

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"> ●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 ●市内企業アクセスを主体とする業務交通への対処 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 | — | — |
| | | 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"> ●円滑かつ安全・安心な自動車移動環境の創出への対処 | <ul style="list-style-type: none"> ・問題交差点における交差点改良 ・交通制御の適正化 | — | — |
| 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"> ●人が集い、交流できる新たなにぎわい空間の創出 | <ul style="list-style-type: none"> ・（都）刈谷駅前線の再整備 ・道路形態の見直し（（都）刈谷駅前線、（都）逢見線） ・道路機能の役割分担の明確化 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・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）） |
| | | 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"> ●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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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個別対策 ・安全で魅力ある道づくりの推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | 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"> ●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 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、高速バス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 ・バス交通の市内南北線の形成 | — | — |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ●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"> ・企業バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保 ・刈谷駅等の交通結節機能の強化 | <ul style="list-style-type: none"> ・刈谷駅等の交通結節機能の強化（サイクル&バス・レールライドの推進） | — |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ●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"> ・公共交通体系の構築に向けた総合的なコーディネート ・市民参加による地域路線の検討 ・事業提案（交通事業者） | — | — |
| | | 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"> ●自転車・歩行者による快適な移動環境の創出 | — | — | <ul style="list-style-type: none"> ・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自転車・歩行者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 |
| ③ 自動車交通需要（旅客）の適正化への誘導 | <ul style="list-style-type: none"> ●市内企業・工場への自動車による通勤交通等への対処 | — | — | — | <ul style="list-style-type: none"> ・TDM 施策の展開 ・MM の導入 | |
| ④ 安心・安全な都市交通体系の構築 | <ul style="list-style-type: none"> ●人にやさしく、安全な道路空間の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | — | — | <ul style="list-style-type: none"> ・取り締まり強化 ・交通安全啓発活動の実施 | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | — | — | — | |
| 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"> ●環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開 | — | — | <ul style="list-style-type: none"> ・カーシェアリング、エコドライブの推進 ・交通エコポイントの導入、自転車マップの活用 |
| | | ② 低炭素型自動車の普及・促進への対処 | <ul style="list-style-type: none"> ●低炭素型自動車の普及・促進への対処 | — | — | <ul style="list-style-type: none"> ・エコカーの利用促進 ・低炭素型バスの導入 |

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

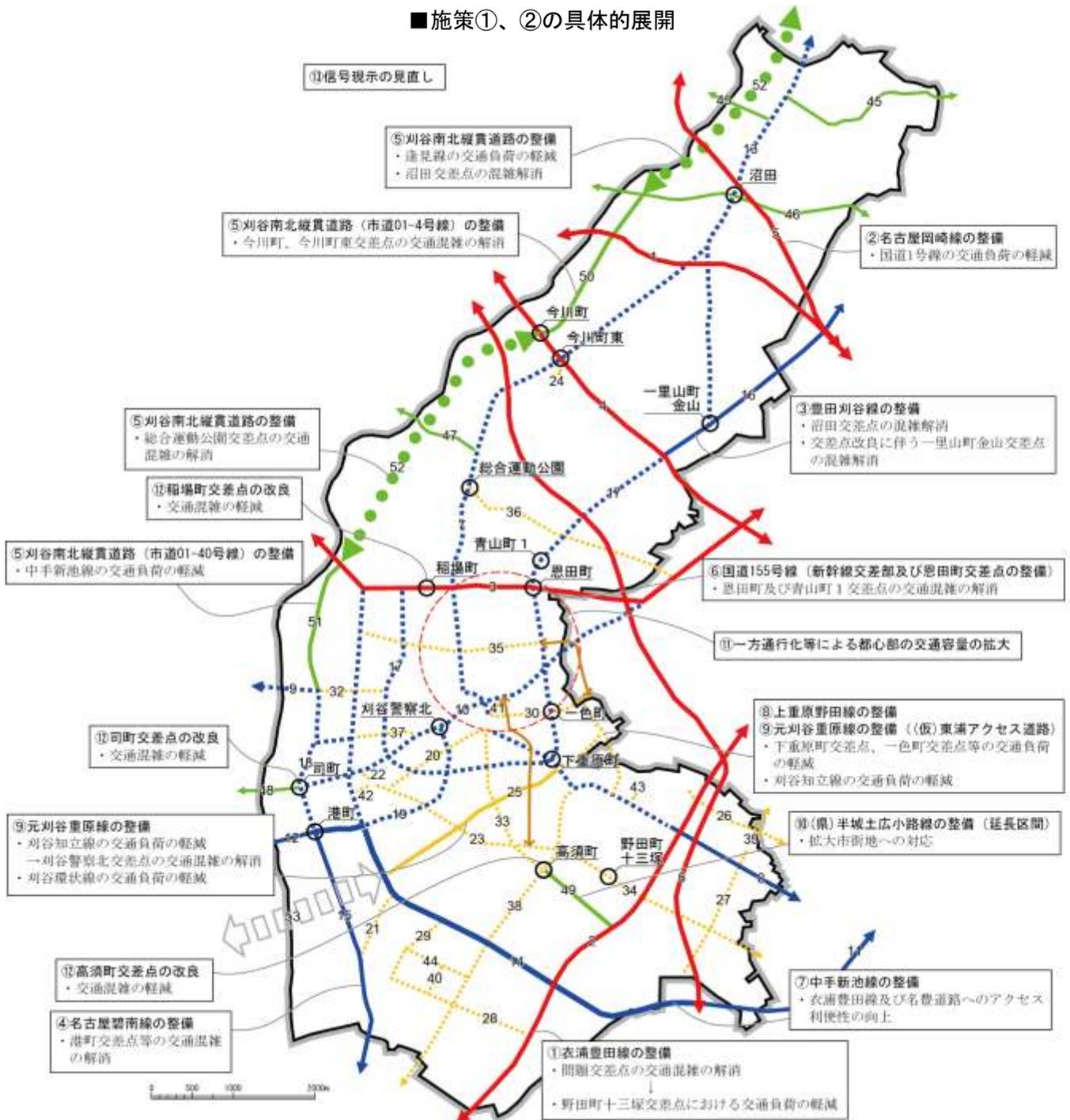
- 都心地区のバイパス機能を有し、都心部の交通負荷を軽減する道路の整備
 - ⑧(都) 上重原野田線→下重原町、一色町交差点等の交通負荷の軽減
 - ⑨(都) 元刈谷重原線（(仮) 東浦アクセス道路）→(都) 刈谷知立線、(都) 刈谷環状線等の交通負荷の軽減、「衣浦定住自立圏共生ビジョン」の主旨を踏まえた東浦町との連携強化
 - ⑩(県) 半城土広小路線→拡大市街地編入への対応
- 既存ストックを活用した都心地区交通処理計画の立案
 - ⑪現況道路網を基本に、一方通行化等により都心部の交通容量を拡大

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 | 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 |

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

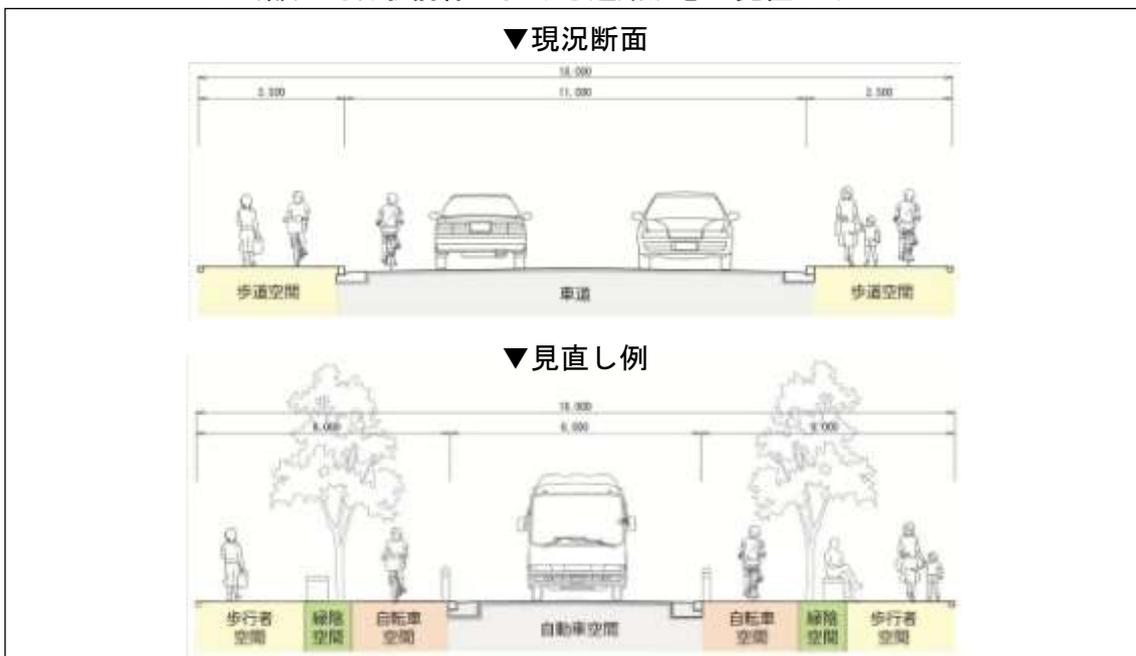
■刈谷駅北口周辺の交通システム再検討にあたっての基本的な考え方

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

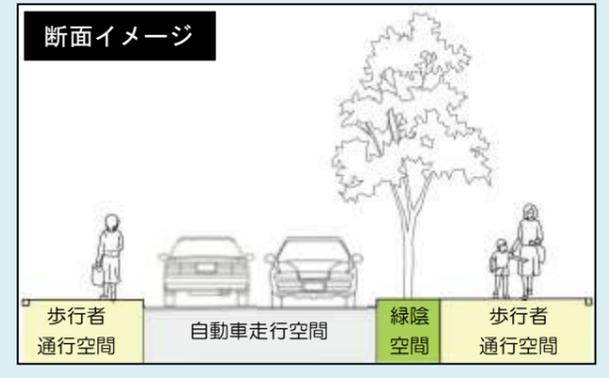
- C-① 桜町交差点における地下道による横断形態の見直し
- C-② 相生町東交差点への信号移設
- C-③ 駅北口交差点における立体横断施設への歩行者動線の連続性の確保・誘導
- C-④ グリーンモールの活用による神明町方面への自転車・歩行者動線の確保・誘導



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

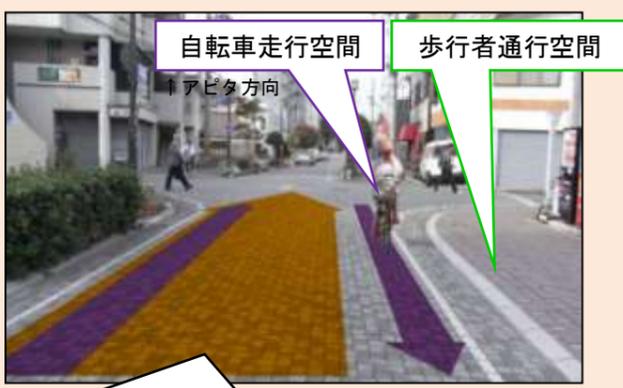
- 安心・安全かつ快適な歩行者通行空間を創出します。
- バス、自動車による駅へのアクセス利便性の向上を図ります。



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。

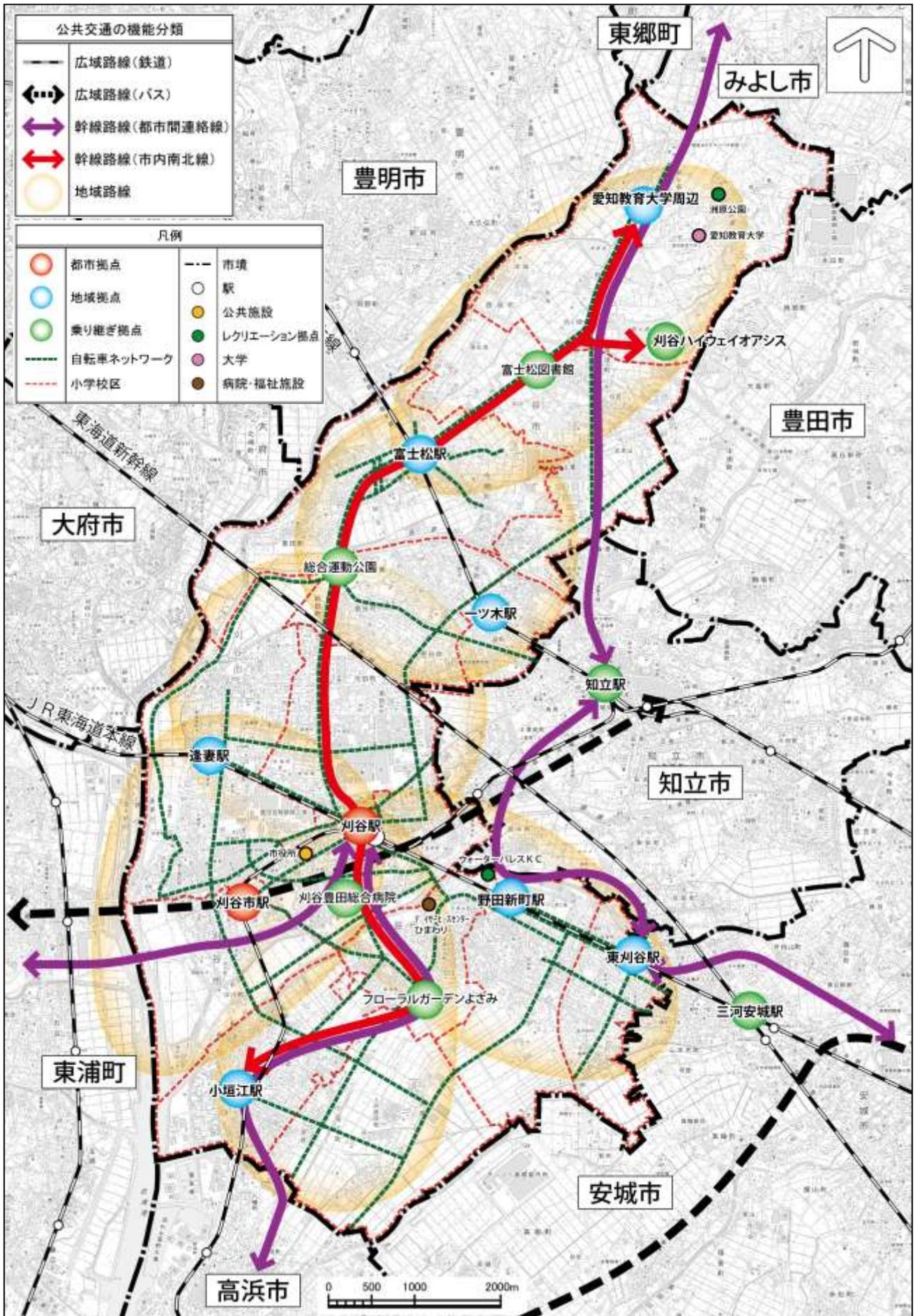
- 広域路線は、鉄道、高速バス等がその機能を担います。
- 幹線路線、地域路線については、具体的なバス路線の再編計画を立案するとともに、再編計画に基づく各路線の役割を踏まえ、路線バス、刈谷市公共施設連絡バス、隣接市町コミュニティバス及び企業バスが相互に補完関係を築くことができるよう配慮する中でそれぞれの役割を担うものとします。

■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

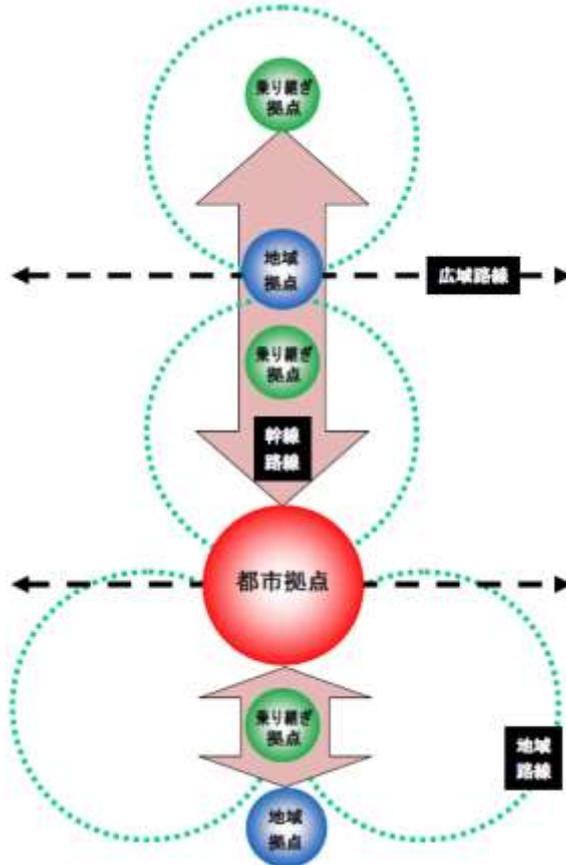
<待合所と総合案内板>



<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 | ・ 現行の運行水準より高いサービス水準 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 現行運行水準以上の高いサービス水準 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 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 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 現行運行水準以上の高いサービス水準 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、 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） 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、 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 ・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

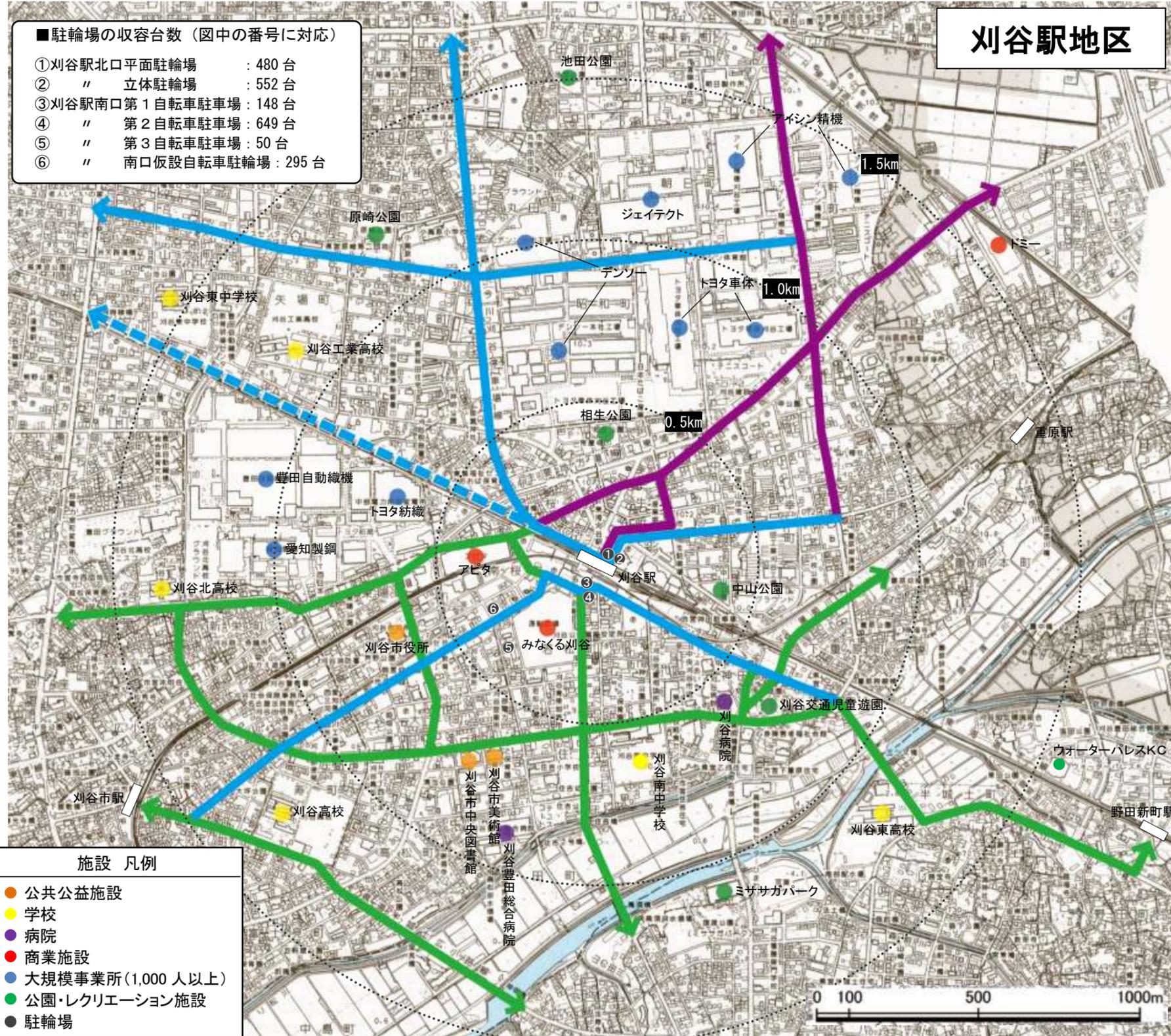
- 都市拠点に位置する刈谷駅を中心に市役所、学校、病院などの主要な公共施設及び駅周辺に分布する大規模事業所などを連絡する放射状の主要動線を幹線路線として位置づけます。
- また、市内南北線上の地域拠点である名鉄名古屋本線富士松駅及び都市間連絡線上の地域拠点である JR 東海道本線東刈谷駅へのアクセス主要動線を幹線路線として位置づけます。
- 幹線路線を補完し、主要な公共施設相互を連絡するとともに、自転車利用の利便性向上を図る動線をコミュニティ路線として位置づけます。
- 上記路線は、通勤、通学、買物等の日常的な移動目的に対応する路線として、都市計画道路等を中心に安全・安心な自転車走行空間の確保を図ります。
- 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への順守の徹底、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

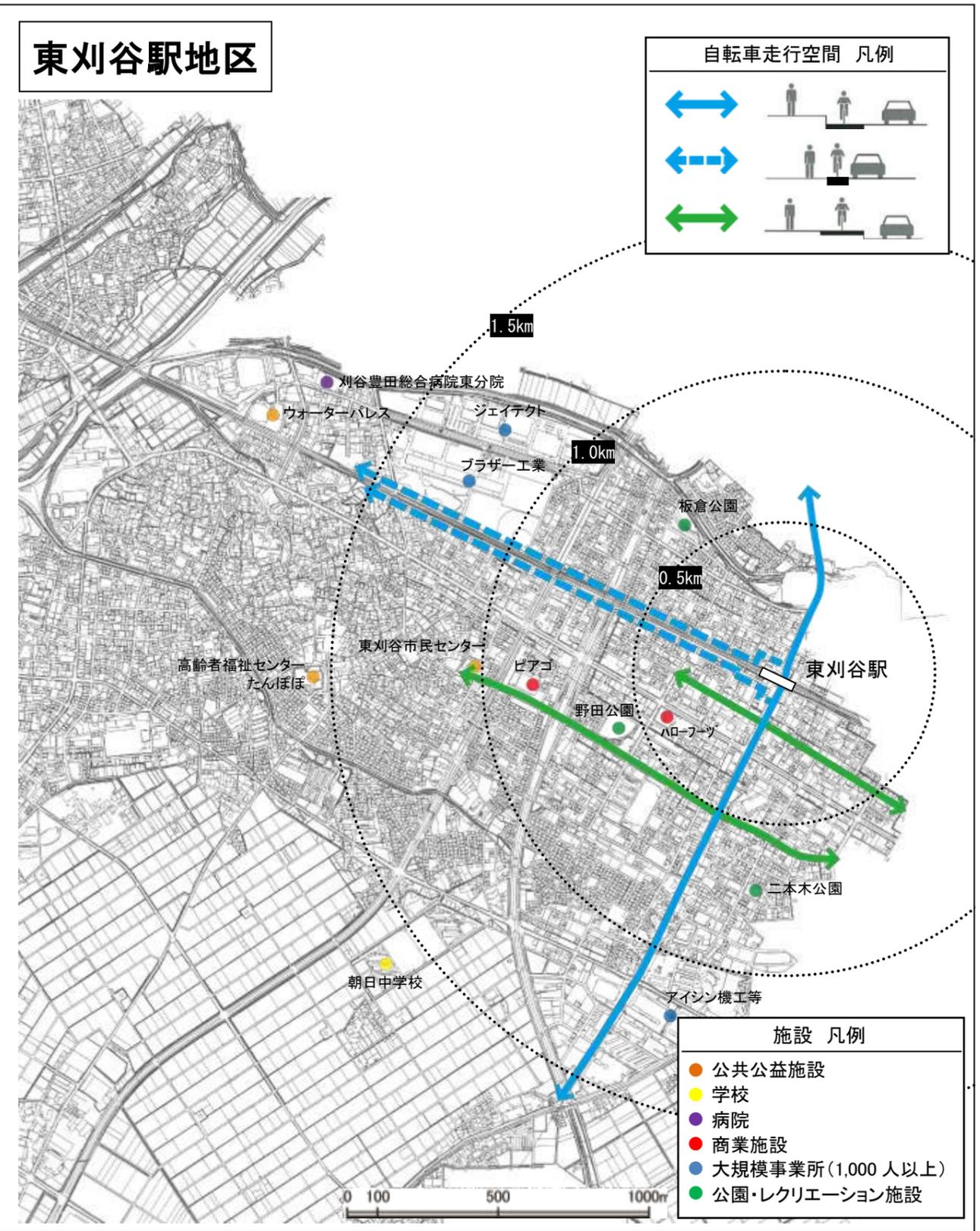
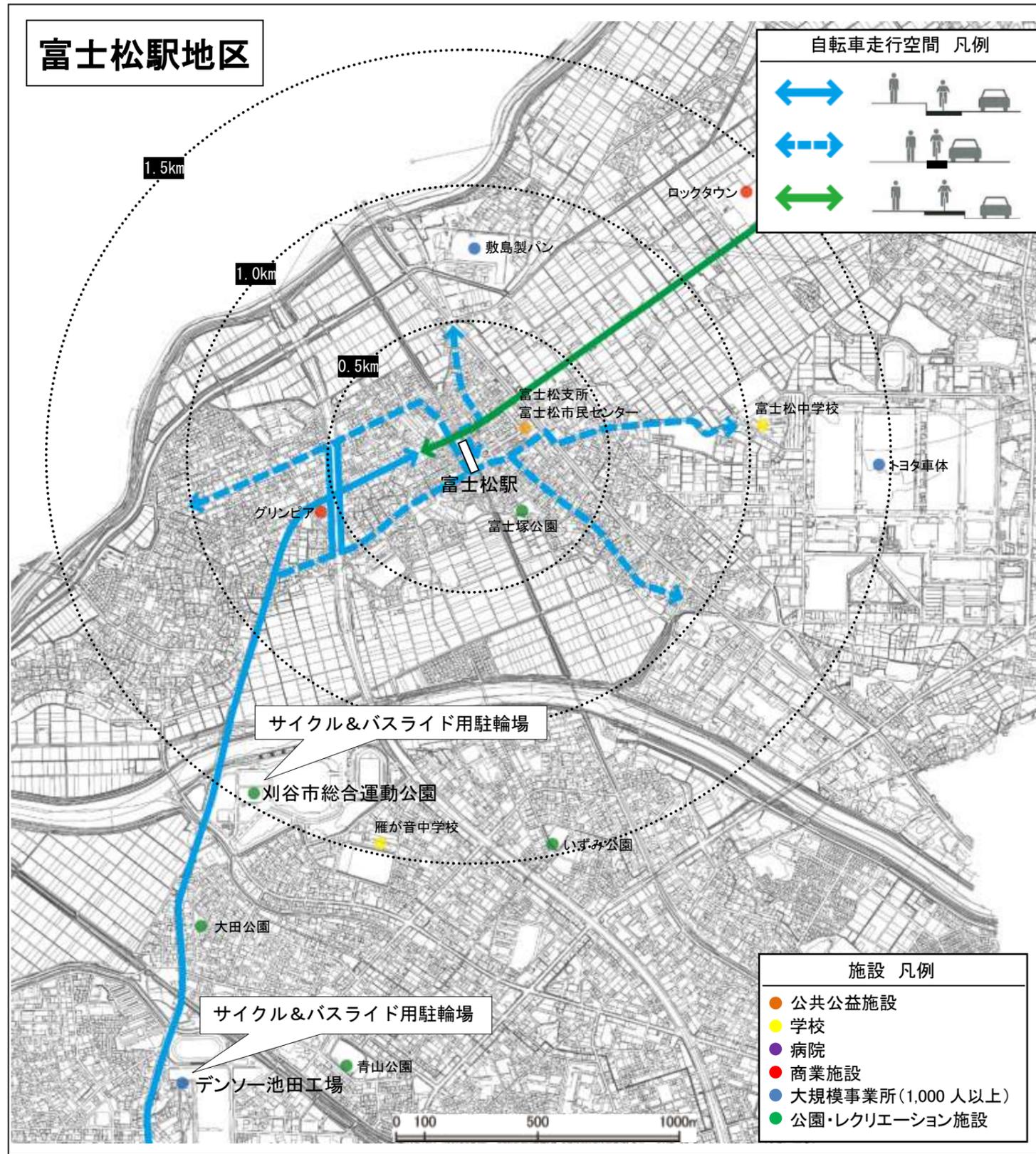
- 刈谷駅北側の大規模事業所が多く立地するエリアにおいては、通勤目的の自転車走行環境を創出するため、自転車の一定の速達性の確保及び安全性確保に向け、自転車交通と歩行者及び自動車交通との分離を図ります。
- 刈谷駅南側の公共公益施設等が立地するエリアにおいては、歩行者及び自転車との分離を基本としながらも、自転車の走行速度が比較的遅いことから、必要に応じて歩行者や自転車との空間の共有を図るものとします。
- 特に物流軸となる大型車交通量が多い区間については、自動車交通との分離を図ります。



■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）)



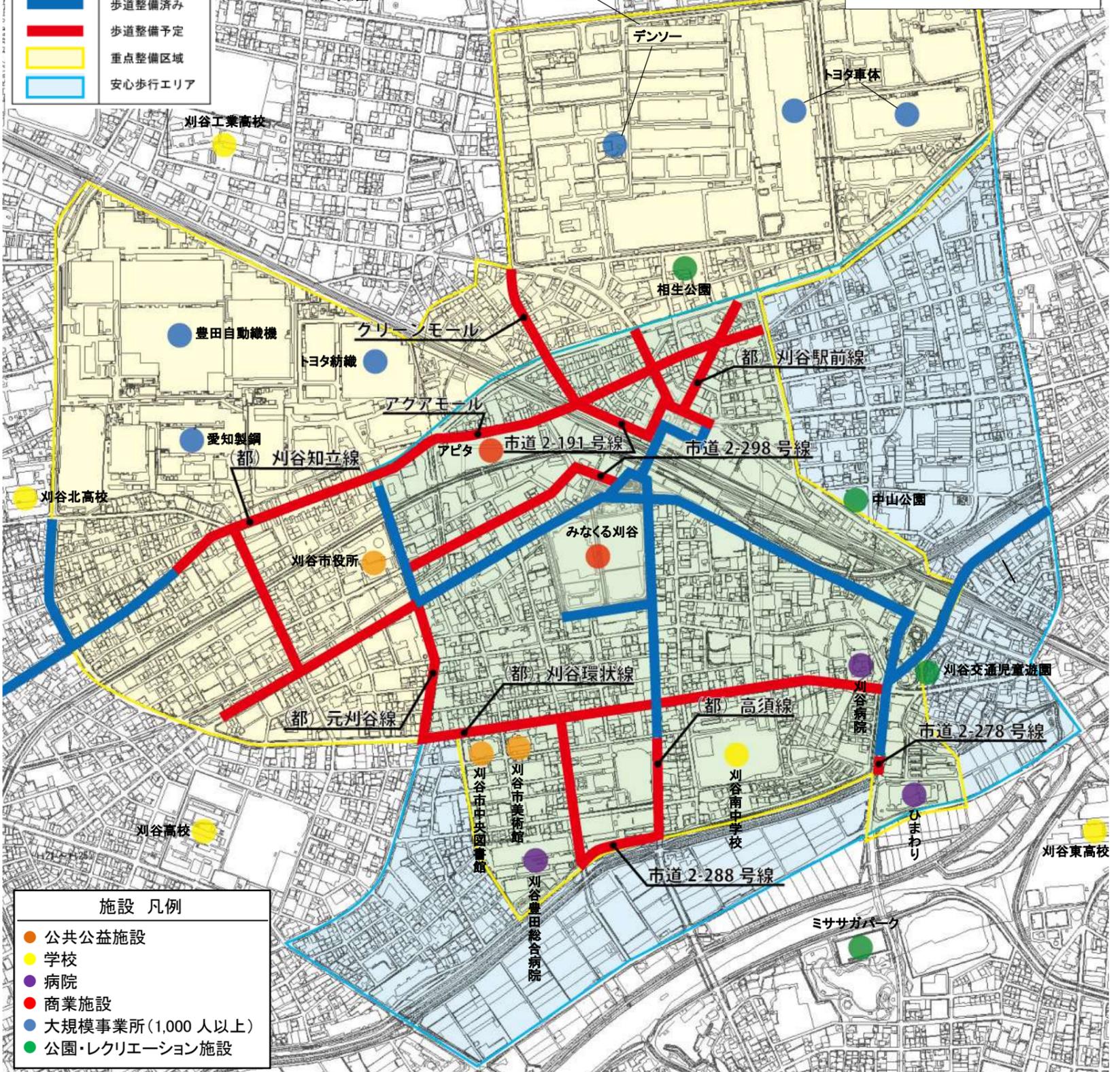
無電柱化の整備状況



(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

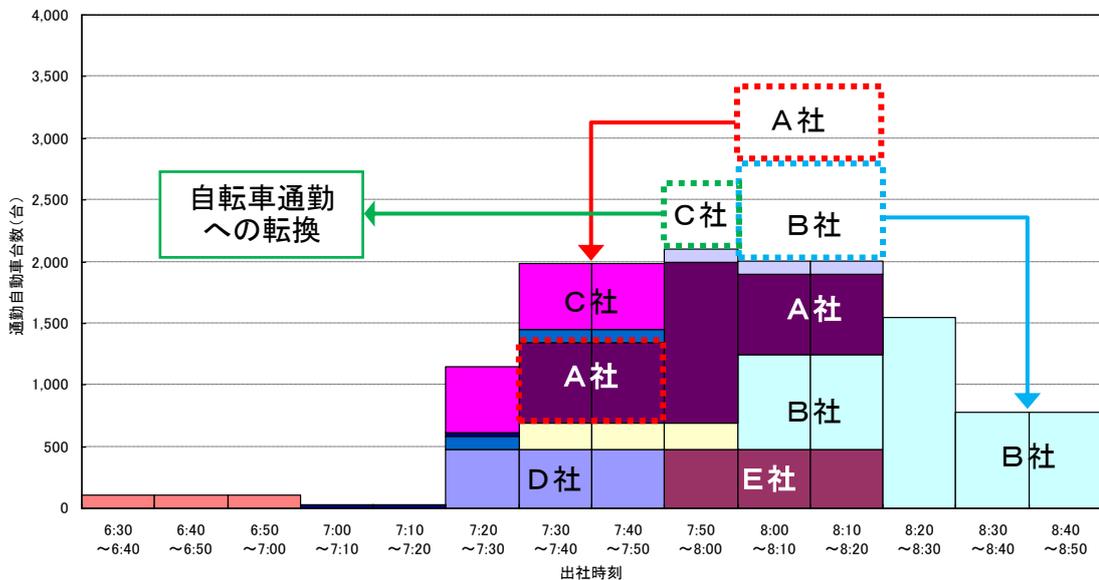
- ・ 時差出勤
- ・ フレックスタイムによる出勤時間の変更

●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。



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

<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 整理券をとりませう**
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、あいた座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、降車ボタンを押します**
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ょう。
- 8 降りるときに注意**
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ょう。

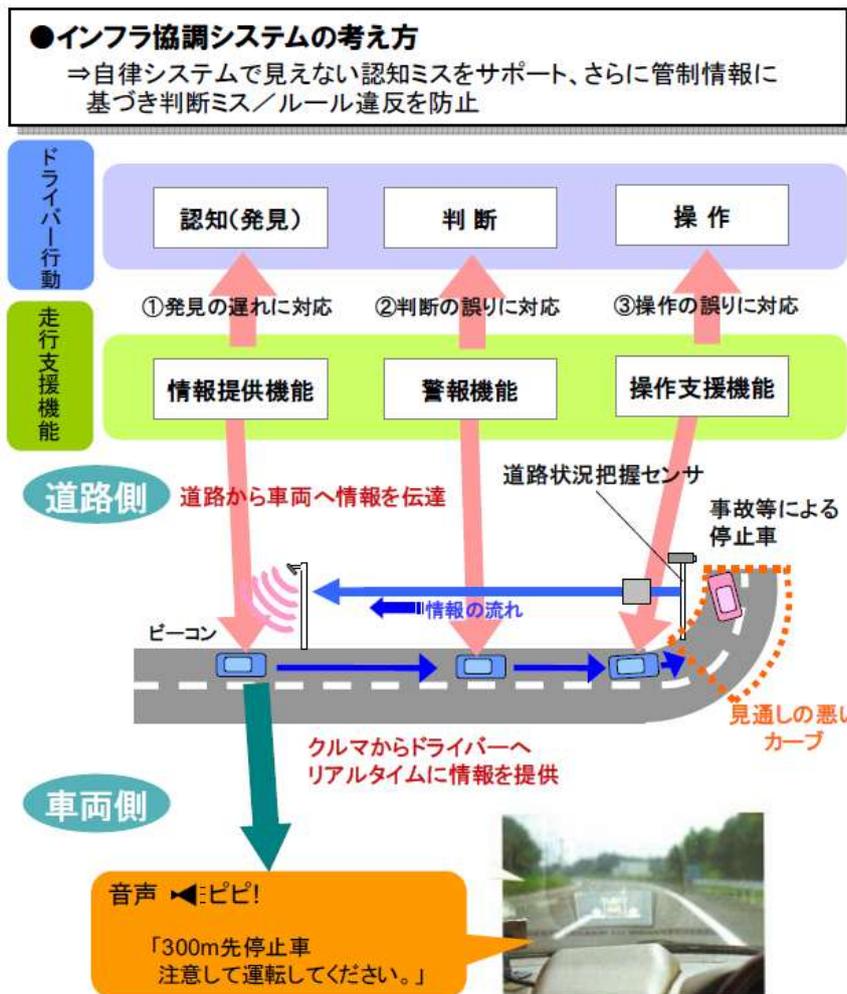
資料：豊橋市HP

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

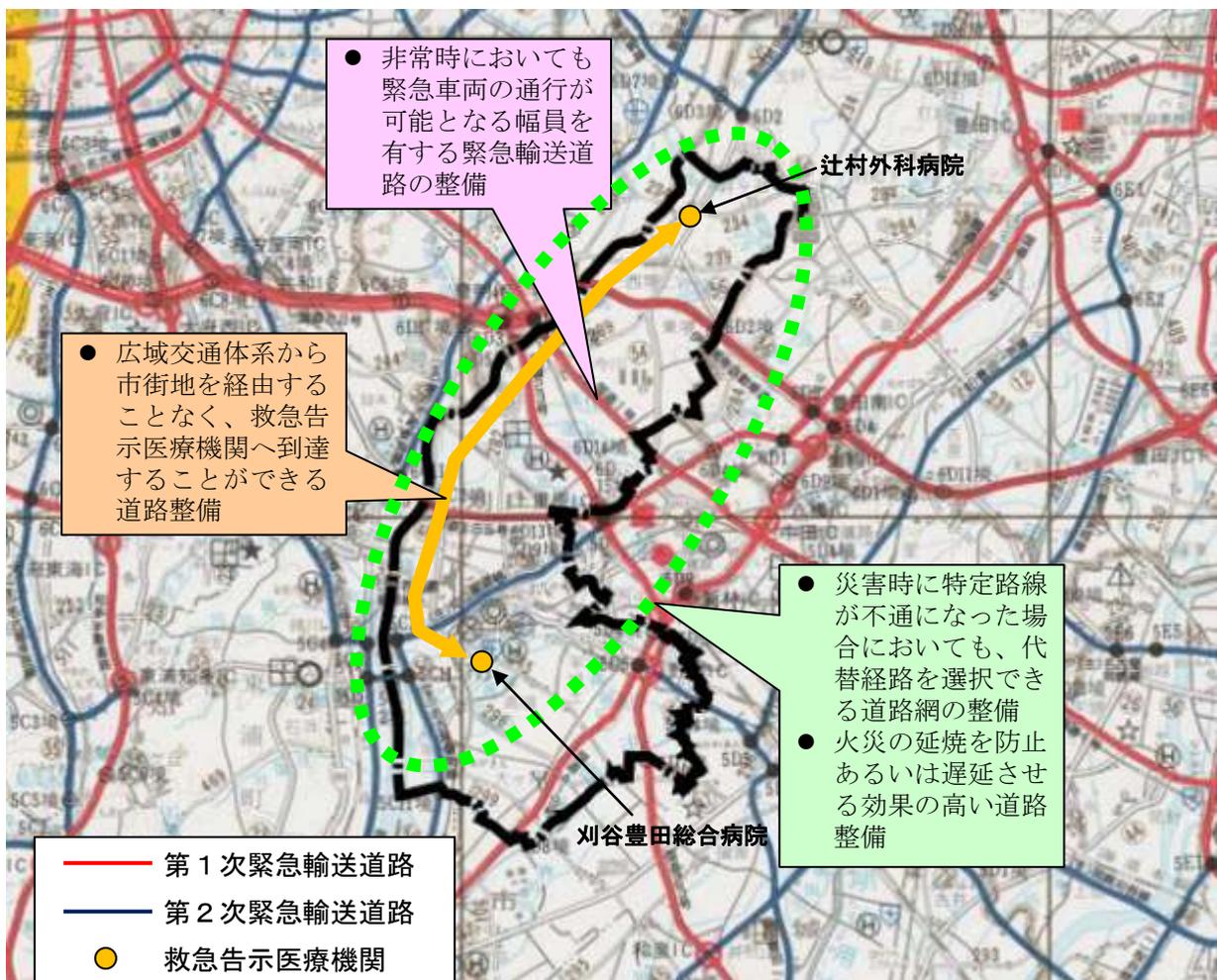
<防災関連施策>

- 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

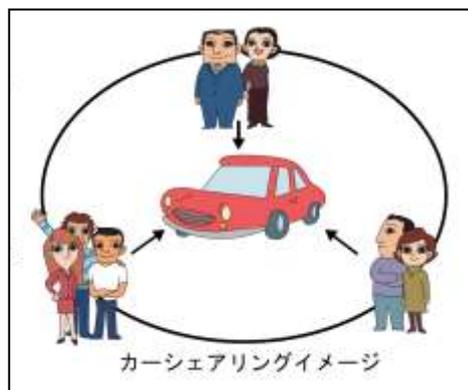
●カーシェアリング、エコドライブ等の導入

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。

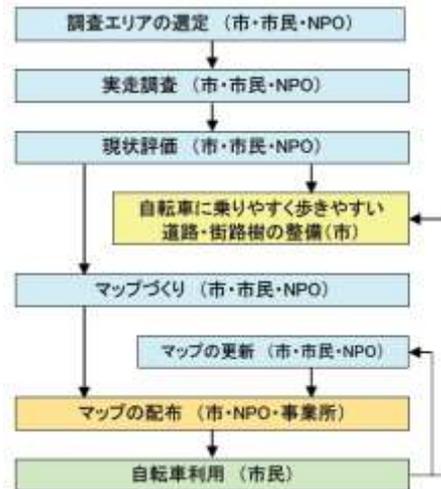
<交通エコポイントの導入>

- ・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>

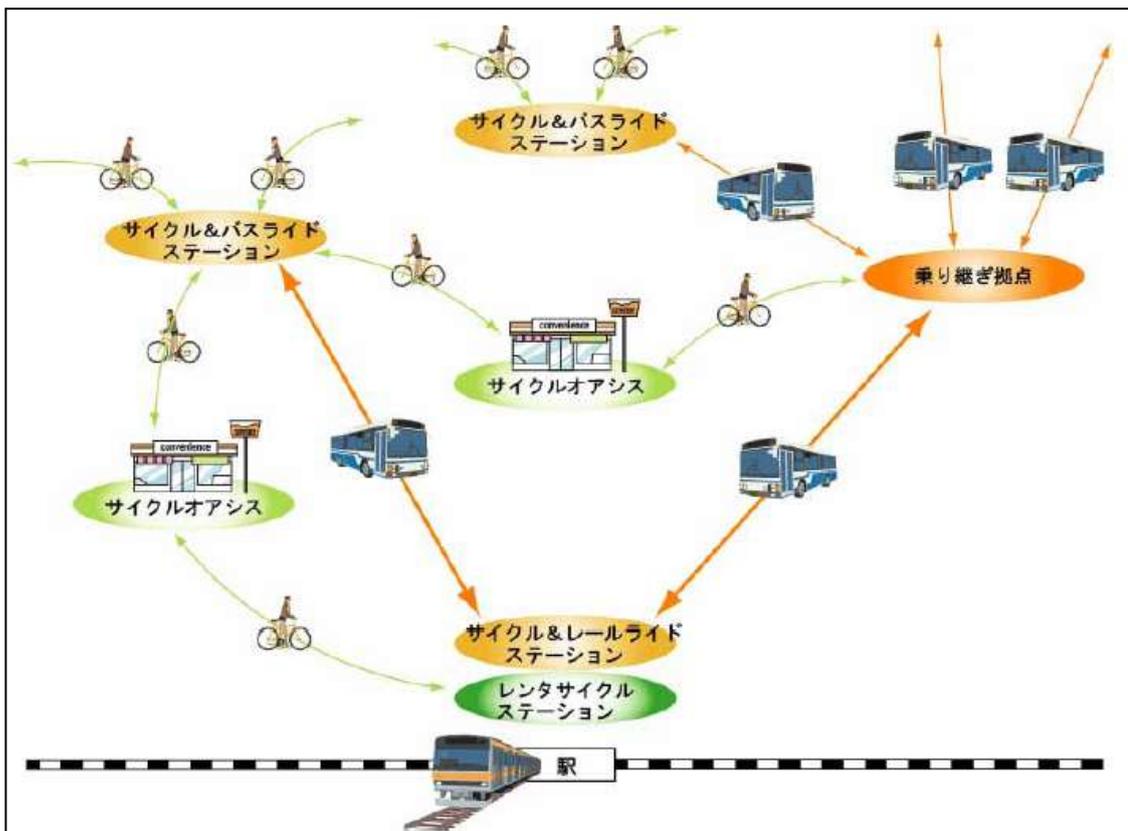
- ・走行環境調査に基づき、必要に応じて標識・案内板や信号、街灯等を設置します。
- ・マップを活用して、「自転車に乗りやすく歩きやすい道路・街路樹」の整備を進めていきます。
- ・市民からの自転車利用環境に関する情報提供や改善策等の要望や提案を、更新時にマップに反映します。

●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）」

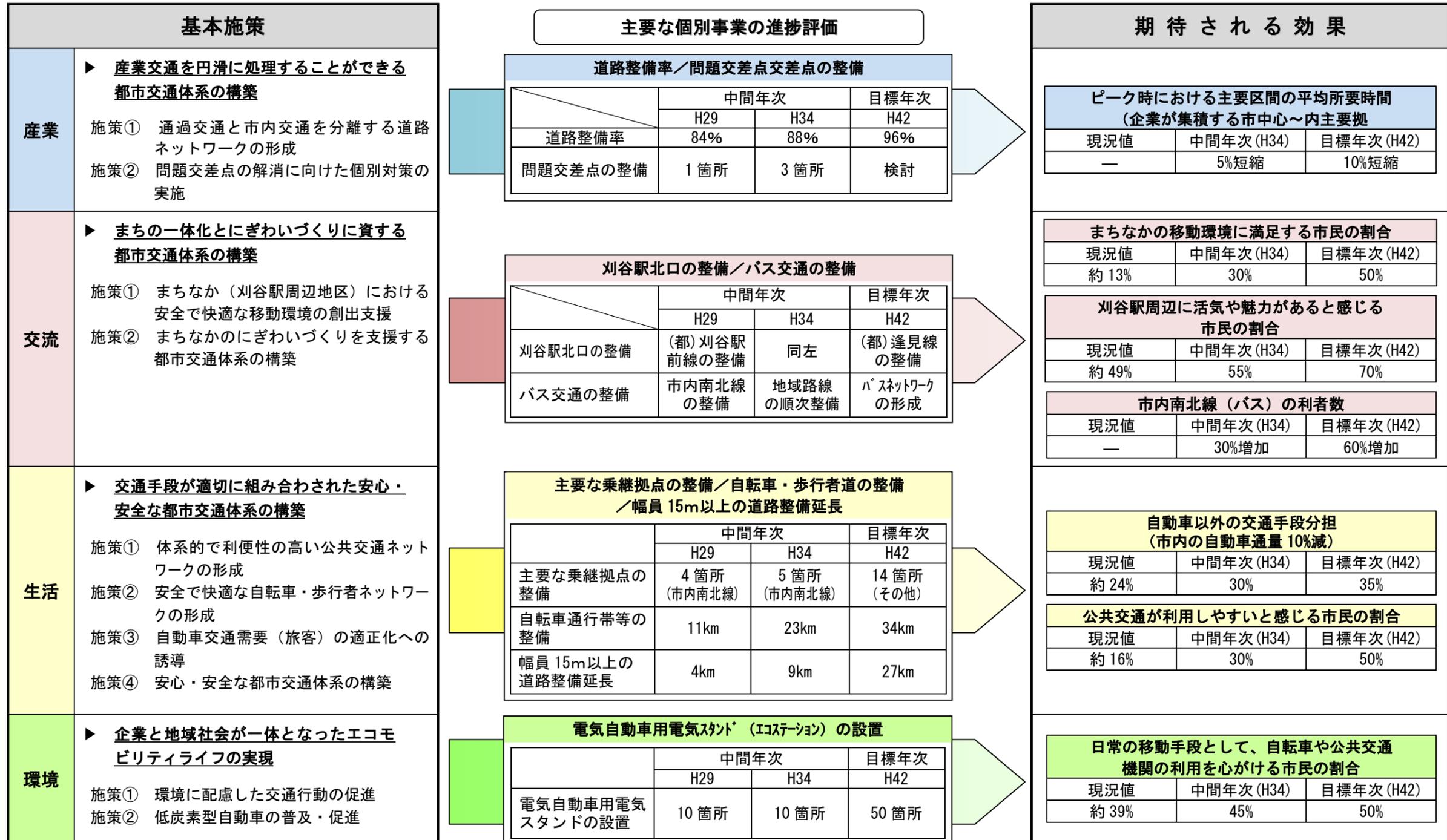
4. 施策実施効果の検証

(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 | |

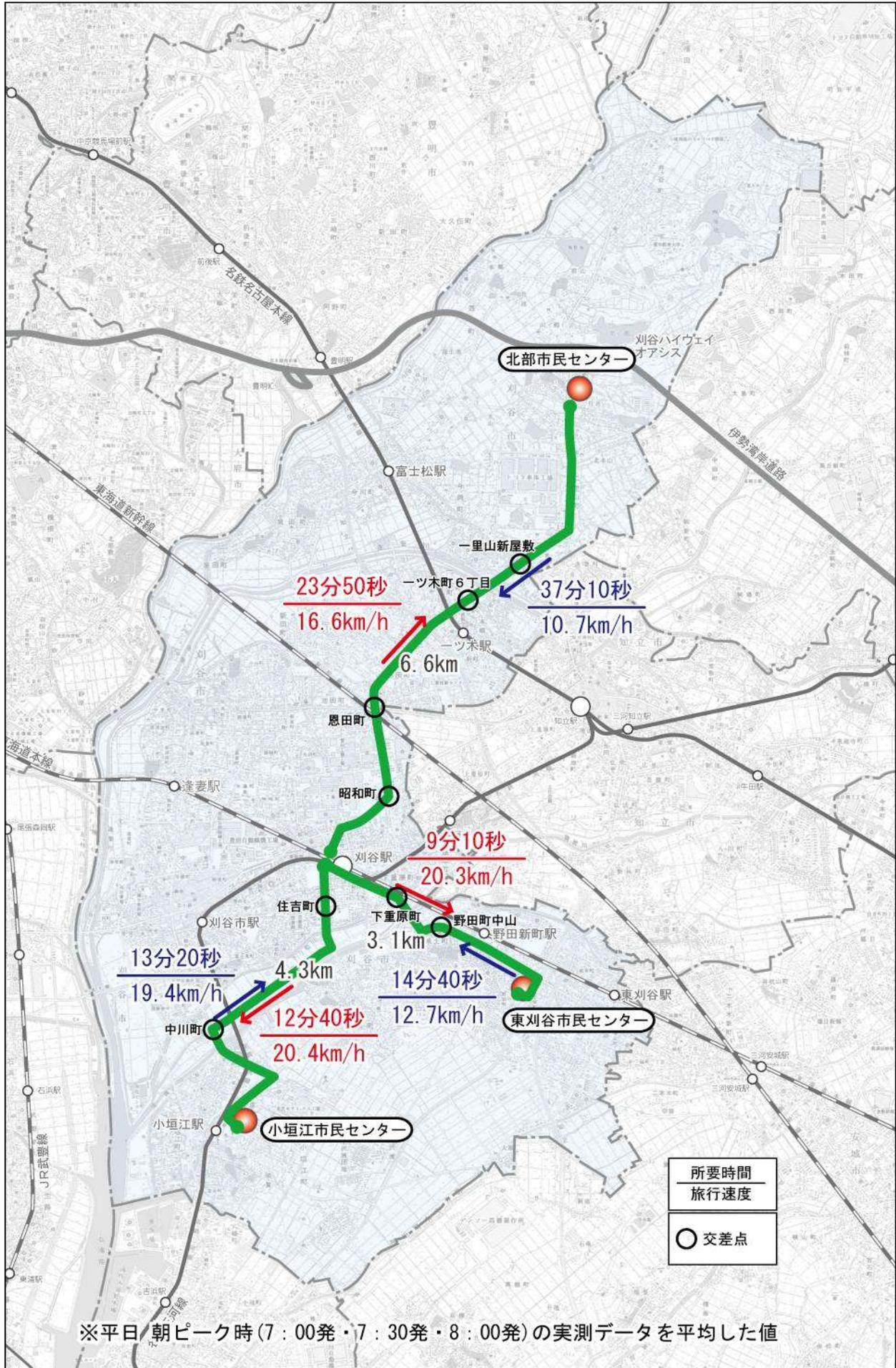
<主要信号待ち時間の短縮等による走行環境の改善>



所要時間の10%を短縮

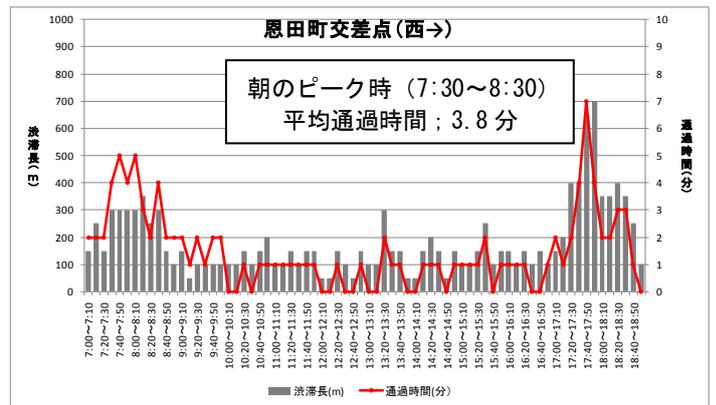
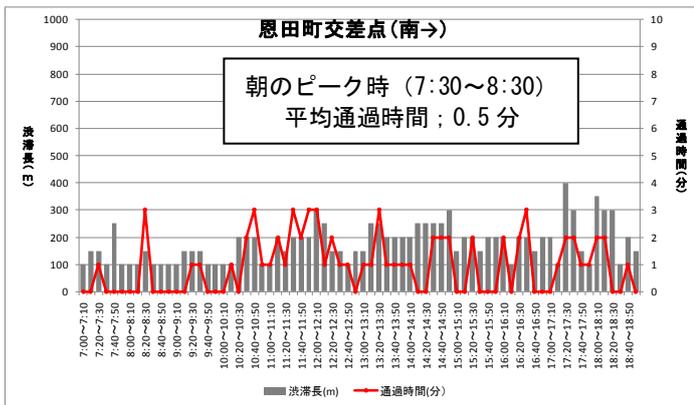
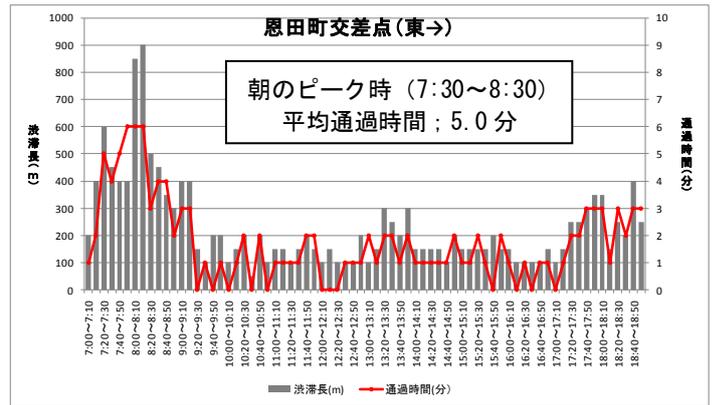
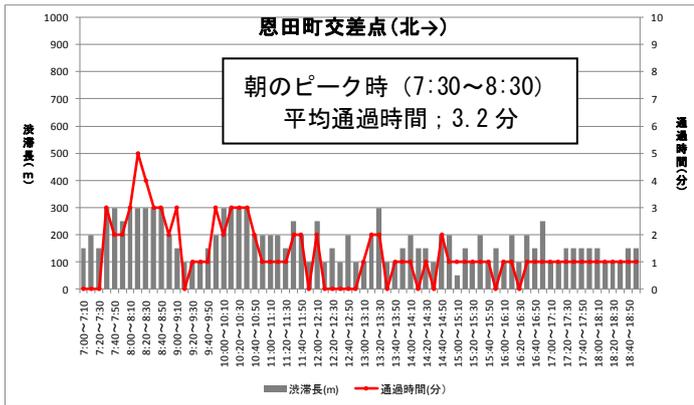
| 出発地⇄到着地 | 距離 (km) | 平均 所要時間 (分秒) | 平均 旅行速度 (km/h) | 備考 |
|-------------------|------------|--------------------|----------------------|--------------------------------|
| 刈谷駅北口 → 北部市民センター | 6.6 | 19:50 | 20.0 | ・一里山新屋敷交差点信号待ち時間を50%短縮 |
| 北部市民センター → 刈谷駅北口 | 6.6 | 29:10 | 13.6 | ・一里山新屋敷交差点及び恩田町交差点信号待ち時間を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

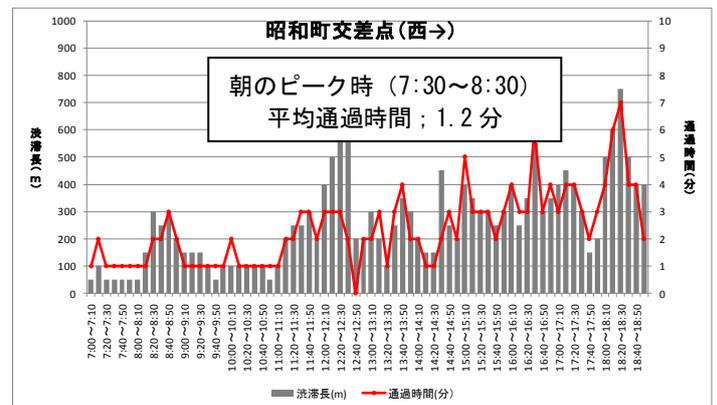
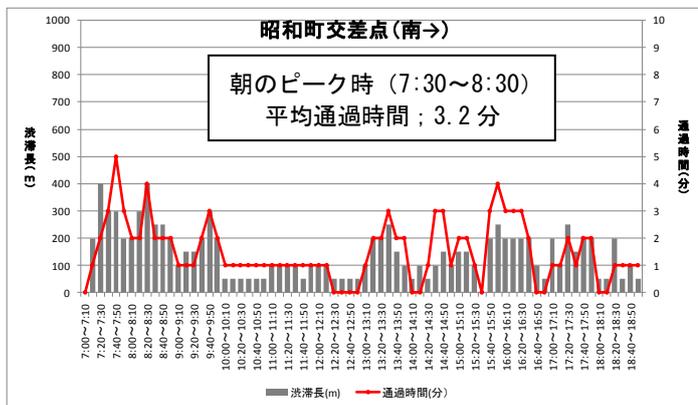
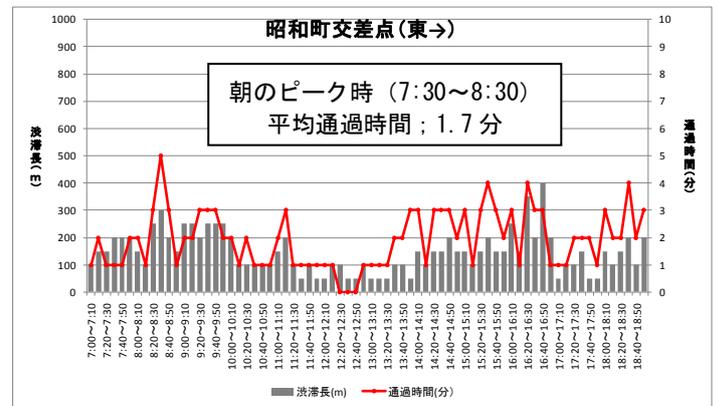
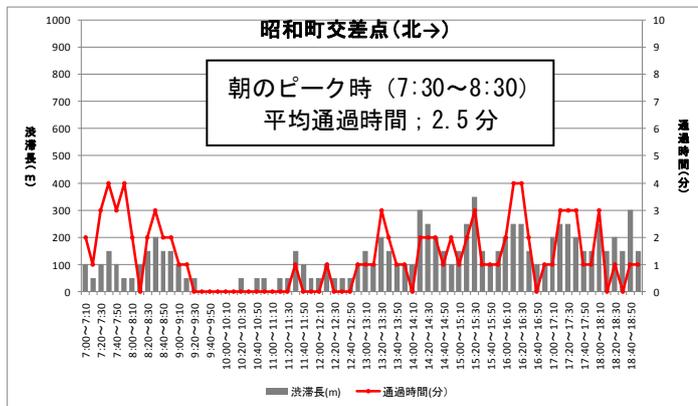


■ 主な渋滞交差点における交差点通過時間

▼ 恩田町交差点



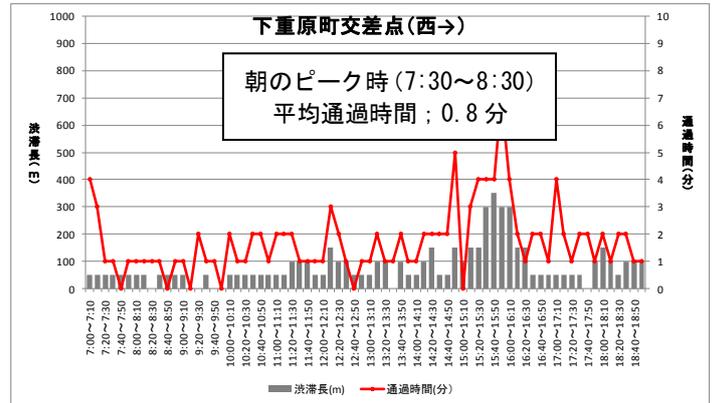
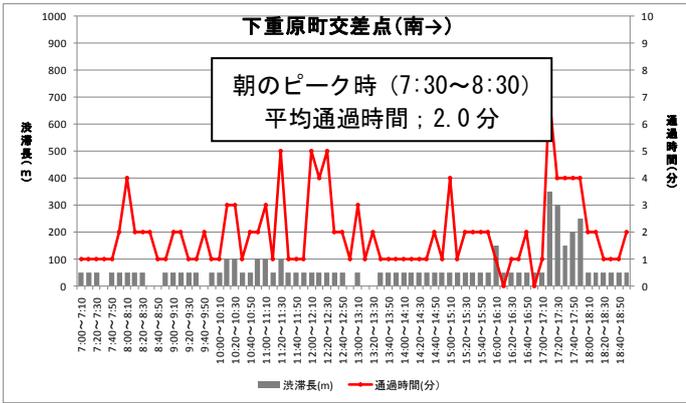
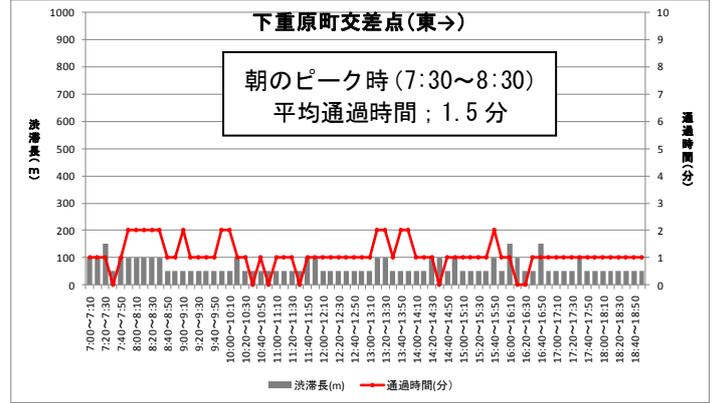
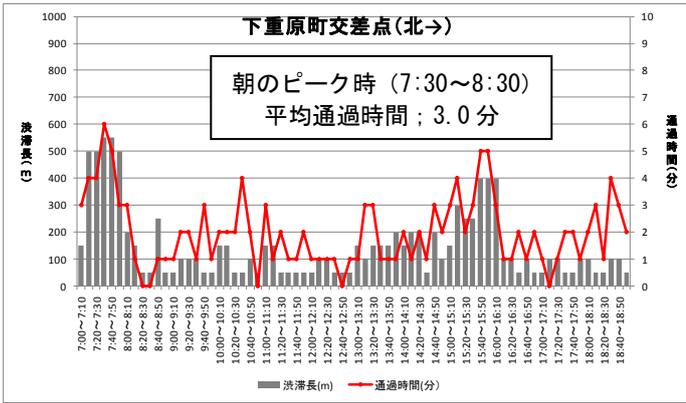
▼ 昭和町交差点



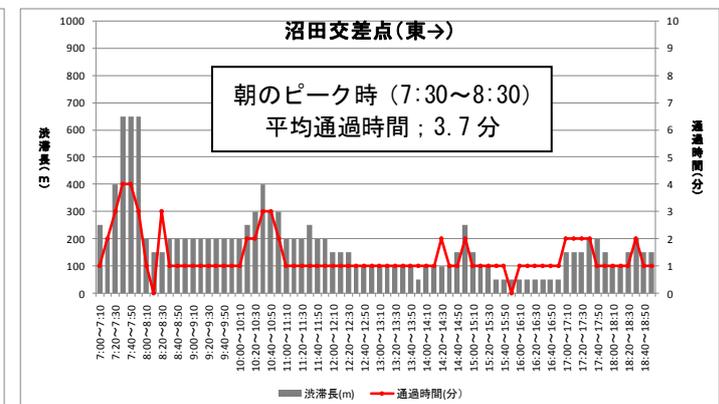
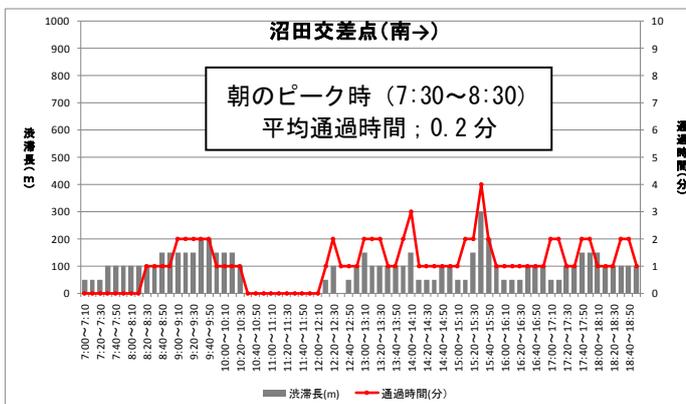
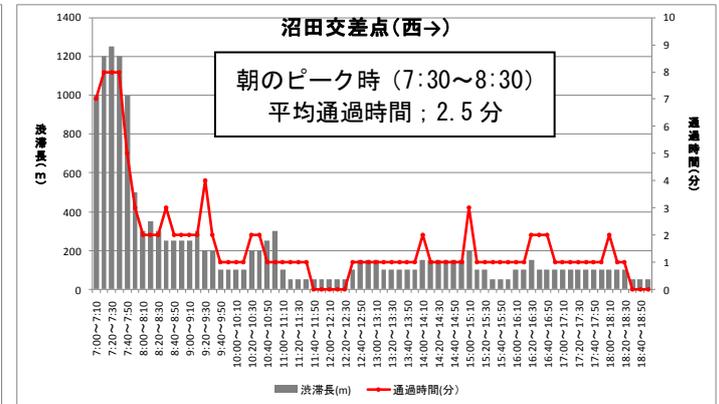
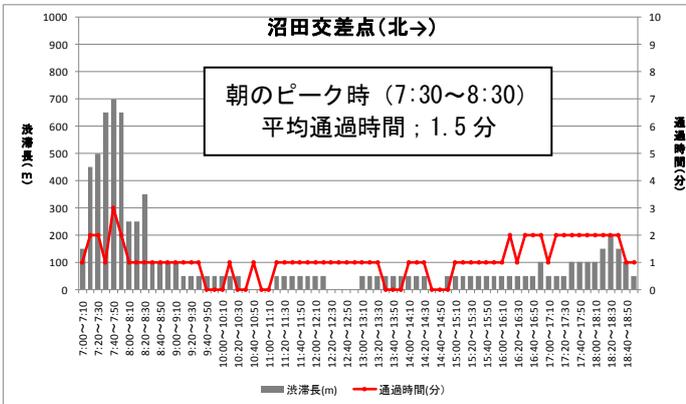
資料: 交通量調査 (H18.10)

■ 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



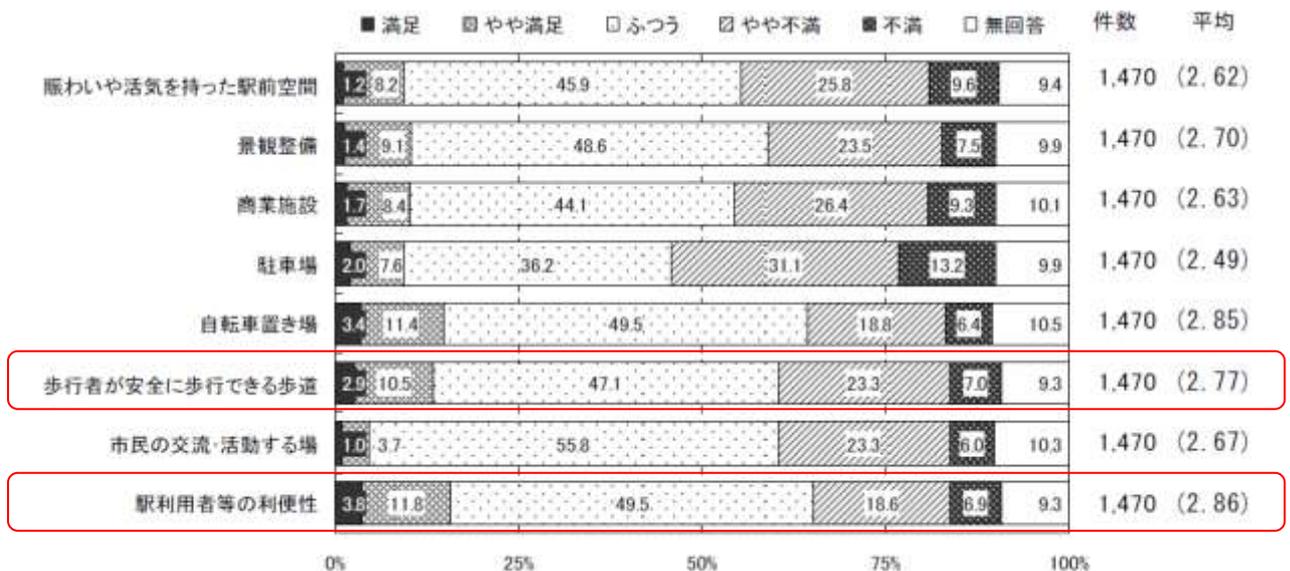
資料: 交通量調査 (H18.10)

■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



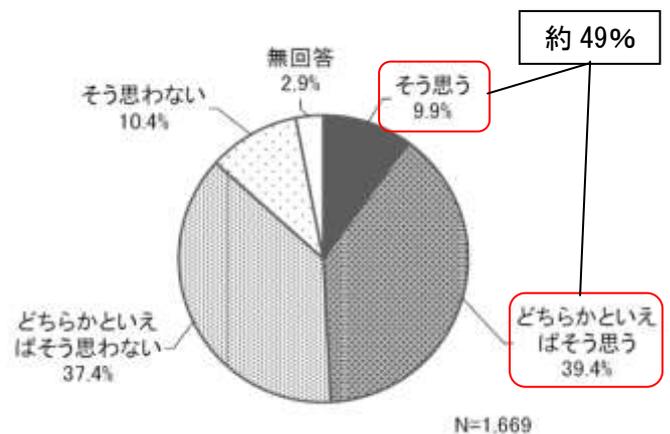
資料：市民まちづくりアンケート報告書 (H20. 12)

■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)

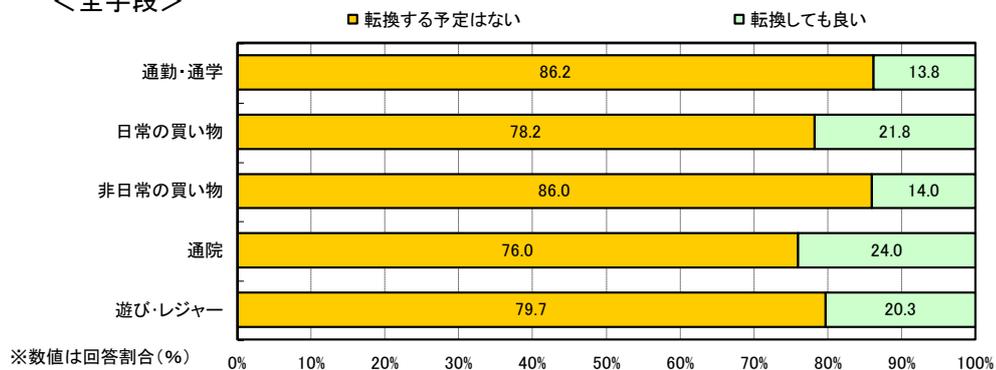
■市内の自動車交通量が10%削減され、自動車以外の交通手段分担率が35%となります。

「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。

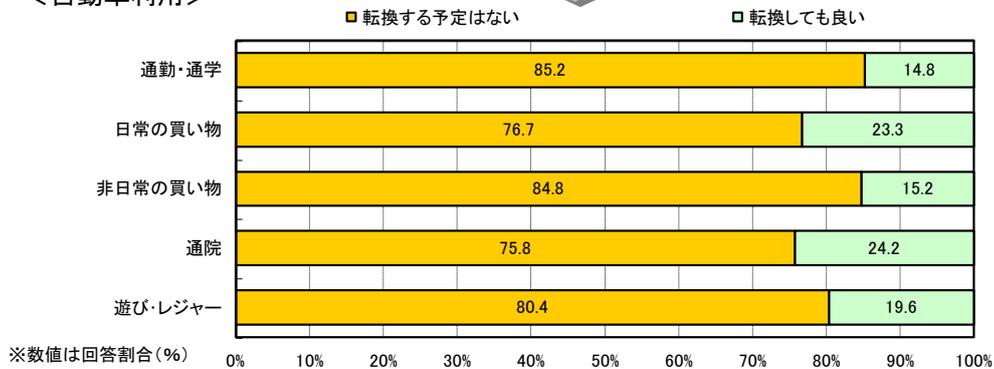
■市民アンケートからみた交通手段転換の可能性

<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

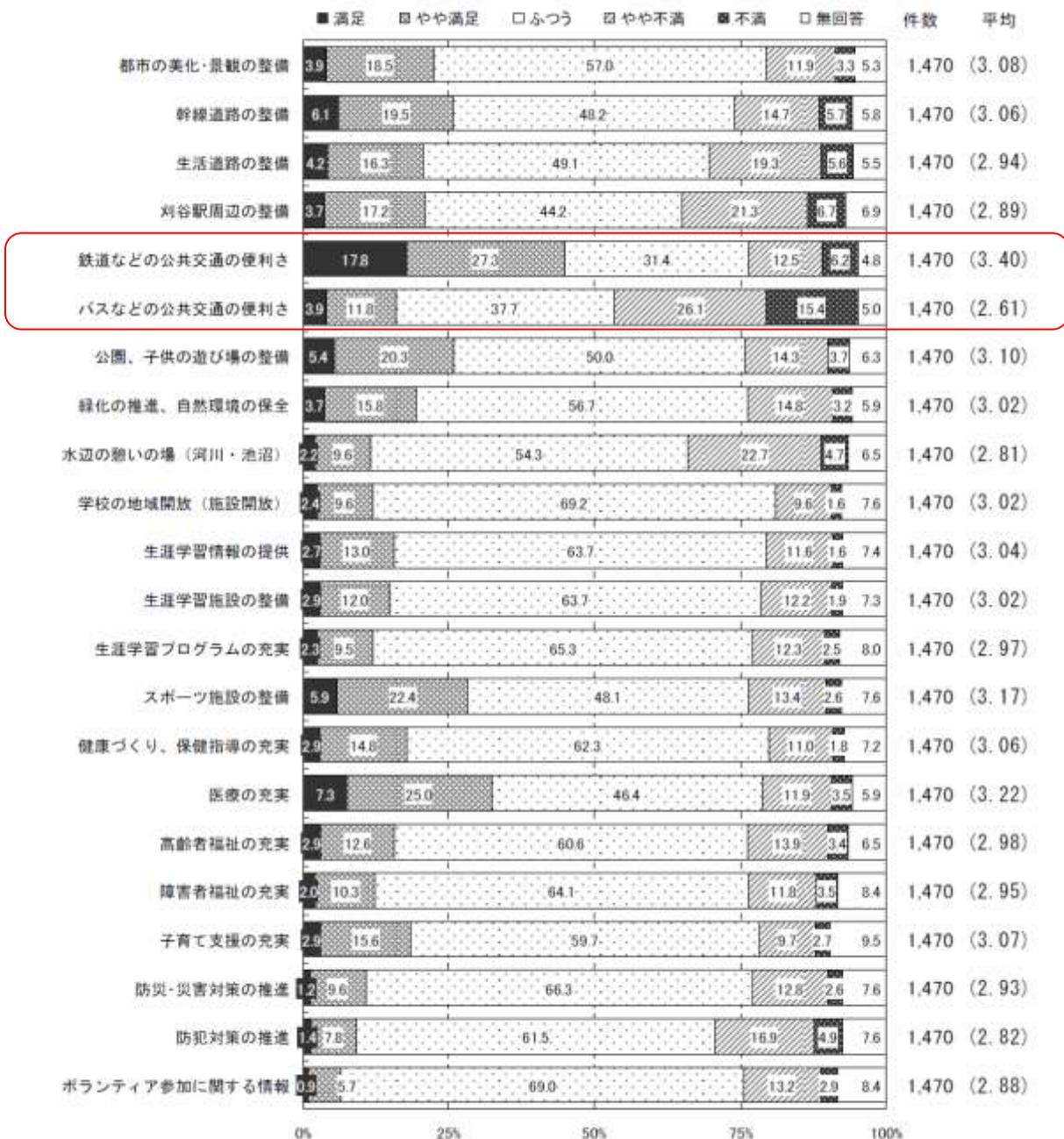
資料：交通に関するニーズの把握市民アンケート(H22.2)

■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

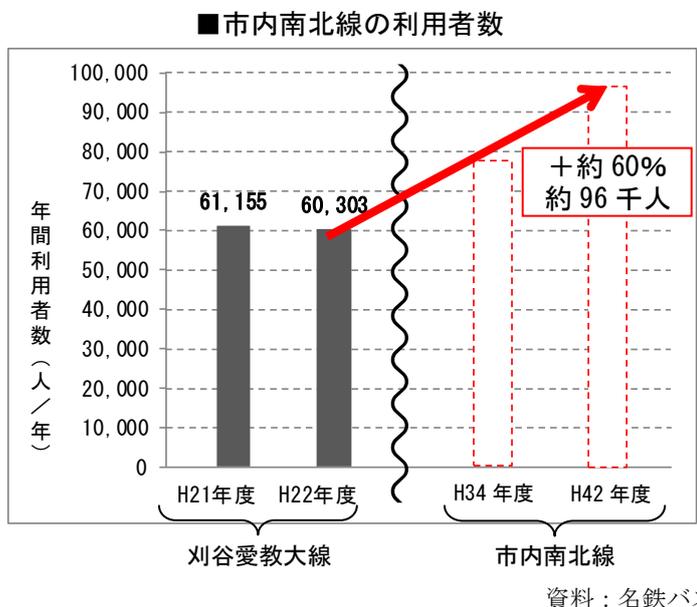


資料：市民まちづくりアンケート報告書（H20.12）

■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。

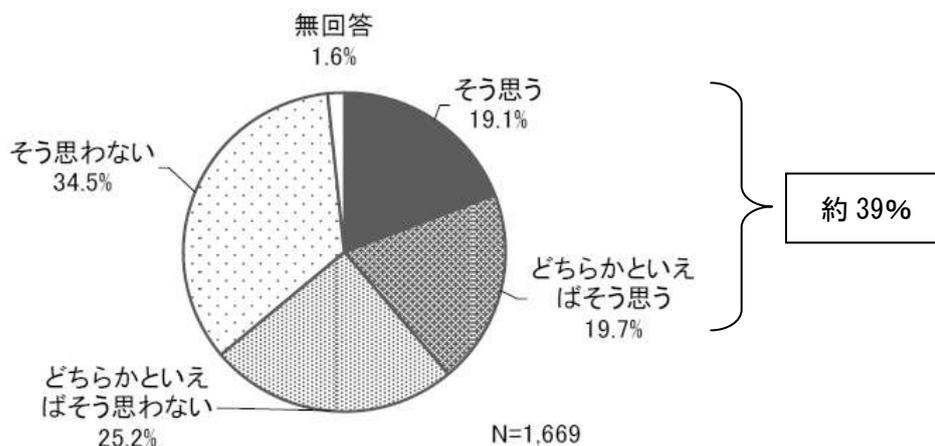


■50%の市民が、日常の移動手段として自転車や公共交通機関の利用を心がけ、低炭素型の都市が形成されます。

「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 | 10,520 | 30.7% | 23,280 | 67.9% | 34,270 | 100.0% |



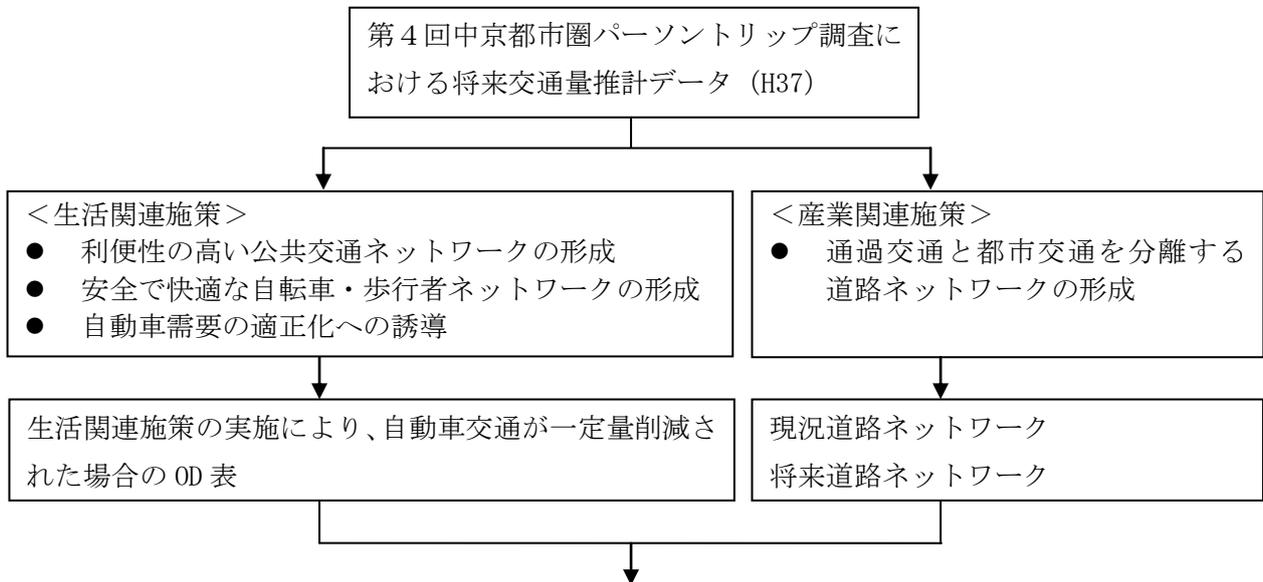
(2) 施策実施による効果の検証

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

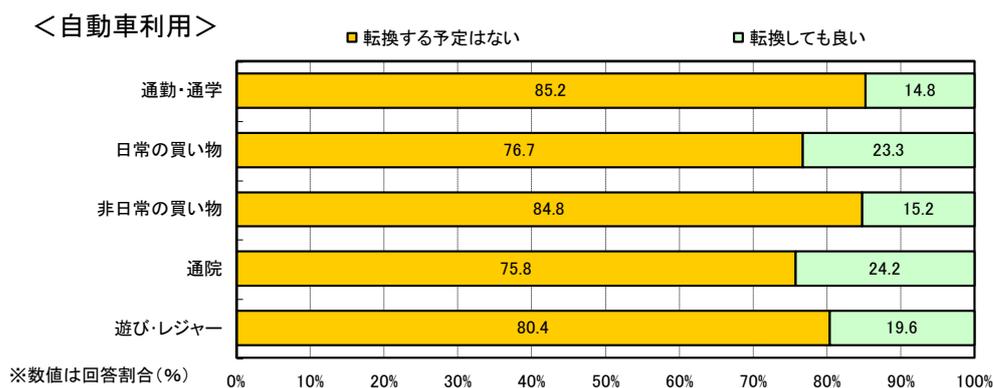
<効果検証にあたっての条件設定>

■施策実施により、削減される自動車交通量の設定

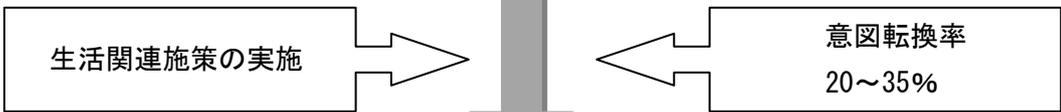
「交通に関するニーズの把握市民アンケート(H22.2)」で得られた、目的別転換率より、転換後の自動車と自動車以外の分担率を算出すると、自動車からその他交通手段への転換率は約15%となります。しかし、「意図実行率」(表明した意図に対して、行動を実行する割合)を勘案すると、本市における実質的な転換率はさらに低下するものと考えられ、既往の文献(次頁参照)を参考に、「意図実行率」を20~35%とした場合、自動車からの転換率は3~5%となります。

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

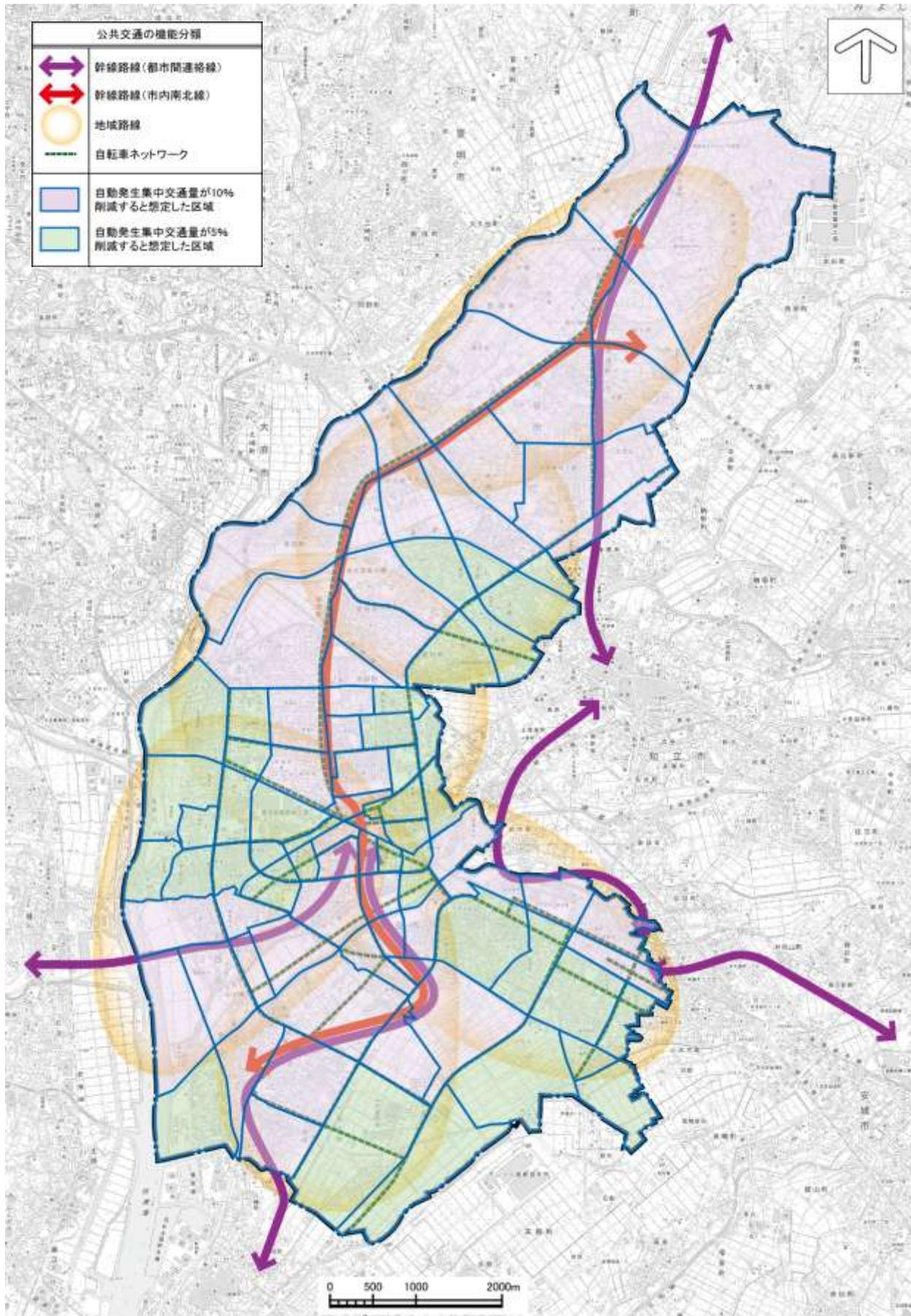
- ・東京工業大学大学院 藤井聡教授が過年度に発表した論文において、回答者が提示した意図に対して、行動を実行する割合を示す「意図実行率」を設定している。
- ・意図実行率は、バス利用意向表明者の現状バス利用者／非利用別、自動車習慣強度（月）別に設定されている。

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

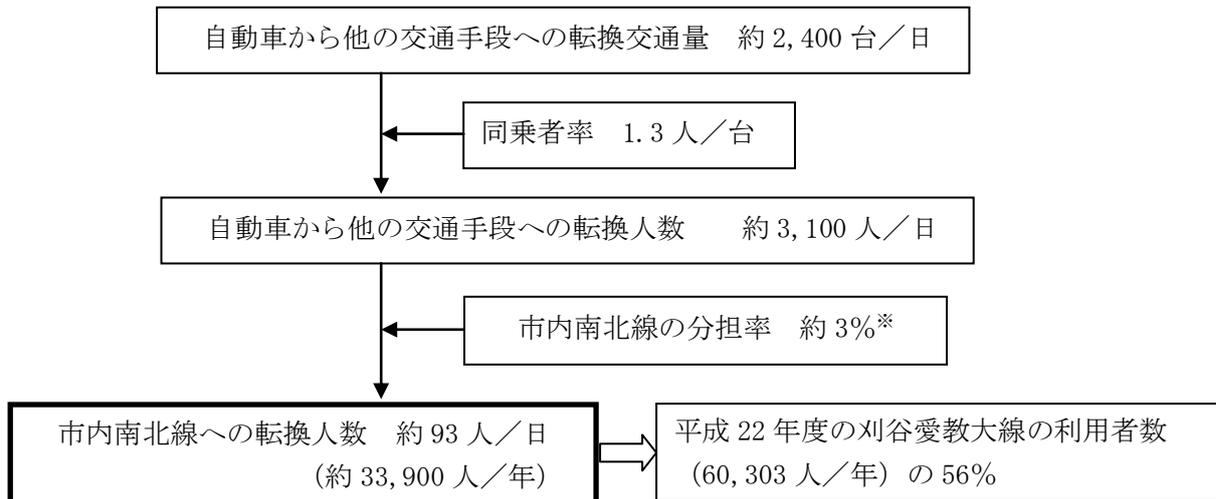


②自動車利用から市内南北線への利用転換効果

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

