



刈谷ハイウェイオアシス

# 刈谷市都市交通戦略

～“ひと”と“環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系の構築を目指して～

## 平成 24 年～平成 42 年



刈谷駅北口駅前広場

# 目次

序 はじめに	1
--------	---

第1章 都市交通戦略の位置づけ	2
-----------------	---

—上位計画・関連計画との関係や都市交通戦略策定のねらい—

1. 第7次刈谷市総合計画の概要	3
2. 第3次刈谷市都市計画マスタープランの概要	4
3. 刈谷市環境都市アクションプランの概要	5
4. 衣浦定住自立圏共生ビジョンの概要	7

第2章 都市交通の現状と課題	9
----------------	---

—刈谷市の都市特性や交通実態に対する課題の整理—

1. 社会経済の見通し	9
2. 刈谷市における都市交通の現状と課題	11

第3章 都市交通ビジョン	33
--------------	----

—都市交通の目標像、基本方針、基本施策の整理—

1. 刈谷市の都市交通ビジョン	33
2. 都市交通の基本施策	34

第4章 都市交通戦略の策定	49
---------------	----

—今後実施すべき具体的な施策の整理—

1. 都市交通戦略の具体的展開	49
2. 施策パッケージ	50
3. 具体的施策の検討	51
4. 施策実施効果の検証	76

第5章 施策推進計画	92
------------	----

—各施策の実施スケジュール、実施主体の整理—

1. 施策の進め方	92
2. 計画の実現に向けて	94

用語解説	96
------	----

## 序 はじめに

高齢化の進展と人口減少、経済活動の沈静化、地球規模の環境問題の顕在化、大規模自然災害の発生、情報技術の発達など我が国を取り巻く環境は、近年大きく変化しつつあります。特に高齢化の進展と人口減少は、経済情勢のひっ迫と相まって社会資本整備のあり方に大きな変革をもたらすこととなります。とりわけ、都市交通については、地域活力の維持・向上とともに、東日本大震災を教訓とする防災・減災対策の推進、地球規模の環境問題への対応に向けた低炭素化の推進、高齢者など交通弱者が安心かつ安全に移動できる移動環境の確保など、多岐に渡る検討課題が顕在化しています。

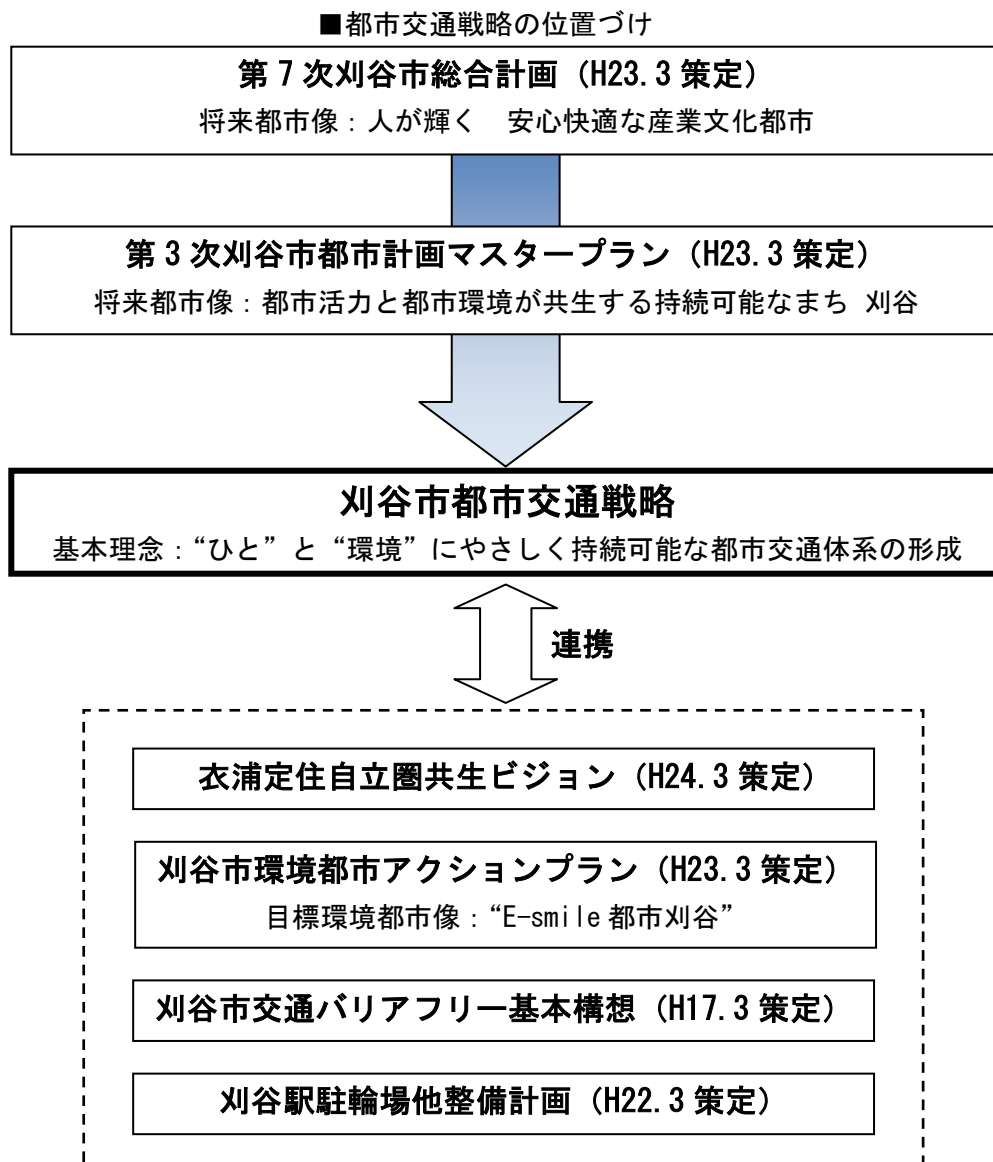
また、本市中心部には、大規模事業所が多数立地していることから、朝夕の通勤時には、主要幹線道路や刈谷駅周辺の道路において激しい渋滞が発生しており、生活道路への迂回交通の進入や、中心市街地へのアクセス利便性の低下などの問題が発生しています。これらの問題については、自動車交通への対応のみならず、鉄道、バスさらには自転車など多様な交通手段を含む総合的な観点からその解決策を探る必要があります。また、中心市街地の活性化や交通需要の管理など、まちづくりや企業と連携した交通施策の展開も重要となります。

「刈谷市都市交通戦略」は、上記の課題の解決を念頭に第7次刈谷市総合計画の将来都市像である「人が輝く 安心快適な産業文化都市」の実現に向け、総合交通体系の視点から、本市が目指すべき都市交通のビジョンを明確にするとともに、その具現化に向け、どのようなアプローチを行うかを整理したものです。

# 第1章 都市交通戦略の位置づけ

都市交通戦略は、まちづくりとの連携を重視し、本市が目指す将来都市像「人が輝く 安心快適な産業文化都市」（第7次刈谷市総合計画）の実現に向けた交通施策の展開を図るものとします。

以下に、都市交通戦略と上位計画である「刈谷市総合計画」及び「第3次刈谷市都市計画マスタープラン」、並びに関連計画である「刈谷市環境都市アクションプラン」、「衣浦定住自立圏共生ビジョン」等との関係を示します。



# 1. 第7次刈谷市総合計画の概要

## (1) 交通施策の位置づけ

- 第7次刈谷市総合計画は、【人が輝く 安心快適な産業文化都市】を将来都市像に掲げ、5つの基本方針と30の基本施策から構成されています。
- 将来都市像の実現に向けて、重点課題に対応した7つの重点プロジェクトを掲げ、それぞれのプロジェクトに基づく20のプランを設定し、重点的に取り組んでいくものとしています。
- 道路・交通関連施策としては、以下に着色した重点プロジェクト、主要プランと関連づけられます。

### 将来都市像

### 7つの重点プロジェクト

### 20の主要プラン

### 道路・交通の関連施策

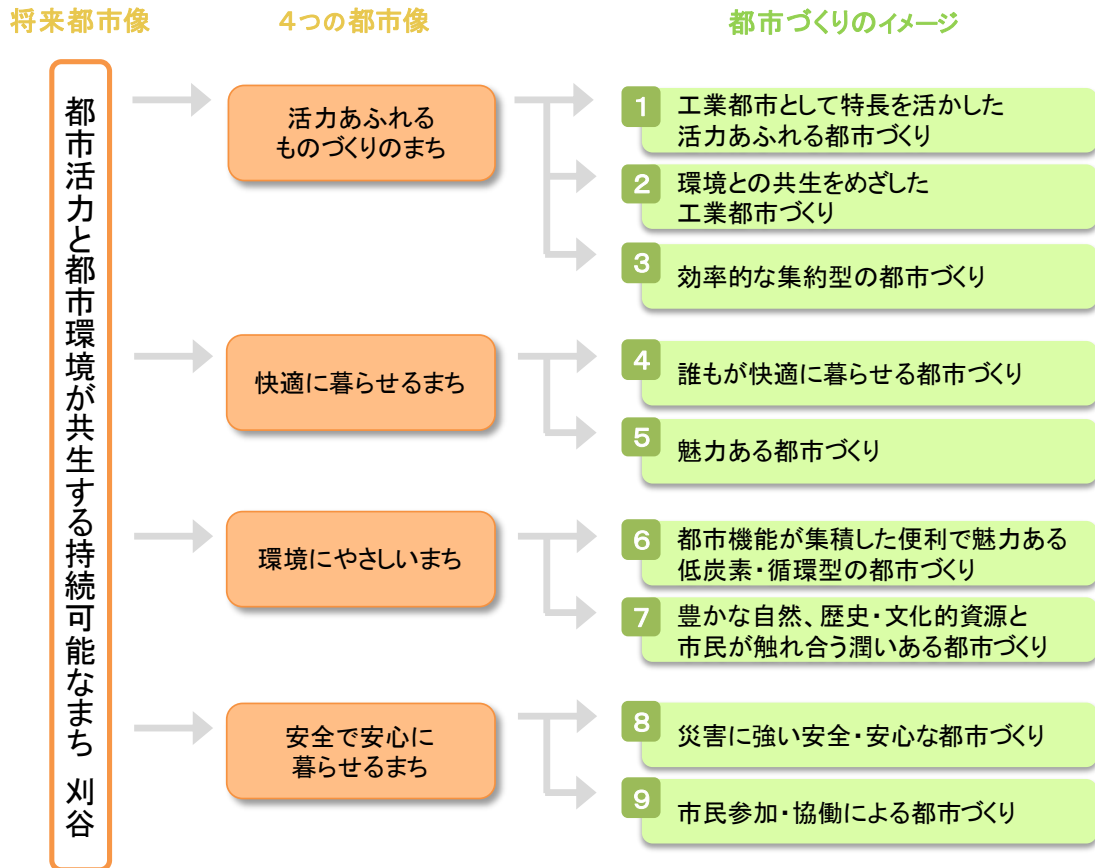
人が輝く 安心快適な産業文化都市



## 2. 第3次刈谷市都市計画マスタープランの概要

### (1) 交通施策の位置づけ

- 第3次刈谷市都市計画マスタープランは、【都市活力と都市環境が共生する持続可能なまち 刈谷】を将来都市像に掲げ、4つの都市づくりの目標と9つの施策の展開方針から構成されています。
- 道路、交通関連施策については、分野別の基礎的方針のうち都市交通の整備方針として整理されています。



### ○交通施設の整備方針

方針	大分類	小分類	施策・事業等
<ul style="list-style-type: none"> <li>総合交通対策の推進による歩いて暮らせるまちづくりの推進</li> <li>都市拠点と地域拠点を結ぶ交通ネットワークの強化、広域交通体系の構築（幹線道路網の整備）</li> </ul>	①総合交通対策の推進	総合交通対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な移動手段が選択できる交通施設の整備</li> <li>適切な交通需要の誘導施策を含む総合交通体系の視点から「都市交通戦略」の策定</li> <li>新しいバリアフリー歩行空間を形成し、多様な交通手段により快適に移動できる交通環境づくりを推進</li> </ul>
		②道路整備の方針	道路の整備
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の充実・利用促進による公共交通重視の交通ネットワークの構築</li> </ul>	③公共交通の方針		公共交通の充実
		<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスなど他の公共交通や自動車交通との連携強化を促進</li> <li>鉄道駅と自動車交通との連携に資するパークアンドライド機能など交通結節機能の強化</li> <li>民間活力を活用したバス事業の誘導や支援などを継続</li> <li>市民の移動手段として、刈谷市公共施設連絡バスの利便性を高め、充実</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点における機能強化（駅前広場、駐車場、駐輪場の整備など）</li> </ul>	④その他の交通施設の方針	駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス、タクシー等と鉄道との連絡を円滑にするための都市施設として、地域住民などの利便性の向上をめざし、整備を推進</li> </ul>
		駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場の需要実態を踏まえ、公共駐車場を設置</li> </ul>
		自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者の安全に支障のない自転車利用環境の整備を推進</li> <li>新たな施設整備を推進し、自転車利用者の利便性を向上</li> </ul>

### 3. 刈谷市環境都市アクションプランの概要

#### (1) アクションプランのコンセプト

#### 刈谷市の技術・情報・行動力を集結した 最先端の環境まちづくり

(コンセプト)

- ・市民・事業者・大学・行政の協働連携による総合的な取り組み
- ・産業の高効率エネルギー活用技術を活かした低炭素型のまちづくり
- ・ライフスタイルを無理なく低炭素化へ転換するしくみづくり
- ・ライフスタイル及びビジネススタイルに応じた低炭素型の交通手段の提供
- ・今ある自然環境の保全と新たな自然環境の創出による潤いあるまちづくり

#### 産業の技術を活かした低炭素型まちづくり

- ・中心部の産業集積を活かした、クリーンエネルギーの導入
- ・事業者の世界最高水準の省エネルギー・CO<sub>2</sub>削減技術をまちづくりに活用
- ・事業者のCO<sub>2</sub>削減取組みの推進



#### くらしのスタイルを無理なく低炭素化へ 転換するしくみづくり

- ・行動に伴うCO<sub>2</sub>排出量の見える化
- ・商業施設と連携した環境配慮製品の販売
- ・地産地消の推進
- ・エコカーや太陽光発電などの導入支援

#### ライフスタイル及びビジネススタイルに応じた 低炭素型の交通の提供

- ・公共交通機関の整備拡充
- ・自転車利用の推進
- ・エコカーの積極的導入

エコカー、公共交通機関、自転車、歩行者がバランス良く活用されるまち

- クリーンエネルギーで走行する低炭素型バスなど公共交通機関のネットワークが充実し、市内の移動が便利になっています。
- 公共交通機関の駅等を拠点にサイクル&バス・レールライド、カーシェアリング、レンタサイクルなどが活用され、多くの市民が公共交通機関、自家用車、自転車などを組み合わせて移動しています。
- 公共交通機関、自転車、徒歩による通勤者が増加するなど、交通手段の転換が進み、市内の交通渋滞が解消されています。
- 市内を走行する自動車は、すべてエコカーになり、その多くはクリーンエネルギーを用いて走行しています。
- 通勤や買い物など生活のほとんどが住まいに近い、コンパクトなまちづくりが進んでいます。

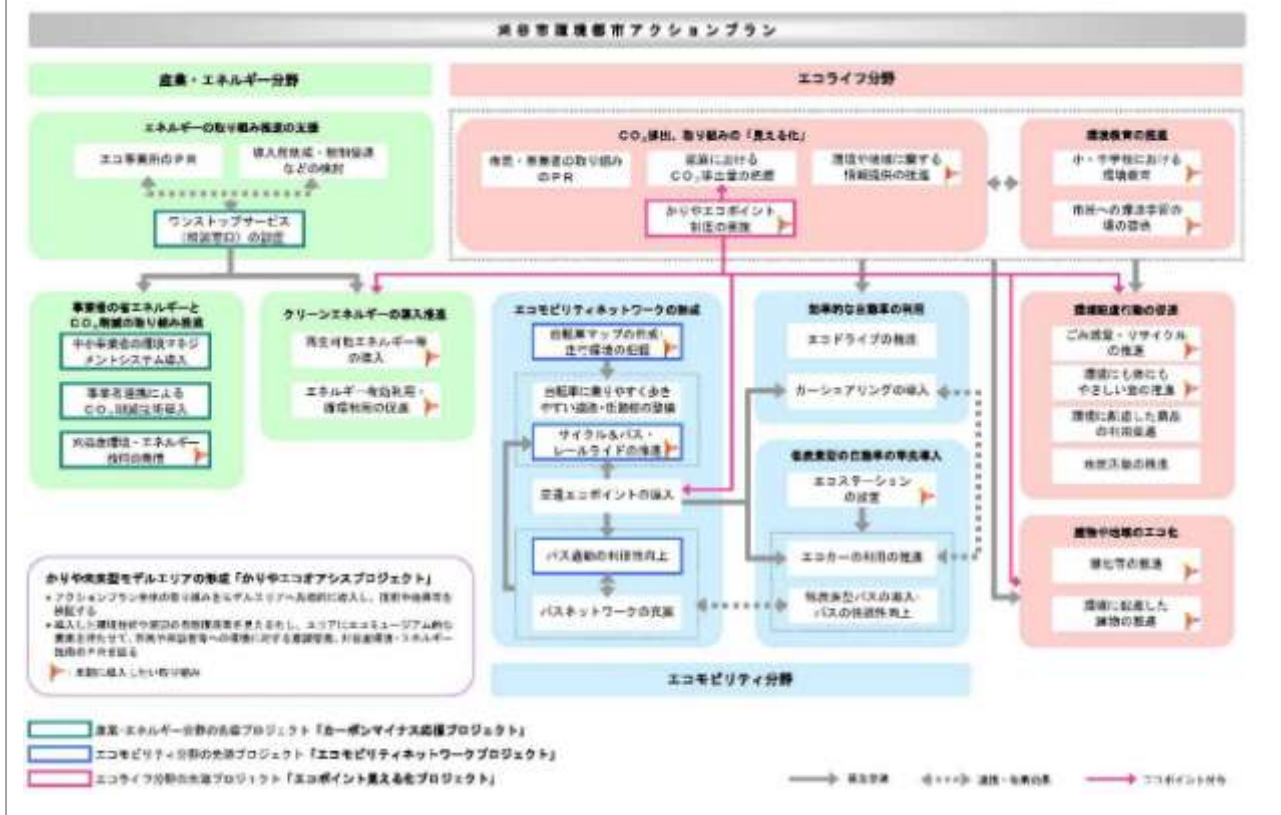
(2) 目標とする環境都市像



“E-smile 都市刈谷”とは、刈谷市に住み、活動する人たちが良い笑顔(E-smile)でいられる産業、交通、生活、エネルギーがバランス良く揃った持続可能な環境都市刈谷の理想像です。

※ E-smile…Environment (環境)-Sustainable (持続可能な)、Mobility (移動性：交通)、Industry (産業)、Life (生活)、Energy (エネルギー)

■アクションプランの取り組み全体像





## 4. 衣浦定住自立圏共生ビジョンの概要

### (1) 衣浦定住自立圏共生ビジョンとは

これまで本市をはじめ周辺市町は、安定した財政基盤に支えられ、それぞれの自治体の個性を生かし、お互いに切磋琢磨しながら、独自の施策を展開し、住民にとって住みやすいまちづくりを進めてきました。

今後も、地方分権が進展する中、住民の一番身近な基礎的自治体である市町村が、地域の特性を活かし、住民のニーズへの対応や社会的課題の解決を図っていく必要性が高まる一方で、それぞれの市町村が持つ資源を生かし、密接に連携していくことが大切です。

本市は、平成22年4月1日に定住自立圏構想の中心都市宣言を行い、圏域の中心都市としての自覚を持ち、住民生活において密接な関係を持つ市町と連携することにより、圏域全体の安心感や利便性の向上、圏域全体のつながりを強め、郷土への魅力や誇りを創出し、豊かに暮らすことができる地域づくりに努めるものとしています。平成23年3月30日には、知立市、高浜市、東浦町とともに定住自立圏形成協定の締結を行いました。

- ・定住自立圏は、中心市と周辺市町が1対1の協定を締結することを積み重ねる結果として形成される圏域です。
- ・協定に定めた分野や事業などに共同で取り組むことにより、相互のメリットを創出していきます。
- ・定住自立圏共生ビジョンは、協定により連携や協力を図るもので、市町村合併や広域連合とは異なる新たな地域づくりです。

■定住自立圏を形成する市町



(2) 都市交通計画との関係

＜結びつきやネットワークの強化に関する分野＞

■衣浦定住自立圏共生ビジョンと都市交通計画との関係

分野	取り組み	取り組みの内容
公共交通	行政バスの広域利用の促進	公共交通機関も含め行政バスの乗換拠点等を整備し、圏域内の移動しやすい路線網を構築することにより、利用者の利便性の向上を図る。
その他	幹線道路の整備促進	圏域の幹線道路の整備に関する協議を行い、圏域生活の利便性及び防災機能の向上を図る。

■衣浦定住自立圏共生ビジョンにおける取り組み一覧表

事業名		関係市町	事業内容	スケジュール				
				H24	H25	H26	H27	H28
<b>&lt;公共交通&gt;</b>								
◇行政バスの広域利用の促進								
コミュニティバス乗継拠点整備事業	刈谷市、知立市 高浜市、東浦町	刈谷市内のバス停を乗継拠点として整備		→				
コミュニティバス路線図等作成事業	刈谷市、知立市 高浜市、東浦町	コミュニティバス全体路線図の作成及び各市町が発行する路線図などに乗継拠点などの追加表記	→					
コミュニティバス広報活用事業	刈谷市、知立市 高浜市、東浦町	バス車内などへ各市町の時刻表及び啓発ポスターなどを相互掲示	→					
コミュニティバスホームページ作成事業	刈谷市、知立市 高浜市、東浦町	各市町のコミュニティバス情報を提供するホームページの作成	→					
圏域連絡バス創設事業	刈谷市、知立市 高浜市、東浦町	各市町の拠点間を結ぶバス創設の検討		→				
刈谷市公共施設連絡バス運行事業	刈谷市、知立市 高浜市、東浦町	市内公共施設などを結ぶ連絡バスを運行し、乗継拠点となるバス停で周辺市町バスと連結	→					
知立市ミニバス運行事業	刈谷市、知立市	市内各施設などを結ぶ循環バスを運行し、東刈谷駅などへ乗り入れ	→					
高浜市いきいき号運行事業	刈谷市、高浜市	市内公共施設などを結ぶ循環バスを運行し、刈谷豊田総合病院へ乗り入れ	→					
東浦町「う・ら・ら」運行事業	刈谷市、東浦町	集客施設などを結ぶバスを運行し、刈谷駅などへ乗り入れ	→					
<b>&lt;その他&gt;</b>								
◇幹線道路の整備促進								
事業名	関係市町	事業内容	スケジュール					
			H24	H25	H26	H27	H28	
幹線道路整備促進事業	刈谷市、知立市 高浜市、東浦町	圏域内幹線道路整備について、関係機関との協議・検討	→					

## 第2章 都市交通の現状と課題

### 1. 社会経済の見通し

都市交通を取り巻く社会経済情勢は、大きく変化しており、国土交通省においては、公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するため、交通に関する施策の基本となる事項等について定めた「交通基本法」の制定に向けた検討が行われているところです。

ここでは、これに先立ち、都市交通・市街地の現状と課題を踏まえ、拡散型都市構造に起因する諸問題に対して、集約型都市構造を選択する都市圏における都市像とその実現に向けた戦略的な取り組みの方向性、国としての支援の考え方、今後検討すべき課題がとりまとめられた「社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会における第二次答申」（平成19年7月）より、都市交通を取り巻く社会経済の潮流を以下に整理します。

#### 集約型都市構造への転換

##### 1. 拡散型都市構造を放置した場合の問題

###### (1) 公共交通の維持が困難

- ・人口や都市機能の分散と自動車利用が一層進展し、公共交通の需要が減少し維持が困難

###### (2) 超高齢社会の移動問題

- ・自動車を運転できない高齢者等にとって移動制約が増大
- ・無理な運転による事故増加

###### (3) 環境への負荷の高まり

- ・都市機能の拡散、散在は、地球環境、地域環境、生活環境の各レベルで問題発生

###### (4) 中心市街地の一層の衰退

- ・中心市街地の衰退は、市民生活の質を支えるまちの顔としての役割を失う重大な問題

###### (5) 都市財政の圧迫

- ・集積のメリットが失われ、都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大懸念

##### 2. 集約型都市構造に基づく都市像の実現

持続可能な都市を実現するため、我が国の都市を拡散型から集約型都市構造へ再編する必要があります。目指すべき都市像は、集約拠点相互を基幹的公共交通により連絡し、都市圏内のアクセスを公共交通により確保、集約拠点は都市機能の集積を図り環境負荷低減型の都市を実現します。

###### (1) 公共交通沿いの集約拠点に諸機能が集約して歩いて暮らせる環境

- ・集約拠点では、高齢者をはじめ市民が自動車に頼ることなく生活できる環境を創出

###### (2) 都市交通施策と市街地整備施策の連携の必要性

- ・集約拠点においては、都市交通施策と市街地整備施策の密接な連携が不可欠

###### (3) 郊外市街地等における密度低下への対応

- ・郊外部においては市街地の低密度化を誘導する「スマートシュリンク」の視点で対応

###### (4) 集約型都市構造によって実現される生活像の提示

- ・市民の合意形成のため生活像を市民にわかりやすく提示

##### 3. 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取り組み

###### (1) 多様な主体及び施策の連携による「総力戦」へ

- ・集約型都市構造の実現のため、多様な分野の関係施策を連携強化し「総力戦」へ

**(2) 都市交通施策の戦略的な取り組みの必要性**

- ・徒歩、自転車、自動車、公共交通などモード間の横断的な施策・事業を総合的かつ重点的に進めるため、「都市・地域総合交通戦略」を策定し確実に推進することが必要

**(3) 集約型都市構造に向けた公共交通の重要性**

- ・「都市の装置」である公共交通について、サービス水準等に関する目標を設定し、公益事業としての公共性を評価して利用促進を図ることが必要

**(4) 拠点市街地の整備など市街地整備における取り組みのあり方**

- ・市街地整備の公共投資を重点化するとともに、市街地整備への民間参画を促進するなど公民パートナーシップによる整備の推進が必要

**(5) 国の支援の必要性**

- ・集約型都市構造の実現のため技術的助言、資金助成等、国の総合的な支援が必要

**(6) 施策の効果的な推進と進捗の適切な把握**

- ・PDCA サイクルによる進行管理を行い、施策を推進するとともに、適切な指標の設定が必要

**都市交通施策のあり方**

**1. 都市交通施策の基本的考え方**

**(1) 集約型都市構造を目指した戦略的取り組み**

都市交通施策を集約型都市構造の実現のための根幹的施策と位置づけ、戦略的に推進

**(2) 都市交通施策の総合的な取り組み**

徒歩、自転車及び公共交通による移動が自家用車による移動と遜色なく両立し、共存することにより、徒歩、自転車及び公共交通の選択が可能となるよう取り組みを推進

**2. 展開すべき主要な施策**

**(1) 集約型都市構造を実現するための総合交通戦略の確実な推進**

- ・「まちづくり」と一体となって総合交通戦略を推進し、関係者が共通の目標のもと連携・連動し、ハード・ソフト施策を一体で進めるパッケージアプローチの取り組みを推進

**(2) 道路整備の重点化**

- ・総合交通戦略に基づき、選択と集中及び目標達成型の道路整備を重点的に進め、環状道路の整備、トラフィック機能の強化、都市内道路の再構築等を積極的に推進

**(3) 歩行者空間の復権と積極的整備**

- ・安全、快適に歩ける空間・環境の整備を図るため、適切な広がりを持つ面的な歩行者空間の整備及び自転車走行空間のネットワーク形成を推進する施策を実施

**(4) 公共交通の再生**

- ・公益性の高い公共交通については、公益性の範囲内で税その他による財政的支援や地域の支援等の実施が必要

**(5) つなぎの施設（交通結節点、駐車場）の整備**

- ・異なる交通手段の円滑なつなぎによる移動の確保を図るため、駅前広場等の交通結節点の整備、駐輪及び駐車施設の適切な配置・整備等を推進

**(6) 物流交通への対応**

- ・広域的な物流交通の円滑化を図るとともに、中心市街地における荷捌きの効率化等、都市像や市街地のあり方と整合を図り、ハード・ソフト両面から施設整備を推進

## 2. 刈谷市における都市交通の現状と課題

### 刈谷市の特性と交通の現況

- 都市構造・機能特性**
- 名古屋市から 20km に位置し、広域交通体系へのアクセス利便性が高い反面、通過交通を受け入れざるを得ない
    - ・ 名古屋都市圏の放射軸上 ((都)国道 1 号線、(都)名豊道路等) に位置
    - ・ 物流軸上 ((都)衣浦豊田線、(都)国道 155 号線等) に位置
  - 市域は南北 13.2km、東西 5.8km と南北に細長く、比較的平坦な地形
  - 人口は増加しており (H22 ; 146 千人→H32 ; 159 千人)、生産年齢人口 (15~64 歳) が約 7 割と多いが、徐々に高齢化も進展しつつある (高齢化率 H22 ; 15%→H32 ; 20%)
  - 自動車関連産業を主体とするものづくりの産業集積地であり、昼夜間人口比率は 1.19 (H17) と就業の場として機能
    - ・ 市域の中心部に集中立地する大規模事業所
  - 土地区画整理事業や市街地再開発事業により市街地整備が進むものの、中心市街地の活性化が課題
    - ・ 買回り品の地元購買率は最近 10 年間で約 35%減少
  - 市域北部に発生集中源となる刈谷ハイウェイオアシス (年間客数 800 万人)、愛知教育大学等が立地

- 交通施設整備状況**
- 幹線道路の整備率は約 80% と高いものの、多車線道路の整備延長比率は低い
  - 企業が集積する中心部及び鉄道断面で都市計画道路の網間隔が広い
  - 主要な国県道路は緊急輸送道路に指定
    - ・ 第 1 次緊急輸送道路 (伊勢湾岸自動車道、国道 1 号、国道 23 号、国道 155 号、国道 419 号)
    - ・ 第 2 次緊急輸送道路 (県道知立東浦線、県道名古屋碧南線、県道岡崎刈谷線)
  - 市内には JR 東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄三河線があり、刈谷駅をはじめ鉄道駅 9 駅が存在する。
  - 愛知教育大学と刈谷駅を結ぶ路線バスが運行
    - ・ 運行本数 (刈谷駅→愛教大 14 便、愛教大→刈谷駅 10 便)
    - ・ 運賃 (刈谷駅→愛教大 450 円)
  - 市内の各施設を連絡する公共施設連絡バス (無料) が運行
    - ・ 運行本数 4 コース各片道 8 便、運行時間帯 6:40~20:40 (H24.2 現在)

- 交通需要特性**
- 自動車発生集中量は 10 年間 (H3/H13) で 1.2 倍
  - 市民の主な移動手段は自動車 (H22 市民アンケート)
    - ・ 自動車利用 通勤通学 68.0%、日常の買物 78.3%、通院 77.6%
    - ・ バス利用 通勤通学 1.7%、日常の買い物 0.6%、通院 1.8%
  - 朝のピーク時に渋滞が発生
    - ・ 渋滞長 500m 以上の交差点は 16 交差点 (21 方向)
  - 通勤時は 2 つの渋滞ピークが存在
    - ・ 郊外部の広域交通対応路線の渋滞発生は 8 時以前
    - ・ 中心部の渋滞発生は 8 時 30 分ごろ
  - 刈谷駅の乗降者数 (H20 ; 78 千人/日)
    - ・ JR 刈谷駅 ; 57 千人/日、名鉄刈谷駅 ; 21 千人/日
  - 公共施設連絡バスの利用者は 444 千人/年 (H21)
    - ・ 東境線 107、西境線 114、小垣江線 123、東刈谷線 98 千人/年

### 将来都市像 (上位計画・関連計画)

- 第 7 次刈谷市総合計画**  
**「人が輝く 安心快適な産業文化都市」**
- 適正な交通分担による環境にやさしい道路交通環境の形成
  - 交通事故の危険が少なく、安心して出かけることができる歩行空間の確保
  - 渋滞が減少し、移動時間が短縮
  - 車が運転できない人も、不自由なく買物などに出かけることが可能
- 第 3 次刈谷市都市計画マスタープラン**  
**「都市活力と都市環境が共生する持続可能なまち 刈谷」**
- 総合交通対策の推進による歩いて暮らせるまちづくりの推進
  - 都市拠点と地域拠点を結ぶ交通ネットワークの強化、広域交通体系の構築 (幹線道路網の整備)
  - 公共交通機関の充実・利用促進による公共交通重視の交通ネットワークの構築
  - 交通結節点における機能強化 (駅前広場、駐車場、駐輪場の整備など)
- 刈谷市環境都市アクションプラン**  
**「刈谷市の技術・情報・行動力を集結した 最先端の環境まちづくり」**
- ライフスタイル及びビジネススタイルに応じた低炭素型の交通手段の提供
    - ・ 公共交通機関の整備拡充
    - ・ 自転車利用の推進
    - ・ エコカーの積極的導入

### 交通実態・ニーズ (アンケート等)

- 市民アンケート**
- 都市交通として重視する交通施策は、
    - ① バスの利便性の向上 (63.8%)
    - ② 自転車レーン等走行環境の確保 (48.2%)
    - ③ 段差のない明るい歩道の整備 (44.1%)
    - ④ 渋滞解消に向けた道路整備 (40.6%)
  - 自動車利用から他の交通手段への転換の可能性があるとした人の割合
    - ・ 通勤通学 14.8%、日常の買い物 23.3%、通院 15.8%
- 企業ヒアリング (対象 13 企業)**
- フレックスタイムを導入している企業は 46%
  - 通勤者の 7~8 割が自動車利用
  - 企業送迎バスの運行割合は 46%
  - 公共交通に対する問題は、①渋滞解消、②駅前での企業送迎バス待機場所の確保、③駅ホームの混雑
  - 転換に向けた取り組みを実施している企業は 23%、取り組みを検討している企業は 23%

### 刈谷市の都市交通の課題

- ①交通渋滞の解消に向けた自動車交通の円滑な処理**
- 市内を通過する広域的な交通に加え、大規模事業所に発生集中する交通により、朝のピーク時を中心に交通渋滞が発生していることから、活発な産業活動の維持に向け、自動車交通の円滑化を図る必要があります。
- 広域的な通過交通 (自動車) の円滑な処理
  - 市内に立地する企業に発生集中する交通の円滑な処理
- ②増大する交通需要への対応と環境負荷の軽減**
- 人口は今後も増加傾向にあり、平成 32 年には 15 万 9 千人に達すると推計されることから、これに伴い増大することが見込まれる自動車交通量及び CO<sub>2</sub> 排出量の削減を図る必要があります。
- 増大する自動車交通需要への対応
  - 増大する CO<sub>2</sub> 排出量の削減
- ③まちづくりと連携した交通施策の展開**
- 中心市街地の活性化に向けては、地域と行政が一体となった取り組みが行われていますが、中心市街地に大規模事業所が立地する本市においては、交通混雑により中心市街地へのアクセス利便性が低下するなどの問題が発生しています。
- また、南北に細長い市域を有し、北部には刈谷ハイウェイオアシスや愛知教育大学、中心部には刈谷豊田総合病院、南部にはフローラルガーデンよさみなど、広域的な集客力を有する施設が分散立地しています。したがって、本市の一体化を促進する交通体系を構築するとともに、まちの一体化とにぎわいづくりに資する交通施策の展開が重要な課題となります。
- 中心市街地周辺の交通混雑の解消
  - 中心市街地周辺における安全な移動空間の確保
  - 南北に細長く展開する本市の一体化に資する都市交通体系の構築
- ④高齢化の進展に対応した都市交通体系の構築**
- 高齢化は着実に進展することから、今後、高齢者が安全に移動できる交通環境の確保が課題となります。
- また、現在市民の日常生活の移動手段として“公共施設連絡バス”が無料で運行されていますが、隣接市町との連携強化やマイバス意識の向上による持続可能な交通手段として定着していくことができる取り組みを実施していく必要があります。
- 高齢者が安全・安心に移動できる交通環境の確保
  - より便利で、持続可能な交通手段としての公共施設連絡バスのあり方の検討

### (1) 刈谷市の都市交通の個別課題の内容

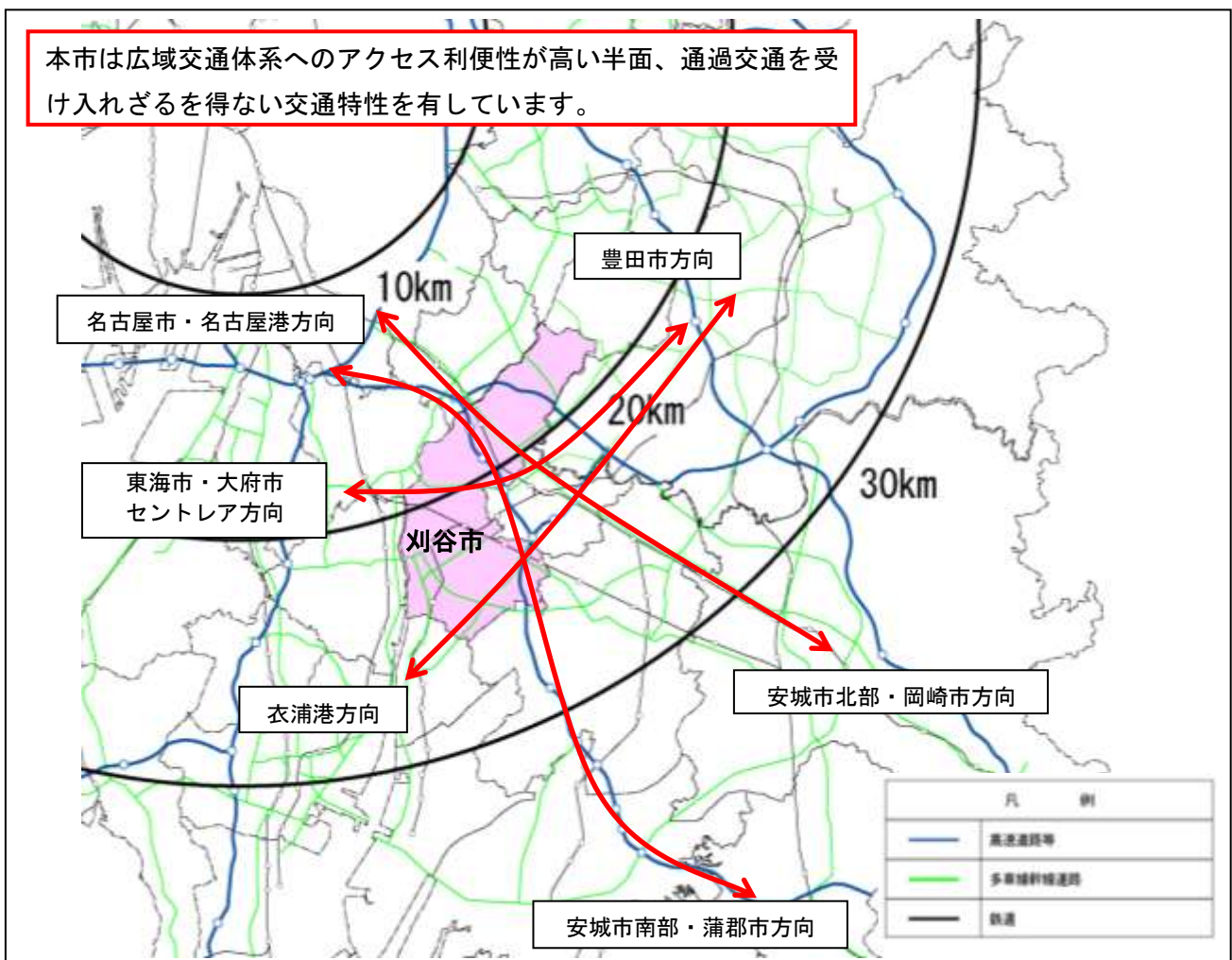
本市における都市交通の4つの課題の内容は以下のとおりです。

#### 課題① 交通渋滞の解消に向けた自動車交通の円滑な処理

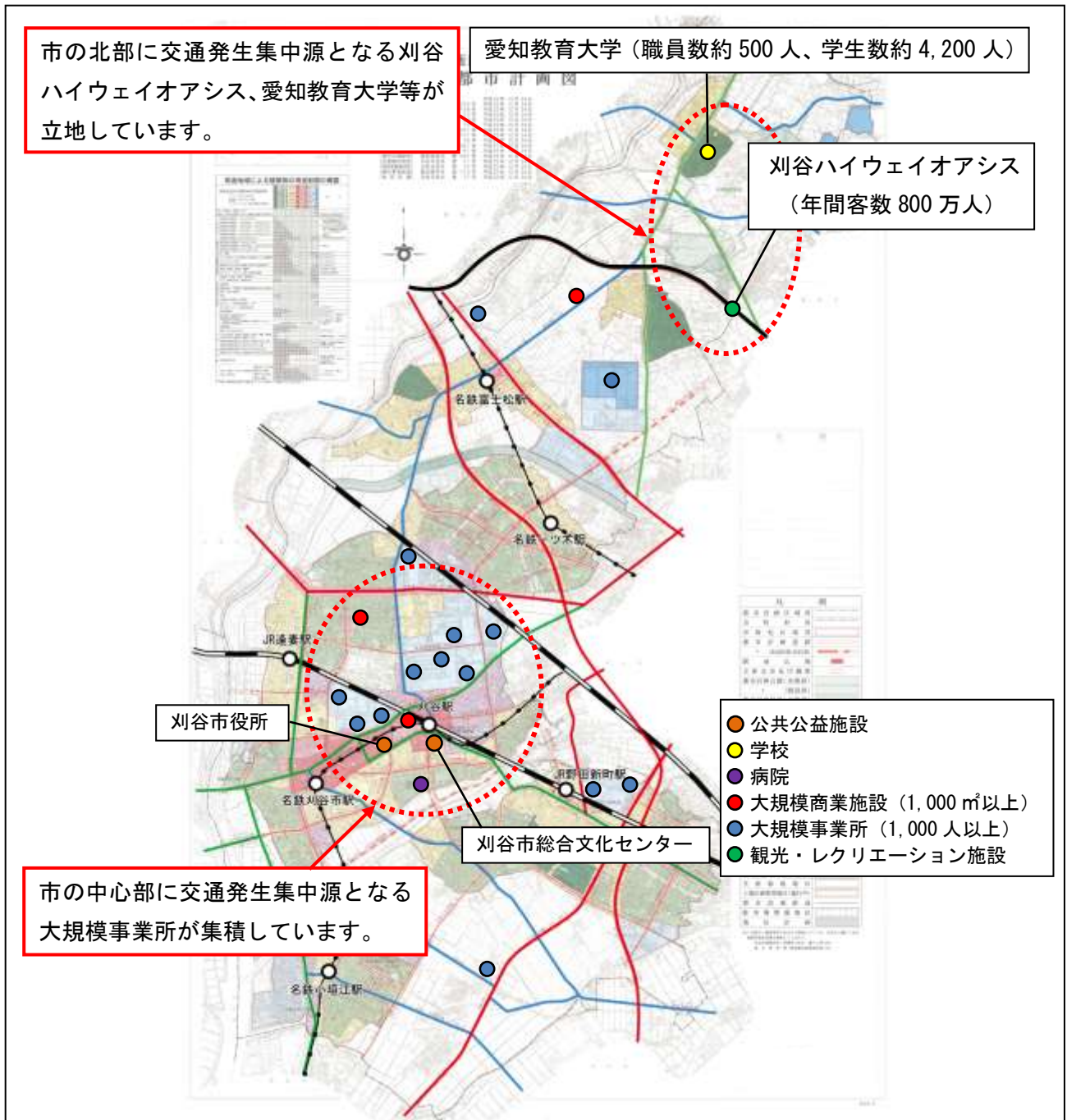
- 広域な通過交通（自動車）の円滑な処理
- 市内に立地する企業に発生集中する交通の円滑な処理

市内を通過する広域的な交通に加え、大規模事業所に発生集中する交通により、朝のピーク時を中心に交通渋滞が発生していることから、活発な産業活動の維持に向け、自動車交通の円滑化を図る必要があります。

#### ■ 広域的にみた刈谷市の位置

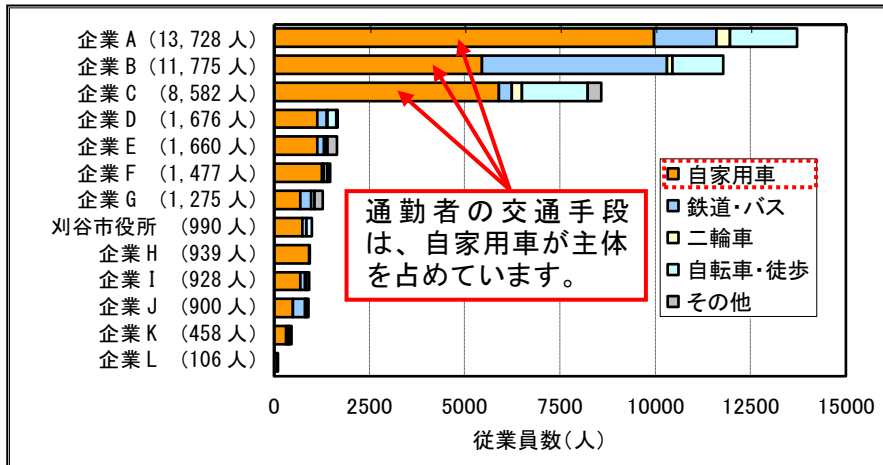


■大規模事業所（従業員 1,000 人以上）及び主な集客施設の立地状況



資料：工場ガイド 2004 年版

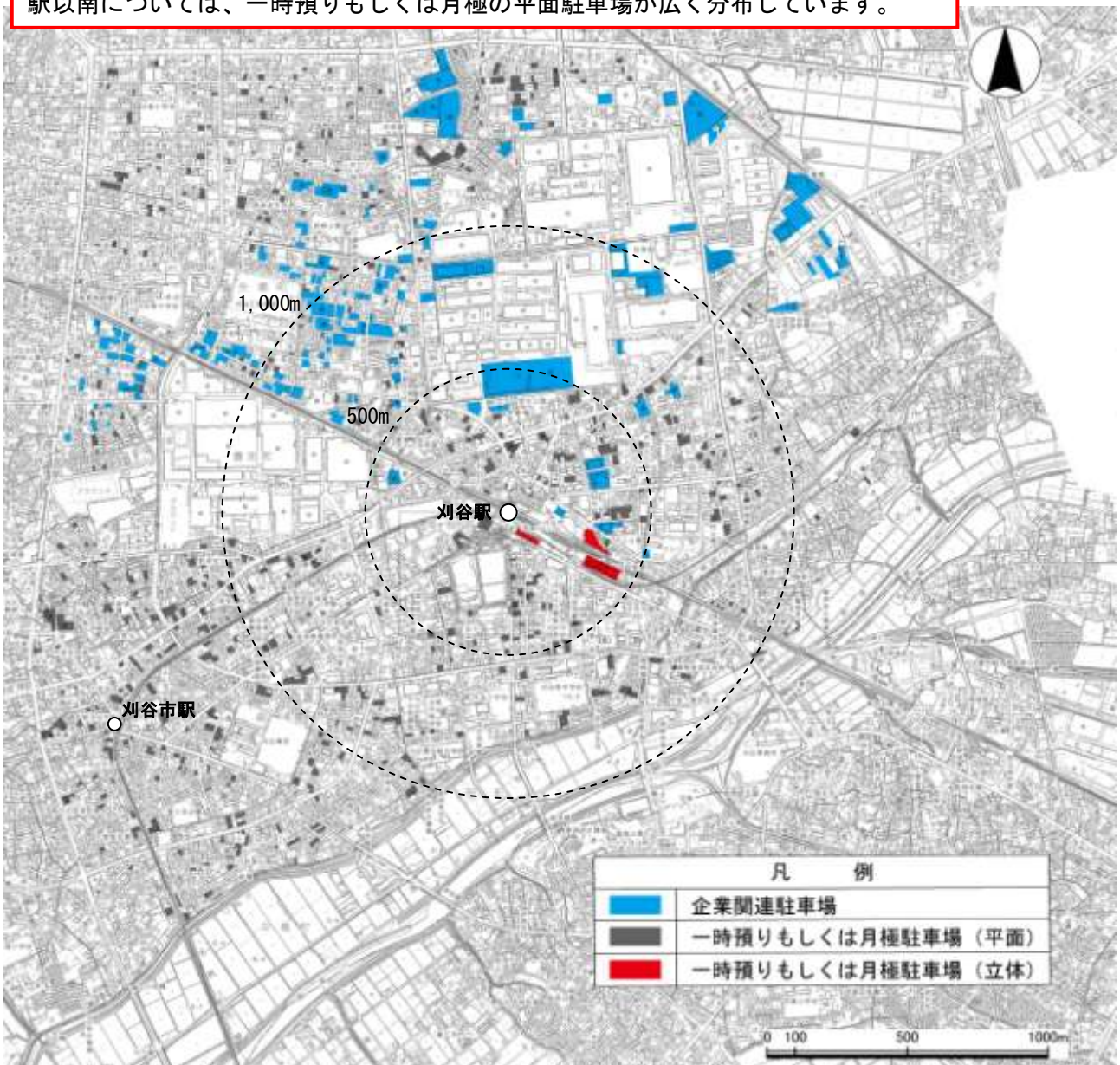
### ■企業従業員の通勤時の主な交通手段



資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」企業ヒアリング

### ■刈谷駅周辺の駐車場分布状況

大規模事業所が集積する刈谷駅以北のエリアに企業関連駐車場が集中しており、刈谷駅以南については、一時預りもしくは月極の平面駐車場が広く分布しています。



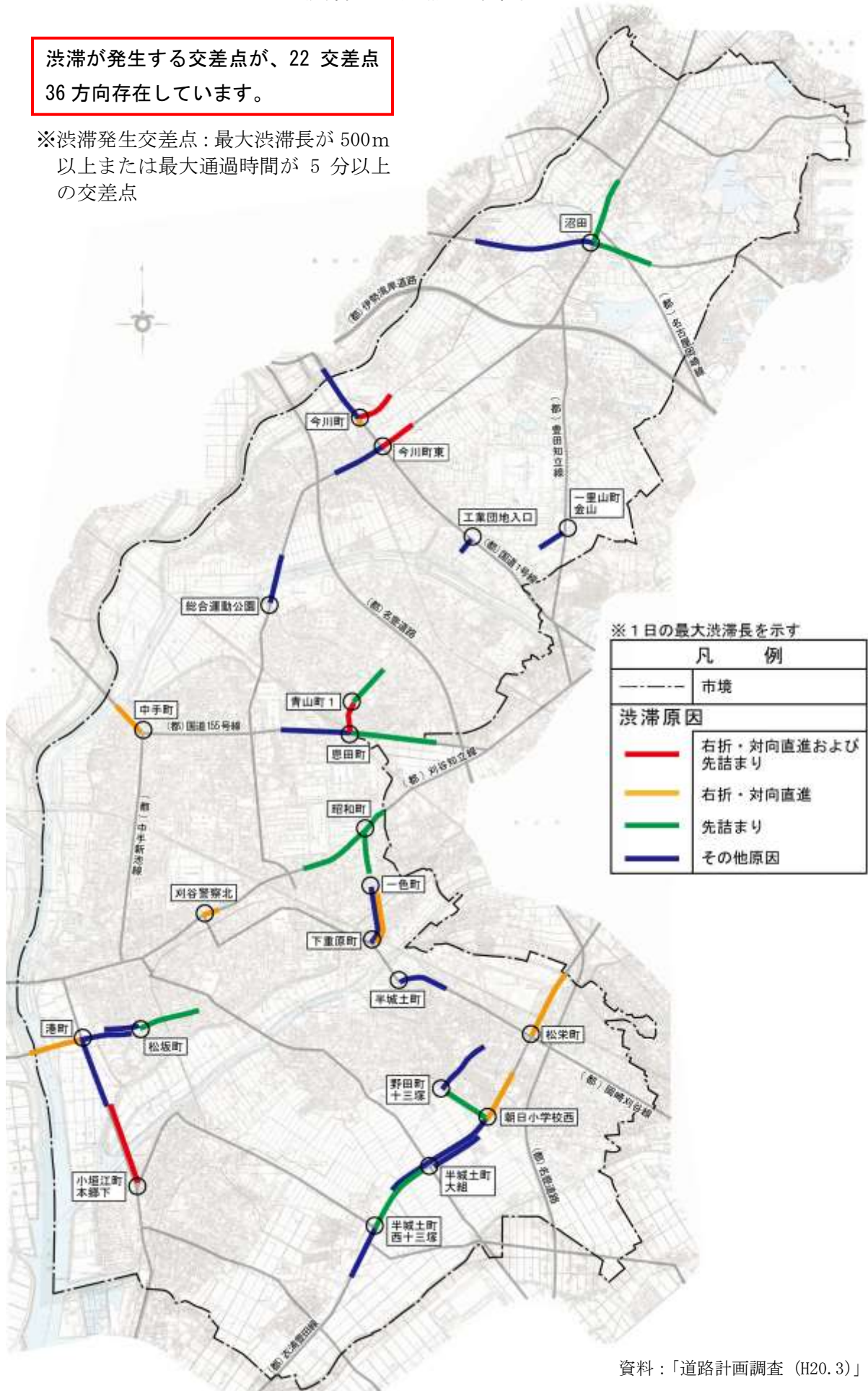
航空写真（H18）、刈谷市都市計画基礎調査（H19）より作成（企業関連駐車場は、「道路計画調査（H20.3）」より抜粋）



■ 渋滞発生交差点\*の位置図

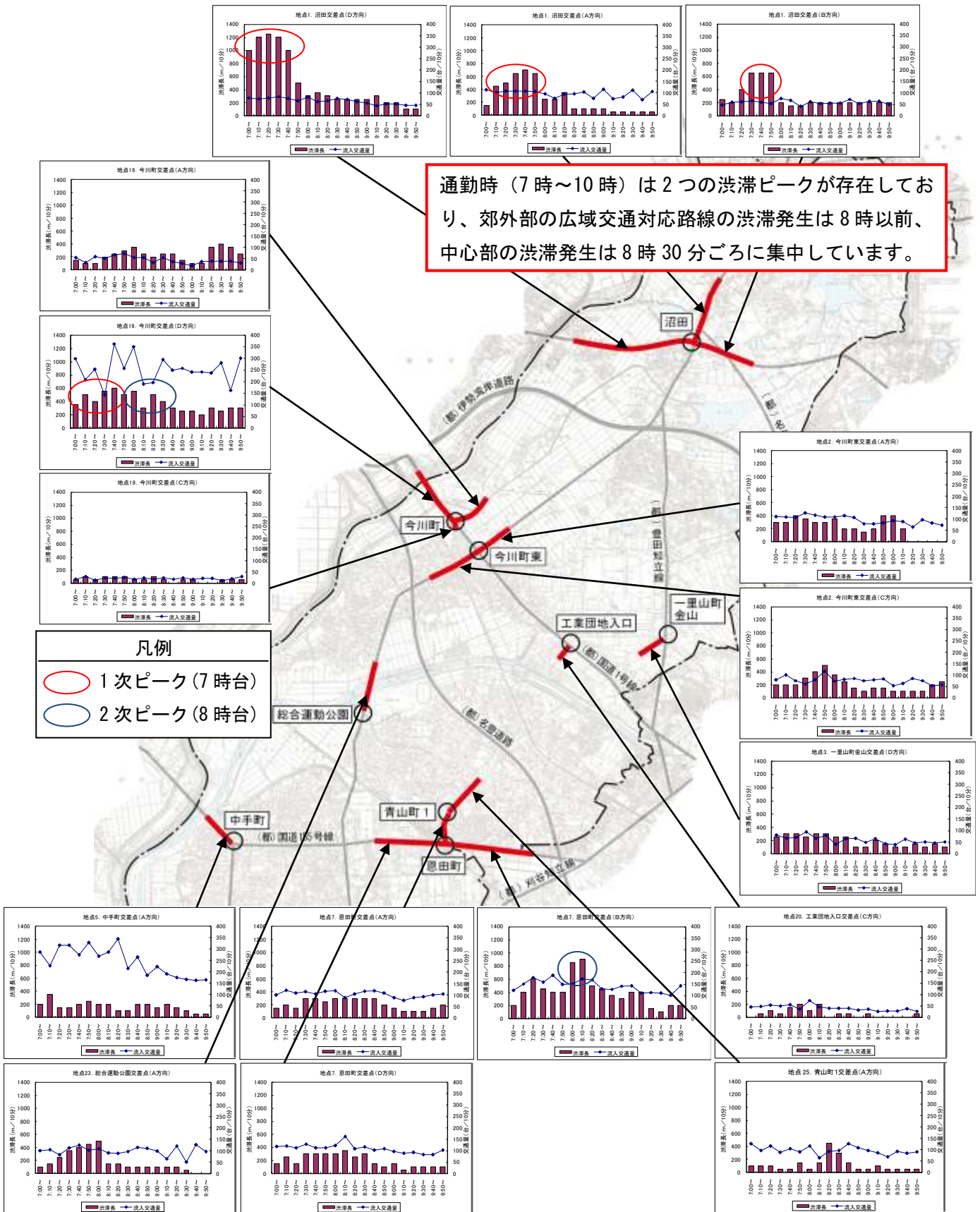
渋滞が発生する交差点が、22 交差点  
36 方向存在しています。

※渋滞発生交差点：最大渋滞長が 500m  
以上または最大通過時間が 5 分以上  
の交差点



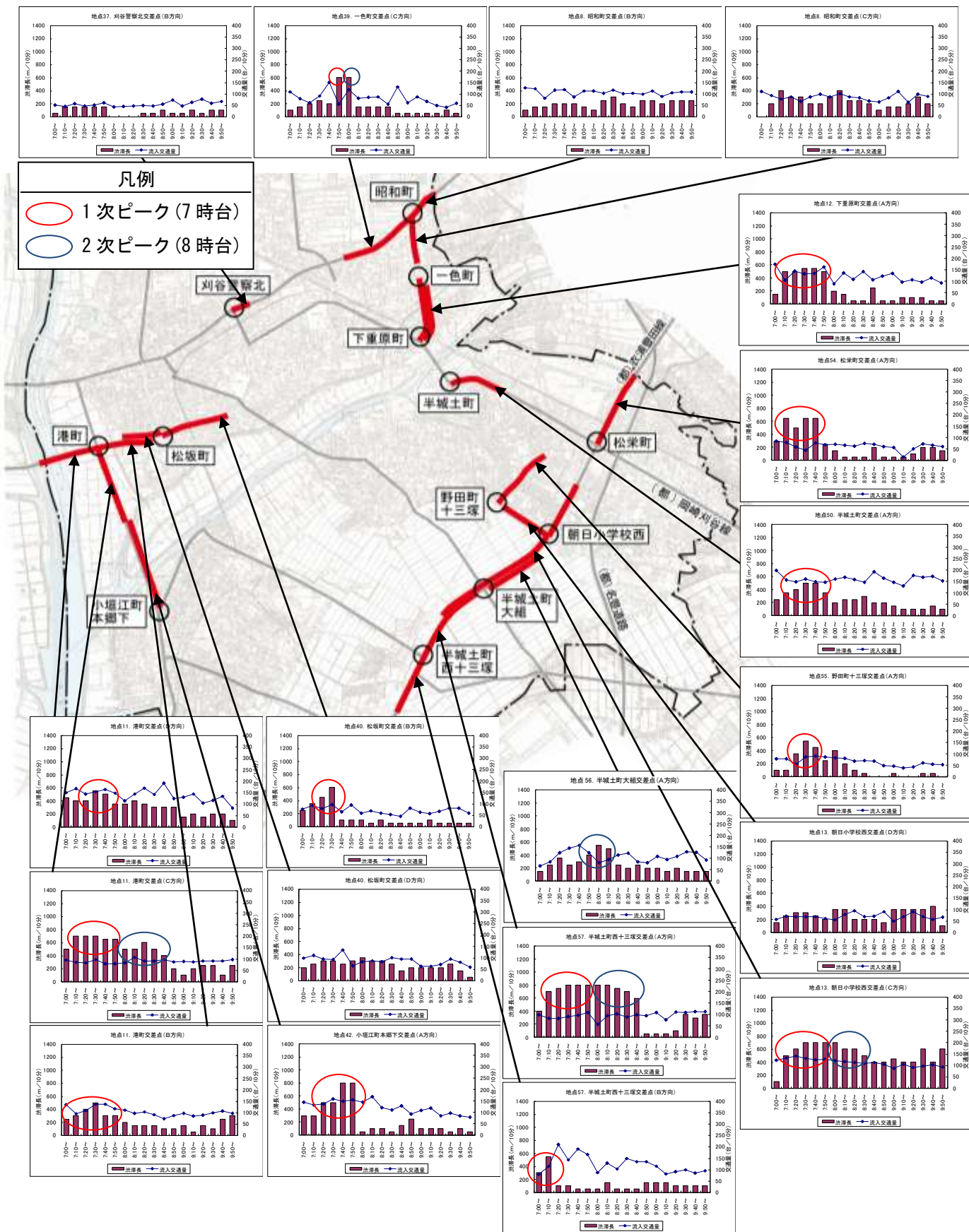
資料：「道路計画調査（H20.3）」

■ 渋滞原因箇所の渋滞の時間変動（7時～10時：その1）



資料：「道路計画調査（H20.3）」

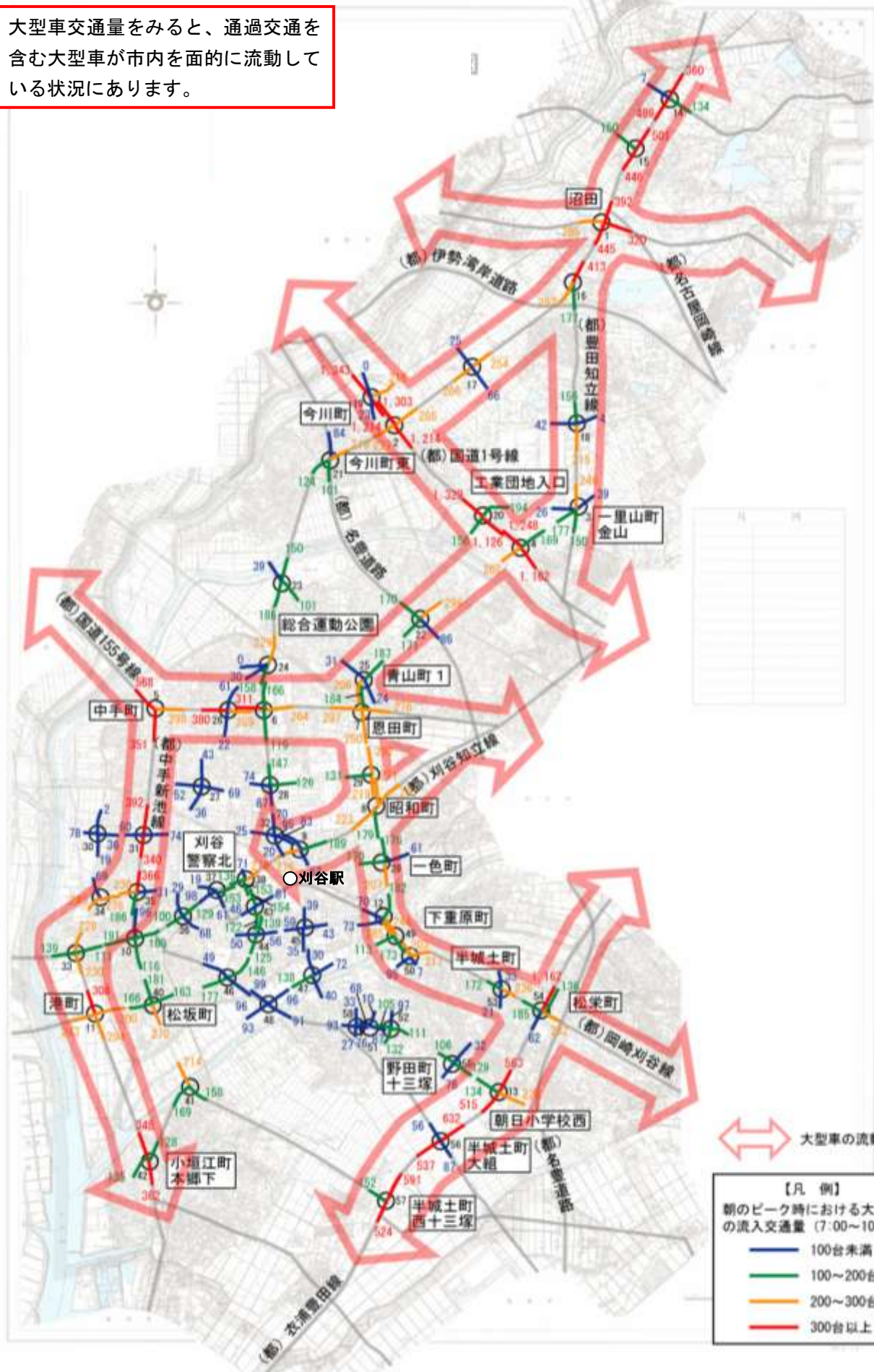
## ■ 渋滞原因箇所の渋滞の時間変動（7時～10時：その2）



資料：「道路計画調査 (H20.3)」

■路線別大型車交差点流入交通量

大型車交通量をみると、通過交通を含む大型車が市内を面的に流動している状況にあります。



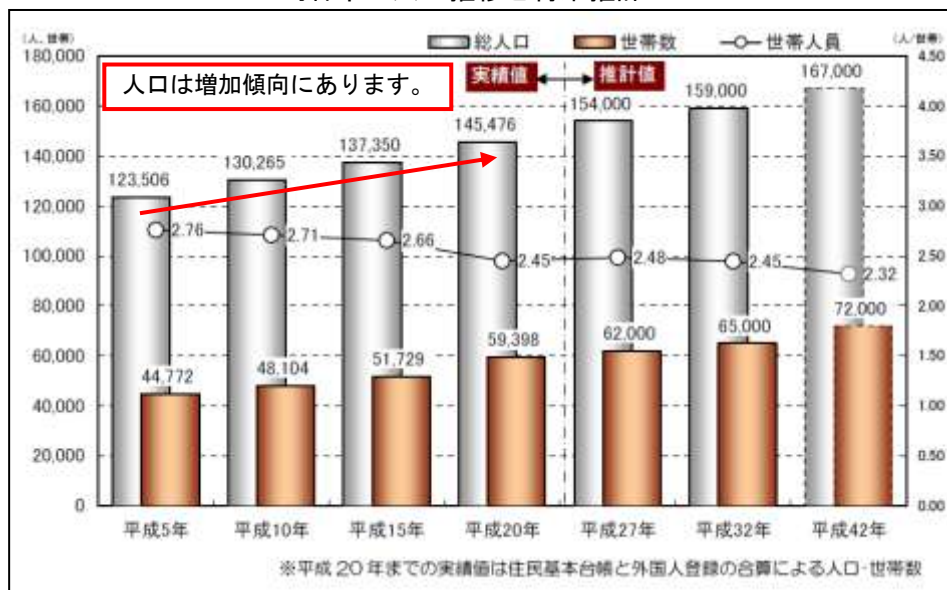
資料：「道路計画調査（H20.3）」

## 課題② 増大する交通需要への対応と環境負荷の軽減

- 増大する自動車交通需要への対応
- 増大するCO<sub>2</sub>排出量の削減

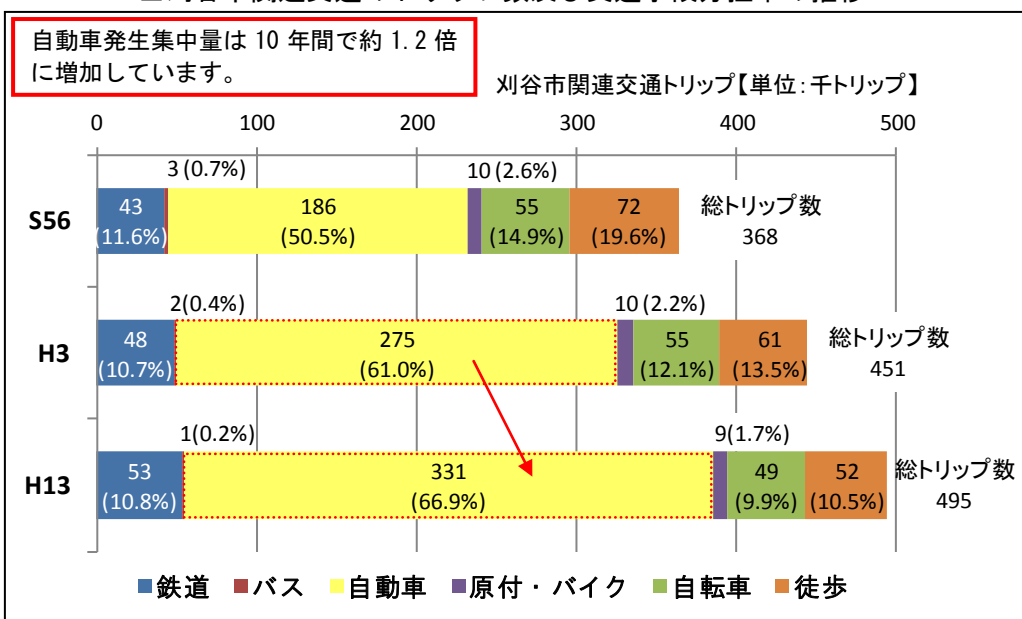
人口は今後も増加傾向にあり、平成32年には15万9千人に達すると推計されていることから、これに伴い増大することが見込まれる自動車交通量及びCO<sub>2</sub>排出量の削減を図る必要があります。

■刈谷市の人口推移と将来推計



資料：「第7次総合計画（H23.3）」

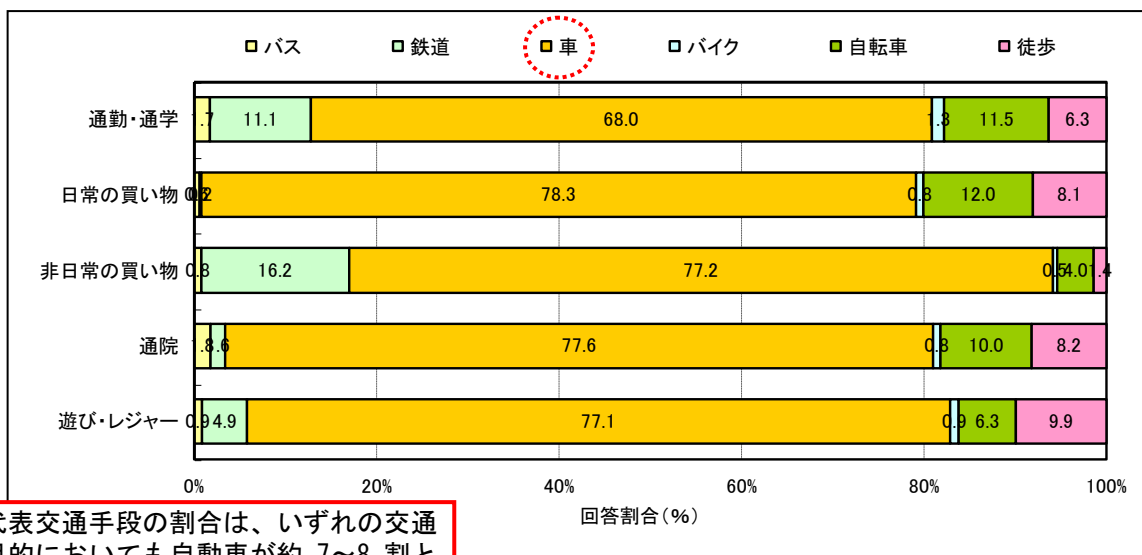
■刈谷市関連交通のトリップ数及び交通手段分担率の推移



※（ ）の数値は交通手段別分担率を示す

資料：「中京都市圏パーソントリップ調査」（当調査はサンプル調査であり、アンケート結果で得られた人の動きを拡大し、刈谷市全体の人の動きを推計している）

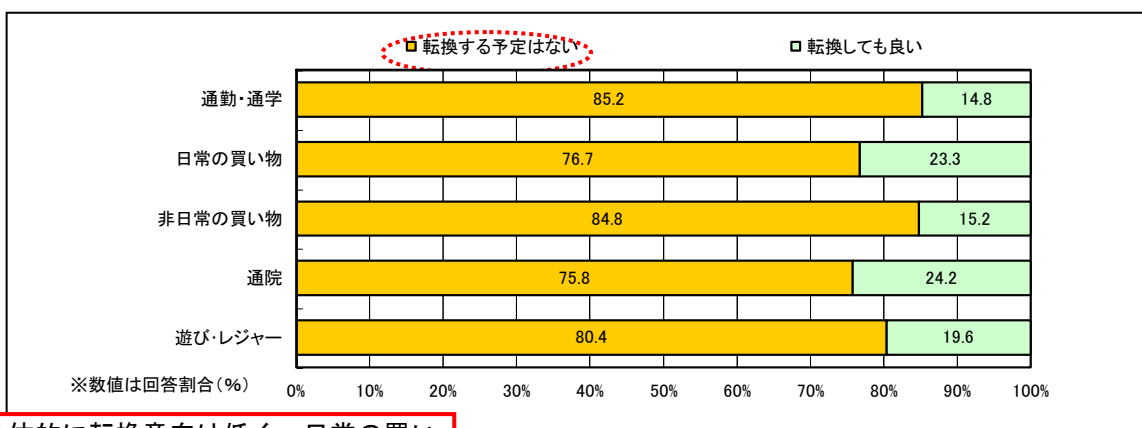
### ■利用する主な交通手段（代表交通手段）



代表交通手段の割合は、いずれの交通目的においても自動車約 7~8 割と主体を占めています。

資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」市民アンケート

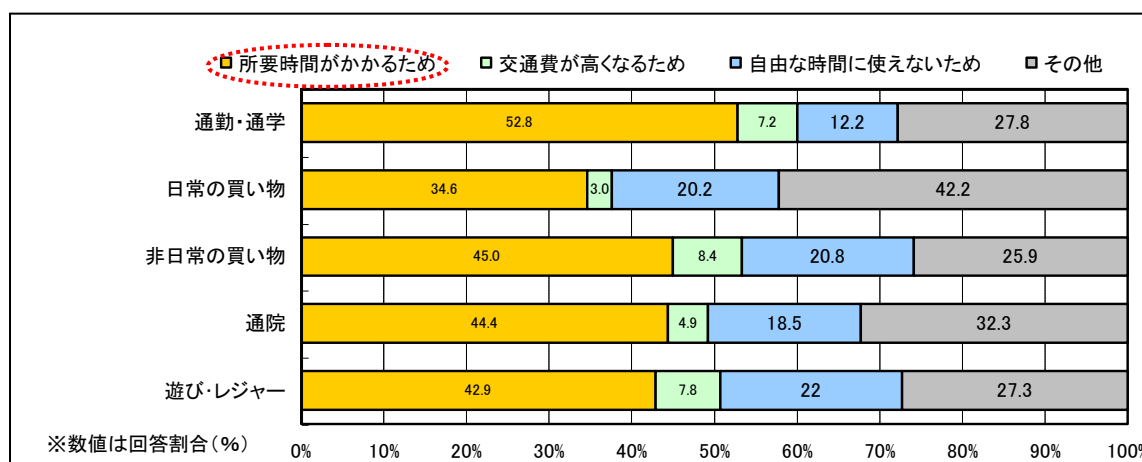
### ■自家用車からの転換意向



全体的に転換意向は低く、日常の買い物や通院については、他の目的に比べて転換意向が高くなっています。

資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」市民アンケート

### ■他の交通手段に転換しない理由（全交通手段）

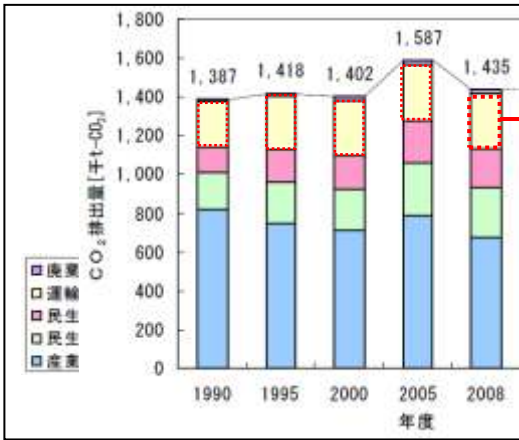


「所要時間がかかる」の意見が多く、特に通勤・通学において5割を超えています。

資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」市民アンケート

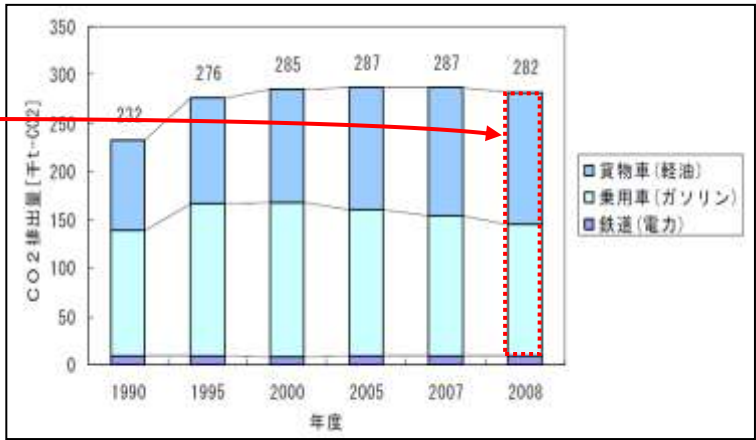
■ CO<sub>2</sub> 総排出量の推移

2008年度のCO<sub>2</sub>排出量は、約2割が運輸部門で占めています。



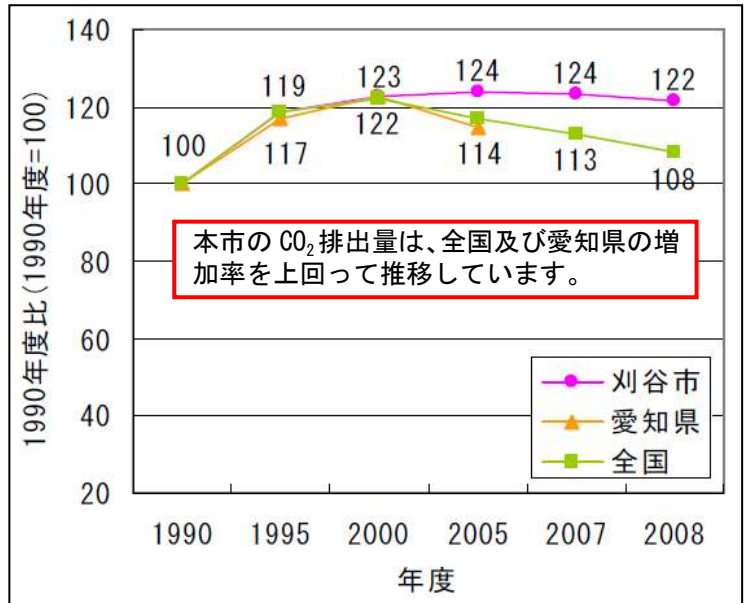
■ 運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の推移

貨物車と乗用車を含めた自動車全体が運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の97%を占めています。



資料：「刈谷市環境都市アクションプラン (H23.3)」

■ CO<sub>2</sub> 排出量の増減率の比較 (刈谷市・愛知県・全国)



本市のCO<sub>2</sub>排出量は、全国及び愛知県の増加率を上回って推移しています。

資料：「刈谷市環境都市アクションプラン (H23.3)」

### 課題③ まちづくりと連携した交通施策の展開

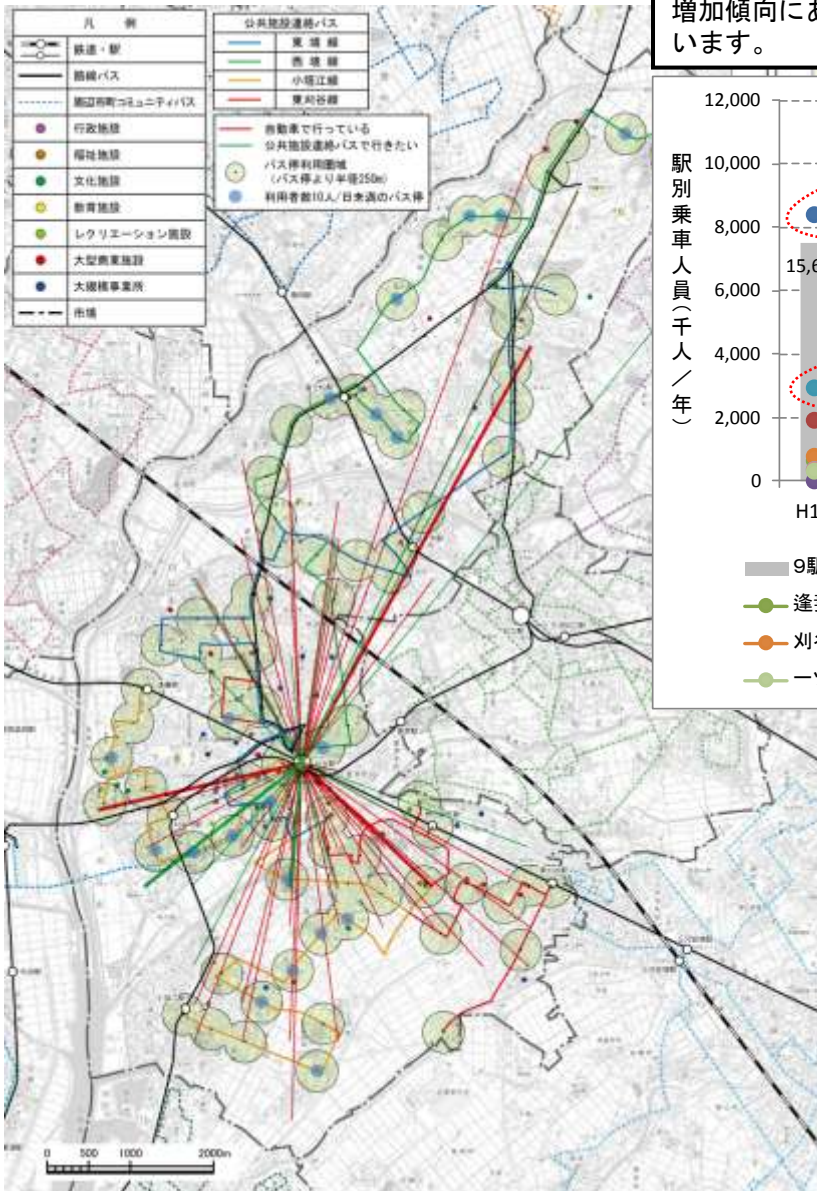
- 中心市街地周辺の交通混雑の解消
- 中心市街地周辺における安全な移動空間の確保
- 南北に細長く展開する本市の一体化に資する都市交通体系の構築

中心市街地の活性化に向けては、地域と行政が一体となった取り組みが行われていますが、中心市街地に大規模事業所が立地する本市においては、交通混雑により中心市街地へのアクセス利便性が低下するなどの問題が発生しています。

また、南北に細長い市域を有し、北部には刈谷ハイウェイオアシスや愛知教育大学、中心部には刈谷豊田総合病院、南部にはフローラルガーデンよさみなど、広域的な集客力を有する施設が分散立地しています。

したがって、本市の一体化を促進する交通体系を構築するとともに、まちの一体化とにぎわいづくりに資する交通施策の展開が重要な課題となります。

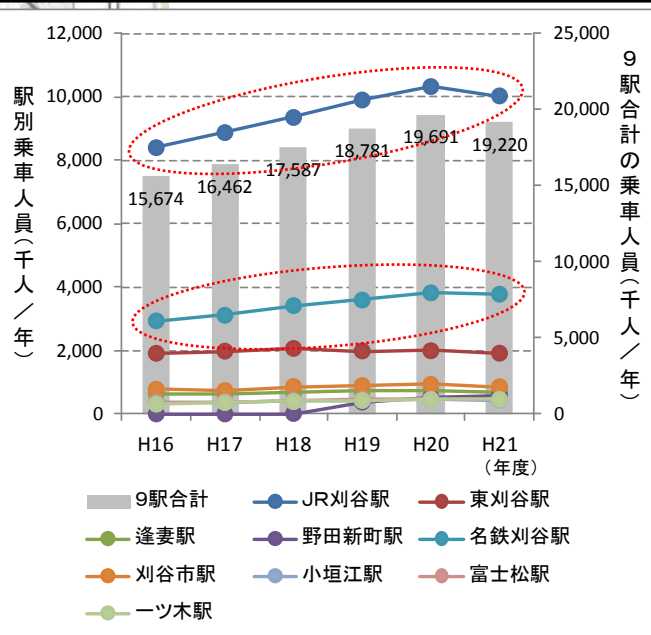
■ JR 刈谷駅へのアクセス需要



資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査 (H22.2)」

■ 市内鉄道駅の年間乗車人員

JR 刈谷駅、名鉄刈谷駅の利用者数は平成 20 年度まで増加傾向にあるものの、平成 21 年度に減少に転じています。



資料：各年愛知県統計年鑑、刈谷市統計

〔市民アンケート (H22.1)  
回答数 1,593 人  
「日頃利用している施設または  
バスで行きたい施設」  
に対する回答より〕



■日頃利用している又はバスで利用したい施設（上位6施設）

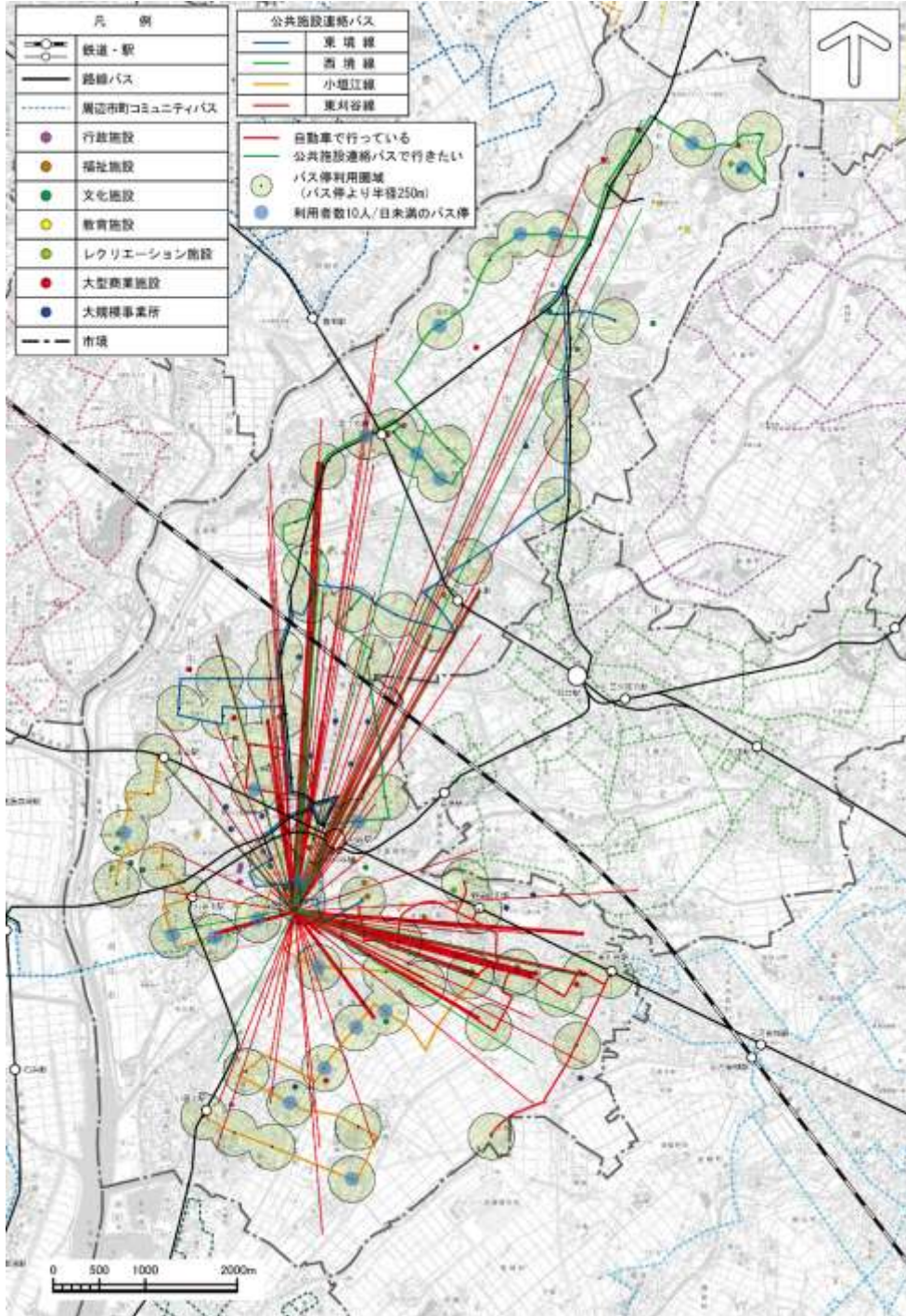
市の中心部（刈谷駅周辺）の施設を日頃利用している又はバスで利用したいとする回答が多数挙げられています。

	回答数	構成比
刈谷豊田総合病院	306	19.3%
刈谷駅	265	16.7%
刈谷市中央図書館	191	12.1%
アピタ	181	11.4%
刈谷ハイウェイオアシス	121	7.6%
市役所	109	6.9%

※網かけは中心部に立地する施設

資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査（H22.2）」市民アンケート

■刈谷豊田総合病院へのアクセス需要



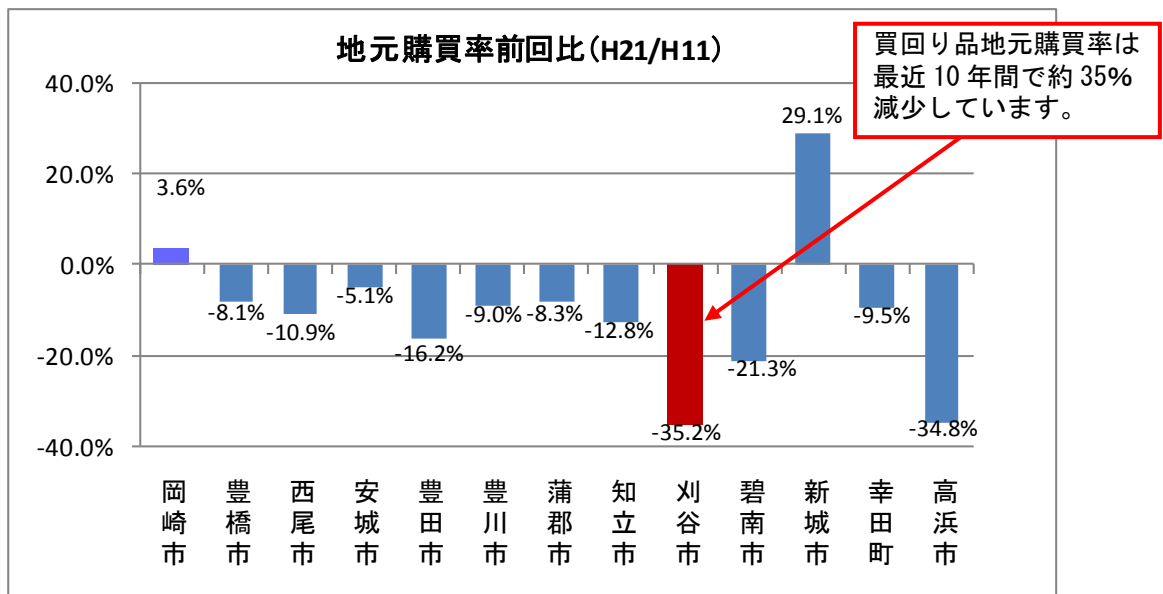
資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査（H22.2）」市民アンケート

■刈谷駅周辺の渋滞原因箇所の位置図



資料：「道路計画調査（H20.3）」

■買回り品地元購買率



資料：「消費者購買動向調査【三河部における動向】（H22.3）」

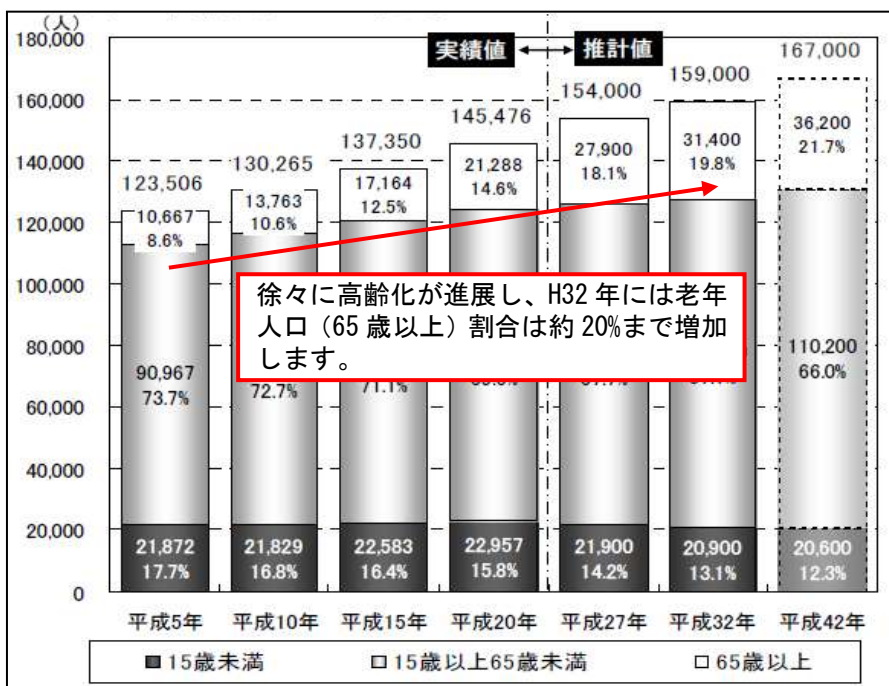
## 課題④ 高齢化の進展に対応した都市交通体系の構築

- 高齢者が安全・安心に移動できる交通環境の確保
- より便利で、持続可能な交通手段としての公共施設連絡バスのあり方の検討

高齢化は着実に進展することから、今後、高齢者が安全に移動できる交通環境の確保が課題となります。

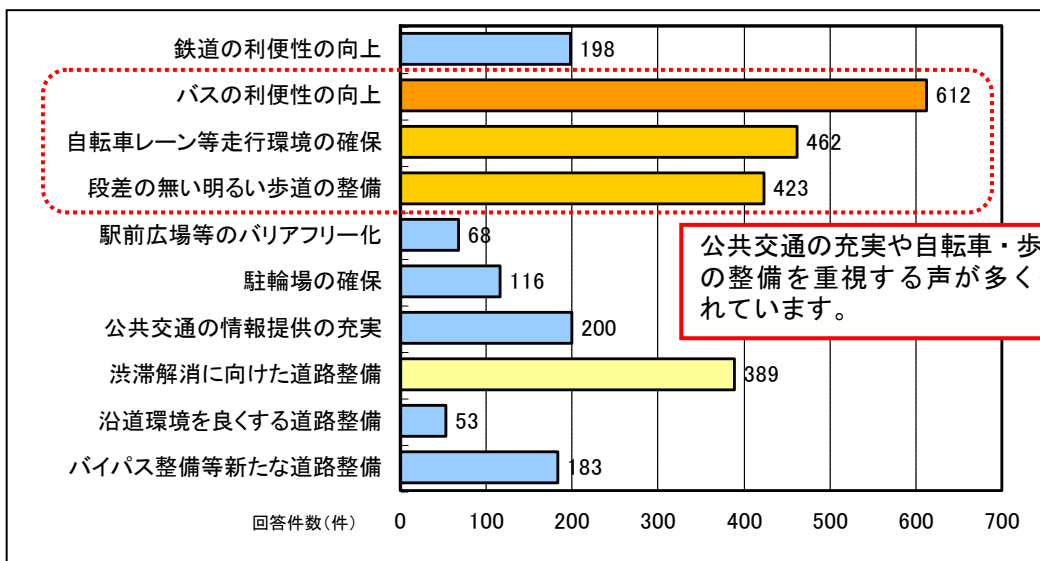
また、現在市民の日常生活の移動手段として“公共施設連絡バス”が無料で運行されていますが、隣接市町との連携強化やマイバス意識の向上による持続可能な交通手段として定着していくことができる取り組みを実施していく必要があります。

■ 年齢別人口の見通し



資料：「第7次総合計画(H23.3)」

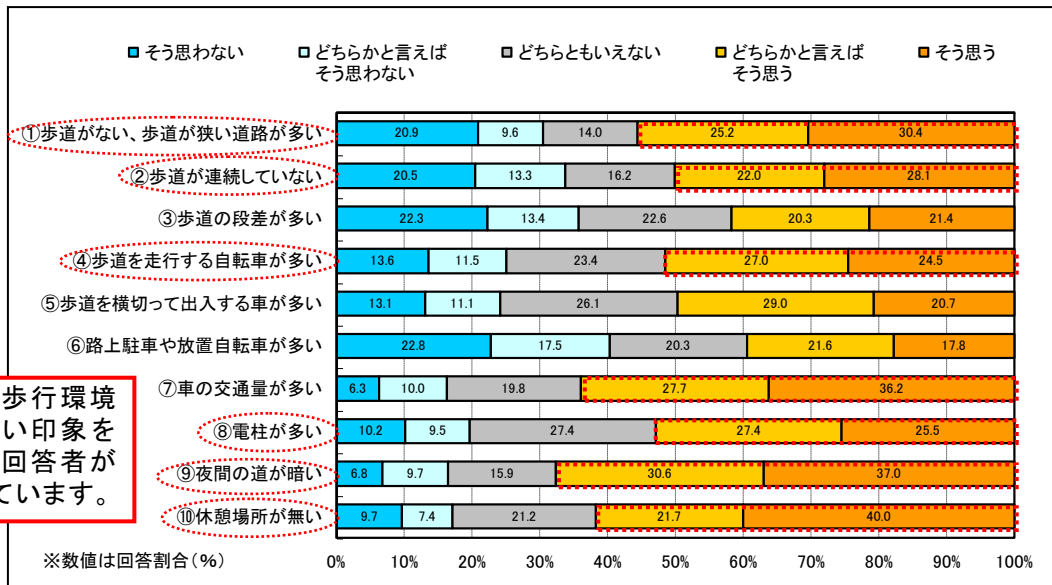
■ 都市交通として重視する交通施策



※回答数 959人

資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」市民アンケート

## ■ 自宅周辺の歩行環境への印象

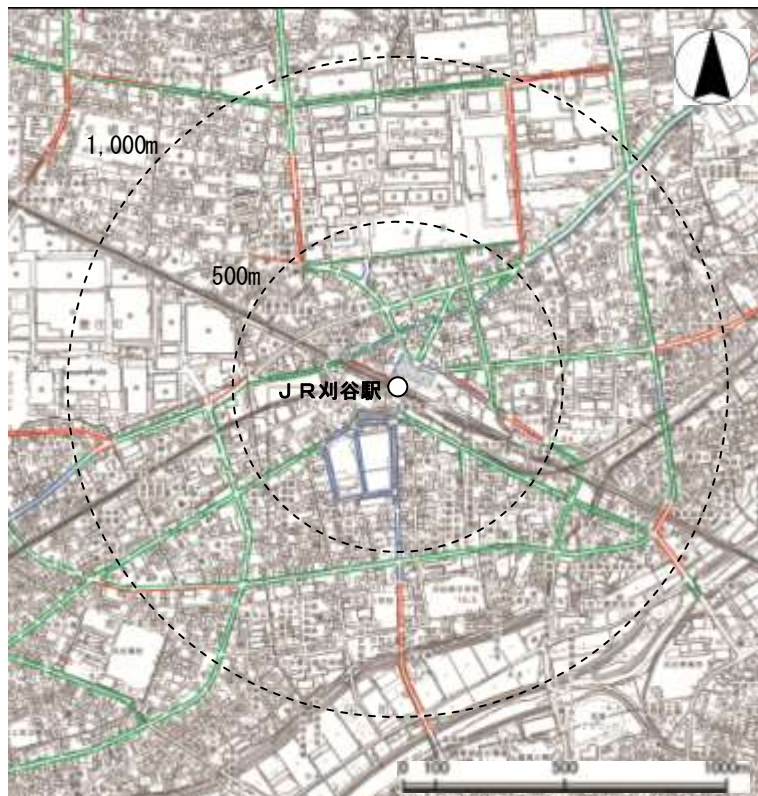


自宅周辺の歩行環境  
に対して悪い印象を  
抱いている回答者が  
多数を占めています。

※赤枠で囲っている項目については、「そう思う」「どちらかと言えばそう思う」を含めた悪い印象が過半を超えているものを示す  
資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」市民アンケート

## ■ 刈谷駅周辺における歩道幅員現況図

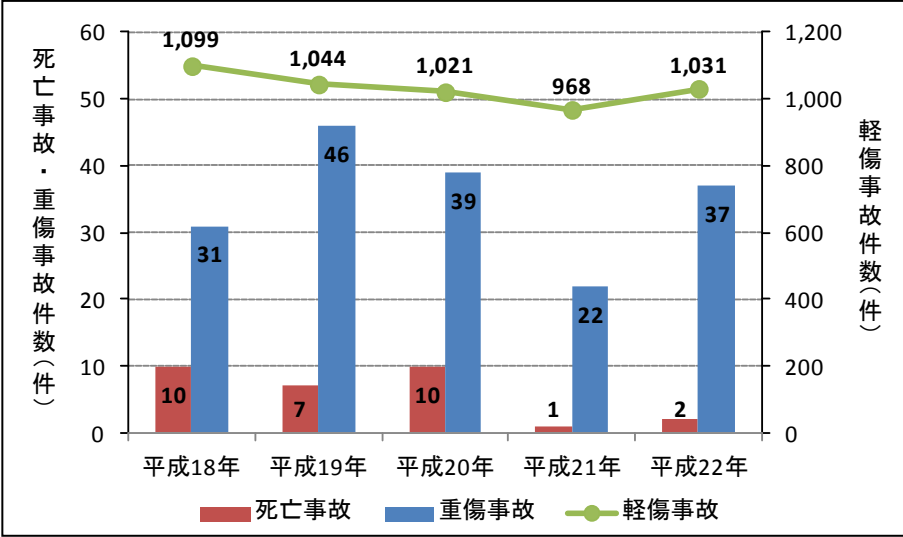
刈谷駅周辺は、都市計画道路の整備に伴い一定の幅員を有する歩道が整備されていますが、刈谷駅からアピタに至る一部区間においては、歩道が整備されていない区間が存在します。また、大規模事業所周辺の道路及び刈谷駅南部の一部区間においては、歩道幅員 3m未満の区間が存在します。



航空写真（H18）より作成

■ 刈谷市内における交通事故発生件数の推移

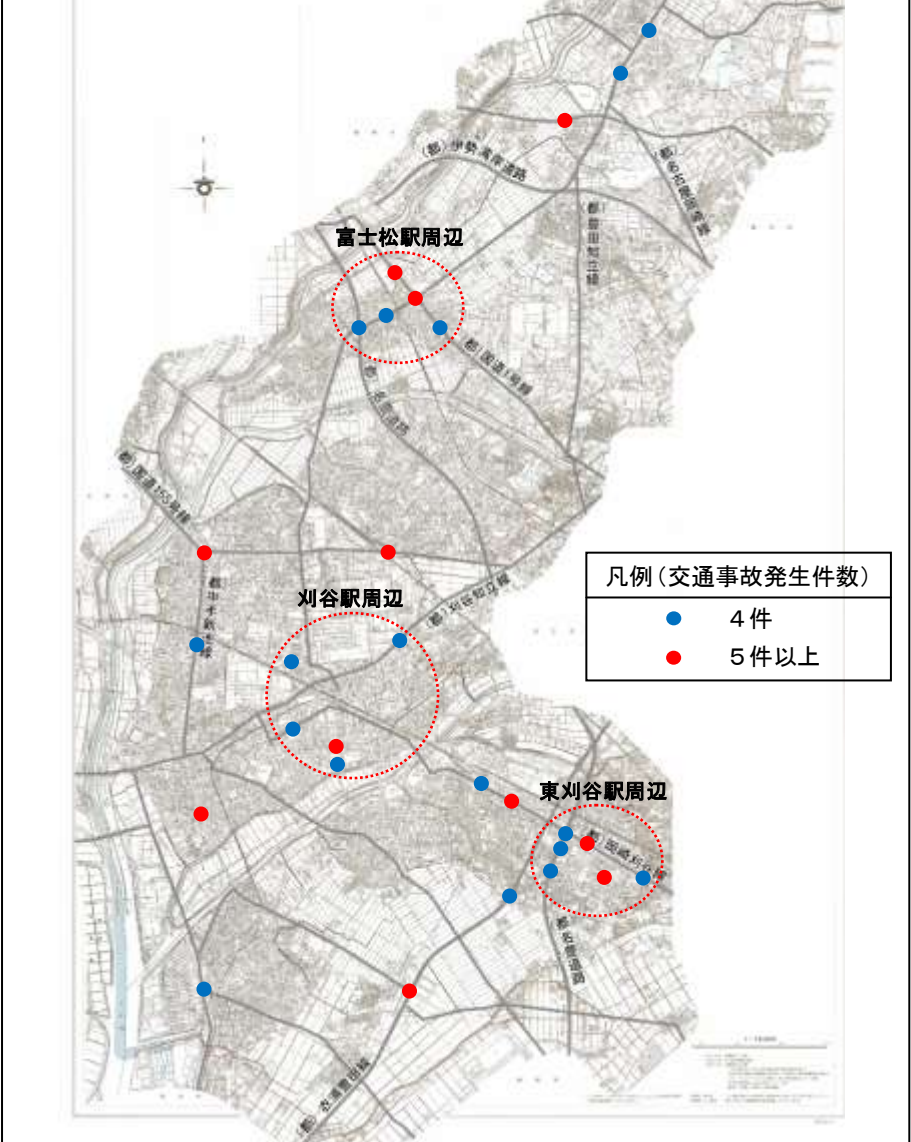
死亡事故、重傷事故及び軽傷事故の件数は平成 21 年度に大きく減少するものの、平成 22 年度には再び増加傾向に転じています。



資料；刈谷警察署

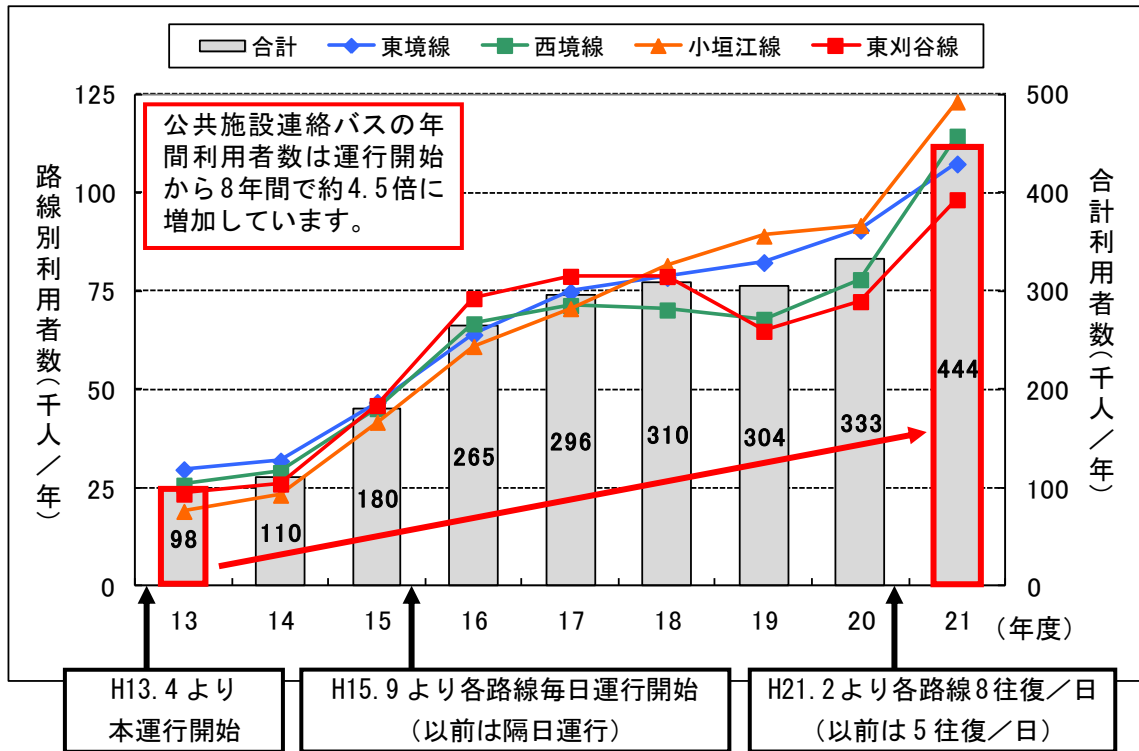
■ 平成 23 年中交通事故発生箇所図

広範囲に交通事故発生箇所が分布しており、特に刈谷駅、富士松駅及び東刈谷駅周辺の幹線道路沿いにおいて交通事故が多発しています。



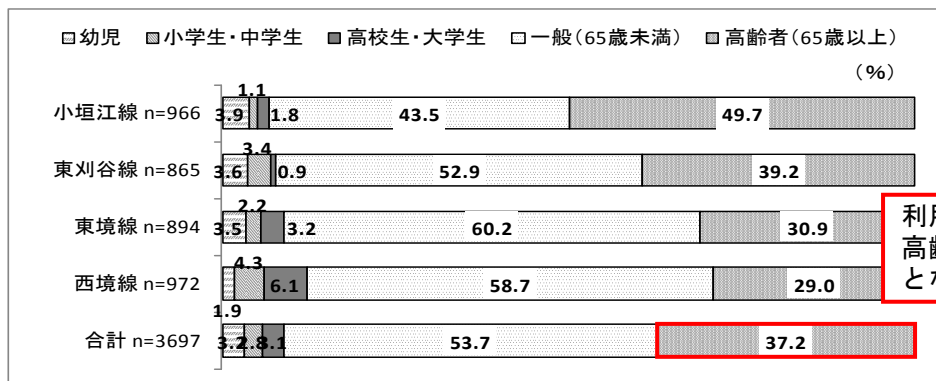
資料；刈谷警察署

### 公共施設連絡バス利用者数の推移



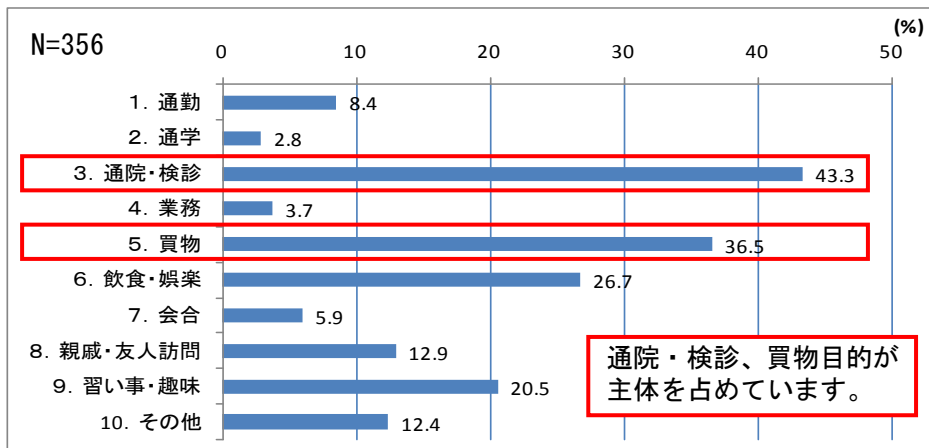
資料：刈谷市商工課

### 公共施設連絡バス利用者の属性



資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査 (H22.2)」市民アンケート

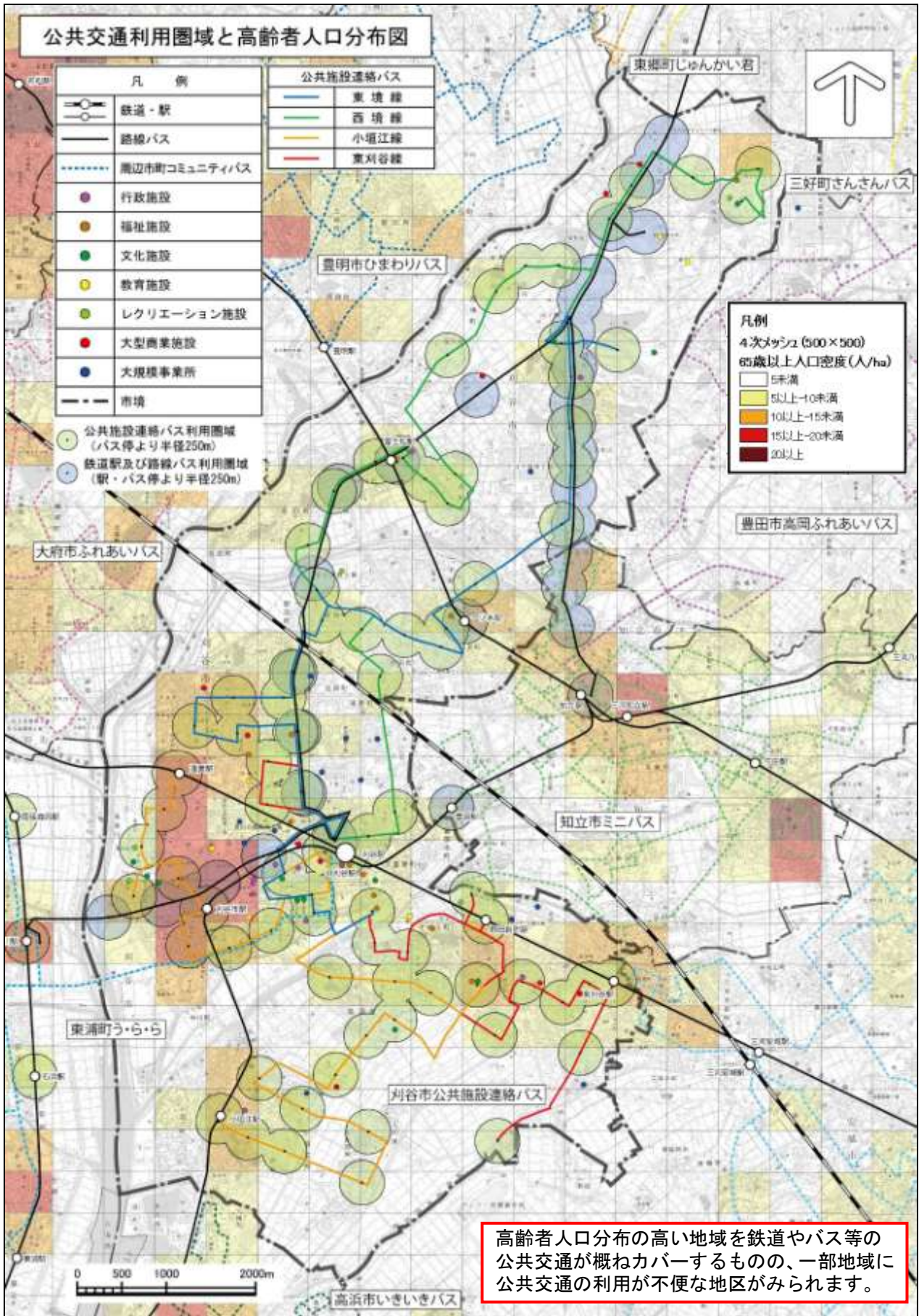
### 公共施設連絡バス利用者の利用目的



資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査 (H22.2)」市民アンケート



■ 公共交通利用圏域と高齢者人口分布の関係 (H24.2 現在)





■問題点の抽出と課題の整理 その1

<バス交通ネットワークに関する評価の視点>

	検証項目	小垣江線	東刈谷線	東境線	西境線	
成果を達成するためのサービス水準	<b>○公共施設連絡バスの運行目的に応じたサービス水準</b> ・刈谷市内の公共施設へのアクセス手段が確保されているか ・高齢者等交通弱者の社会参加の機会は確保されているか ・公共交通利用不便地区は解消されているか	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設とバス利用圏域（アンケート調査より 250m と設定）の関係を見ると、概ねの公共施設はバス利用圏域に内包されるものの、たんぼぼ、かきつばた、市民センター、総合運動公園、体育館等の施設では、施設利用時間が連絡バス運行時間を越えるため、施設利用者への対応の必要性を検討する必要があります。</li> <li>高齢者人口分布と公共施設連絡バスルート・バス停との関係を見ると、高齢者人口集積が高い地区に概ねバス停は設置されており、高齢者の社会参加の機会は確保されているといえます。</li> <li>夜間人口分布と公共施設連絡バスルート・バス停との関係を見ると、夜間人口の集積が高い地区に概ねバス停は設置されているものの、知立市境の一寸木町、東刈谷駅北側の板倉町や、市内では逢妻駅北側の高津波町、松坂町、天王町といった地区ではバス停が設置されておらず、市民アンケートにおいてもバスを利用していない理由として「家の近くにバス停がないから」とする意見も出ていることから、市民の意見を踏まえながらバス停設置の必要性を検討する必要があります。</li> </ul>				
	<b>○バス利用者の視点からみたサービス水準</b> ・市民アンケートの満足度調査において、「不満」「やや不満」の合計が半数を超えていないか	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケートの満足度調査において、満足度の最も低い項目は「運行本数」で「不満」「やや不満」の合計は 47.8%、次に満足度の低い項目は「運行時間帯」で「不満」「やや不満」の合計は 42.5%となっています。総合評価の「不満」「やや不満」の合計は 22.7%となっており、すべての項目において不満割合は半数を下回っているものの、「運行本数」「運行時間帯」に対する不満の声は多く、公共施設連絡バスの運行目的との整合を図りながら、不満解消に向けた検討を行う必要があります。</li> </ul>				
有機的・効率的ネットワークを形成するための仕様（路線、ダイヤ）に関する指標	<b>&lt;路線設定に関する検証&gt;</b>					
	<b>○機能分担の明確化と路線バスの活用</b> ・機能分担が明確にされ、路線バスを軸としたネットワークが形成されているか（路線バスと自治体運営バスの競合が生じていないか）	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスとの競合はありません。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>一部名鉄バスと競合している区間があり、それぞれの利用実態を踏まえ、機能分担を明確にする必要があります。</li> </ul>		
	<b>○長大路線の見直し</b> ・利用者ニーズにそぐわない長大なバス路線となっていないか	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケートの満足度調査において、「行き先までの所要時間」について不満、やや不満とする人の合計は約 24%とさほど多くはないものの、各路線とも片道（始発から終着まで）の所要時間が 1 時間を超えており、利用者ニーズや運行効率の面から最適な所要時間となるよう、検討する必要があります。</li> </ul>				
	<b>○迂回経路の見直し</b> ・より多くの人へのサービス提供を図るあまり、迂回経路が多くなり、目的地まで時間がかかり過ぎるルートとなっていないか ※主要OD間の迂回率（実走行距離／直線距離）が√2（1.41）以下	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要 OD 間（刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口、刈谷駅南口～たんぼぼ）の迂回率は 1.81 と√2 を上回っており、迂回の小さいルート設定の可能性について検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要 OD 間（刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口、刈谷駅南口～生きがいセンター）の迂回率は 1.88 と√2 を上回っており、迂回の小さいルート設定の可能性について検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要 OD 間（刈谷豊田総合病院～刈谷駅北口、刈谷駅北口～高倉町 2 丁目）の迂回率は 2.14 と√2 を上回っており、迂回の小さいルート設定の可能性について検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要 OD 間（刈谷駅北口～総合運動公園、刈谷駅北口～築地市民館）の迂回率は 1.46 と√2 を上回っており、迂回の小さいルート設定の可能性について検討する必要があります。</li> </ul>	
	<b>○交通渋滞の回避</b> ・自動車交通が集中し、交通渋滞が顕在化している道路に路線が設定されており、遅延が発生していないか	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート上に 2 箇所渋滞箇所があり、当該区間において運行ルート見直しの可能性を検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート上に 3 箇所渋滞箇所があり、当該区間において運行ルート見直しの可能性を検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート上に 1 箇所渋滞箇所があり、当該区間において運行ルート見直しの可能性を検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート上に 4 箇所渋滞箇所があり、当該区間において運行ルート見直しの可能性を検討する必要があります。</li> </ul>	
	<b>&lt;ダイヤ（運行計画）に関する検証&gt;</b>					
	<b>○需要に応じたダイヤ設定</b> ・朝夕のピーク時間帯に集中する交通需要に応じたダイヤ設定がされておらず、積み残しなどの問題が発生していないか	<ul style="list-style-type: none"> <li>逢妻駅南口行 9:50 発がピークとなり、利用者は 40 人／便を超えるが、積み残しは発生していません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生きがいセンター行 9:50 発がピークとなり、利用者は 30 人／便を超えますが、積み残しは発生していません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ひまわり行 9:50 発がピークとなり、利用者は 30 人／便を超えますが、積み残しは発生していません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ひまわり行 9:40 発がピークとなり、利用者は 30 人／便を超えますが、積み残しは発生していません。</li> </ul>	
<b>○定時性や安全性に配慮したダイヤ設定</b> ・効率性を重視するあまり、実際の運行に無理なダイヤが設定されており、遅延の慢性化や安全面での問題が発生していないか	<ul style="list-style-type: none"> <li>刈谷駅南口から逢妻駅南口までのダイヤが短く、ピーク時に 10 分ほどの遅れが出ていることから、当該区間においてダイヤの見直しを検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に問題点はありません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ひまわりから刈谷駅北口までのダイヤが短く、ピーク時に 10 分以上の遅れが出ていることから、当該区間においてダイヤの見直しを検討する必要があります。</li> </ul>			

資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査（H22.2）」

■問題点の抽出と課題の整理 その2

	検証項目	小垣江線	東刈谷線	東境線	西境線
ネットワークとしての機能が発揮できる円滑な移動環境に関する指標	<p>○バス相互及び他の交通手段との乗り継ぎ利便性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道、公共施設連絡バス相互、他市町自主運行バスとの乗り継ぎ利便性が確保されているか</li> <li>乗り継ぎを可能とするための物理的・心理的抵抗が軽減されているか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小垣江駅、刈谷駅南口、刈谷市駅、逢妻駅南口にて鉄道へ、たんぼぼ、ひまわり、刈谷豊田総合病院、美術館、刈谷駅南口、市役所にて公共施設連絡バスの他路線へ乗り継ぎが可能ですが、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定はされていないため、乗り継ぎ可能なダイヤ設定の検討を行う必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東刈谷駅、野田新町駅、刈谷駅南口にて鉄道へ、たんぼぼ、ひまわり、刈谷豊田総合病院、美術館、刈谷駅南口、市役所、生きがいセンターにて公共施設連絡バスの他路線へ、東刈谷駅にて安城市あんくるバス、知立ミニバスへ乗り継ぎが可能ですが、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定はされていないため、乗り継ぎ可能なダイヤ設定の検討を行う必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>刈谷駅北口にて鉄道へ、刈谷ハイウェイオアシス、総合運動公園、ひまわり、刈谷豊田総合病院、美術館、刈谷駅北口、市役所、生きがいセンターにて公共施設連絡バスの他路線へ、富士松東小学校にて名鉄バスへ乗り継ぎが可能ですが、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定はされていないため、乗り継ぎ可能なダイヤ設定の検討を行う必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>刈谷駅北口、富士松駅にて鉄道へ、刈谷ハイウェイオアシス、総合運動公園、ひまわり、刈谷豊田総合病院、美術館、刈谷駅北口、市役所にて公共施設連絡バスの他路線へ、生きがいセンターにて名鉄バスへ乗り継ぎが可能ですが、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定はされていないため、乗り継ぎ可能なダイヤ設定の検討を行う必要があります。</li> </ul>
ネットワーク形成によるモビリティ・アクセシビリティの確保に関する指標	<p>○生活パターンに応じた移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域市民の生活パターン（通勤、通学、通院、買い物等の利用目的）に応じた運行ルート、ダイヤが設定されており、地域市民の移動性が保証されているか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケートより、利用しているまたは利用したい施設として駅前大型商業施設が上位に入っていますが、公共施設連絡バスでは買い物を目的とした特定の商業施設へのアクセスは確保されていません。今後、公共施設連絡バスの運行目的の見直しの必要性について検討する必要があります。</li> </ul>			

<乗降施設・車両に関する評価の視点>

	検証項目	小垣江線	東刈谷線	東境線	西境線
乗降施設に関する指標	<乗降施設に関する検証>				
	<p>○施設へのアクセス利便性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎバス停や最寄り施設へのアクセス利便性が確保されているか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケートの満足度調査において、「行き先の最寄りバス停の位置」について満足、まあ満足とする人の合計は約 71%となっており、最寄り施設へのアクセス利便性は概ね確保されているといえます。</li> </ul>			
	<p>○利用者の安全性や通行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者が安全に乗降できるか、あるいは車両の停止により道路交通を妨げることがないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者ヒアリング結果より、刈谷駅北口・南口ともに路上駐車がが多く、バス利用者が既定場所で乗降できない場合があることから、バス利用者の安全な乗降のため、駐車車両についての対策を検討する必要があります。</li> <li>事業者ヒアリング結果より、東境線の一部区間においてバス車両の時間調整のための停止によりトラックの追い越しができない区間があることから、運行ダイヤの見直し、または時間調整箇所の検討を行う必要があります。</li> </ul>			
	<p>○利用者に配慮したバス停間隔</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者（特に高齢者や障害者）に不便なバス停の位置となっていないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケートの満足度調査において、「家の最寄りバス停の位置」について満足、まあ満足とする人の合計は約 70%となっており、利用者にとってのバス停位置は、概ね満足を得ているといえます。</li> </ul>			
車両に関する指標	<車両に関する検証>				
	<p>○需要に応じた車両選択</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>朝夕のピーク時間帯に集中する交通需要に応じた車両が選択されているか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各路線とも、始発便および終発便の利用者数は 10 人／便程度である一方で、ピーク時の利用者数は 30～40 人／便であるが積み残しは発生しておらず、需要に応じた車両規模が選択されているといえます。</li> </ul>			
	<p>○利用者や環境にやさしい車両選択</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や障害者が乗降しやすいノンステップバスや低燃費、低公害型の車両が選択されているか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行の車両はノンステップバスとなっており、高齢者や障害者にも利用しやすいものとなっています。</li> <li>低燃費、低公害型の車両については、「刈谷市地球温暖化対策地域推進計画（H20.3）」第5章の中の「温室効果ガス排出抑制対策・施策の立案」において、今後低燃費、低公害型の車両の導入について検討する必要があることが示されています。</li> </ul>			
	<p>○道路状況に応じた車両選択</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>狭隘道路の通行や道路状況に応じた回転半径の確保された車両となっているか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に問題点はありません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東刈谷市民センター⇄野田町新上納の間のルートが狭く、通行が困難となっているため、運行事業者と調整しつつ、車両規模や運行ルートの見直しを検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生きがいセンターの出入口が非常に狭く危険であるため、運行事業者と調整しつつ、車両規模やバス停位置の見直しを検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>洲原温水プール～つくし作業所の間が鋭角で狭く、運行が困難となっているため、運行事業者と調整しつつ、車両規模や運行ルートの見直しを検討する必要があります。</li> </ul>

資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査（H22.2）」

# 第3章 都市交通ビジョン

## 1. 刈谷市の都市交通ビジョン

本市の交通に関する諸課題を踏まえ、目指す都市交通のビジョンとして、基本理念、目標年次、目標像を整理するとともに、目標像の実現に向けた4つの基本施策を示します。

### 交通に関する諸問題

- ①交通渋滞の解消に向けた自動車交通の円滑な処理
- ②増大する交通需要への対応と環境負荷の軽減
- ③まちづくりと連携した交通施策の展開
- ④高齢化の進展に対応した都市交通体系の構築

### 基本理念

第7次刈谷市総合計画の将来都市像「人が輝く安心快適な産業文化都市」の形成に向け、刈谷市の技術・情報・行動力を集結した、

「“ひと”と“環境”にやさしく、  
持続可能な都市交通体系」  
の構築を目指します。

### 目標年次

平成42年を目標年次とします。

### 目標像

#### 目標像 1

自動車交通が円滑に処理されることにより力強い産業活動が維持され、市民も快適に移動できるモビリティの高いまち

#### 目標像 2

だれもが、いつでも、どこからでもまちなかに行きやすく、安全かつ快適にまちなかを巡ることができる、にぎわいのあるまち

#### 目標像 3

産業活動の支援と環境負荷軽減の両立を可能とする先進的な都市交通体系が実現された、地球環境にやさしいまち

### 基本方針 ~目標像の実現に向けて~

- 市民・企業・行政等の適切な役割分担のもと、一体的な取り組みを実施し、都市交通体系の確立を目指します。
- 基本理念の共有化と浸透
- PDCAによる着実なステップアップとゆるぎない生活交通基盤の創出
- 企業の参画による先進技術の活用

### 4つの基本施策

#### 産業

#### 産業交通を円滑に処理することができる都市交通体系の構築



(都)衣浦豊田線

平成32年における本市の人口は15万9千人と推計されており、その後も増加傾向にあります。したがって、現在顕在化している道路混雑の解消及び交通安全の確保に向けた効率的な交通処理の実現を図るとともに、増大する自動車交通の適正化に向けた交通需要の計画的な管理・誘導を図ります。

- 施策① 通過交通と市内交通を分離する道路ネットワークの形成
- 施策② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施

#### 交流

#### まちの一体化とにぎわいづくりに資する都市交通体系の構築



(都)刈谷駅前線

本市の玄関口である刈谷駅周辺地区においては、道路形態の見直し等により、まちづくりと一体となった新たなにぎわい空間を創出し、刈谷駅と駅周辺地区の一体化を促進するとともに、住宅を主体とする刈谷市駅周辺の地区と刈谷駅を結ぶ安全で快適な移動環境の整備を図ります。また、まちなかに出かけてみたくなるような、周辺市街地からまちなかへの高いアクセス利便性が確保できる都市交通体系を構築します。特に、市域を縦断する様々な移動手段による南北軸（公共交通、自動車、自転車）を形成します。

- 施策① まちなか(刈谷駅周辺地区)における安全で快適な移動環境の創出支援
- 施策② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築

#### 生活

#### 交通手段が適切に組み合わせられた安心・安全な都市交通体系の構築



公共施設連絡バス

大規模事業所に集中する通勤需要の分散や自動車利用からの転換を誘導するとともに、市民の日常生活における過度な自動車利用を抑制する都市交通体系、安全に移動できる交通環境が確保され、高齢者の社会参加を可能とする都市交通体系、また、災害に強い安心かつ安全な都市交通体系を構築します。

- 施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成
- 施策② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成
- 施策③ 自動車交通需要(旅客)の適正化への誘導
- 施策④ 安心・安全な都市交通体系の構築

#### 環境

#### 企業と地域社会が一体となったエコモビリティライフの実現



プラグインハイブリッド(市公用車)

低炭素・循環型社会の実現に向け、技術・情報・行動力を集結し、企業と地域が一体となった環境にやさしい都市交通体系を構築します。

- 施策① 環境に配慮した交通行動の促進
- 施策② 低炭素型自動車の普及・促進

### 期待される効果

道路機能に応じた利用がされ、ピーク時における主要区間の平均所要時間(刈谷駅~市内主要地点)が10%短縮されます。

まちなかの移動環境に満足する市民の割合が約13%から50%になります。

刈谷駅周辺に活気や魅力があると感じる市民の割合が約49%から70%になります。

市内の自動車交通量が10%以上削減され、自動車以外の交通手段分担率が約24%から35%になります。

公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合が約16%から50%になります。

日常の移動手段として、自転車や公共交通機関の利用を心がける市民の割合が約39%から50%になります。

## 2. 都市交通の基本施策

本市における4つの基本施策は以下のとおりです。

### 産業

#### 産業交通を円滑に処理することができる都市交通体系の構築

##### 施策① 通過交通と市内交通を分離する道路ネットワークの形成

##### 施策② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施

平成32年における本市の人口は15万9千人と推計されており、その後も増加傾向にあります。したがって、現在顕在化している道路混雑の解消に向けた効率的な交通処理の実現を図るとともに増大する自動車交通の適正化に向けた交通需要の計画的な管理・誘導を図ります。

#### ■ 需要特性に応じた施策の展開

- 市内を移動する交通は、名古屋都市圏を中心とする放射方向の交通需要あるいは豊田市内の大規模工場に発生集中する交通需要等の“通過交通”や、市内の企業に集中する交通需要、本市から名古屋市等へ向かう通勤交通需要等の“内外交通”、市内を移動する“内々交通”等、多様な交通により構成されています。
- 本市は、自動車関連産業の集積地として世界をリードする創造的な産業拠点形成を目指す愛知の中核都市として機能しており、物流面からも円滑な交通流動の確保は重要な課題となっています。
- 定住自立圏の形成に向け、圏域の中心都市として機能する本市と隣接市町との連携強化を図る必要があります。
- 自動車交通需要への対処にあたっては、このような本市の位置づけを背景とする交通需要特性を踏まえた施策展開を図るとともに、全ての人が安心かつ安全に移動できる交通環境の創出や、適切な交通情報の提供による効率的な交通処理に留意します。

##### 施策① 通過交通と市内交通を分離する道路ネットワークの形成

通過交通への対処、高速交通体系へのアクセス、物流交通への対処

- 主要幹線道路の整備
- 道路容量の強化等
- 物流システムの合理化

市内企業・工場アクセスを主体とする業務交通への対処

- バイパス道路の整備
- 都心地区自動車交通処理計画の立案（交流施策①、生活施策③参照）

##### 施策② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施

円滑かつ安全・安心な移動環境創出への対処

- 問題交差点における交差点改良
- 交通制御の適正化

## 施策① 通過交通と市内交通を分離する道路ネットワークの形成

本市の産業活動を支え、都市圏や広域の地域間を連携する軸を主要幹線道路、周辺市町との連携や都市内の交通を支える軸を都市幹線道路として位置づけます。また、広域幹線及び都市幹線への連絡や地域の交通を支える幹線をその他幹線と位置づけます。

### 通過交通への対処、高速交通体系へのアクセス、物流交通への対処

- 主要幹線道路の整備
- 道路容量の強化等
- 物流システムの合理化

国土の大動脈である「伊勢湾岸道路」や、重要港湾である衣浦港と自動車関連産業をはじめとする高度な工業機能が集積している地域を結ぶ「衣浦豊田線」など、人・モノ・情報が行き交い、様々な交流と連携を生み出す道路を広域幹線と位置づけ、通過交通への対処、高速交通体系へのアクセス利便性向上、物流交通への対処に向けた施策を展開することで、さらなる活力の創出をめざした機能強化を図ります。

### 市内企業・工場アクセスを主体とする業務交通への対処

- バイパス道路の整備
- 都心地区自動車交通処理計画の立案

都市拠点と地域拠点を結ぶ道路や、都市の骨格を形成する道路を“主要幹線道路”または“都市幹線道路”と位置づけ、土地利用計画を踏まえた適正な道路配置と整備の推進により、産業をはじめ環境や防災性の向上や、効率的な都市の機能の連携強化を目指します。特に、本市は南北に細長く、鉄道や河川により南北が分断されているといった地理的条件を有しており、南北方向のネットワークの強化を図るとともに、地域の生活に必要な道路を“地区幹線道路”、“補助幹線道路”または“都市計画道路以外の幹線道路”と位置づけ、主要幹線道路や都市幹線道路への接続性を高めます。

また、都心地区に流入する交通の分散機能を有する道路網の形成を図るとともに、都心部においては、現況道路網等の既存ストックを活用した道路交通容量の拡大を図るなど自動車交通の円滑な処理に資する交通処理計画を立案します。

## 施策② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施

### 円滑かつ安全・安心な移動環境の創出への対処

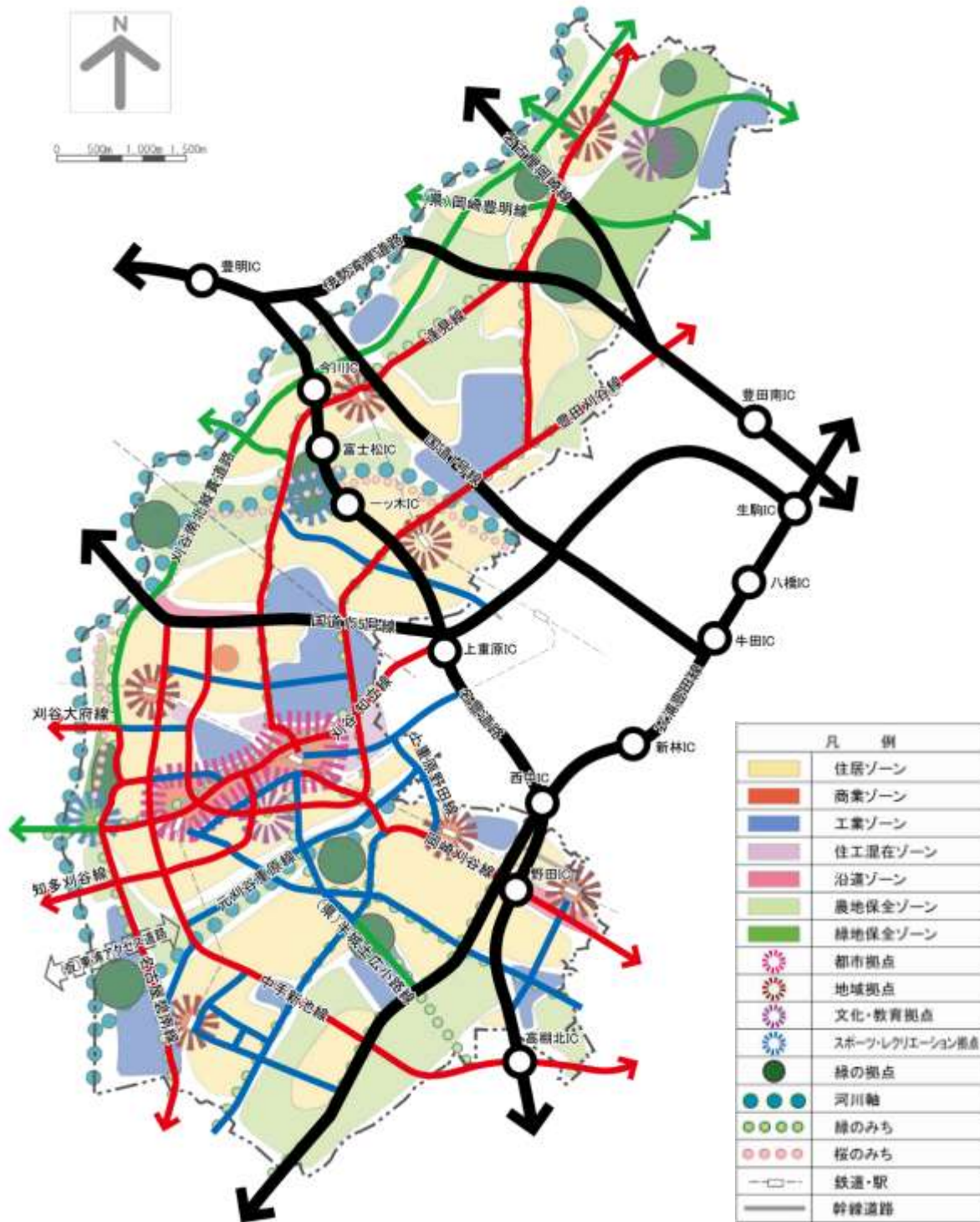
- 問題交差点における交差点形状の適正化（交差点改良）

慢性的な交通渋滞の原因となっている問題交差点において、交差点形状の適正化等の交差点改良を順次進め、安全で円滑な交通を確保します。

- 交通制御の適正化

市内主要道路における信号現示の適正化など、各交差点の交通実態を踏まえた交通制御の適正化を図ることにより、安全で円滑な交通を確保します。

■ 幹線道路ネットワーク図



種別		整備方針
都市計画道路	自動車専用道路 幹線道路 (主要幹線道路)	愛知県の道路体系の骨格を形成するものであり、通過交通や各都市間交通を担っています。広域交通体系の構築に向けて、名古屋岡崎線、衣浦豊田線の整備を関係市町との連携、協調を図り、国や県に事業の推進を要望します。
	幹線道路 (都市幹線道路)	隣接都市を繋ぐ道路や自動車専用道路へのアクセス道路等、都市計画区域の骨格を形成する道路を都市幹線道路と位置づけ、豊田刈谷線、中手新池線等の整備を県に要望します。
	その他幹線道路 (地区幹線道路) (補助幹線道路)	市内交通の円滑な処理機能の確保、幹線道路への接続性向上のために、元刈谷重原線、上重原野田線等の整備の促進を図ります。
	都市計画道路 以外の幹線道路	南北の円滑な交通を確保するため、刈谷南北縦貫道路(市道01-4号線、市道01-40号線)の計画、整備の計画の促進を図ります。
	構想路線	(仮)東浦アクセス道路は関係市町との連携を図ります。

### 施策① まちなか（刈谷駅周辺地区）における安全で快適な移動環境の創出支援

### 施策② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築

本市の玄関口である刈谷駅周辺地区においては、道路形態の見直し等により、まちづくりと一体となった新たなにぎわい空間を創出し、刈谷駅と駅周辺地区の一体化を促進するとともに、住宅を主体とする刈谷市駅周辺の地区と刈谷駅を結ぶ安全で快適な移動環境の整備を図ります。

また、まちなかに出かけてみたくなるような、周辺市街地からまちなかへの高いアクセス利便性が確保できる都市交通体系を構築します。特に、市域を縦断する様々な移動手段による南北軸（公共交通、自動車、自転車）を形成します。

### 施策① まちなか（刈谷駅周辺地区）における安全で快適な移動環境の創出支援

人が集い、交流できる  
新たなにぎわい空間の  
創出



- （都）刈谷駅前線（18m）の再整備
- 道路形態の見直しにより、自転車・歩行者空間を拡充
- 道路形態の見直しを可能とする道路機能の役割分担の明確化 等

### 施策② まちなかのにぎわいを支援する都市交通体系の構築

南北に細長く展開する  
刈谷市の一体化に  
資する都市交通体系  
の構築



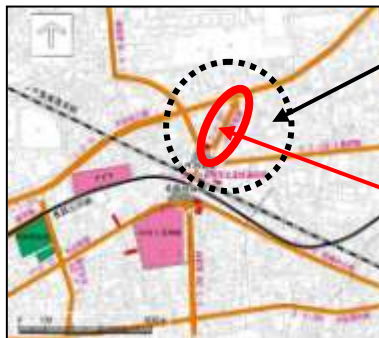
- 刈谷駅周辺から不要交通を排除するための刈谷南北縦貫道路の整備
- 道路ネットワークの整備と問題交差点の解消に向けた個別対策の実施
- 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成
- 安全で魅力ある道づくりの推進（通行空間の拡大、バリアフリー化） 等

### 施策① まちなか（刈谷駅周辺地区）における安全で快適な移動環境の創出支援

人が集い、交流できる新たなにぎわい空間の創出

- （都）刈谷駅前線（18m）の再整備
- 道路形態の見直しにより、自転車、歩行者空間を拡充し、商業施設と一体となった新たな“にぎわいの場”を創出支援
- 企業への歩行者のアクセス空間の確保
- 公共交通軸（路線バス、公共施設連絡バス）及び企業送迎バスの駅アクセス路として活用
- 道路形態の見直しを可能とする道路機能の役割分担の明確化（駅北地区）

#### ■人が主役となる「にぎわい空間」創出のイメージ

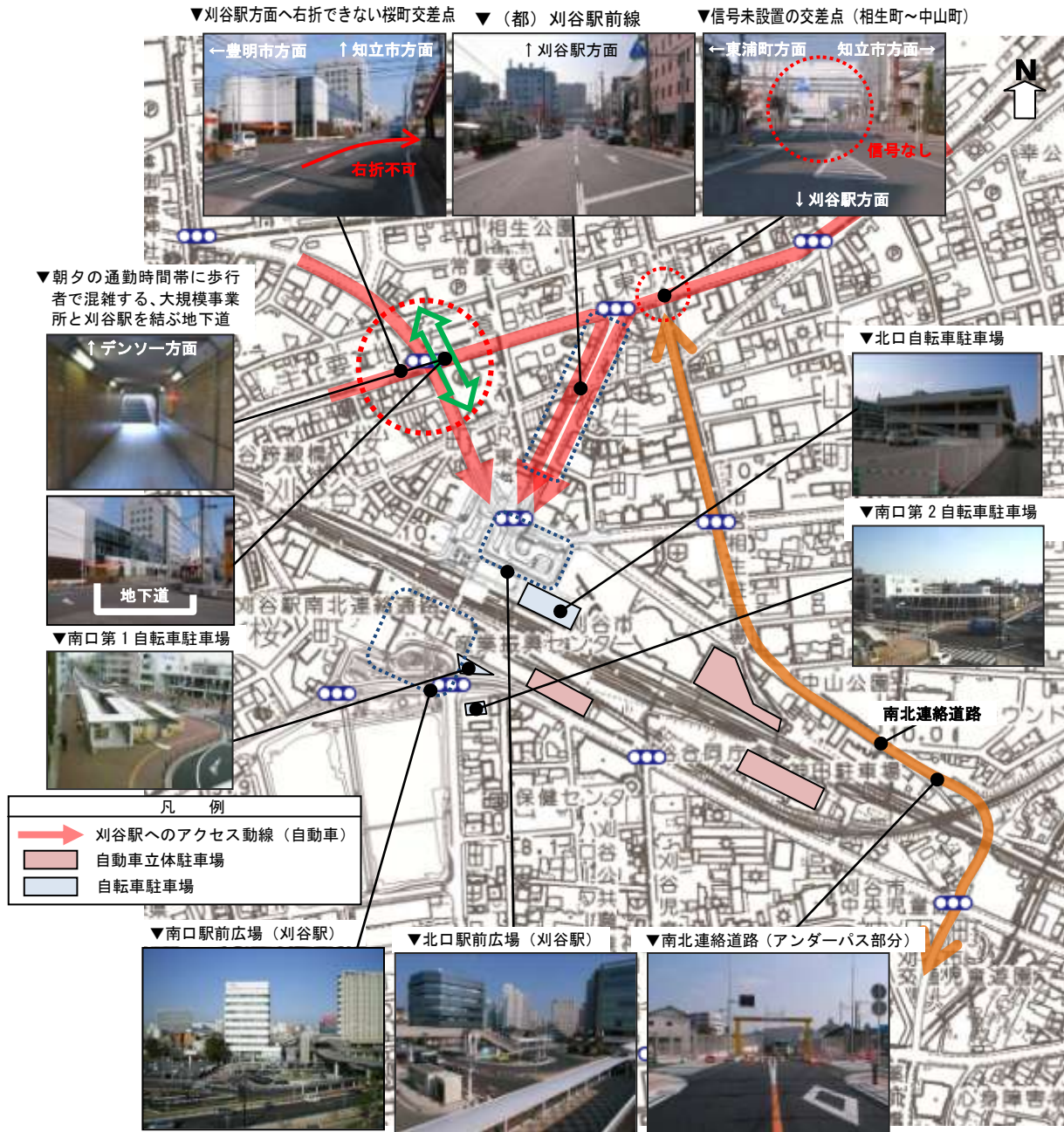


・道路機能の役割分担の明確化による自動車動線の整序化

・商業施設と一体となった新たな“にぎわい空間”を創出支援

## ■ 刈谷駅周辺の現況及び課題

### 検討課題 ① 刈谷駅周辺のアクセス動線の整理 ② 通勤歩行者のアクセス動線の整理



## 施策② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築

南北に細長く展開する刈谷市の一体化に資する都市交通体系の構築

- 刈谷駅周辺から不要交通を排除するための刈谷南北縦貫道路の整備など、道路ネットワークの整備と問題交差点の解消に向けた個別対策の実施（産業施策①、②参照）
- まちなか（刈谷駅周辺）へのアクセス利便性を高め、市内拠点相互の連携強化に資するバス交通による市内南北線の形成など体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成（生活施策①参照）
- まちなかの回遊性・利便性を高め、交通結節点へのアクセス利便性を向上
- 安全で魅力ある道づくりの推進（通行空間の拡大、バリアフリー化）（生活施策②参照）
- 自転車の利用促進につながる自転車交通サービスの提供（生活施策②参照）



**施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成**

**施策② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成**

**施策③ 自動車交通需要（旅客）の適正化への誘導**

**施策④ 安心・安全な都市交通体系の構築**

大規模事業所に集中する通勤需要の分散や自動車利用からの転換を誘導するとともに、市民の日常生活における過度な自動車利用を抑制する都市交通体系、安全に移動できる交通環境が確保され、高齢者の社会参加を可能とする都市交通体系、また、災害に強い安心かつ安全な都市交通体系を構築します。

### 施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

公共交通の機能分類の明確化と「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町との連携強化



- 鉄道・高速バス等による広域路線の形成
- 「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた都市間連絡線の形成
- 鉄道駅・拠点施設を連絡するバス交通による市内南北線の形成 等

主要駅やバス停における交通結節機能の強化



- 企業送迎バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保
- 刈谷駅等における交通結節機能の強化 等

公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担



- 行政は公共交通体系を総合的にコーディネート
- 市民参加による地域路線の検討
- 交通事業者のノウハウを活用した提案を実施 等

### 施策② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成

自転車・歩行者による快適な移動環境の確保



- 安全で快適な自転車・歩行者空間の確保
- 利便性の向上に資するネットワークの形成
- 既存道路形態を見直し、柔軟な自転車走行空間の確保 等

### 施策③ 自動車交通需要（旅客）の適正化への誘導

市内企業への自動車による通勤交通等への対処



- 交通需要マネジメント（TDM）の展開
- モビリティ・マネジメント（MM）の導入

### 施策④ 安心・安全な都市交通体系の構築

人にやさしく、安全な道路空間の確保



- 歩行者、自転車、自動車動線の分離
- 交差点における安全確保
- 交通安全啓発活動の実施 等

防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成



- 複数の経路選択が可能な交通ネットワークの整備
- 災害に強いまちづくりを支える広域的交通ネットワークの形成 等

## 施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

### 公共交通の機能分類の明確化と「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町との連携強化

公共交通を以下に示す機能に分類し、各機能に応じたサービス水準を設定・確保するとともに、ネットワーク全体としての品質を保証します。

- 鉄道・高速バス等による広域的な連絡線（広域路線）の形成
- 路線バス等による「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた都市間連絡線の形成
- 鉄道駅・拠点施設を連絡するバス交通による市内南北線の形成
- 公共施設連絡バス等による地域特性に応じたきめ細かいサービスを有する地域路線の展開

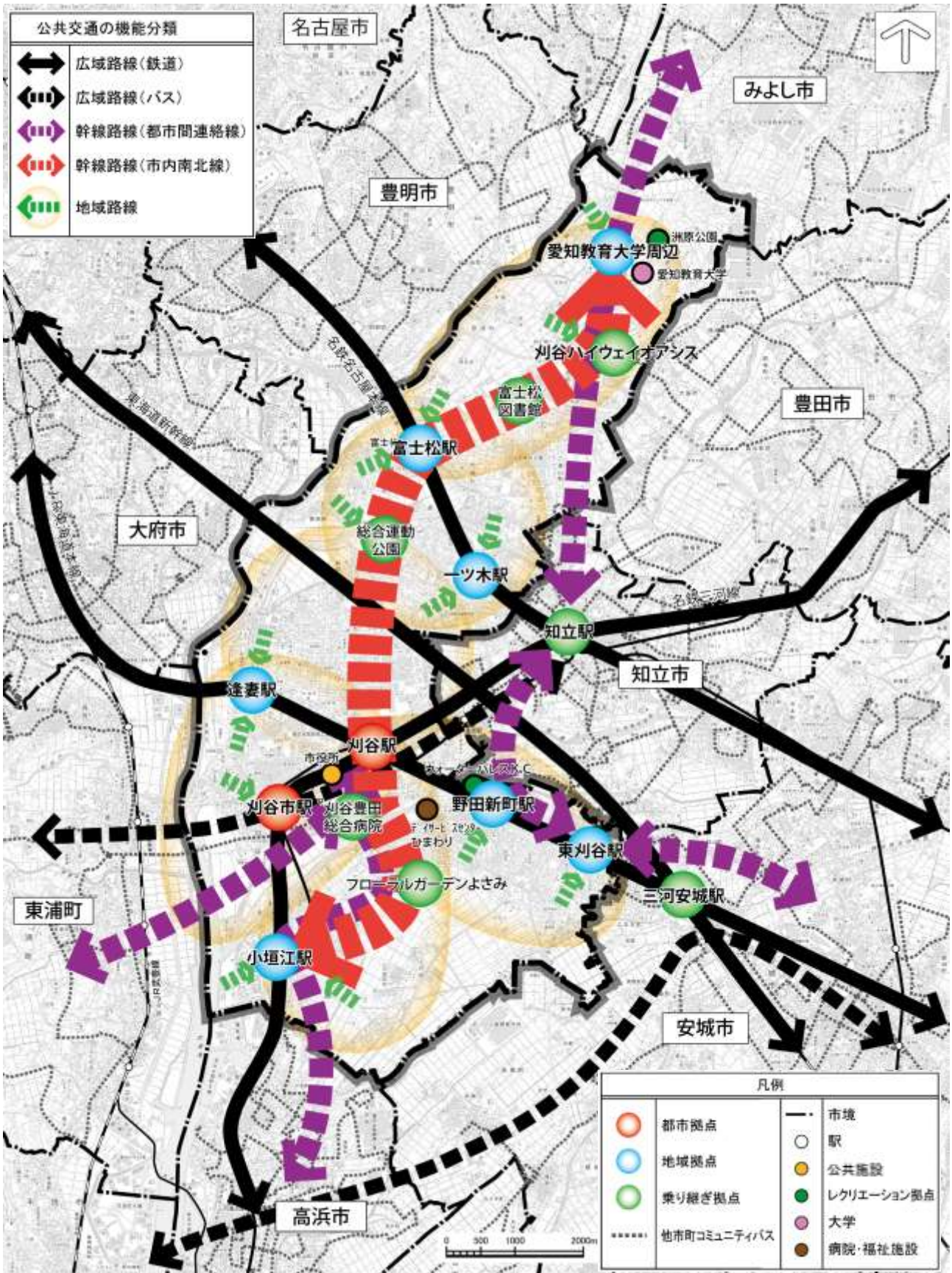
#### ■公共交通の機能分類

		路線機能
広域 路線		市内外交通需要に対処するとともに、広域的な交通基幹路線としての機能を担う。需要に応じたサービス水準を確保すべき路線。
幹線 路線	都市間 連絡線	「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接都市間を主体とする市内外交通需要に対応する路線。
	市内 南北線	都市間連絡線及び市内拠点施設を相互に連絡することにより、本市の一体化を促進。将来目標像の具現化に向け、戦略的に速達性、快適性を確保すべき路線。
地域路線		都市間連絡線、市内南北線に接続する地域の生活交通路線として、地域の生活ニーズに応じた一定のサービス水準を確保すべき路線。

### 主要駅やバス停における交通結節機能の強化

- 企業送迎バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保
- 刈谷駅等における交通結節機能強化
  - ・乗り継ぎ情報提供
  - ・駐車場・駐輪場整備
  - ・レンタサイクルの拡充
  - ・サイクル&バス・レールライドの推進
  - ・サイクルオアシスの設置
- バス待ち環境の向上
- 利用者にわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

■公共交通ネットワークの形成イメージ

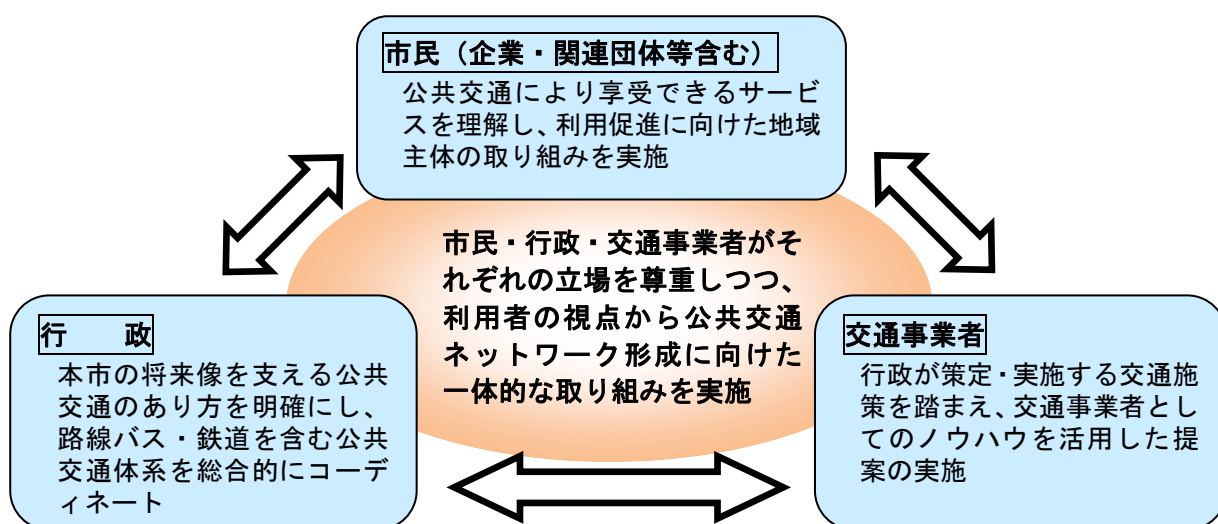


※地域路線については、地域が主体となり、市民参加による検討を進める。

## 公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担

- 公共交通（鉄道・バス）のサービス水準は、各路線の機能（事業理念）を踏まえたうえで、市民参加による検討を通じ、市民の生活パターンに応じた設定とします。
- 行政は、本市の目標像を支える公共交通のあり方を明確にし、路線バス・鉄道を含む公共交通体系を総合的にコーディネートします。
- 行政は、地域路線の検討にあたっては、乗合交通手段によるサービスの妥当性や、地域の主体性を醸成するため、PDCA サイクルを踏まえた検討を実施するとともに、持続可能な生活交通として維持するため、利用者増進と適切な運賃設定のあり方を検討することで公的負担金の軽減を図るものとします。
- 市民（企業・関連団体等含む）は、公共交通により享受できるサービスを理解し、利用促進に向けた地域主体の取り組みを実施します。
- 交通事業者は、行政が策定・実施する交通施策を踏まえ、交通事業者としてのノウハウを活用した提案を実施します。

### ■公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担

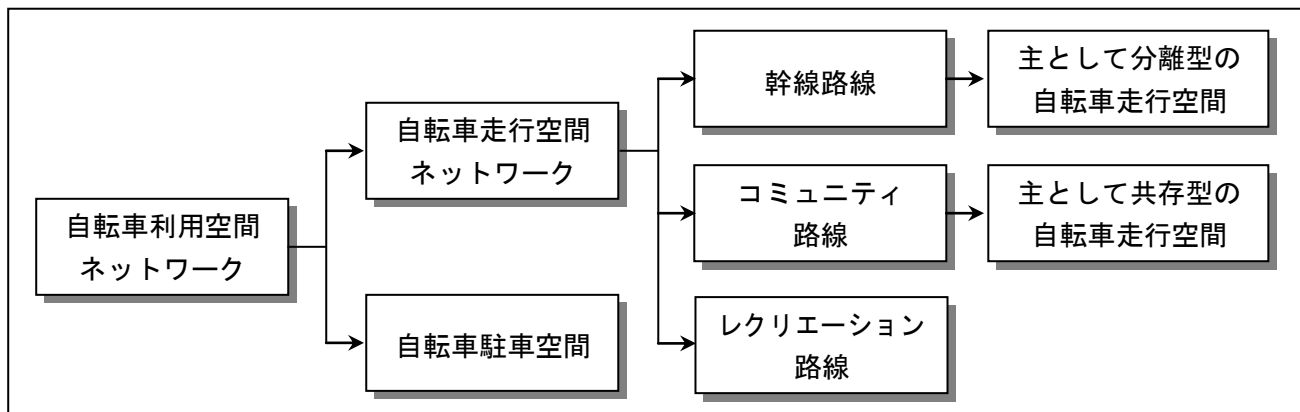


## 施策② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成

### 自転車・歩行者による快適な移動環境の確保

- 安全で快適な自転車・歩行者通行空間の確保と利便性向上に資するネットワークの形成
- 道路拡幅、既存道路形態の見直し、既存緑道・河川堤防の活用等、柔軟な自転車走行空間の確保
- 段差の解消、無電柱化、自転車又は歩行者の優先的な通行を明確にする標識・表示等の整備

#### ■自転車利用空間の概念と走行空間の形態



#### ■自転車走行空間の種類とイメージ

自転車走行空間の種類	自転車走行空間のイメージ	備考
自転車歩行者専用道路等 (一般の自動車は走行が禁止された道路)		・走行性、安全性、快適性は非常に高い。
分離型の自転車走行空間 (自転車、歩行者、自動車を分離)	歩道、車道と工作物で分離 	・自動車と物理的に分離されているため、走行性、安全性、快適性が高い。
	車道に路面表示で分離 	・自動車との錯綜も考えられ、やや自転車の安全性が低下するものの、走行性、快適性は高い。
	歩道に路面表示で分離 	・歩行者の安全性、自転車の走行性がやや低下するものの、自動車からの安全性は高い。
自転車と歩行者が混合して利用している自転車走行空間 (幅の広い歩道で自転車の走行が許可された区間)		・自転車の安全性は確保。 ・歩行者、自転車の交通量が多い区間では、歩行者の安全性と自転車の走行性が悪い。
自転車と自動車が混合して利用している自転車走行空間		・走行性、安全性、快適性が低い。

資料：自転車利用環境整備基本計画に基づく自転車利用の促進について (H11.4)



### 施策③ 自動車交通需要（旅客）の適正化への誘導

#### 市内企業・工場への自動車による通勤交通等への対処

##### ●交通需要マネジメント（TDM）の展開

本市における通勤目的交通の約70%は、自動車利用となっていることに加え、目的地である大規模工場が市域の中心部に立地していることから、朝のピーク時には市街地に集中する通勤交通により交通渋滞が発生しています。

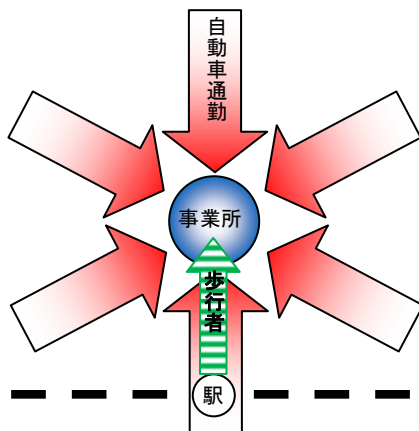
これらの交通需要特性を踏まえ、本市における通勤交通等を対象にした交通需要の効率化及び適切な自動車利用の誘導に関するTDM施策を展開します。

#### ■TDM 施策メニュー

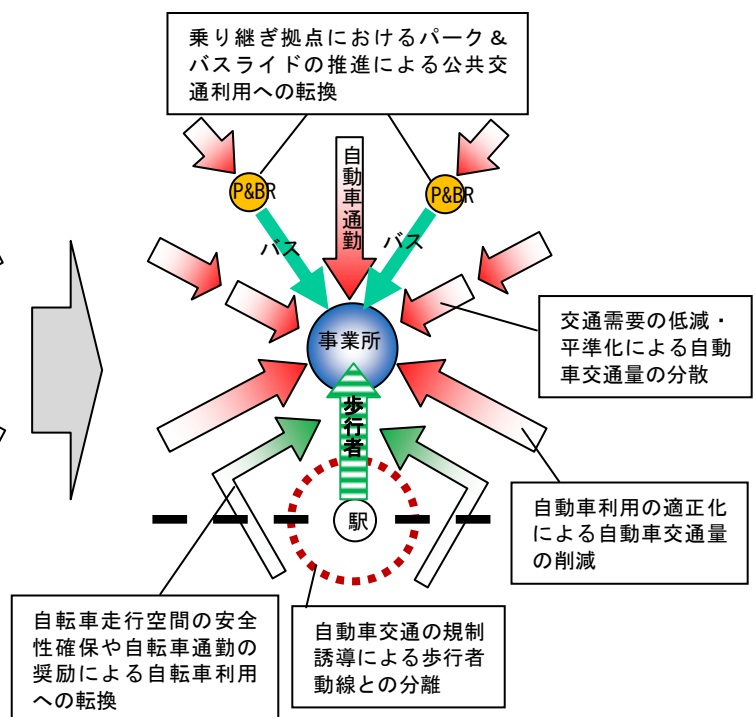
施策のねらい	施策の方向性	施策メニュー
交通需要の効率化	交通需要の低減・平準化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 時差出勤</li> <li>● フレックスタイムによる出勤時間の変更</li> <li>● 勤務時間の変更</li> </ul>
	自動車利用の適正化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 相乗り推奨</li> <li>● ノーマイカーデーの実施</li> <li>● 企業と連携したモビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>
適切な自動車利用の誘導	自動車交通の規制・誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車交通流入抑制</li> <li>一刈谷駅北口における交通処理システムの見直し                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行化による規制（時間規制 等）</li> <li>・バス交通優先施策の実施</li> <li>・コミュニティ道路化</li> </ul> </li> </ul>
	駐車政策による誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗り継ぎ拠点におけるパーク&amp;バスライド駐車場整備</li> <li>● 違法駐車に対する規制</li> </ul>

#### ■TDM 施策メニューの実施による自動車交通需要適正化のイメージ

○これまでは…



○これからは…



## 施策④ 安心・安全な都市交通体系の構築

日常の交通安全を確保するとともに、交通事故や災害などの緊急時に備え、信頼性の高い都市交通体系を構築し、安心かつ安全な日常生活の実現を目指します。

### 人にやさしく、安全な道路空間の確保

市民の交通安全意識の高揚を図り、交通の安全を確保するため、啓発活動、道路交通環境の整備等の総合的な交通安全対策を実施するものとします。

#### 道路交通環境の整備

- 歩行者、自転車、自動車動線の分離（自転車・歩行者道等の整備、道路案内標識の設置 等）
- 交差点における安全確保（交差点改良、ITS 技術の活用による危険な交差点等における見通しの確保 等）
- 交通安全施設の設置（信号機、横断歩道、横断歩道橋、ガードレール、カーブミラー等）

#### ソフト施策の実施

- 取り締まり強化
- 交通安全啓発活動の実施（交通安全市民運動、交通安全教室等） 等

### 防災・減災計画を踏まえた交通ネットワークの形成

災害による被害を未然に防ぐことを全体とした「防災」対策では、東日本大震災のような大災害に対する備えとして十分といえないことから、災害が発生した場合に、その被害を最小限に止めるための「減災」の概念が重要となります。したがって、本市においても、「防災」と「減災」という二段階の概念による危機管理を推進する必要があります。

「減災」の概念において、様々な災害から人命を守るために、市民を安全に避難させることが重要であり、そのような意味から交通計画の果たす役割は重要なものがあります。特に、避難路などのハード対策に加え、避難を誘導するソフト対策が有効であると考えられることから、最先端の情報通信技術を活用した「減災」対策を実施していくものとします。

#### 防災対策の推進

- 緊急輸送道路や避難路となる橋梁の耐震化・長寿命化の推進
- 火災の延焼を防止あるいは遅延させる効果の高い道路整備（幅員 15m 以上）
- 建築物における耐震・防火対策の促進 等

#### 減災対策の推進

- 救援拠点、緊急輸送交通路となる幹線道路ネットワーク、情報通信ネットワーク、電力システム、まちづくりなどを含むリスクマネジメント手法の導入による災害時のリダンダンシー確保
- 最先端の情報技術を活用した避難誘導の迅速化
- 自動車のプローブ情報を活用した避難誘導の情報提供（「通れるマップ」作成システムの構築等）
- 避難・物流輸送の拠点としての刈谷ハイウェイオアシスの活用 等



### 施策① 環境に配慮した交通行動の促進

### 施策② 低炭素型自動車の普及・促進

低炭素・循環型社会の実現に向け、技術・情報・行動力を集結し、企業と地域が一体となった環境にやさしい都市交通体系を構築します。

低炭素型交通体系の実現に向けては、「刈谷市環境都市アクションプラン」における施策と連携しつつ、適宜“交流”、“生活”関連施策との連動を図ります。

#### 施策① 環境に配慮した交通行動の促進

環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開

- カーシェアリング、エコドライブ等の導入
- 交通エコポイントの導入、自転車マップの活用等

#### 施策② 低炭素型自動車の普及・促進

低炭素型自動車の普及・促進への対処

- エコカーの利用の促進
- 低炭素型バスの導入 等

### 施策① 環境に配慮した交通行動の促進

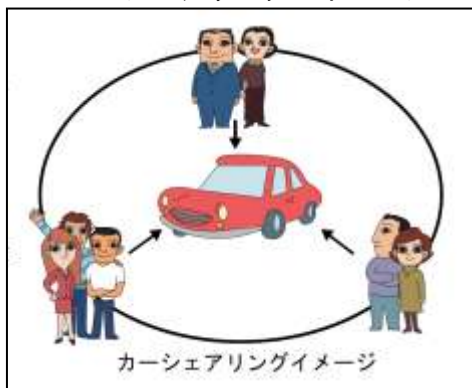
#### 環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開

- カーシェアリング、エコドライブ等の導入
- 交通エコポイントの導入
- 自転車による移動を奨励する自転車マップの活用

#### ＜カーシェアリング、エコドライブ等の導入＞

環境に配慮した交通行動の促進については、自動車利用の適正化施策としての相乗り、カーシェアリング、自動車利用自粛運動、ノーマイカーデー、社会習慣の見直しを推進します。また、燃料の消費を抑える環境にやさしい自動車の運転方法としてのエコドライブを推進します。

#### ■カーシェアリングのイメージ



#### ■広島市におけるノーマイカーデーの取り組み事例



資料：「刈谷市環境都市アクションプラン (H23.3)」

資料：広島市

## 施策② 低炭素型自動車の普及・促進

エコカーの利用の推進、低炭素型バスの普及・促進を図るとともに、これら低炭素型の自動車の充電インフラとなるエコステーションを設置します。

### 低炭素型自動車の普及・促進への対処

#### ●エコカーの利用の促進

- ・エコカー利用時に駐車場料金の割引制度を導入する等、普及促進方策の展開
- ・充電スタンド等のエコステーションの設置の推進

#### ●低炭素型バスの普及・促進

##### ■プラグインハイブリッド自動車（市の公用車）



資料：「刈谷市環境都市アクションプラン（H23.3）」

##### ■エコカーの駐車割引

**車種割引** 秋葉原UDX駐車場  
駐車場割引サービス  
駐車場割引対象車種：三菱自動車 i-MiEV



2018年12月31日まで **20% OFF**

平日24H最大料金 2,000円 ▶ 1,600円  
土日祝24H最大料金 3,000円 ▶ 2,400円

資料：駐車場総合研究所HP

##### ■低炭素型バス（ハイブリッド）



資料：名鉄バスHP

## 第4章 都市交通戦略の策定

### 1. 都市交通戦略の具体的展開

施策・事業の実施は、平成42年を目標年次としつつ、10年後となる平成34年を中間年次として段階的に展開

目標像の実現に向けては、効果的な施策を組み合わせ、施策パッケージとして実施するとともに、目標年次である平成42年に向け、10年後となる平成34年を中間年次として段階的に実施するものとします。

#### 中間年次 平成34年における都市交通の目標（イメージ）

- 問題交差点における渋滞が緩和されるとともに、市内南北線の整備により、自動車や公共交通でのまちなか（刈谷駅周辺）へのアクセス利便性が向上します。
- まちなかでは、安心・安全な歩行空間が確保されるとともに、自転車による快適な移動が可能となります。
- 刈谷駅など主要な乗り継ぎ拠点においては、乗り継ぎ環境が整備されるとともに、利用者にわかりやすい情報が提供され、公共交通を利用する人が増加します。

#### ▼主要施策

##### 産業 “主要幹線道路の整備”と“問題交差点の改良”

- (都)衣浦豊田線や(都)豊田刈谷線など都市間交通需要に対処する主要な幹線道路の整備を進めるとともに、幹線道路相互を連絡する刈谷南北縦貫道路（一部区間）の整備を進め、**幹線道路のネットワークを強化**します。
- 問題交差点の改良を順次進めます。

##### 交流 “刈谷駅北口整備”と“市内南北線（バス）の形成”

- まちのにぎわいづくりを支援するため、刈谷駅北口における交通処理システムを見直し、(都)刈谷駅前線の道路形態の見直しやアクアモール・グリーンモールの再整備を行い、**まちなか（主に刈谷駅北口地区）において、安全で快適な歩行者・自転車空間やにぎわい空間を創出**します。
- 南北に細長く展開する本市の一体化を促進するため、**バス交通による市内南北線を整備**します。

##### 生活 “都市間連絡線（バス）の導入”と“主要な乗り継ぎ拠点の整備”等

- 衣浦定住自立圏共生ビジョンを実現するため、圏域内幹線道路を整備するとともに、**バス交通による隣接都市間を結ぶ都市間連絡線導入の検討**を行います。
- バスネットワークの再編により、**体系的で利便性の高い公共交通ネットワークを形成**するとともに、バスロケーションシステムの導入など利便性向上に資する施策を実施し、**市内南北線に係る主要駅や主要バス停において交通結節機能を順次強化**していきます。
- 市内各地域をサービスする地域路線については、**市民参加による検討を順次推進**します。
- 歩行者・自転車による快適な移動が可能となるよう、**まちなかを中心にバリアフリー化や電線類地中化を推進**します。
- 市民レベルのモビリティ・マネジメントを推進するとともに、特に**通勤交通について企業と行政が一体となって、エコ通勤等の交通行動の適正化に向けた取り組みを実施**します。
- **道路交通安全対策及び緊急輸送道路や避難路の整備等を順次推進**します。

##### 環境 “環境に配慮した交通行動意識の促進”

- 行政が牽引的な役割を果たす中で、**エコカーの利用促進や低炭素型バスの導入を検討**します。
- エコカーの利用を促進するため、充電スタンド等の**エコステーションの設置を推進**します。
- 自転車による移動を奨励するため、**自転車マップの活用やレンタサイクルの実施**を行います。

#### 目標年次 平成42年における都市交通の目標（イメージ）

- 幹線道路ネットワークが形成され、自動車交通が円滑に処理されることにより、力強い産業活動が維持され、市民も快適に移動できるモビリティの高い交通環境が創出されます。
- 質の高い公共交通サービスが提供され、だれもが、いつでも、どこからでもまちなかに行きやすく、安全かつ快適にまちなかを巡ることができるようになります。
- エコモビリティネットワークが形成され、産業活動の支援と環境負荷の軽減の両立を可能とする先進的な交通体系が構築されます。

#### ▼主要施策

##### 産業 “幹線道路のネットワーク化”

- (都)元刈谷重原線や(都)中手新池線など新たな幹線道路の整備を進めるとともに、本市の新たな南北軸である刈谷南北縦貫道路の全線整備を推進し、**広域交通体系と一体となった幹線道路ネットワークを形成**します。

##### 交流 “まちなか（刈谷駅周辺地区）の一体化”と“市内南北線（バス）の機能強化”

- **更なる道路形態の見直し等を推進**し、刈谷駅周辺のにぎわい空間の創出を支援します。
- バス交通による市内南北線については、必要に応じ**ピーク時に集中する需要に対応した車両の導入を検討**します。

##### 生活 “バス軸の機能強化+地域路線の維持”と“自転車ネットワークの拡大”

- 都市間連絡線や市内南北線の走行環境を改善するため、**バスの速達性や定時性の確保に資する施策を実施**します。
- バス交通の有料化に伴う場合は、ICカードの導入など更なる利便性向上に資する施策を実施するとともに、**市内南北線以外の駅やバス停においても交通結節機能を強化**します。
- 市内各地域をサービスする地域路線については、**市民参加による評価を実施し、行政の支援の下、地域ニーズに応じた地域生活交通システムを維持・確保**していきます。
- **市全域において自転車ネットワークの整備を推進**します。
- エコ通勤等の自動車に過度に依存しない交通行動が定着するよう、企業に加え、**市民レベルのモビリティ・マネジメントをより積極的に推進**します。
- **道路交通安全対策及び緊急輸送道路や避難路の整備等を順次推進**します。

##### 環境 “エコモビリティネットワークの形成”

- エコモビリティネットワークの形成に向け、**様々な取り組みを継続的に実施**します。

## 2. 施策パッケージ

4つの基本施策（産業、交流、生活、環境）を具現化するため、総合的な観点から道路、公共交通、歩行者・自転車等の各分野における各種施策を効果的に組み合わせ、施策パッケージとして実施していくものとします。

基本施策		施策展開の方向性	主要な道路関連施策	主要な公共交通関連施策	主要な自転車・歩行者関連施策	主要な交通行動の変容等ソフト施策
産業	産業交通を円滑に処理することができる都市交通体系の構築	① 通過交通と市内交通を分離する道路ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通過交通への対処</li> <li>●高速交通体系へのアクセス</li> <li>●物流交通への対処</li> <li>●市内企業アクセスを主体とする業務交通への対処</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要幹線道路の整備</li> <li>・道路容量の強化等</li> <li>・物流システムの合理化</li> <li>・バイパス道路の整備</li> <li>・都心地区自動車交通処理計画の立案</li> </ul>	—	—
		② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>●円滑かつ安全・安心な自動車移動環境の創出への対処</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・問題交差点における交差点改良</li> <li>・交通制御の適正化</li> </ul>	—	—
交流	まちの一体化とにぎわいづくりに資する都市交通体系の構築	① まちなか（刈谷駅周辺地区）における安全で快適な移動環境の創出支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人が集い、交流できる新たなにぎわい空間の創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・（都）刈谷駅前線の再整備</li> <li>・道路形態の見直し（（都）刈谷駅前線、（都）逢見線）</li> <li>・道路機能の役割分担の明確化</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路形態の見直し（歩行者優先道路の整備（グリーンモール、アクアモール））</li> </ul>
		② まちなかのにぎわいづくりに資する都市交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南北に細長く展開する本市の一体化に資する都市交通体系の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷南北縦貫道路の整備</li> <li>・道路ネットワークの整備と問題交差点の個別対策</li> <li>・安全で魅力ある道づくりの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成</li> </ul>	—
生活	交通手段が適切に組み合わせられた安心・安全な都市交通体系の構築	① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の機能分類の明確化と「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町との連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、高速バスによる広域路線の形成</li> <li>・「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた都市間連絡線の形成</li> <li>・バス交通の市内南北線の形成</li> </ul>	—	—
			<ul style="list-style-type: none"> <li>●主要駅や主要バス停における交通結節機能の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保</li> <li>・刈谷駅等の交通結節機能の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅等の交通結節機能の強化（サイクル&amp;バス・レールライドの推進）</li> </ul>	—
			<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通体系の構築に向けた総合的なコーディネート</li> <li>・市民参加による地域路線の検討</li> <li>・事業提案（交通事業者）</li> </ul>	—	—
		② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車・歩行者による快適な移動環境の創出</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な自転車・歩行者空間の確保</li> <li>・利便性の向上に資する自転車・歩行者ネットワークの形成</li> <li>・既存道路形態を見直し、柔軟な自転車走行空間の確保</li> </ul>
③ 自動車交通需要（旅客）の適正化への誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市内企業・工場への自動車による通勤交通等への対処</li> </ul>	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・TDM 施策の展開</li> <li>・MM の導入</li> </ul>	
	④ 安心・安全な都市交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人にやさしく、安全な道路空間の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者、自転車、自動車動線の分離</li> <li>・交差点における安全確保</li> <li>・交通安全施設の設置</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取り締まり強化</li> <li>・交通安全啓発活動の実施</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>●防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の経路選択による交通ネットワークの形成</li> <li>・災害に強いまちづくりによる広域交通ネットワークの形成</li> </ul>	—	—	—	
環境	企業と地域社会が一体となったエコモビリティの実現	① 環境に配慮した交通行動の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カーシェアリング、エコドライブの推進</li> <li>・交通エコポイントの導入、自転車マップの活用</li> </ul>
		② 低炭素型自動車の普及・促進への対処	<ul style="list-style-type: none"> <li>●低炭素型自動車の普及・促進への対処</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコカーの利用促進</li> <li>・低炭素型バスの導入</li> </ul>

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

### 3. 具体的施策の検討

#### 施策パッケージ1

#### 産業

産業交通を円滑に処理することができる  
都市交通体系の構築

#### 施策① 通過交通と都市交通を分離する道路ネットワークの形成

#### 施策② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施

#### 施策① 通過交通と市内交通を分離する道路ネットワークの形成

##### 通過交通への対処、高速交通体系へのアクセス、物流交通への対処

- 通過交通対応路線である主要幹線道路（多車線道路）の整備
  - ①(都) 衣浦豊田線→各交差点等の交通混雑への対応
  - ②(都) 名古屋岡崎線→(都) 国道1号線の交通負荷の軽減
  - ③(都) 豊田刈谷線→沼田交差点の交通負荷の軽減、一里山町金山交差点等の交通混雑への対応
  - ④(都) 名古屋碧南線→港町交差点等の交通混雑への対応
  - ⑤刈谷南北縦貫道路→(都) 逢見線の交通負荷の軽減
- 需要に対応した道路容量の強化
  - ⑥(都) 国道155号線（恩田町交差点）における容量強化の検討
  - ⑦(都) 中手新池線→(都) 衣浦豊田線及び(都) 名豊道路へのアクセス利便性の向上

##### 市内企業・工場アクセスを主体とする業務交通への対処

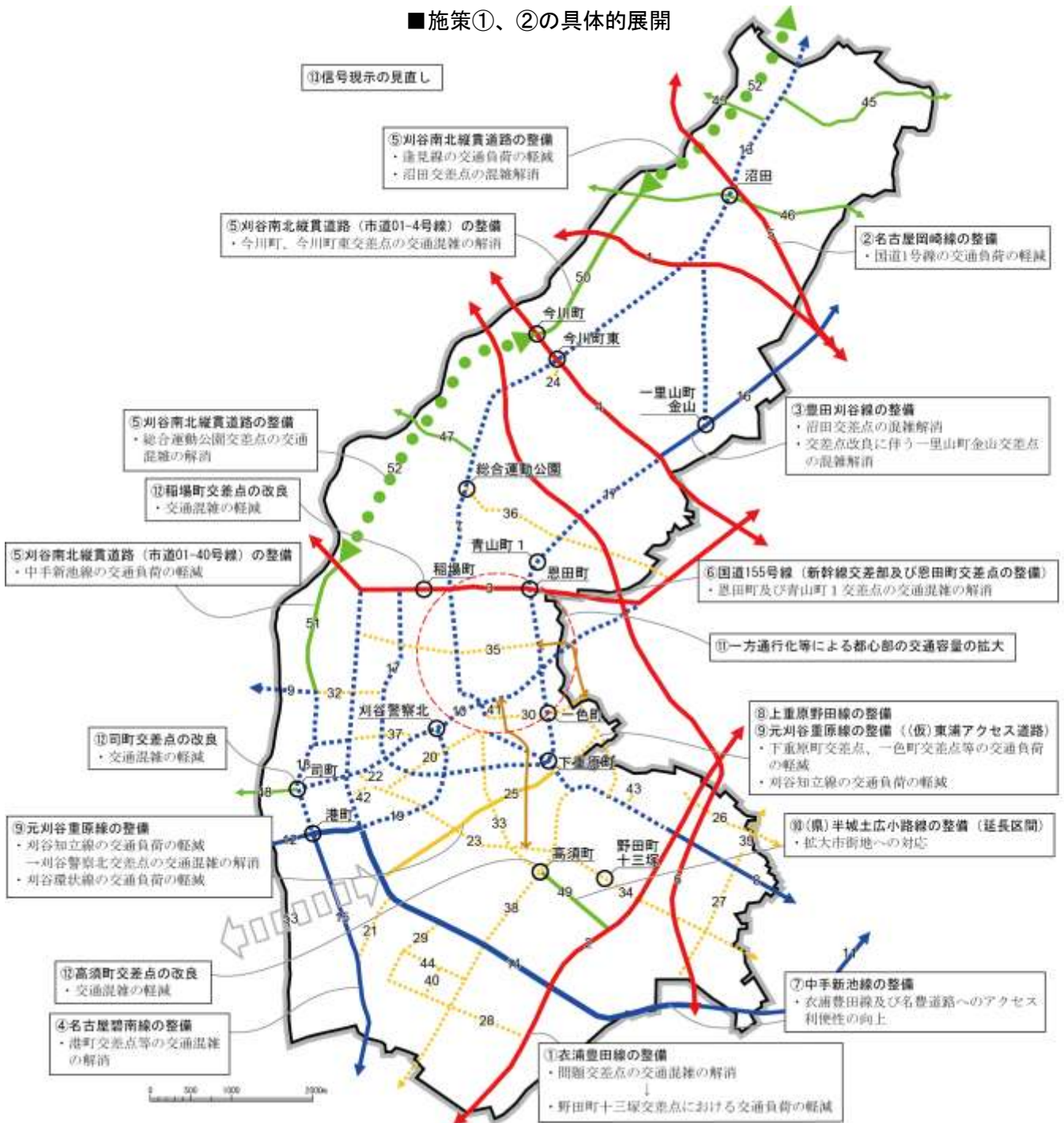
- 都心地区のバイパス機能を有し、都心部の交通負荷を軽減する道路の整備
  - ⑧(都) 上重原野田線→下重原町、一色町交差点等の交通負荷の軽減
  - ⑨(都) 元刈谷重原線（(仮) 東浦アクセス道路）→(都) 刈谷知立線、(都) 刈谷環状線等の交通負荷の軽減、「衣浦定住自立圏共生ビジョン」の主旨を踏まえた東浦町との連携強化
  - ⑩(県) 半城土広小路線→拡大市街地編入への対応
- 既存ストックを活用した都心地区交通処理計画の立案
  - ⑪現況道路網を基本に、一方通行化等により都心部の交通容量を拡大

#### 施策② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施

##### 円滑かつ安全・安心な自動車移動環境の創出への対処

- 問題交差点における交差点形状の適正化（交差点改良）
  - ⑫稲場町交差点、司町交差点、高須町交差点における交差点改良 等
- 交通制御の適正化
  - ⑬市内主要道路における信号現示の適正化 等

## ■施策①、②の具体的展開



種類	番号	路線名
都市計画道路 自動車専用道路 幹線街路 (主要幹線道路)	1	伊勢湾岸道路
	2	衣浦豊田線
	3	国道155号線
	4	国道1号線
	5	名古屋岡崎線
	6	名豊道路
都市計画道路 幹線街路 (都市幹線道路)	7	逢見線
	8	岡崎刈谷線
	9	刈谷大府線
	10	刈谷知立線
	11	新池箕輪線
	12	知多刈谷線
	13	豊田知立線
	14	中手新池線
	15	名古屋碧南線
	16	豊田刈谷線
	17	刈谷環状線
	18	亀城公園線
	19	元刈谷線

種類	番号	路線名
都市計画道路 その他 幹線街路 (地区幹線道路) (補助幹線道路) 道路	20	刈谷町線
	21	巡見橋線
	22	中町線
	23	半城土広小路線
	24	富士松駅前線
	25	元刈谷重原線
	26	大西菰神線
	27	大腸線
	28	小垣江線
	29	小高線
	30	上重原線
	31	上重原野田線
	32	熊線
	33	高須線
	34	高須安城線
	35	高津波重原線
	36	築地宝線
	37	寺横線
	38	半城土吉浜線
	39	吹戸線
	40	石ノ戸線
	41	刈谷駅前線
	42	下重敷線
	43	野田北線
44	水附線	

種類	番号	路線名
都市計画道路 幹線道路 道路	45	泉道三好掛線
	46	泉道岡崎豊明線
	47	泉道泉田共和線
	48	泉道名古屋碧南線
	49	泉道半城土広小路線
	50	刈谷南北縦貫道路 (市道01-4号線)
	51	刈谷南北縦貫道路 (市道01-40号線)
	52	刈谷南北縦貫道路
	53	(仮)東浦アクセス道路
	構想路線	

資料：「第3次刈谷市都市計画マスタープラン（H23.3）」

施策① まちなか（刈谷駅周辺地区）における安全で快適な移動環境の創出支援  
 施策② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築

施策① まちなか（刈谷駅周辺地区）における安全で快適な移動環境の創出支援

人が集い、交流できる新たなにぎわい空間の創出

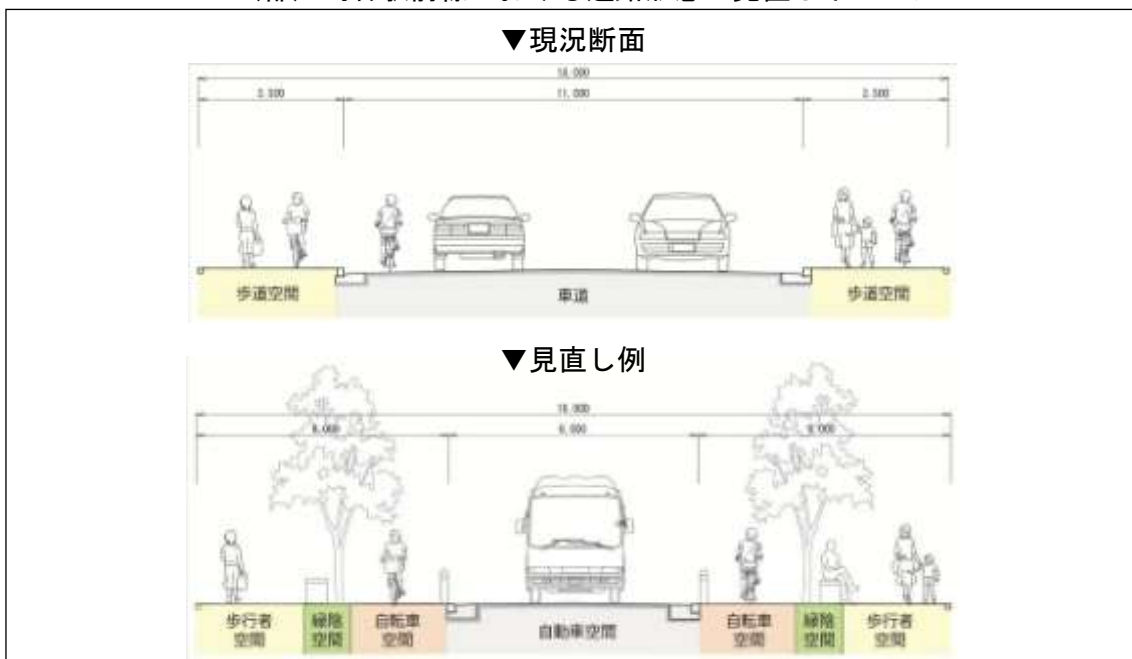
■刈谷駅北口周辺の交通システム再検討にあたっての基本的な考え方

人が集い、交流できる新たなにぎわい空間の創出を目指し、

**まちなか（刈谷駅周辺地区）の一体化と回遊性の向上**を図ります

- 刈谷駅北口の商店街が、アピタやみなくる刈谷等駅南の商業施設と一体的に機能する、にぎわいのある都心地区の形成を支援するため、駅周辺で歩行者や自転車が安全かつ楽しく移動できる環境を創出します。
- 多くの企業が立地するビジネス拠点の玄関口として、バス、自動車、自転車、徒歩など様々な交通手段で刈谷駅にアクセスしやすい環境を創出します。
- （都）刈谷駅前線やアクアモールにおける道路形態の見直しにより、自転車、歩行者空間を拡充し、商業施設と一体となった新たな“にぎわいの場”を創出支援
- 桜町交差点（地下道）に集中する歩行者交通（通勤）の分散化に資する歩行者ネットワークの形成
- 安全かつ連続性のある自転車走行空間の確保
- 刈谷駅北口広場に集中する企業送迎バス等の円滑な処理空間の創出
- 道路形態の見直しを可能とする道路機能の役割分担の明確化（駅北地区）

■（都）刈谷駅前線における道路形態の見直しイメージ



**A…中間年次**

**交通需要に応じた(都)刈谷駅前線の空間構成の見直し**

- 人々が交流できる“たまり空間”を創出します。
- 朝のピーク時に駅前広場に集中・錯綜する企業バスを(都)刈谷駅前線でも処理できるようにします。



(資料：都市交通・市街地整備小委員会資料集)

**C…中間年次**

**桜町交差点に集中する通勤歩行者需要の分散化、及び、桜町交差点、相生町東交差点における安全な歩行環境の確保**

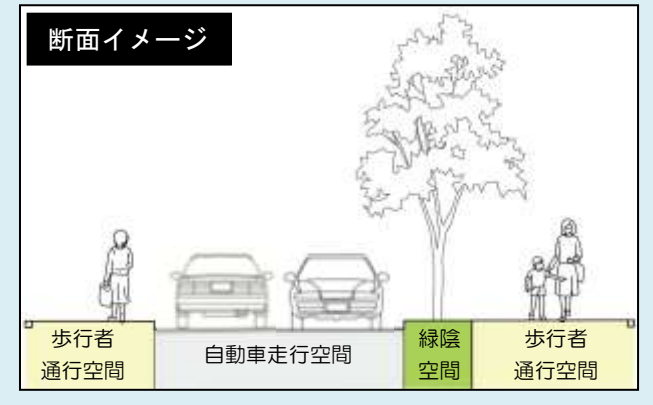
- C-① 桜町交差点における地下道による横断形態の見直し
- C-② 相生町東交差点への信号移設
- C-③ 駅北口交差点における立体横断施設への歩行者動線の連続性の確保・誘導
- C-④ グリーンモールの活用による神明町方面への自転車・歩行者動線の確保・誘導



**D…目標年次**

**(都) 逢見線による刈谷駅への自動車動線の確保**

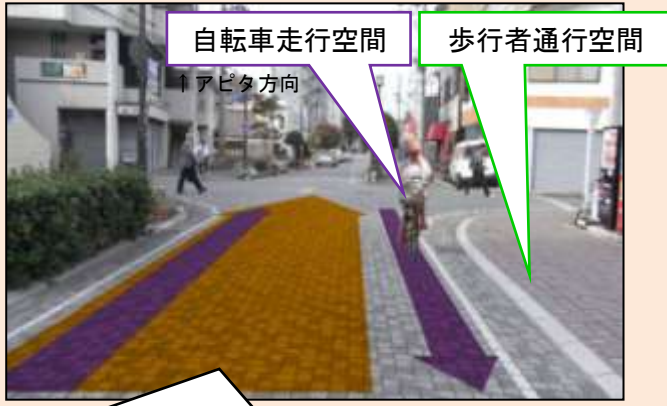
- 安心・安全かつ快適な歩行者通行空間を創出します。
- バス、自動車による駅へのアクセス利便性の向上を図ります。



**B…中間年次**

**アクアモール車道部の自動車・自転車共存空間化**

- 歩行者の安全性を確保するとともに、自転車による都心地区の回遊性の向上を図ります。
- アクアモールを軸とする一体的な“にぎわい空間”の創出を支援します。



自動車・自転車共存空間 (自動車はアピタ方向へ一方通行)



## ■刈谷駅北口周辺における交通システムの段階的展開の考え方

- (都)逢見線は、1日約8,400台の交通量が観測されており、朝のピーク時は桜町交差点を先頭に渋滞が発生している。刈谷駅北口における一体的なにぎわい空間の創出と自動車交通・バス交通の円滑な処理を両立するためには、**(都)逢見線における一定の自動車交通処理能力を確保しつつ、段階的な機能変更を行う**必要があります。
- (都)刈谷駅前線の機能変更にあたっては、まちづくりのあり方との連携を図りつつ、荷捌き等に配慮した**時間規制を念頭に、関係機関及び地域市民、商業者等との十分な協議・調整を実施**します。

**実証実験** (都)刈谷駅前線の一方通行化による効果・影響を評価・検証



**中間年次** (都)逢見線は現在の交通機能を確保し、(都)刈谷駅前線を一方通行化することにより、たまり空間と企業バス等の発着場を確保するとともに、通勤歩行者需要の分散化を図り、アクアモール及びグリーンモールにおける自転車走行空間を確保



**目標年次** (都)逢見線の自動車動線機能を維持しつつ、アクアモールを軸とする一体的な“なにぎわい空間”創出を支援

### <今後の検討課題>

- 神明町交差点以北等における自転車、バスの安全な通行環境の確保
- 駅直近における駐輪場の適切な配置（歩行者動線との錯綜回避）

## 施策② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築

### 南北に細長く展開する本市の一体化に資する都市交通体系の構築

- 刈谷駅周辺の不要交通排除するため、刈谷南北縦貫道路の整備、道路ネットワークの整備を推進するとともに、問題交差点の解消に向けた個別対策を実施します。(産業施策①、②参照)
- まちなか(刈谷駅周辺)へのアクセス利便性を高め、市内拠点相互の連携強化に資するバス交通による市内南北線の形成など体系的で利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。(生活施策①参照)
- まちなかの回遊性・利便性を高め、交通結節点へのアクセス利便性の向上を図ります。
- 安全で魅力ある道づくりを推進します。(通行空間の拡大、バリアフリー化)(生活施策②参照)
- 自転車の利用促進につながる自転車交通サービスを提供します。(生活施策②参照)

施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

施策② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成

施策③ 自動車交通需要（旅客）の適正化への誘導

施策④ 安心・安全な都市交通体系の構築

施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

公共交通の機能分類の明確化と「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町との連携強化

各路線の機能に対応し、その役割を担う交通機関を以下の通り分類します。

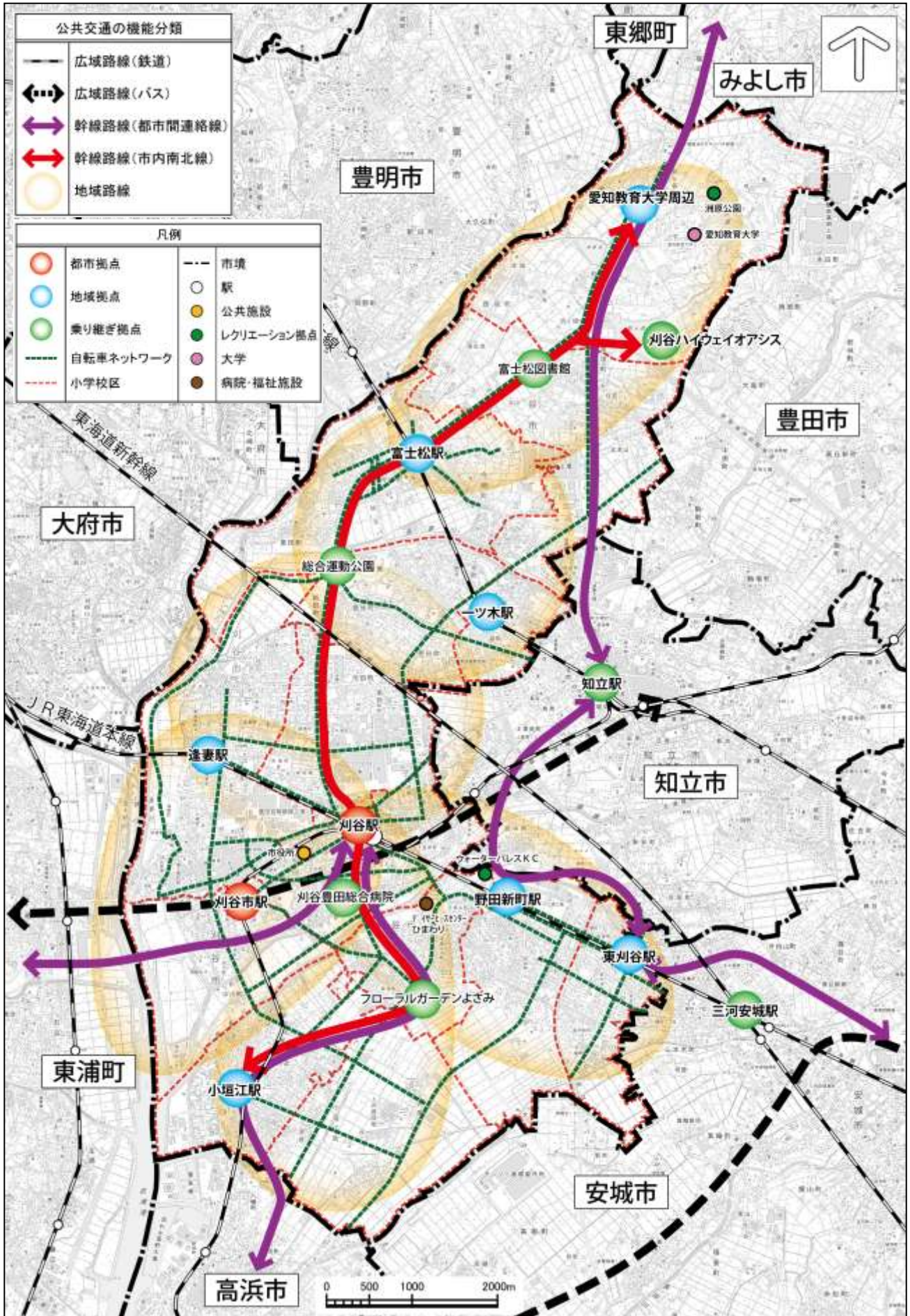
- 広域路線は、鉄道、高速バス等がその機能を担います。
- 幹線路線、地域路線については、具体的なバス路線の再編計画を立案するとともに、再編計画に基づく各路線の役割を踏まえ、路線バス、刈谷市公共施設連絡バス、隣接市町コミュニティバス及び企業バスが相互に補完関係を築くことができるよう配慮する中でそれぞれの役割を担うものとします。

■公共交通の機能分類

		路線機能	役割を担う交通機関
広域路線		市内外交通需要に対処するとともに、広域的な交通基幹路線としての機能を担う。需要に応じたサービス水準を確保すべき路線。	鉄道（JR東海道本線、名鉄名古屋本線・三河線） 高速バス・空港路線バス
幹線路線	都市間連絡線	「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接都市間を主体とする市内外交通需要に対応する路線。	路線バス 刈谷市公共施設連絡バス 隣接市町コミュニティバス
	市内南北線	都市間連絡線及び市内拠点施設を相互に連絡することにより、本市の一体化を促進。将来目標像の具現化に向け、戦略的に速達性、快適性を確保すべき路線。	企業バス タクシー（乗合）等
地域路線		都市間連絡線、市内南北線に接続する地域の生活交通路線として、地域の生活ニーズに応じた一定のサービス水準を確保すべき路線。	※定時定路線によるサービスが適切ではないと考えられる場合、デマンド運行等地域独自の交通手段を検討

※公共交通機関を利用することができない要介護者、身体障害者等を含む市民に対してサービスする個別輸送機関（タクシー、福祉有償運送等）については、福祉サービスによる対象としています。

■公共交通ネットワーク再編の具体的展開イメージ



※地域路線については、地域が主体となり、市民参加による検討を進めます。

主要駅やバス停における交通結節機能の強化

- 各拠点を幹線路線（都市間連絡線、市内南北線）で結び、市街地や集落は支線となる地域路線で循環運行します。
- 幹線路線と地域路線の乗り継ぎは交通結節点（都市拠点、地域拠点、乗り継ぎ拠点等）で行います。
- 各拠点における具体的施策を組み合わせ、利用者の利便性向上を図ります。
- 幹線路線におけるバスの走行環境の改善を図ります。

■刈谷市における体系的で利便性の高い公共交通ネットワーク形成に向けた施策展開イメージ

都市拠点 地域拠点 乗り継ぎ拠点における具体的施策

● パーク＆ライド用駐車場整備



- 乗り継ぎ情報の提供
- バス待ち環境の向上

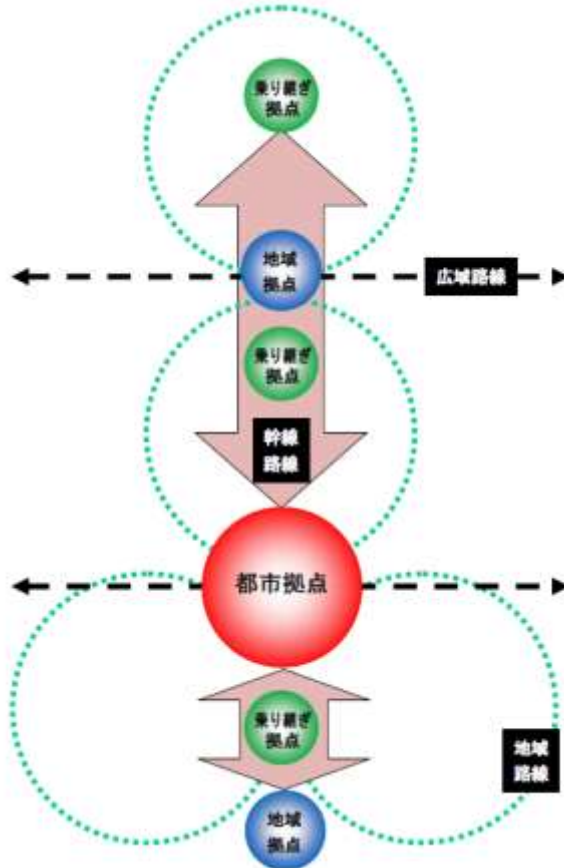
<待合所と総合案内板>



<バスターミナルに併設されているインフォメーションセンター>



<バスターミナル内の飲食店>



● バスロケーションシステムの導入



● 総合案内板の設置



- パーク＆バスライド用駐車場整備
- キス&バスライド施設整備
- サイクル&バス・レールライド用駐輪場整備



● ハイグレードバス停整備



■公共交通の機能分類とサービス水準の設定

□広域路線

広域路線の機能・位置づけと求められるサービス水準を下記のように設定します。

機能・位置づけ	・市内外交通需要に対処するとともに、広域的な交通基幹線として機能 ・需要に応じたサービス水準を確保すべき路線
サービス水準の設定	・ <b>現行の運行水準より高いサービス水準</b> の確保 →名鉄三河線の複線化と輸送力の強化（名鉄三河線複線化推進期成同盟会より要望中） →名鉄富士松駅への急行の停車（市より要望中）
<参考> 現行サービス水準 (H23年12月現在)	・JR東海道本線（刈谷駅、平日名古屋方面、ピーク時午前8時台）；日運行本数136本、ピーク時平均運行本数10本/時 ・名鉄名古屋本線（富士松駅、平日名古屋方面、ピーク時なし）；日運行本数66本、昼間運行本数4本/時 ・名鉄三河線（刈谷駅、平日知立方面、ピーク時なし）；日運行本数70本、昼間運行本数4本/時 ・高速バス（知多シーガル号 平日東京方面）；日運行本数2本 ・空港路線バス（空港直行バス 平日中部国際空港方面）；日運行本数14本

□幹線路線

◆幹線路線① 都市間連絡線

都市間連絡線の機能・位置づけと求められるサービス水準を下記のように設定します。

機能・位置づけ	・「衣浦定住自立圏共生ビジョン（圏域連絡バス）」を踏まえた隣接都市間を主体とする市内外交通需要に対応する路線
サービス水準の設定	・広域路線と一体となった公共交通軸を形成するとともに、潜在需要の喚起を図るため <b>現行運行水準以上の高いサービス水準</b> を確保 →定時性・速達性の確保に向けた走行環境の整備（バス優先発車システム等） →多様な利用目的に対応した高頻度の運行水準の確保 ・愛知教育大学や大規模事業所等への通勤通学及び帰宅時間帯における乗客集中に対応できる車両、システムの導入検討 ・刈谷豊田総合病院、鉄道駅等 <b>広域的なサービス拠点となる施設へのアクセス利便性の確保に留意したルート及びサービス水準</b> を確保 →知立市ミニバス、高浜市市内循環バスいきいき号、東浦町う・ら・らの刈谷市内拠点施設への乗り入れ →公共施設連絡バスによる他市（近隣主要駅及び主要施設）への乗り入れ（運賃は有料） ・ルート設定にあたっては、他路線及び鉄道との競合を回避 ・定住自立圏の圏域内を縦横断するバスの検討
<参考> 現行サービス水準 (H23年12月現在)	・名鉄バス愛教大線（知立駅～愛知教育大学間運行本数） 日運行本数182本（快速22本、普通160本（日進駅、みよし行含む）、運行間隔（ピーク時3～5分、昼間時15分） ・知立市ミニバス（平日）；平均日運行本数11本（一方向のみ）、始発6:40 最終19:45 ・高浜市市内循環バスいきいき号；平均日運行本数18本（9往復）、始発8:00 最終17:45 ・東浦町う・ら・ら（平日）；平均日運行本数18本（9往復）、始発6:20 最終19:25 ・安城市あんくるバス；平均日運行本数6本（一方向のみ）、始発7:21 最終18:50

□乗り継ぎ拠点

バス交通ネットワーク形成における乗り継ぎ拠点のあり方と幹線路線・支線路線による乗り継ぎを実施する場合の留意点を下記に示します。

●乗り継ぎの保証

- ・遅延時におけるバス待ちルールを設定するなどにより、バス路線相互（隣接自治体運営バス相互、路線バスと自治体運営バス相互）の乗り継ぎが行えることを保証
- ・パーク&バスライド、サイクル&バスライド等の施設を整備し、多様な交通手段（鉄道、タクシー、自家用車、自転車等）との乗り継ぎが行えることを保証

●乗り継ぎ案内、情報提供

- ・乗り継いで行くことができる目的地や乗り継ぎ先の路線の情報が車内や乗車地等で確認できるなど、利用者への適切な情報提供に留意

●乗り継ぎ抵抗の軽減

- ・幹線的バス（運行本数多）から支線的バス（運行本数少）への乗り継ぎについては、乗り継ぎが可能となるダイヤ設定に留意
- ・目的地までの乗り継ぎ回数を極力少なくすることに留意
- ・乗り継ぎ時間を極力短くすることに留意（例えば15分以内）
- ・乗り継ぎにより運賃負担が増大しないように留意

◆幹線路線② 市内南北線

市内南北線の機能・位置づけと求められるサービス水準を下記のように設定します。

機能・位置づけ	・都市間連絡線及び市内の拠点施設相互を連絡することにより、本市の一体化を促進 ・将来目標像の具現化に向け、戦略的に速達性、快適性を確保すべき路線
サービス水準の設定	・広域路線と一体となった公共交通軸を形成するとともに、潜在需要の喚起を図るため <b>現行運行水準以上の高いサービス水準</b> を確保 →定時性・速達性の確保に向けた走行環境の整備 →多様な利用目的に対応した高頻度の運行水準の確保 ・通勤通学需要や帰宅需要に対応するとともに潜在需要の喚起を図るため、終日、 <b>現行の運行水準より高いサービス水準（運行間隔30分以内）</b> の確保 ・鉄道の運行時間帯を踏まえた運行時刻の設定 ・特定区間においては、愛知教育大学や大規模事業所等への通勤通学及び帰宅時間帯における乗客集中に対応できる車両、システムの導入検討 ・環境に配慮した次世代型のバス車両の導入検討
<参考> 現行サービス水準 (H23年12月現在)	・名鉄バス刈谷愛教大線（愛知教育大前方向（平日）、ピーク時午前7～8時台）；日運行本数24本、ピーク時平均運行本数2本/時、ピーク時平均運行間隔30分 ・名鉄バス刈谷線は運賃有料（刈谷駅～愛知教育大学間450円） ・H22 市民アンケート自由意見における公共施設連絡バスの運行本数に関する意見109件のうち、1時間に1本運行希望が21件、30分に1本運行希望が7件、15分に1本運行希望が3件

□地域路線

地域路線の機能・位置づけと求められるサービス水準を下記のように設定する。

機能・位置づけ	・都市間連絡線、市内南北線に接続する地域の生活交通路線として、地域の生活ニーズに応じた一定のサービス水準を確保すべき路線
サービス水準の設定	・生活交通の確保の観点から、 <b>必要最小限のサービス確保を基本とし、地域市民が主体となって必要となるサービス水準を設定</b> ・通勤通学及び帰宅時間帯は、幹線路線を補完する範囲内でのサービスを提供 ・地域の生活拠点（公共公益施設、医療施設、商業施設等）、最寄鉄道駅、市内南北線等幹線的バス及び中心市街地へのアクセス利便性の確保に留意したルート設定 ・市内南北線等幹線路線及び地域路線相互の乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定 ※定時定路線によるサービスが適切ではないと考えられる場合、デマンド運行等地域独自の交通手段を検討
<参考> 現行サービス水準 (H23年12月現在)	・公共施設連絡バス（平日）；日運行本数16本（往路8本、復路8本）×4路線 運行時間帯午前6時40分～午後8時40分頃（約14時間）、運行間隔約1本/時 運賃無料

## ■公共交通の利用を促進する施策

本市が目指すまちづくりの姿を誘導する重要な役割をもつバス交通を維持・活性化していくためには、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を整備する必要があります。そのためには、一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向へ変化することが必要であり、様々な利用促進策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していくものとします。

### □乗り継ぎ情報の提供等

#### ●利用者目線による分かりやすい情報を提供します。

- ・ 市内外の施設利用に対して、複数の交通手段を活用し移動する支援策として、公共交通利用に係る情報等を提供（総合案内板、バス停表示、バスマップ、市ホームページ等）
- ・ 分かりやすいバス系統の表示

### □公共交通の利用促進

#### ●利用促進を誘導する施策等を展開します。

- ・ 乗り継ぎ抵抗の軽減等を目的とした利用促進施策の展開（乗り継ぎ拠点の整備、バス待合環境の改善、乗り継ぎ情報の提供、サイクル&バス・レールライド用駐輪場及びパーク&ライド用駐車場等）
- ・ 環境及び利用者に配慮したバス車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等、次世代型車両）

#### ●地域づくりと一体となって、バスの愛着（マイバス意識）を高める施策を展開します。

- ・ バスを活用し、高齢者の生きがい支援や地域コミュニティの形成に向けた取り組みを実施
- ・ バス利用促進のキャンペーン、イベント、PRを展開
- ・ 地域市民による各種活動（バス停、付帯施設及び周辺における清掃、緑化等）

## 施策② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成

### 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成

#### ■自転車ネットワーク形成の考え方

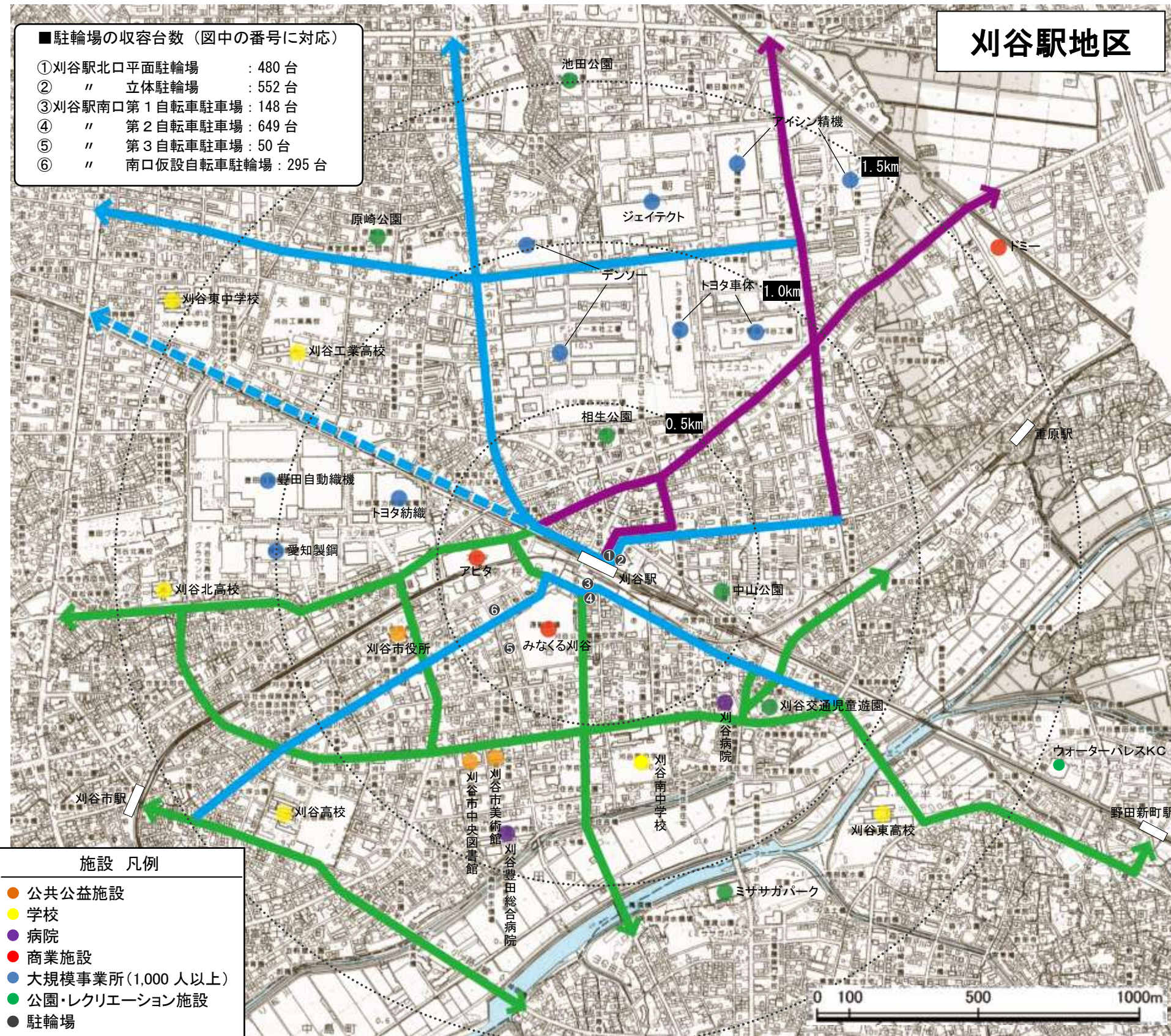
- 都市拠点に位置する刈谷駅を中心に市役所、学校、病院などの主要な公共施設及び駅周辺に分布する大規模事業所などを連絡する放射状の主要動線を幹線路線として位置づけます。
- また、市内南北線上の地域拠点である名鉄名古屋本線富士松駅及び都市間連絡線上の地域拠点である JR 東海道本線東刈谷駅へのアクセス主要動線を幹線路線として位置づけます。
- 幹線路線を補完し、主要な公共施設相互を連絡するとともに、自転車利用の利便性向上を図る動線をコミュニティ路線として位置づけます。
- 上記路線は、通勤、通学、買物等の日常的な移動目的に対応する路線として、都市計画道路等を中心に安全・安心な自転車走行空間の確保を図ります。
- 観光・レクリエーション等の非日常的な移動目的に対応する路線については、河川、公園等を活用した快適な自転車走行空間の確保を図ります。
- これら各種路線は位置づけられる機能（幹線・コミュニティ・レクリエーション）や、確保できる自転車走行空間（道路幅員）に応じて、適切な空間構成パターンを選択します。
- 自転車ネットワークの形成に当たっては、自転車駐車場、サイン計画、情報提供等の利用促進施策及びバリアフリー化を一体的に展開します。
- 自転車交通の安全性の確保に向け、自転車利用者のルールの順守の徹底、マナーの向上に努めます。

## ■自転車ネットワークの検討（刈谷駅地区）

自転車ネットワークの内、特に都市拠点及び周辺における自転車ネットワークの空間構成を以下に整理します。

### 道路空間構成の基本的考え方

- 刈谷駅北側の大規模事業所が多く立地するエリアにおいては、通勤目的の自転車走行環境を創出するため、自転車の一定の速達性の確保及び安全性確保に向け、自転車交通と歩行者及び自動車交通との分離を図ります。
- 刈谷駅南側の公共公益施設等が立地するエリアにおいては、歩行者及び自転車との分離を基本としながらも、自転車の走行速度が比較的遅いことから、必要に応じて歩行者や自転車との空間の共有を図るものとします。
- 特に物流軸となる大型車交通量が多い区間については、自動車交通との分離を図ります。

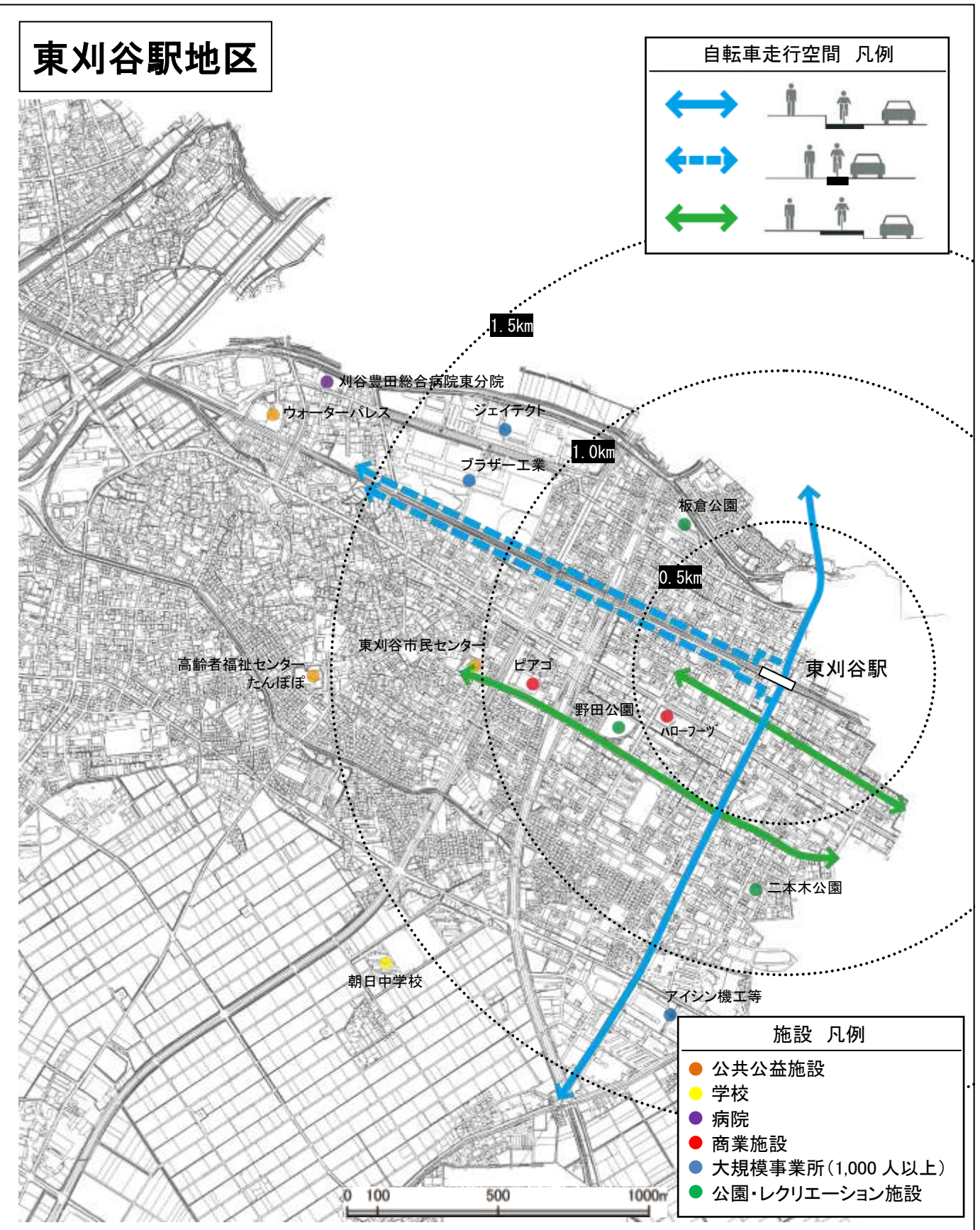
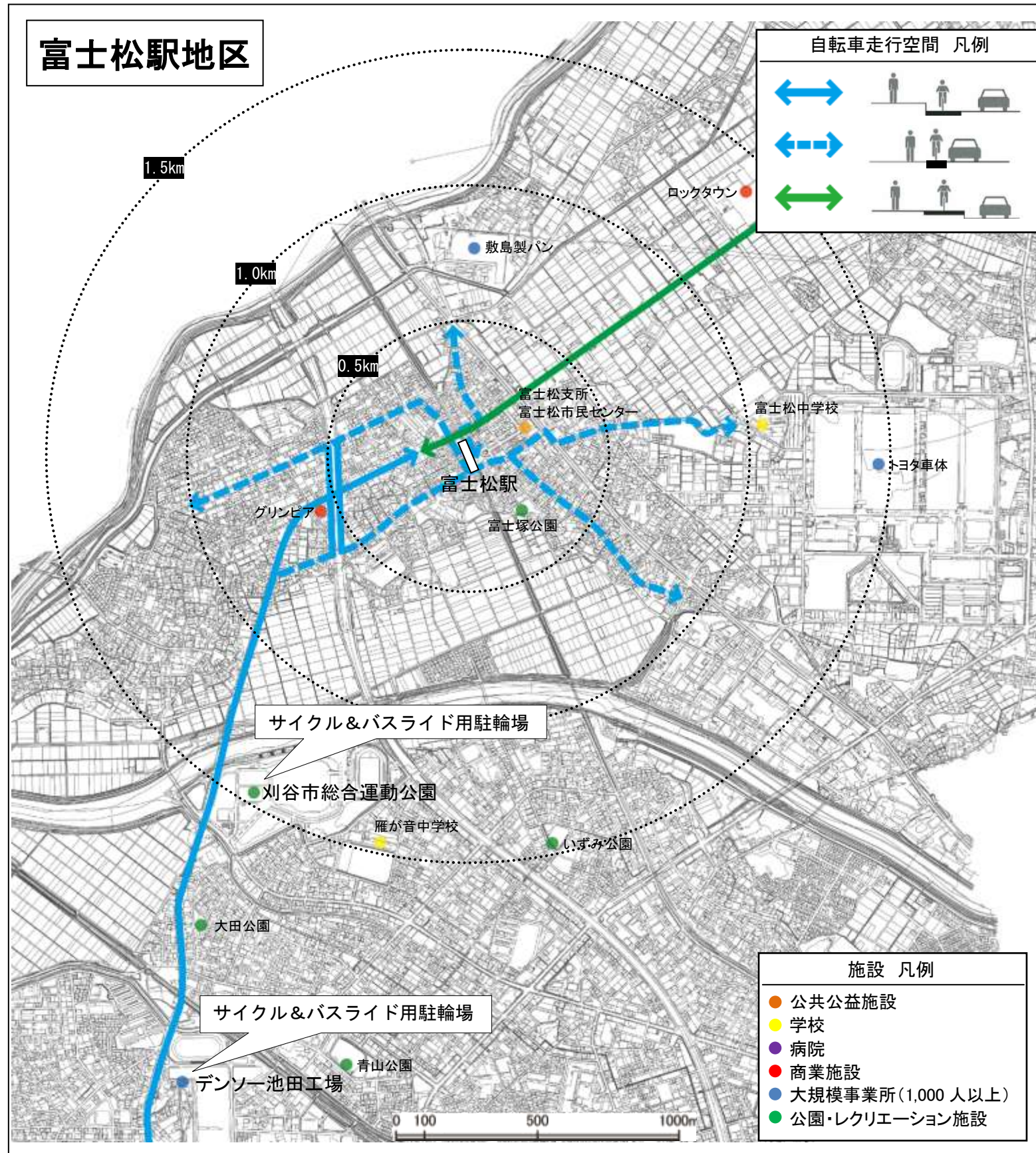


### ■自転車ネットワークの機能分類別走行空間の形態

	自転車走行空間のイメージ
	<p>A : 速達性の確保及び自転車の安全性確保に向け、歩行者・自動車交通との分離を図る</p> <p>参考事例: 埼玉県志木市</p>
	<p>B : 速達性の確保に向け、歩行者との分離を図る</p> <p>参考事例: 東京都世田谷区</p>
	<p>B' : 歩道が無い区間</p> <p>参考事例: 刈谷市東刈谷町</p>
	<p>C : 自動車交通との分離を基本とするものの、自転車の走行速度が比較的遅いと考えられる区間については、自転車・歩行者が共存</p> <p>参考事例: 兵庫県姫路市</p>



■自転車ネットワークの検討（富士松駅地区、東刈谷駅地区）



歩行者ネットワークの検討

歩道空間確保の基本的考え方

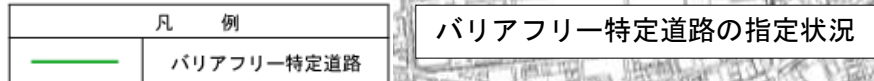
- 刈谷市交通バリアフリー基本構想、無電柱化推進計画等の既存計画を尊重し、歩道整備の推進を図ります。
- 刈谷駅南側の公共公益施設等が立地するエリアにおいては、歩行者及び自転車との分離を基本としながらも、必要に応じて歩行者や自転車との空間の共有を図るものとしします。



特定経路の整備状況



(資料：刈谷市交通バリアフリー基本構想)



バリアフリー特定道路の指定状況



(資料：国土交通省告示（H22.12.22）)



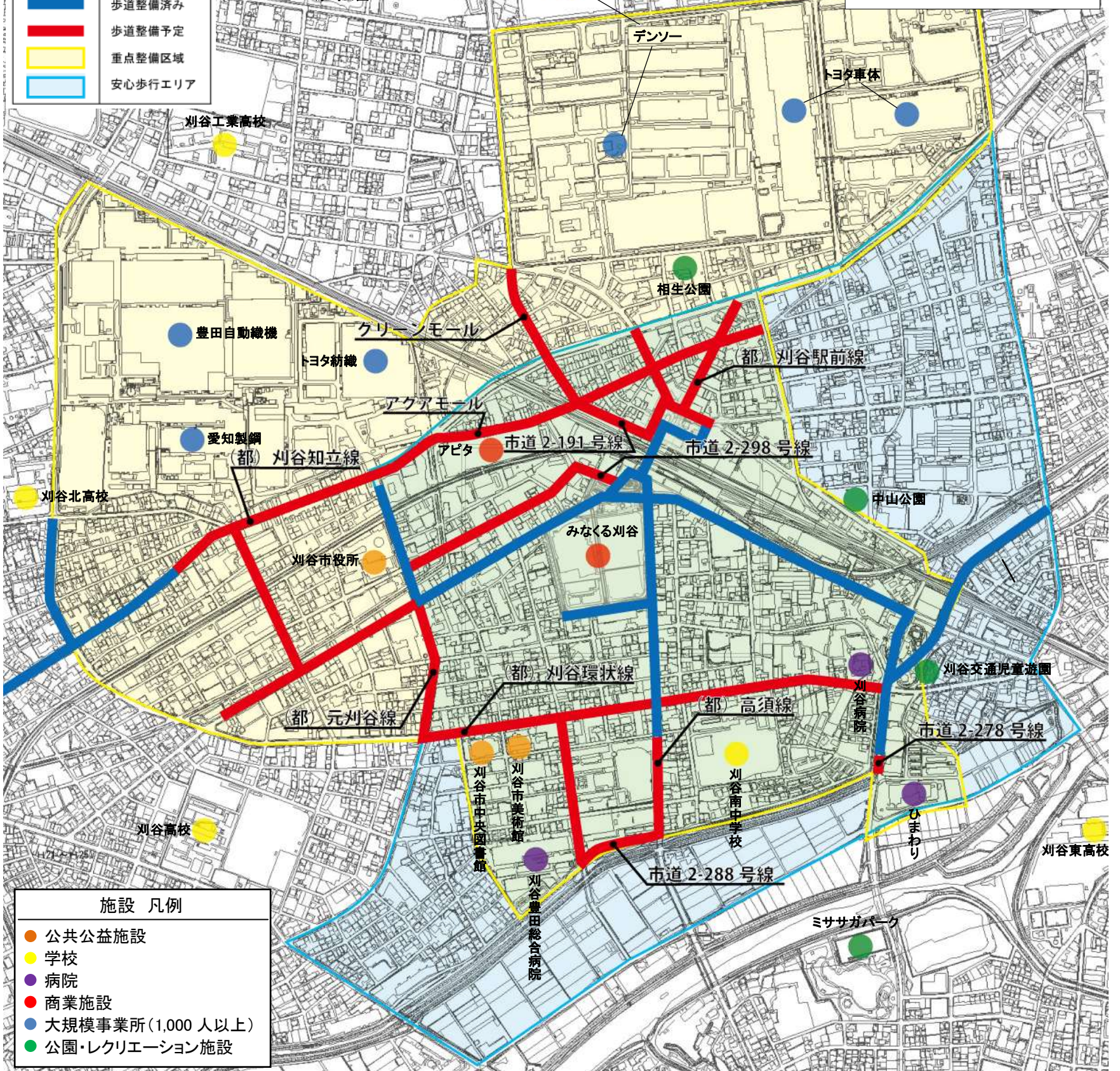
無電柱化の整備状況



(資料：無電柱化推進計画)



歩道の整備予定箇所図



- | 施設 凡例 |                  |
|-------|------------------|
|       | 公共公益施設           |
|       | 学校               |
|       | 病院               |
|       | 商業施設             |
|       | 大規模事業所(1,000人以上) |
|       | 公園・レクリエーション施設    |

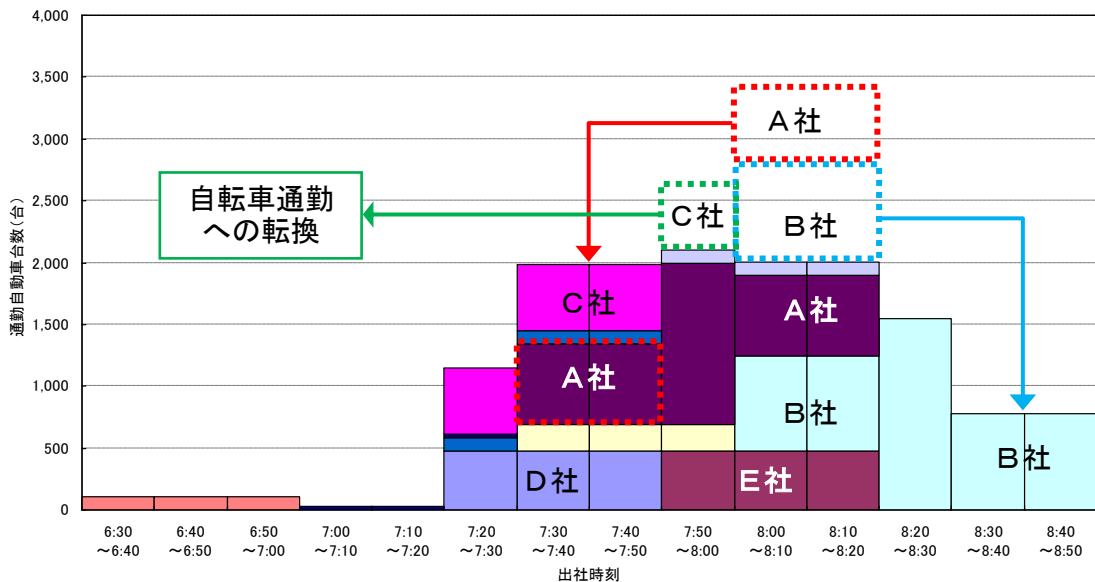
### 施策③ 自動車交通需要（旅客）の適正化への誘導

#### 市内企業・工場への自動車による通勤交通等への対応

- 交通需要の低減・平準化
  - ・ 時差出勤
  - ・ フレックスタイムによる出勤時間の変更
- 自動車利用の適正化
  - ・ 相乗り推奨
  - ・ ノーマイカーデーの実施
  - ・ 企業と連携したモビリティ・マネジメントの実施

事業所の通勤交通が集中する時間帯（8：00～8：20）における通勤需要を平準化させるため、事業所と行政が協力し、時差出勤や相乗りの推奨等の可能性を検討する組織の設置を目指します。

■ ピーク時における通勤需要平準化のイメージ（一例）



■ 産官共働によるエコ通勤の推進事例「豊田市エコ通勤を進める会」

#### 「エコ通勤をすすめる会」の設立

**【目的】**  
産官の共働によりエコ通勤を推進し、豊田市内の道路混雑の緩和や公共交通の利用促進、環境負荷の軽減を図ることを目的とする。（各事業所が主体的・自主的に取り組む）

**【参加条件】**

1. 事業所の参加登録シートの提出。（意思の確認）
2. 原則として、豊田市内の事業所を対象。
3. 具体的な通勤問題（駐車場不足、交通渋滞等）を抱え、対策を実施、または実施したいと考えている。
4. 事業所として、通勤問題の解決に向けた意欲がある。
5. 3ヶ月に1回程度開催の会議へのご出席が可能。
6. 自社の取り組みを会議で公表できる。

#### 「すすめる会」事務局体制と役割

事業所主体の取り組みとして、エコ通勤の普及を推進

- 研究所：企画、事務作業、調査・分析、研究への展開
- 商工会議所：事業所窓口、企業経営者への啓発
- 豊田市：政策への位置付け、制度的支援、公的事業への反映

資料：「あいちエコ通勤転換促進講演会（H22.3.15）」

## ■交通行動の変容を促進する施策

一人ひとりの自発的な交通行動の変容を促すため、市民等を対象にモビリティ・マネジメント（MM）施策を展開します。MMには、市民を対象としたMM、職場におけるMM、学校教育におけるMMなどがあります。都心地区に大規模な企業が多く立地する本市においては、職場の通勤を対象としたMMが自動車交通の抑制に向けて効果的と考えられます。

### □市民や企業の通勤者を対象としたモビリティ・マネジメント（MM）の展開

#### ●市民を対象とするMM

職業や年齢にかかわらず、本市に住む様々な人をMMの対象にすることにより、広く市民の交通行動の変容を促す施策として実施します。

- 一人ひとり、あるいは世帯ごとの個別コミュニケーションによる意識と行動の自発的な変化を促す施策である「TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）」の実施
- 市役所の住民窓口を訪れる新規転居者を対象にするもので、行政が主体的に実施できる施策である「転居世帯を対象としたMM」の実施
- 公共交通沿線地域の市民を対象として参加交流によるワークショップ型のMMの実施

#### ●職場におけるMM

大規模な企業が立地する本市においては、職場において通勤者を対象とするMMが効果的と考えられます。職場におけるMMも市民同様TFPを考慮したものと、そうでないものが考えられるが、MMをスムーズに推進するため、コーディネーターの関与が考えられます。

<MMの実施方策に着目した分類>

—企業主体により以下の施策を推進—

- 呼びかけの実施
- 通勤行動調査の実施による現状把握
- コーディネーターによる改善方策の考案・指導
- 表彰、有給休暇の追加、通勤手当の優遇、駐車場の有料化等

#### ●学校教育におけるMM

MM施策の思想を反映でき、長期的には最も大きい効果が期待できる施策であり、高齢者、小学校、PTA等の協力の下、総合学習の時間を活用したMM施策の展開が考えられます。

- 公共交通沿線地域の小学生（児童）等を対象に、保護者や地域のお年寄りの協力を得ながら、公共交通への意識変容を考えるMMを展開
- 公共交通の乗り方やマナーなどについても学習

<参考：小学生を対象としたMM実施案>

■MM実施の目的

環境や交通などについて考えてもらうことで、一人ひとりの移動が将来的に過度な自動車利用から公共交通や自転車、徒歩といった適切な移動手段を選択する社会的、個人的に望ましい方向につながることを目的とします。また、小学生の学習等を通じて保護者やお年寄りなど、地域全体としての取り組みへと展開するものとします。

■MM実施の内容案

形態	学習活動
講座	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地球温暖化と二酸化炭素の排出について</li> <li>・公共交通と健康について</li> <li>・クルマ利用に伴う危険（交通事故）について</li> <li>・公共交通の運賃と車の維持費について</li> <li>・かしこいクルマの使い方について</li> </ul>
体験学習	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の乗り方とマナーについて</li> <li>・心のバリアフリーについて</li> <li>・移動に対する意識の変化などについて（アンケートなど）</li> </ul>

<事例：小学生を対象としたMM実施例 ～バスの乗り方教室の様子～>

杉山小学校出前講座 「バスの乗り方の説明」

- 1 行き先を確認します**  
バス停で行き先を確認しましょう。バスが来たらバスの前方、中央ドア横の行き先表示を確認して、手を上げて待ちましょう。
- 2 ここから乗ります**  
バスの中央ドアから乗ります。バスが来たらバスの前方、中央ドア横の行き先表示を確認して、手を上げて待ちましょう。
- 3 整理券をとりませ**  
入口で整理券を取りましょう。降りるときに使用しますので、無くさないようにしましょう。
- 4 バスの中で注意すること**  
安全のため、あいた席があればすぐ座りましょう。まどから顔や手を出さないようにしましょう。
- 5 降りるバス停を確認します**  
バス車内の前方に運賃表があります。バス停が表示されるので、整理券番号の料金を準備しましょう。「こども料金は半額です」。
- 6 降りるときは、降車ボタンを押し**  
案内放送や運賃表で降りたいバス停が案内されたら、降車ボタンを押しましょう。
- 7 料金の払い方**  
バスが止まってから運賃箱に料金と整理券を入れましよう。
- 8 降りるときに注**  
前のドアから降りましょう。自転車などが通っているので注意して降りましよう。

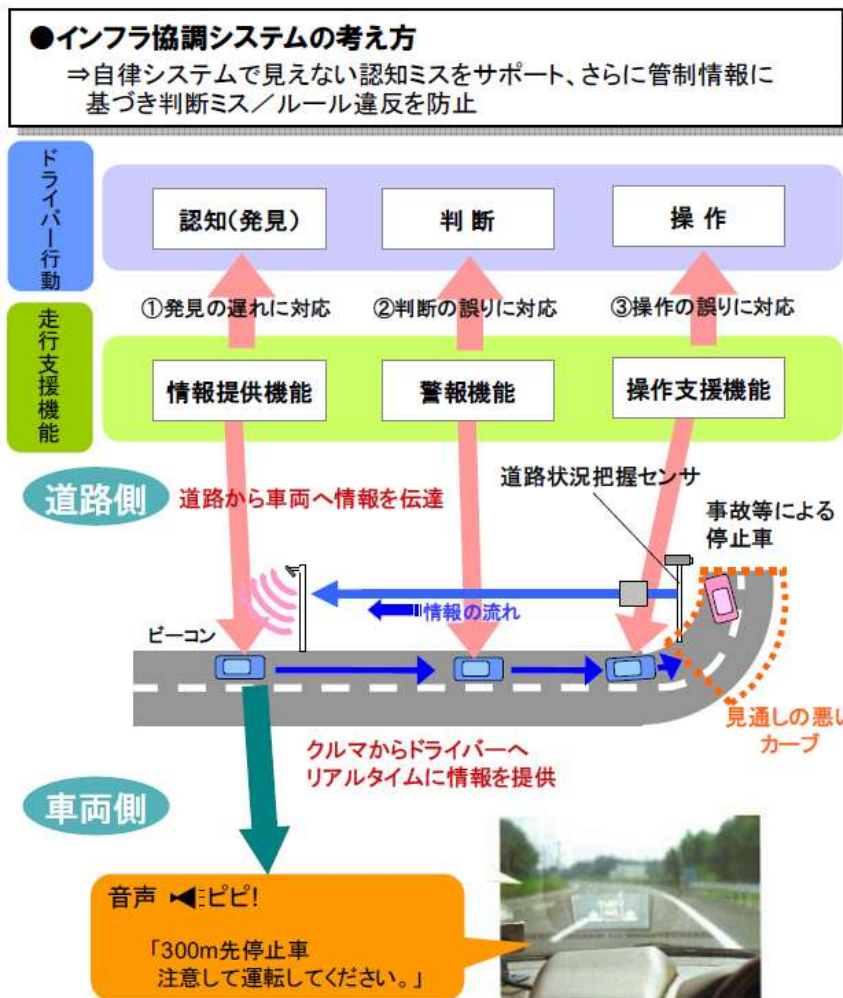
資料：豊橋市HP

## 施策④ 安心・安全な都市交通体系の構築

### 人にやさしく、安全な道路空間の確保

- 歩行者、自転車、自動車動線の分離
  - 自転車・歩行者道等の整備、道路案内標識の設置 等
- 交差点における安全確保
  - 交差点改良
  - ITS 技術の活用による、危険な交差点等における見通しの確保
    - 路車間通信システム、車間通信システム等を活用した道路交通情報の提供、右折時衝突防止システム、左折時巻き込み防止システム、追突防止システム、出会い頭衝突防止／一時停止見落とし防止システム、歩行者横断見落とし防止システム 等
    - 自動車関連企業と連携した「刈谷市 ITS 研究会（平成 11 年度開催）」の再設置の検討
- 交通安全施設の設置
  - 信号機、横断歩道、横断歩道橋、ガードレール、カーブミラー 等
- 取り締まり強化、交通安全啓発活動の実施

### ■交通安全確保に向けた路車間通信システムの活用イメージ



資料：「第 12 回 豊田市 ITS 推進会議 資料(H20. 9. 11)」

## 防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成

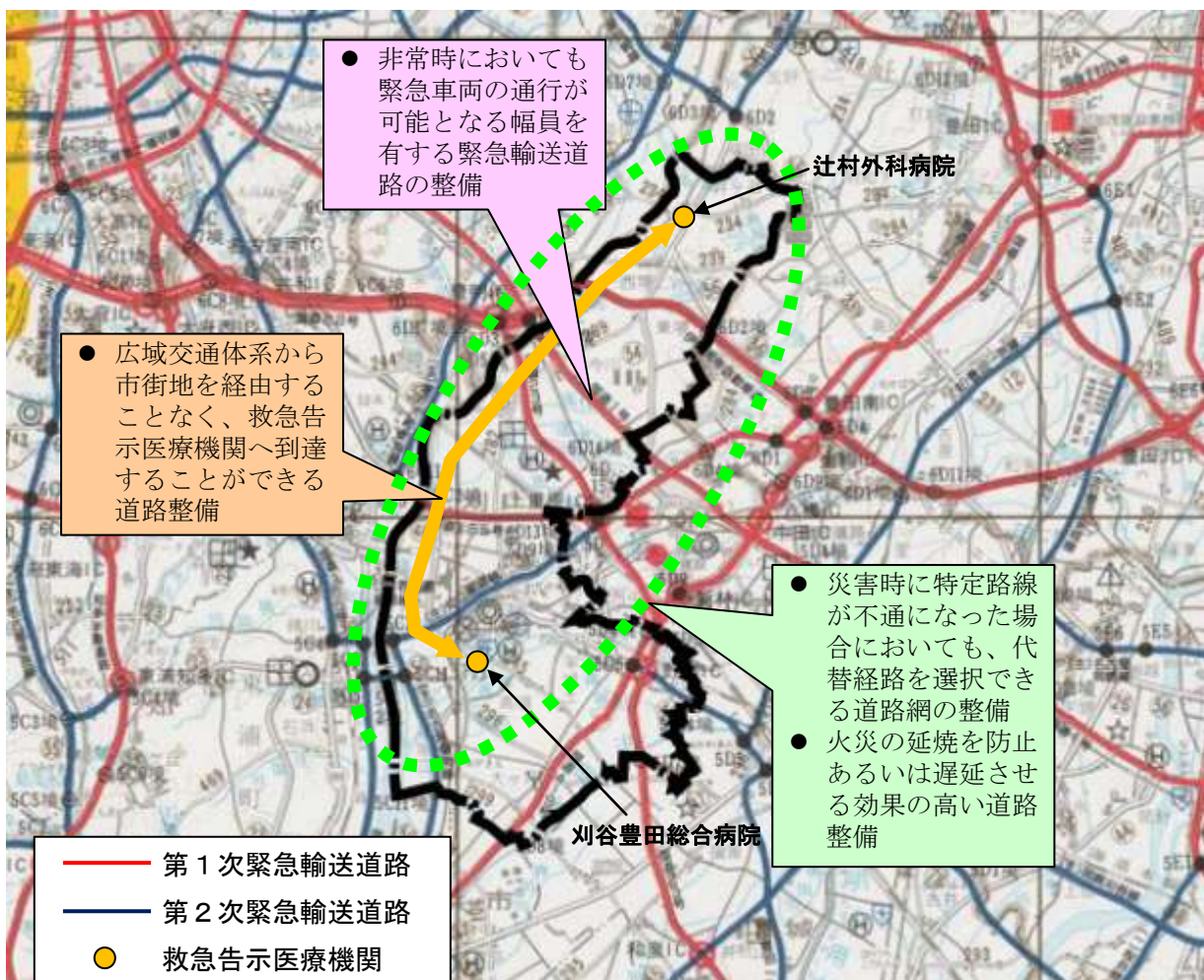
### <防災関連施策>

- 緊急輸送道路や避難路となる橋梁の耐震化・長寿命化の推進
- 市街地においては火災の延焼を防止あるいは遅延させる効果の高い道路整備（幅員 15m 以上）

### <減災関連施策>

- 災害時などに複数の経路選択が可能な交通ネットワークの整備
- 災害時における市内外の連携を強化する、災害に強いまちづくりを支える広域的交通ネットワーク（緊急輸送道路等）の整備
- 震災時の救急告示医療機関、避難所等への避難や救急活動の円滑化等のため、電線類地中化を推進
- ITS を活用した迅速な情報把握・提供等の仕組みの検討
  - 自動車のプローブ情報を活用した避難誘導の情報提供（「通れるマップ」作成システムの構築等）
  - 放送型、路車間通信、車間通信等を活用した道路交通情報の提供
- 刈谷ハイウェイオアシス等の避難・物資輸送の拠点としての活用
- 主要防災拠点における多様な電源の確保と電気自動車の活用

### ■災害に強い交通ネットワークの形成







施策① 環境に配慮した交通行動の促進

施策② 低炭素型自動車の普及・促進

施策① 環境に配慮した交通行動の促進

環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開

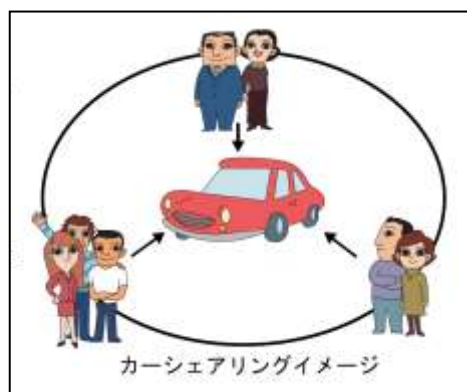
●カーシェアリング、エコドライブ等の導入

環境に配慮した交通行動の促進については、自動車利用の適正化施策としての相乗り、カーシェアリング、自動車利用自粛運動、ノーマイカーデー、社会習慣の見直しを推進します。また、燃料の消費を抑える環境にやさしい自動車の運転方法としてのエコドライブを推進します。

<カーシェアリングの導入>

- ・駅や公共施設、コンビニ、スーパー等のエコモビリティの拠点で、エコカーを利用したカーシェアリングの導入を誘導します。
- ・カーシェアリングを利用した場合に、「エコライフ エコポイント見える化プロジェクト」と連携した交通エコポイントを付与することを検討していきます。

■カーシェアリングのイメージ



資料：「刈谷市環境都市アクションプラン（H23.3）」

<エコドライブの推進>

- ・アイドリングストップ等、燃料の消費を抑える環境にやさしい自動車の運転方法を推進します。
- ・市内の自動車学校において、愛知県と本市の共催によるエコトレーニング（エコドライブの講習会）を開催するなど、啓発活動を行っています。
- ・継続的に普及啓発・PR等を行っています。

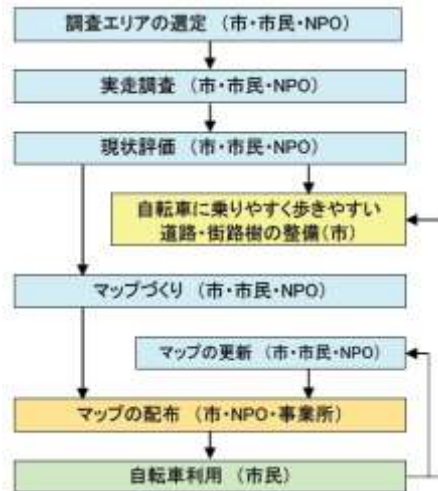
<交通エコポイントの導入>

- ・公共交通やカーシェアリング等を利用した場合に、交通エコポイントを付与することにより、エコモビリティの利用促進を図ります。
- ・「エコライフ エコポイント見える化プロジェクト」と連携します。
- ・交通 IC カード（「manaca」・「TOICA」）を活用して交通エコポイントを運用できるよう検討していきます。

## ●自転車マップの活用・走行環境の把握

- ・市内の自転車走行環境を調査し、現状の走りやすさや自転車に関する情報を記載したマップを作成し、市民に配布することにより、自転車による移動を奨励します。
- ・主要道路を中心に市内の名所や魅力があると思われるエリアを重点的に調査し、将来的に自転車で走りやすい道を作る為の指針とします。

### ■マップ作成フロー



### <自転車走行環境の調査>

- ・一般市民から自転車マップの作成参加者を募集します。
- ・市とNPO団体が協力し、ワークショップを行います。
- ・主要道路を中心に市内の名所や魅力があると思われるエリアについて、自転車の走行環境の現状（歩道の有無、自転車通行可歩道かどうか、道路／歩道幅員、勾配、見通しの善し悪し等）を実走によって調査します。
- ・走りやすさの定義を含めて話し合い、走行環境を把握し、評価します。

### <自転車マップの活用>

- ・自転車マップには、道路状況だけでなく、公共交通・駐輪場・レンタサイクルステーション・サイクルオアシスの位置等のエコモビリティ情報を記載し、総合的な自転車マップとして機能するように作成します。
- ・自転車マップは、手元で見られるサイズに編集し、市や公共施設、事業所、店舗、駐輪場等にて配布します。

### <マップに基づいた活動>

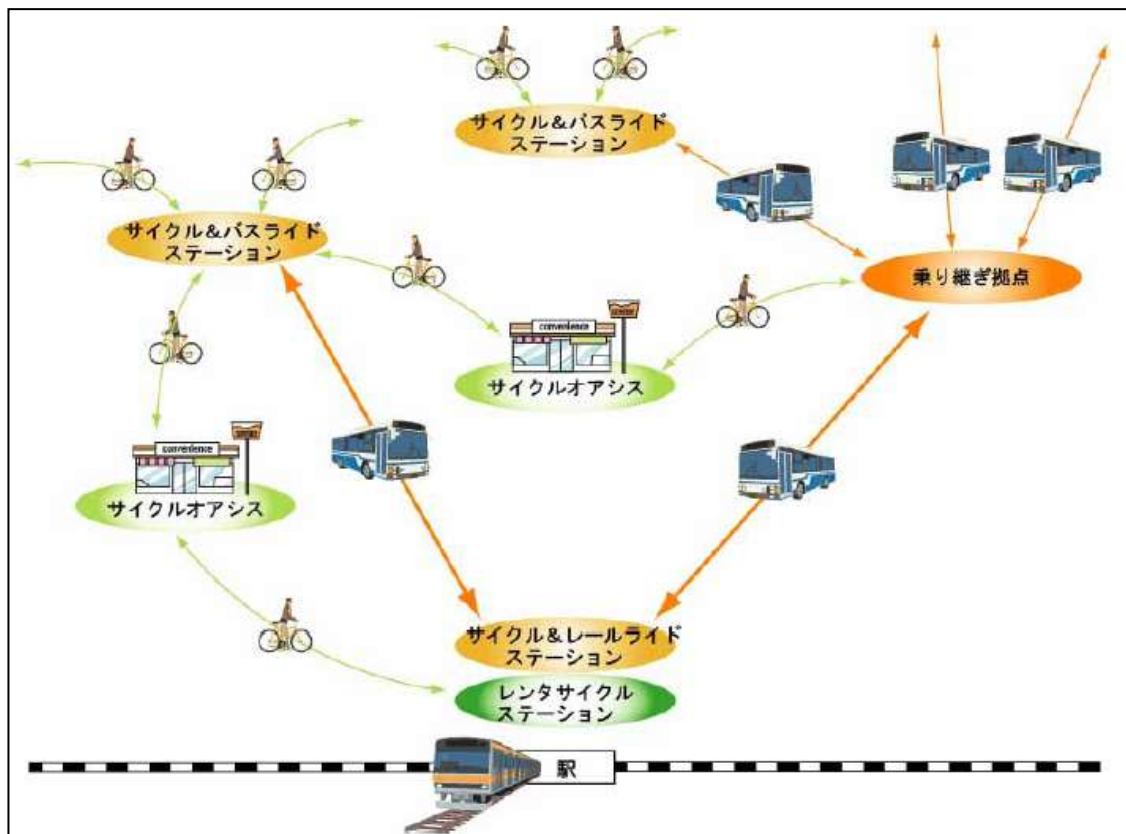
- ・走行環境調査に基づき、必要に応じて標識・案内板や信号、街灯等を設置します。
- ・マップを活用して、「自転車に乗りやすく歩きやすい道路・街路樹」の整備を進めていきます。
- ・市民からの自転車利用環境に関する情報提供や改善策等の要望や提案を、更新時にマップに反映します。

## ●サイクル&バス・レールライドの推進

(サイクルオアシスの設置、駐輪場・バス停の整備、レンタサイクルの実施)

- ・空気入れの貸出、修理、休憩所の提供等を行うサービス拠点（サイクルオアシス）を設け、自転車利用環境を整備し、自転車を利用しやすくします。
- ・最寄りの駅やバス停まで自転車を利用し、公共交通機関に乗り換えて（またはその逆で）目的地へ行くことを推進し、自転車による移動を減らします。
- ・駅周辺の駐輪場や、バス停周辺の公共施設・協力店舗等の駐輪場をサイクル&バス・レールライドに利用します。
- ・レンタサイクルを実施し、自転車の利便性を高め、自転車利用を推進します。
- ・交通エコポイントを付与し、刈谷市環境都市アクションプランにおける「エコライフ エコポイント見える化プロジェクト」との連携を図ります。
- ・事業者は、敷地内の駐輪場を整備し、通勤手当や事業所内表彰の導入等について検討し、自転車通勤を促進します。

■エコモビリティネットワーク形成のイメージ



資料：「刈谷市環境都市アクションプラン（H23.3）」

### <サイクルオアシスの設置>

- 空気入れの貸出、修理、休憩所、自転車に関する情報の提供を行う協力店舗（コンビニエンスストアや商店街、自転車店等）を募集し、サービス拠点（サイクルオアシス）とします。
- 自転車マップを配布する等、自転車に関する情報提供を行います。
- サイクルオアシスに対する委託料等の支援方法を検討します。

### <駐輪場等の整備>

- 駅周辺の駐輪場を整備します。
- バス停周辺の公共施設やコンビニエンスストア、店舗等に駐輪場の提供を依頼します。
- 協力店舗への委託料等の支援を検討します。
- 駐輪場の屋根や照明等を設置し、駐輪場からバス停までの通路を整備する等、利便性を追求し、利用者の増加を目指します。
- 事業者へ敷地内の駐輪場の整備を依頼します。
- バス停の整備や、運行状況等の情報提供手法の検討等を進め、バス利用環境の向上を図ります。



### <レンタサイクルの実施>

- 刈谷駅、刈谷ハイウェイオアシス等の拠点にレンタサイクルステーションを設置し、自転車をレンタルします。
- 主に通勤・通学以外の利用を推進します。
- 自転車マップを配布する等、自転車に関する情報提供を行います。

## 施策② 低炭素型自動車の普及・促進

エコカーの利用の推進、低炭素型バスの普及・促進を図るとともに、これら低炭素型の自動車の充電インフラとなるエコステーションを設置します。

### 低炭素型自動車の普及・促進への対応

#### ●エコカーの利用の促進

- ・自家用車、公用車、業務用車両へのエコカー導入を推進します。
- ・低公害車購入費に対する補助を行っています。
- ・市の公用車にプラグインハイブリッド自動車を購入しています。
- ・エコカー利用時に駐車料金の割引制度を導入する等、普及促進を図る方法を検討します。
- ・充電スタンド等のエコステーションの設置を推進していきます。

#### ●低炭素型バスの普及・促進

- ・将来の市内公共交通の中心となる低炭素型バス（天然ガスバス、燃料電池バス等）の導入を図ります。
- ・バス車両の低床、広ドア、大型窓、座席間隔の拡幅、バリアフリー化を促進するとともに、需要を踏まえつつ、連節バス等の大型バスの導入を検討し、バス車両の快適性を向上します。
- ・自転車積載に対応した車両の導入を検討します。
- ・低炭素型バスを導入する場合には、エコステーションの設置を優先的に進めていきます。

#### ●エコステーションの設置

- ・将来の市内公共交通の中心となる低炭素型バス（天然ガスバス、燃料電池バス等）の導入を検討します。
- ・急速充電器（電気自動車）や水素ステーション（燃料電池自動車）等の低炭素型自動車のエネルギー供給設備を整備します。
- ・市内には、電気自動車用充電スタンドが2基設置されています。
- ・市役所では、公用車用に電気自動車用充電スタンドを設置しています。
- ・エコステーションの設置は低炭素型自動車の普及の最優先事項であるため、今度主流となる低炭素型の自動車を見極めながら、早期対応を図ります。
- ・試験的、先導的に、かりや未来型モデルエリアにエコステーションを導入することを検討します。

#### ■プラグインハイブリッド車（市の公用車）



資料：「刈谷市環境都市アクションプラン（H23.3）」

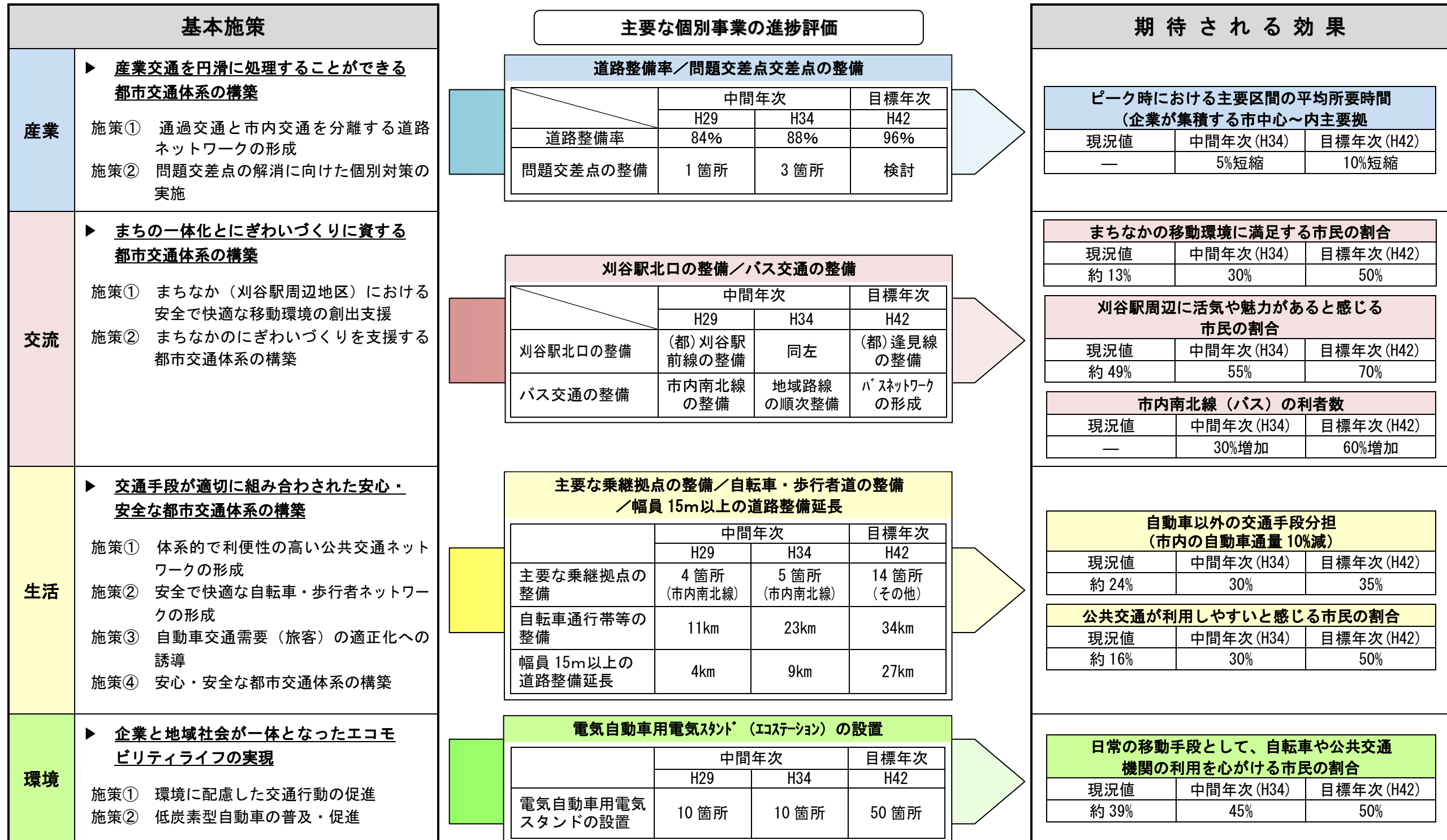
## 4. 施策実施効果の検証

### (1) 目標の設定

#### ① 効果指標の設定

都市交通戦略における効果指標は、「基本目標・方針の実現に向けた具体的な交通施策・事業の実施により、市民や交通利用者等にもたらせる成果を指標としたもの」です。

効果指標の設定にあたっては、市民や交通利用者等への分かりやすさや基本目標・方針の達成度を的確に把握できること、また、施策・事業内容の定量的な効果測定が適宜検証できることなどの視点から、先に設定した基本施策毎に“期待される効果”として、以下のような指標を設定します。



## ② 指標設定の考え方

■ピーク時における主要区間の平均所要時間（企業が集積する市中心部～市内主要地点）が10%短縮されます。

現況（H22）における主要区間（刈谷駅と市民センター（北部市民センター、東刈谷市民センター、小垣江市民センター））の平均旅行速度は、約16.7km/hとなっています。このうち、恩田町交差点や下重原町交差点等の主要渋滞ポイントを経由する北部市民センター→刈谷駅、東刈谷市民センター→刈谷駅は、平均旅行速度が11～13km/hと低くなっています。

通過交通と都市交通を分離する道路ネットワークの形成および問題交差点の解消に向けた個別な対策の実施により、主要渋滞ポイントの通過時間を50%短縮し、平均旅行速度約19km/hを確保し、主要区間のピーク時所要時間が10%短縮できるようにします。

### ■所要時間短縮のイメージ

<ピーク旅行速度調査（現況、7:00～8:00発）>

出発地⇄到着地	距離 (km)	平均 所要時間 (分秒)	平均 旅行速度 (km/h)	備考
刈谷駅北口 → 北部市民センター	6.6	23:50	16.6	・一里山新屋敷交差点通過約8分 ・一ツ木町6丁目交差点～一里山新屋敷交差点間（一ツ木大橋）が渋滞（約7分）
北部市民センター → 刈谷駅北口	6.6	37:10	10.7	・一里山新屋敷交差点2信号待ち（約5分） ・恩田町交差点5信号待ち（約11分）
刈谷駅南口 → 東刈谷市民センター	3.1	09:10	20.3	
東刈谷市民センター → 刈谷駅南口	3.1	14:40	12.7	・野田町中山交差点→下重原町交差点間4～6分
刈谷駅南口 → 小垣江市民センター	4.3	12:40	20.4	
小垣江市民センター → 刈谷駅南口	4.3	13:20	19.4	・中川町交差点3信号待ち、住吉町交差点1信号待ち
平均	—	—	16.7	

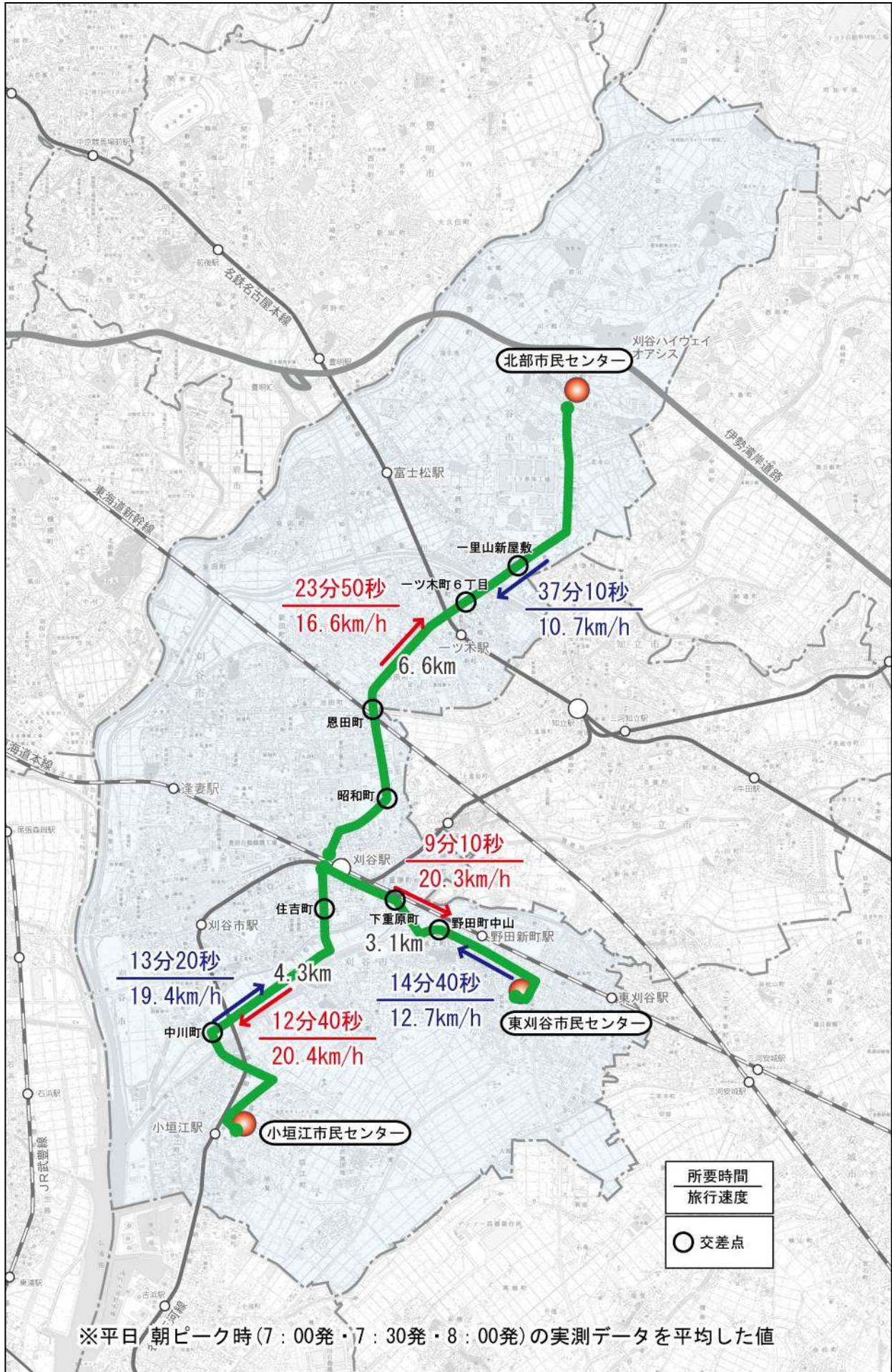
<主要信号待ち時間の短縮等による走行環境の改善>



所要時間の10%を短縮

出発地⇄到着地	距離 (km)	平均 所要時間 (分秒)	平均 旅行速度 (km/h)	備考
刈谷駅北口 → 北部市民センター	6.6	19:50	20.0	・一里山新屋敷交差点信号待ち時間を50%短縮
北部市民センター → 刈谷駅北口	6.6	29:10	13.6	・一里山新屋敷交差点及び恩田町交差点信号待ち時間を50%短縮
刈谷駅南口 → 東刈谷市民センター	3.1	09:10	20.3	
東刈谷市民センター → 刈谷駅南口	3.1	12:10	15.3	・下重原町交差点信号待ち時間を50%短縮
刈谷駅南口 → 小垣江市民センター	4.3	12:40	20.4	
小垣江市民センター → 刈谷駅南口	4.3	11:20	22.8	・中川町交差点、住吉町交差点信号待ち時間を50%短縮
平均	—	—	18.7	

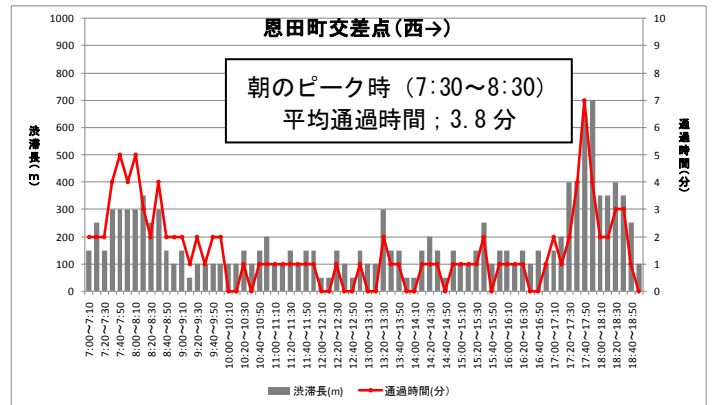
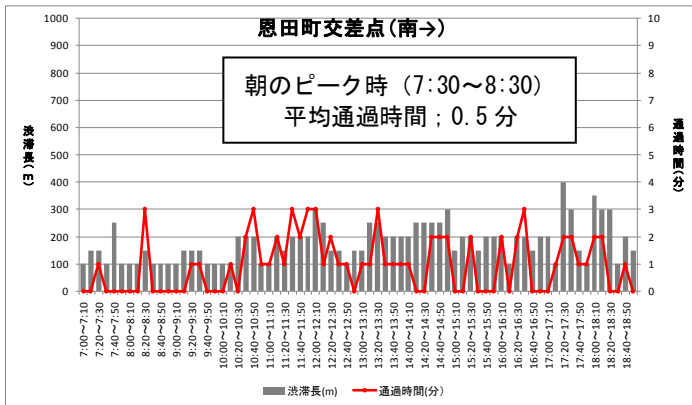
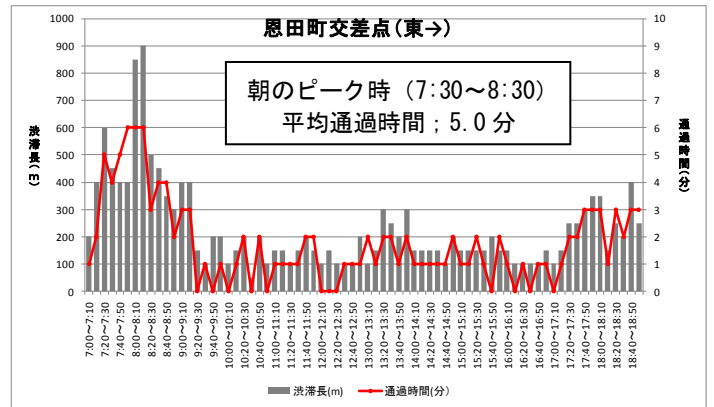
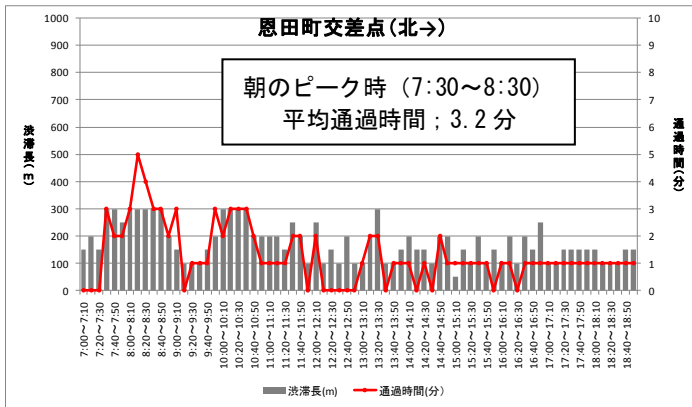
■刈谷駅～市民センター間 ピーク時旅行速度と所要時間



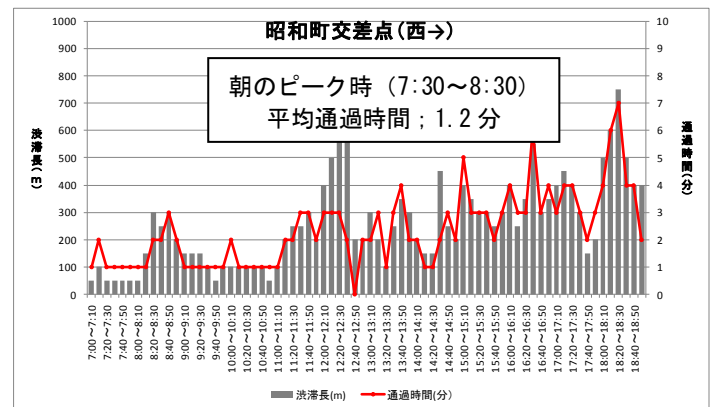
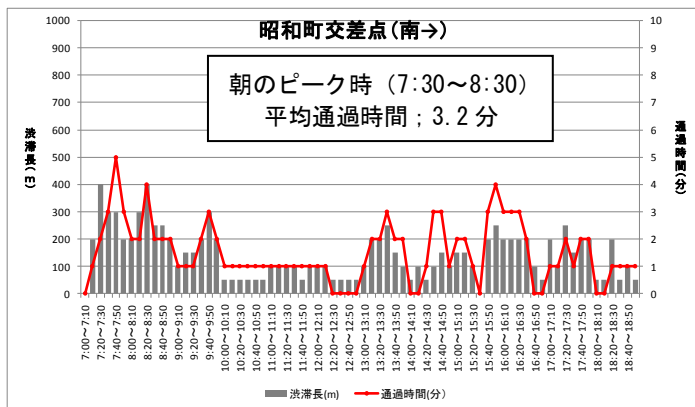
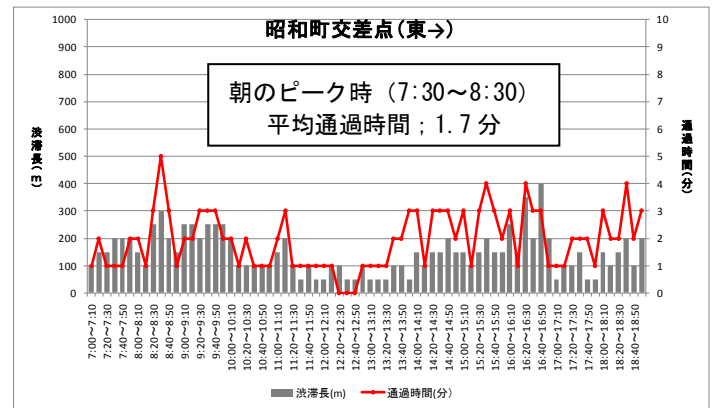
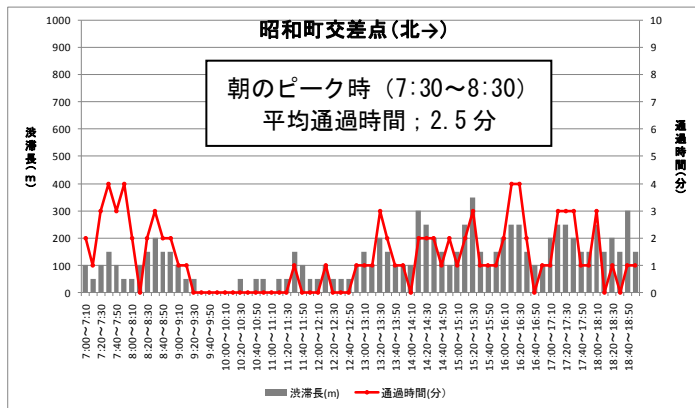


■ 主な渋滞交差点における交差点通過時間

▼ 恩田町交差点



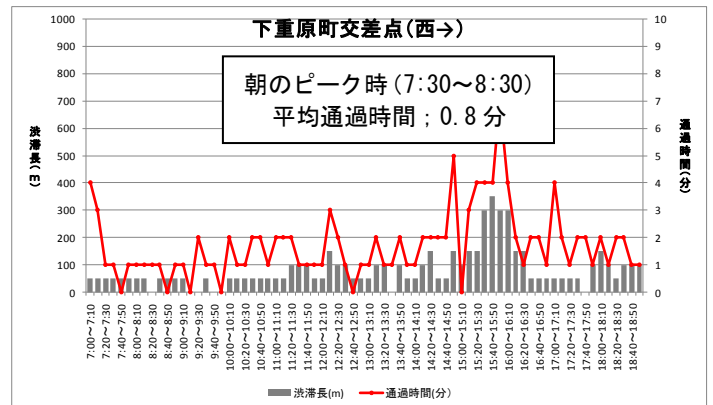
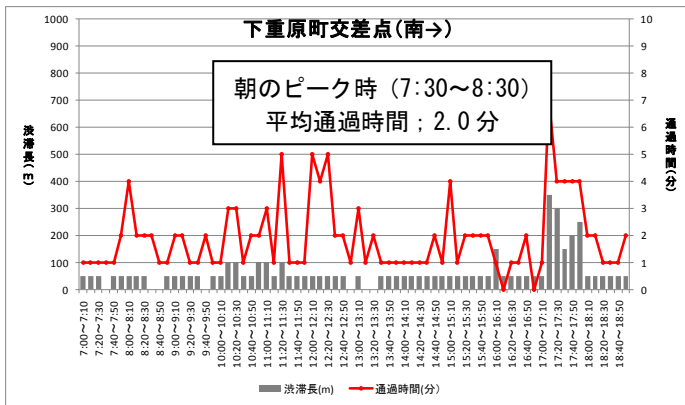
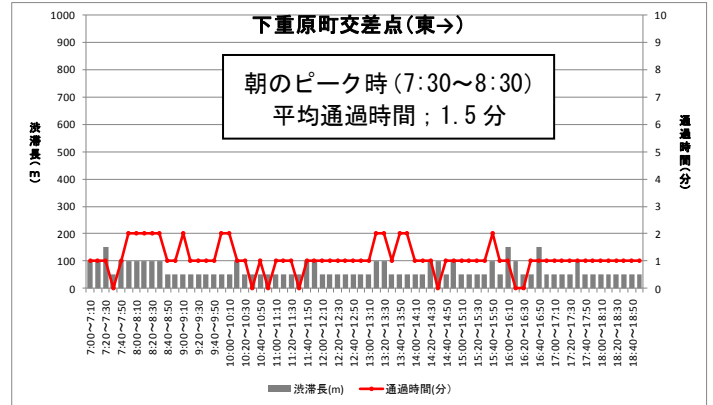
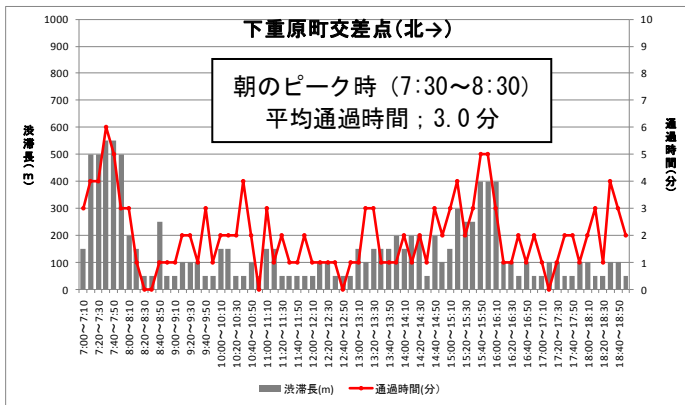
▼ 昭和町交差点



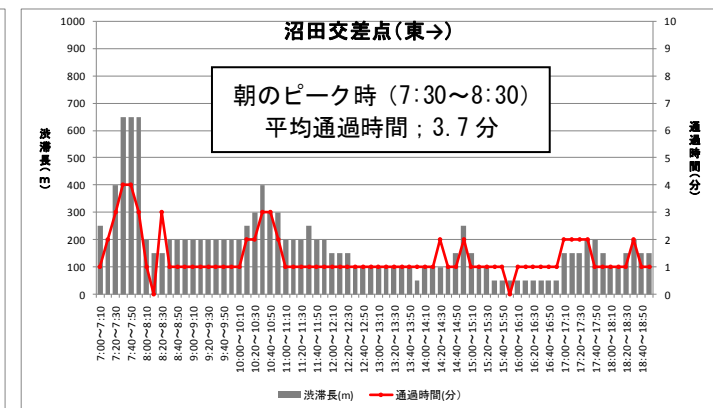
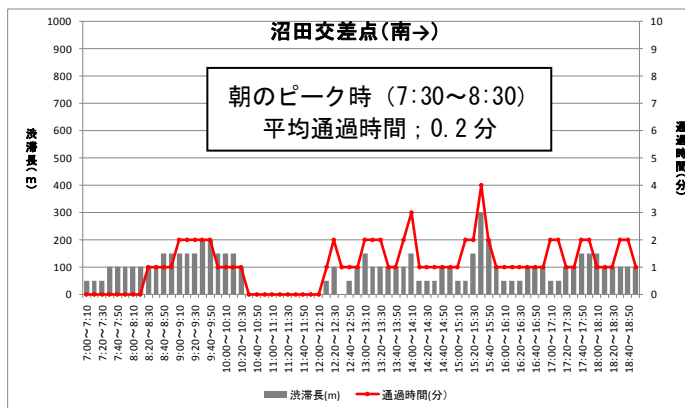
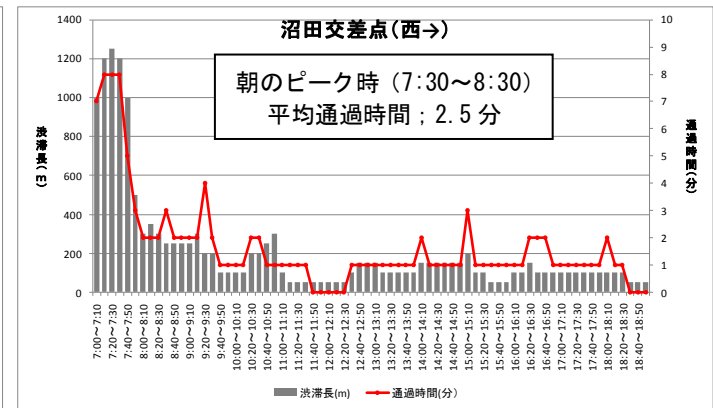
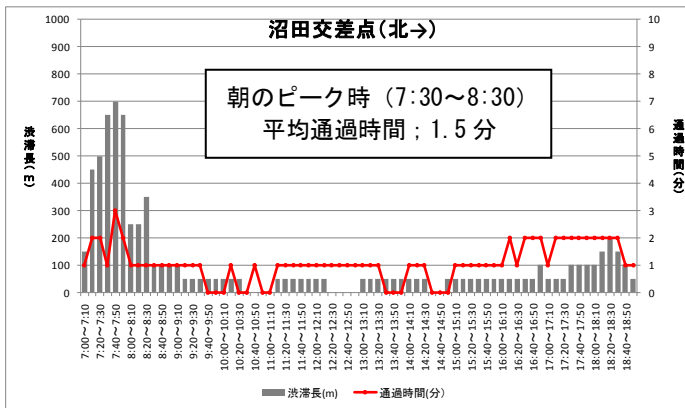
資料: 交通量調査 (H18.10)

■ 主な渋滞交差点における交差点通過時間

▼ 下重原交差点



▼ 沼田交差点



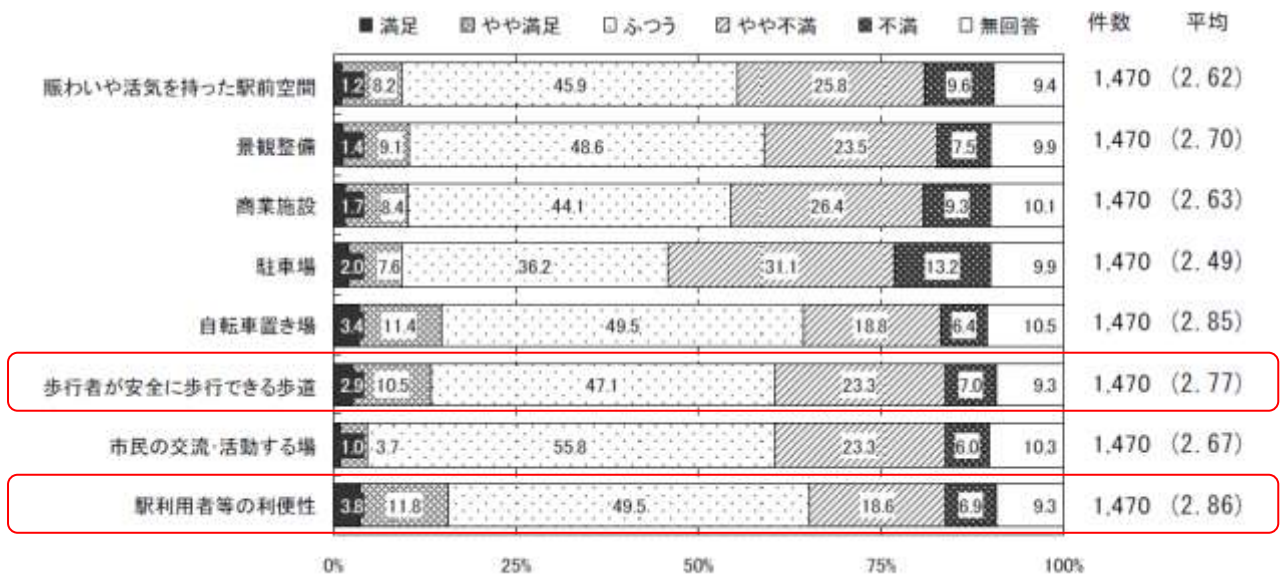
資料: 交通量調査 (H18.10)

■50%以上の市民が、まちなかの移動環境に満足するようになります。

「市民まちづくりアンケート (H20. 12)」によると、刈谷駅周辺の現状の満足度を見ると、「歩行者が安全に歩行できる歩道」に対しては、満足・やや満足が 13.4%に対し、不満・やや不満は 30.3%、「駅利用者等の利便性」に対しては、満足・やや満足が 15.6%に対し、不満・やや不満は 25.5%と、いずれも不満が満足を上回る結果となっている。

まちなかにおけるモビリティの向上や安全かつ快適な移動環境の創出、都市を支援する都市交通体系の構築等により、50%の市民が、まちなかの移動環境に満足できるようにします。

■駅周辺に対する現在の満足度



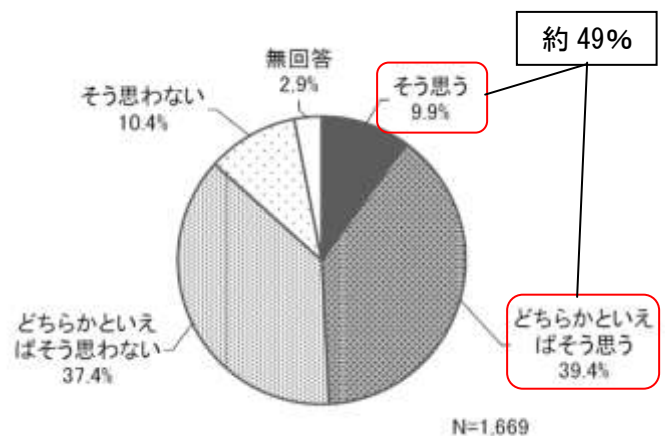
資料：市民まちづくりアンケート報告書 (H20. 12)

■70%の市民が刈谷駅周辺に活気や魅力があると感じるようになります。

「市民生活の現状及び児童・生徒の意識や行動に関するアンケート (H22. 5)」によると、刈谷駅周辺は、活気や魅力があると思う人が約 49%（そう思う約 10%、どちらかといえばそう思う約 39%）となっています。

まちなかにおけるモビリティの向上や安全かつ快適な移動環境の創出、まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築等により、70%の市民が、刈谷駅周辺に活気や魅力があると感じるようになります。

■刈谷駅周辺は、活気や魅力があると思う人の割合



資料：市民生活の現状及び児童・生徒の意識や行動に関するアンケート報告書 (H22. 5)

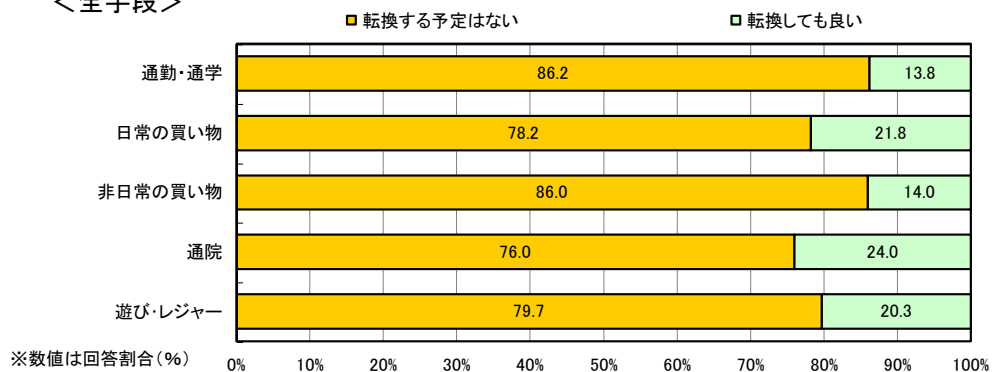
■市内の自動車交通量が10%削減され、自動車以外の交通手段分担率が35%となります。

「交通に関するニーズの把握市民アンケート(H22.2)」で得られた、目的別転換率より、転換後の自動車と自動車以外の分担率を算出すると、自動車から其他交通手段への転換率は約15%となります。しかし、「意図実行率」(表明した意図に対して、行動を実行する割合)を勘案すると、本市における実質的な転換率はさらに低下するものと考えられ、既往の文献(P89参照)を参考に、「意図実行率」を20~35%とした場合、自動車からの転換率は3~5%となります。

本計画においては、各種施策を実施することにより、その転換率を高めることとし、市内の自動車交通量を10%削減し、自動車以外の交通分担率を35%とします。

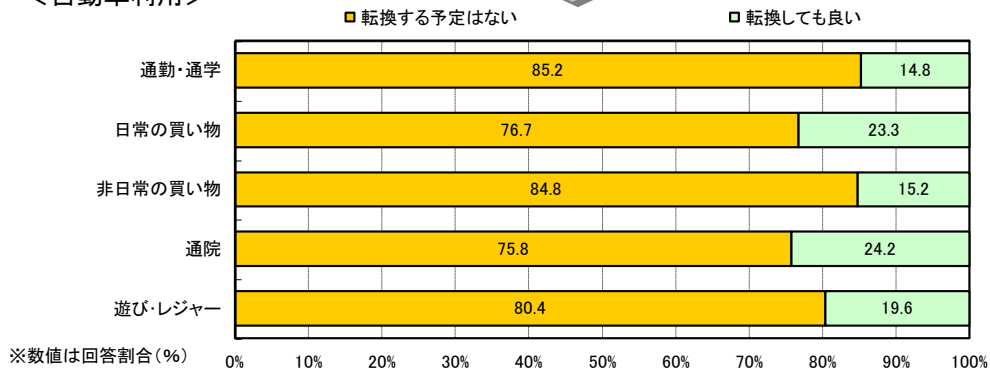
■市民アンケートからみた交通手段転換の可能性

<全手段>



うち「主な交通手段」が「自家用車」のみ抽出

<自動車利用>



自動車から其他交通手段への転換可能割合(全目的)は約15%

市内の自動車交通量の削減目標を10%と設定  
→自動車以外の交通分担率を35%へ(現状の約24%※から)

※目的別交通分担率の平均値

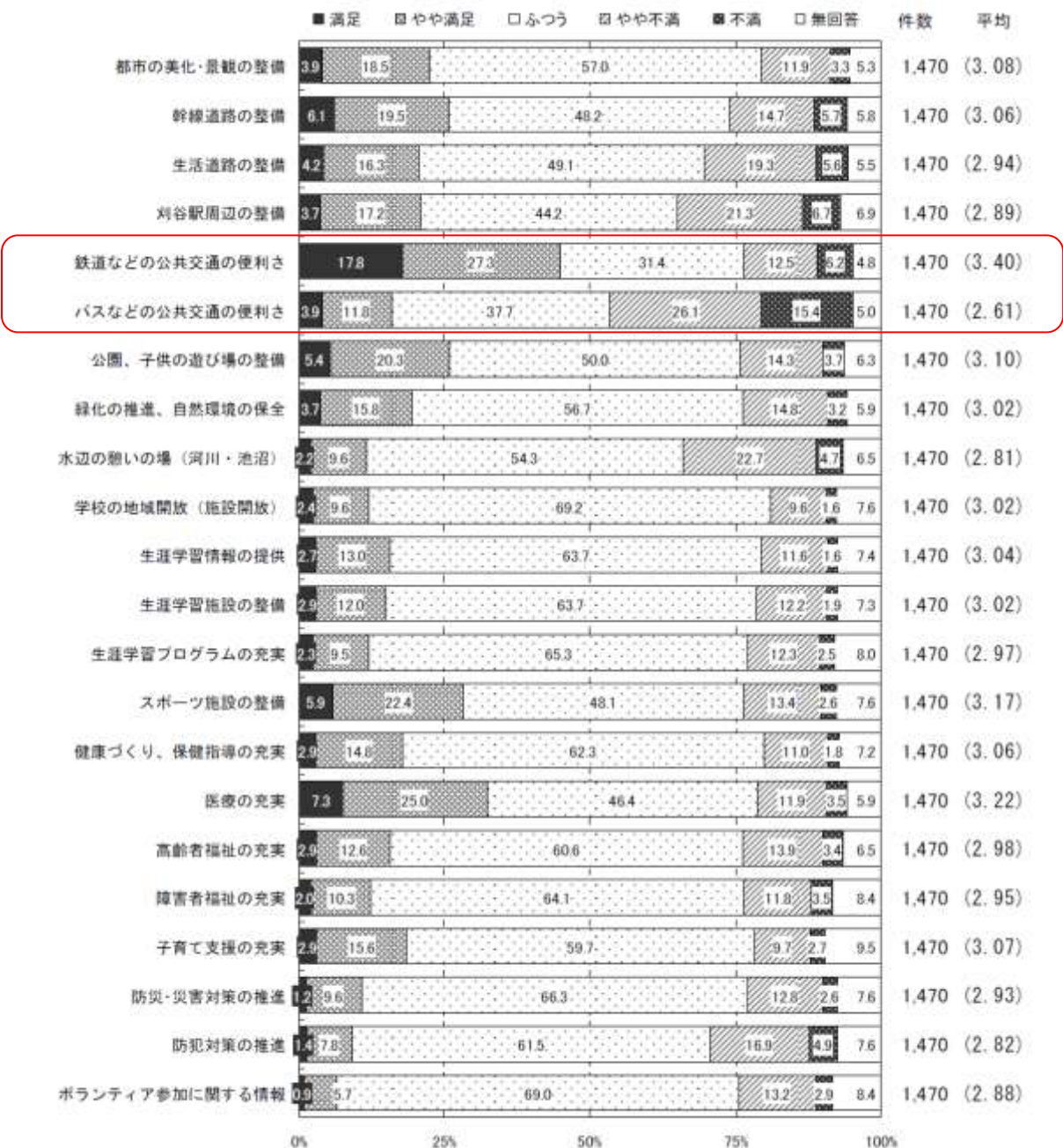
資料：交通に関するニーズの把握市民アンケート(H22.2)

■50%の市民が公共交通や自転車が利用しやすいと感じるようになります。

「市民まちづくりアンケート（H20.12）」より、まちに対する現状満足度を見ると、「鉄道などの公共交通の便利さ」については、満足・やや満足が45.1%に対し、不満・やや不満は18.7%と満足が不満を上回っているものの、「バスなどの公共交通の便利さ」については、満足・やや満足が15.7%に対し、不満・やや不満は41.5%と、不満が満足を大きく上回る結果となっています。

公共交通や自転車の利便性向上に関する各種施策や交通行動の変容施策を実施することにより、50%の市民が、公共交通や自転車が利用しやすいと感じるようになります。

■まちに対する現状の満足度評価

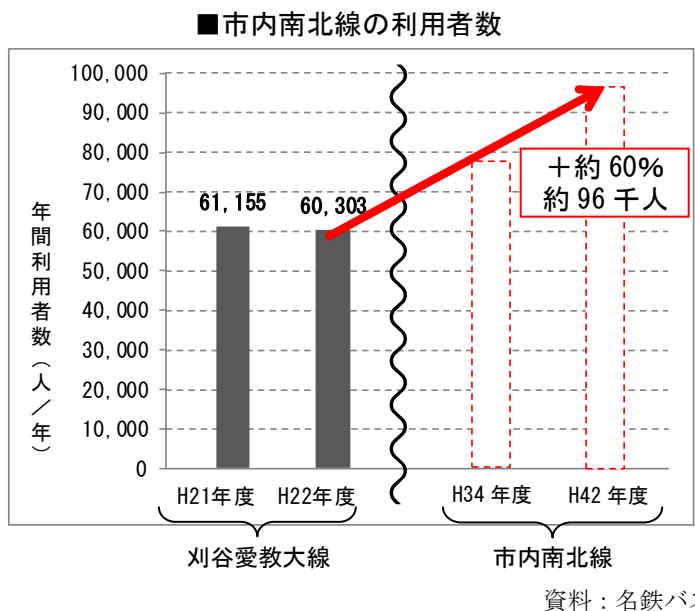


資料：市民まちづくりアンケート報告書（H20.12）

■市内南北線の利用者数が60%増加します。

現行のバス路線において、市内南北線の一部を担う名鉄バス刈谷愛教大線の年間利用者数は平成21年度で61,155人、平成22年度で60,303人と減少傾向にあります。

体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成により、市内南北線の利用者数（対H22年度名鉄バス刈谷愛教大線利用者数）を60%増加できるようにします。

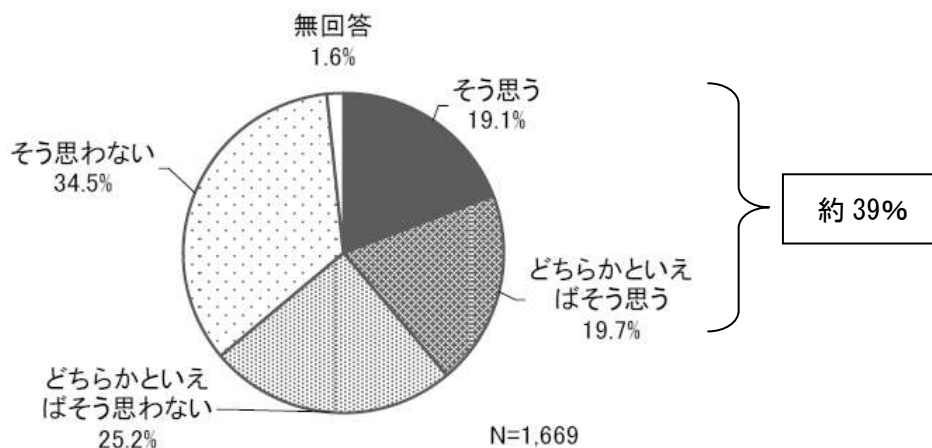


■50%の市民が、日常の移動手段として自転車や公共交通機関の利用を心がけ、低炭素型の都市が形成されます。

「市民生活の現状及び児童・生徒の意識や行動に関するアンケート (H22.5)」によると、「日常の移動手段として、自転車や公共交通機関の利用を心がけている」市民の割合は、約39%（そう思う19%、どちらかといえばそう思う20%）となっています。

エコモビリティライフの実現や効率的な自動車の利用など、エコモビリティ関連施策を実施することにより、50%の市民が、自転車や公共交通機関の利用を心がけるようになり、環境にやさしい低炭素型都市が形成されます。

■自転車や公共交通機関の利用を心がけているかどうかについて



資料：市民生活の現状及び児童・生徒の意識や行動に関するアンケート報告書 (H22.5)

### ③ 個別事業の進捗評価

#### ■ 道路整備率

通過交通と都市交通を分離する道路ネットワークの形成および問題交差点の解消に向けた個別な対策として、整備を重点的に進めていく必要のある道路の整備率は、現況（H22）で約80%となっています。これら道路の整備を計画的に推進し、中間年次（H34）では88%、目標年次（H42）では96%の整備率を目指します。

#### ■ 幹線道路の整備目標

（単位：m）

種類	号	路線名	H22（現況）			中間年次				目標年次		
			計画延長	整備延長 （都決）	整備率	H29		H34		H42		
						整備延長	整備率	整備延長	整備率	整備延長	整備率	
都市計画道路	自動車専用道路 幹線道路 （主要幹線道路）	1 伊勢湾岸道路	2,760	2,760	100%	2,760	100%	2,760	100%	2,760	100%	
		2 衣浦豊田線	4,950	1,200	24%	3,800	77%	4,950	100%	4,950	100%	
		3 国道155号線	2,760	2,650	96%	2,650	96%	2,650	96%	2,650	96%	
		4 国道1号線	3,100	3,000	97%	3,000	97%	3,000	97%	3,100	100%	
		5 名古屋岡崎線	2,290	0	0%	0	0%	770	34%	2,290	100%	
		6 名豊道路	6,270	6,270	100%	6,270	100%	6,270	100%	6,270	100%	
	幹線道路 （都市幹線道路）	7 逢見線	7,350	6,820	93%	6,820	93%	6,820	93%	7,350	100%	
		8 岡崎刈谷線	4,090	4,090	100%	4,090	100%	4,090	100%	4,090	100%	
		9 刈谷大府線	1,420	1,000	70%	1,420	100%	1,420	100%	1,420	100%	
		10 刈谷知立線	3,650	3,520	96%	3,650	100%	3,650	100%	3,650	100%	
		11 新池箕輪線	250	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	
		12 知多刈谷線	470	470	100%	470	100%	470	100%	470	100%	
		13 豊田知立線	4,640	4,640	100%	4,640	100%	4,640	100%	4,640	100%	
		14 中手新池線	7,080	5,710	81%	5,710	81%	5,710	81%	7,080	100%	
		15 名古屋碧南線	3,190	650	20%	650	20%	650	20%	2,200	69%	
		16 豊田刈谷線	1,750	0	0%	0	0%	1,070	61%	1,750	100%	
		17 刈谷環状線	8,610	8,450	98%	8,450	98%	8,450	98%	8,450	98%	
		18 亀城公園線	620	620	100%	620	100%	620	100%	620	100%	
		19 元刈谷線	2,470	2,470	100%	2,470	100%	2,470	100%	2,470	100%	
	都市計画道路	その他幹線道路 （地区幹線道路） （補助幹線道路）	20 刈谷町線	1,430	1,430	100%	1,430	100%	1,430	100%	1,430	100%
			21 巡見橋線	860	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
			22 中町線	130	130	100%	130	100%	130	100%	130	100%
			23 半城土広小路線	2,370	2,370	100%	2,370	100%	2,370	100%	2,370	100%
			24 富士松駅前線	210	210	100%	210	100%	210	100%	210	100%
			25 元刈谷重原線	3,240	0	0%	0	0%	0	0%	1,500	46%
			26 大西菰神線	900	900	100%	900	100%	900	100%	900	100%
			27 大脇線	1,520	1,520	100%	1,520	100%	1,520	100%	1,520	100%
			28 小垣江線	1,840	1,840	100%	1,840	100%	1,840	100%	1,840	100%
			29 小高線	900	900	100%	900	100%	900	100%	900	100%
			30 上重原線	1,000	1,000	100%	1,000	100%	1,000	100%	1,000	100%
			31 上重原野田線	1,060	430	41%	430	41%	430	41%	1,060	100%
			32 熊線	800	690	86%	800	100%	800	100%	800	100%
			33 高須線	1,400	1,000	71%	1,100	79%	1,250	89%	1,400	100%
			34 高須安城線	3,100	3,100	100%	3,100	100%	3,100	100%	3,100	100%
			35 高津波重原線	2,200	2,200	100%	2,200	100%	2,200	100%	2,200	100%
			36 築地宝線	2,800	2,800	100%	2,800	100%	2,800	100%	2,800	100%
37 寺横線	780	780	100%	780	100%	780	100%	780	100%			
38 半城土吉浜線	3,840	3,840	100%	3,840	100%	3,840	100%	3,840	100%			
39 吹戸線	190	190	100%	190	100%	190	100%	190	100%			
40 石ノ戸線	250	250	100%	250	100%	250	100%	250	100%			
41 刈谷駅前線	240	240	100%	240	100%	240	100%	240	100%			
42 下屋敷線	230	230	100%	230	100%	230	100%	230	100%			
43 野田北線	80	80	100%	80	100%	80	100%	80	100%			
44 水附線	830	620	75%	620	75%	620	75%	620	75%			
以外の幹線道路	幹線道路	45 県道三好沓掛線	2,700	2,700	100%	2,700	100%	2,700	100%	2,700	100%	
		46 県道岡崎豊明線	2,910	2,910	100%	2,910	100%	2,910	100%	2,910	100%	
		47 県道泉田共和線	830	685	83%	830	100%	830	100%	830	100%	
		48 県道名古屋碧南線	450	450	100%	450	100%	450	100%	450	100%	
		49 県道半城土広小路	1,100	0	0%	0	0%	0	0%	1,100	100%	
		50 市道O1-4号線	2,200	1,460	66%	2,200	100%	2,200	100%	2,200	100%	
		51 市道O1-40号線	1,600	0	0%	0	0%	1,600	100%	1,600	100%	
以外の幹線道路	幹線道路（計画） 構想路線	52 刈谷南北縦貫道路	—	—	—	—	—	—	—	—		
		53 (仮)東浦アクセス道路	—	—	—	—	—	—	—	—		
合計			111,710	89,275	80%	93,375	84%	98,260	88%	107,390	96%	

※赤字の路線の整備は、本計画において重点施策（施策パッケージの「産業」を参照）として位置付けているもの。

※青字は新たな整備を行った後の整備延長及び整備率。

## ■自転車通行帯等の整備

安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成に向けた個別な対策として、中間年次においては、市内南北線（バス）及び市中心部へ向かう通勤交通に対応する幹線路線における自転車通行帯等の整備を重点的に推進し、総整備延長 23km を目指します。また、目標年次においては、幹線路線に向かうコミュニティ路線における自転車通行帯等の整備を重点的に推進するとともに、以下の4地区以外においても整備を推進し、総整備延長 34km を目指します。

■自転車通行帯等の整備目標

(単位：m)

整備地区	総延長	中間年次				目標年次	
		H29		H34		H42	
		整備延長	整備率	整備延長	整備率	整備延長	整備率
刈谷駅周辺地区	19,660	3,520	17.9%	11,720	59.6%	19,660	100.0%
刈谷駅周辺地区～ 富士松駅周辺地区 (今川刈谷停車場線)	2,250	2,250	100.0%	2,250	100.0%	2,250	100.0%
東刈谷駅周辺地区	7,120	1,520	21.3%	4,850	68.1%	7,120	100.0%
富士松駅周辺地区	5,240	3,230	61.6%	4,460	85.1%	5,240	100.0%
合計	34,270	<b>10,520</b>	30.7%	<b>23,280</b>	67.9%	<b>34,270</b>	100.0%





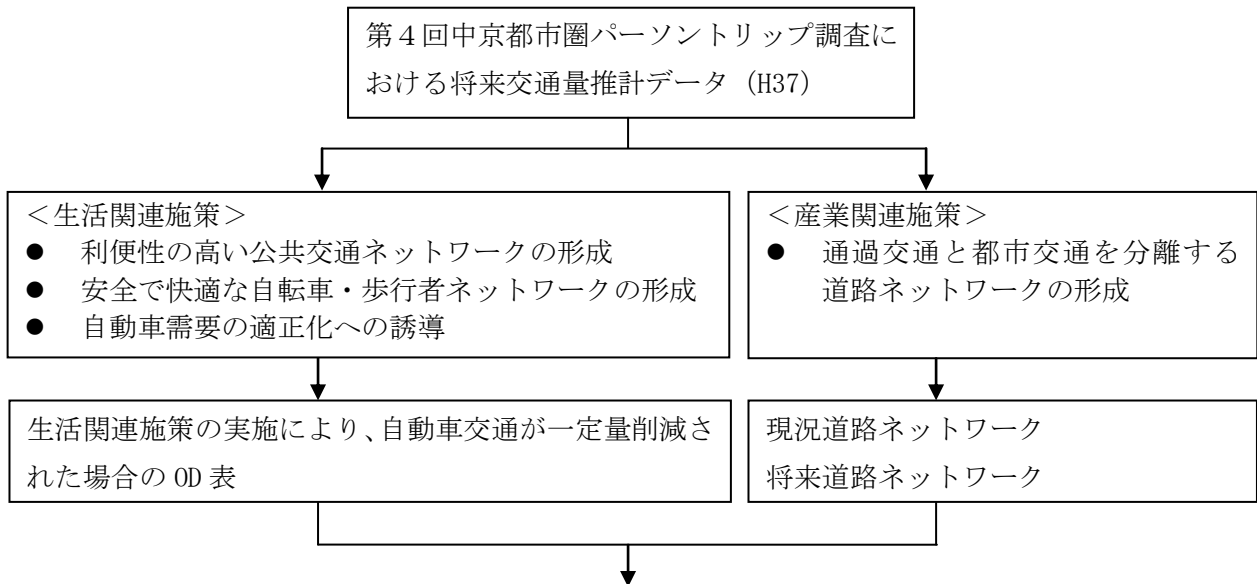
## (2) 施策実施による効果の検証

### ①まちなかまでの所要時間短縮効果

都市交通戦略に基づき実施する施策の内、「通過交通と都市交通を分離する道路ネットワークの形成」や「利便性の高い公共交通ネットワークの形成」、「安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成」、「自動車需要の適正化への誘導」に関する施策を実施した場合、自動車交通から公共交通など他の交通手段への転換により自動車交通量が削減されることにより、どのような効果が期待できるのかについて日ベースの自動車交通量推計を実施することにより検証します。

検証の結果、生活関連施策の実施により、自動車交通が一定量削減された場合、市内各地域からまちなか（刈谷駅周辺）までの平均旅行速度は 23.9km/h から 24.4km/h に向上し、平均所要時間が **2%短縮**されます。また、生活関連施策とともに、産業関連施策を実施した場合、平均旅行速度は 26.9km/h に向上し、平均所要時間が **9%短縮**されます。

#### ■まちなかまでの所要時間短縮効果の検証



#### <施策を実施した場合の効果（まちなか（刈谷駅周辺）までの所要時間の短縮割合）>

		市内各地域※からまちなか（刈谷駅周辺）までの平均旅行速度	所要時間短縮割合
施策を実施しない場合		23.91 km/h	—
ケース1	生活関連施策の実施により、自動車交通が一定量削減された場合に期待できる効果	24.4 km/h	2.1%
ケース2	生活関連施策の実施により、自動車交通が一定量削減されるとともに、産業関連施策を実施した場合に期待できる効果	26.9 km/h	8.7%

※北部市民センター、東刈谷市民センター、小垣江市民センター付近

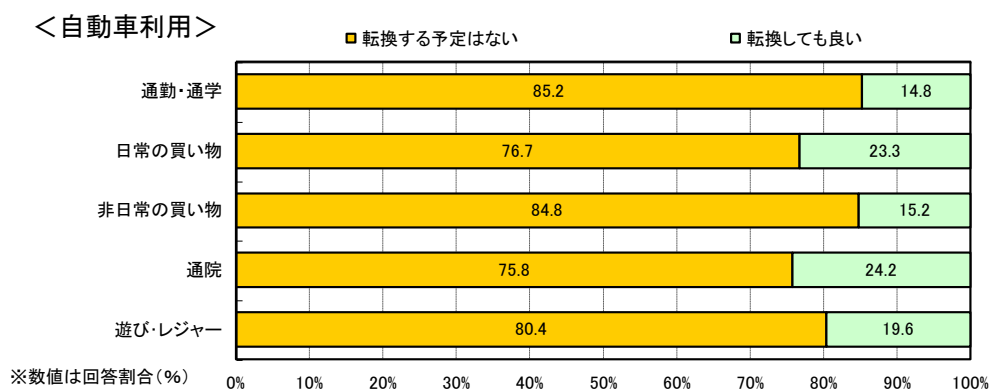
＜効果検証にあたっての条件設定＞

■施策実施により、削減される自動車交通量の設定

「交通に関するニーズの把握市民アンケート(H22.2)」で得られた、目的別転換率より、転換後の自動車と自動車以外の分担率を算出すると、自動車からその他交通手段への転換率は約15%となります。しかし、「意図実行率」（表明した意図に対して、行動を実行する割合）を勘案すると、本市における実質的な転換率はさらに低下するものと考えられ、既往の文献(次頁参照)を参考に、「意図実行率」を20~35%とした場合、自動車からの転換率は3~5%となります。

本計画においては、各種施策を実施することにより、その転換率を高めることとし、生活関連施策(利便性の高い公共交通ネットワークの形成、安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成、自動車需要の適正化への誘導)を実施することにより、公共交通ネットワークの都市間連絡線、市内南北線上に位置する区域の自動車発生集中交通量は10%削減、公共交通ネットワークの地域路線によりサービスされる区域及び自転車ネットワーク上に位置する区域の自動車発生集中交通量は5%削減するものと想定し、配分対象OD表を作成します。

■交通手段転換の可能性（市民アンケート）からみた自動車発生集中交通量の削減率の設定



自動車からその他交通手段への**転換可能割合（全目的）は約15%**



- 公共交通ネットワークの都市間連絡線、市内南北線上に位置する区域の自動車発生集中交通量が10%削減すると想定
- 公共交通ネットワークの地域路線によりサービスされる区域及び自転車ネットワークの幹線路線線上に位置する区域の自動車発生集中交通量が5%削減すると想定

(参考) 意図転換率に関する参考文献

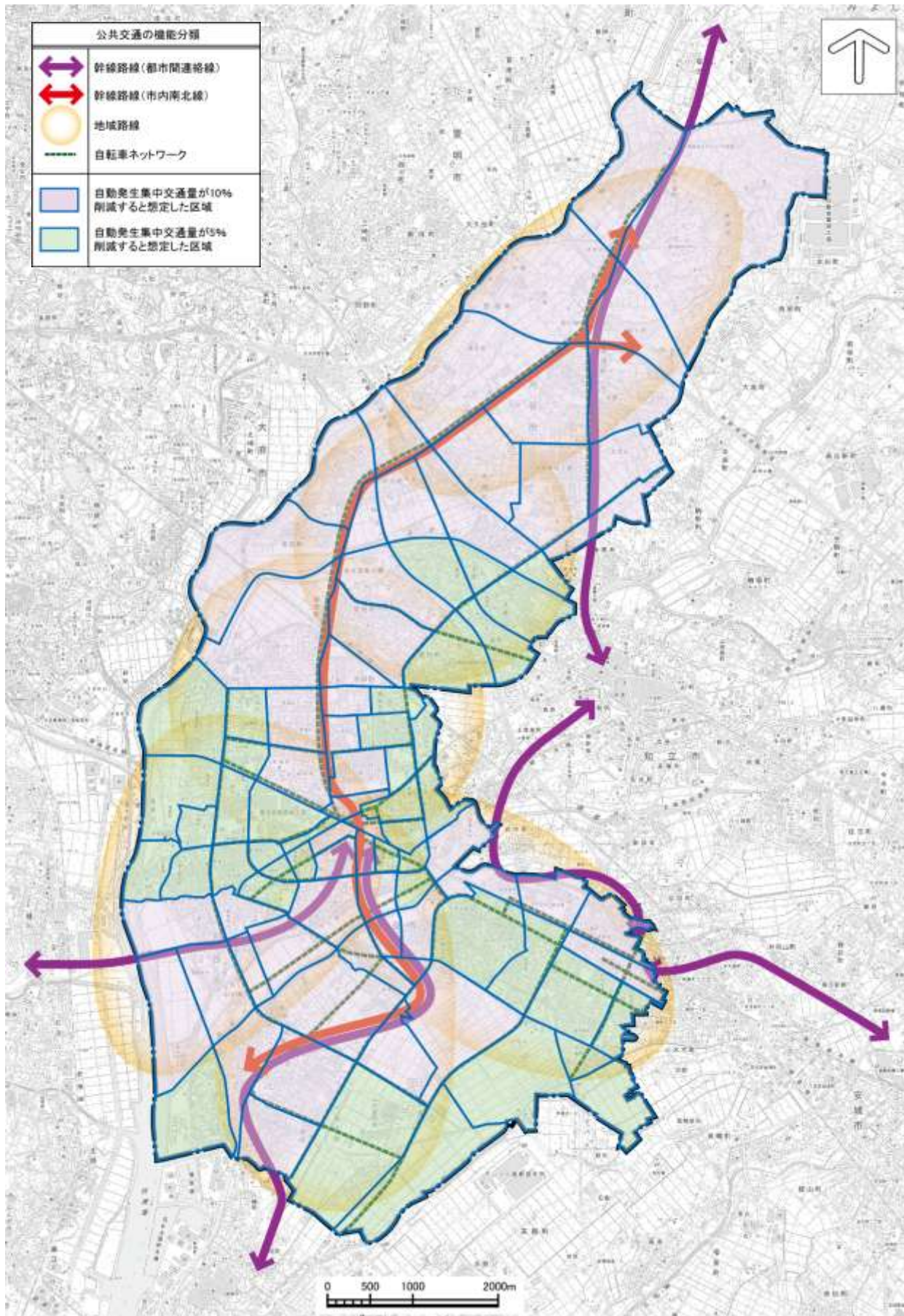
- ・東京工業大学大学院 藤井聡教授が過年度に発表した論文において、回答者が提示した意図に対して、行動を実行する割合を示す「意図実行率」を設定している。
- ・意図実行率は、バス利用意向表明者の現状バス利用者／非利用別、自動車習慣強度（月）別に設定されている。

表 需要予測に用いたバス利用意向表明者の、現状バス利用者／非利用別・自動車習慣強度別の意図実行率  $PILA_i$  (すなわち、表明した意図が現実に行われる確率)

	強自動車 習慣者	中自動車 習慣者	弱自動車 習慣者
バス非利用者	2割	3.5割	5割
バス利用者	6割	7.5割	9割

※出典：「行動意図法（BI法）による交通需要予測：新規バス路線の“潜在需要”の予測事例」  
土木計画学研究・論文集 20(3)、pp 563-570, 2003、東京工業大学大学院 藤井聡著

■ 区域別自動車発生集中交通量削減率

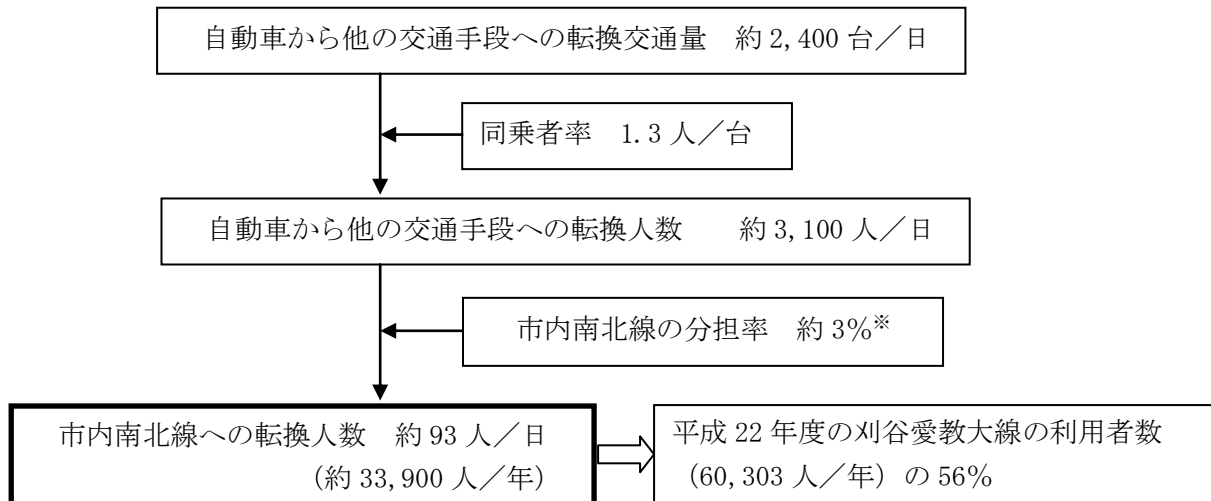


②自動車利用から市内南北線への利用転換効果

試算の結果、生活関連施策の実施により、市内南北線上に位置する区域の自動車発生集中交通量（約24千台/日）の10%（約2,400台/日）が他の交通手段に転換すると想定した場合、転換量は3,100人/日となります。

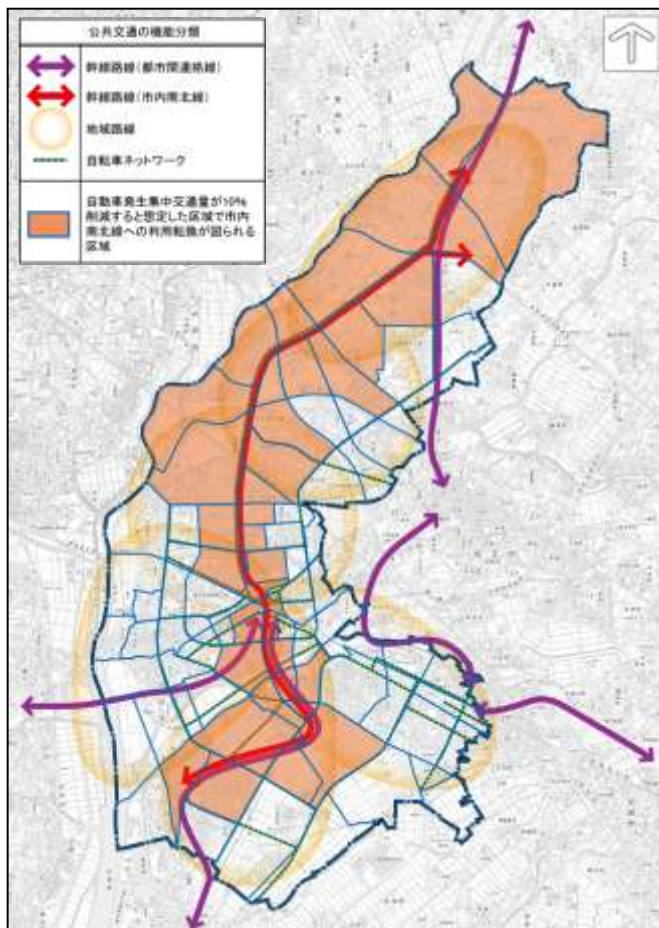
そのうち、市内南北線への転換量は約93人/日となり、現在の市内南北線に該当する刈谷愛教大線における平成22年度の利用者数より**56%増加**することになります。

■生活関連施策を実施した場合の市内南北線への転換人数



※ 暮らしやすい都市交通のあり方に関するアンケート(H22.2)より、自動車を除いた場合のバスの分担率は約6%。都市間を跨ぐ区域間ODは試算の対象としないため、市内南北線を約3%、地域路線を約3%に設定。

■自動車から市内南北線への利用転換を想定する区域



# 第5章 施策推進計画

## 1. 施策の進め方

基本施策ごとの個別施策の概要、実施主体、及び実施スケジュールを以下に整理します。

→ 継続実施または継続協議

基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要	関連施策	実施主体	中間年次		目標年次		
						H29年を 目標とする取組	H34年を 目標とする取組	H42年を 目標とする取組		
産業	① 通過交通と市内交通を分離する道路ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通過交通への対処</li> <li>●高速交通体系へアクセス</li> <li>●物流交通への対処</li> <li>●市内企業アクセスを主体とする業務交通への対処</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要幹線道路の整備</li> <li>・道路容量の強化等</li> <li>・物流システムの合理化</li> <li>・バイパス道路の整備</li> <li>・都心地区自動車交通処理計画の立案</li> </ul>	(都)衣浦豊田線	—	愛知県	協議	実施	(実施済)	
				(都)名古屋岡崎線	—		(未実施)	協議	実施	
				(都)豊田刈谷線	—		協議	→	実施	
				(都)名古屋碧南線	—		(未実施)	(未実施)	協議	
				刈谷南北縦貫道路の整備	市道01-40号線	交流-②	刈谷市	協議	実施	(実施済)
					市道01-4号線			実施	(実施済)	(実施済)
					(都)国道155号線～(都)国道1号線 全線整備			協議	→	実施
				(都)国道155号線(恩田町交差点)	交流-②	愛知県	協議	実施	(実施済)	
				(都)中手新池線	—		(未実施)	協議	実施	
				(仮)東浦アクセス道路	—	愛知県 刈谷市	協議	→	→	
				(都)上重原野田線	—		(未実施)	協議	→	
				(都)元刈谷重原線	—		(未実施)	協議	→	
				(都)半城土広小路線	—	刈谷市 企業	(未実施)	協議	実施	
				刈谷駅付近における地区道路の再整備	交流-①		実施	→	(実施済)	
				都心交通処理計画	交流-①	愛知県 刈谷市	協議	→	実施	
② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>●円滑かつ安全・安心な自動車移動環境の創出への対処</li> </ul>	稲場町交差点、司町交差点、高須町交差点 他	交流-②	実施	→		→			
		交通制御の適正化	信号現示の適正化	—	公安委員会	実施	→	→		
交流	① まちなか(刈谷駅周辺地区)における安全で快適な移動環境の創出支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人が集い、交流できる新たなにぎわい空間の創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)刈谷駅前線の再整備</li> <li>・道路形態の見直し</li> <li>・道路機能の役割分担の明確化</li> </ul>	刈谷駅北口における道路機能の役割分担の見直しと道路形態の見直し	(都)刈谷駅前線	刈谷市 公安委員会 地域団体 市民	実施	→	(実施済)	
				(都)逢見線	—		(未実施)	(未実施)	実施	
				歩行者優先道路の整備(グリーンモール、アクアモール)	生活-② 生活-④	協議	実施	(実施済)		
			にぎわい創出のための社会実験	—	—	—	実施	(実施済)	(実施済)	
	② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南北に細長く展開する本市の一体化に資する交通体系の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷南北縦貫道路の整備</li> <li>・道路ネットワークの整備と問題交差点の個別対策</li> <li>・体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成</li> <li>・安全で魅力ある道づくりの推進</li> </ul>	刈谷南北縦貫道路の整備	産業-①	刈谷市	実施	→	→	
				問題交差点における交差点改良(稲場町、司町、高須町 他)	産業-②	愛知県 刈谷市	実施	→	→	
				(都)国道155号線(恩田町交差点)	産業-①	愛知県	実施	→	(実施済)	
バスネットワークの再編による市内南北線の形成				生活-①	刈谷市 交通事業者	実施	→	→		
		バス走行環境の改善	生活-①	刈谷市 公安委員会 交通事業者	(未実施)	協議	実施			
生活	① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の機能分類の明確化と「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町との連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道・高速バスによる広域路線の形成</li> <li>・「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた都市間連絡線の形成</li> <li>・バス交通の市内南北線の形成</li> </ul>	バスネットワーク再編による都市間連絡線(衣浦定住自立圏共生ビジョンにおける圏域連絡バスを含む)の形成	—	刈谷市 近隣市町	協議	→	実施	
				バス走行環境の改善	交流-②	刈谷市	(未実施)	協議	実施	
				バス交通の市内南北線の形成・充実	交流-②	刈谷市 交通事業者	実施	→	→	
				地域路線の形成・充実	交流-②	刈谷市 交通事業者 市民	協議	実施	→	
				駅やバス停及び乗り継ぎ拠点における交通結節機能の強化	—	刈谷市 交通事業者	実施	→	(実施済)	
		市内南北線に係る主要バス停	—	(未実施)	(未実施)		実施			
		市内南北線以外の主要バス停	—	実施	(実施済)		(実施済)			
		●主要駅や主要バス停における交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保</li> <li>・刈谷駅等の交通結節機能の強化</li> </ul>	駅バリアフリー化事業	名鉄富士松駅舎改修	—	—	実施	(実施済)	(実施済)
				JR逢妻駅	—	—	—	実施	(実施済)	(実施済)
				パーク&バスライド、サイクル&バス・レールライドの推進	—	刈谷市 企業	実施	→	→	
●公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通体系の構築に向けた総合的なコーディネート</li> <li>・市民参加による地域路線の検討</li> <li>・事業提案(交通事業者)</li> </ul>	バス通勤の利便性向上	交流-②	刈谷市 市民	協議	実施	(実施済)			
		バスネットワークの再編による地域路線(市民参加による検討路線)の形成	—	刈谷市 地域団体	協議	実施	→			
			—	交通事業者	実施	→	→			

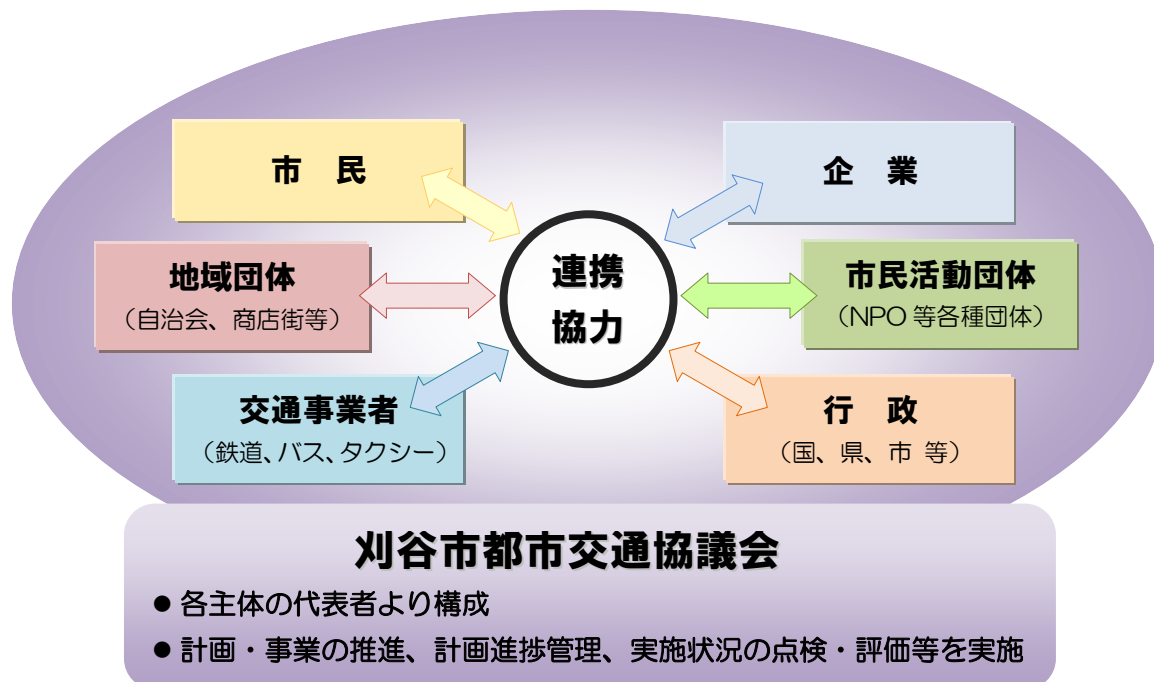
基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要	関連施策	実施主体	中間年次		目標年次	
						H29年を 目標とする取組	H34年を 目標とする取組	H42年を 目標とする取組	
生活	② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成	●自転車・歩行者による快適な移動環境の確保	自転車・歩行者空間の整備による自転車ネットワークの形成	刈谷駅地区、富士松駅地区、東刈谷駅地区	交流-①	刈谷市 公安委員会	実施	→	→
				市全域	生活-④		(未実施)	(未実施)	実施
			既存道路形態の見直しによる自転車・歩行者空間の拡充(刈谷駅周辺)	(都)刈谷知立線、(都)刈谷環状線、(都)元刈谷線、(都)高須線、(都)刈谷駅前線 グリーンモール、アクアモール 市道2-191号線、市道2-278号線、市道2-288号線、市道2-298号線	交流-①	愛知県 刈谷市 公安委員会	実施	→	(実施済)
							(未実施)	(未実施)	実施
							(未実施)	(未実施)	実施
			既存道路形態の見直しによる自転車・歩行者空間の拡充(市全域)	生活-④	(未実施)	(未実施)	実施		
			駐輪場の整備(太陽光等を活用した充填設備の併設)	—	刈谷市 企業	協議	実施	→	
			刈谷駅周辺等における歩行者サイン計画	—		協議	実施	→	
			違法占用物件の排除	—		実施	→	→	
			サイクルオアシスの設置 (H23-H26間で設置場所選定・協力依頼)	—		実施	→	→	
	③ 自動車交通需要(旅客)の適正化への誘導	●市内企業への自動車による通勤交通等への対処	・TDM施策の展開 ・MMの導入	交通需要の低減・平準化	環境-①	刈谷市 企業	実施	→	→
				自動車利用の適正化			実施	→	→
	④ 安心・安全な都市交通体系の構築	●人にやさしく、安全な道路空間の確保	・歩行者、自転車、自動車動線の分離 ・交差点における安全確保 ・交通安全施設の設置 ・取り締まり強化 ・交通安全啓発活動の実施	自転車・歩行者道等の整備等	—	刈谷市 企業	実施	→	→
				交差点改良、ITS技術活用による危険な交差点等における見通しの確保等	—		協議	実施	→
				信号機、横断歩道等の交通安全施設の設置	—	愛知県 刈谷市	実施	→	→
交通安全市民運動、交通安全教室等				—	刈谷市 公安委員会 企業 市民	実施	→	→	
●防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成		・複数の経路選択による交通ネットワークの形成 ・災害に強いまちづくりによる広域交通ネットワークの形成	緊急輸送道路、橋梁等の長寿命化	—	愛知県 刈谷市	実施	→	→	
			防災性の高い道路整備	—		実施	→	→	
			道路情報の把握・提供の仕組みの検討	—	刈谷市 企業	協議	→	→	
			災害拠点としてのオアシスの活用	—		協議	→	実施	
多様な電源の確保と電気自動車の活用	環境-②	実施	→	→					
環境	① 環境に配慮した交通行動の促進	●環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開	・カーシェアリング、エコドライブの推進	生活-③	刈谷市 企業	実施	→	→	
	・交通エコポイントの導入、自転車マップの活用	—	実施	→		→			
② 低炭素型自動車の普及・促進	●低炭素型自動車の普及・促進への対処	・エコカーの利用促進	エコカーの利用促進・エコステーションの検討	生活-④	刈谷市 交通事業者 市民	実施	→	→	
・低炭素型バスの導入	—	実施	→	→					

## 2. 計画の実現に向けて

### (1) 計画推進体制

都市交通戦略の推進にあたっては、市民、企業、地域団体、市民活動団体、交通事業者及び行政がそれぞれの立場・役割を明確にするとともに、これまで以上に連携を深め、交通とまちづくりを一体的に捉えて、取り組んでいくことが重要です。

#### ■各主体の役割と連携



主体	役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者や行政が実施する取り組みに積極的に参加・協力するとともに、“ひと”と“環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系の構築に向け、自らの交通行動を社会的にも、個人的にも望ましい方向へと転換するよう自助努力する。</li> </ul>
企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政と協働で主に通勤行動において、交通需要の適正化施策を行う。</li> </ul>
地域団体 市民活動団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ニーズを的確に把握し、行政等との連携、協働により、地域づくり施策を行う。</li> </ul>
交通事業者 (鉄道、バス、タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該計画における公共交通の位置づけを踏まえ、行政とともに機能に応じたサービス水準の確保に努め、合理的な事業運営について積極的な提案を行う。</li> <li>行政と協働で利用実態やニーズを的確に把握し、利用促進につながる施策を行政と連携、協力して行う。</li> </ul>
行政 (国、県、市等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>目標を達成するために必要な幹線道路網の整備、公共交通及び自転車・歩行者ネットワークの形成及び交通行動計画の各種施策を行う。</li> <li>当該計画を周知するためのPR活動を展開するとともに、市民、交通事業者及び企業が実施する取り組みへの支援や各種情報提供を行う。</li> <li>PDCAサイクルによる進行管理を行い、成果目標及び事業進捗の達成度を検証する。</li> </ul>



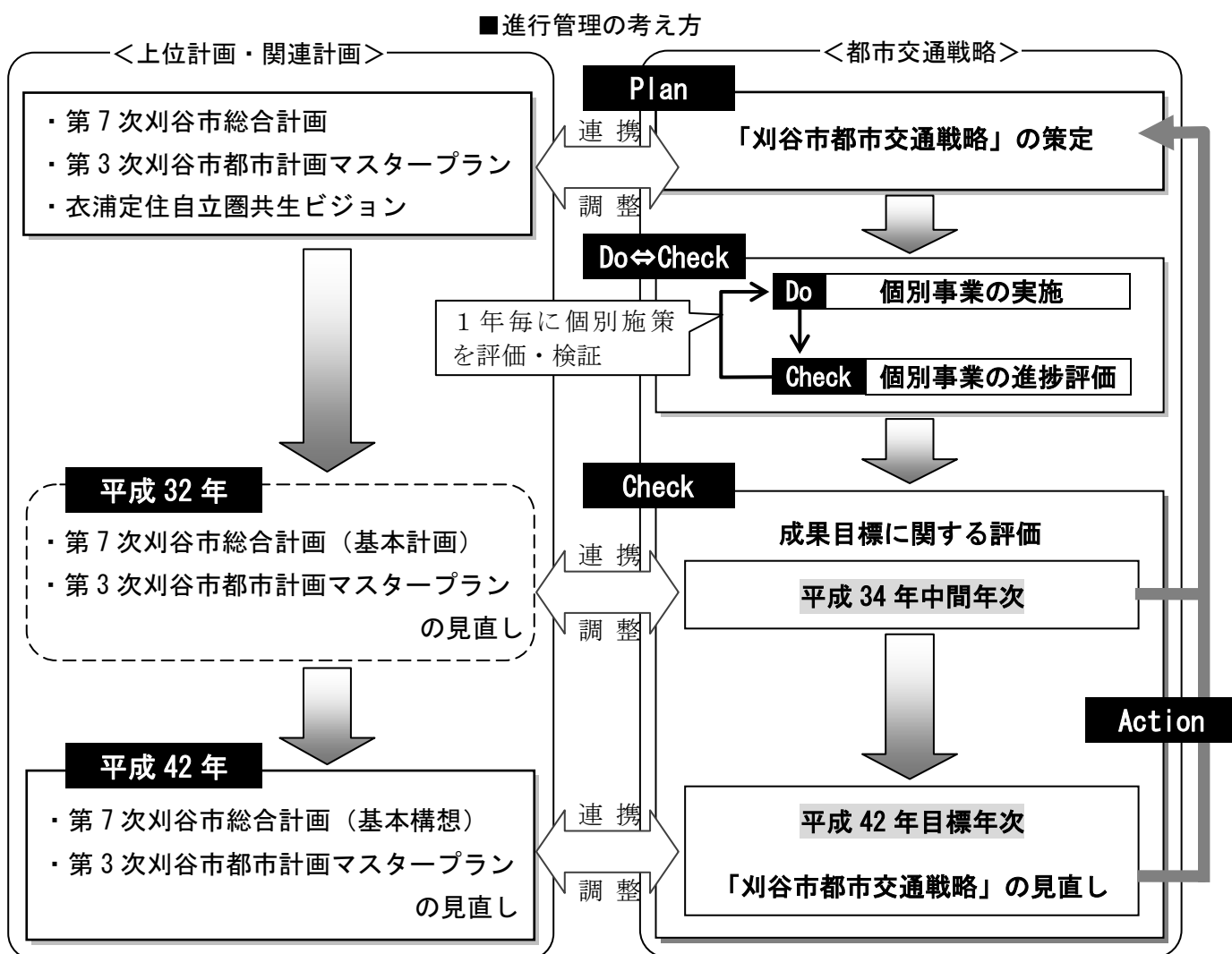
特に、通勤交通の適正化に向けては、エコ通勤などの環境に配慮した交通行動の促進に向けた取り組みや ITS 技術の活用など、市内の道路混雑の緩和や公共交通の利用促進、環境負荷の軽減に資する取り組みを市内の企業と連携し展開する必要があるため、企業・地域団体・行政などの関係者による「(仮) エコ通勤推進協議会」の設置を目指します。

また、バス交通のあり方等の見直しに向けた検討を行うにあたり、道路運送法に基づく地域公共交通会議の設置を検討します。

## (2) 進行管理

都市交通戦略の実現に向けては、効果的な施策を組み合わせ、施策パッケージとして実施することとし、10年後となる平成34年を中間年次として、目標年次である平成42年を最終年次として、段階的に実施するものとします。

また、個別施策・事業の進行管理については、毎年個別事業の進捗評価を行うこととし、平成34年の中間年次においては、成果目標の評価結果を踏まえた計画の見直しの必要性について検討するものとします。



## (3) その他

本計画の市民への周知・PRに向け、行政・企業・地域団体等と連携し、オープンハウスをはじめとする広報活動を実施します。

## 用語解説

【あ行】	
ICカード	キャッシュカードやクレジットカード、電子マネー用カード、身分証明書、交通機関の乗車券といった用途において、多く利用されているIC（集積回路）を組み入れたカード。
ICT	Information and Communication Technology。情報や通信に関する技術の総称。
ITS（高度道路交通システム）	Intelligent Transport Systems。高度道路交通システムのこと。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。
アイドリングストップ	自動車を運転する際、荷おろしや信号の待ち時間等の停車時間にエンジンを停止することで、大気汚染物質・温暖化ガスの発生抑制、省エネルギーを行う運転行動のこと。
アクセシビリティ	ある目的地への到達性（目的地への到達のし易さ）。
あんしん歩行エリア	交通事故を少なくし、歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的としており、エリアに指定されると、公安委員会と道路管理者の連携により安全対策が実施される。
EVステーション	Electric Vehicle Station。電気自動車の充電スタンドのこと。
意図実行率	表明した意図に対して、行動を実行する割合のこと。
エコカー	低公害車の通称。大気汚染物質（窒素酸化物や一酸化炭素、二酸化炭素等）の排出が少なく、環境への負荷が少ない自動車。具体的には、ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車等がある。
エコステーション	天然ガス自動車への天然ガス供給スタンドや、電気自動車の急速充電スタンド等、エコカーへの燃料供給所のこと。
エコドライブ	①発進を緩やかにする。②車間距離を十分にとり、加減速を少なくする。③早めのアクセルオフを行う。④無用なアイドリングをしない。⑤タイヤの空気圧をこまめにチェックする。⑥不要な荷物を積まない。等のことに心掛け、環境に配慮して自家用車を使用すること。
エコモビリティ	エコロジー（環境）の「エコ」と移動の「モビリティ」をつなげた言葉で、電車やバス等の公共交通、自転車、徒歩を使い分けて、CO <sub>2</sub> の排出が少なく、環境にやさしい手段を利用して移動すること。
エコモビリティネットワーク（プロジェクト）	「刈谷市環境都市アクションプラン」のエコモビリティ分野における先導プロジェクト。自転車や公共交通機関の利便性を高めることにより、自動車から自転車や公共交通機関への利用の移行を促進し、CO <sub>2</sub> の排出の少ない移動手段の普及を図ることを目的としている。
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」をつなげた言葉で、自家用車と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルのこと。
エコライフ	日常生活の中で自然や環境に影響を及ぼしている行動を認識し、できるところから少しずつ、環境にやさしい生活を実施していくこと。
OD	どこから（起点：Origin）どこへ（終点：Destination）どれだけの人または自動車、貨物量が動くかを表したもの。

【か行】	
カーシェアリング	複数の人が自動車を共同で保有して、交互に利用すること。個人で所有する自家用車に対し、自動車の新しい所有・使用形態を提唱。走行距離や利用時間に応じて課金されるため、適正な自動車利用を促し、公共交通等、自動車以外の移動手段の活用を促すとされる。自動車への過度の依存が生んだ環境負荷の軽減や、交通渋滞の緩和、駐車場問題の解決、公共交通の活性化等が期待される。
拡散型都市構造	人口増加時代の、人口や産業が都市に集中し都市が拡大する都市構造であり、人口減少時代においては、交通弱者の移動問題、公共交通機関の維持の問題、環境の負荷増加の問題、中心市街地の空洞化問題、行財政圧迫の問題など、様々な問題が懸念される都市構造のこと。
緊急輸送道路	災害時に必要な援助、消防活動及び緊急物資を運ぶための道路。
現況ネットワーク	現況道路網のこと。
減災	災害時、被害を皆無にすることは不可能という前提に立ち、起こりうる被害を最低限にとどめ短期化しようという防災の取り組み。
交通エコポイント	公共交通、自転車やカーシェアリング等を利用した場合に付与されるポイント。「刈谷市環境都市アクションプラン」では、環境に配慮また地域活性化に寄与する製品や行動をポイント還元対象としている。
交通結節点	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。駅前広場やバスターミナルなど。
交通容量	単位時間あたりにその断面、又は地点が最大限何台の車を捌くことが可能かを表す交通量を通しうる限界のこと。
交通量配分	道路事業等の有無による交通流動の変化を把握するために、自動車の走行経路を推計する作業のこと。
コーディネート（コーディネーター）	2者あるいはそれ以上の個人または機関、施設、団体の間に対等な関係をつくり、各々が最大限にその特性を発揮できるよう、調整・調和を図ること。
コミュニティバス	市町等の自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バス。刈谷市公共施設連絡バスが該当。
コミュニティ道路	歩行者の安全・快適性を考慮した道づくりを目的とし、自動車の通行を主たる目的とはしない道路のこと。
混雑度	道路の交通量を交通容量で割った値のこと。1.0未満は「昼間12時間を通じて殆んど混雑しない」、1.0～1.25は「昼間12時間のうちピークの1～2時間の間混雑する」、1.25～1.75は「ピーク時間を中心に混雑する時間帯が加速度的に増加する」、1.75以上は「慢性的に混雑する」等の状況となる。
【さ行】	
サイクル&バス・レールライド	「サイクル&バスライド」と「サイクル&（レール）ライド」を合わせた刈谷市独自の造語。自宅から自転車で最寄りのバス停、または駅まで行き、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうこと。
サイクルオアシス	自転車の修理、空気入れの貸出し、休憩所、自転車に関する情報の提供等を行うサービス拠点（商店街、自転車店等）。
サイン計画	サインとは、生活している人やそこを訪れる人々に「まち」を分かりやすく案内するもので、サイン計画とは、市民や来訪者の案内誘導、情報伝達の機能を担う公共サインを体系的に整備することを目的に、その基本的な考え方をとりまとめた計画。

次世代型車両（自動車）	「低炭素社会づくり行動計画（H20.7）」においてハイブリッド自動車・電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車・クリーンディーゼル自動車・天然ガス自動車等を“次世代型車両（自動車）”として定めている。
重点整備地区	特定旅客施設（鉄道駅）を中心として、特定経路を含みバリアフリー化を積極的に進める地区。
集約型都市構造	都市圏内の一定の地域を、都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市構造のこと。
将来 OD	将来人口に基づき予測された自動車や貨物量等の OD のこと。
信号現示	青信号で通行権が与えられている交通流または同時に通行権が与えられている交通流のこと。
水素ステーション	水素を燃料電池自動車に供給する設備のこと。
スマートシュリンク	持続可能な地域の形成を目指す成長管理を意味するスマートグロースの対語で、絶対的な人口減少下で住民の生活の質を維持・向上していくための地域マネジメント手法を総称する概念。地域が積極的に公共事業や公共サービスの供給を効率化する一方、特異性を見出して地域間の競争力を確保するなど、「賢く縮小していかなければならない」ということを意味する。
総合交通対策	将来の交通体系の基本計画やその他の都市交通の円滑化の促進に関する総合的施策について施す対策のこと。
<b>【た行】</b>	
地域拠点	「第3次刈谷市都市計画マスタープラン」にて位置づけられている都市の核となる拠点であり、生活に身近な商業・福祉、生活サービス、交通結節機能等の都市機能を集積・強化し、地域特性をいかした日常生活の利便性の維持・向上を図る拠点。JR及び名鉄の駅周辺と、鉄道駅の無い北部地域の井ヶ谷地区（愛知教育大学入口）バス停周辺が当拠点として位置づけられている。
通過交通	ある地域を単に通るだけで、その地域内には目的地をもたない交通のこと。
TFP	Travel Feedback Program。モビリティ・マネジメントの代表的なコミュニケーション施策で、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策。フルセット TFP、簡易 TFP、ワンショット TFP などがある。
TDM（交通需要マネジメント）	Transportation Demand Management。車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、道路混雑を緩和する手法の体系。円滑な交通流動の実現により、環境の改善、地域の活性化も図られる。
低炭素型バス	大気汚染物質（窒素酸化物や一酸化炭素、二酸化炭素等）の排出が少なく、環境への負荷が少ないバス。
デマンド運行（バス）	バスの新しい運行形態の1つで、ダイヤによる定時運行ではなく、利用者の要求（demand）に応じてバスがその場所へ寄って利用者を乗せて目的地へ向うもの。要求は電話によるもの等があり、行き先は一定のルート上の場所に限定されていることが多い。乗合制なので、最適な運行が可能となるようにセンターによる集中的な運行管理が必要となる。
転換 OD	自動車から一定の OD 量が公共交通へ転換すると想定した場合の OD。
天然ガスバス	天然ガスを燃料とするエンジンを搭載したバス。メタンが主成分の天然ガスを燃料とし、ガソリンエンジンに比べ窒素酸化物や二酸化炭素の排出量が抑えられるという利点がある。その反面、燃料となる圧縮天然ガスの貯蔵効率が悪く、航続距離がガソリン車の1/4～1/6と短いという欠点も持っている。
TOICA	J R 東海等の公共交通機関にて利用できる IC カード。

特定経路	特定旅客施設（鉄道駅）の徒歩圏において、高齢者や身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用する主要な施設と特定旅客施設（鉄道駅）を結ぶ経路。
特定道路	鉄道駅、公共施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したものの。
都市拠点	「第3次刈谷市都市計画マスタープラン」にて位置づけられている都市の中心的な役割を担う拠点。刈谷駅及び刈谷市駅周辺が当拠点として位置づけられている。
都市計画マスタープラン	都市計画法（第18条の2）に定められている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の呼称であり、市町村がその創意工夫のもとに、市民の意見を反映して、都市の将来のあるべき姿や都市づくりの方向性を定めるもの。
都市交通	都市間及び都市内における人や物資の移動のこと。
都市交通体系	都市における道路や公共交通を利用する人の利便を向上させ、移動費用や環境負荷を抑制し、移動の効率化を図るため複数の交通手段を適正に組み合わせる移動手段のこと。
トラフィック機能	自動車や自転車などを通す機能のこと。
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した単位。
<b>【な行】</b>	
内外交通	発地と着地が異なる区域にある交通。
内々交通	発地と着地が同一の区域内にある交通。
燃料電池バス	燃料電池で発電した電気で走行するバス。通常の電気自動車と違い、自分で発電するので充電が必要ない。燃料電池だけでも走行できるが、補助電源を搭載したハイブリッド式も開発されている。燃料として水素の補給が必要。
ノーマイカーデー	事業者や行政単位で、毎月あるいは毎週、日を決めて、自動車の利用を控えて公共交通機関を利用することにより、渋滞緩和、燃料の節約、環境意識の向上に貢献しようとする取り組みのこと。
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。
<b>【は行】</b>	
パーク＆ライド、パーク＆バスライド	都市部の交通混雑や環境負荷の緩和を図るため、自動車を郊外の駐車場に止めて、鉄道やバスに乗り継いで都心に入る方法。
パーソントリップ調査	都市圏内の交通実態を把握して、公共交通や道路整備等、将来の交通計画を策定するために実施する調査。 人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調べるもの。
ハード・ソフト	ハードとは道路や建築物、設備など主に施設に関するもの。それに対し、ソフトとは、人、システム、制度など主に運用に関するもの。
パートナーシップ	関係者または関係機関が連携・協力し、これによって創出される相乗効果を通して単独では実現困難な事業目的を効果的に達成する仕組みまたは連合体のこと。
ハイグレードバス停	バス停における機能を高度化したもので、屋根つきのシェルター、ベンチ、バス接近表示器、文字表示装置、駐車場などを備えたもののこと。
バイパス道路	交通量の多い市街地等の道路の混雑を避け、自動車等を迂回させるために設ける道路。
バスロケーションシステム	バスの走行位置情報を把握し、主要な停留所の案内表示板、インターネット、携帯電話等を通じて、バスの到着予測時刻及びバスの走行位置をバス利用者

	が手軽に確認することができるサービス。GPS や無線通信機器を車両に搭載し、運行状況をリアルタイムに把握し、バス利用者に提供することで利便性の向上を図ることを目的とする。利用者はバス停に行かなくても、どこのバス停に乗りたいバスが何分後に来るのかを知ることができる。また、携帯電話やインターネットで、バスの情報を得ている利用者は、待ち時間を気にすることなく、快適にバス停へ向かうことができる。バス事業者は、運行・管理計画の支援、道路管理者には道路状況の把握ができる等メリットがある。
バリアフリー	段差や仕切りをなくす等高齢者や障害者が日常生活を送る上で不便な障害となっていること（バリア）を除去（フリー）し、全ての人が安心して暮らせる環境を作ること。
PDCA サイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の1つ。管理計画を作成（Plan）し、その計画を組織的に実行（Do）し、その結果を内部で点検・評価（Check）し、不都合な点を改善（Action）し、元の計画に反映させることを一連のサイクルとして繰り返すことで、品質の維持・向上や環境など、業務の継続的な改善を図ろうとするもの。
プラグインハイブリッド自動車	電動機を用いたハイブリッド自動車のうち、家庭用電源のコンセントからモーター駆動用のバッテリーに充電できるようにしたもの。
フレックスタイム	労働者自身が一定の定められた時間帯の中で、始業及び終業の時刻を決定することができる変形労働時間制の一つ。1日の労働時間帯を、必ず勤務しなければならない時間（コアタイム）と、その時間帯の中であればいつ出退勤してもよい時間帯（フレキシブルタイム）とに分けて実施するのが一般的。
プローブ情報	実際に自動車が行った位置や車速などの情報を用いて生成された道路交通情報のこと。
分担率	全体のトリップに対するある交通手段利用を利用したトリップの割合をその交通手段利用の分担率という。例えば、ある地域の発生集中量が100トリップエンドあり、そのうち自動車利用発生集中量が20トリップエンドあった場合、自動車利用の分担率は20/100で20%となる。
防災	災害を未然に防ぐための各種行為、施策、取り組みをいう。
<b>【ま行】</b>	
マイクログリッド	既存の大規模発電所からの送電電力にほとんど依存せずに、エネルギー供給源と消費施設をもつ小規模なエネルギー・ネットワーク。情報通信技術を利用してネットワーク全体を管理運転することが特徴。エネルギー供給源としては分散型電源（太陽光発電、風力発電、バイオマス発電、コジェネレーション等）がある。
manaca	名鉄関連事業者等の公共交通機関にて利用できるICカード。
モータリゼーション	自動車が大衆に広く普及し、自家用車が生活必需品となること。
モビリティ	Mobility。自由な行動の可能性（自由な行動のし易さ）。
モビリティ・マネジメント（MM）	Mobility Management。一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用する）に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策。

<b>【や行】</b>	
ユニバーサルデザイン	できる限り、すべての人が使いやすい製品・環境をデザインすること。
<b>【ら行】</b>	
リスクマネジメント	リスク（危険）に対して、そのリスクを低減させる管理活動のこと。
リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、災害時に一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。
路車間通信システム	進行方向にある停止車両や低速車両、および歩行者の有無、路面状態など、時々刻々と変化する交通情報を、道路沿いや交差点などに配置される路側機から車に無線で提供する役割を果たすもの。
<b>【わ行】</b>	
ワークショップ	複数の人々が参画して、多様な観点から考え、具体的な作業を通して合意形成を図りながら、ある一定の成果を作り上げていくこと。近年、まちづくりを市民参画で行うことが求められており、共通の計画テーマについて市民、行政、関係機関などが協働で作業を行い、意志決定のプロセスを明確にして計画づくりをする取り組みが広まっている。

刈谷市都市交通戦略

平成 24 年 6 月発行

発行 刈谷市

編集 都市整備部都市交通課

〒448-8501 刈谷市東陽町 1 丁目 1 番地

TEL:0566-23-1111 (代表)

URL:<http://www.city.kariya.lg.jp/>