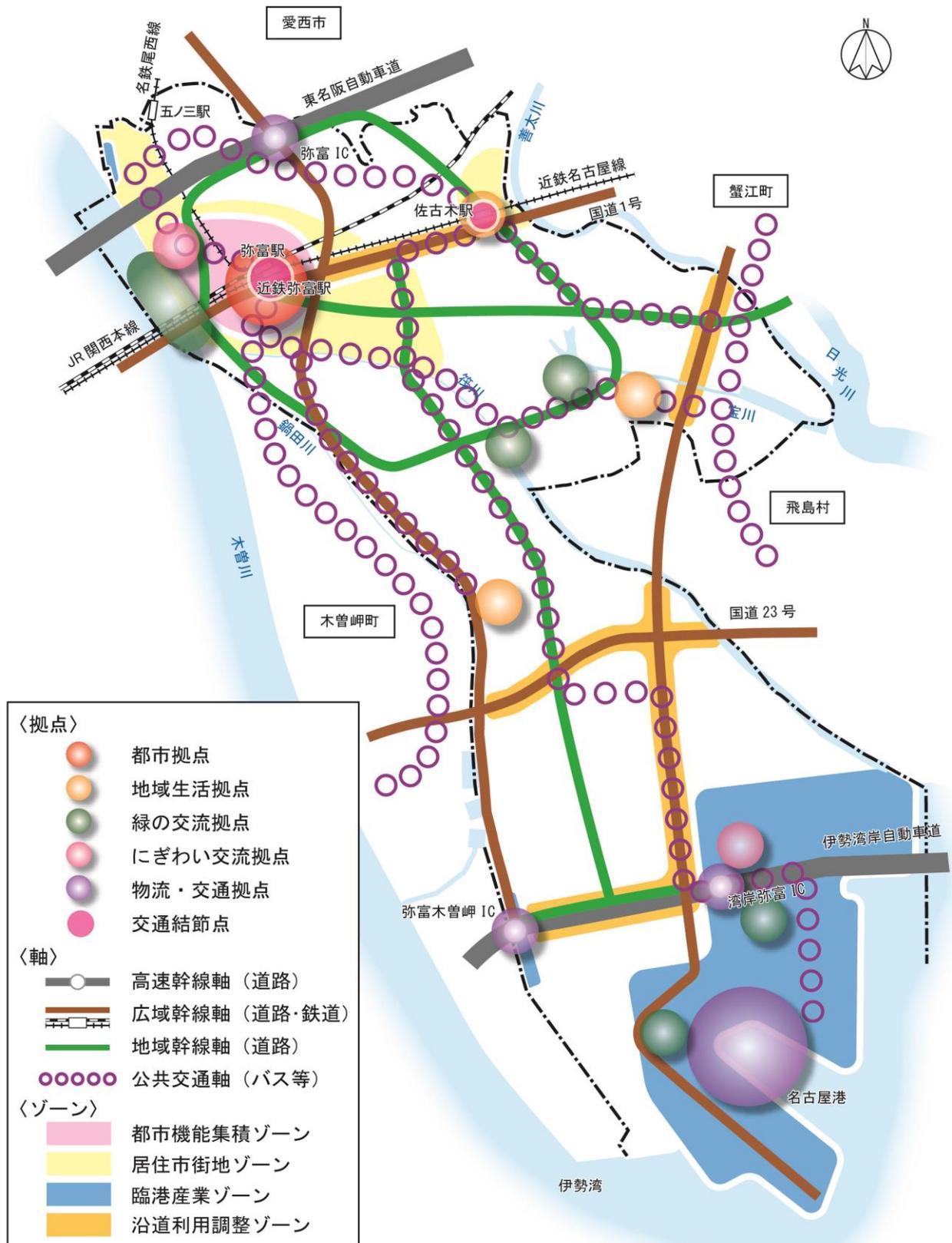
ゆとりと利便性を備えた住宅市街地を維持・形成し、移住・定住を図るゾーンとして位置づけます。

■臨海産業ゾーン【名古屋港を中心とした港湾ゾーン、既存の工業集積ゾーン】

物流・工業等の産業基盤の整備や企業誘致を進め、本市の産業活動の中核を担うゾーンとして位置づけます。

■沿道利用調整ゾーン【国道1号・国道23号・(都)西尾張中央道・(都)鍋田木場線の沿道ゾーン】

道路の機能や性格を踏まえつつ、必要に応じて生活サービス施設や物流等の土地利用を許容するゾーンとして位置づけます。



図：将来都市交通ネットワークのイメージ

7 戦略目標と施策実施方針

7-1 都市交通の将来像実現のための戦略目標

弥富市が目指す都市交通の将来像を実現するために、今後実現すべき戦略目標を設定します。

また、戦略目標として本市の交通課題に対応した、以下の4つの目標を設定し、各戦略目標において実施する施策の方針を定めます。

都市交通の将来像

地域が繋がりがりがにぎわう、快適な都市交通の実現
～移動環境が整ったまち・弥富～

都市交通の課題	戦略目標
①交通結節点機能の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・アクセスの良さを活かした公共交通利用促進 ・駅周辺施設のバリアフリー化 ・公共交通乗り継ぎ利用者のための乗降場の整備 	1. 「交通結節点でのにぎわいを生み出す多様な移動環境づくり」 <p>方針1 にぎわいを創出する弥富駅の交通結節機能の強化</p> <p>方針2 多様な移動環境に対応した駅周辺のバリアフリー化</p>
②将来の動向を見据えた公共交通網の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許返納者に対する移動支援 ・地球温暖化抑制のための公共交通への利用転換 ・公共交通空白地域における公共交通移動環境の創出 ・公共交通体系の再構築 ・市外移動における公共交通相互の連携 	2. 「誰もが快適に利用できる公共交通ネットワークによる移動支援づくり」 <p>方針1 人々の日常の移動を支える公共交通の利便性向上</p> <p>方針2 周辺自治体との広域公共交通ネットワークの形成</p> <p>方針3 誰もが快適に利用できる多様な移動支援策の拡充</p>
③高齢化の進展に備えた移動支援策の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの活用による外出しやすい環境づくり ・交通弱者に対する移動支援策の拡充 	
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 <ul style="list-style-type: none"> ・ボトルネックとなる路線や踏切の渋滞解消 ・未整備都市計画道路の整備 ・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 	3. 「都市拠点や地域生活拠点を中心に周辺都市や各地域を効果的に結ぶ道路体系づくり」 <p>方針1 周辺都市や各拠点間を結ぶ道路ネットワークの強化</p> <p>方針2 ボトルネックの解消による交通の円滑化</p>
⑤安全性向上及び防災に寄与する道路空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者や自転車が安全、安心して快適に通行できる環境の形成 ・狭あい道路の安全性・防災性の向上 	4. 「移動しやすい安全・安心で快適な道路空間づくり」 <p>方針1 移動しやすい歩行者・自転車空間の連続性確保</p> <p>方針2 安全・安心な道路環境形成に向けた防災・減災対策の推進</p> <p>方針3 多様な移動環境における交通安全の意識向上</p>

7-2 戦略目標に基づく施策実施方針

1. 「交通結節点でのにぎわいを生み出す多様な移動環境づくり」

JR・名鉄・近鉄の鉄道3路線が交わる弥富駅では、鉄道やコミュニティバス、タクシーの公共交通だけでなく、自動車、自転車、徒歩など多様な交通手段がアクセスし、乗り継ぎができる結節点として、誰もが効率的かつスムーズに移動できる環境づくりを進めます。また、2つの駅の連絡性を向上させ、すべての市民が利用しやすい交通環境の整備を図ります。

方針1

にぎわいを創出する弥富駅の交通結節機能の強化

各交通機関相互間の乗り換え及び歩行が効率的かつスムーズに移動できる乗り換え機能の円滑化を図ります。また、まちの顔としてふさわしい空間としてランドマーク的機能を向上させ、駅利用者や市民が集い・交流するためのにぎわい空間づくりに向けて交流・サービス機能の拡充を進め、弥富駅の総合的な交通結節機能の強化を図ります。

方針2

多様な移動環境に対応した駅周辺のバリアフリー化

駅周辺のアクセスについて、公共交通、歩行者、自転車等多様な交通手段に対応し、駅構内、駅前広場等施設のバリアフリー化を図るとともに、ユニバーサルデザインの視点から、すべての人が円滑に移動できる利用しやすい交通環境の形成に努めます。

2. 「誰もが快適に利用できる公共交通ネットワークによる移動支援づくり」

「弥富市地域公共交通網形成計画」（令和3年度より「弥富市地域公共交通計画」に計画名称変更）に基づき、持続可能で利便性の高い地域公共交通網を展開するために、まちづくりと連携した地域公共交通の確保・維持・改善に向けた事業を推進します。

公共交通網の再編も含めた地域特性や利用特性に応じた運行の効率化や、タクシーや福祉施策等と連携した移動手段の提供により、公共交通空白地域を解消し、自ら移動手段を持たない人に病院や商業施設等への日常的な移動手段を提供し、気軽に外出ができる環境の形成を目指します。

また、周辺自治体が運行するバスも含め、各公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上や、高齢者等の料金負担の軽減による利用促進などにより、使いやすい地域公共交通網の形成を目指します。

方針1

人々の日常の移動を支える公共交通の利便性向上

公共交通の重要性が増すなか、都市間の交通を担う各鉄道路線の利便性向上に努めます。弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）についても、地域内の移動を支える交通手段として多くの市民が使いやすくなるよう、その利便性向上に努めます。

方針2

周辺自治体との広域公共交通ネットワークの形成

周辺自治体にある主要な駅や施設、鉄道また周辺自治体の運行するバスをつなぎ、広域公共交通ネットワークを形成します。

各公共交通相互の乗り継ぎ環境の改善や利便性の向上を目指し、周辺自治体と連携して、広域公共交通ネットワークの連携強化を進めます。

方針3

誰もが快適に利用できる多様な移動支援策の拡充

運転免許証を返納した高齢者や自ら移動手段を持たない人、一人での外出が困難な高齢者や障がい者等の外出移動機会の創出のため、タクシーや福祉施策など各種移動支援策を拡充させ、公共交通空白地域を解消し、地域住民の日常生活の利便性を確保します。

3. 「都市拠点や地域生活拠点を中心に周辺都市や各地域を効果的に結ぶ道路体系づくり」

弥富駅・弥富市役所周辺区域の都市拠点や佐古木駅周辺、支所等を中心とした区域の地域生活拠点を中心に、多くのヒトやモノの交流・流通を支える東名阪自動車道弥富IC、伊勢湾岸自動車道湾岸弥富IC及び弥富木曾岬IC、南部地域の名古屋港（弥富ふ頭及び鍋田ふ頭）の物流・交通拠点、ふれあい・交流の拠点である緑の交流拠点やにぎわい交流拠点を効果的に結ぶ地域内ネットワークを形成します。

そのため、市内における利便性の高い、円滑な地域内交通ネットワーク構築に向けて、骨格となる道路網の形成を図ります。

方針1

周辺都市や各拠点間を結ぶ道路ネットワークの強化

広域交流基盤の強化のため、市内南北方向の道路網の充実、市街地の拠点機能の強化を見据えた道路整備を進めます。

交通量の増加や車両の大型化、そして高齢化が進むなかで、より一層安全で便利な道路網・道路環境を推進するため、市街地の骨格となる既決定の都市計画道路の整備を進めていきます。また、長寿命化を目指した維持管理の強化を図ります。

地震への備えをはじめ、災害時の避難や救護活動に資する、さらなる広域的な道路ネットワークを構築するため、緊急輸送道路や重要物流道路に位置づけられている道路の十分な幅員や構造を確保した整備を推進します。

方針2

ボトルネックの解消による交通の円滑化

市内の円滑な移動を確保するため、慢性的な渋滞が発生する交差点や踏切道について、現地の特性に適したハード・ソフト対策を組み合わせ、渋滞の解消、交通流の円滑化など機能強化を図ります。

4. 「移動しやすい安全・安心で快適な道路空間づくり」

高齢化の進行に伴い、過度に自動車に頼らず歩いて暮らせる都市を実現するために、自動車のための整備だけでなく、歩行者・自転車のための道路空間づくりを目指します。

また、災害時に防災・減災に対応できる安全・安心な道路空間づくりや、交通事故を減らすための対策も施していきます。

方針1

移動しやすい歩行者・自転車空間の連続性確保

誰もが安全で快適に暮らせる都市の実現に向けて、歩行者・自転車が安心して利用できるよう連続性のある歩道等の整備など、安全な道路の整備を進めます。

方針2

安全・安心な道路環境形成に向けた防災・減災対策の推進

災害時の避難路として、避難対象地域の住民等が避難対象地域の外や、指定緊急避難場所等の避難場所へ迅速かつ安全に避難行動がとれることを考慮し、安全性の確保と機能性の確保、有効幅員の確保に努めます。

また、地震や津波が発生したことによる、家屋の倒壊、火災の発生、橋梁の落下等の二次災害を防ぐため、狭あい道路やブロック塀の安全対策、橋梁の点検・修理の実施によるメンテナンス等、防災・減災対策を推進します。

方針3

多様な移動環境における交通安全の意識向上

子どもや高齢者を事故から守り、誰もが安全に安心して外出できるよう、保育所、学校、高齢者団体等との連携のもと、徒歩、自転車、自動車等各交通手段における交通安全教育や啓発活動等を推進し、交通安全にかかる市民の意識を高めます。

8 アクションプログラム

8-1 戦略目標・施策実施方針に基づき実施する施策

戦略目標・施策実施方針に基づき実施する施策を体系化（パッケージ化）し、より効果的・効率的な事業展開を図ります。

戦略目標	基本方針	施策パッケージ
交通結節点でのにぎわいを生み出す多様な移動環境づくり	<ol style="list-style-type: none"> 1. にぎわいを創出する弥富駅の交通結節機能の強化 2. 多様な移動環境に対応した駅周辺のバリアフリー化 	1「利便性の高い交通結節点の形成」 1-1 自由通路・橋上駅舎化 1-2 駅前広場の整備 1-3 駅周辺市街地整備
誰もが快適に利用できる公共交通ネットワークによる移動支援づくり	<ol style="list-style-type: none"> 1. 人々の日常の移動を支える公共交通の利便性向上 2. 周辺自治体との広域公共交通ネットワークの形成 3. 誰もが快適に利用できる多様な移動支援策の拡充 	2「移動を支える公共交通サービスの拡充」 2-1 公共交通体系を支える取組みの推進 2-2 コミュニティバスの利便性向上、利用促進 2-3 福祉との連携
都市拠点や地域生活拠点を中心に周辺都市や各地域を効果的に結ぶ道路体系づくり	<ol style="list-style-type: none"> 1. 周辺都市や各拠点間を結ぶ道路ネットワークの強化 2. ボトルネックの解消による交通の円滑化 	3「周辺都市や地域の連携を円滑化する道路ネットワークの整備」 3-1 都市計画道路等の整備推進と見直し 3-2 広域的なアクセス機能の強化 3-3 橋梁の修繕及び長寿命化の推進 3-4 ボトルネックの解消
移動しやすい安全・安心で快適な道路空間づくり	<ol style="list-style-type: none"> 1. 移動しやすい自転車・歩行者空間の連続性確保 2. 安全・安心な道路環境形成に向けた防災・減災対策の推進 3. 多様な移動環境における交通安全の意識向上 	4「安全・快適な道路空間の確保」 4-1 交通安全対策の推進 4-2 歩行者・自転車空間の整備 4-3 道路防災対策への助成

8-2 アクションプログラム

施策パッケージ毎の実施事業やその実施主体、スケジュールを明確にし、アクションプログラムとして取りまとめます。

施策パッケージ1

「利便性の高い交通結節点の形成」

1-1 自由通路・橋上駅舎化

■事業目的

J R・名鉄弥富駅周辺においては、J R・名鉄線による市街地の分断を解消するため、J R・名鉄弥富駅自由通路及び橋上駅舎化を進め、J R・名鉄弥富駅と近鉄弥富駅の連絡性の向上や南北地区の連携強化を図るなど、安全性・利便性の高い交通拠点の形成に努めます。

また、駅構内をはじめとする施設のバリアフリー化を図り、すべての人が円滑に移動できる利用しやすい環境の駅舎を整備します。

■事業概要

○J R・名鉄弥富駅自由通路・橋上駅舎化事業

J R・名鉄弥富駅に自由通路及び橋上駅舎を整備することで、駅北側からのアクセス利便性の向上や、鉄道により分断された南北の連絡性の向上を図ります。

また、自由通路によるバリアフリーな移動経路を確保し、東西の踏切を通行する歩行者の自由通路への転換を促すことで、安全・安心な移動環境の形成を図ります。



図：J R・名鉄弥富駅自由通路・橋上駅舎化事業イメージ

※こちらのイメージ図は、弥富市が検討用に作成したものであり、決定したものではありません。

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)	
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～	
J R・名鉄弥富駅自由通路・橋上駅舎化事業	弥富市	検討	実施								

1-2 駅前広場の整備

■事業目的

弥富駅は名古屋市などへの通勤・通学利用が多い駅であることから、駅への安全性・利便性を向上させるため、駅前広場の整備を進め、交通結節機能の強化、各交通手段の乗り換えの円滑化による拠点へのアクセスの向上を図ります。

■事業概要

○JR・名鉄弥富駅の北口駅前広場等整備事業

弥富駅自由通路整備に合わせ、北口駅前広場を整備し、コミュニティバスの乗入れやタクシー乗降場所などの整備による公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上のほか、歩行者が安全・安心に通行できるバリアフリー環境を整備し、交通結節点としての機能向上を図ります。



図：現在の近鉄弥富駅の駅前広場（北側）

○近鉄弥富駅の駅前広場（北側）整備事業

近鉄弥富駅の北口駅前広場を整備し、JR・名鉄弥富駅と近鉄弥富駅の連絡性の向上や、一般車によるキスアンドライドも安全にできる環境を整備し、安全性・利便性の高い交通拠点の形成に努めます。



図：現在の近鉄佐古木駅の駅前広場

○近鉄佐古木駅の駅前広場整備事業

近鉄佐古木駅の駅前広場を整備し、安全性・利便性の高い交通拠点の形成に努めます。

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～
JR・名鉄弥富駅の北口駅前広場等整備事業	弥富市					検討	実施			
近鉄弥富駅の駅前広場（北側）整備事業	弥富市	検討								
近鉄佐古木駅の駅前広場整備事業	弥富市	検討								

1-3 駅周辺市街地整備

■事業目的

J R・名鉄・近鉄の3路線が交わる弥富駅周辺では、公共交通の利用者や市民が集い・交流するためににぎわい空間づくりに向けて、駅周辺の一体的なまちづくりについても検討を進めます。

■事業概要

○J R・名鉄弥富駅及び近鉄弥富駅周辺市街地整備事業

J R・名鉄弥富駅及び近鉄弥富駅周辺において、近鉄弥富駅の駅前広場（北口）の整備に併せ、J R・名鉄弥富駅と近鉄弥富駅の連絡性の向上を図ることやにぎわいの創出を念頭に駅周辺の一体的なまちづくりの検討を進めます。また、歩行者や自転車が安全に通行できる環境を整備するとともに、コミュニティバスや自動車なども含めた各種交通手段による駅へのアクセス性向上を図るなど、安全性・利便性の高い交通拠点の形成に努めます。



図：現在のJ R・名鉄弥富駅及び近鉄弥富駅周辺の状況



図：見通しの悪い交差点



図：近鉄弥富駅中央駅前広場

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)	
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～	
J R・名鉄弥富駅及び近鉄弥富駅周辺市街地整備事業	弥富市										

施策パッケージ2

「移動を支える公共交通サービスの拡充」

2-1 公共交通体系を支える取組みの推進

■事業目的

持続可能で利便性の高い地域公共交通網を展開するために各種取組みを推進します。

■事業概要

○公共交通ネットワークの充実及び利用促進

今後の人口減少や少子高齢化の進展など社会情勢の変化を見据え、効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築を目指すとともに、より一層の公共交通の利用促進を図るため、愛知県が策定した「あいち公共交通ビジョン」や「弥富市地域公共交通網形成計画」（令和3年度より「弥富市地域公共交通計画」に計画名称変更）に基づき、国や愛知県、交通事業者、地域住民等と連携した取組みを推進します。

○エコ モビリティ ライフの推進

クルマ（自家用車）と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用する地球環境にやさしく、安全で健康的な「エコ モビリティ ライフ」を愛知県等と連携して推進します。



図：エコ モビリティ ライフ チラシ

○ITSの推進

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築するITSを推進します。公共交通の支援としてバスロケーションシステムの導入等を検討します。

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～
公共交通ネットワークの充実及び利用促進	弥富市	実施								
エコ モビリティ ライフの推進	弥富市	実施								
ITSの推進	弥富市	実施								

2-2 コミュニティバスの利便性向上、利用促進

■事業目的

地域の公共交通であるコミュニティバスについては、地球温暖化防止や交通弱者の移動を支えることから、使いやすく効率的で持続可能な地域公共交通として発展し続けるために、地域特性や利用者特性に応じた継続的な改善を行います。

■事業概要

○コミュニティバス運行事業

市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通として、コミュニティバス運行事業の確保・維持を図ります。また、今後も持続可能で利便性の高い地域公共交通網を展開するために、「弥富市地域公共交通網形成計画」（令和3年度より「弥富市地域公共交通計画」に計画名称変更）を適宜見直し、まちづくりと連携した地域公共交通の確保・維持・改善に向けた事業を推進します。



図：コミュニティバス（きんちゃんバス）

○コミュニティバスのバスルート・ダイヤ見直し

地域特性や利用特性のほか、市民要望等を踏まえ、コミュニティバスのバスルート・ダイヤ見直しを適宜実施し、より効果的で効率的な地域公共交通網へと改善を図ります。

○周辺自治体のバスの乗り入れ

弥富市周辺で運行されている木曾岬町自主運行バスは、木曾岬町と近鉄弥富駅を結ぶ生活交通路線としての運行を目的としており、近鉄弥富駅との結びつきが強く、また、飛島公共交通バスは近鉄蟹江駅との結びつきが強くなっていることから、市民ニーズ等も踏まえ、乗り継ぎダイヤの改善や相互乗り入れ等を検討し、乗り継ぎ環境を改善することで利用促進を図ります。

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～
コミュニティバス運行事業	弥富市	実施								
コミュニティバスのバスルート・ダイヤ見直し	弥富市	適宜検討・実施								
周辺自治体のバスの乗り入れ	弥富市	適宜検討・実施								

2-3 福祉との連携

■事業目的

高齢者や障がい者において、心身障がい者（児）や要介護認定者、要支援認定者など1人で移動できず、コミュニティバスも利用できない方などの移動を支えるため、福祉タクシー助成事業を実施します。また、社会参加を支援するとともに、福祉サービスの等の提供により外出機会の創出を図ります。

■事業概要

○高齢者等福祉タクシー料金助成事業

高齢者の外出機会を支援するため、要介護高齢者などが外出の際にタクシーを利用する場合、利用券1枚につき基本料金及びお迎え料金を助成します。

○心身障がい者福祉タクシー料金助成事業

障がい者の外出機会を支援するため、障がい者手帳をお持ちの方で、対象者に該当する方がタクシーを利用される場合、その料金の一部を助成します。

○ささえあいセンター事業（高齢者福祉サービス等の提供）

弥富市ささえあいセンターでは、介護保険申請中や利用中の方、障がいを持つ方で生活の援助を受けたい方などを対象に、通院などの付き添いや家事のお手伝いなど様々な支援サービスを展開しています。また、買い物支援と移動支援をセットにした新たなサービスの提供を開始するなど、今後も弥富市ささえあいセンターを利用する方々の生活利便性向上を図ります。



図：ささえあいセンター冊子

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～
高齢者等福祉タクシー料金助成事業	弥富市	実施								
心身障がい者福祉タクシー料金助成事業	弥富市	実施								
ささえあいセンター事業	弥富市	実施								

施策パッケージ3 「周辺都市や地域の連携を円滑化する道路ネットワークの整備」

3-1 都市計画道路等の整備推進と見直し

■事業目的

効率的な土地利用や市街地内の交通利便性を向上させるため、都市計画道路の整備を推進します。長期にわたり整備未着手の都市計画道路については、周辺地域に与える整備効果と効率的な財政投資を考慮した実現性の観点から計画の見直し検討を実施します。

■事業概要

○都市計画道路見直し検討

長期にわたり整備未着手の都市計画道路については、周辺地域に与える整備効果と、効率的な財政投資を考慮した実現性の観点から計画の見直し検討を実施します。

○国・県道整備

国道1号の4車線化や、桁下が低く堤防の断面が不足している尾張大橋の架け替えの早期事業化について検討を推進します。また、名古屋第3環状線は、弥富市内を南北につなぐことで、将来の動向を見据えた公共交通網及び地域間連携強化に寄与する道路ネットワークであるため、早期完了に向け整備を推進します。その他国道、県道についても社会情勢や交通状況を加味しつつ、関係機関と情報共有しながら検討を推進します。

○一宮西港道路整備【地域高規格道路】

名古屋港への新たなアクセスとして、都市間の交流促進や地域社会の発展に向け、東海北陸自動車道の南伸となる地域高規格道路一宮西港道路の早期実現に向けて、関係機関と情報共有しつつ、検討を推進します。

○中央幹線道路の整備【地域幹線道路】

中央幹線道路は、市内を南北方向に結ぶ地域幹線道路として、広域幹線道路への接続など、自動車交通の段階的な処理に向けて整備を推進します。また、地域幹線軸として、市民の円滑な移動や交流を支える動線としての位置づけから、公共施設への誘導サインの統一や景観に配慮した道路整備を図ります。



図：穂波通線の整備済区間

○街路改良事業（（都）穂波通線）【地域幹線道路】

市街地内部を通る（都）穂波通線は、良好な市街地環境の形成などの整備効果を高めるため、地元のまちづくり動向に合わせ整備を推進します。



図：向陽通線の整備済区間

○街路改良事業（（都）向陽通線）【その他幹線道路】

市街地内部を通る（都）向陽通線は、市街地内の交通量の緩和に向けて、地元のまちづくりの動向に合わせ整備を推進します。

○（都）弥富名古屋線の整備【地域幹線道路】

近鉄弥富駅（北口）に接続する（都）弥富名古屋線は、ＪＲ・名鉄弥富駅及び近鉄弥富駅の交通結節拠点が強化されることに合わせて本路線を整備することで、より高い効果発現が見込まれるため、近鉄弥富駅周辺地区の市街地整備の状況に応じて調整・検討し整備を推進します。



図：現在の弥富名古屋線

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)	
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～	
都市計画道路見直し 検討	弥富市	実施			適宜検討・実施						
国・県道整備	国土交通省 愛知県	検討									
一宮西港道路整備	国土交通省 愛知県 (予定)	検討									
中央幹線道路の整備	弥富市	実施			適宜検討・実施						
街路改良事業 ((都)穂波通線)	弥富市	実施									
街路改良事業 ((都)向陽通線)	弥富市	実施									
(都)弥富名古屋線 の整備	愛知県	適宜検討・実施									

3-2 広域的なアクセス機能の強化

■事業目的

広域幹線道路は、本市と周辺都市を結び、本市の主要な産業の物流を支える広域幹線軸として、機能強化を図ります。また、交通の利便性・快適性並びに交通環境の安全性向上のため、道路改良を推進します。

■事業概要

○（都）国道1号西線の4車線化【広域幹線道路】

北部地域の市街地内を横断する（都）国道1号西線は、東西方向の広域幹線道路として、渋滞緩和を図るため、4車線化の検討を推進します。また、緊急輸送道路に位置づけられているため、十分な幅員や構造を確保します。



図：現在の国道1号西線

○（都）名古屋第3環状線の整備【広域幹線道路】

本市の中心市街地を南北に縦断する街路のうち、前ヶ須工区は市街地整備の面から最も重要な工区の一つであり、街路改良することで市北部の良好な市街地環境の形成などの整備効果をも高める整備を推進します。また、未整備区間について早期事業化を促進します。



図：現在の名古屋第3環状線

○（県）境政成新田蟹江線の道路改良【広域幹線道路】

本市の南部と蟹江町を結び、東西方向の広域幹線道路となる一般県道境政成新田蟹江線は、東西方向のアクセス機能強化を図るため、整備の検討を推進します。

○（主）弥富名古屋線（又八工区）の道路改良【地域幹線道路】

名古屋市から弥富駅を結ぶ主要地方道である弥富名古屋線の又八工区について、東西方向のアクセス機能の強化を図るため、整備を推進します。



図：現在の弥富名古屋線（又八工区）

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)	
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～	
(都) 国道1号西線の4車線化	国土交通省	検討									
(都) 名古屋第3環状線の整備	愛知県	実施			検討						
(県) 境政成新田蟹江線の道路改良	愛知県	検討									
(主) 弥富名古屋線 (又八工区) 道路改良	愛知県	実施									

3-3 橋梁の修繕及び長寿命化の推進

■事業目的

橋梁について、計画的な調査・点検により、老朽化の対応に必要な修繕を行うなど、長寿命化を推進します。

■事業概要

○橋梁整備事業

橋梁については、「弥富市橋梁長寿命化修繕計画」及び「弥富市橋梁個別施設計画」に基づき、点検・修繕を計画的に実施し、適正な管理を行います。また、定期点検において早期に修繕が必要と診断された橋梁について、修繕の優先順位を定め、計画的な修繕を図ります。



図：橋梁点検の様子

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～
橋梁整備事業	弥富市									

3-4 ボトルネックの解消

■事業目的

市内の円滑な移動を確保するため、踏切や主要渋滞箇所のボトルネックを解消し、機能強化に向けた対策の検討を行います。

■事業概要

○踏切対策の実施

国土交通省踏切安全通行カルテにて自動車ボトルネック踏切となっている「佐古木第1号」や、弥富市通学路交通安全プログラムにて要対策踏切に指定されている4箇所について、対策の実施検討を行います。



図：現在の佐古木第1号踏切
(自動車ボトルネック踏切)

○市道鍋平28号線の交差点改良

国道1号線を始点に本市の東部を通る鍋平28号線は、国道1号との交差点部において慢性的に渋滞が発生しています。この交通渋滞を解消するため、交差点部の市道鍋平28号線の整備を推進します。



図：現在の綱浦踏切
(通学路要対策踏切)

○主要渋滞箇所の渋滞対策の実施

愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により選定されている主要渋滞箇所を中心に渋滞対策を検討・実施し、交通円滑化を図ります。

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～
踏切対策の実施	弥富市	適宜検討・実施								
市道鍋平28号線の交差点改良	弥富市	実施								
主要渋滞箇所の渋滞対策の実施	国土交通省 愛知県 警察 弥富市	適宜検討・実施								

施策パッケージ4

「安全・快適な道路空間の確保」

4-1 交通安全対策の推進

■事業目的

子どもや高齢者を事故から守り、誰もが安全に安心して外出できる交通環境の整備を進めるため、交通安全に関する啓発等の推進、交通安全施設の整備、通学時の安全対策の推進など、交通安全対策を推進します。

■事業概要

○交通安全事業

警察・交通安全推進協議会・金魚クラブ（保育所保護者）などとの連携のもと、交通指導員による交通指導をはじめ、子どもや各年齢層に応じた効果的な交通安全教育や啓発活動を推進します。また、市民による防犯パトロールを実施します。

○道路維持事業（交通安全施設の維持・整備）

危険箇所の点検・調査を行いながら、国・県道の安全な道路環境の整備を推進していくとともに、市道についても交通量の多い路線や通学路を中心にガードレール、カーブミラー、道路照明などの交通安全施設の維持・整備を図ります。



図：通学路に設置されたグリーンベルト

○通学路の安全強化事業

通学路の安全点検を強化し、児童・生徒の安全・安心な環境を整備します。

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～
		交通安全事業	弥富市	実施						
道路維持事業（交通安全施設の維持・整備）	弥富市	実施								
通学路の安全強化事業	弥富市	実施								

4-2 歩行者・自転車空間の整備

■事業目的

歩行者・自転車のための環境整備については、限られた道路空間を有効に活用しながら、歩行者や自転車の利用に適切な幅員を確保するとともに、歩行者・自転車の利用空間の連続性の確保などを推進します。また、各駅や市役所などの拠点周辺については、市民が安心して利用できるよう歩行者・自転車が通行しやすい環境の確保を図るため、歩道の設置を推進します。

■事業概要

○市道鎌倉 308 号線の歩道設置

広域営農団地整備計画の区域内にある市道鎌倉 308 号線について、歩道設置及び道路改良の整備を進めることにより、交通の安全性及び利便性の向上を図ります。

○市道鎌倉鍋平 1 号線の歩道設置

広域営農団地整備計画の区域内にある市道鎌倉鍋平 1 号線について、歩道設置及び道路改良の整備を進めることにより、交通の安全性及び利便性の向上を図ります。

○（県）子宝愛西線（子宝工区）の歩道設置【地域幹線道路】

弥富市十四山地区と愛西市南部地区を結ぶ路線のうち、子宝工区は付近に十四山東部小学校等の施設があることから歩行者等が多いにもかかわらず、歩道の連続性が確保されておらず、また、名古屋港周辺からの大型車の交通量も多いため、歩行者等が安全に通行できるよう、歩道不連続箇所へ歩道を整備します。



図：現在の鎌倉鍋平1号線

○（県）子宝愛西線（又八工区）の歩道設置【地域幹線道路】

弥富市十四山地区と愛西市南部地区を結ぶ路線のうち、又八工区は付近に近鉄佐古木駅等の施設があることから歩行者等が多いにもかかわらず、歩道の連続性が確保されていないため、歩行者等が安全に通行できるよう、歩道不連続箇所へ歩道を整備します。



図：現在の子宝愛西線
（子宝工区）

○（県）一宮弥富線（海老江 1 丁目工区）の歩道設置【地域幹線道路】

一宮市と弥富市を結ぶ路線のうち、海老江 1 丁目工区は国道 155 号と国道 1 号の間に位置しており大型車も含め交通量が多く、当工区は通学路であるものの、歩道として必要な幅員が確保されていないため、歩行者等が安全に通行できるよう、歩道の拡幅整備を行います。



図：現在の子宝愛西線
（又八工区）

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)		
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～		
市道鎌倉308号線の歩道設置	弥富市	適宜検討・実施										
市道鎌倉鍋平1号線の歩道設置	弥富市	適宜検討・実施										
(県)子宝愛西線(子宝工区)の歩道設置	愛知県	実施										
(県)子宝愛西線(又八工区)の歩道設置	愛知県	実施										
(県)一宮弥富線(海老江1丁目工区)の歩道設置	愛知県	実施										

4-3 道路防災対策への助成

■事業目的

大規模地震が発生した場合に備え、市街地における円滑な緊急車両の通行、消防等の活動の確保に向け、ブロック塀等の転倒による被害を防ぐためのブロック塀等撤去費補助事業や、住宅密集地における狭あい道路や行き止まりの解消を促進するための狭あい道路の拡幅に対する助成事業などを行います。

■事業概要

○ブロック塀等撤去費補助事業

南海トラフ地震に備え、耐震改修促進計画に基づき、住宅等建築物の耐震診断及び改修並びにブロック塀等撤去を支援します。大規模地震が発生した場合にブロック塀等の転倒による被害を防ぐため、転倒のおそれがあるブロック塀等の撤去を行う場合に工事費の一部を補助します。

○狭あい道路の拡幅に対する助成事業

安全で良好な居住環境の確保や災害に強いまちづくりを進めるため、「弥富市狭あい道路の拡幅整備に関する要綱」に基づき、狭あい道路に接している敷地で建築確認申請を提出する場合や利用形態の変更（塀の撤去、拡幅など）などをされる場合に、狭隘道路の拡幅整備を推進していきます。



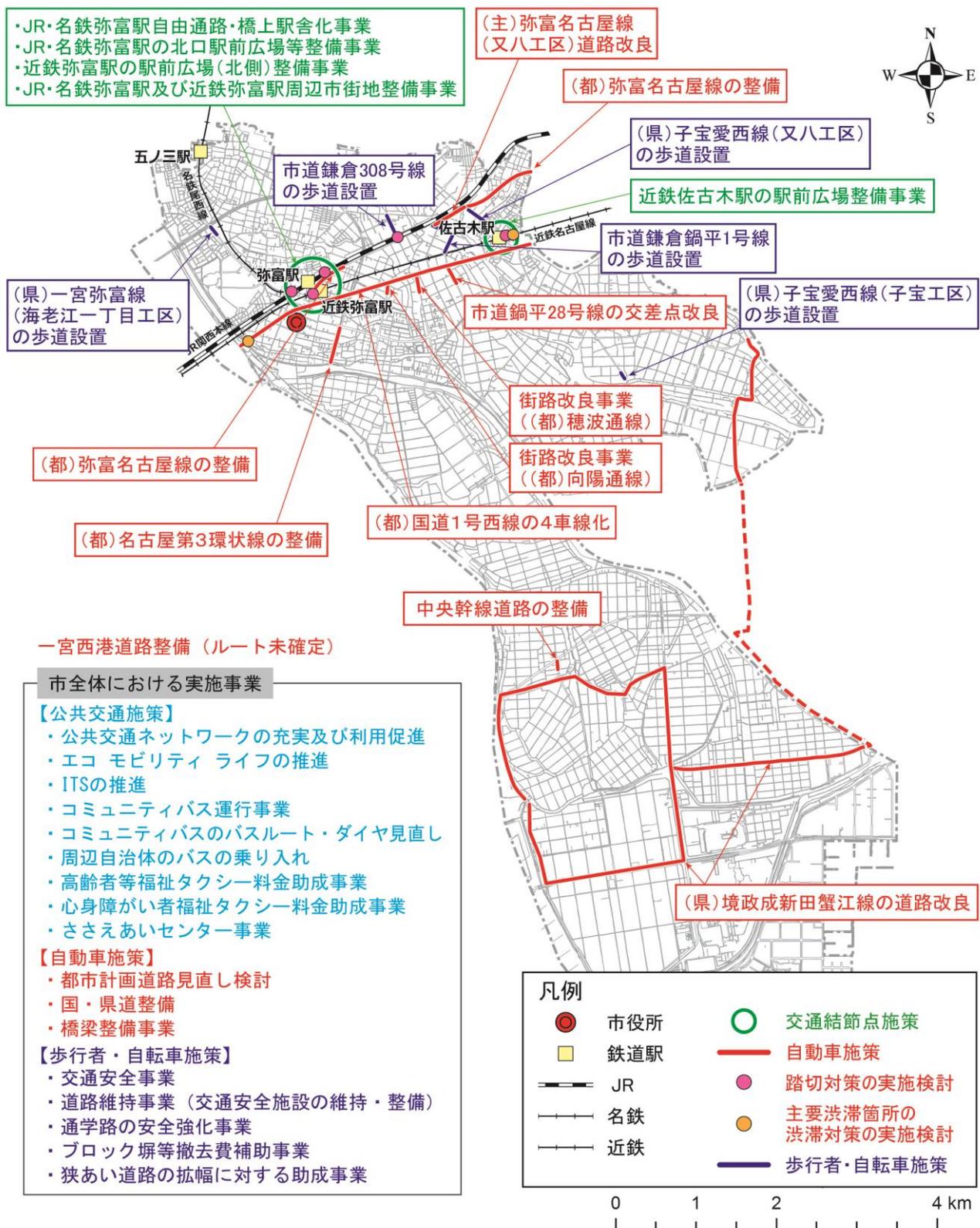
図：ブロック塀点検周知冊子



図：狭あい道路の拡幅協力促進冊子

■事業スケジュール

実施事業	実施主体	短期 (令和3年～5年度)			中期 (令和6年～10年度)					長期 (令和11年度～)
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11～
ブロック塀等撤去費補助事業	弥富市	→ 実施								
狭あい道路の拡幅に対する助成事業	弥富市	→ 実施								



図：実施事業位置図

アクションプログラム（施策パッケージと実施事業）

※協力組織：実施主体との調整や協力など事業推進に当たり連携を図る主な組織

施策パッケージ	実施事業	主たる実施主体	協力組織	短期			中期			長期		
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度以降
1 【交通結節点施策】 利便性の高い交通結節点の形成	1 自由通路・橋上駅舎化	J R・名鉄弥富駅自由通路・橋上駅舎化事業	弥富市	交通事業者	検討			実施				
	2 駅前広場の整備	J R・名鉄弥富駅の北口駅前広場等整備事業	弥富市	交通事業者				検討	実施			
		近鉄弥富駅の駅前広場（北側）整備事業	弥富市	交通事業者				検討				
		近鉄佐古木駅の駅前広場整備事業	弥富市	交通事業者				検討				
3 駅周辺市街地整備	J R・名鉄弥富駅及び近鉄弥富駅周辺市街地整備事業	弥富市					検討					
2 【公共交通施策】 移動を支える公共交通サービスの拡充	1 公共交通体系を支える取組みの推進	公共交通ネットワークの充実及び利用促進	弥富市	国土交通省・愛知県・交通事業者				実施				
		エコ モビリティ ライフの推進	弥富市	あいちエコモビリティライフ推進協議会				実施				
		ITSの推進	弥富市	愛知県ITS推進協議会				実施				
	2 コミュニティバスの利便性向上、利用促進	コミュニティバス運行事業	弥富市	交通事業者				実施				
		コミュニティバスのバスルート・ダイヤ見直し	弥富市	交通事業者				適宜検討・実施				
		周辺自治体のバスの乗り入れ	弥富市	交通事業者 周辺市町村				適宜検討・実施				
	3 福祉との連携	高齢者等福祉タクシー料金助成事業	弥富市	交通事業者				実施				
		心身障がい者福祉タクシー料金助成事業	弥富市	交通事業者				実施				
		ささえあいセンター事業	弥富市					実施				
3 【自動車施策】 周辺都市や地域の連携を円滑化する道路ネットワークの整備	1 都市計画道路等の整備推進と見直し	都市計画道路見直し検討	弥富市	愛知県	実施			適宜検討・実施				
		国・県道整備	国土交通省 愛知県	弥富市				検討				
		一宮西港道路整備	国土交通省 愛知県（予定）	弥富市				検討				
		中央幹線道路の整備	弥富市		実施			適宜検討・実施				
		街路改良事業（（都）穂波通線）	弥富市					実施				
		街路改良事業（（都）向陽通線）	弥富市					実施				
		（都）弥富名古屋線の整備	愛知県	弥富市				適宜検討・実施				
	2 広域的なアクセス機能の強化	（都）国道1号西線の4車線化	国土交通省	弥富市				検討				
		（都）名古屋第3環状線の整備	愛知県	弥富市	実施			検討				
		（県）境政成新田蟹江線の道路改良	愛知県	弥富市				検討				
		（主）弥富名古屋線（又八工区）道路改良	愛知県	弥富市	実施							
	3 橋梁の修繕及び長寿命化の推進	橋梁整備事業	弥富市					実施				
	4 ボトルネックの解消	踏切対策の実施	弥富市	交通事業者				適宜検討・実施				
		市道鍋平28号線の交差点改良	弥富市		実施							
		主要渋滞箇所の渋滞対策の実施	国土交通省・愛知県・警察・弥富市					適宜検討・実施				
	4 【歩行者・自転車施策】 安全・快適な道路空間の確保	1 交通安全対策の推進	交通安全事業	弥富市	地域				実施			
			道路維持事業（交通安全施設の維持・整備）	弥富市					実施			
通学路の安全強化事業			弥富市	国土交通省・愛知県・警察				実施				
2 歩行者・自転車空間の整備		市道鎌倉308号線の歩道設置	弥富市					適宜検討・実施				
		市道鎌倉鍋平1号線の歩道設置	弥富市					適宜検討・実施				
		（県）子宝愛西線（子宝工区）の歩道設置	愛知県	弥富市	実施							
		（県）子宝愛西線（又八工区）の歩道設置	愛知県	弥富市				実施				
（県）一宮弥富線（海老江1丁目工区）の歩道設置		愛知県	弥富市				実施					
3 道路防災対策への助成		ブロック塀等撤去費補助事業	弥富市					実施				
		狭あい道路の拡幅に対する助成事業	弥富市					実施				

9 評価指標

9-1 戦略目標の達成状況を評価するための指標

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下記の通り整理しました。

指 標		施策パッケージ 1	施策パッケージ 2	施策パッケージ 3	施策パッケージ 4
		利便性の高い 交通結節点の 形成	移動を支える 公共交通 サービスの拡充	周辺都市や地域 の連携を円滑化 にする道路ネット ワークの整備	安全・快適な 道路空間の 確保
1	鉄道駅の利用者数	◎	○		
2	電車・駅関連施設の 利用しやすさの点数	◎	○	○	○
3	コミュニティバスの利用者数	○	◎		
4	都市計画道路整備率			◎	○
5	幹線道路の平均旅行速度			◎	○
6	交通事故件数			○	◎

9-2 目標値

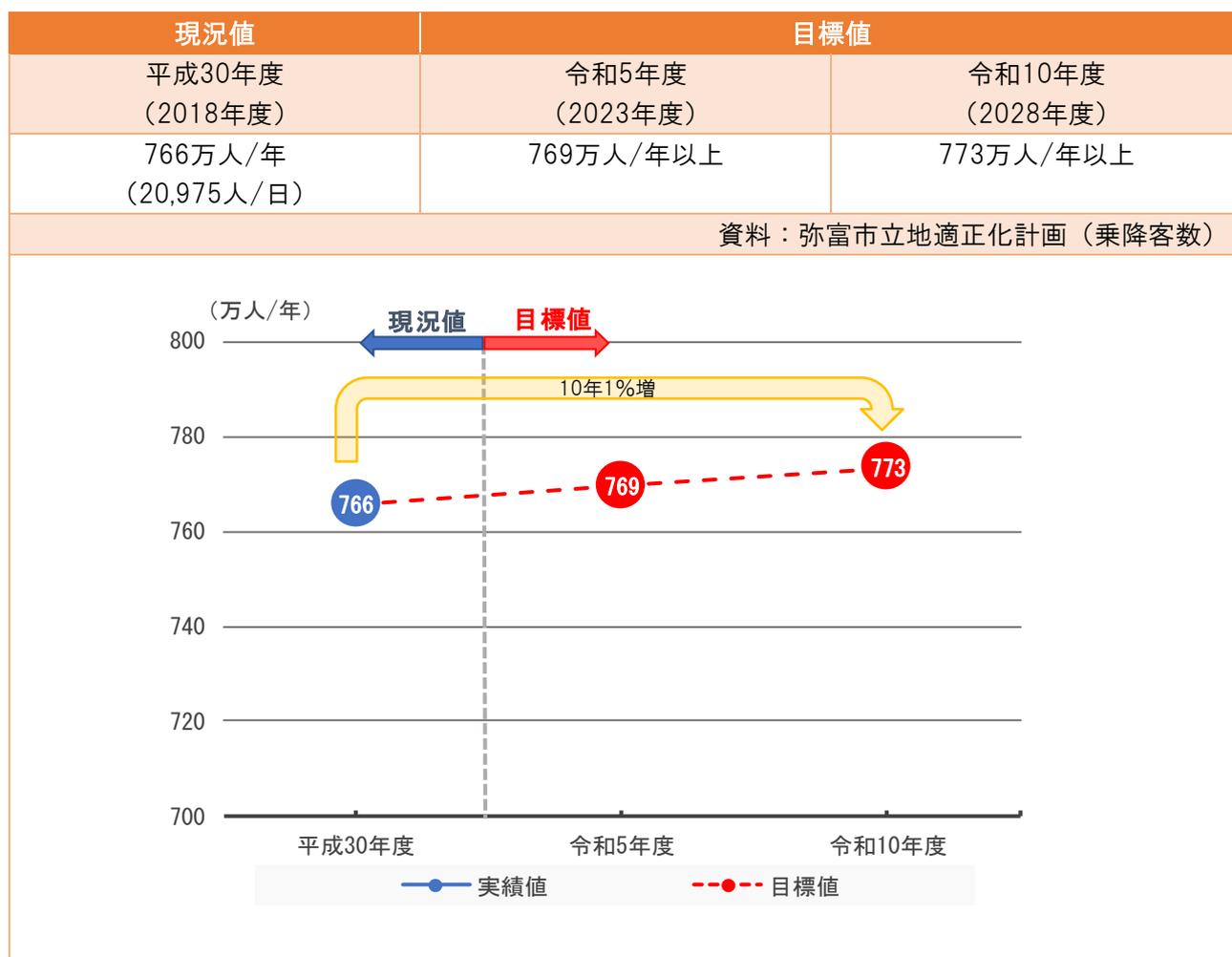
1. 鉄道駅の利用者数

■採用理由

将来的な人口減少が予測されている中、JR・名鉄弥富駅の自由通路・橋上駅舎化により駅間の連絡性が強まりバリアフリー化が図られ、高齢者の利用増が期待されます。また、駅前広場の整備、コミュニティバスの見直しや周辺自治体によるバスの乗り入れにより、鉄道と各交通手段との乗り換え利便性が向上し、周辺道路の整備をあわせて実施することにより駅周辺の回遊性やアクセス性も向上されることから、公共交通全体の利用増が期待されます。そこで、「弥富市立地適正化計画」の数値目標である鉄道駅の利用者数（乗降客数）を評価指標とします。

■目標値の設定

「弥富市立地適正化計画」との整合を図った目標値とします。なお、「弥富市立地適正化計画」においては乗車人員を指標としていますが、本計画においては駅利用全体を対象とするため乗降客数を指標とし、令和10年度に約773万人/年以上とすることを目標とします。



2. 電車・駅関連施設の利用しやすさの点数

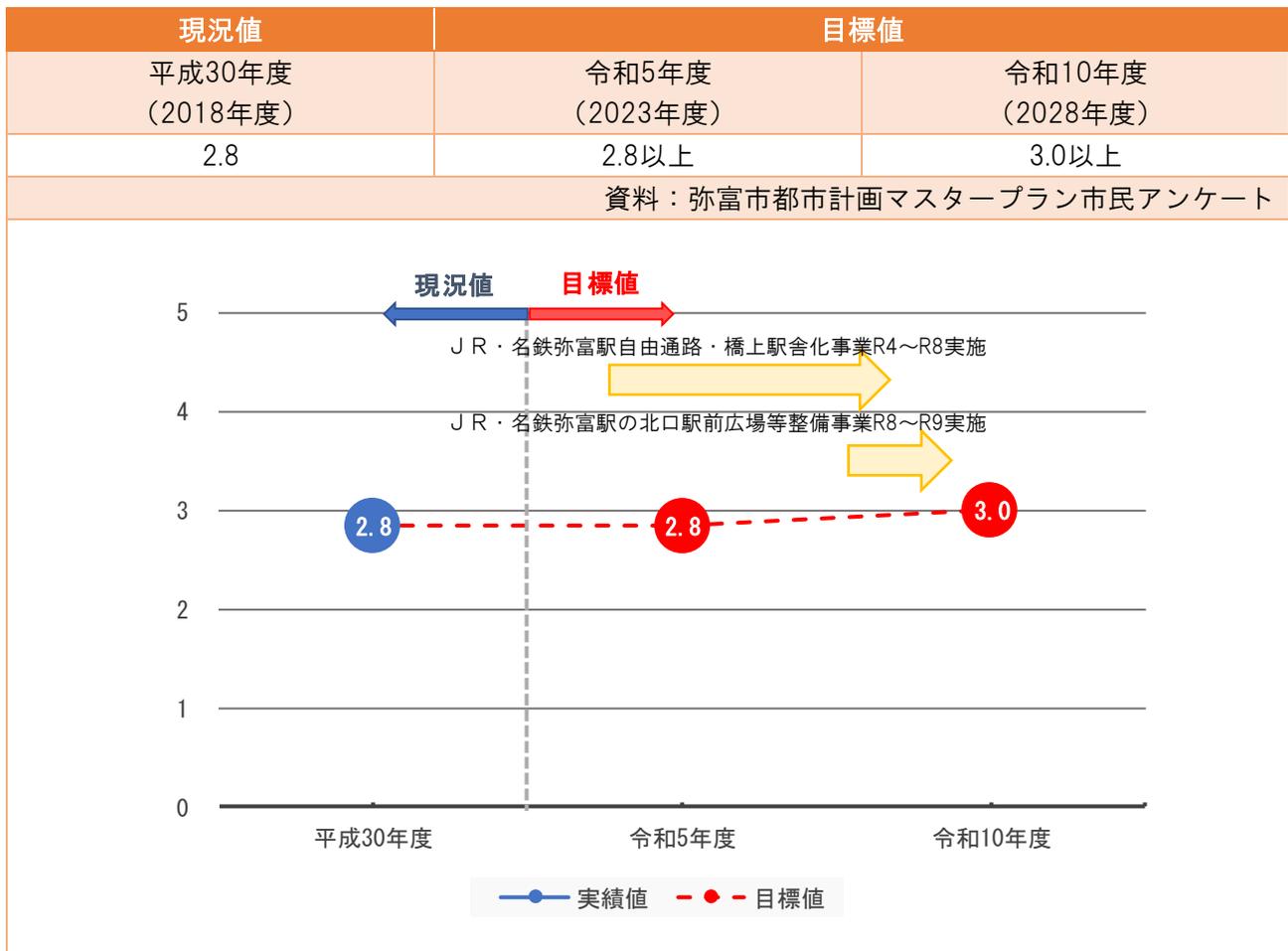
■採用理由

前項で示した「1.鉄道駅の利用者数」の採用理由と同様に、JR・名鉄弥富駅の自由通路・橋上駅舎化や駅前広場の整備、コミュニティバスの見直しや周辺自治体によるバスの乗り入れによる鉄道と各交通手段との乗り換え利便性が向上、周辺道路の整備による駅周辺の回遊性やアクセス性が向上されることなどを踏まえ、電車・駅関連施設の利用しやすさの平均点※を評価指標とします。

※満足している5点、まあ満足している4点、どちらでもない3点、あまり満足していない2点、満足していない1点とした場合の加重平均点

■目標値の設定

「弥富市都市計画マスタープラン」におけるアンケート結果から、「電車・駅関連施設の利用しやすさ」についての満足度平均点は2.8となっています。JR・名鉄弥富駅自由通路・橋上駅舎化事業と弥富駅北口駅前広場整備事業が令和8年度に事業完了することから、それまでは現在の満足度平均点を維持することに努め、令和10年度に中間点となる3.0以上とすることを目標とします。



3. コミュニティバスの利用者数

■採用理由

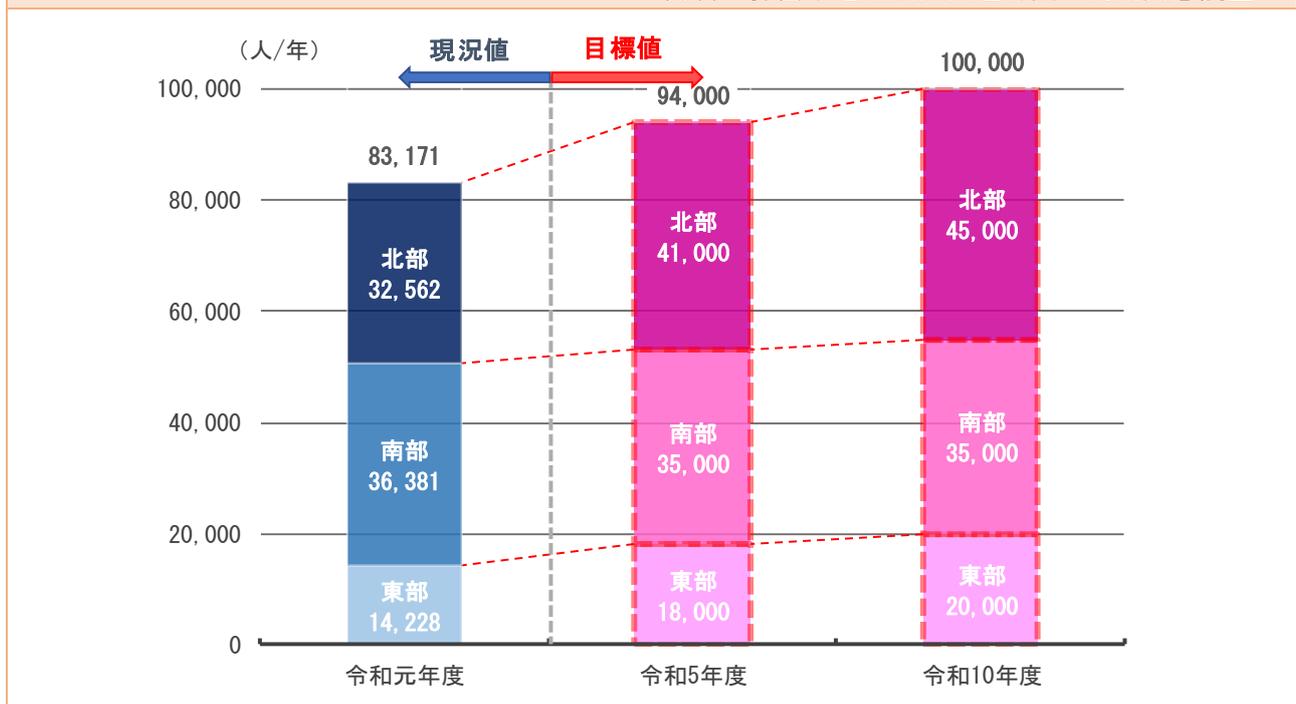
「弥富市地域公共交通網形成計画」（令和3年度より「弥富市地域公共交通計画」に計画名称変更）では、エコ モビリティ ライフやITSを推進し、市民の公共交通へ利用転換を図ることでコミュニティバスの利用を促進し、継続的な改善と利用促進策の展開により利用者を確保していくことを目標の1つに掲げています。また、前項の「1.鉄道駅の利用者数」や「2.電車・駅関連施設の利用しやすさの点数」の採用理由と同様に、駅の利便性やアクセス性などの向上による公共交通全体の利用増も期待されます。そこで、新たな「弥富市地域公共交通計画」の数値目標である弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）の利用者数（乗車人員）を評価指標とします。

■目標値の設定

「弥富市地域公共交通計画」との整合を図った目標値とします。なお、減少傾向にある南部ルートに乗車人員の状況を今後も最低限維持するとともに、継続的な改善と利用促進策の展開により北部ルート、東部ルートの増加を見込み、令和5年度は「弥富市地域公共交通計画」の目標値と同値、令和10年度は「弥富市地域公共交通計画」の令和7年度目標値を維持することを目標とします。

現況値	目標値	
令和元年度 (2019年度)	令和5年度 (2023年度)	令和10年度 (2028年度)
全 体：83,171人/年	全 体：94,000人/年以上	全 体：100,000人/年以上
北部ルート：32,562人/年	北部ルート：41,000人/年以上	北部ルート：45,000人/年以上
南部ルート：36,381人/年	南部ルート：35,000人/年以上	南部ルート：35,000人/年以上
東部ルート：14,228人/年	東部ルート：18,000人/年以上	東部ルート：20,000人/年以上

資料：弥富市地域公共交通計画（利用実態調査）



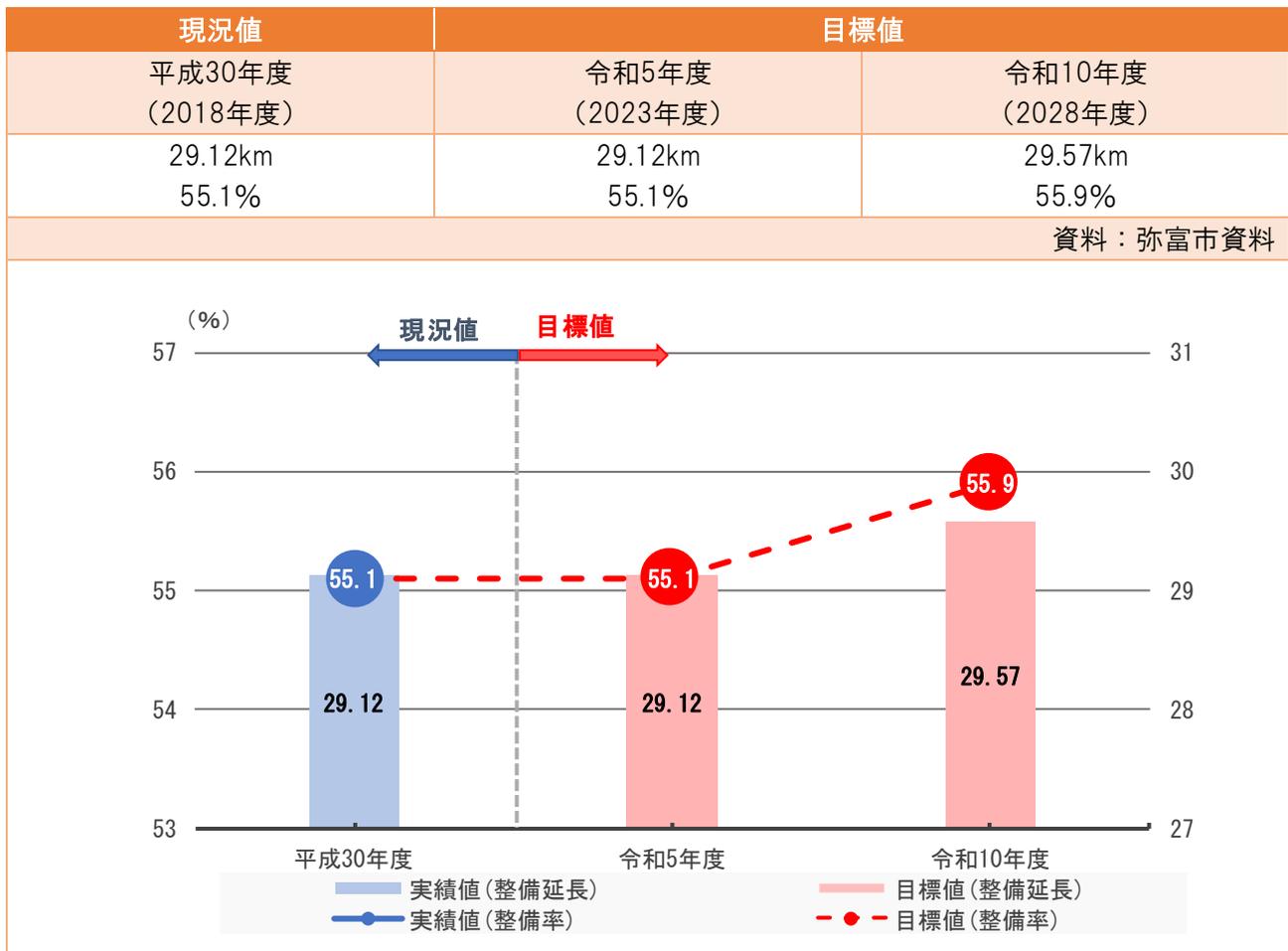
4. 都市計画道路整備率

■採用理由

「第2次弥富市総合計画」の成果指標であり、都市計画道路の整備などにより、渋滞の緩和や拠点間の移動の円滑化や、歩道の整備により移動しやすい環境形成が図られます。そこで、確実な整備推進を図り、その推進状況を評価するため、都市計画道路整備延長及び整備率を評価指標とします。

■目標値の設定

(都)穂波通線、(都)向陽通線及び(都)名古屋第3環状線の道路改良の整備を確実に推進することにより、令和10年度に整備延長29.57km、整備率55.9%とすることを目標とします。



5. 幹線道路の平均旅行速度

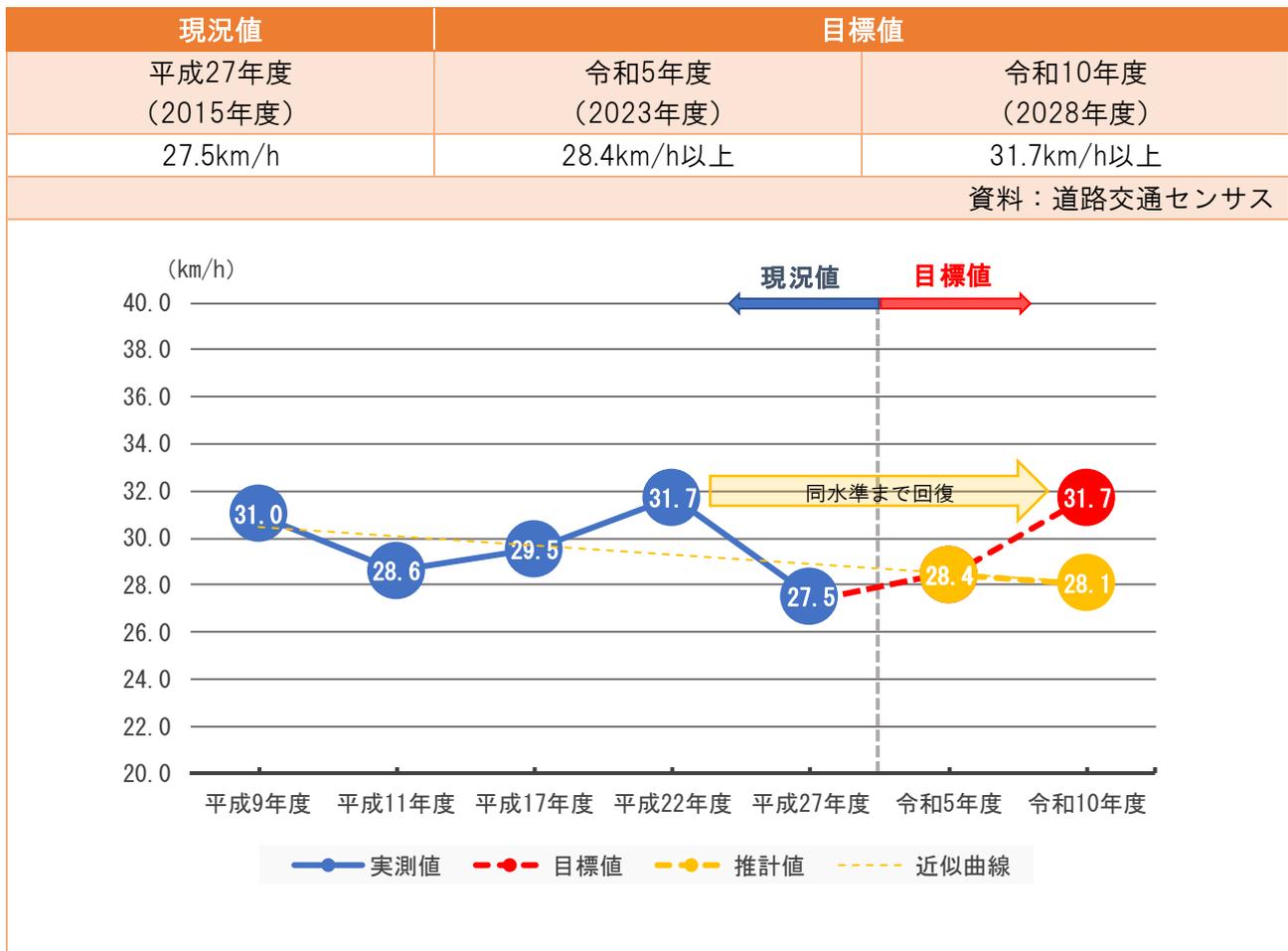
■採用理由

都市計画道路の整備、主要渋滞箇所の渋滞対策の実施検討により、幹線道路の渋滞が緩和され、安全で快適な移動環境の形成が図られることが期待されます。そこで、幹線道路の平均旅行速度を評価指標とします。

■目標値の設定

道路交通センサスにおける、市内幹線道路（高速道路を除く）の混雑時平均旅行速度は、平成17年度から平成22年度にかけて向上しましたが、その後平成27年にかけては速度低下しており、過去の傾向の近似曲線（直線回帰式）から令和5年度は28.4km/h、令和10年度は28.1km/hと推計されます。

そこで、令和5年度は現在よりも速度が向上する推計値の28.4km/hを目標値とし、令和10年度は平成22年度と同水準まで回復させて31.7km/h以上とすることを目標とします。



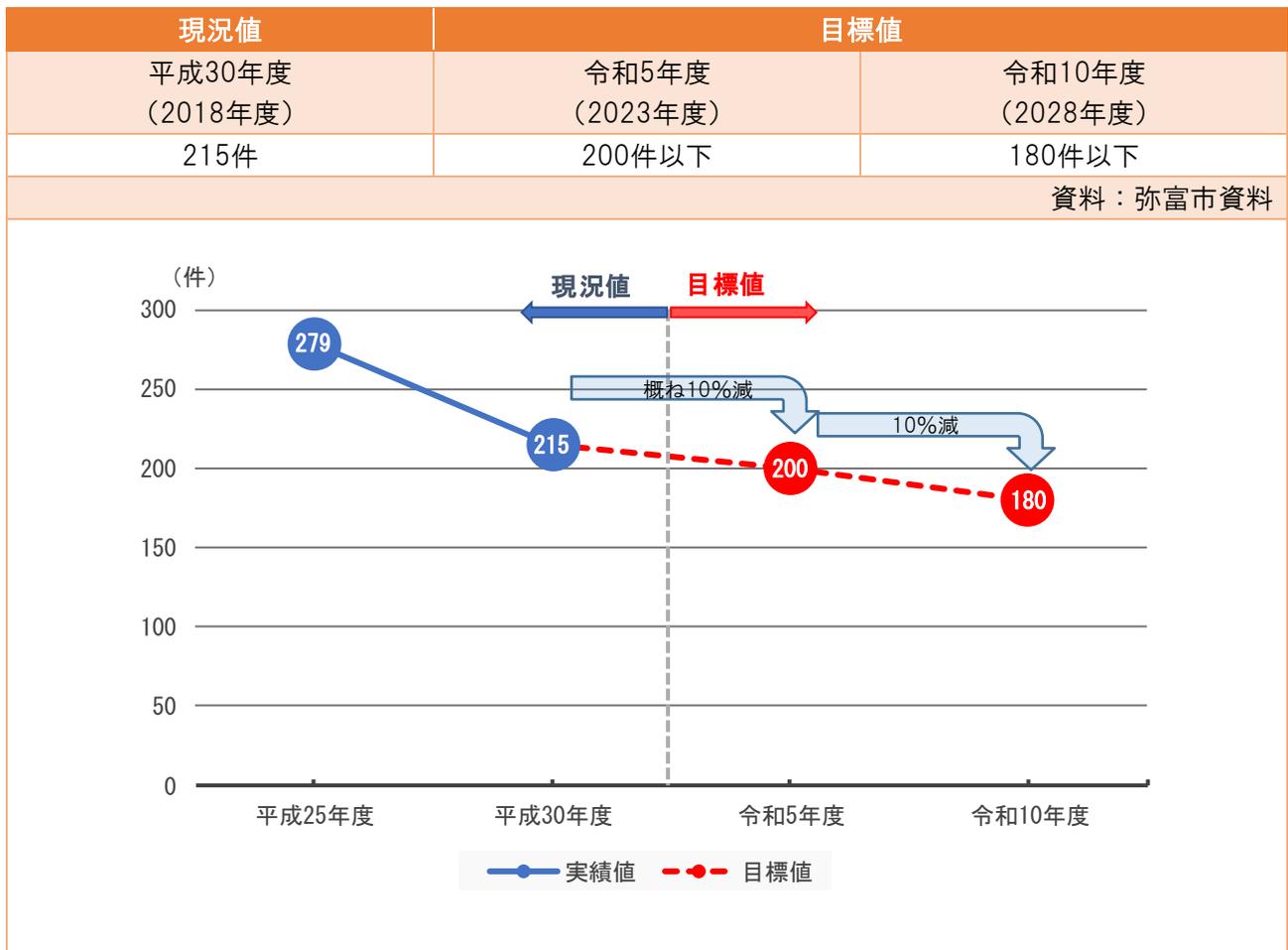
6. 交通事故件数

■採用理由

道路改良、交通安全対策を推進し、交通事故の削減に寄与することが期待されます。そこで、交通事故件数を評価指標とします。

■目標値の設定

近年、交通事故発生件数は減少傾向にあり、将来的にも減少傾向を維持するものとして、令和5年度は200件以下（現況値215件に対し概ね10%減少）、令和10年度は180件以下（令和5年度値200件に対し10%減少）とすることを目標とします。



10 事業評価・推進体制

10-1 事業推進体制

本計画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、公共交通事業者及び行政の関係者が、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、本計画の策定主体である弥富市が中心となり、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

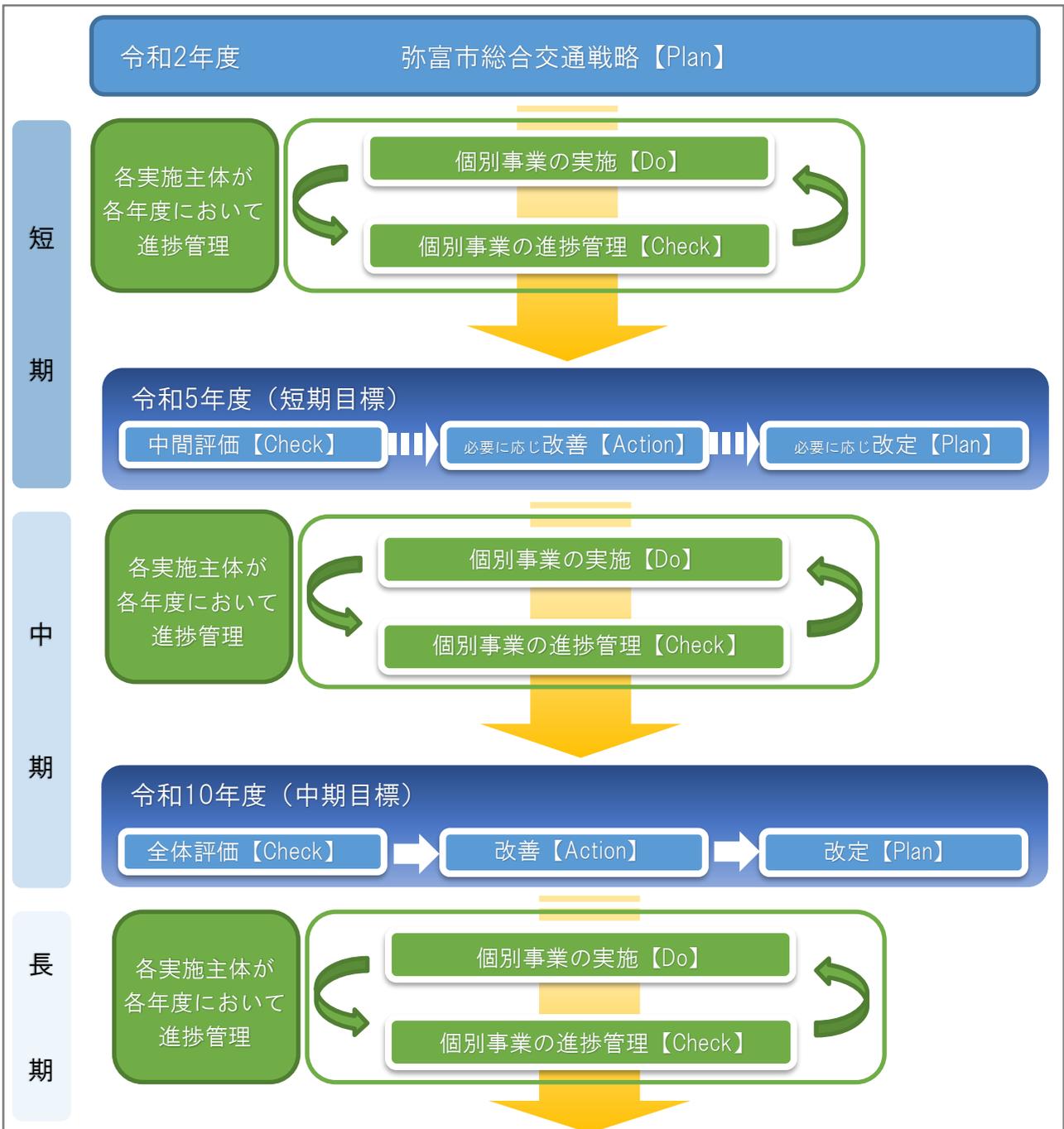
表：地域・企業、公共交通事業者、行政の役割

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、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市民に必要な応じて支援を行います。 ・市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。

10-2 事業評価・改善の仕組み

本計画を進めるにあたり、コロナ禍による影響を含めた社会経済情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化、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転換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、効果的かつ効率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5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し、必要に応じて改善等を行います。目標年次である令和10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、弥富市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

参考資料

参考－１ 弥富市総合交通戦略推進協議会

(1) 設置要綱

(設置)

第1条 弥富市は、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、関係部局・機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な都市交通の課題に対応すべく、交通とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るため、弥富市総合交通戦略推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について所掌する。

- (1) 弥富市総合交通戦略策定に関する事項
- (2) 前号に掲げるもののほか、弥富市総合交通戦略の推進に関し必要な事項

(組織)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱するものとする。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 各種団体を代表する者
- (3) 交通関連事業者
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 副市長及びその指名する市の職員
- (6) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、弥富市総合交通戦略の策定される日までとする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、学識経験を有する委員の中から市長が依頼する。
- 3 副会長は、副市長をもって充てる。
- 4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 5 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌握し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議等)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。ただし、委員として委嘱されるまでは、市長が招集する。

- 2 会議においては、会長が議長となる。
- 3 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。ただし、委任状により代理者に権限を委任した場合は、当該代理者を出席委員とみなす。
- 4 会議の議決は、原則として全会一致をもって決するものとする。ただし、意見が分かれたときは、出席委員の4分の3以上の賛成で決するものとする。
- 5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開とすることにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 会長は、会議の進行上必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、

又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 協議会において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、建設部都市整備課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

附 則

1 この規約は、令和2年3月16日から施行する。

2 この要綱は、弥富市総合交通戦略を公表した日の翌日からその効力を失う。

附 則

1 この規約は、令和2年4月1日から施行する。

附 則

1 この規約は、令和2年7月1日から施行する。

附 則

1 この規約は、令和2年11月24日から施行する。

(2) 委員名簿

区分	職名	氏名
学識経験者	大同大学大学院 工学研究科 工学部建築学科 教授	嶋田 喜昭
	(公財)豊田都市交通研究所 主幹研究員 弥富市地域公共交通活性化協議会座長	山崎 基浩
各種団体を 代表する者	弥富市商工会 副会長	伊藤 肇章
	弥富市社会福祉協議会 会長	八木 輝美 (令和2年3月16日～ 令和2年3月31日) 八木 春美 (令和2年4月1日～)
交通関連 事業者	(公社)愛知県バス協会 専務理事	小林 裕之
	名古屋タクシー協会 専務理事	多田 直紀
	近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部 名古屋統括部 運輸部 営業課 課長	藤田 浅崇 (令和2年4月1日～ 令和2年11月23日) 山本 淳 (令和2年11月24日～)
	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 企画開発部 担当部長	木村 誠司
	名古屋鉄道株式会社 計画部 計画課 課長	成瀬 友晃
関係行政 機関の職員	国土交通省 中部地方整備局 愛知県国道事務所 計画課 課長	柴田 康晴 (令和2年4月1日～ 令和2年6月30日) 丹羽 武志 (令和2年7月1日～)
	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 企画調整担当	上井 久仁彦
	愛知県 都市整備局 交通対策課 課長	片桐 靖幸
	愛知県 海部建設事務所 道路整備課 課長	伊熊 竜彦
	蟹江警察署 交通課 課長	大山 憲一 (令和2年3月16日～ 令和2年3月31日) 大村 真也 (令和2年4月1日～)
市の職員	副市長	大木 博雄 (令和2年3月16日～ 令和2年3月31日) 村瀬 美樹 (令和2年4月1日～)
	総務部長	渡辺 秀樹 (令和2年3月16日～ 令和2年3月31日)
	市民生活部長	横山 和久 (令和2年4月1日～)
	開発部長	大野 勝貴 (令和2年3月16日～ 令和2年3月31日)
	建設部長	大野 勝貴 (令和2年4月1日～)

(3) 市長が必要と認める者

区分	職名	氏名
オブザーバー	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 (令和2年3月16日～ 令和2年3月31日) 鈴木 克章 (令和2年4月1日～)
	愛知県 都市整備局 都市基盤部 都市計画課 課長	片山 貴視 (令和2年3月16日～ 令和2年3月31日) 齊藤 保則 (令和2年4月1日～)

参考－2 策定経緯

第1回協議会	令和2年5月27日	弥富市総合交通戦略について <ul style="list-style-type: none"> ・現況分析及び課題整理 ・弥富市が目指す将来像 ※新型コロナウイルス対策に係る緊急事態宣言により開催中止（書面による意見聴取を実施）
第2回協議会	令和2年9月16日	弥富市総合交通戦略について <ul style="list-style-type: none"> ・戦略目標と施策実施方針 ・アクションプログラム ・評価指標
第3回協議会	令和2年11月20日	弥富市総合交通戦略について <ul style="list-style-type: none"> ・前回協議会からの修正点 パブリックコメントについて
パブリックコメント	令和2年12月4日～ 令和3年1月7日	周知方法 <ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページへの掲載 ・広報やとみ12月号への掲載 案の公表・閲覧場所 <ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページへの掲載 ・建設部都市整備課（市役所本庁舎2階） ・十四山支所 ・鍋田支所 ※閲覧時間：午前8時30分から午後5時15分まで （土・日曜日、12/29～1/3を除く） 意見件数 18件（2名）
第4回協議会	令和3年2月3日	弥富市総合交通戦略について <ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの結果、対応 ・弥富市総合交通戦略の承認
都市計画審議会	令和3年2月15日 （書面開催）	弥富市総合交通戦略について（報告）
計画公表	令和3年3月	

参考－3 用語集

【あ行】

用語	説明
I T S	高度道路交通システムのことで、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムのこと。日本での普及の例として、カーナビゲーション、VICS（渋滞や交通規制などの道路交通情報を、FM多重放送やビーコンを使ってリアルタイムにカーナビに届けるシステム）による交通情報提供、ETC（電子料金収受システム）による通行料金自動収受などがある。
アクセス	目的地及び目的地の方面へ接近すること。またはそのための手段。
駅前広場	鉄道とバス、タクシー、乗用車などの交通機関との結節点として鉄道駅前に設置される広場。
駅端末交通手段	1つのトリップ（人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。）の中でいくつかの交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のことを端末交通手段といい、代表交通手段が鉄道の場合の端末交通手段を指す。
エコドライブ	やさしい発進を心がけたり、無駄なアイドリングを止めるなど、環境に配慮して自動車を運転すること。
エコ・モビリティ・ライフ	環境（エコロジー）の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげたことばで、クルマ（自家用車）と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイル。

【か行】

用語	説明
概成済	改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長
改良率	都市計画道路の計画延長に対する以下の区間の延長の割合。 ・道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している道路延長。 ・事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長。
街路	都市部にある道路のこと。都市計画道路等計画的に整備されることが多い。
キス・アンド・ライド	自宅から公共交通機関の乗降所（駅やバス停など）まで、自動車等で送迎してもらう通勤・通学形態。

狭あい道路	主に幅員4m未満の道路を指す。
居住誘導区域	都市再生を図るため、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域のこと。都市再生特別措置法に基づく。
緊急輸送道路	大規模な地震が発生した場合に、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動を広域的に実施するため、非常事態に対応した交通の確保を図ることを目的に設定される道路。
公共交通空白地	駅やバス停から一定の距離を越え、地域公共交通の利用が不便もしくは困難な地域。
交通結節点	道路のインターチェンジ、鉄道の駅、バスターミナルなど、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。
交通事業者	公共交通を運営する主体のこと。鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者が該当する。
交通手段分担率	全体のトリップに対する、ある交通手段を利用したトリップの割合。
コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために地方自治体などが事業主体となり運営するバス。弥富市ではきんちゃんバスをコミュニティバスとして運行している。
混雑度	交通容量（道路がどれだけの自動車を通し得るかという、その道路が構造上有している能力）に対する交通量の比。混雑度が1.0以下であれば道路は混雑することなく、円滑に走行できる。

【さ行】

用語	説明
サイクル&バスライド	自宅からバス停まで自転車で行き、バス停付近に駐車してバスに乗り換える方法。
市街化区域	都市計画区域のうち、住背に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
自由通路	鉄道駅の構内を横断する通路のうち、鉄道利用者に限らない歩行者（あるいは自転車）が通行する通路。

【た行】

用語	説明
地域高規格道路	2車線以上の車線を確保し、自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し60km/h以上の高速サービスを提供できる道路として高規格幹線道路ネットワークと一体となって高速交通体系の役割を果たし、地域構造を強化する規格の高い道路。
D I D（人口集中地区）	国勢調査において設定される人口密度が、1haあたり40人以上の基本単位が互いに隣接して、人口5,000人以上となる地区。

道路管理者	道路の新設や改築、災害復旧、維持・修繕、交通安全施設や交通施設の一部などの管理をする責任者のこと。道路法によって、私道を除く公道は高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道に分けられており、それぞれの道路には、道路管理者が設置されることになっている。
道路交通センサス	概ね5年に一度の割合で全国的に実施している調査で、道路の状況と断面交通量を調査する「一般交通量調査」と、自動車の通行状況などを調査する「自動車起終点調査（OD調査）」及び駐車場施設の規模などを調査する「駐車場調査」の三つに大別される。
都市機能誘導区域	都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設等の都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として、立地適正化計画で定められる区域。都市再生特別措置法に基づく。
都市計画道路	都市計画法による一定の手続きを経て計画決定される道路であり、道路機能に応じて自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路の4種類に区分される。都市計画決定された区域内では、今後の施設整備に向け、一定の建築制限が適用される。
都市計画マスタープラン	1992年（平成4年）の都市計画法改正により規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（法第18条の2）のこと。市の都市計画を推進するための長期的な目標・方針を定めたもので、今後のまちづくりを進める上での基本的な方向性を示している。
トリップ	人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。

【な行】

用語	説明
ネットワーク	網目状の構成のこと。道路などが単独ではなく、相互に有機的に結合していることを示す。

【は行】

用語	説明
パークアンドライド	最寄りの鉄道駅まで自分自身が自家用車を運転し、駅などの周辺に駐車して乗り継ぐ方式のこと。
パーソントリップ調査	居住者を対象に、ある一日のトリップを把握する実態調査で、出発地・到着地の場所、時刻や移動の目的、手段及び個人や世帯の属性を把握するもの。
バスロケーションシステム	無線通信やGPS（全地球測位システムのこと）で、人工衛星を活用した位置情報システムなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるほか、利用者に情報を提供するシステム。

発生集中量	対象地域から発生するトリップと、対象地域へ集中するトリップを合計した値。単位はトリップエンド。
バリアフリー	高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方。
PDCAサイクル	計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、反映・改善（Action）を繰り返し行うことで、継続的に改善していく仕組み。
平均旅行速度	道路交通センサスで実施する調査の一つで、道路を走行する自動車の信号待ちなどによる停止も含んだ平均速度を実測やETC2.0（全国の高速道路に設置された通信アンテナとETC2.0対応車載器、カーナビとの高速・大容量双方向通信システム）のデータ等から計測したもの。混雑時旅行速度は、そのうち朝・夕のピーク時間に計測したもの。
ボトルネック	道路網もしくは道路区間において、交通容量が小さく、そこを流れる交通のさまたげとなっている地点、もしくは区間。

【や行】

用語	説明
ユニバーサルデザイン	まちづくりや商品開発において、高齢者や障害者をはじめ誰もが分け隔てなく快適に利用できるよう、形や機能の設計の開発段階から取り入れていくこと。
用途地域	都市計画法に基づく地域地区の一つで、秩序ある土地利用を誘導するため、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるため、建物用途を制限するもの。

【ら行】

用語	説明
立地適正化計画	都市再生特別措置法に基づき策定する計画で、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版。

2021年3月

弥富市 建設部 都市整備課

〒498-8501 愛知県弥富市前ヶ須町南本田335

TEL : 0567-65-1111 FAX : 0567-67-4011

<https://www.city.yatomi.lg.jp/>



弥富市総合交通戦略

地域が繋がり人がにぎわう、快適な都市交通の実現
～移動環境が整ったまち・弥富～