

8. 交通の方針

1) 鉄道・バス

本市の鉄道は、ＪＲ高山本線（駅数 4）と名鉄各務原線（駅数 12）が市域中央部を東西に平行して走り、地域間交通を担う輸送機関として重要な役割を果たしているが、近年利用者数は全体として横ばい傾向にある。しかし、駅間距離が短い16の駅（平均駅間距離 名鉄：1km 弱、ＪＲ：3km）を有していることから、高速大量輸送鉄道という位置付けよりも都市内交通手段としてのＬＲＴ（ライトレールトランジット：大量輸送機関とバスの中間の輸送力をもつ新しい中量輸送システム）としての性格が強く、市民の鉄道という位置付けとして再評価する必要がある。

バス路線は、各務原ふれあいバス、岐阜乗合自動車、岐阜バスコミュニティ、名鉄バスが運行されているが、その利用者数は少ない。

このような公共交通の利用実態を踏まえ、以下に鉄道・バスの施設整備方針を示す。

○平成17年（2005年）、新鵜沼駅、三柿野駅から中部国際空港まで約1時間で連絡する直行列車の運行が開始されている。今後は、市内の公共交通網の利便性を高めるため市内各駅と各務原ふれあいバス・路線バスの連絡強化に努めるとともに市内の各公共公益施設への移動利便性の向上に努める。



▲各務原ふれあいバス 平成21年撮影

- 鉄道に関しては、運行の増発、輸送力の補強や安全の確保のほか、主要駅等においては、身体に障がいを持った方にもやさしく分かるような電光掲示板、音声等による案内方法の導入を関係機関に要請し、その充実に努める。
- バスに関しては、市民の公共交通に対するニーズに対応した身近な交通手段の確保からバス路線の維持に努めるほか、低床式、電光掲示板付きバスの導入に努める。
- 公共交通の利用促進に向け、路線バス停における快適な待合場所の確保や駐輪場の整備、鉄道駅での送迎バス運行など企業従業者向けの公共交通利用促進策の導入などの検討を進める。また、高齢者等の交通弱者の足の確保のため、地域交通サービスや福祉移動サービス等地域にあった交通サービスの導入を検討する。

2) 駅・駅前広場

本市の各駅の利用者は、徒歩・自転車が大部分を占めているため、主要駅以外の駅周辺では顕著な交通混雑はなく交通環境の改善に向けた駅前広場整備の必要性は低い。このような駅前広場の利用実態を踏まえ、以下に駅前広場空間の施設整備方針を示す。

鉄道等の公共交通利用の利便性を高めるために、各駅の特성에応じて各務原ふれあいバスや自動車による送迎・待合せのための交通スペースの確保や駐輪場の整備を進める。



▲鵜沼駅駐輪場 平成 21 年撮影



▲各務原市役所前駅駐輪場 平成 21 年撮影



▲市役所前駅広場 平成 21 年撮影

また、各種公共交通機関等が乗り入れる交通結節点である鵜沼駅・新鵜沼駅前広場周辺については、平成 14 年に策定した「新鵜沼駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」に基づき、移動の円滑化・利便性向上・安全確保を図るための各種整備を引き続き推進する。



▲鵜沼駅前広場 平成21年撮影



▲新鵜沼駅前広場 平成21年撮影

3) 歩行者・自転車ネットワーク

自転車は近距離移動における自由度が高く、買い物や通勤・通学の端末交通手段※として重要な役割を果たす交通手段であり、また騒音・排気ガスを発生せず、エネルギー消費が少ない地球環境にやさしい優れた交通手段である。

本市は比較的平坦な地形であるため、市民が徒歩や自転車で快適に移動できる交通環境に適していることから、今後の歩行者・自転車ネットワークの形成に向けた方針を示す。

○都市計画道路や羽島用水上部空間等を活用した歩行者・自転車道の整備を検討する。

○桜回廊都市計画にあわせた河川沿いの歩行者・自転車道の整備を検討する。

○公共施設等を結ぶ歩行者・自転車道の整備を検討する。

○主要鉄道駅等におけるレンタサイクル・システムの導入を検討する。

※端末交通手段: 複数の交通手段を用いて1つの目的移動を行う場合に、代表交通手段に付随する移動手段のことで、例えば鉄道利用の場合の駅までのバスや自転車、徒歩の移動手段のこと。