

# 安城市総合交通戦略

## 報告書

平成 22 年 3 月

安 城 市

## 目次

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 1. 総合交通計画の策定方針.....                 | 1  |
| (1) 策定の趣旨.....                      | 1  |
| (2) 計画の期間.....                      | 1  |
| (3) 計画の位置づけ.....                    | 1  |
| (4) 計画の構成.....                      | 2  |
| (5) 策定体制.....                       | 2  |
| (6) 策定スケジュール.....                   | 2  |
| 2. 安城市のまちづくり.....                   | 3  |
| 2-1 交通問題の概要と課題.....                 | 3  |
| 2-2 安城市のまちづくり.....                  | 4  |
| (1) 総合計画.....                       | 4  |
| (2) 都市計画マスタープラン（案）.....             | 6  |
| 3. 総合交通計画の理念.....                   | 9  |
| (1) 基本理念.....                       | 11 |
| (2) 基本目標と基本方針.....                  | 11 |
| 4. 施策パッケージの検討.....                  | 13 |
| (1) 基本目標の達成に向けた施策メニュー.....          | 13 |
| (2) 基本目標と施策パッケージ.....               | 19 |
| (3) 計画目標の設定.....                    | 21 |
| (4) エリア別施策の方針.....                  | 22 |
| (5) 施策実施プログラム.....                  | 26 |
| (6) 計画の進行管理・検討体制.....               | 29 |
| 5. 重点プロジェクト.....                    | 30 |
| 5-1 実施施策.....                       | 30 |
| (1) 鉄道利用促進策.....                    | 30 |
| ① JR安城駅、JR三河安城駅、名鉄新安城駅の結節点機能整備..... | 30 |
| (2) バス利用促進策.....                    | 31 |
| ② あんくるバスの運行改善.....                  | 31 |
| ③ バスロケーションシステム.....                 | 32 |
| (3) エコサイクルシティ計画.....                | 33 |
| ④ エコサイクルシティの実現.....                 | 33 |
| ⑤ 自転車ネットワークの形成.....                 | 38 |
| ⑥ 明治用水緑道の環境整備.....                  | 40 |
| ⑦ レンタサイクル.....                      | 41 |

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| ⑧ 自転車購入費補助・自転車安全整備補助.....          | 42 |
| 5-2 検討施策.....                      | 43 |
| (1) 鉄道利用促進策.....                   | 43 |
| ⑨ 北安城駅、堀内公園駅など交通結節点における結節機能整備..... | 43 |
| ⑩ 名鉄西尾線と病院連絡バスのシームレスな運行、結節点整備..... | 44 |
| ⑪ 自転車駐輪場定期券と鉄道定期券の一体化.....         | 46 |
| (2) バス利用促進策.....                   | 48 |
| ⑫ あんくるバスの充実、集落連絡バス等の体系化.....       | 48 |
| ⑬ 発着駅を単位とした企業バスの共同運行.....          | 50 |
| ⑭ バス停の待合環境の整備.....                 | 52 |
| ⑮ 公共交通利用情報提供の充実.....               | 53 |
| (3) その他の施策.....                    | 54 |
| ⑯ モビリティ・マネジメント.....                | 54 |
| 参考資料 .....                         | 56 |
| 参考資料1. 安城市の現状.....                 | 57 |
| 参考資料2. 用語集.....                    | 78 |

# 総合交通計画の策定方針

## (1) 策定の趣旨

自動車社会の進行は、自動車の利便性の高さから市民生活に様々な恩恵をもたらしましたが、同時に、交通事故の増大、環境の悪化、人口や都市機能の郊外化による中心市街地の機能低下や社会資本の整備・維持管理コストの増大、公共交通（バス）の利用の減少、など、様々な社会問題を引き起こしています。

これらの諸問題を解決するためには、鉄道、バス・タクシーなど地域に密着した公共交通機関の充実を行い、あわせて効率的な道路整備を行うことで、人や環境にやさしい交通体系を実現していくことが必要です。特に環境にやさしく、だれもが安全・円滑に移動でき利用しやすい交通手段を確保することが重要です。

本市では、これらの問題を解決するため、平成12年7月から市街地線・高棚線の2路線で「あんくるバス」の運行を開始しました。その後、民間路線バスの撤退した地域を中心に順次路線を拡大し、公共交通の空白地域の解消に努めるとともに、駅や病院を始めとした市内主要施設への利便性を確保しています。

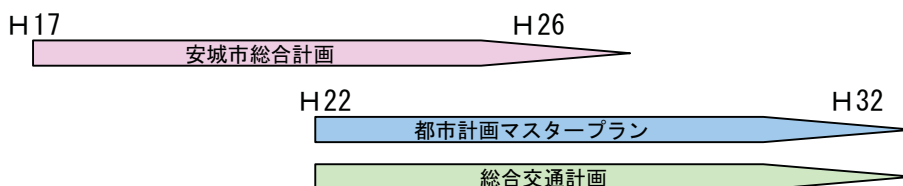
また、平成16年に「レンタサイクル事業」を実施し、平成19年7月には「エコサイクルシティ計画」を策定するなど、自転車を都市交通の一つと位置づけ、市民が健康に暮らし、まちなかが活気にあふれた、環境にやさしいまちづくりを進めています。

しかしながら、依然として本市の自動車への依存度は高く、あんくるバスを始めとする公共交通への転換が進まないこと、自転車利用の観点から安心して走行できる空間が十分でないことなどの状況にあり、これら諸問題を解決するため、本市における交通の将来を見据え、より一層これら施策の推進の必要があります。

本市のめざす都市像を実現するため、過度に自動車に依存した交通体系から、様々な交通手段が連携・調和した、誰にとっても便利でこれからのまちづくりに必要な交通体系の確立を目指す必要のあることから、公共交通機関や自転車の利用促進策、幹線道路網の整備計画などを総合的に体系づけた「安城市総合交通計画」を策定することとしました。

## (2) 計画の期間

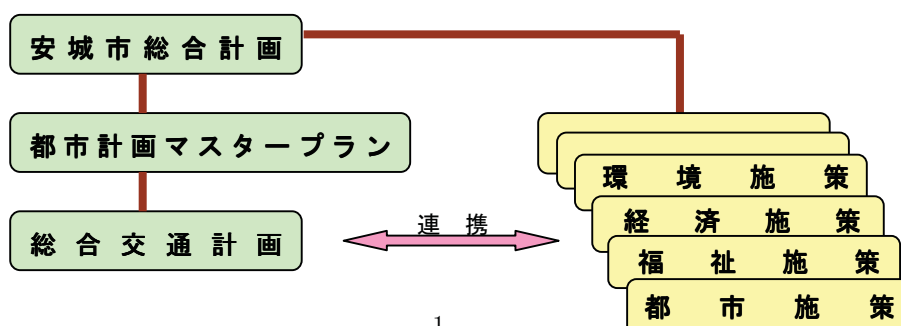
安城市総合計画との整合性を図り、平成32年を目標年次とし、平成22年から平成32年までを計画期間とします。



## (3) 計画の位置づけ

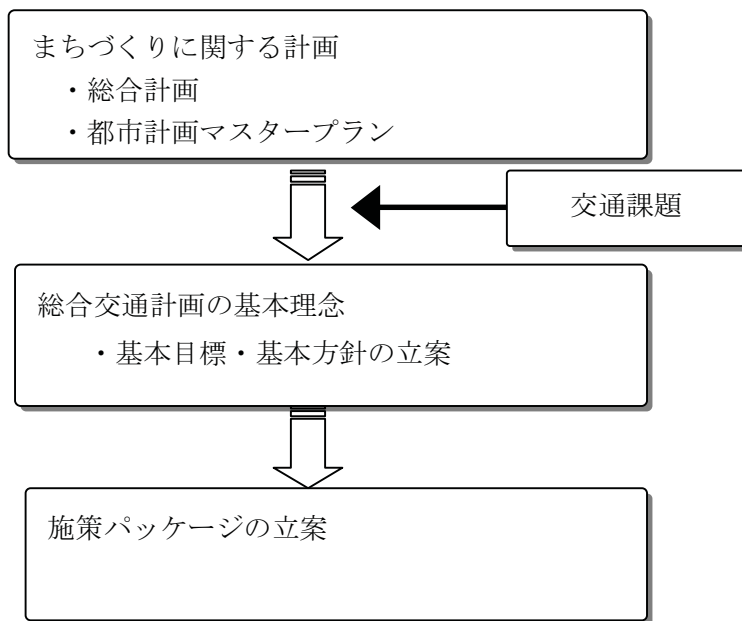
安城市総合交通計画は、「安城市総合計画」「都市計画マスタープラン」を上位計画とし、交通の視点から、その実現に向けて有効な方策を定めるとともに、他の計画との連携を図ります。

本計画は、交通施策の進路の全体像を示すものとして、望ましい交通のあり方を提示するとともに、施策を効果的・効率的に進めていく上での基本的な計画となります。



#### (4) 計画の構成

本計画の構成は以下のとおりです。



#### (5) 策定体制

専門的な検討とともに、市民の参画による計画づくりに取り組みます。

##### 1) 総合交通会議

幅広い見地から意見をいただくため、市民の代表者、有識者、交通関係事業者、商業団体の代表者、公共団体の代表者等により構成されています。

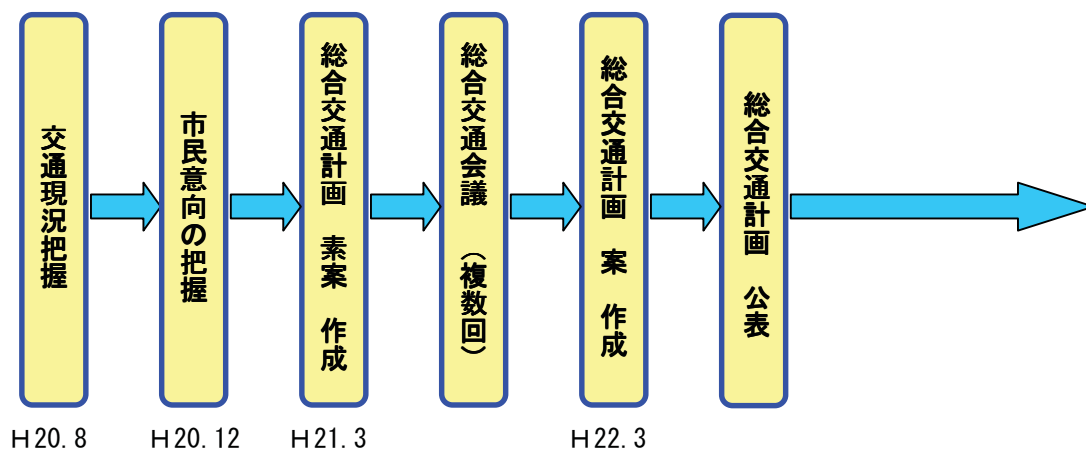
##### 2) 市民参加

市民アンケート調査の実施

交通の現状や課題、市民の交通施策に関するニーズ等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

#### (6) 策定スケジュール

平成 22 年 4 月の総合交通計画案公表を目標としています。



## 2. 安城市のまちづくり

### 2-1 交通問題の概要

本市における市民の日常生活の移動手段は、自動車に強く依存しており、通勤、業務、買物などすべての行動においてその利用割合が高くなっています。パーソントリップ調査※では、平成3年から13年にかけて、市内居住者の公共交通の利用割合は6.0%から6.4%へ微増していますが、バスは0.4%から0.1%へと減少しています。これに対して自動車利用は他の交通手段に比べ伸びが大きく、56.4%から63.6%に増加しています。

このような自動車利用の増加は、交通事故を増大させるとともに、国道1号・国道23号、主要地方道岡崎刈谷線・豊田安城線・豊田一色線などの幹線道路の交通混雑・渋滞を誘発し、エネルギーや時間の浪費による経済的な損失だけでなく、排気ガスに含まれる大気汚染物質や二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)などの増加が環境悪化を招いています。

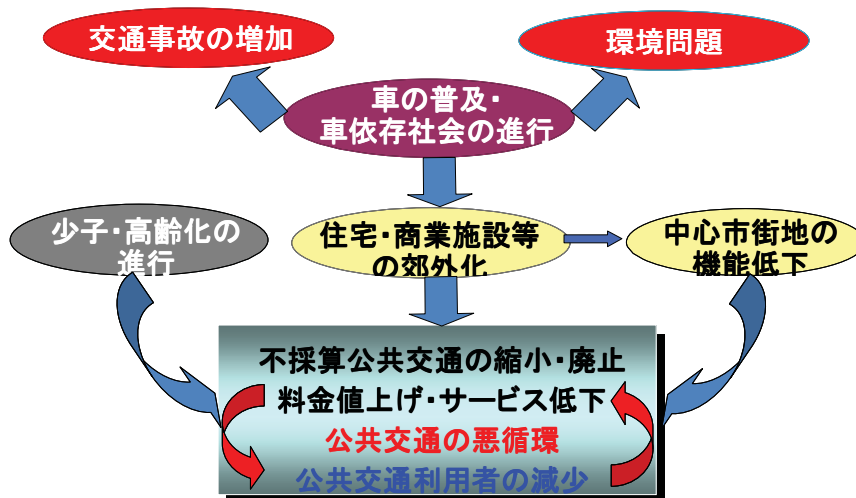
また、自動車中心のライフスタイルの拡大によって、公共交通が不便な地域での居住人口が増加し、大型商業施設等の郊外化が進展しました。その結果、郊外の居住者だけでなく、中心市街地の居住者も駐車容量の大きい郊外の大型商業施設等を利用するようになり、中心市街地の相対的な機能低下が発生しています。

このような自動車利用の増加は、鉄道バスなどの公共交通の利用者の減少を招き、採算性の問題から、運行本数や系統の削減や廃止せざるを得ない状況になっています。この結果、さらなる利用者の減少を招き、いわゆる「負のスパイラル」といわれる状況となり、高齢者等公共交通以外に移動手段を持たない方々の日常生活に影響を及ぼしており、福祉の観点からも、早急に対策を講ずる必要に迫られています。

さらに、高齢化の急速な進展に伴い高齢者ドライバーや移動を制約される交通弱者が増加しており、生活の安心につながる安全な移動手段の確保は喫緊の課題となっています。

また、近年の環境意識の高まりから、自転車利用が見直されていますが、自転車が安全に走行できる環境が十分整備されていない状況にあります。

これからは、現在の自動車利用のあり方を賢い使い方へと転換するとともに、高齢者等の移動支援など福祉への配慮や中心市街地の再生に向けて公共交通や自転車の利便性を高め、環境負荷の低減や交通事故の減少など人と環境に配慮した交通体系の構築が必要とされています。



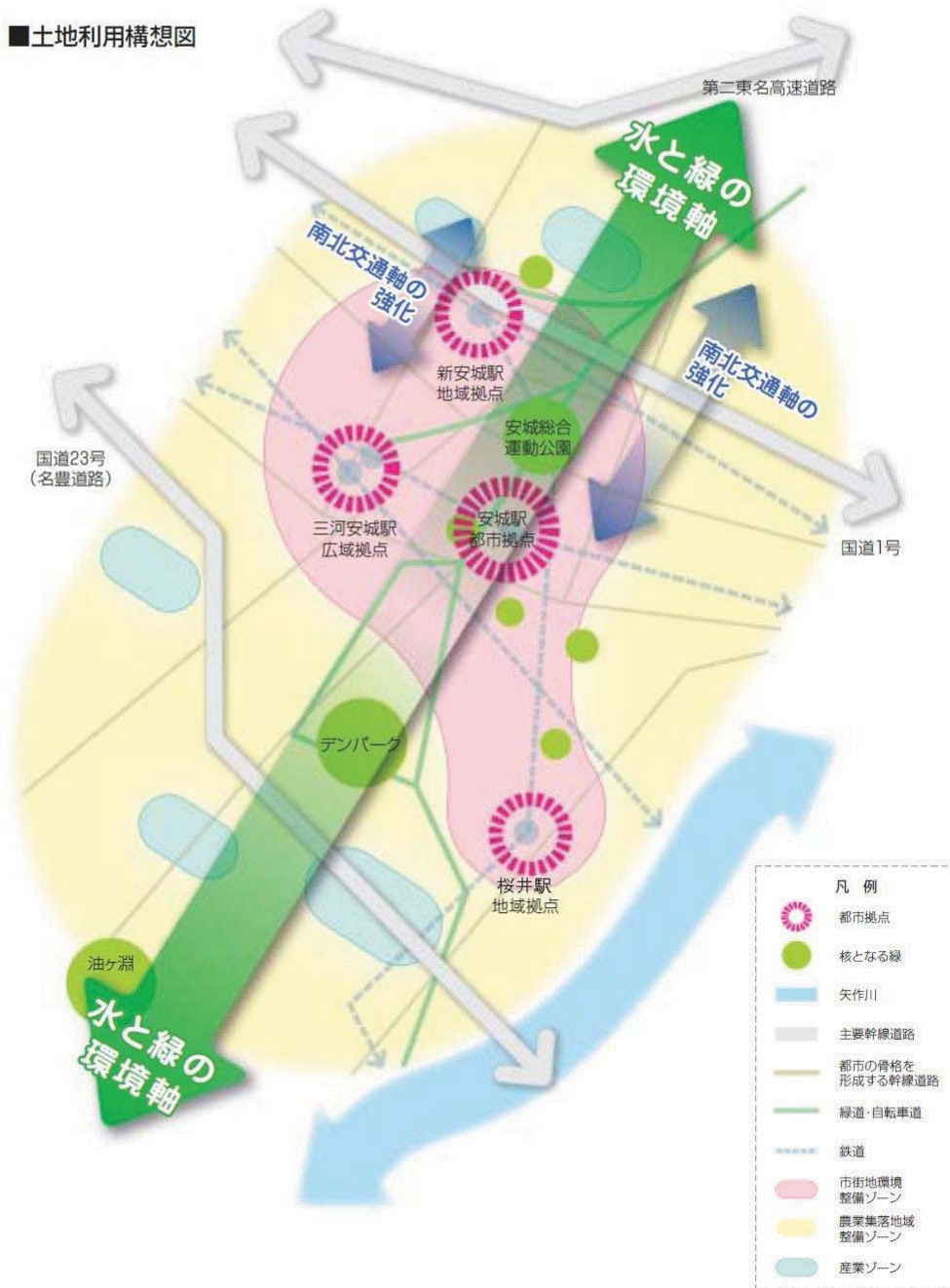
※ 中京都市圏を対象に、平日1日の人の動きを把握した調査であり、鉄道やバス、自動車、徒歩といった各交通手段の利用状況などが把握されています。

## 2-2 安城市のまちづくり

総合交通計画は、総合計画における土地利用構想・主要プロジェクト、都市計画マスタープラン、都市計画道路の整備計画等と整合を図っていくことが必要です。

### (1) 総合計画

J R安城駅周辺の中心市街地と、J R三河安城駅、名鉄新安城駅、名鉄桜井駅の3つの駅周辺市街地を4つの拠点として位置づけ、それぞれに個性と快適性に優れた拠点形成を進めます。これらの拠点を核として、一体性のある市街地の形成を進めます。

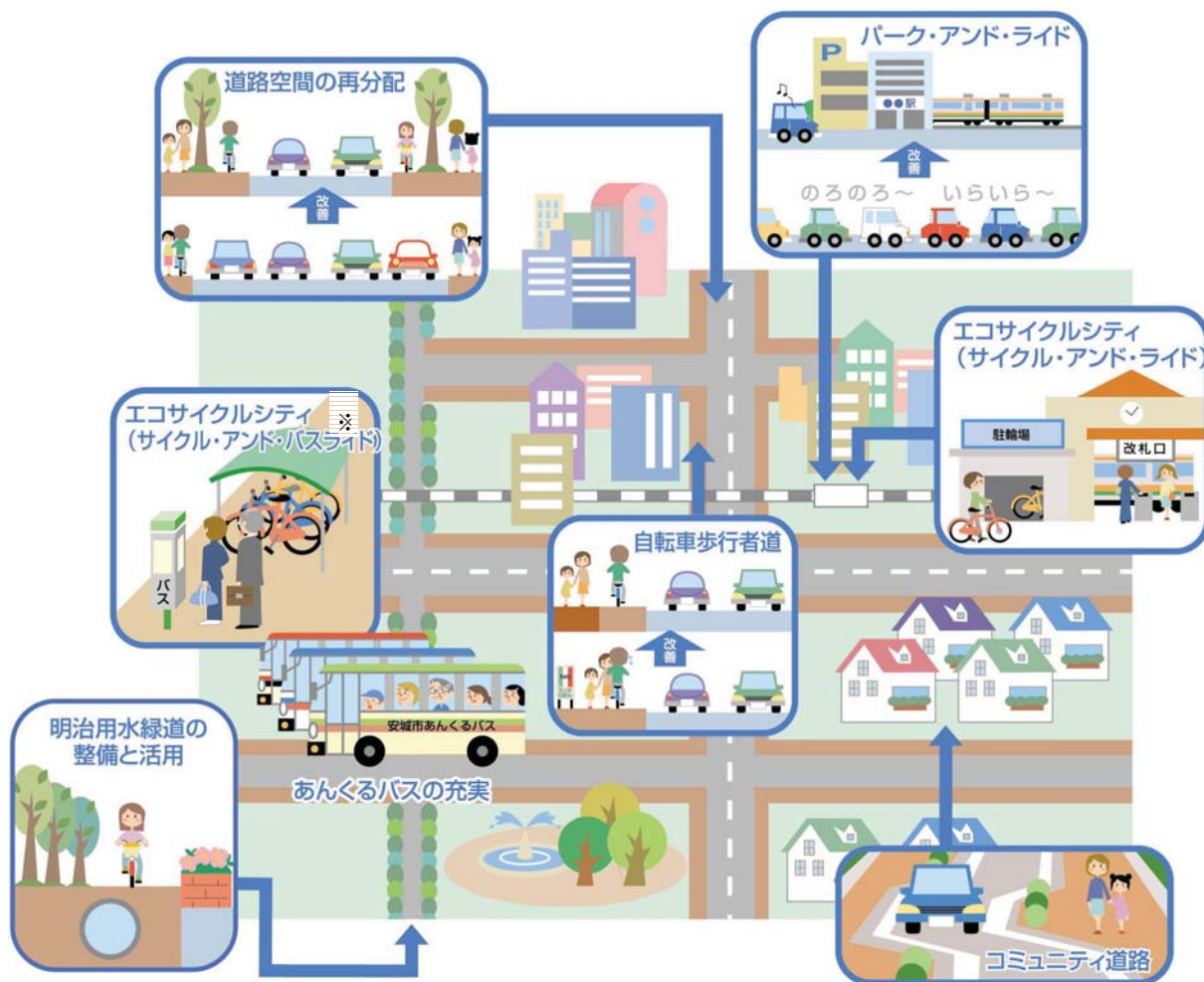


■ 環境首都を実現するための主要プロジェクト

～健康的で環境にやさしい交通環境づくり～

平坦な地形と明治用水緑道を生かし、安全で快適な自転車を中心とした環境にやさしい交通環境づくりを進めます。

- エコサイクルシティの実現（自転車の利用促進）
- レンタサイクルの普及促進
- 明治用水緑道の整備と活用
- パーク・アンド・ライドの推進
- あんくるバスの充実



※ 自転車で最寄りのバス停留所まで来て、バスに乗り換え目的地までバスを利用する移動方法のことを言います。



## (2) 都市計画マスタープラン(案)

(分野別まちづくりの方針)

### ①土地利用の方針

#### 4 拠点の機能の充実と個性ある地区の形成

「第7次安城市総合計画」に示された将来都市構造の4つの拠点を形成するため、JR安城駅、JR三河安城駅、名鉄新安城駅、名鉄桜井駅の各駅周辺地区に拠点としての商業・業務機能、サービス機能、アミューズメント機能等の都市機能の充実を図り、各地区の特性に応じた個性的な魅力ある拠点として育成します。

- ・安城駅都市拠点……安城市の中心商業・業務地にふさわしい魅力と活力にあふれた都市拠点を形成
- ・三河安城駅広域拠点…西三河の玄関口にふさわしい質の高い広域拠点を形成
- ・新安城駅地域拠点……北部の生活圏の中心となる魅力と個性にあふれた地域拠点を形成
- ・桜井駅地域拠点……南部の生活圏の中心となる福祉環境の充実した地域拠点を形成

#### 駅勢圏を中心に集約化された市街地の形成

今後、高齢化の一層の進行とともに、歩いて暮らせる生活圏の形成がますます望まれます。安城市においては、これまでの住宅地形成を踏まえ、各駅を中心とした生活圏域に都市機能の集約化を図っていくものとし、土地の有効利用の促進と未整備市街地の居住環境整備を進めます。

- ・駅を中心とした4拠点の都市機能の集積を促進するとともに、中高層型住宅地を誘導
- ・既存の低層型住宅地における居住環境の保全（用途混在防止、中高層型住宅の立地抑制等）
- ・拠点周辺の未整備市街地における居住環境の整備、改善
- ・商業地形成と一体となった良好な住宅地の供給

#### 交通利便性を生かした産業ゾーンの形成

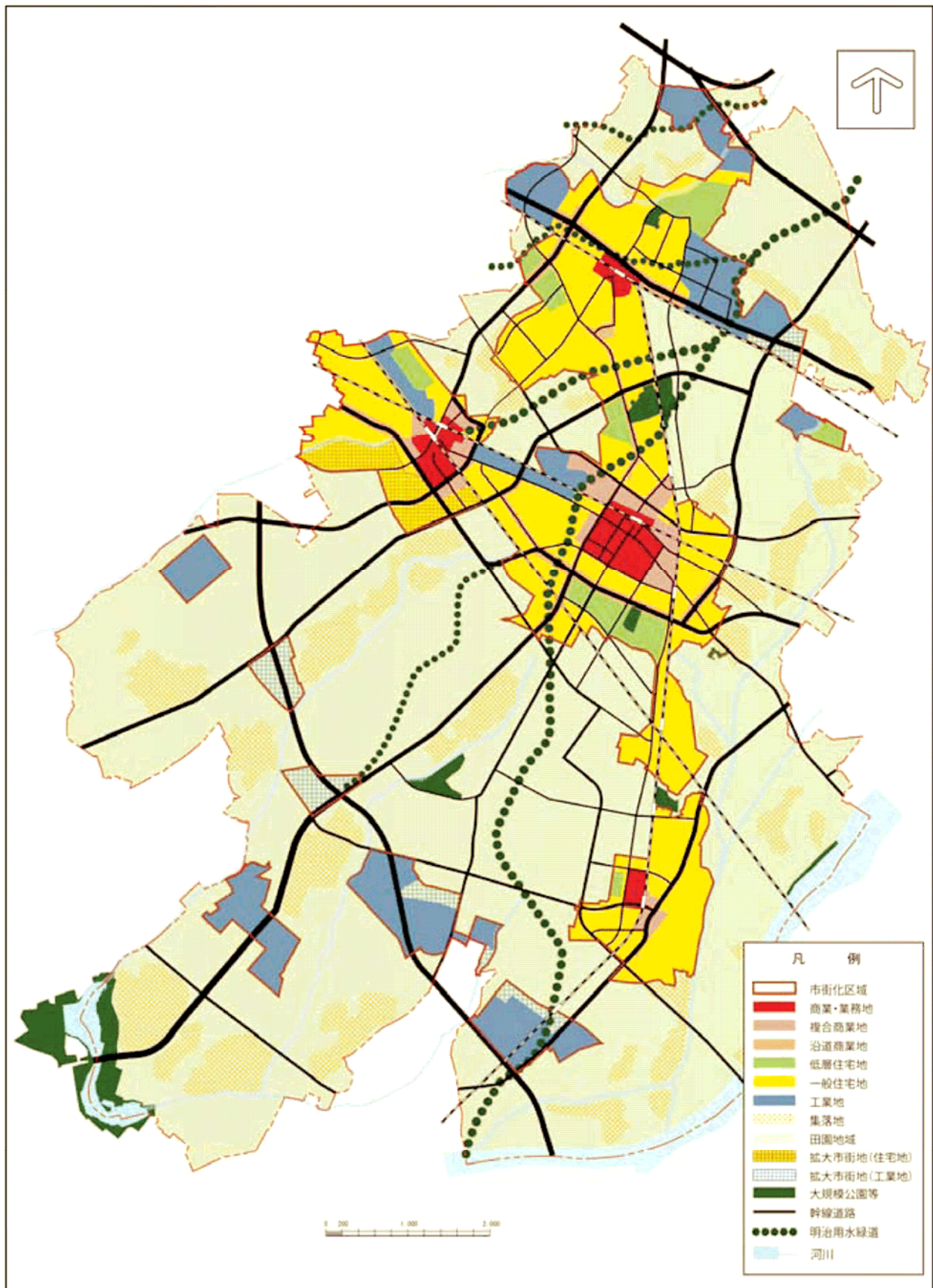
南部及び北部には、既存集積や広域幹線道路の交通利便性を生かした産業ゾーンの形成を図り、新たな工場用地の確保を検討します。また、市街化区域内の一部の既存工業地については、将来の土地利用の方向性を見極め、工業的土地利用と住宅、商業等との調和を図った土地利用を誘導します。

- ・南部及び北部の広域幹線道路沿道における新規産業用地の確保
- ・鉄道沿線における市街化区域内既存工業地の的確な将来土地利用への誘導
- ・準工業地域における将来土地利用の明確化と的確な土地利用の誘導

#### 市街化調整区域の環境保全・改善と新市街地の計画的整備

優れた田園地帯を構成する集団的優良農地を極力保全し、農業先進地としての安城市の農業を支える農業集落の生活環境整備を進めます。また、今後の都市的土地需要に対しては、計画的な集約型市街地形成を図ることを基本に、鉄道駅周辺や幹線道路沿道といった既存ストックの活用が可能な地区において、周辺土地利用との調和を図りつつ、新市街地の計画的整備を誘導します。

■ 土地利用方針図



## (交通体系の整備方針)

### 1)道 路

#### 増加する自動車交通への対応と総合的な交通施策の展開

増加する自動車交通の円滑な処理に加え、公共交通や自転車交通の利用促進、通勤時に集中する交通の分散化等の交通需要の適正化・誘導方策を含む総合的な交通施策を展開します。

#### 広域交通の円滑な処理

名古屋都市圏を中心とする広域交通の需要軸上に位置する安城市においては、一定の通過交通を受け入れざるを得ない交通状況にあるため、広域的な主要幹線道路の機能維持、未整備区間の整備促進を関係機関に働きかけます。

#### 市街地内への不要な通過交通の排除

市街地内のモビリティの向上を図り、中心市街地へのアクセス利便性を高めるため、中心市街地等における不要な通過交通を排除するとともに、拠点間相互を連絡する道路の機能強化を図ります。

### 2)公共交通

#### 環境や高齢者等に配慮した公共交通の充実と利用促進

自動車から公共交通への利用転換を促進し、環境負荷を軽減するとともに高齢者や障がい者にもやさしい交通体系を目指します。このため、鉄道駅へのアクセスの充実やパーク・アンド・ライドの推進、駅をはじめとする公共交通空間のバリアフリー化を進めるとともに、路線バスの利用促進やあんくるバスの充実を図ります。

### 3)エコサイクルシティ計画の推進

#### 自転車を中心とした交通環境づくり

##### 「エコサイクルシティ」の実現

環境首都を実現するため、平坦な地形や明治用水緑道等の基盤を活用し、自転車を中心とした安全で快適な環境にやさしい交通環境づくりを目指します。このため、「安城市エコサイクルシティ計画」に基づく、自転車利用促進のための諸施策を進めます。



(出典：エコサイクルシティ計画)

### (3) 安城市の交通課題

交通問題は人や物の移動量・質と提供している交通サービスのギャップにより発生しているものであり、交通事故、交通渋滞、環境悪化、中心市街地の機能低下などがあげられます。また、移動する人の質の変化（高齢者割合の変化）や環境など広域的に対応が必要な社会的要請課題もあります。

それぞれの交通課題の背景と対応課題の概要は以下のとおりです。

#### 1) 高齢社会における課題

平成17年(2005年国勢調査)における安城市の人口は約17万人で、このうち高齢者は約13.8%でした。平成32年にはおよそ5人に1人(22.6%)が高齢者になると予測しています。

高齢者等が増加することにより、移動を制約される高齢者や送迎する家族の負担の増加が予想されるとともに、高齢ドライバーが引き起こす交通事故の増加が懸念されます。

このような問題に対応して、高齢者等<sup>(注)</sup>の社会参加、外出支援に向けた公共交通対策が必要です。

(注) 高齢者等とは、高齢者・障がい者の他に移動制約者（けが人、妊婦、重い荷物を持っている人など）を含むものと定義する。

#### 2) 交通事故に対する課題

安城市内の人身事故件数は平成19年以降減少に転じましたが、子ども・若者・高齢者が当事者となる悲惨な事故が後を絶たない状況にあります。

今後、交差点等の各種交通安全施設の整備強化、集落等への通過交通の排除、交通安全教育等の充実を進めていくとともに、移動手段として公共交通機関の利用促進を図ることが必要です。

#### 3) 道路の混雑・渋滞に対する課題

本市の自動車交通の主要流動を担っている国道1号・国道23号及び主要地方道岡崎刈谷線・豊田一色線等で混雑しています。これらの道路の混雑・渋滞の緩和を図り、また、主要渋滞ポイントやボトルネック※踏切の円滑な交通流動の確保と環境改善を進めていくために、幹線道路の整備やTDM施策※を推進していくことが必要です。

※ 道路では赤信号時間が長い交差点や幅員・車線減少（右折帯が未整備）により渋滞を起こす箇所、鉄道では列車本数が多いために踏切の遮断時間が長く、道路交通に支障をきたす箇所のことを言います。

※ 自動車利用者の交通行動の時間、経路、手段、利用の仕方、発生源の調整等の変更を促すことにより、都市又は地域レベルでの道路交通混雑の緩和をする施策のことを言います。

#### 4) 環境問題に対する課題

日本における地球温暖化の原因となっている二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量は運輸部門で2割を占めており、2006年の排出量は1990年に対して17%増加しています。また二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の84%は自動車・貨物車であり、そのうち自家用乗用車が48%を占めています。

安城市における環境指標（二酸化硫黄（SO<sub>2</sub>）、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）、浮遊粒子状物質（SPM））の観測値はいずれも環境基準を満たしていますが、さらなる環境負荷軽減のため、現在よりも公共交通、自転車の利用や近距離移動には電気自動車等を活用するなど、環境にやさしい交通体系の確立を目指していくことが必要です。

#### 5) 中心市街地の課題

J R安城駅を中心とする中心市街地の人口は微増の傾向にあり、商業施設は立地していますが、平日より休日の歩行者・自転車交通量が少なく、年々「人通り」が少なくなっています。

人通りの多い、にぎわいのある地区に再生するために、商業機能等の強化につながる施設整備とともに、バス路線、駐車場・駐輪場等の交通アクセスの強化が必要です。

#### 6) 周辺都市との連携に対する課題

本市の利用交通手段（全目的）は自動車の利用が最も多く、その割合も年々高まっています。目的別に見ると通勤・通学で鉄道の利用割合も増加しています。

鉄道や自動車による周辺都市への移動の利便性を高めるため、幹線道路の整備、鉄道の利便性の向上、電気自動車の充電ポイントの整備など、周辺都市と連携した交通体系のあり方の検討が必要です。

#### 7) 公共交通利用減少の課題

公共交通の利用を増加させるためには、鉄道やバスの利用のしやすさを高めていくことが必要です。移動の利便性確保に向けて、あんくるバスの運行改善、交通結節点である駅等の改善を図っていくことが必要です。

#### 8) 地域別の交通への対応課題

本市は、J R東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線の各駅を中心にD I D（人口集中地区）が広がる市街地構造になっています。今後のまちづくりの方針として、「安城市総合計画」では4つの拠点への都市機能の充実を図ることとしており、交通面での利便性向上を図ることが必要です。

一方、市域の4分の3を占める市街化調整区域には、集落が点在し、公共交通の空白地域が発生していることから、交通結節点へのアクセスを確保するため、主要な集落のバス停でのサイクル・アンド・バスライドなどのために必要な施設、デマンド交通などの検討が必要です。

### 3. 総合交通計画の理念

#### (1) 基本理念

## 健康的で環境にやさしい交通環境づくり

少子・高齢社会の進展や中心市街地の機能低下、環境意識の高まりなど、社会経済状況の変化や車社会の進行による社会問題・交通問題に対応するため、都市機能集約型の市街地形成を目指した新しい都市づくりを進めます。過度に自動車に依存した交通体系から、地区の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に安心して移動できるなど、それぞれの交通手段が連携して、地球環境にやさしい交通体系への転換を目指します。

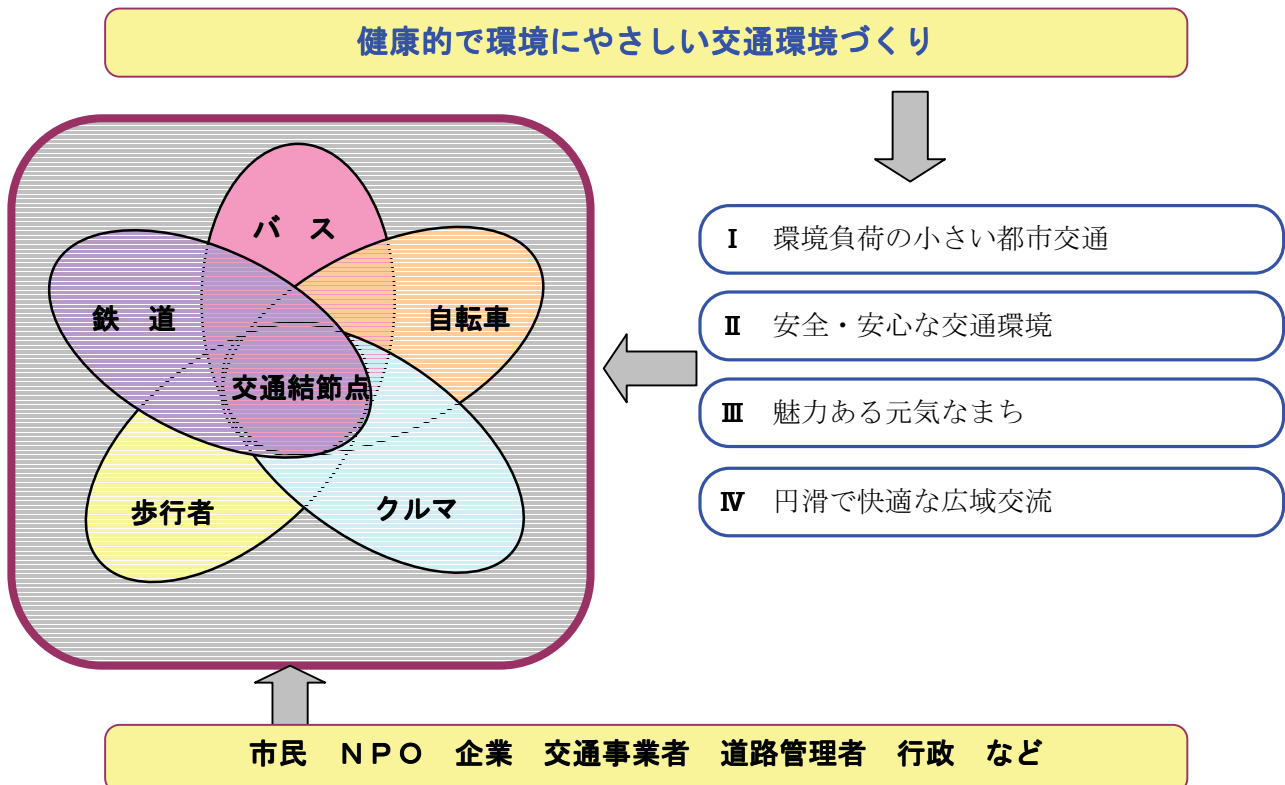
また、本市のめざす都市像「市民とともに育む環境首都・安城」の実現に向けて、行政だけでなく、市民、NPO、交通事業者、企業等、多様な主体の参加により、健康・福祉・環境に配慮した、安城の交通まちづくりを進めます。

#### (2) 基本目標と基本方針

基本理念を実現するために、目標を明確にする必要があります。目標の設定にあたっては、「環境」「人」「まち」「円滑」をキーワードに、

- I 環境負荷の小さい都市交通
- II 安全・安心な交通環境
- III 魅力ある元気なまち
- IV 円滑で快適な広域交流

の4つを基本目標とし、それぞれに基本方針を設定します。基本目標を連携させながら基本理念を達成していきます。

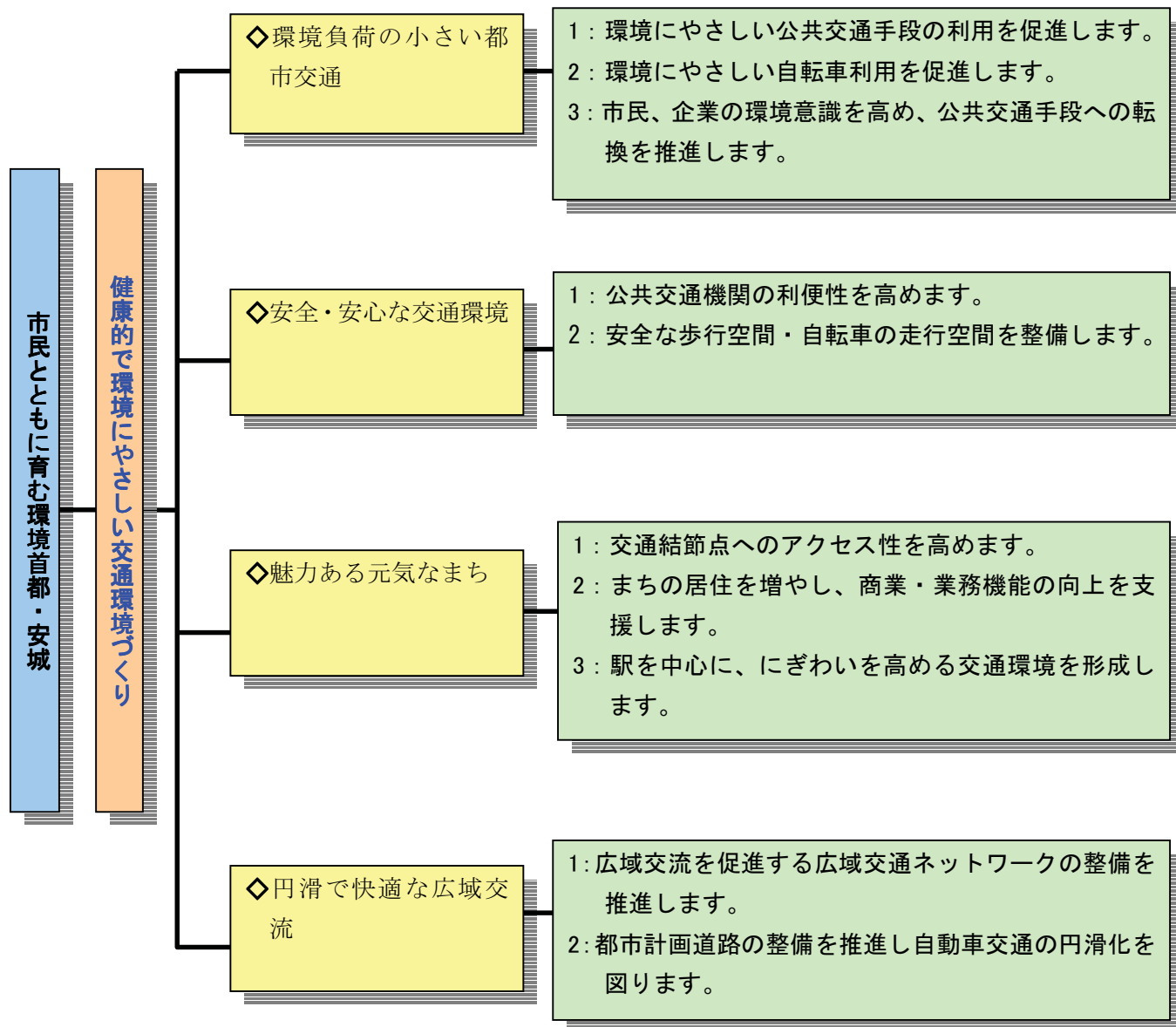


基本目標に沿って、安城市の交通課題を踏まえ、施策の基本方針を立案しました。

【基本理念】

【基本目標】

【基本方針】



## 4. 施策パッケージの検討

### (1) 基本目標の達成に向けた施策メニュー

4つの基本目標の達成に向けて、以下のような基本方針のもとに取り組み実現性の検討を行います。

#### I 環境負荷の小さい都市交通

##### 1: 環境にやさしい公共交通手段の利用を促進します

今後の都市の持続的な発展のために、環境への負荷軽減のための取り組みを強化していきます。

地球温暖化の原因となっている二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)や自動車の走行に伴って発生する大気汚染物質(N<sub>2</sub>O<sub>x</sub>、SPMなど)の削減のために、自動車依存型の交通体系から公共交通利用者の割合が高まる交通体系を目指していくことが必要になります。

そのため、公共交通への転換やコンパクトなまちづくりなど土地利用の変化による自動車発生交通量の削減などの交通需要マネジメントやモビリティ・マネジメント施策を展開し、環境的に持続可能な交通体系を目指します。

- 「あんくるバス」の運行改善
- 民間路線バスの利用促進
- 交通結節点・乗換拠点の強化
- 電気自動車・CNGバス\*等低公害車の導入
- 名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善(鉄道新駅の誘致)
- ◇ 主要駅・拠点での居住人口誘導策の検討
- ◇ 名鉄西尾線を活用したDMV\*等の導入検討
- ◇ バスと鉄道の連絡強化に向けたバストゥレールシステム\*の導入検討

\* Compressed Natural Gas バスの略で、天然ガスを燃料とするエンジンを搭載したバスのことを言います。

\* Dual Mode Vehicle の略で、列車が走るための軌道(線路)と自動車が走るための道路の双方を走ることができる、バスと鉄道の両方の機能を有した交通システムです。

\* バスと鉄道間の乗り継ぎをスムーズにするため、バスの停留所を鉄道のホームと同一平面に設置し、公共交通機関の利用促進を図るシステムのことを言います。



## 2：環境にやさしい自転車利用を促進します

自転車利用を促進するため、自転車の魅力に気づき「自転車に乗ってみよう」という意識の醸成を図る取り組みや交通安全教室など、交通ルール、マナーを守って自転車を正しく安全に利用する意識を作るための取り組みを学校や地域などと連携しながら進めます。

また、本市は平坦な地形であり、南北方向に明治用水緑道が整備されていることから、自転車利用に適しています。本市の資源である明治用水緑道を生かし、自転車ネットワークを整備することで、安全で快適な連続性のある走行空間を創出するとともに、停めたい場所に、いつでも安心して停めることのできる駐輪空間の整備を進めます。

その他、自転車を使いやすくするためのしくみづくりを進めるため、自転車の安全で快適な利用に役立つ情報の提供やレンタサイクル事業の拡充に取り組むとともに、鉄道やバスと自転車との連携を強化する取り組みを進めます。

- 自転車サイン・マップの活用
- レンタサイクルの充実
- 自転車ネットワークの形成
- 自転車レーンの設置の検討
- 駐輪場の整備
- 自転車購入補助
- サイクル・アンド・ライドの推進
- サイクル・アンド・バスライドの推進
- ◇ 駐輪場定期券と鉄道定期券の一体化

- 凡例 ○：現在実施  
■：短期的取組  
□：中長期的取組  
◇：実施時期未定

(注) 短期とは概ね 5 年以内に実施または着手、中長期とは概ね 5 年以上に実施または着手

## 3：市民、企業の環境意識を高め、公共交通手段への転換を推進します

公共交通に転換してもらうモビリティ・マネジメントなど交通施策を推進し市民や企業の環境意識の向上を促すとともに、自動車利用から公共交通への転換を推進するために、公共交通のサービス水準を高める施策を実施します。

- モビリティ・マネジメント\*（市民、企業、学校等を対象とした交通行動変容の働きかけ）
- 自転車通勤促進事業所への支援の検討
- 低公害車の購入助成
- ◇ 発着駅を単位とした企業バスの共同運行（企業との連携）の検討
- ◇ カーシェアリング\*の導入の検討

\*交通情報の提供やアンケートなどの働きかけにより、都市の交通を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や自転車などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。

\* 利用者自らは自動車を所有せず、自動車管理団体などの会員となり、必要なときにその団体の自動車を借りるという、1台の自動車を複数の会員が共同で利用する新しい利用形態のことを言います。

## II 安全・安心な交通環境

### 1：公共交通機関の利便性を高めます

高齢者や障がい者等を含め、市民の誰もが安全で安心して利用できる移動手段を確保するため、「あんくるバス」の充実、民間路線バスの維持、介助を要する高齢者等のためのスペシャル・トランスポート・サービス\*の他、駅等のバリアフリー化を進めるとともに、各駅の端末交通の特性に応じた鉄道駅の結節点施設（駐車場、駐輪場など）の整備を進め、自転車や自動車、バスによるアクセスの充実を図ります。

また、あらゆる人が効率よく最適な交通機関の使い分けができるよう、バスの運行・経路等公共交通利用情報等の提供に努めます。

- 市内循環バスの運行
- バスロケーションシステム\*の導入
- 民間路線バスの維持
- 主要駅のバリアフリー化
- 「あんくるバス」の充実、集落連絡バス等の体系化
- バス停の待合環境の整備
- 公共交通利用情報提供の充実
- 交通マップの作成
- 外国人に対する公共交通利用情報の提供
- 少量輸送へのタクシーの活用
- ICカードの導入の検討
- 北安城駅、堀内公園駅などにおける結節機能の整備
- 名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善（鉄道新駅の誘致）
- パーク・アンド・バスライド拠点整備
- バス料金制度の改善、乗継割引制度等の導入
- ◇ NPO等によるボランティア有償運送の検討
- ◇ デマンドバス\*導入の検討
- ◇ 交通空白地域をカバーするデマンドタクシー導入の検討

\* 高齢者や障がい者等、移動が困難な人たちを対象に、リフトなどを備えた車両で目的地までドア・ツー・ドアの個別輸送を行うサービスのことを言います。

\* 車載器を積んだバスから、移動体通信を使用し車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話などを通じて、利用者に対してバスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供するシステムのことを言います。

\* 利用者のデマンド（需要、要求）にあわせて基本路線の外の迂回路線を経由する路線バスの運行形態です。

## 2：安全な歩行空間・自転車の走行空間を整備します

市民が安全で安心して利用できる歩行空間・自転車の走行空間を確保するため、段差や急なスロープなどを改修します。また、新たな道路整備においては、十分な歩道幅員を確保し、既存の歩道で幅員の狭い箇所については、車道と合わせて空間の再配分を検討し歩行者と自転車の共存を図ります。

- 明治用水緑道の環境整備の推進
- 自転車走行空間の明確化
- 歩道・自転車道の整備推進
- 歩道の環境整備の推進
- 違法な道路占用物件の追放
- 集落等への通過交通の排除
- 交通バリアフリー化の推進
- 都市計画道路の整備推進
- 交差点等の交通安全施設の充実

## Ⅲ 魅力ある元気なまち

### 1：交通結節点のアクセシビリティを高めます

交通結節点でのサイクル・アンド・ライドやパーク・アンド・ライドなどを推進するためには、鉄道駅などへのアクセシビリティ、乗り換えなどの利便性を高める必要があります。

このため、駐車場や駐輪場を拡充するとともに、高齢者等の移動を支援するあんくるバスや民間路線バスのサービス向上を図ります。

- 「あんくるバス」の再編
- 中心市街地での循環バスの拡充
- 交通結節点における駐車場・駐輪場の整備
- 駅前広場の改善

## 2：まちの居住を増やし商業・業務機能の向上を支援します

今後、高齢化の一層の進行とともに、歩いて暮らせる生活圏の形成がますます望まれます。本市では、これまでの住宅地形成を踏まえ、各駅を中心とした生活圏域に都市機能の集約化を図っていくこととしており、郊外での自動車中心のライフスタイルから、駅そば居住による、自動車に過度に依存しないライフスタイルへの転換を図るため、駅周辺への居住人口の増加に資する施策展開を推進します。

- ◇ 駅周辺への居住者の誘導策の実施
- ◇ 既存市街地の再編
- ◇ 施設のユニバーサルデザイン化

## 3：駅を中心に、にぎわいを高める交通環境を形成します

まちのにぎわいを創出し活性化を図るためには、歩行者・自転車の利用者が安全・快適に過ごせる空間づくりが必要です。そのため、買物客等が安全に回遊できる歩行空間及び散策空間の整備などの施策を展開します。

- レンタサイクルシステムの整備・拡充
- 駅周辺での安全で安心な歩行空間の整備
- 自転車も安全に走行できる道路の整備・拡充
- ◇ トランジットモール\*の導入の検討
- ◇ LRT\*など新交通システムの研究
- ◇ フリンジパーキング\*導入の検討
- ◇ ロードプライシング\*導入の検討

\* 中心市街地の通りなどを、一般の車両通行を制限した歩行者専用の空間とし、バス、路面電車等の公共交通機関だけが通行できるようにした街路のことを言います。

\* Light Rail Transit の略で軽量軌道交通のことを言い、都市間路線（JR 東海道本線）など大型車両を用いる本格的鉄道に対し、都市内やその近郊で運行される次世代の軌道系交通システムのことを言います。

\* フリンジとは、周辺・外縁部を意味し、自動車利用者が、公共交通機関への乗り継ぎや徒歩との組み合わせた移動を行うために、都心外周部や環状道路周辺部に設ける駐車場のことを言います。

\* 中心市街地など安全な歩行空間確保の望まれる地域や交通渋滞などの著しい地域に入る自動車に課金することで、[現在の車の使い方を見直してもらう→自動車交通量が減る→安全な歩行空間の創設・渋滞の緩和]につなげる制度のことを言います。

## IV 円滑で快適な広域交流

### 1：広域交流を促進する広域交通ネットワークの整備を推進します

広域的な交流促進に向けて、名鉄西尾線の複線化の延長やJ R 三河安城駅への在来線快速及び新幹線ひかり号の停車を鉄道事業者に働きかけ鉄道の利便性の向上を図ります。また、現在運行している民間路線バス路線の維持・利便性の向上とともに、近隣都市との連携によるコミュニティバスの運行に向けた検討を進めます。

その他、愛知環状鉄道を分岐し、新幹線三河安城駅を經由して中部国際空港に至る愛知環状鉄道分岐ルート構想の実現に向けての検討を継続します。

- J R 安城駅・南安城駅間の連絡バスの運行・レンタサイクルの導入
- 名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善（鉄道新駅の誘致）
- 中部国際空港連絡バスの拡充
- J R 三河安城駅への在来線「快速」及び新幹線「ひかり号」の停車
- 周辺都市と連携したコミュニティバス等の検討
- 愛知環状鉄道の中部国際空港への延伸の検討

### 2：都市計画道路の整備を推進し自動車交通の円滑化を図ります

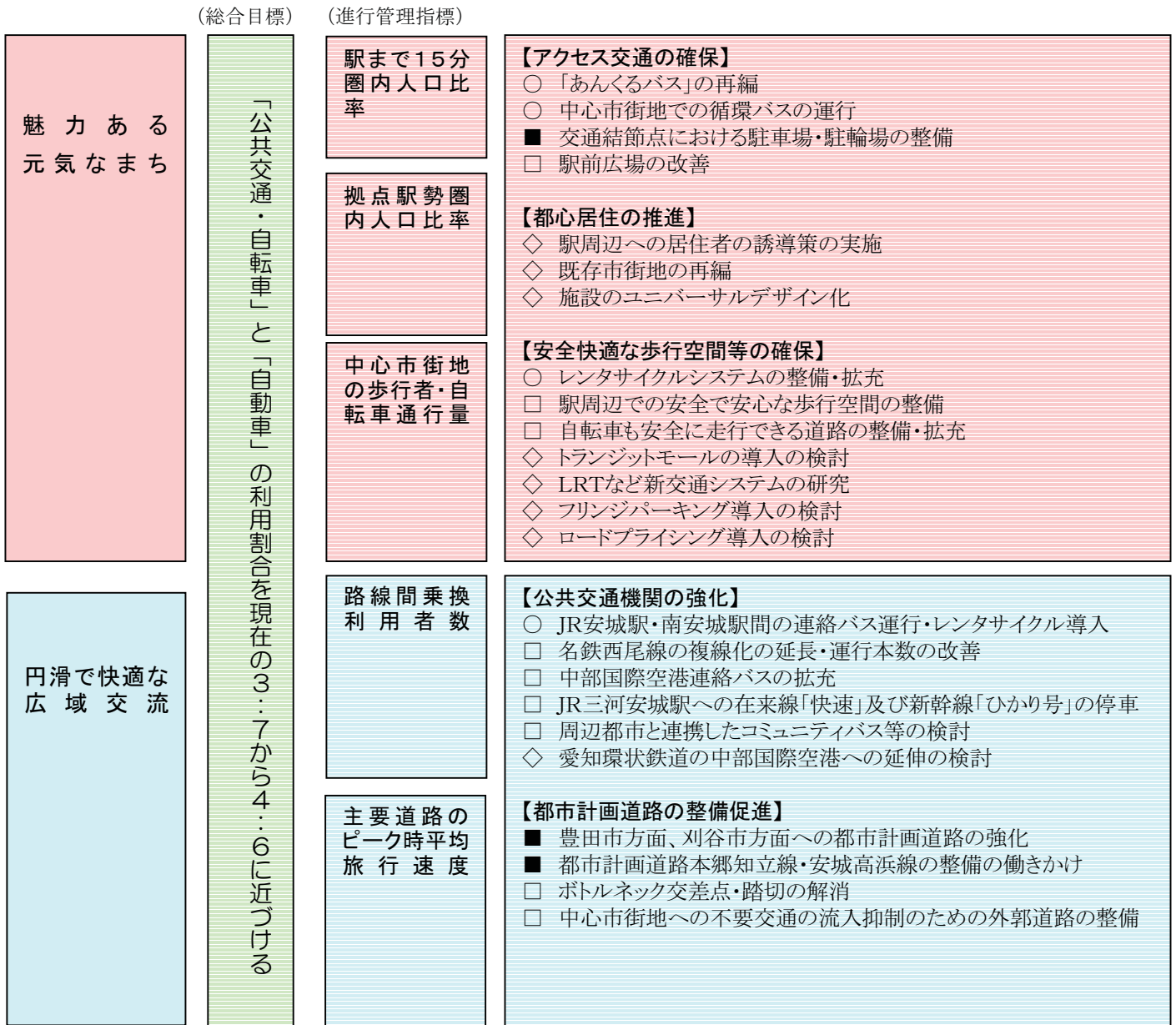
国道1号や県道安城碧南線などの幹線道路の渋滞ポイントの改善を図るため、都市計画道路ネットワークを早期に実現・広域圏との連携を強化し、都市計画道路の整備促進を図ります。その他、名鉄名古屋本線におけるボトルネック踏切解消に向け、高架化の可能性について研究します。

- 豊田市方面、刈谷市方面への都市計画道路の強化
- 都市計画道路本郷知立線・安城高浜線の整備の働きかけ
- 中心市街地への不要交通の流入抑制のための外郭道路の整備
- ボトルネック交差点・踏切の解消

(2) 基本目標と施策パッケージ

| 基本目標         | 数値的目標  | 主な施策パッケージ (素案)   |
|--------------|--|--|
| 環境負荷の小さい都市交通 | <p>(総合目標) 「公共交通・自転車」と「自動車」の利用割合を現在の3:7から4:6に近づける</p> <p>(進行管理指標)</p> <p>公共交通利用者数<br/>・ 駅乗車人員<br/>・ バス利用者数</p> <p>移動手段としての自転車の利用割合</p> <p>「公共交通や自転車利用を増やしていきたい人」の割合</p> | <p><b>【公共交通機関の利便性向上】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「あんくるバス」の運行改善</li> <li>■ 民間路線バスの利用促進</li> <li>■ 交通結節点・乗換拠点の強化</li> <li>□ 電気自動車・CNGバス等低公害車の導入</li> <li>□ 名鉄西尾線の複線化延長・運行本数の改善</li> <li>◇ 主要駅・拠点での居住人口誘導策の検討</li> <li>◇ 名鉄西尾線を活用したDMV等の導入検討</li> <li>◇ バスと鉄道の連携強化に向けたバストゥレールシステムの導入検討</li> </ul> <p><b>【自転車の利用促進施策等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車サイン・マップの活用</li> <li>○ レンタサイクルの充実</li> <li>○ 自転車購入補助</li> <li>■ 自転車ネットワークの形成</li> <li>■ 自転車レーンの設置の検討</li> <li>■ 駐輪場の整備</li> <li>□ サイクル・アンド・ライドの推進</li> <li>□ サイクル・アンド・バスライドの推進</li> <li>◇ 駐輪場定期券と鉄道定期券の一体化</li> </ul> <p><b>【環境意識の改善】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ モビリティ・マネジメント(市民、企業、学校等を対象とした交通行動変容の働きかけ)</li> <li>□ 自転車通勤促進事業所への支援の検討</li> <li>□ 低公害車の購入助成</li> <li>◇ 発着駅を単位とした企業バスの共同運行(企業との連携)の検討</li> <li>◇ カーシェアリングの導入の検討</li> </ul> |
| 安全・安心な交通環境   | <p>公共交通に対する市民満足度</p> <p>人口に対する交通事故数の割合</p>   | <p><b>【公共交通機関のサービス・利便性向上】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市内循環バスの運行</li> <li>○ バスロケーションシステムの導入</li> <li>○ 民間路線バスの維持 ○ 主要駅のバリアフリー化</li> <li>■ 「あんくるバス」の充実、集落連絡バス等の体系化</li> <li>■ バス停の待合環境の整備</li> <li>■ 公共交通利用情報提供の充実</li> <li>■ 交通マップの作成</li> <li>■ 外国人に対する公共交通利用情報の提供</li> <li>■ 少量輸送へのタクシーの活用</li> <li>□ ICカードの導入の検討</li> <li>□ 北安城駅、堀内公園駅などにおける結節機能の整備</li> <li>□ 名鉄西尾線の複線化延長・運行本数の改善</li> <li>□ パーク・アンド・バスライド拠点整備</li> <li>□ バス料金制度の改善、乗継割引制度等の導入</li> <li>◇ NPO等によるボランティア有償運送の検討</li> <li>◇ デマンドバス導入の検討</li> <li>◇ 交通空白地域をカバーするデマンドタクシー導入の検討</li> </ul> <p><b>【安全な歩行環境】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 明治用水緑道の環境整備の推進</li> <li>○ 自転車走行空間の明確化 ○ 歩道・自転車道の整備推進</li> <li>■ 歩道の環境整備の推進 ■ 違法な道路占用物件の追放</li> <li>■ 集落等への通過交通の排除</li> <li>□ 交通バリアフリー化の推進 □ 都市計画道路の整備推進</li> <li>□ 交差点等の交通安全施設の充実</li> </ul>                |

|      |       |           |
|------|-------|-----------|
| 基本目標 | 数値的目標 | 主な施策パッケージ |
|------|-------|-----------|



- 凡例
- ：現在実施
  - ：短期的取組
  - ：中長期的取組
  - ◇：実施時期未定

(注) 短期とは概ね5年以内に実施または着手、中長期とは概ね5年以降に実施または着手

### (3) 計画目標の設定

本市のめざす都市像「市民とともに育む環境首都・安城」を実現するため、「自動車」から「公共交通や自転車」への利用転換により CO2 の削減を図る。そのため、「公共交通及び自転車」と自動車交通の利用割合を現在の 3 : 7 から 4 : 6 に近づけることを本計画の総合目標とします。

また、施策パッケージによる課題解決の状況を確認し、PDC A サイクルによる総合交通計画の着実な展開を図るため、概ね施策パッケージ毎に進行管理指標を設定します。

#### 【総合目標指標】

|        | 指標                      | 頻度        | 目標水準<br>(平成 32 年)       | 出典                          |
|--------|-------------------------|-----------|-------------------------|-----------------------------|
| 総合目標指標 | ○「公共交通」「自転車」と「自動車」の利用割合 | 概ね 5～10 年 | 現状 3 : 7 から 4 : 6 に近づける | 総合交通計画<br>市民アンケート、中京 P T 調査 |

#### 【個別進行管理指標】

| 基本目標         | 施策パッケージ           | 進行管理指標  | 頻度     | 概ねの目標水準                                      | 出典               | 対応する課題             |
|--------------|-------------------|---|--------|--|------------------|--------------------|
| 環境負荷の小さい都市交通 | 公共交通機関の利便性向上      | ○公共交通利用者数<br>・市内鉄道駅乗車人員<br>・名鉄バス利用者数<br>・あんくるバス利用者数 | 毎年     | 現況比 10% 増加<br><br>(あんくるバス利用者数<br>H21 289 千人) | 交通事業者、市資料        | ・公共交通利用減少<br>・環境問題 |
|              | 自転車の利用促進施策等       | ○日常の移動手段として自転車を利用する回数が多い人の割合                        | 概ね 5 年 | 30%<br>(H18:19%)<br>※エコサイクルシティ計画による          | エコサイクルシティ計画アンケート | ・環境問題              |
|              | 環境意識の改善           | ○「今後、公共交通や自転車の利用を増やしていきたい」人の割合                      | 概ね 5 年 | 現況値以上<br>(H20:28%)                           | 総合交通計画市民アンケート    | ・環境問題              |
| 安全・安心な交通環境   | 公共交通機関のサービス・利便性向上 | ○公共交通に対する市民満足度の向上                                   | 概ね 3 年 | 現況値以上<br>(H18:50.5%)                         | 総合計画市民アンケート      | ・高齢社会              |
|              | 安全な歩行環境           | ○人口に対する交通事故件数の割合                                    | 毎年     | 現況より減少<br>(H20 : 722 件/10 万人)                | 市資料              | ・交通事故              |
| 魅力ある元気なまち    | アクセス交通の確保         | ○駅まで 15 分圏内人口比率 (自転車・バスアクセス)                        | 毎年     | 現況より増加                                       | 市資料              | ・中心市街地             |
|              | 都心居住の推進           | ○拠点駅勢圏内人口比率 (JR 安城駅、新安城駅、JR 三河安城駅、桜井駅 1 km 圏内)      | 毎年     | 現況より増加                                       | 市資料              | ・地域別交通             |
|              | 安全快適な歩行空間等の確保     | ○中心市街地の自転車・歩行者交通量 (JR 安城駅南口商業地)                     | 概ね 3 年 | 現況より増加                                       | 市資料              | ・中心市街地             |
| 円滑で快適な広域交流   | 公共交通機関の強化         | ○路線間乗り換え利用者数 (名鉄西尾線と JR 東海道線・名鉄名古屋本線との乗り換え利用者数)     | 概ね 5 年 | 現況比 10% 増加                                   | 大都市交通センサス        | ・周辺都市との連携          |
|              | 都市計画道路の整備促進       | ○主要道路のピーク時平均旅行速度 (市内道路)                             | 概ね 5 年 | 現状より増加                                       | 道路交通センサス         | ・道路の混雑・渋滞          |

(注) 総合交通計画の中間評価として概ね 5 年後に市民アンケートを実施する。

(注) 総合目標指標の手段分担率は中京 P T 調査データ (10 年に 1 回) を基本とするが、中間評価として、市民アンケートの結果も参考とする。



#### (4) エリア別施策の方針

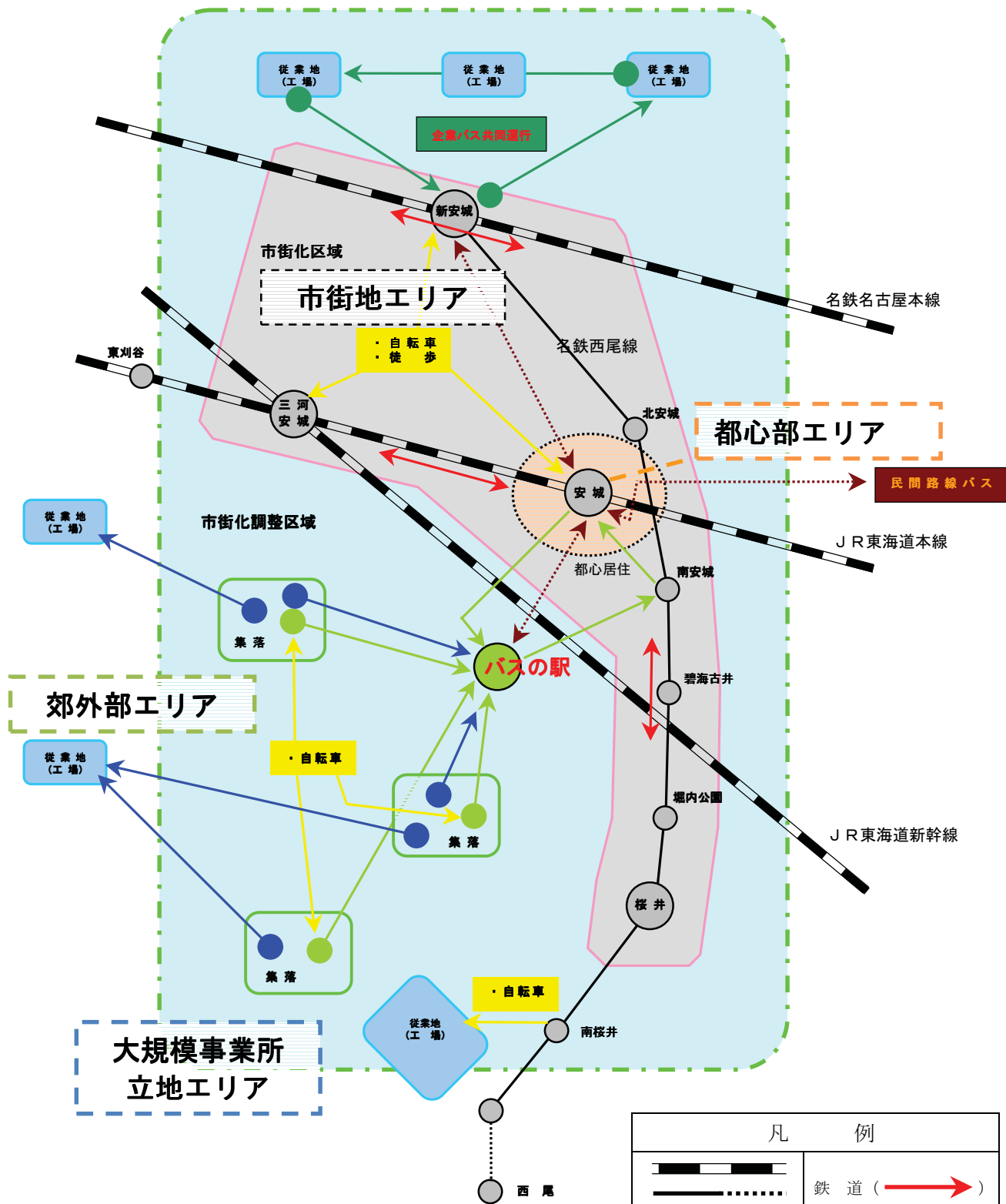
交通施設の整備状況や交通の地域特性から、公共交通網が最も整備されている**都心部エリア**、鉄道等が利用しやすい**市街地エリア**、市街化調整区域に集落が点在する**郊外部エリア**、大規模事業所が立地する**大規模事業所立地エリア**に分類し、それぞれの地区特性に対応した各種施策のパッケージを作成する。

- ① 都心部エリア（JR安城駅を中心とした中心市街地エリア）
- ② 市街地エリア（駅そばを中心とする市街地エリア）
- ③ 郊外部エリア（あんくるバスカバーエリア）
- ④ 大規模事業所立地エリア

表 エリア別にみたな「まちづくりと交通」の方向性

| エリア         | 主な問題点             | 「まちづくりと交通」の方向性  |
|-------------|-------------------|---|
| 市域全域        | 自動車交通に依存したライフスタイル | <p>(あるべき姿)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者、公共交通、自転車を中心とした人と環境にやさしいライフスタイルの実現</li> </ul> <p>(考え方)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人と環境にやさしいライフスタイルの受け皿となる、公共交通の利便性向上、自転車利用環境の整備、仕組みづくり</li> <li>・市民や事業所等への交通行動変容の働きかけ</li> </ul>   |
| 市街地エリア      | 鉄道網の活用が不十分        | <p>(あるべき姿)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の鉄道網や鉄道駅を有効に活用したシームレスな公共交通網の実現</li> </ul> <p>(考え方)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道路線間のシームレス化、鉄道駅を中心とする異種モード間のシームレス化による自動車の適正利用の推進</li> <li>・主要駅等におけるレンタサイクルの拡充</li> </ul>   |
| 都心部エリア      | 賑わいの不足            | <p>(あるべき姿)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多種多様なモードのシームレスな連携と道路空間の再編によるまちの賑わいの創出</li> </ul> <p>(考え方)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地再編等による都心居住の推進やにぎわいの創出</li> <li>・施設のユニバーサルデザイン化、歩行支援移動ツールとしてのコミュニティサイクルの導入、中心市街地での循環バスの拡充による都心部内の回遊性の向上</li> <li>・道路空間の再編による歩行者・自転車の利用環境の整備推進</li> </ul> |
| 郊外部エリア      | 公共交通利用環境の整備       | <p>(あるべき姿)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の生活拠点を中心とした生活交通の確保、市内拠点や鉄道駅へのアクセスの確保</li> </ul> <p>(考え方)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・あんくるバスを中心とした生活交通の維持・確保</li> <li>・交通拠点の整備による集落連絡バスの体系化</li> <li>・デマンド型交通等を活用した公共交通のサービス水準の維持</li> </ul>  |
| 大規模事業所立地エリア | 多量の自動車交通の集中       | <p>(あるべき姿)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車に過度に依存しない事業所関連交通の実現</li> </ul> <p>(考え方)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・発着駅を単位とした企業バスの共同運行</li> <li>・カーシェアリングの導入検討（業務交通）</li> </ul>   |

【エリア区分と公共交通・自転車等の連携イメージ】



| 凡 例 |          |
|-----|----------|
|     | 鉄 道 (  ) |
|     | あんくるバス   |
|     | 民間路線バス   |
|     | 企業バス共同運行 |
|     | 自転車・徒歩   |
|     | 自家用車     |

表 エリア別施策パッケージ（その1）

| エリア  | 「まちづくりと交通」の方向性  | 現在実施  | 短期<br>(概ね5年以内に実施または着手)  | 中期<br>(概ね5年以上に実施または着手)   | 実施時期未定   |
|--|---|---|---|--|--|
| <p>（あるべき姿）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者、公共交通、自転車を中心とした人と環境にやさしいライフスタイルの実現</li> </ul> <p>（考え方）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人と環境にやさしいライフスタイルの受け皿となる、公共交通の利便性向上、自転車利用環境の整備、仕組みづくり</li> <li>市民や事業所等への交通行動変容の働きかけ</li> </ul> | <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「あんくるバス」の運行改善 (②)</li> <li>バスロケーションシステムの導入 (③)</li> </ul> <p>【自転車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車サイン・マップの活用 (④)</li> <li>自転車走行空間の明確化 (⑤)</li> <li>明治用水緑道の環境整備の推進 (⑥)</li> <li>自転車購入補助 (⑧)</li> <li>歩道・自転車道の整備推進</li> </ul>                       | <p>【自転車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車ネットワークの形成 (⑤)</li> <li>自転車レーンの設置の検討 (⑤)</li> </ul> <p>■ 歩道の環境整備の推進</p> <p>■ 違法な道路占用物件の追放</p> <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の待合環境の整備 (⑩)</li> </ul> <p>【鉄道・バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通マップの作成</li> <li>公共交通利用情報提供の充実 (⑮)</li> <li>外国人に対する公共交通利用情報の提供</li> </ul> <p>【環境意識】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティ・マネジメント (⑯)<br/>(市民、企業、学校等を対象とした交通行動変容の働きかけ)</li> </ul> <p>【道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>豊田市方面、刈谷市方面への都市計画道路の強化</li> </ul> | <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電気自動車・CNGバス等低公害車の導入</li> <li>バス料金制度の改善</li> <li>中部国際空港連絡バスの拡充</li> <li>周辺都市と連携したコミュニティバス等の検討</li> </ul> <p>【鉄道・バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗継割引制度等の導入</li> <li>J R 三河安城駅への在来線「快速」及び新幹線「ひかり号」の停車</li> <li>ICカードの導入の検討</li> </ul> <p>【環境意識】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車通勤促進事業所への支援</li> <li>低公害車の購入助成</li> </ul> <p>【歩行者・自転車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路の整備推進</li> <li>交差点等の交通安全施設の充実</li> <li>自転車も安全に走行できる道路の整備・拡充</li> </ul> <p>【道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路本郷知立線・安城高浜線の整備の働きかけ</li> <li>中心市街地への不要交通の流入抑制のための外郭道路の整備</li> </ul> | <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L R T など新交通システムの研究</li> <li>愛知環状鉄道の中郡国際空港への延伸の検討</li> </ul>   |  |
| <p><b>市全域</b></p>  | <p>青：主に市内～市内の移動に対応する施策（バス、自転車、歩行者施策等）</p> <p>赤：主に市内～市外の移動に対応する施策（鉄道関連施策等）</p> <p>（注）○番号は重点プロジェクト参照</p>  | <p>【自転車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車サイン・マップの活用 (④)</li> <li>レンタサイクルの充実 (⑦)</li> </ul> <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地での循環バスの拡充 (②)</li> <li>バスロケーションシステムの導入 (③)</li> </ul> <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要駅のバリアフリー化 (①)</li> <li>J R 安城駅・南安城駅間の連絡バス運行・レンタサイクル導入 (②・⑦)</li> </ul>  | <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通調節点・乗換拠点の強化 (①)</li> </ul> <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の待合環境の整備 (⑩)</li> </ul> <p>【鉄道・バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通マップの作成</li> <li>公共交通利用情報提供の充実 (⑮)</li> <li>外国人に対する公共交通利用情報の提供</li> <li>駅前広場の改善</li> </ul> <p>【自転車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪場の整備</li> </ul> <p>【環境意識】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティ・マネジメント (⑯)</li> </ul>  | <p>【歩行者・自転車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通バリアフリー化の推進</li> <li>駅周辺での安全で安心な歩行空間の整備</li> <li>自転車も安全に走行できる道路の整備・拡充</li> </ul> <p>【鉄道・バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ICカードの導入の検討</li> </ul>   | <p>【市街地整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺への居住者の誘導策の実施</li> <li>既存市街地の再編</li> <li>施設のエニバーサルデザイン化</li> <li>トランジットモーターの導入の検討</li> </ul> <p>【自動車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>カーシェアリングの導入の検討</li> <li>フリッジパーキング導入の検討</li> <li>ロードプライシング導入の検討</li> </ul> |
| <p><b>都心部エリア<br/>(J R 安城駅を中心とした中心市街地エリア)</b></p>   | <p>（あるべき姿）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多種多様なモードのシームレスな連携と道路空間の再編によるまちの賑わいの創出</li> </ul> <p>（考え方）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地再編等による都心居住の推進やにぎわいの創出</li> <li>施設のエニバーサルデザイン化、歩行支援移動ツールとしてのコミュニティサイクルの導入、中心市街地での循環バスの拡充による都心部内の回遊性の向上</li> <li>道路空間の再編による歩行者・自転車の利用環境の整備推進</li> </ul> | <p>【自転車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車サイン・マップの活用 (④)</li> <li>レンタサイクルの充実 (⑦)</li> </ul> <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地での循環バスの拡充 (②)</li> <li>バスロケーションシステムの導入 (③)</li> </ul> <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要駅のバリアフリー化 (①)</li> <li>J R 安城駅・南安城駅間の連絡バス運行・レンタサイクル導入 (②・⑦)</li> </ul>  | <p>【歩行者・自転車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通バリアフリー化の推進</li> <li>駅周辺での安全で安心な歩行空間の整備</li> <li>自転車も安全に走行できる道路の整備・拡充</li> </ul> <p>【鉄道・バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ICカードの導入の検討</li> </ul>  | <p>【市街地整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺への居住者の誘導策の実施</li> <li>既存市街地の再編</li> <li>施設のエニバーサルデザイン化</li> <li>トランジットモーターの導入の検討</li> </ul> <p>【自動車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>カーシェアリングの導入の検討</li> <li>フリッジパーキング導入の検討</li> <li>ロードプライシング導入の検討</li> </ul> |  |

※ ①～⑯は重点プロジェクト参照

表 エリア別施策パッケージ（その2）

| エリア                         | 「まちづくりと交通」の方向性  | 現在実施  | 短期<br>(概ね5年以内)に実施または着手)   | 中長期<br>(概ね5年以上)に実施または着手)   | 実施時期未定   |
|-----------------------------|---|---|---|--|--|
| 市街地エリア<br>(駅そばを中心とする市街地エリア) | (あるべき姿)<br>・既存の鉄道網や鉄道駅を有効に活用したシームレスな公共交通網の実現(考え方)<br>・鉄道路線間のシームレス化、鉄道駅を中心とする異種モード間のシームレス化による自動車の適正利用の推進<br>・主要駅等におけるレンタサイクルの拡充              | 【バス】<br>○「あんくるバス」の運行改善(②)<br>○「あんくるバス」の再編(②)<br>○バスロケーションシステムの導入(③)<br>○民間路線バスの維持<br>【自転車】<br>○自転車サイイン・マップの活用(④)<br>○レンタサイクルの充実(⑦)<br>【鉄道】<br>○主要駅のバリアフリー化(①)<br>○JR安城駅・南安城駅間の連絡バス運行・レンタサイクル導入(②・⑦)     | 【鉄道】<br>■交通結節点における駐車場・駐輪場の整備<br>【バス】<br>■民間路線バスの利用促進(⑥)<br>■バス停の待合環境の整備(④)<br>【鉄道・バス】<br>■交通マップの作成<br>■公共交通利用情報提供の充実(⑤)<br>■駅前広場の改善<br>【自転車】<br>■駐輪場の整備<br>■自転車ネットワークの形成(⑤)<br>■自転車レーンの設置の検討(⑤)<br>【環境意識】<br>■モビリティ・マネジメント(⑥) | 【鉄道】<br>□名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善(鉄道新駅の誘致)<br>□JR三河安城駅への在来線「快速」及び新幹線「ひかり号」の停車<br>【鉄道・バス】<br>□ICカードの導入の検討<br>□北安城駅、堀内公園駅などにおける結節機能の整備(⑨)<br>【自転車】<br>□サイクル・アンド・ライドの推進<br>【歩行者・自転車】<br>□交通バリアフリー化の推進<br>□駅周辺での安全で安心な歩行空間の整備<br>□自転車も安全に走行できる道路の整備・拡充 | 【市街地整備】<br>◇主要駅・拠点での居住人口誘導策の検討<br>【鉄道・バス】<br>◇バストウレールシステムの導入検討(⑩)<br>◇発着駅を単位とした企業バスの共同運行(企業との連携)の検討(⑬)<br>【自動車】<br>◇カーシェアリングの導入の検討 |
| 郊外部エリア<br>(あんくるバスカバーエリア)    | (あるべき姿)<br>・地域の生活拠点を中心とした生活交通の確保、市内拠点や鉄道駅へのアクセスの確保(考え方)<br>・あんくるバスを中心とした生活交通の維持・確保<br>・交通拠点の整備による集落連絡バスの体系化<br>・デマンド型交通等を活用した公共交通のサービス水準の維持 | 【バス】<br>○「あんくるバス」の運行改善(②)<br>○「あんくるバス」の再編(②)<br>○少量輸送へのタクシンの活用<br>【自転車】<br>■自転車ネットワークの形成(⑤)<br>■自転車レーンの設置の検討(⑤)<br>【環境意識】<br>■モビリティ・マネジメント(⑥)<br>(市民、企業、学校等を対象とした交通行動変容の働きかけ)<br>【自動車】<br>■集落等への通過交通の排除 | 【バス等】<br>■「あんくるバス」の充実、集落連絡バス等の体系化(⑫)<br>■少量輸送へのタクシンの活用<br>【自転車】<br>■自転車ネットワークの形成(⑤)<br>■自転車レーンの設置の検討(⑤)<br>【環境意識】<br>■モビリティ・マネジメント(⑥)<br>(市民、企業、学校等を対象とした交通行動変容の働きかけ)<br>【自動車】<br>■集落等への通過交通の排除                               | 【バス】<br>□パーク・アンド・バスライド拠点整備<br>□サイクル・アンド・バスライド推進<br>□周辺都市と連携したコミュニティバス等の検討<br>【自転車】<br>□自転車も安全に走行できる道路の整備・拡充  | 【鉄道】<br>◇名鉄西尾線を活用したDMV等の導入検討<br>【バス】<br>◇デマンドバス導入の検討<br>【タクシー】<br>◇交通空白地域をカバーするデマンドタクシー導入の検討                                       |
| 大規模事業所立地エリア                 | (あるべき姿)<br>・自動車に過度に依存しない事業所関連交通の実現(考え方)<br>・発着駅を単位とした企業バスの共同運行<br>・カーシェアリングの導入検討(業務交通)  | 【自転車】<br>○レンタサイクルシステムの整備・拡充(⑦)<br>【環境意識】<br>■モビリティ・マネジメント(⑥)<br>(市民、企業、学校等を対象とした交通行動変容の働きかけ)  | 【鉄道】<br>■交通結節点・乗換拠点の強化(①)<br>【自転車】<br>■駐輪場の整備<br>【環境意識】<br>■モビリティ・マネジメント(⑥)<br>(市民、企業、学校等を対象とした交通行動変容の働きかけ)   | 【鉄道】<br>□名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善(鉄道新駅の誘致)<br>【鉄道・バス】<br>□乗継割引制度等の導入<br>【環境意識】<br>□自転車通勤促進事業所への支援<br>□低公害車の購入助成  | 【鉄道・自転車】<br>◇駐輪場定期券と鉄道定期券の一体化(⑪)<br>【環境意識】<br>◇発着駅を単位とした企業バスの共同運行(企業との連携)の検討(⑬)<br>【自動車】<br>◇カーシェアリングの導入の検討                        |

※ ①～⑯は重点プロジェクト参照

(5) 施策実施プログラム

| 基本目標         | 施策パッケージ      | 施策メニュー                        | 実施主体       | 実施計画年   |         |       | H22～H26 主な実施内容<br>(①～⑯は重点プロジェクト参照)   |
|--------------|--------------|-------------------------------|------------|---------|---------|-------|--|
|              |              |                               |            | H22～H26 | H27～H31 | H32以降 |  |
| 環境負荷の小さい都市交通 | 公共交通安全の利便性向上 | あんくるバスの運行改善                   | 市          | ○       | ○       | ○     | ②平成20年10月にダイヤ改正、路線数増加(3系統)及び増便を実施。当面は現状運行を実施し、必要に応じて見直し。   |
|              |              | 民間路線バスの利用促進                   | 市、バス事業者    | ○       | ○       | ○     | ⑯モビリティ・マネジメント等の利用促進策を実施  |
|              |              | 交通結節点・乗換拠点の強化                 | 市、交通事業者    | ○       | ○       | ○     | ①JR安城駅、JR三河安城駅、名鉄新安城駅等主要駅の結節機能整備(バリアフリー化)  |
|              |              | CNGバス等低公害車の導入                 | バス事業者      | ○       | ○       | ○     | ⑨北安城駅、碧海堀内駅などにおける結節機能の整備<br>・車両切り替えに合わせ、より低燃費・低公害型車両の導入を検討   |
|              |              | 名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善          | 名鉄         | ○       | ○       | ○     | ・調査検討  |
|              |              | 主要駅・拠点での居住人口誘導策の検討            | 市          | ○       | ○       | ○     | ・調査検討  |
|              |              | 名鉄西尾線を活用したDMV等の導入検討           | 市、交通事業者    | ○       | ○       | ○     | ・調査検討  |
|              |              | バストウレールシステムの導入検討              | 市、交通事業者    | ○       | ○       | ○     | ・調査検討  |
|              |              | 自転車サイイン・マップの活用                | 市          | ○       | ○       | ○     | ④市民との協働によりアップグレードを定期的に実施(平成20年度作成済)  |
|              |              | レンタサイクルの充実                    | 市          | ○       | ○       | ○     | ⑦10ポートに増設(平成21年度)  |
| 自転車の利用促進施策等  | 駐輪場の整備       | 駐輪場の整備                        | 市          | ○       | ○       | ○     | ・名鉄桜井駅に駐輪場設置(810台分)(平成20年度)<br>・JR安城駅・名鉄南桜井駅に増設(平成21年度)<br>・新安城駅前線整備に伴い、自転車利用の増加が見込まれるため、名鉄新安城駅北口における駐輪場の整備の研究 |
|              |              | 自転車ネットワークの形成                  | 市          | ○       | ○       | ○     | ⑤大東住吉線の整備・新安城駅前線の整備  |
|              |              | 自転車レーンの設置の検討                  | 市          | ○       | ○       | ○     |  |
|              |              | 自転車購入補助                       | 市          | ○       | ○       | ○     | ⑧幼児2人同乗用自転車・電動アシスト自転車・高齢者向け自転車に補助を予定(平成22年度以降)   |
|              |              | サイクル・アンド・ライドの推進               | 市、交通事業者    | ○       | ○       | ○     | ・駐輪場整備参照   |
|              |              | サイクル・アンド・バスライドの推進             | 市、交通事業者    | ○       | ○       | ○     | ・調査検討  |
|              |              | 駐輪場定期券と鉄道定期券の一体化              | 市、交通事業者    | ○       | ○       | ○     | ⑩ICカードを活用した公共交通等の相互利用の検討   |
|              |              | モビリティ・マネジメント                  | 市          | ○       | ○       | ○     | ⑯企業、市民、転入者、学校等を対象としたモビリティ・マネジメントを検討  |
|              |              | 自転車通勤促進事業所への支援の検討             | 市          | ○       | ○       | ○     | ・調査検討  |
|              |              | 低公害車の購入助成                     | 市          | ○       | ○       | ○     | ・調査検討  |
| 環境意識の改善      |              | 発着駅を単位とした企業バスの共同運行(企業との連携)の検討 | 市、企業、交通事業者 | ○       | ○       | ○     | ⑬大規模事業所が複数立地するエリアにおける導入可能性を調査検討  |
|              |              | カーシェアリングの導入の検討                | 市、民間事業者    | ○       | ○       | ○     | ・調査検討  |

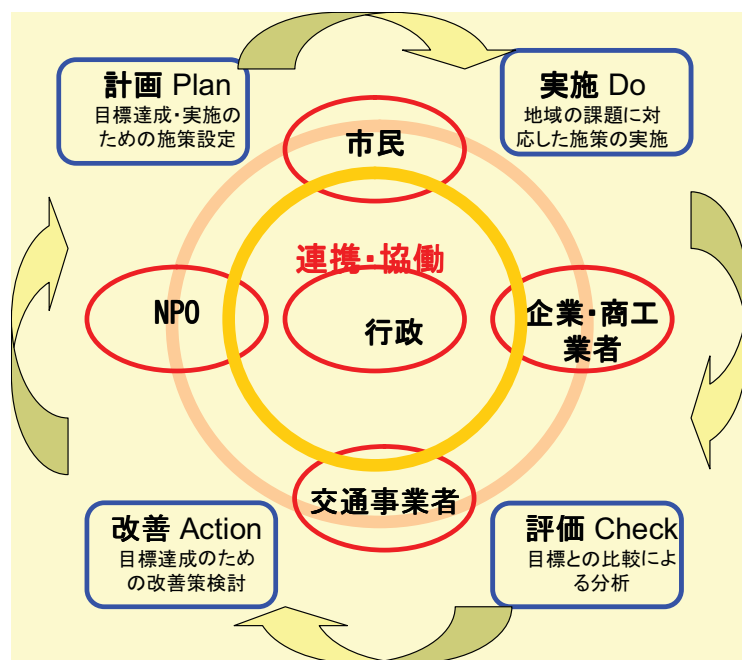
| 基本目標       | 施策パッケージ           | 施策メニュー  | 実施主体      | 実施計画年   |         |       | H22～H26<br>H27～H31<br>H32以降 | H22～H26<br>H27～H31<br>H32以降 | H22～H26<br>H27～H31<br>H32以降 |   |   |
|------------|-------------------|---|-----------|---------|---------|-------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|---|
|            |                   |   |           | H22～H26 | H27～H31 | H32以降 |                             |                             |                             |   |   |
| 安全・安心な交通環境 | 公共交通機関のサービス・利便性向上 | 市内循環バスの運行<br>バスロケーションシステムの導入<br>民間路線バスの維持<br>NPO等によるボランティア有償運送の検討<br>「あんくるバス」の充実、集落連絡バス等の体系化<br>バス停の待合環境の整備<br>公共交通利用情報提供の充実<br>北安城駅、堀内公園駅などにおける結節機能の整備<br>交通マップの作成<br>少量輸送へのタクシースターの活用<br>名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善<br>パーク・アンド・バスライド拠点整備<br>バス料金制度の改善、乗継割引制度等の導入<br>ICカードの導入の検討<br>デマンドバス導入の検討<br>交通空白地域をカバーするデマンドタクシー導入の検討 | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           |   |   |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ |   |
|            |                   |   | 市、バス事業者   | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | NPO等      | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、交通事業者   | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、交通事業者   | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、名鉄      | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、タクシース業者 | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、名鉄      | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、交通事業者   | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、交通事業者   | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、交通事業者   | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、交通事業者   | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
| 安全な歩行環境    | 安全な歩行環境           | 明治用水緑道の環境整備<br>歩道の環境整備<br>自転車走行空間の明確化<br>違法な道路占用物件の追放<br>歩道・自転車道の整備<br>集落等への通過交通の排除<br>交通バリアフリー化の推進<br>都市計画道路の整備<br>交差点等の交通安全施設の充実  | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ |   |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、交通事業者   | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市         | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |
|            |                   |   | 市、警察      | ○       | ○       | ○     | ○                           | ○                           | ○                           | ○ | ○ |

| 基本目標        | 施策パッケージ                     | 施策メニュー                         | 実施主体    | 実施計画年   |         |             | H22～H26<br>主な実施内容<br>(①～⑩は重点プロジェクト参照)  |
|-------------|-----------------------------|--------------------------------|---------|---------|---------|-------------|--|
|             |                             |                                |         | H22～H26 | H27～H31 | H32以降       |  |
| 魅力ある元気なまち   | アクセス交通の確保                   | 「あんくるバス」の再編                    | 市       | ○       | ○       | ○           | ②平成20年10月にダイヤ改正 路線数増加(3系統)及び増便を実施。当面は現状運行を実施し、必要に応じて見直し。   |
|             |                             | 中心市街地での循環バスの拡充                 | 市       | ○       | ○       | ○           | ②あんくるバス・循環線を継続運行   |
|             |                             | 交通結節点における駐車場・駐輪場の利便性向上         | 市、交通事業者 | ○       | ○       | ○           | ・JR安城駅・南桜井駅に増設(平成21年度)<br>・名鉄新安城駅北口への駐輪場の整備の研究   |
|             |                             | 駅周辺への居住者の誘導策の実施                | 市       | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
|             |                             | 既存市街地の再編                       | 市       | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
|             | 安全快適な歩行空間等の確保               | 施設のコニバーサルデザイン化                 | 市       | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
|             |                             | レンタサイクルシステムの整備・拡充              | 市、交通事業者 | ○       | ○       | ○           | ⑦JR安城駅→名鉄南安城駅<br>・安城新幹線駅周辺土地区画整理事業(平成19年度完了)<br>・桜井駅周辺土地区画整理事業(平成11年度～33年度予定)<br>・JR安城駅周辺電線類地中化事業(平成18年度～22年度予定) |
|             |                             | 駅周辺での安全で安心な歩行空間の整備             | 市       | ○       | ○       | ○           | ⑤自転車ネットワーク整備計画に従い優先順位の高い路線から整備   |
|             |                             | 自転車も安全に走行できる道路の整備・拡充           | 市       | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
|             |                             | トラフィックモーターの導入の検討               | 市、商店街等  | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
| 円滑で快適な広域交通  | 公共交通機関の強化                   | LR Tなど新交通システムの研究               | 市       | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
|             |                             | フリッジパーキング導入の検討                 | 市       | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
|             |                             | ロードプラーイング導入の検討                 | 市       | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
|             |                             | JR安城駅・南安城駅間の連絡バス運行・レンタサイクル導入   | 市、交通事業者 | ○       | ○       | ○           | ②・⑦あんくるバス・循環線による連絡等  |
|             |                             | 名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善           | 名鉄      | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
|             | 都市計画道路の整備促進                 | 中部国際空港連絡バスの拡充                  | バス事業者   | ○       | ○       | ○           | ・交通事業者への要望   |
|             |                             | JR三河安城駅への在来線「快速」及び新幹線「ひかり号」の停車 | JR      | ○       | ○       | ○           | ・交通事業者への要望   |
|             |                             | 周辺都市と連携したコミュニティバス等の検討          | 市、隣接市   | ○       | ○       | ○           | ・平成21年7月より碧南市コミュニティバスが市内へ乗入開始。拡充を検討  |
|             |                             | 愛知環状鉄道の中部国際空港への延伸の検討           | 交通事業者   | ○       | ○       | ○           | ・調査検討  |
|             |                             | 都市計画道路本郷知立線・安城高浜線の整備の働きかけ      | 市       | ○       | ○       | ○           | ・既定計画に基づく整備  |
| 都市計画道路の整備促進 | 豊田市、刈谷市方面への都市計画道路の強化        | 市                              | ○       | ○       | ○       | ・既定計画に基づく整備 |  |
|             | ボトルネック交差点・踏切の解消             | 市、交通事業者                        | ○       | ○       | ○       | ・調査検討       |  |
|             | 中心市街地への不要交通の流入抑制のための外郭道路の整備 | 市                              | ○       | ○       | ○       | ・調査検討       |  |

## (6) 計画の進行管理・検討体制

□ 以下のような視点を考慮して計画の進行管理を検討します。

- ① 進行管理機関の存在を明確にし、情報の「見える化」を進める。  
公共交通会議などの組織と事務局を明らかにして、進行状況の「見える化」を進める。
- ② 関係機関（市民、企業、交通事業者、道路管理者、行政等）、の役割の明確化と話し合いの場の設定、連絡体制を明確にする。
- ③ パッケージ施策の目標とともに、それぞれの施策の目標を明確にする。  
可能であれば、個別施策の効果、全体の目標値に対する寄与の程度を把握しておく。
- ④ 公共交通利用、歩行者数等の評価指標の定期的なデータ入手体制を構築しておく。  
成果指標は環境指標のように既存の観測値や一定の間隔で計測される観測値の活用を基本として、評価データを入手することが経済的であり、そのデータの入手体制を確保しておく。
- ⑤ 採算性の低い路線の維持に向けて、採算性が低い路線の維持・廃止の判断フローを明確にしておく。判断基準の要素は、路線の性格（市町村間、市内完結など）、乗車密度、1日あたりの本数、収支係数及び住民意向などである。
- ⑥ 存続条件を利用者・市民等と交通事業者の協定等で明確にしておく。  
例えば、金沢のトリガー方式や岡崎市における住民とバス事業者のサービスと利用者に関する協定など、市内の周辺地域における路線バスの維持に関する基準を明確にしておく。



市民協働による進行管理イメージ



## 5. 重点プロジェクト

### 5-1 実施施策

#### (1) 鉄道利用促進策

##### ① JR安城駅、JR三河安城駅、名鉄新安城駅の結節点機能整備

- エレベーター整備などバリアフリー化、駅前広場の再整備

#### 【着目点、問題点】

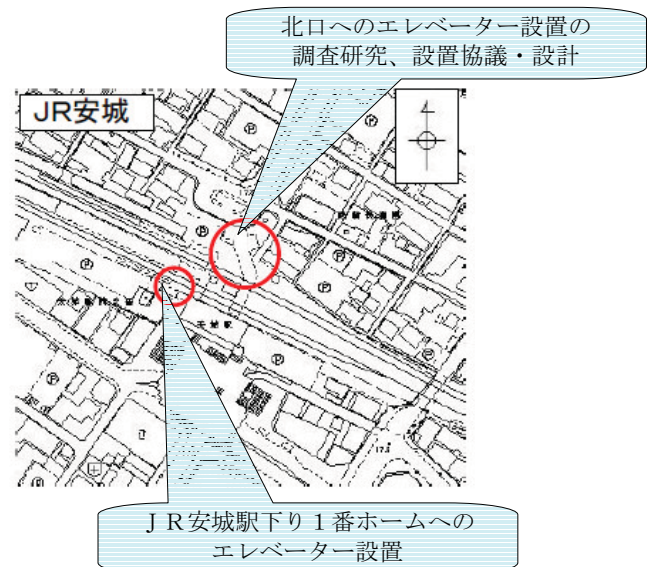
- ・高齢者や障がい者等の移動の円滑化
- ・市内主要駅においてバリアフリーが未着手の駅がある。

#### 【施策の内容】

- ・交通の結節点である鉄道駅の活用を推進するために、駅のバリアフリー化に向けて、鉄道事業者に対してスロープやエレベーターの設置を促す。
- ・駅改修に合わせて、駅前広場の再整備などを行う。

#### 【当面の取り組み】

- ・平成 22 年度 名鉄名古屋本線新安城駅バリアフリー化工事  
JR安城駅下り 1 番ホームへのエレベーターの設置  
JR安城駅北口へのエレベーター設置の調査研究
- ・平成 23 年度 JR安城駅北口へのエレベーター設置の協議・設計



#### 【今後の取り組み】

- ・名鉄名古屋本線新安城駅橋上化・駅前広場の整備
- ・JR三河安城駅（東海道本線）機能強化
- ・名鉄西尾線への新駅の誘致、南安城駅の機能強化

#### 【行政の役割】

- ・名鉄新安城駅地元住民との交通結節点のあり方についての協議の推進
- ・結節点機能強化にあたっての鉄道事業者への支援

## (2) バス利用促進策

### ② あんくるバスの運行改善

- ◆ 高齢者などの移動制約者の利便性の向上と公共交通利用による環境負荷の低減を図る。

#### 【着目点、問題点】

- ・ あんくるバスのさらなる利便性の向上。
- ・ 公共交通空白地域への対応が必要。

#### 【施策の内容】

- ・ 高齢者などの移動制約者が駅や病院、福祉センターなどの公共施設へ容易に移動できるよう、あんくるバス（市内循環バス）を運行。

#### 【当面の取り組み】（平成 21 年度実施）

- ・ 運行路線数や運行便数の見直し（7 路線→10 路線に拡充）

#### H21.9.30 までの線数：7 路線

| 路線名   | 運行開始日            | 運行便数 |
|-------|------------------|------|
| ①市街地線 | 平成 12 年 10 月 1 日 | 7    |
| ②桜井線  | 平成 14 年 10 月 1 日 | 6    |
| ③南部線  | 平成 14 年 10 月 1 日 | 5    |
| ④高棚線  | 平成 12 年 10 月 1 日 | 5    |
| ⑤東部線  | 平成 16 年 10 月 1 日 | 5    |
| ⑥西部線  | 平成 15 年 4 月 1 日  | 5    |
| ⑦北部線  | 平成 13 年 10 月 1 日 | 7    |
| 合計    |                  | 40   |

#### H21.10.30 からの線数：10 路線

| 路線名   | 新規乗り入れ    | 運行便数 |
|-------|-----------|------|
| ①市街地線 | 従前どおり     | 7    |
| ②桜井線  | 南桜井駅、桜井駅  | 6    |
| ③南部線  | 従前どおり     | 6    |
| ④高棚線  | 従前どおり     | 6    |
| ⑤東部線  | 新田町北      | 6    |
| ⑥西部線  | 住吉5丁目     | 6    |
| ⑦北部線  | 井畑・石橋団地   | 6    |
| ⑧作野線  | 作野地区、大東町  | 6    |
| ⑨桜井西線 | 南桜井駅、工業団地 | 6    |
| ⑩循環線  | 市街地循環     | 18   |
| 合計    |           | 73   |



#### 【今後の取り組み】

- ・ 公共交通空白地域への対応（デマンド交通の研究）

#### 【行政の役割】

- ・ 利用者ニーズの定期的な把握
- ・ 安定的運行のための運行業者への支援・指導

### ③ バスロケーションシステム

#### ◆ あんくるバスのバスロケーションシステムの導入

##### 【着目点、問題点】

- ・道路混雑・渋滞によりバスの定時性が損なわれ、定時性の確保がバス離れの原因となっている。
- ・バスが時刻表どおりに来ないことから利用者のイライラ感が起こり、これを少しでも改善することが必要。
- ・リアルタイムかつ個別的なバス運行情報提供技術の大幅に進展。

##### 【施策の内容】

- ・あんくるバス 10 路線における、バスロケーションシステムの導入（PC、携帯電話での位置情報の確認）
- ・民間バス路線への拡大検討

##### 【当面の取り組み】

- ・あんくるバスへの導入
- ・民間バス路線への拡大可能性の検討

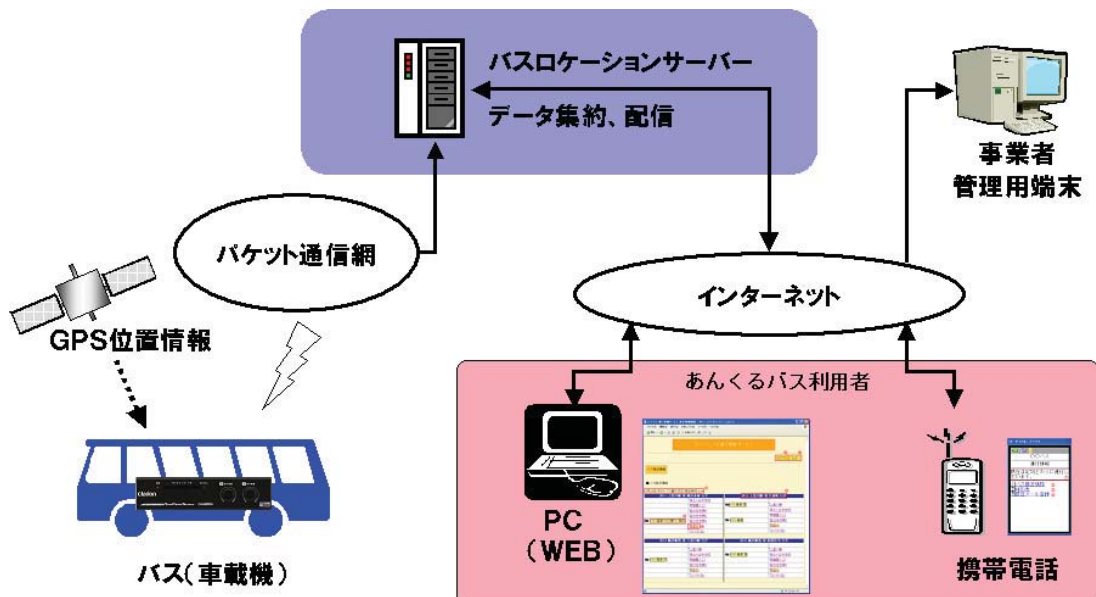
##### 【今後の取り組み】

- ・サービス内容の拡充（⑮公共交通利用情報提供システムとの連携の研究）

##### 【行政の役割】

- ・システム設計、整備、メンテナンス

携帯電話を利用したバスロケーションシステム（イメージ）



### (3) エコサイクルシティ計画

#### ④ エコサイクルシティの実現

- ◆ 自転車に関する意識をかえる（意識づくり）
- ◆ 自転車を利用しやすい都市基盤を整備する（空間づくり）
- ◆ 自転車利用の利便性を高めるしくみをつくる（しくみづくり）

#### 【着目点、問題点】

- ・自転車の持つ有益性を再認識し、「自転車に乗ってみよう」という意識を持ってもらうためのきっかけを提供する必要がある。
- ・自転車利用時のマナーについての意識の向上を図る必要がある。
- ・自転車を快適に利用するための走行空間を整備する必要がある。
- ・自転車を停めたい場所に安心して止められる駐輪空間を整備する必要がある。
- ・自転車を利用する時の不便さを解消し、自転車をより楽しく便利に利用できる環境を整備する必要がある。
- ・就業者の自転車通勤の割合は1割程度と低いため、事業者の理解、協力を求め、自転車通勤を促進する必要がある。

#### 【施策の内容】

- ・安全・快適に自転車を利用できる道路環境を有するだけでなく、自転車が暮らしの中で交通手段として当たり前のように利用され、市民が健康に暮らし、街なかが活気にあふれた環境にやさしい都市の実現をめざす。

#### 【当面の取り組み】

- ・「エコサイクルシティ」実現に向けたエコサイクルシティ計画の推進
- ・市民活動団体の育成

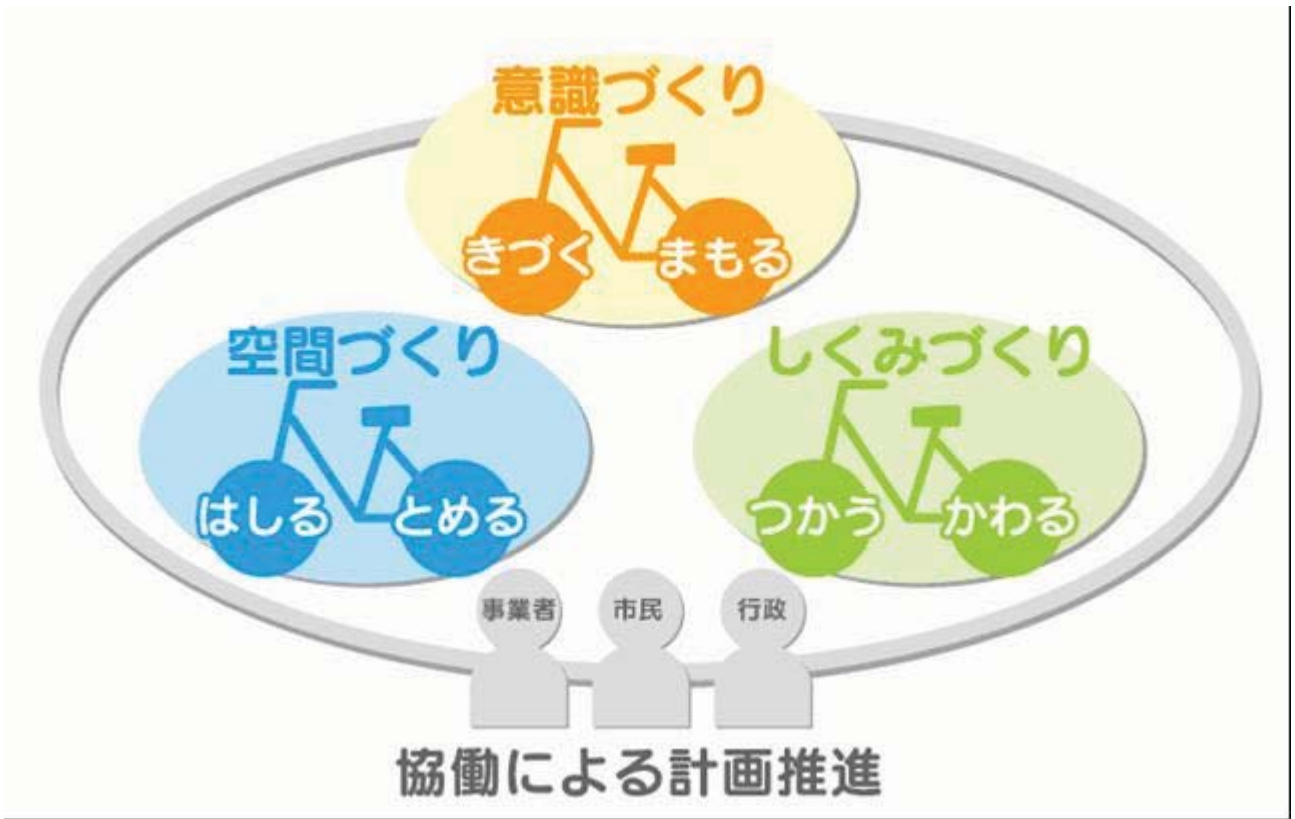
#### 【今後の取り組み】

- ・あんくるバスとの連携（サイクル・アンド・バスライドなど）の推進

#### 【行政の役割】

- ・市民、事業者、行政の協働による推進が必要なため、その枠づくりを行う。
- ・市民活動団体への支援

●エコサイクルシティ計画の基本方針



方針

# 1 意識づくり

## ●きづく

### 自転車の利用促進に向けたきっかけづくり

自転車は、健康的で経済性に優れ、環境にやさしい自由度の高い移動手段です。このような自転車の持つ有益性を再認識してもらう機会や自転車に乗る機会を提供することで、多くの市民が自転車を利用するメリットに**"きづく"**ためのきっかけづくりを進めます。

#### ① 利用促進意識の啓発

自転車の魅力に気づき、「自転車で出かけてみよう」という意識づくりを進めます。

##### 具体的な取り組み

- 自転車による健康づくり運動の推進
- 自転車活用ブックの作成
- 広報紙、ホームページなどを通じた意識啓発
- 「エコサイクルダイアリー」の作成
- 「エコチャリモニター」の実施

#### ② 自転車利用機会の提供

自転車の有益性や楽しさを実際に体験できる機会の提供を市民とともに進めます。

##### 具体的な取り組み

- 「エコサイクルデイ」、「メイヤーズライド」の開催
- 利用促進キャンペーンの実施
- 市民でつくる自転車イベントの開催

## ●まもる

### 自転車を正しく利用するための意識づくり

近年、自転車に関わる事故の増加、自転車利用者のマナーの悪化など様々な問題が生じています。これらは、交通ルールの認識不足やモラルの低下によるものです。

自転車、歩行者、クルマそれぞれがお互いの立場を思いやり、ルールやマナーを**"まもる"**ための意識づくりを市民・事業者・行政の協働により進めます。

#### ① 安全意識・マナーの向上

学校や地域などと連携しながら、自転車を正しく利用する意識づくりを進めます。

##### 具体的な取り組み

- 学校、幼・保育園における交通安全教室の実施
- 地域における安全意識やマナーの向上
- 事業所における安全意識やマナーの向上
- 自転車大会の開催
- 自転車免許制度の導入

#### ② 自転車に関する制度の周知・徹底

自転車に関する制度について、周知・徹底を図るとともに、放置自転車を減らすための対策を進めます。

##### 具体的な取り組み

- 防犯登録の推進
- 自転車保険の加入促進
- 自転車等放置禁止区域の拡大
- 放置自転車対策、放置自転車の返還の推進

## ② 空間づくり

### ● はしる

#### 安全で快適な走行空間づくり

自転車が都市交通手段としての機能を十分に果たすためには、都市基盤の整備が必要です。自転車走行空間のネットワークや自転車を利用しやすくするための道路を整備することで、自転車が歩行者やクルマと共存して安全で快適に**"はしる"**ことのできる走行空間づくりを進めます。

#### ① 自転車走行空間の整備

自転車、歩行者、クルマの共存をめざした走行空間の整備、改修を進めます。明治用水緑道を生かした自転車ネットワークの形成に向けた取組みを進めるとともに、歩行者と自転車が安全、快適に共存できるように通行区分の明確化や段差解消などの改修を進めます。

#### 具体的な取組み

- 明治用水緑道の環境整備
- 協働による維持管理
- 歩道の環境整備
- 自転車通行区分の明確化
- 違法な道路占用物件の追放
- 自転車レーンの設置の検討

#### 自転車ネットワーク



### ● とめる

#### 安心で便利な駐輪空間づくり

クルマからの転換を図るための鉄道利用の促進、目的地のすぐ近くまで行けるという自転車の利便性を確保するため、停めたい場所にいつでも安心して**"とめる"**ことのできる駐輪空間づくりを進めます。

#### ① 駐輪空間の整備

主要駅周辺や中心市街地に、停めたい場所にいつでも安心して停めることのできる駐輪施設の整備を進めます。

#### 具体的な取組み

- 主要駅周辺駐輪場整備
- 中心市街地における駐輪空間の確保
- 附置義務条例の適用範囲の拡大

## ③ しくみづくり

### ● つかう 自転車利用の利便性を高めるためのしくみづくり

自転車利用環境の向上を図るためには、都市基盤の整備と併せ、自転車利用時における利便性を高める環境整備が必要です。自転車利用に役立つ情報やサービスを提供することで、自転車を便利に楽しく**“つかう”**ためのしくみづくりを進めます。

#### ① 自転車利用に役立つ情報の提供

自転車の安全で快適な利用に役立つ情報をまとめ、適切に提供します。

##### 具体的な取組み

- 自転車サイン整備
- 情報収集・提供システムの検討
- 自転車マップの作成、活用

#### ② 自転車利用に役立つサービスの提供

日常生活の中で自転車を利用することの不便さを解消し、利便性を高めるサービスを提供します。

##### 具体的な取組み

- レンタサイクル事業の拡充
- 新たなレンタサイクルシステムの検討
- 放置自転車の再利用
- 「まちの自転車屋さん」の設置
- 「サイクルステーション」設置の検討

### ● かわる クルマからの転換を促進するしくみづくり

クルマからの転換を図るため、鉄道、バスなど既存の交通体系と連携を図ることで、自転車の利用範囲を拡大します。また、サイクル・アンド・ライドなどを推進するとともに、自転車通勤を促進することで、クルマに**“かわる”**交通手段として自転車と公共交通の利用を促進するしくみづくりを進めます。

#### ① 公共交通機関との連携

鉄道、バスなど公共交通と自転車との連携を強化します。

##### 具体的な取組み

- サイクル・アンド・ライド<sup>※</sup>の推進
- サイクル・アンド・バスライド<sup>※</sup>の推進
- サイクルトレイン・サイクルバス<sup>※</sup>の検討

#### ② 自転車通勤の促進

事業者への支援や、市議員が率先して実践することで、自転車通勤を促進します。

##### 具体的な取組み

- 自転車通勤促進事業所への支援
- 市議員の率先行動

※サイクル・アンド・ライド/バスライド：街なかへの自転車の流入を抑制して、鉄道・バスの利用を促進するために、自転車で鉄道駅やバス停に来て、鉄道・バスに乗りかえるシステム。

※サイクルトレイン・サイクルバス：自転車を折りたたんだり、袋にいれたりせず、そのまま、鉄道やバスに持ち込んで移動するしくみ



⑤ 自転車ネットワークの形成

◆ 自転車ネットワークの整備

【着目点、問題点】

- ・ 自転車走行空間の整備によって、歩行者、自転車の走行空間の安全性、快適性を確保することが必要。
- ・ 自転車ネットワークの連続性の確保。

【施策の内容】

- ・ 歩行空間と自転車走行空間を明確にし、安全で快適な環境にやさしい交通環境を整備する。

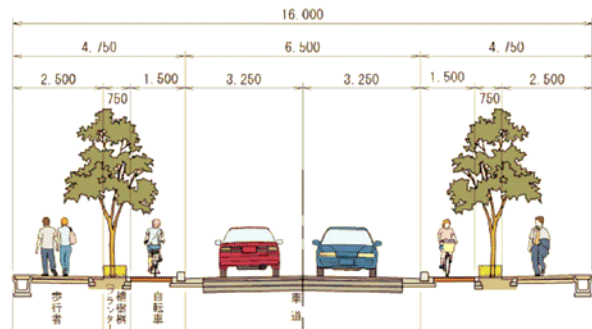
【当面の取り組み】

- ・ 平成 22 年度 市道新安城駅前線  
延長 L=400m、幅員 W=2.0m (自転車)、W=2.25m (歩行者)

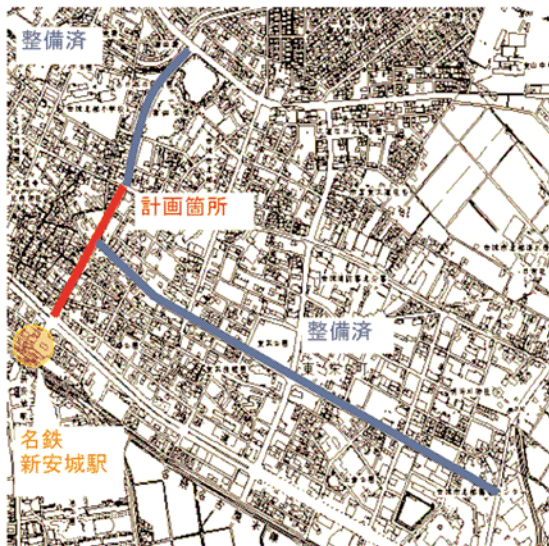
歩道部平面図



横断面図(新安城駅前線)



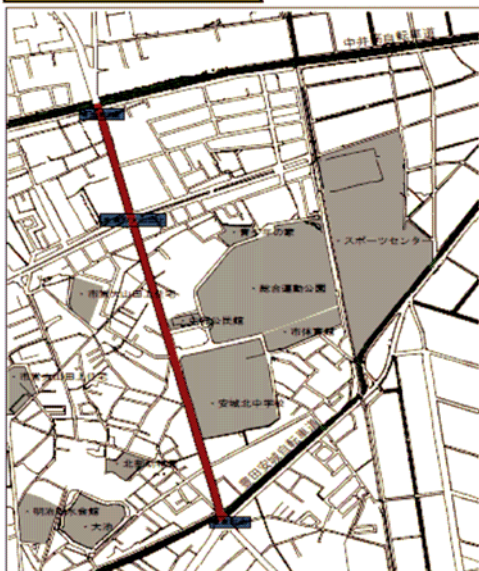
位置図



- ・ 平成 22 年度 市道大東住吉線  
延長 L=1,200m、幅員 W=2.25m (自転車)、W=2.25m (歩行者) (東側)

位置図

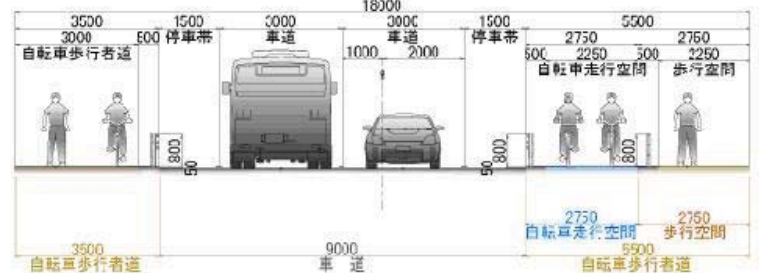
整備延長 L=1,200m



標準横断面図

標準横断面図 5:1-100

計画



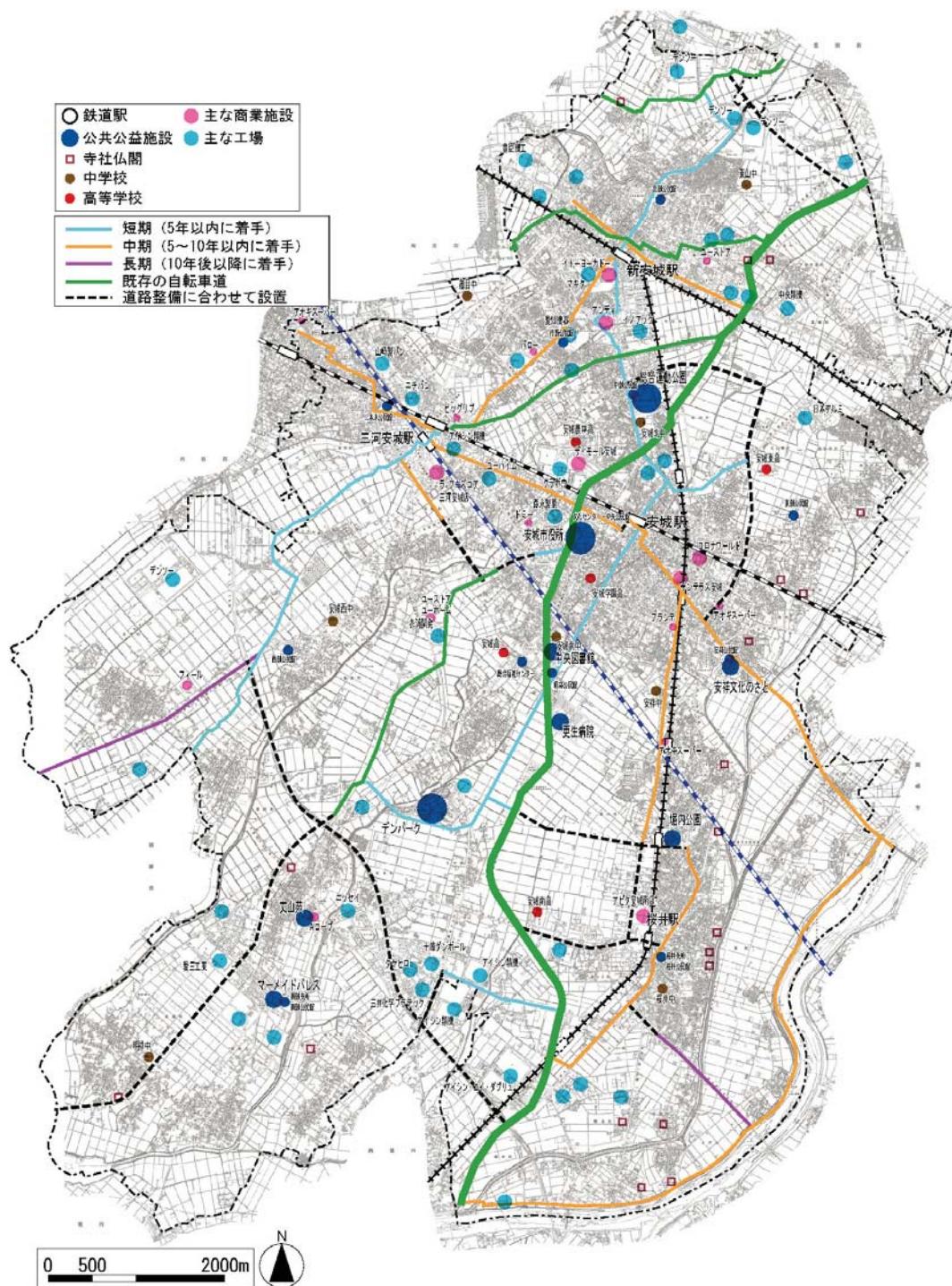
### 【今後の取り組み】

- ・ 自転車ネットワークの整備方針に従い、自転車の利用状況・ネットワーク形成に必要な路線の調査研究を行い、整備時期の優先順位の検討を行う。

### 【行政の役割】

- ・ 地域住民への説明及び地域住民との協働による道路構造の設計
- ・ 警察等関係機関との協議

### ●自転車ネットワークの整備方針



資料：自転車ネットワーク整備計画（平成 20 年 3 月）

## ⑥ 明治用水緑道の環境整備

- ◆ 明治用水緑道を、自転車ネットワークの幹線として、より安全・快適な走行環境を整備

### 【着目点、問題点】

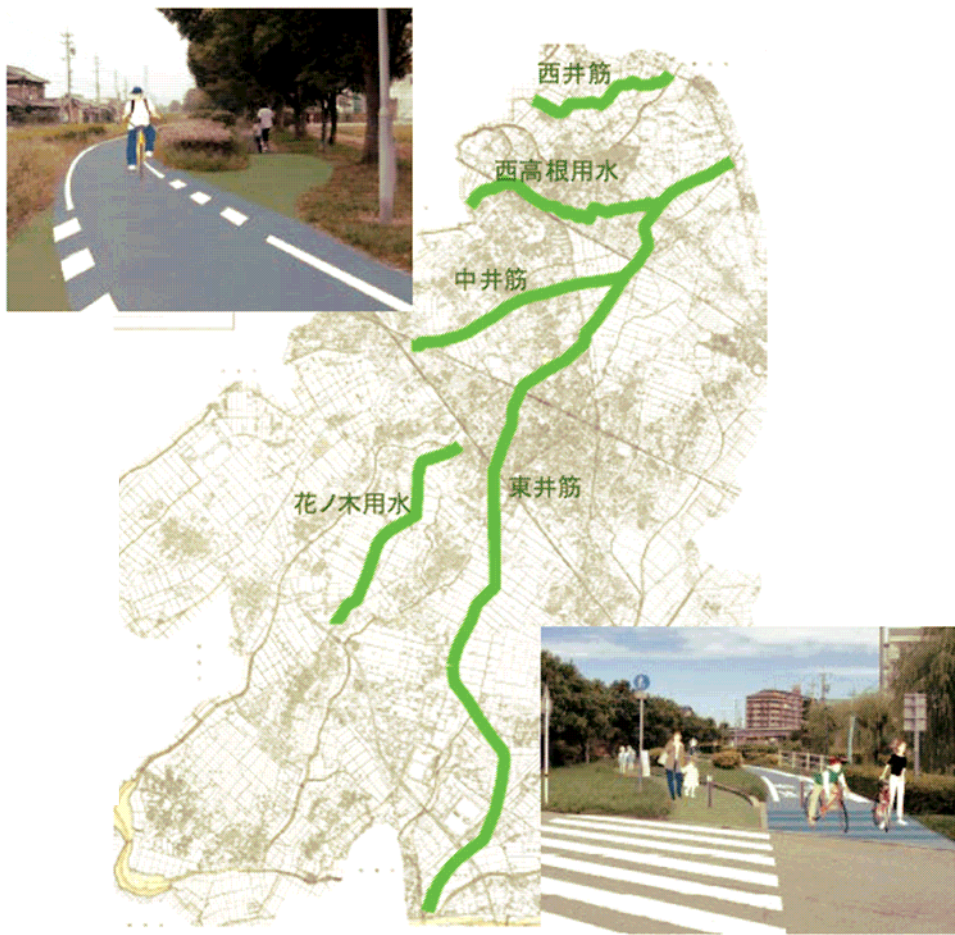
- ・ 明治用水緑道を活用した、市内の幹線自転車ネットワークの形成。

### 【施策の内容】

- ・ 明治用水緑道 5 路線（総延長 25 km）について、歩行者と自転車の通行帯の明確化、照明灯やサイン設置、車道との交差部分の改良などを行い、安全性及び利便性の向上を図る。

### 【当面の取り組み】

- ・ 整備工事期間 平成 21 年度から平成 25 年度まで
  - 平成 23 年度 東井筋（大東町～池浦町）、中井筋（三河安城駅～篠目町）
  - 平成 24 年度 中井筋（篠目町～池浦町）
  - 平成 25 年度 西井筋（全線）、西高根用水（全線）、花ノ木用水（全線）



### 【行政の役割】

- ・ 市民との協働により策定した明治用水緑道環境整備基本計画・サイン計画等を遵守した緑道整備を行う。

## ⑦ レンタサイクル

- ◆ 日常的な交通手段として広く自転車の利用促進を図るため、市内の主要駅や主要施設において、自転車レンタルを実施。

### 【着目点、問題点】

- ・ レンタサイクル等による、自転車の都市内交通手段としての活用拡大。
- ・ サイクルポートの設置場所の拡大やシステム利便性の向上等が課題

### 【施策の内容】

- ・ 主要駅前や公共施設にサイクルポートを設置して、コミュニティサイクルとしてのレンタルを実施する。貸し出しについては、当日返却とし、どのサイクルポートでも返却可能。

### 【当面の取り組み】

- ・ 平成 21 年度に新たに 1 箇所のサイクルポートを増設し、計 10 箇所確保。
- ・ ポートの利用状況を適切に把握し、各ポートの適正台数を見直す。

| サイクルポート名   | 受付場所         | 自転車台数      |
|------------|--------------|------------|
| 安城駅        | 安城駅南駐輪場受付    | 15         |
| 安城市役所      | 本庁舎案内        | 5          |
| 桜井公民館      | 公民館事務所       | 5          |
| 中部公民館      | 公民館事務所       | 5          |
| デンパーク      | 正面ゲート受付      | 5          |
| クリエーションプラザ | サルビアスタンプ会事務所 | 2          |
| 堀内公園       | 公園管理事務所      | 5（うち子供用 2） |
| 新安城駅       | 新安城駅南駐輪場受付   | 5          |
| 三河安城駅      | MAパーク管理事務所   | 5          |
| 南安城駅       | 太田自転車預り所     | 5          |

### 【今後の取り組み】

- ・ 会員登録制度による 24 時間レンタサイクル貸出の実施の検討

### 【行政の役割】

- ・ 貸出ポートの運営、レンタサイクルの維持・修繕



⑧ 自転車購入費補助・自転車安全整備補助

◆ エコサイクルシティ計画の推進として、環境にやさしい自転車利用の普及促進及び自転車利用の安全を確保するための支援策を行う。

【着目点、問題点】

- ・ 自転車利用の拡大を図るためには、購入助成等の制度面での対応が効果的である。
- ・ 自転車を正しく利用するため、安全意識、マナー向上、点検・整備に対する意識を高める方策が必要。

【施策の内容】

- ・ 自転車利用の普及促進のため、電動アシスト自転車・高齢者向け自転車・幼児2人同乗用自転車の購入に対する助成を実施。
- ・ 財団法人日本交通管理技術協会が定める自転車安全整備制度に基づく自転車の点検・整備及びTSマーク付帯保険加入に対する助成を実施。

【当面の取り組み】

- ・ 平成22年度 自転車購入補助、自転車安全整備補助制度の創設

(1) 自転車購入補助

自転車利用の普及促進のため、電動アシスト自転車・高齢者向け自転車・幼児2人同乗用自転車の購入に対する助成

① 補助条件

- ・ 「まちの自転車屋さん」に登録した市内の自転車販売店で購入すること
- ・ 安城警察署、市民安全課が行う自転車交通安全講習会を受講すること（ヘルメット持参）
- ・ 自転車に乗るときはヘルメットを着用すること（宣誓書提出）

② 補助金額

- ・ 購入費の3分の1(上限4万円)



(2) 自転車安全整備制度補助(TSマーク制度)

自転車の定期的な点検・整備の促進のため、自転車の点検・整備を行い、安全な普通自転車であることを確認して、その証としてTSマーク(傷害保険・賠償責任保険付)を貼付することに対する助成

① 補助条件

- ・ 2回目以降

② 補助金額

- ・ 点検・基本整備費の3分の1(上限500円)

| 第一種TSマーク (青マーク)  | 第二種TSマーク (赤マーク)  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○入会15日以上 (一時) 1万円</li> <li>○死亡・重傷後遺障害 (1-4級) (一時) 30万円</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○入会15日以上 (一時) 10万円</li> <li>○死亡・重傷後遺障害 (1-4級) (一時) 100万円</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○死亡・重傷後遺障害 (1-7級) (一時) 1,000万円</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○死亡・重傷後遺障害 (1-7級) (一時) 2,000万円</li> </ul>                           |

【今後の取り組み】

- ・ 自転車利用促進のため、市民が必要とする制度の調査・研究

【行政の役割】

- ・ 補助制度の周知
- ・ 自転車安全利用講習会の開催
- ・ 財源確保

## 5-2 検討施策

### (1) 鉄道利用促進策

#### ⑨ 北安城駅、堀内公園駅など交通結節点における結節機能整備

- キス・アンド・ライド空間整備、駐輪場整備など

##### 【着目点、問題点】

- ・ JR安城駅などの中心市街地まで行かずに、近隣の西尾線各駅を利用しやすい環境を整備することにより、鉄道の利用促進を図る。

##### 【施策の内容】

- ・ 名鉄西尾線の駅において、最小限の自動車対応施設として、アプローチ道路沿道に簡単な乗降スペース（キス・アンド・ライド対応）を設置する。
- ・ 自転車の利便性を高めるため、改札口直近に駐輪場を確保する。

##### 【取り組む内容】

- ・ キス・アンド・ライド対応では、まずは駅アプローチ道路の改良（停車スペース確保等）等による対応を検討。
- ・ 必要に応じて沿道宅地を買収し、最小限の車回しスペースを確保。
- ・ 同様に自転車を降りてすぐ改札口に行けるよう、駅舎隣接地等で用地を確保。

##### 【行政の役割】

- ・ 道路改良、土地の確保、整備は行政が負担

## ⑩ 名鉄西尾線と病院連絡バスのシームレスな運行、結節点整備

- 名鉄西尾線ダイヤとシンクロした碧海古井駅と安城更生病院連絡バスの運行
- 鉄道駅ホームとバス乗り場のラッチ内における相対設置、運賃共通化など

### 【着目点、問題点】

- ・安城市の重要施設の一つである安城更生病院にバスで行く場合、JR 安城駅からのアクセスが主要な方法となるが、安城更生病院の最寄り駅は名鉄西尾線碧海古井駅である。
- ・地域医療を支える安城更生病院に対するアクセス性向上に加え、名鉄西尾線の利用促進を図る観点から、名鉄西尾線と病院連絡バスのシームレス化を図る。

### 【施策の内容】

- ・碧海古井駅と安城更生病院連絡バスの運行
- ・鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの設定
- ・駅施設とバス乗り場の改良によるストレスのない乗換施設の整備（例えば、駅改札の正面に病院行きバス乗り場を設置、電車到着後 5 分で出発）
- ・乗継特別料金（割引運賃）の設定

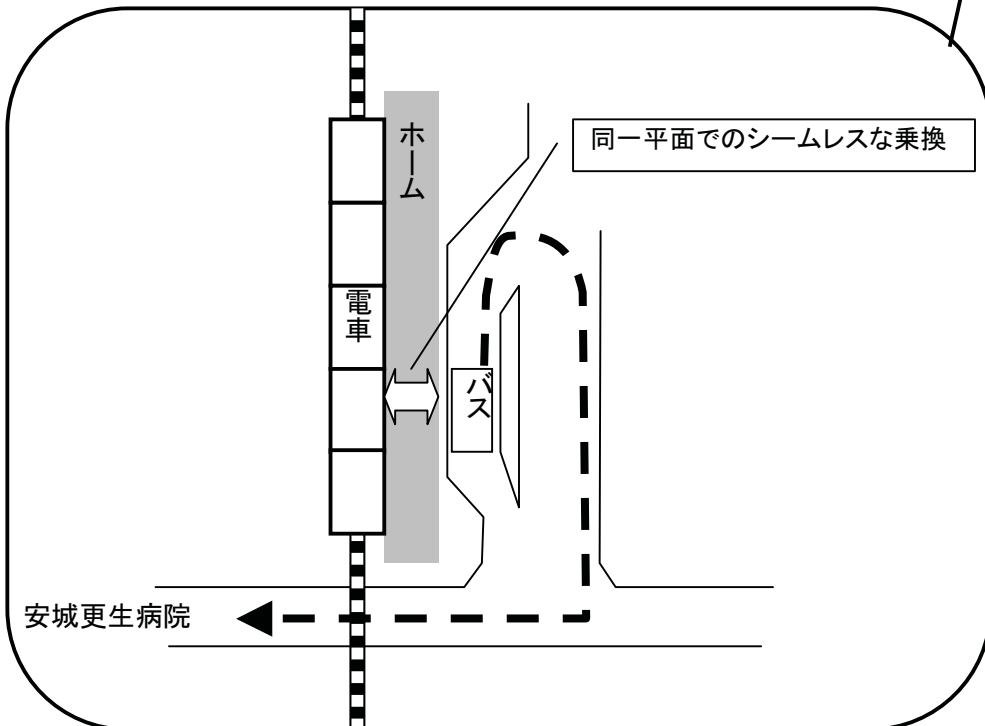
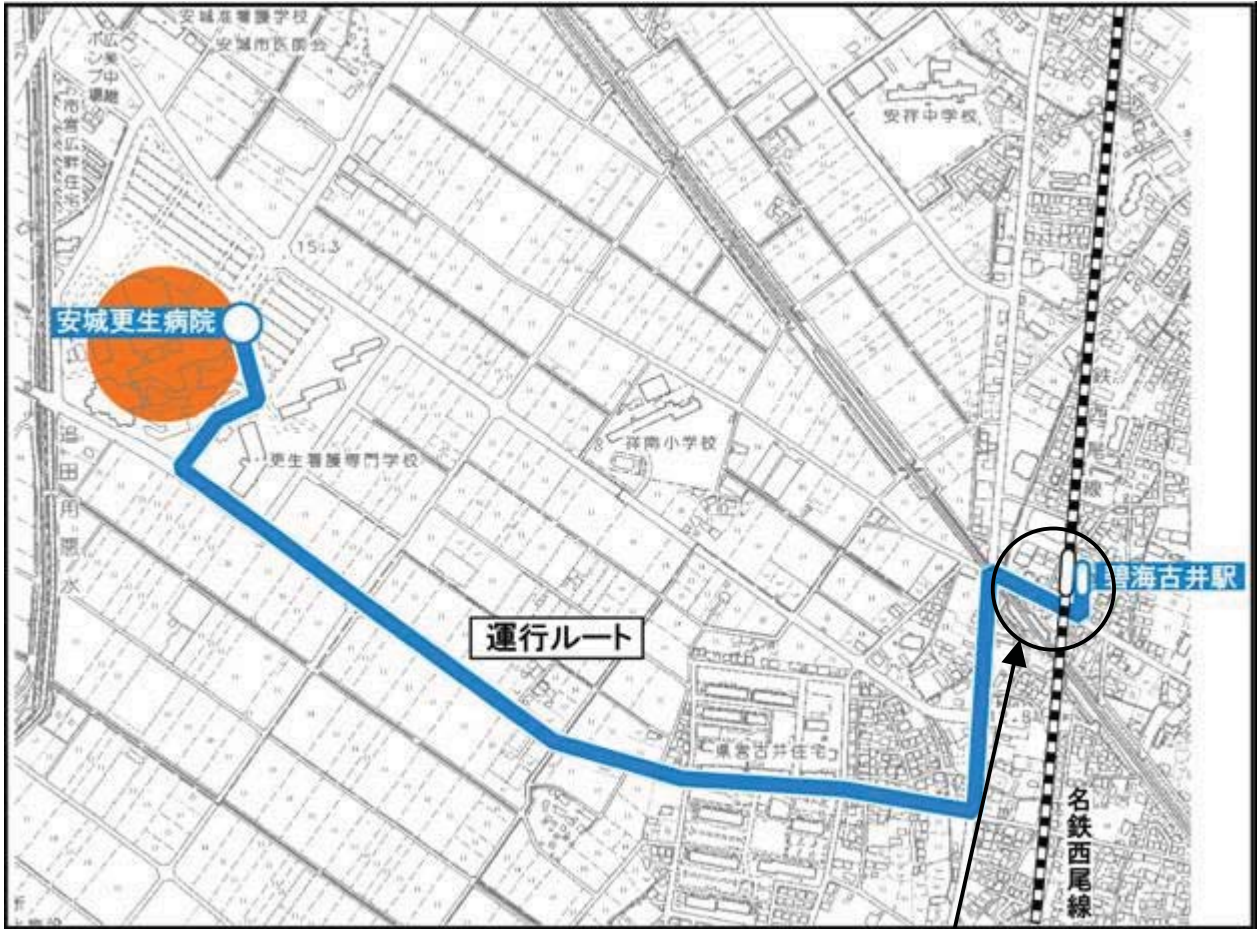
### 【取り組む内容】

- ・碧海古井駅及び駅前道路等の施設改良の可能性の調査
- ・あんくるバスの再編と併せた安城更生病院連絡バスの設定可能性の検討

### 【行政の役割】

- ・施設整備は行政負担
- ・病院連絡バスの運行は行政が主体（あんくるバスのルート設定でも可）

●病院連絡バスの運行ルートと施設改良のイメージ





## ⑪ 自転車駐輪場定期券と鉄道定期券の一体化

- ◆ 自動車利用からの転換を促すため、自転車と鉄道を乗り継ぐ人にインセンティブ付与
- ◆ 発展的にはあんくるバスやレンタサイクルとの連携

### 【着目点、問題点】

- ・安城市内では、JR安城駅等の主要な駅では駐輪場の利用率は高く、相当程度自転車利用が進んでいる状況にある一方、その他の駅は乗降客、自転車利用者そのものが少ない、あるいは駐輪場の利用率が低く、改善の余地がある。
- ・鉄道の利用者減は、駅の存続やサービス水準に大きな影響を与えることから、自転車と組み合わせた利用促進のあり方を検討する。

### 【施策の内容】

- ・名鉄線のICカード化の機会を捉え、鉄道駅近傍の公共駐輪場等の利用システムを更新して鉄道と駐輪場の定期券の相互利用化、利用者に対する金銭的な特典（駐輪場利用料の割引等）を与える。
- ・発展的にはあんくるバスやレンタサイクルとの連携を実施

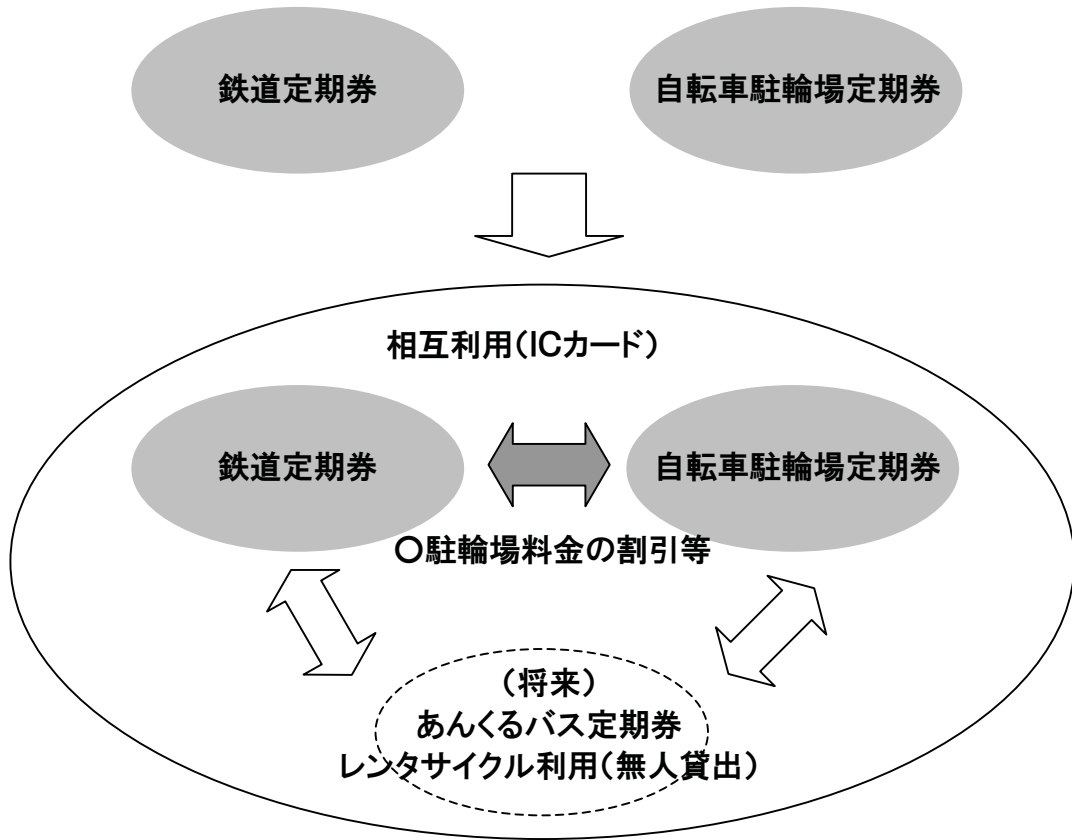
### 【取り組む内容】

- ・駐輪場へのICカード導入と鉄道ICカードとの相互利用について、導入費用や技術的課題等を検証
- ・行政からの助成の可能性を検討（金額、助成方法等）
- ・取り組み時期を展望しつつ、あんくるバスやレンタサイクルとの連携も検討

### 【行政の役割】

- ・鉄道事業者への働きかけ（勉強会等の設置）
- ・利用者に対するインセンティブは行政による助成が基本  
（行政によるインセンティブにより鉄道事業者の収益が向上した場合、鉄道事業者のインセンティブに対する負担を検討）
- ・あんくるバスやレンタサイクルとの連携についても積極的に提案

●自転車駐輪場定期券と鉄道定期券の一体化のイメージ



## (2) バス利用促進策

### ⑫ あんくるバスの充実、集落連絡バス等の体系化

- ◆ 安城市街地の南側郊外部に大規模駐車場とバスの乗換結節点を整備
- ◆ 結節点には若干のサービス機能を配置し、「バスの駅」化
- ◆ 交通結節点と併せて市中心部へのサービスを提供する循環バスや集落連絡バス等を体系化

#### 【着目点、問題点】

- ・ あんくるバスは、各路線が順次運行されていたこと、また地域の要望等を個別に取り入れられたため、農村部等において非効率な路線が見られ、通勤・通学等の速達性、定時性を重視した需要に対応しづらい。
- ・ そのため、現状では市中心部に自動車で移動する通勤交通が多く見られる。環境の観点からも改善する余地がある。
- ・ 北部線・循環線を除く路線が郊外部から市中心部に至り、JR安城駅と安城更生病院を結ぶルートに乗り入れる路線が設定されており、市中心部でのサービス水準の維持が重要なポイントとなる。

#### 【施策の内容】

- ・ 安城市街地南側郊外部（市中心部の少し外側）に、大規模駐車場等を備える「バスの駅」を整備するとともに、中心市街地での循環バスを拡充し、バスの駅から市中心部への利便性を確保する。
- ・ これにより、市中心部に向かう自動車を「バスの駅」で止め、市中心部への進入交通を削減する。
- ・ また、「バスの駅」には生活関連機能を併設することで、交通だけでなく生活の拠点として、その存在意義を高める。

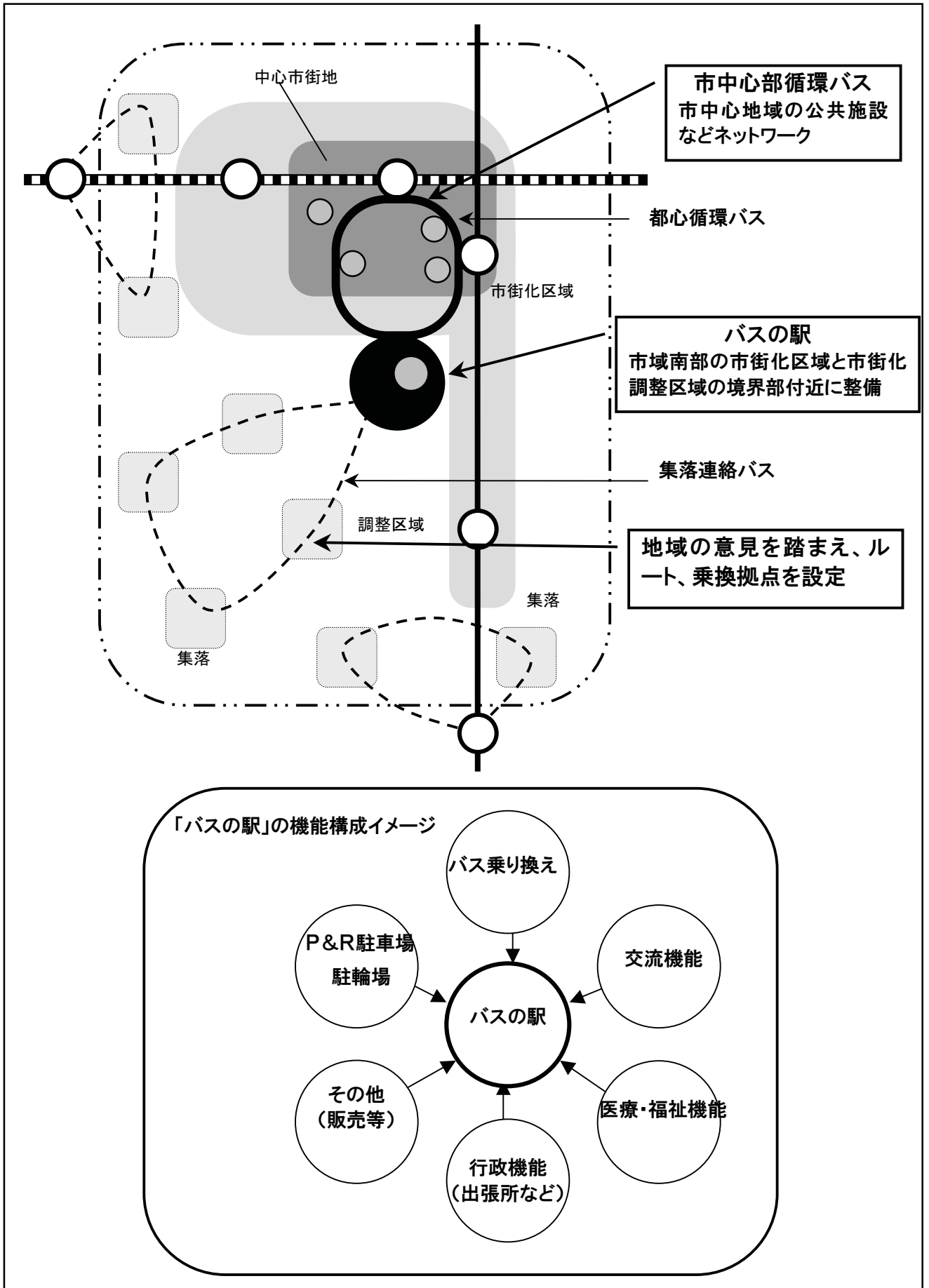
#### 【取り組む内容】

- ・ 郊外部から市中心部への交通需要を把握し、公共交通空白地域へのデマンドバスの運行の可能性を検討する。
- ・ これを踏まえ、「バスの駅」の駐車場の規模、循環バスのサービス水準を検討する。

#### 【行政の役割】

- ・ 基本的に行政が主導的に取り組む【バスの駅の整備、バスルート再編（循環バスの運行）】。
- ・ バスの駅の機能内容については、行政サイドの取り組みを示した上で、民間による参入（商業、サービス）も期待

● 「バスの駅」の配置と集落連絡バス等の体系化のイメージ



### ⑬ 発着駅を単位とした企業バスの共同運行

- ◆ 企業バスの協調運行、結節点（駅前広場等）利用の融通
- ◆ 共同運行

#### 【着目点、問題点】

- ・ 主要駅から企業バスが運行されているものの、企業ごとに個別に運行されているため、ピーク集中による駅前の混雑が問題となっている。
- ・ 駅周辺の殆どで面整備が実施済みであり、駅前広場の拡張等による対応は展望しづらい。

#### 【施策の内容】

- ・ 市の働きかけにより、企業間の対話、調整を図ることにより、駅前の結節点における交通整序を図る。
- ・ また、企業による共同運行等により、運行の効率化、経費節減を図る。

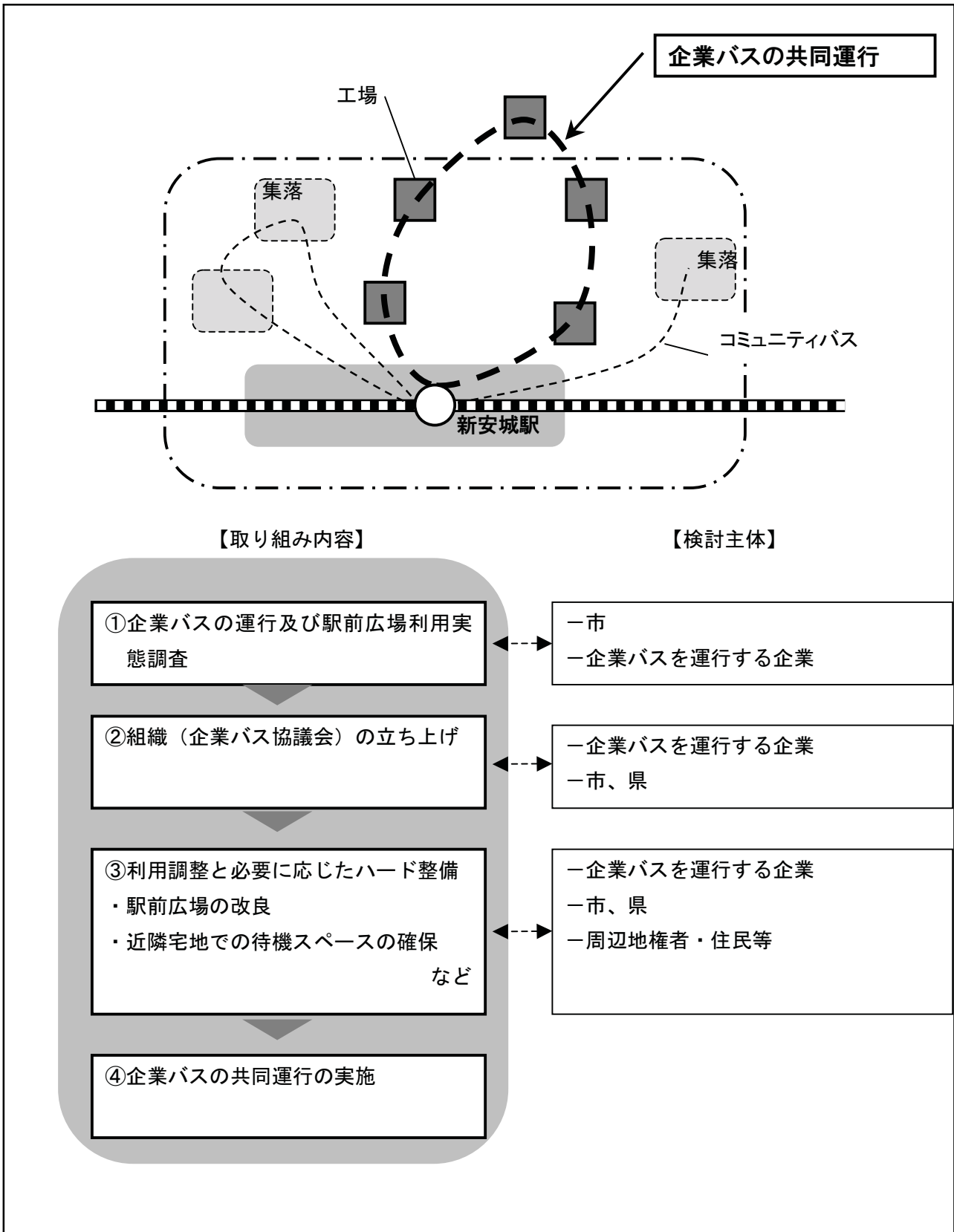
#### 【取り組む内容】

- ・ 市内各駅の企業バスの運行状況、企業が保有、契約しているバスの利用状況を把握する。
- ・ 企業バスの協議の場の設置を設置した上で、順を追って以下について協議、調整する。
  - － 新安城駅等の発着バスの結節点の利用調整、運行調整
  - － 企業バスの運行の効率化に向けた、企業間による共同運行

#### 【行政の役割】

- ・ 企業バスを運行する企業への働きかけ（発意）
- ・ 企業間の意見調整及びサポート
- ・ 施設管理者、交通管理者との協議・調整

●企業バスの共同運行イメージ



## ⑭ バス停の待合環境の整備

- ◆ 主要バス停の待合環境（上屋、バス停）の整備
- ◆ 主要バス停における駐輪場等の整備

### 【着目点、問題点】

- ・バス停の老朽化
- ・高齢者の利用割合が高く、ベンチや上屋（日除け）等の確保が重要。
- ・郊外においてはバス停まで遠い集落もあり、徒歩でのアクセスがしにくく、利用促進の妨げとなっている。

### 【施策の内容】

- ・上屋、シェルター、ベンチの整備、都市景観とマッチするデザイン
- ・拠点となるバス停には情報提供システムを整備し、待ちのイライラ感を軽減
- ・駐輪場等の確保

### 【取り組む内容】

- ・整備優先度が高い主要バス停の抽出
- ・主要バス停の待合環境（上屋、バス停）の整備

### 【行政の役割】

- ・バス停利用状況の把握
- ・バス停待ち環境改善方策の検討

### 【バス停の整備例】

シェルター式 名古屋市



ソーラー型標識塔（夜間照明に利用）横浜市



バス停に近接した駐輪場 福井市



## ⑮ 公共交通利用情報提供の充実

- ◆ 主要駅における公共交通利用情報提供システムの整備
- ◆ 来街者に対する情報提供の充実

### 【着目点、問題点】

- ・ 主要ターミナル駅におけるバス乗り場、乗り継ぎ情報等の不足による、利用機会の損失
- ・ 来街者にとって、市内移動に必要な鉄道やバスの乗り継ぎ、時刻表が分かりづらい

### 【施策の内容】

- ・ 来街者が多数訪れる主要駅（安城、新安城等）における公共交通利用情報
- ・ バスロケーションシステム（あんくるバス）の情報提供

### 【取り組む内容】

- ・ システム設計（利用者ニーズ、提供内容、情報更新等）
- ・ 主要駅における公共交通利用情報提供システムの整備

### 【行政の役割】

- ・ システム設計、整備

### 【公共交通利用情報提供システムの例】

#### ・ 大型バス総合案内システム

札幌駅バス総合案内システム

（幅 5,320mm 高さ 3,590mm 奥行き 1,300mm）

※一番大きなバス総合案内システム



#### ・ 超薄型バス総合案内システム

東川口駅バス総合案内システム

（奥行き 200mm の広告板スペースに収納）





### (3) その他の施策

#### ⑩ モビリティ・マネジメント

- ◆ 交通マップなど基礎的なツールづくり
- ◆ 市民、事業所、転入者、学校等を対象とした、交通行動変容の働きかけ
- ◆ 主要事業所との話し合いの場の設定

#### 【着目点、問題点】

- ・市民の間で地球環境保護に対する意識が高まり、マイカー利用抑制に対するコンセンサスが得やすい環境が整ってきた。
- ・自動車しか利用しない層の自動車利用意識を変え、自動車の利用回数の削減、公共交通や自転車利用への転換を図るための手法が必要になっている。
- ・公共交通サービス改善が難しくなっていることから、所要時間や費用面で、多少不便になっても、環境保全に向けて公共交通の利用が必要となっている。

#### 【施策の内容】

- ・市民、事業所、転入者、学校等を対象とした、動機付け情報やアンケート等のコミュニケーションによる、交通行動変容の働きかけ。

#### 【取り組む内容】

- ・モビリティ・マネジメント実行計画等による計画的な展開検討
- ・各種ツール（交通マップ、動機付け情報等）の作成
- ・主要事業所への働きかけ

#### 【行政の役割】

- ・交通マップなどの基礎的なツールづくりを行う。
- ・市職員が率先し実行計画を実践する。
  - 市における実施施策
    - ノーカーデーの実施（毎月1回、指定駐車場ごとに実施）
    - サイクルデーの実施（毎月3日・19日をサイクルデーに定め、自転車通勤を奨励）
- ・主要事業所との協議の場の設置など

●モビリティ・マネジメントの対象とねらい

■居住者（市民）

居住者を対象にすることで、職業や年齢などに関わらず地域に固有な交通問題の改善が期待できる。

■転入者

クルマ利用が強固に習慣化されていない転入者に対し、公共交通情報を提供することで、過度なクルマへの依存への抑制が期待できる。

■学校

学校教育等を通じて児童に働きかけることで、将来の交通のあり方の改善可能性が期待できる。

■職場

就労者を対象にすることで、交通に占める割合の高い通勤や業務交通を効率的に行動変容させることが期待できる。

■特定路線

バスや鉄道の特定路線の利用者や沿線住民などを対象にすることで、当該路線の効率的な利用促進を期待することができる。

【職場における事例】

デンソーエコポイント制度（DECOポン）に基づくエコ通勤の奨励

## 參考資料

## 参考資料 1. 安城市の現状

### (1) 人口・高齢化の状況

#### 1) 安城市の人口の推移

過去 35 年間の人口の推移をみると、昭和 45 年 (1970 年) の 94,307 人に対して、平成 22 年 (2010 年) 1 月の人口は 179,962 人であり、1.9 倍に増加しています。また、平成 17 年 (2005 年) の人口に対しても約 5.7%増加しています。

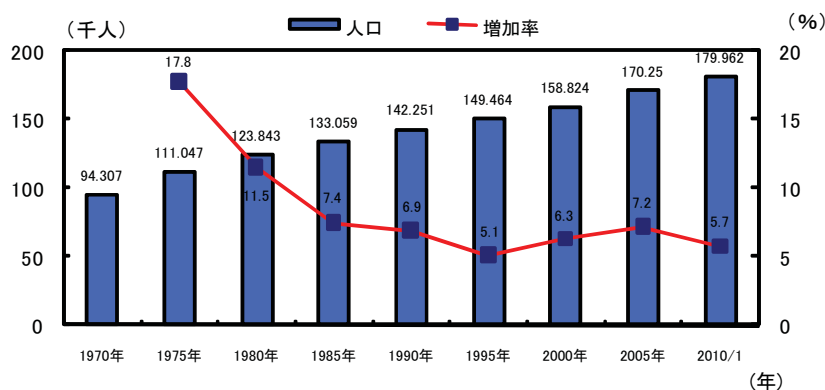
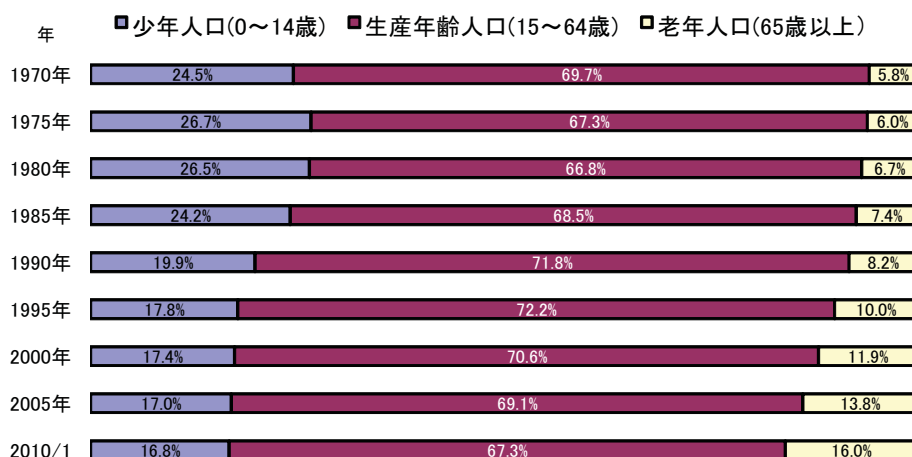


図 安城市人口・増加率の推移

#### 2) 年齢階層別人口構成比の推移

平成 22 年 (2010 年) 1 月現在の年齢構成比は、年少人口が 16.8%、生産年齢人口が 67.3%、老年人口が 16.0%であり、年少人口構成比の低下は小さいものの、高齢化は着実に進行しています。ただし、全国平均と比較すると、少子・高齢化の速度は低い状況にあります。



資料: 国勢調査 (ただし、2010年は、1月1日現在の人口)

図 年齢階層別人口の推移

### 3) 将来人口

平成32年（都市マスタープランの目標年次）の人口は約187,000人であり、高齢者は約42,300人（平成17年に対して1.8倍）、高齢者比率は22.6%と予測しています。

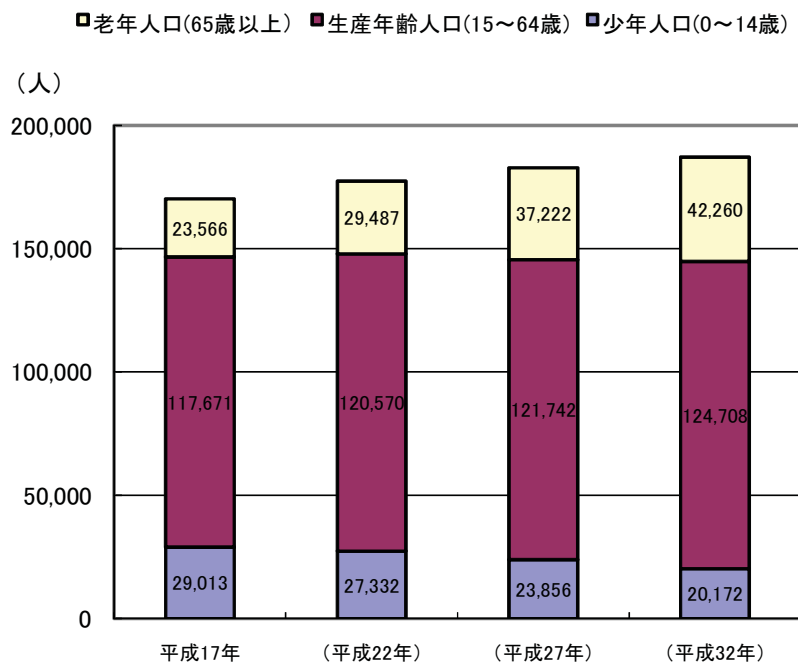


図 年齢階層別人口と高齢者比率の動向

資料：安城市

## (2) 交通事故の発生状況

### 1) 安城市内の人身事故件数の推移

人身事故件数は平成 18 年の 1,626 件をピークに減少に転じましたが、依然として年間約 1,300 件の人身事故が発生しています。

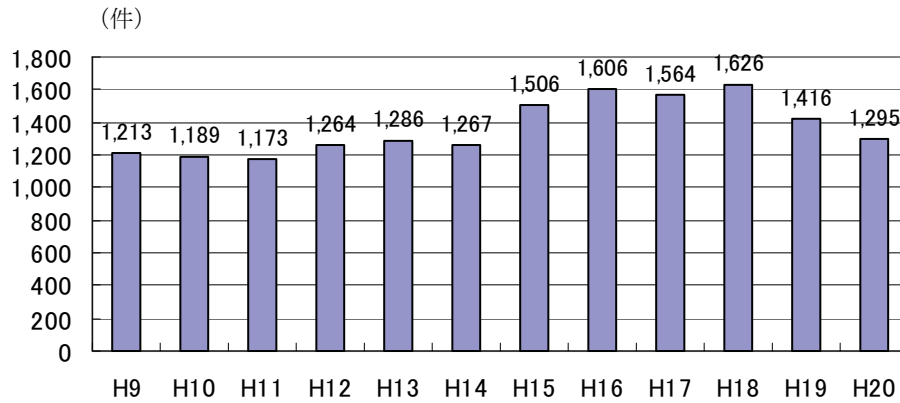


図 人身事故件数の推移 (安城警察署管内)

### 2) 高齢化と人身事故件数の関係

平成 9 年から平成 20 年の高齢者比率と安城市内の人身事故件数との間には相関関係があり、高齢化の進展により人身事故件数も増加する関係がみられます。全国的には平成 14 年以降、高齢者の人身事故件数は減少していますが、他の年齢層と比較すると高齢者の割合が高い水準にあり、今後、高齢化の進展に伴い人身事故件数の増加が懸念されます。

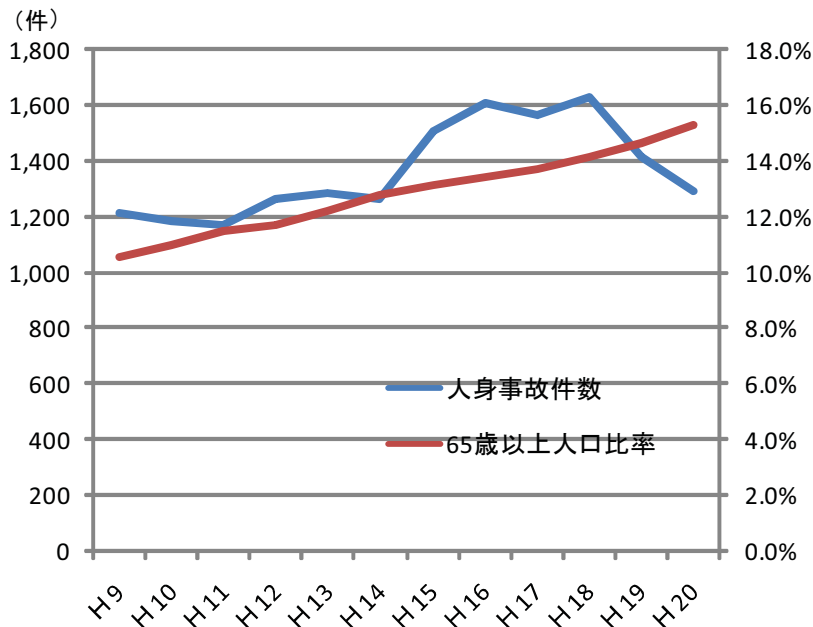


図 高齢者比率と人身事故件数との関係

使用データ:平成 9 年～平成 20 年 人身事故件数は安城警察署資料

### (3) 自動車交通量

#### 1) 幹線道路の混雑度（平日 12 時間）

混雑度が 1.5 以上の路線として、JR 安城駅及び JR 三河安城駅付近の主要地方道(岡崎刈谷線、安城碧南線、豊田一色線等)や国道 23 号の安城碧南線との交差点以東の区間、北部の名古屋岡崎線等で 1.5 以上を示す。なお、本市における南北方向の路線の混雑度は低い状況にあります。



図 市内幹線道路の 12 時間混雑度

資料：道路交通センサス 平成 17 年

## 2) 渋滞ポイント（愛知県第4次渋滞対策プログラム）

愛知県道路交通渋滞対策推進協議会では、県内各所で顕在化している道路交通渋滞の解消・緩和を図るため、平成18年6月に「愛知県第4次渋滞対策プログラム」を策定し、道路管理者、県警、運輸関係などの各機関が連携して渋滞対策に取り組んでいます。

本プログラムの計画期間は、平成18年度から平成24年度までの7年間としております。

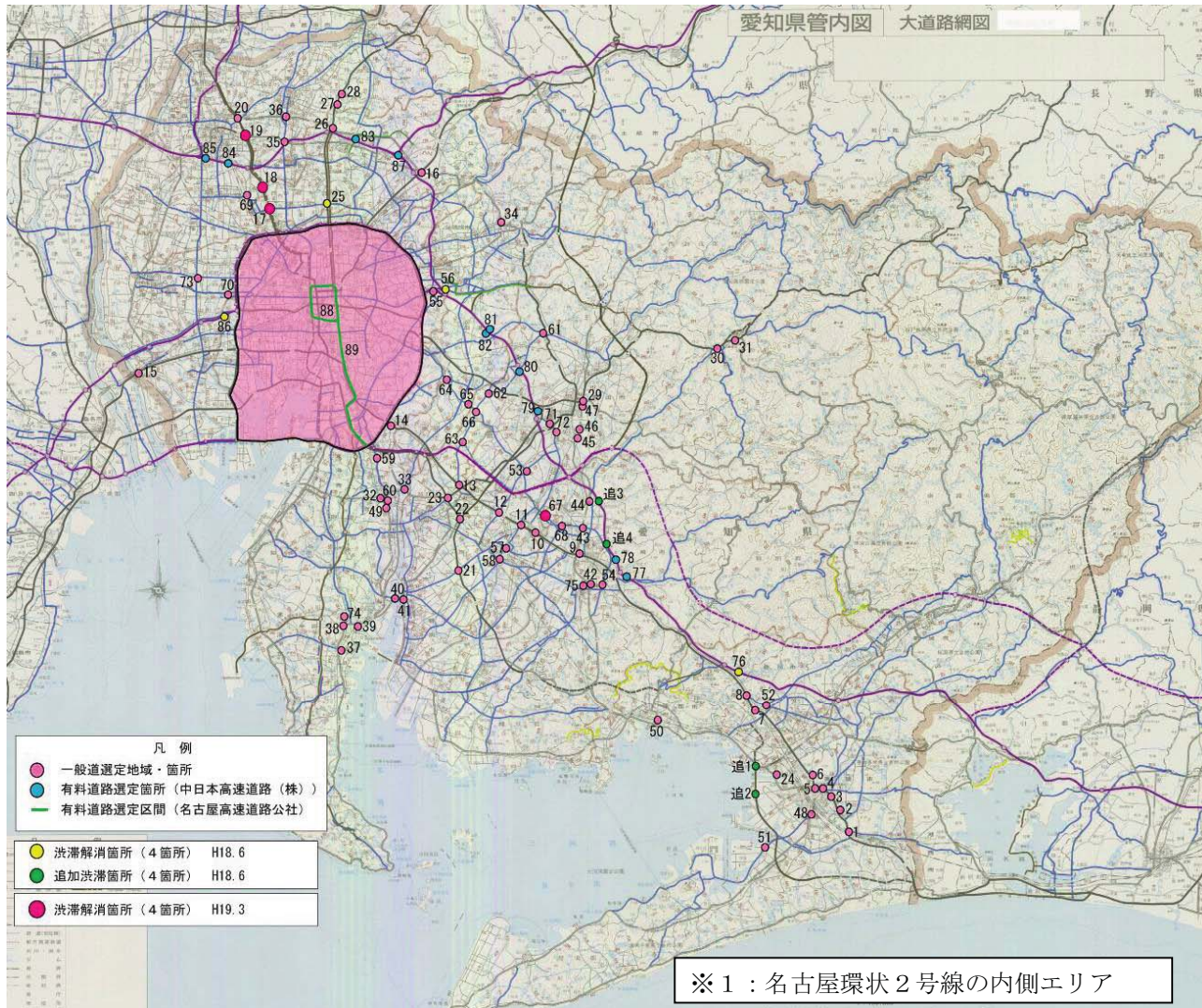


図 平成18年度プログラム策定時の主要渋滞ポイント位置図

資料：平成18年度のフォローアップ結果について

安城市内では、今後、以下の交差点の渋滞解消に取り組んでいく必要があります。

表 安城市内の渋滞交差点と対策

| NO | 交差点名     | 路線名   |                  | 主な渋滞対策        |
|----|----------|-------|------------------|---------------|
| 10 | 尾崎町交差点   | 国道1号  | 安城桜井線<br>・ 鴛鴨安城線 | (主) 豊田安城線BP整備 |
| 11 | 東栄町交差点   | 国道1号  | 豊田安城線            | (主) 豊田安城線BP整備 |
| 12 | 今本町西交差点  | 国道1号  | 豊田一色線            | (国) 1号安城環境整備  |
| 21 | 高棚町井池交差点 | 国道23号 | 岡崎半田線            | (国) 23号知立BP整備 |
| 57 | 大東町交差点   | 岡崎半田線 | 安城碧南線            | (主) 豊田安城線BP整備 |
| 58 | 小堤町交差点   | 岡崎刈谷線 | 安城碧南線            | (主) 豊田安城線BP整備 |

NO: 上図の交差点番号



### 3) ボトルネック踏切

名鉄名古屋本線における踏切のピーク時遮断時間（踏切による遮断時間が最も長い時間帯の1時間あたりの遮断時間）はいずれも40分未満であるものの、宇頭7号踏切、宇頭12号踏切、新安城1号踏切、新安城3号踏切においては、踏切交通遮断量が5万台・時/日を超えており、この4踏切がボトルネック踏切として位置づけられます。

※ボトルネック踏切：

ピーク時遮断時間が40分以上、もしくは、  
踏切交通遮断量5万台・時/日以上 の踏切

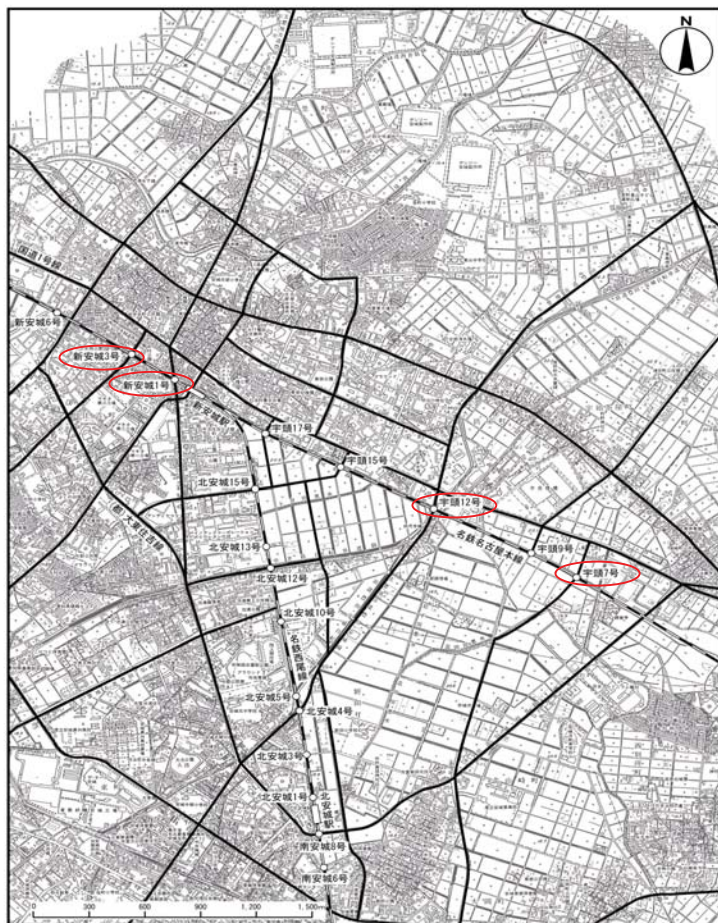


図 調査対象とした踏切位置図

表 ピーク時遮断時間と踏切交通遮断量（名鉄名古屋本線）

|       | ピーク時<br>遮断時間<br>(分/時) | 自動車交通量<br>(台/日)<br>A | 遮断時間<br>(時/日)<br>B | 踏切交通遮断量<br>(台・時/日)<br>A×B | 備考                              |
|-------|-----------------------|----------------------|--------------------|---------------------------|---------------------------------|
| 宇頭7号  | 25.58                 | 11,682               | 4.40               | 51,401                    | >5万台時/日 ボトルネック踏切<br>遮断時間は設定値(※) |
| 宇頭12号 | 26.83                 | 13,593               | 5.72               | 77,752                    | >5万台時/日 ボトルネック踏切                |
| 宇頭15号 | 24.08                 | 9,717                | 4.40               | 42,755                    | 遮断時間は設定値(※)                     |
| 宇頭17号 | 28.33                 | 6,096                | 4.40               | 26,822                    | 遮断時間は設定値(※)                     |
| 新安城1号 | 32.10                 | 9,388                | 8.54               | 80,174                    | >5万台時/日 ボトルネック踏切                |
| 新安城3号 | 32.90                 | 6,595                | 7.88               | 51,969                    | >5万台時/日 ボトルネック踏切                |

※調査対象外の踏切(宇頭7号、15号、17号)については第7次愛知県踏切事故防止対策総合計画の数値を引用

出典：平成15年安城市踏切道解消総合整備計画調査

#### (4) 幹線道路の整備状況

安城市の都市計画道路のうち、「幹線道路」の計画延長 142.31 k mのうち、現在 108.27 k m（改良済 99.11 k m、概成済 9.16 k m）が整備され、残り 34.04 k m（計画延長の 23.9%）の整備が必要とされています。



図 都市計画道路の整備状況

## (5) 中心市街地の状況

### 1) 中心市街地の動向

商業は、明治時代に安城駅が設置されてから、駅の南にできた商店街を中心として発展し、戦後は昭和 29 年から安城七夕まつりが商店街で開かれ、商店街には西川屋（現・ユニー）やダイエーが進出しました。

しかし、1990 年代頃から市内外に郊外型の大型商業施設が次々と開業し、1996 年にザ・モール安城、1997 年にイトーヨーカドー安城店、2006 年にアピタ安城南店が開業しています。

これにより、中心市街地の集客力は低下し、中心市街地の大型スーパーは撤退しました。それに加えて平成 14 年の更生病院の郊外移転により、空洞化は深刻なものとなり、現在は、目抜き通り沿いに空き店舗が目立ち風俗店が入居するなど、問題も生じつつあります。

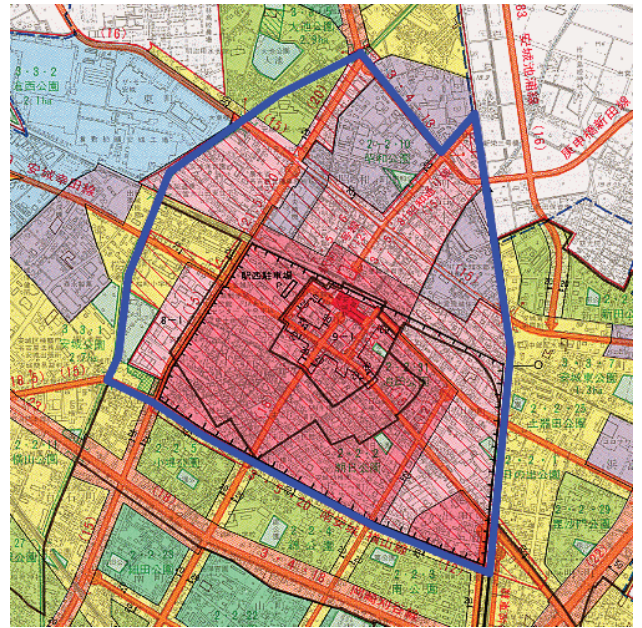


図 中心市街地の位置

### 2) 中心市街地の人口・商業

中心市街地の面積は 160ha であり、商業・近隣商業地域は 77.5% を占めています。

平成 16 年 4 月 1 日では 4,182 世帯、人口 10,682 人、平成 21 年 10 月 1 日では 5,015 世帯、11,931 人と約 12% 増加しています。

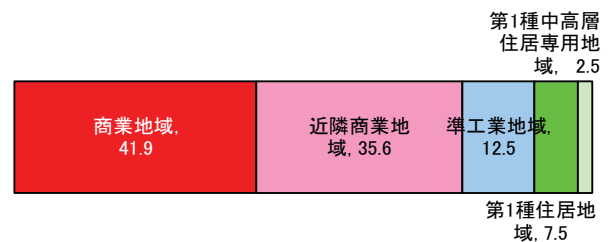


図 中心市街地の用途地域構成

また、市内人口の市街化区域の人口密度は平成 2 年（1990 年）以降、微増の傾向にあり、中心市街地においても若干の増加傾向にあります。

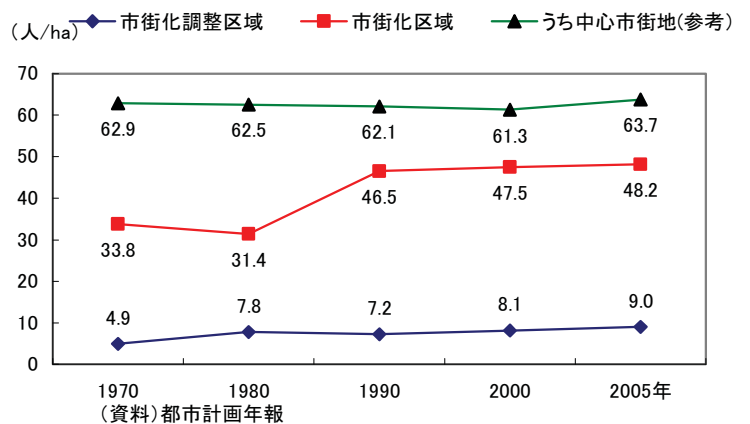


図 地区別の人口密度の推移

### 3) 中心市街地の歩行者・自転車交通量

安城駅南口の商業地区における歩行者・自転車交通量の動向をみると、以下の傾向がみられます。

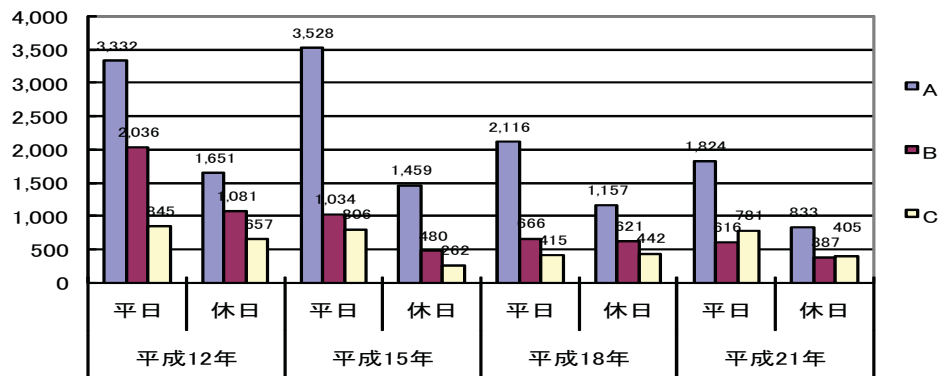
◇ 長期的には歩行者・自転車の交通量が減少しています。

◇ 休日は平日より「人通り」が少なくなります。

中心市街地の人口は維持されていますが、買物や娯楽等の目的地としての役割低下が見られます。



歩行者(人/12h)



自転車(台/12h)

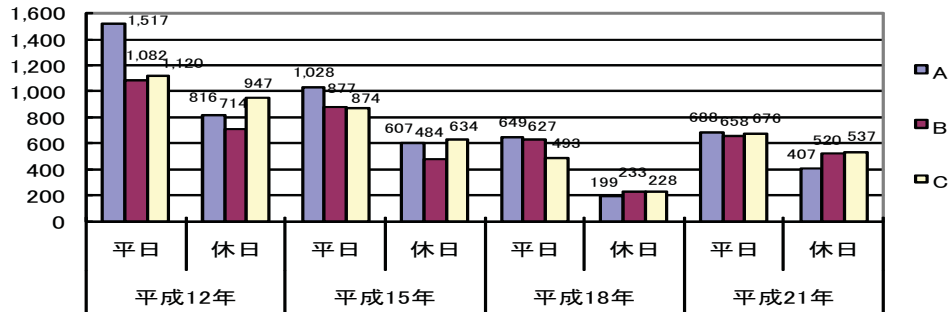


図 中心市街地の歩行者・自転車交通量の推移

資料：安城市まちづくり資料

## (6) 移動手段などの状況

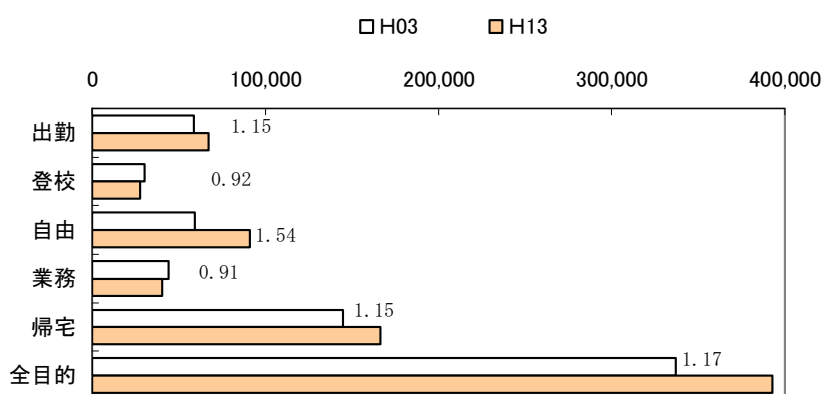
### 1) 名古屋市等へのトリップ数の推移

安城市の人口は、平成3年の144,123人から平成13年の163,122人へと13.2%拡大しており、全目的の発生トリップ数を見ると、平成3年の337千トリップから平成13年の393千トリップへと約16.6%増加しています。

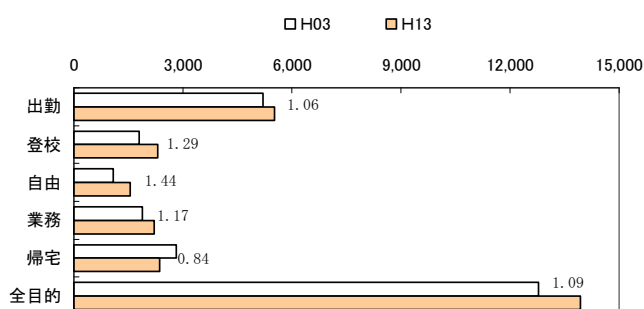
この中で、名古屋市への移動をみると、出勤目的の伸びは6%程度と低いものの、登校・自由目的では人口の伸びを上回るトリップ数の伸びがみられ、移動の広域化が進展していることがうかがわれます。また、同様に愛知県内の各市町へのトリップ数をも、出勤・自由目的などでは人口の伸びを上回るトリップ数の伸びが見られます。

なお、トリップ数の減少の見られる登校・業務目的はそれぞれ少子化の影響、経済の減速の影響によるものと考えられます。

【発生トリップ数】



【名古屋市】



【愛知県内】

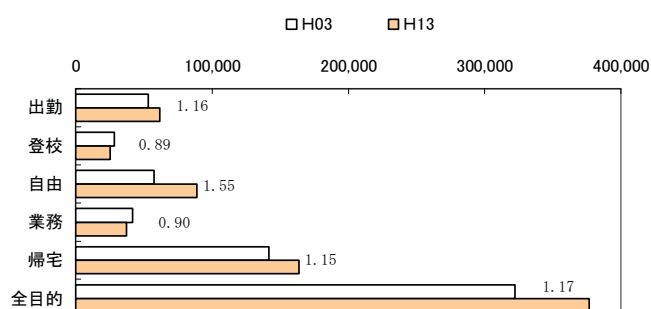


図 目的別のトリップ数の推移

資料：第3回、第4回中京都市圏パーソントリップ調査

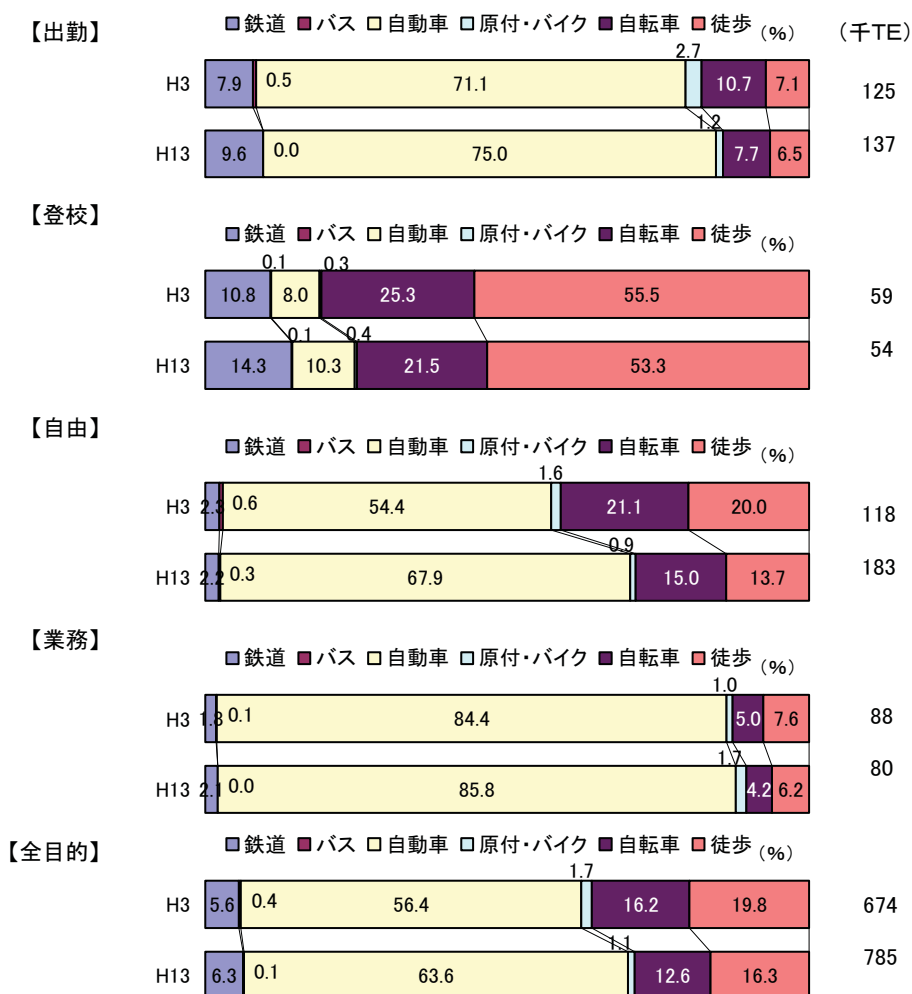
※ 安城市からの発生トリップ数を対象としている、数字は伸び率（H13/H03）

## 2) 目的別の利用交通手段構成の推移

市域に発着する目的別の移動を見ると、全目的では平成3年の674千TEから平成13年の785千TEに拡大しており、移動の広域化も進展しています。

出勤・登校目的では鉄道の利用割合が高まっており、自由目的（買物、娯楽、通院など）では自動車利用が平成3年の約54%から平成13年の68%へと大きな変化が見られます。

また、自転車の利用は通勤・通学・自由目的ともに構成比は減少傾向にあり、バス利用も減少しています。



(注) 対象は安城市の発生集中トリップであり、市外居住者の動きも含む

図 目的別の利用交通手段構成の推移

資料：中京都市圏パーソントリップ調査（平成3年、平成13年）

※ 帰宅目的は出勤・登校目的や自由目的の裏返し（行きと帰りがほとんど同じ）であるため、割愛している。

### 3) 鉄道駅の乗降人員の推移

平成10年から平成20年の10年間で市内4路線の鉄道乗降人員は11.5%増加しました。

運行事業者別にみると、JRの2路線の乗降人員は、平成10年から平成20年の10年間で16.7%増加しています。また、名鉄の2路線の乗降人員は、平成10年から平成20年の10年間で8.7%増加しましたが、同期間における新安城駅を除く名鉄西尾線の増加率は0.5%の微増で、名鉄の増加の大半が新安城駅の増加によるものでした。

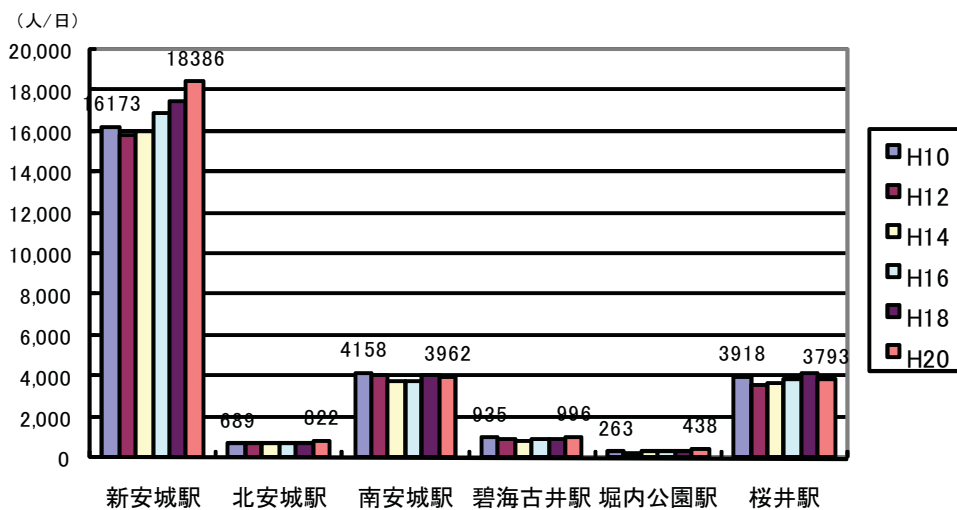
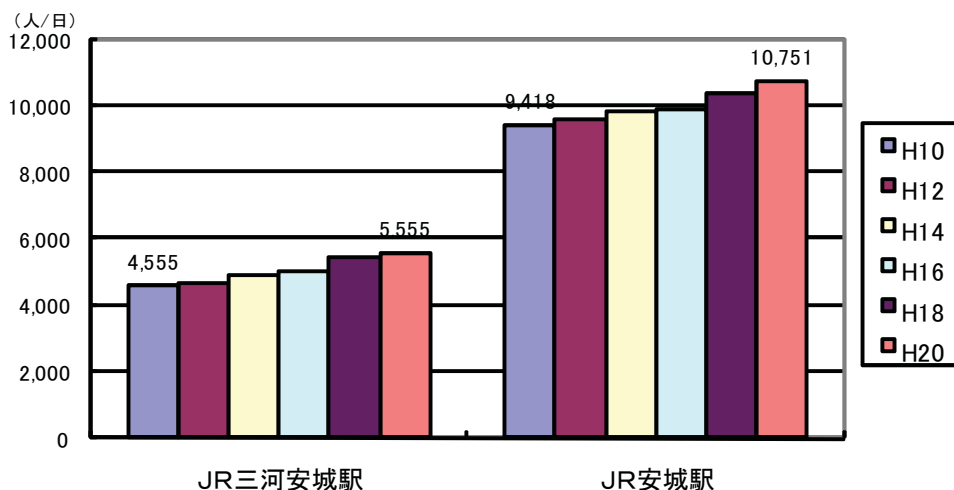


図 安城市内の鉄道駅別乗降人員（1日平均）の推移

資料：安城市統計

【鉄道による市外との移動量】（往復）

安城市と最も結びつきが強いのは、名古屋市（約 19,000 トリップ）、岡崎市（約 6,700 トリップ）、刈谷市（約 4,400 トリップ）の順となります。また、JR 東海道本線、名鉄西尾線・三河線等の沿線都市である豊田市、豊橋市、西尾市、知立市等に 1,000 程度のトリップ数が存在します。

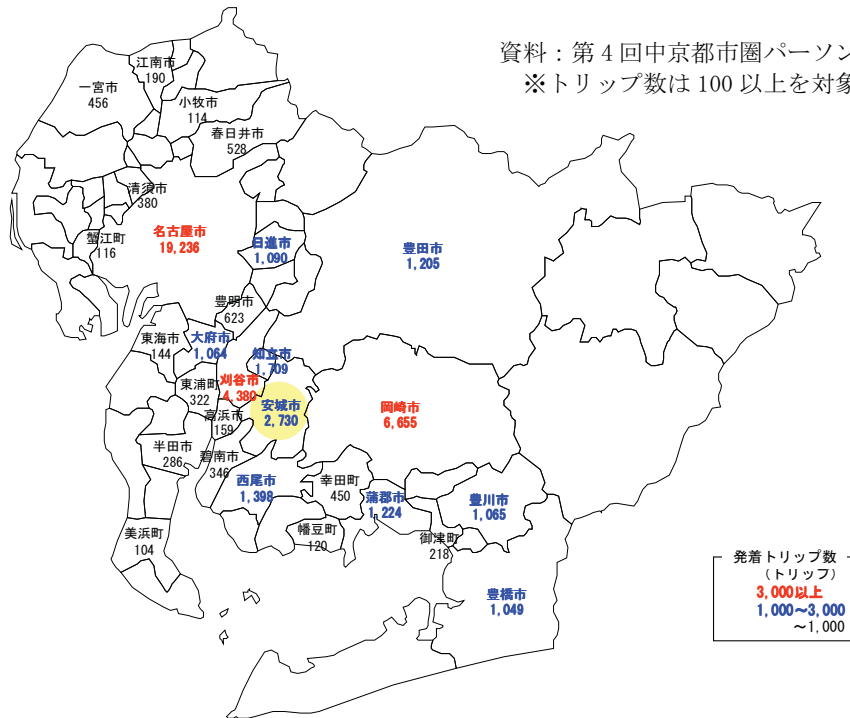


図 安城市と周辺都市との鉄道利用トリップの現況

【自動車による市外との移動量】（往復）

安城市と最も結びつきが強いのは、隣接の岡崎市（約 43,000 トリップ）、刈谷市（約 36,000 トリップ）であり、これに豊田市（約 24,000 トリップ）、西尾市（約 21,000 トリップ）、知立市（約 18,000 トリップ）、碧南市（約 15,000 トリップ）が続いています。

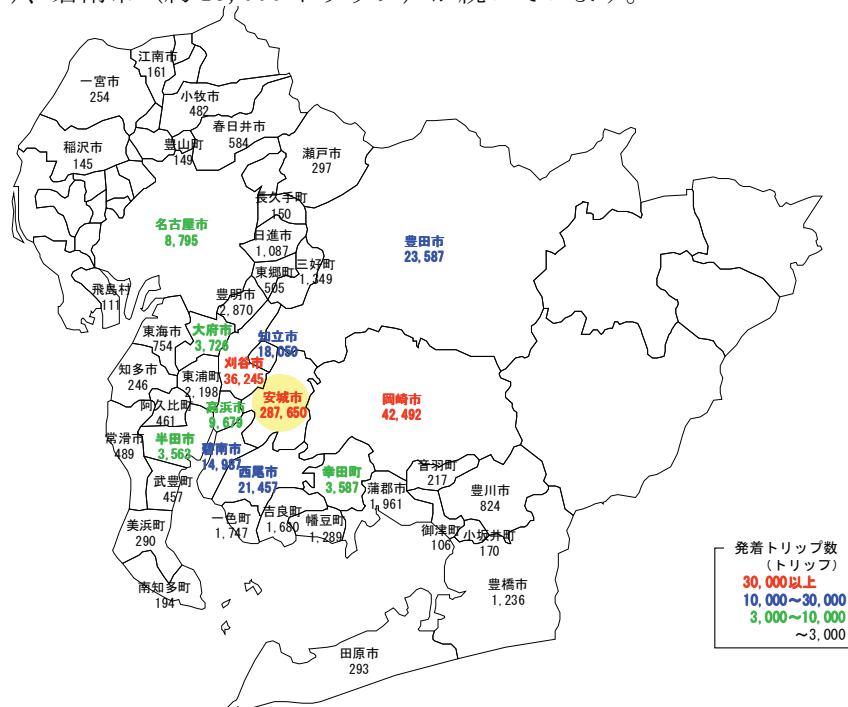


図 安城市と周辺都市との自動車トリップの現況



(7) あんくるバスの運行状況

あんくるバスは平成21年10月現在、10系統で運行しています。



図 あんくるバスの運行ルート

表 あんくるバスの運行概要

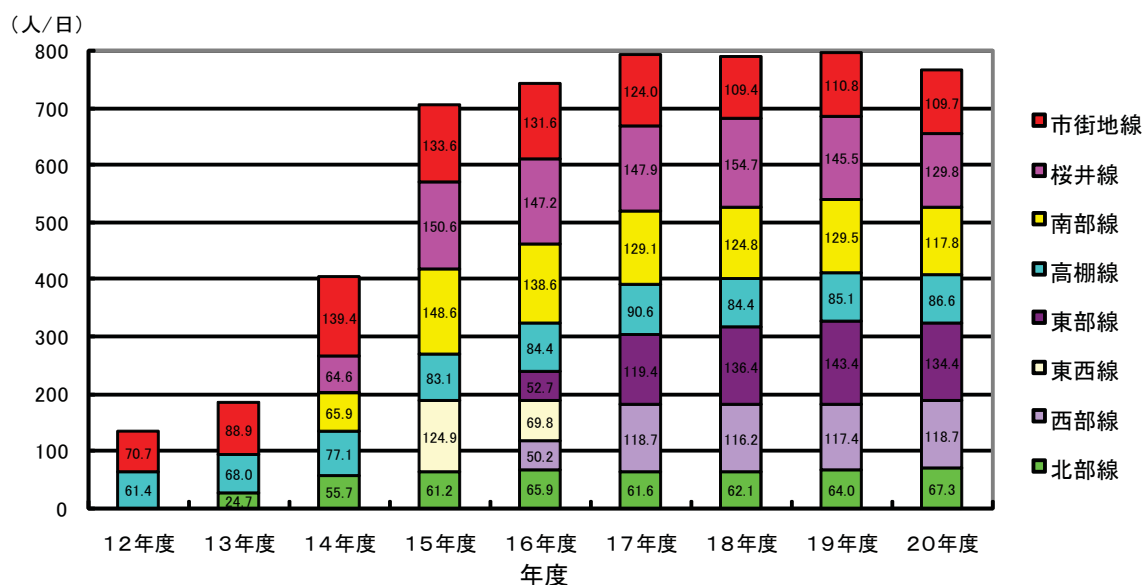
|      | 起終点    | 営業キロ<br>km | 運行本数<br>本/日 | 所要時間<br>分 | 始発   | 終発    |
|------|--------|------------|-------------|-----------|------|-------|
| 市街地線 | 川島     | 21.33      | 7           | 72~79     | 7:10 | 17:15 |
| 桜井線  | 南桜井駅   | 27.90      | 6           | 85        | 7:21 | 17:17 |
| 南部線  | 東端     | 31.58      | 6           | 86~93     | 7:29 | 17:12 |
| 高棚線  | 高棚     | 26.37      | 6           | 86~98     | 7:33 | 17:20 |
| 東部線  | 東別所    | 24.90      | 6           | 76        | 7:23 | 16:57 |
| 西部線  | 新城駅    | 22.90      | 6           | 82        | 7:46 | 17:28 |
| 北部線  | 橋目     | 23.00      | 6           | 83~93     | 7:30 | 17:03 |
| 作野線  | 新城駅    | 22.80      | 6           | 80        | 7:21 | 16:48 |
| 桜井西線 | 南桜井駅   | 31.77      | 6           | 86~100    | 7:28 | 17:19 |
| 循環線  | 安城更生病院 | 7.20       | 18          | 28        | 7:20 | 17:54 |

## 1) 1日の利用者数

利用者数は平成12年度から系統の新設とともに増加しており、現在の7系統になった平成17年度から約800人/日の乗車人員を維持していましたが、平成20年度はやや減少しました。

系統別では、「東部線」の乗車人員の増加が比較的大きく、「市街地線」「桜井線」では減少しています。

利用者数の距離帯別の累積構成比を見ると、5km未満で51.7%、10km未満で86.3%になっています。



※ 年度途中で新設（廃止）した路線については、1年間運行したとして集計  
 平成13年度【北部線】  
 平成14年度【桜井線・南部線】  
 平成16年度【東西線（廃止：西部線に引継ぎ）・東部線・西部線】

図 あんくるバスの7系統別乗車人員の推移（平成12～平成20年度）

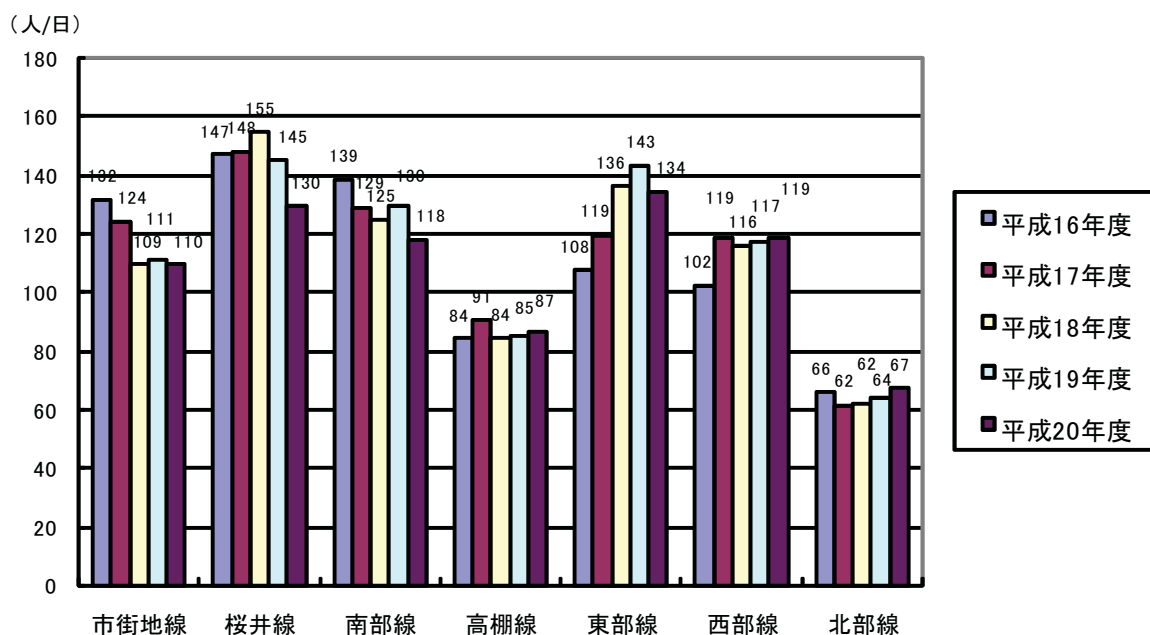


図 あんくるバスの7系統別乗車人員の推移（平成16～平成20年度）

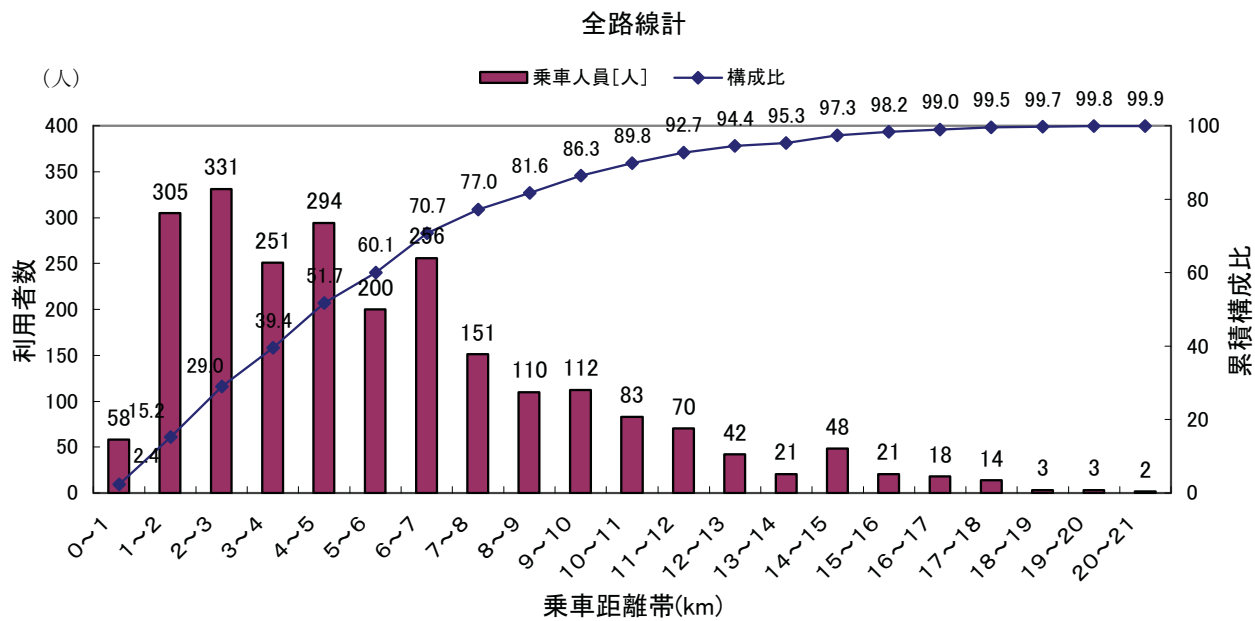


図 あんくるバスの距離帯別利用者数の分布

## 2) 一人当たりの平均補助額

平成20年度における、あんくるバスの収支率は全体で26.1%であり、一人あたりの運行経費の約3/4を市が負担しています。乗客1名を輸送するのに最も運行経費を要する路線は北部線で、市が一人あたり約390円の経費を負担しています。

また、系統別の収支率を見ると、利用者の少ない北部線では18.5%、高棚線では18.6%と20%を下回っています。

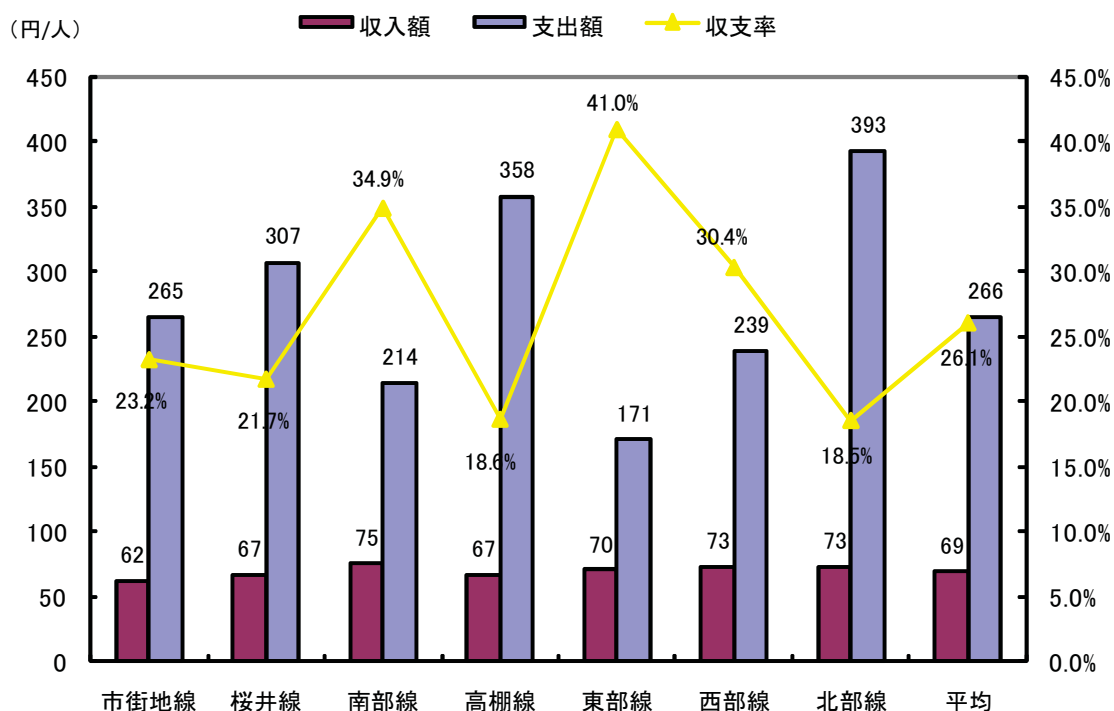
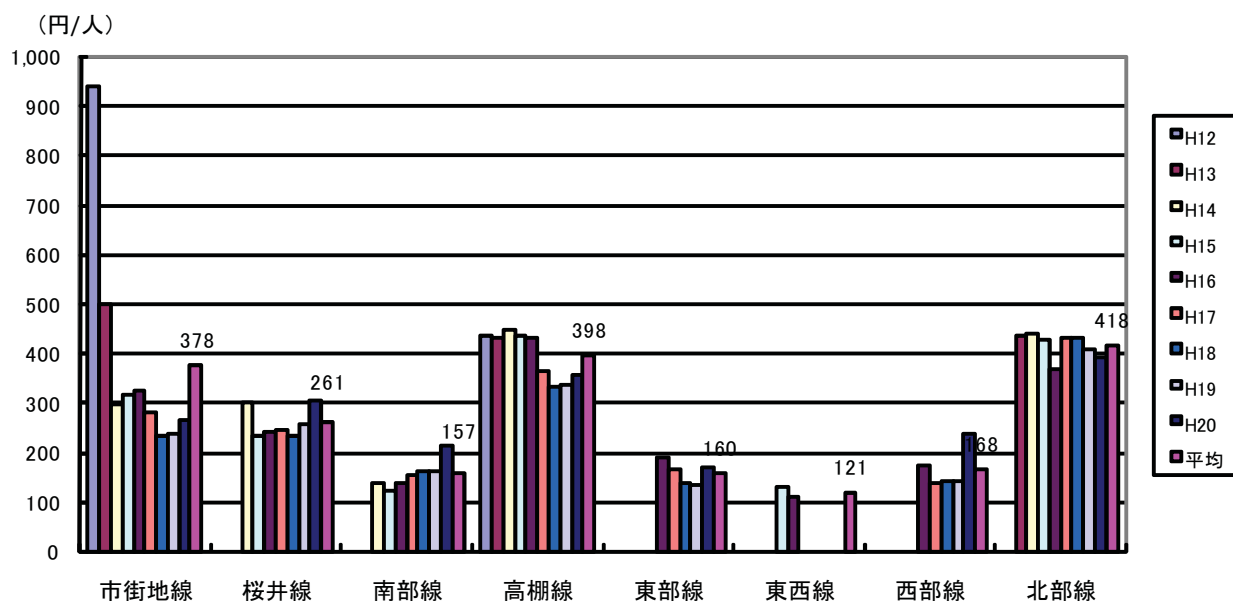


図 あんくるバスの7系統別の収支率（収入／支出）



計算式：(運行契約額－運賃収入額)÷(路線別年間乗車人数)

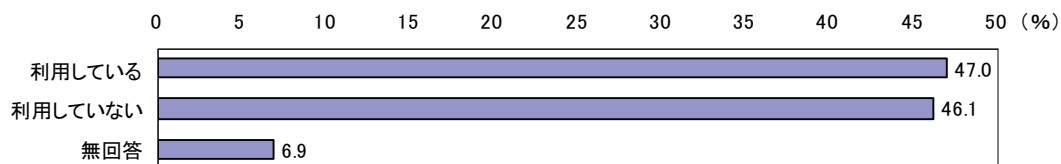
図 あんくるバスの7系統別の1乗車あたりの平均補助額の推移

(8) 交通に対する市民意識（アンケート調査結果）

1) 公共交通の利用状況と今後の利用意向

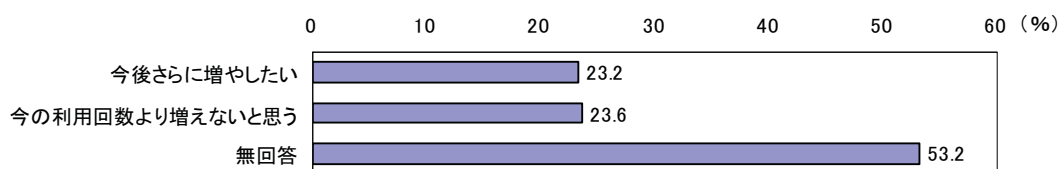
公共交通（鉄道、バス）や自転車を約半数が利用しており、「今後さらに増やしたい」が約23%です。一方、現在「利用していない」人の中では、約63%が前向きな意向を示しています。

現在の利用状況

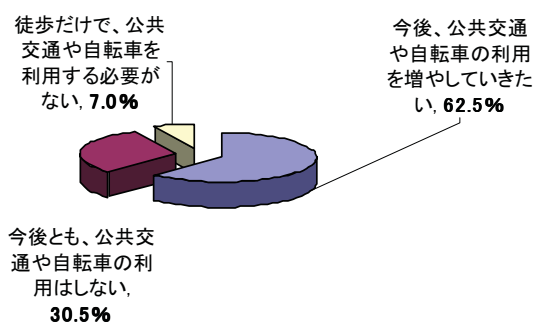


回答数=2,315

◇ 現在利用している人の今後の意向



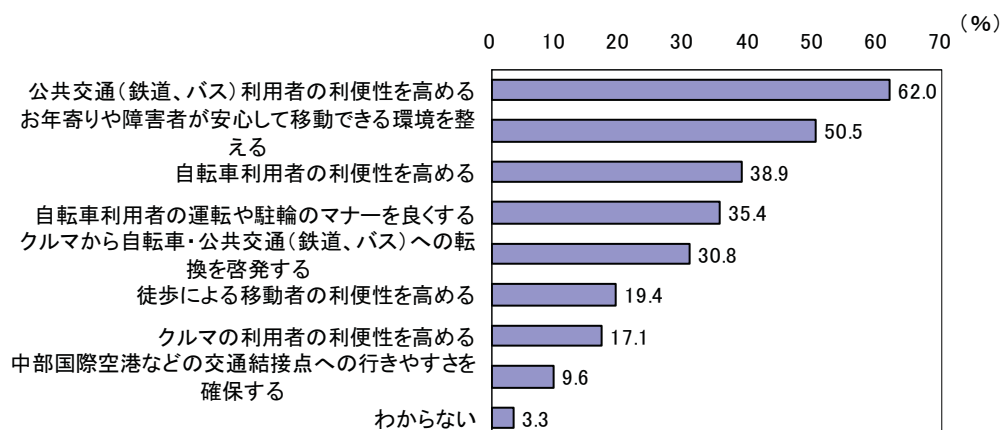
◇ 現在利用していない人の今後の意向



2) 全体の施策の優先度

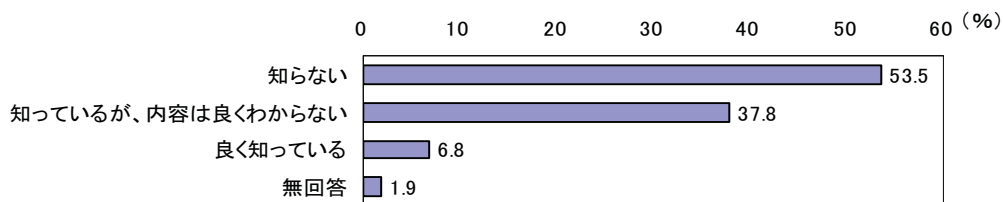
今後の施策の中で、「公共交通（鉄道、バス）利用者の利便性を高める」「お年寄りや障がい者等が安心して移動できる環境を整える」に対する優先意識が高く、50%を超えています。

次が「自転車利用者の利便性を高める」であり、環境意識の高さが窺えます。



一方、市が平成19年7月に策定した「エコサイクルシティ計画」を知っている人は約47%に対して、「知らない」人の割合は約54%と半数を超えており、より一層の広報活動が必要とされています。

回答数=2,315



### 3) 施策として取り組むことが重要な施策

鉄道、バス、自転車、歩行、自動車の利用に対して、それぞれの重要度の構成を見ると、下表のとおりです。

- ◇ 鉄道については鉄道とバスの接続改善と、駐車場・駐輪場の確保、バスについては運行本数に対する要望が最も高く、また、遅くまでの運行、待ちやすいバス停の整備などの構成比が高くなっています。
- ◇ 自転車利用に関しては走行空間の確保、自動車道との段差の解消、走行しやすい歩道の整備、歩行に関しては、通学路の安全性確保が最も高く、自転車利用者のマナー改善などへの対応が重要視されています。
- ◇ 自動車利用に対しては、8割の人が渋滞している交差点の改良を要望しており、幹線道路の整備も重要視しています。次が、駐車場の充実であり容量確保のほか情報提供等の強化が必要になります。

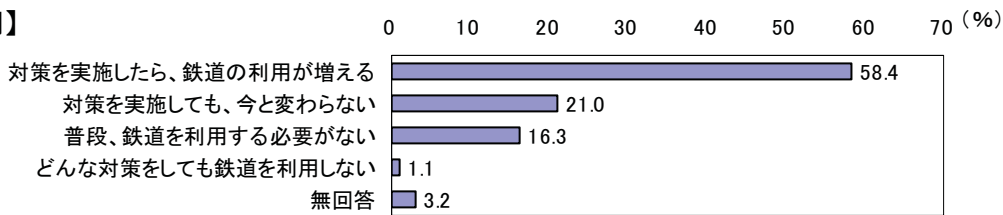
各利用交通手段の利用促進に向けて重要となる主な施策の構成比

|  | 重要度が高い施策（第1位から第3位まで）  | 構成比%                 |
|--|---|----------------------|
| 鉄道<br>  | ◇鉄道とバスの連絡を良くする<br>◇駅周辺に駐車場を確保する<br>◇駅周辺に駐輪場を確保する                  | 66.0<br>49.3<br>44.6 |
| バス<br>  | ◇運行本数を増やす<br>◇もっと遅い時間まで運行する<br>◇バス停で待ちやすい環境をつくる                   | 69.4<br>46.4<br>38.5 |
| 自転車<br> | ◇自転車の走行レーンを分かりやすく表示する<br>◇車道と自転車歩行者道の段差をなくする<br>◇歩道の電柱などの障害物を除去する | 58.3<br>47.8<br>44.7 |
| 歩行者<br> | ◇通学路の安全性を高める<br>◇自転車の運転マナーを良くする<br>◇歩きやすい舗装にする                    | 61.9<br>56.5<br>53.0 |
| 自動車<br> | ◇渋滞している交差点を改良する<br>◇駐車場を充実させる<br>◇幹線道路の整備を促進する                    | 80.1<br>45.1<br>41.1 |

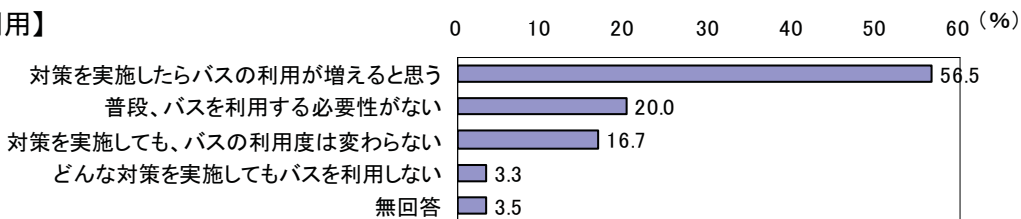
(注) 複数回答のため、構成比の合計は100%を超える。

また、上記のような各種交通手段の利便性を高める施策を実施した場合、利用が増えるかどうかに対する意向構成比をみると、便利になれば5割を超える市民が、それぞれの交通手段を利用するようになる」と回答しています。

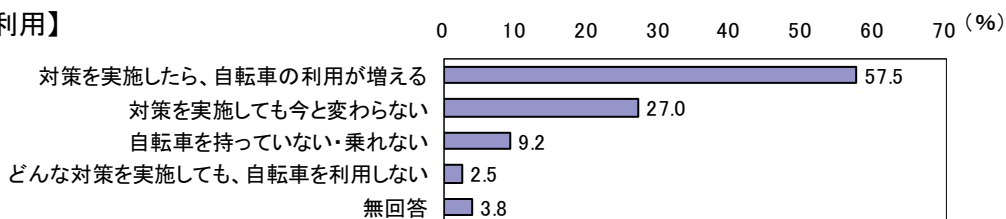
【鉄道利用】



【バス利用】



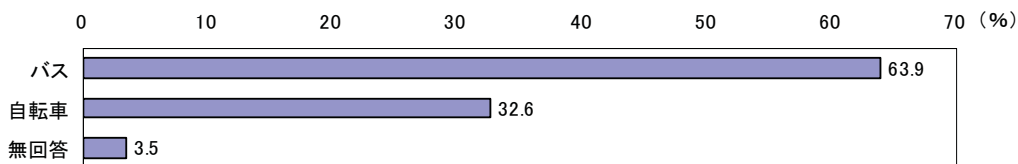
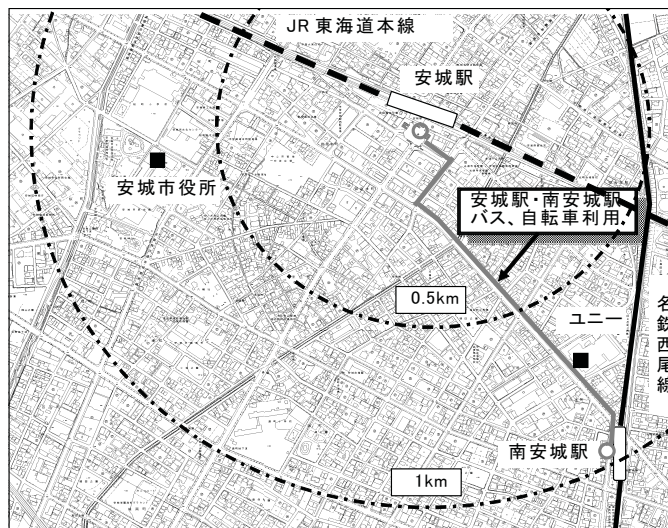
【自転車利用】



4) JR安城駅と南安城駅との連絡

「JR安城駅と南安城駅は、約1km離れていて、歩くと15分程度かかり、JR安城駅と南安城駅間を乗換えようとする人には不便な状況にあります。2駅間の移動に運行回数が多いシャトルバスや無料のレンタサイクルを利用できるようにした場合、あなたは利用したいと思いますか。」の問いに対して、約48%が利用すると回答しています。

また、利用する場合は、バスが約64%、自転車が約33%となりました。



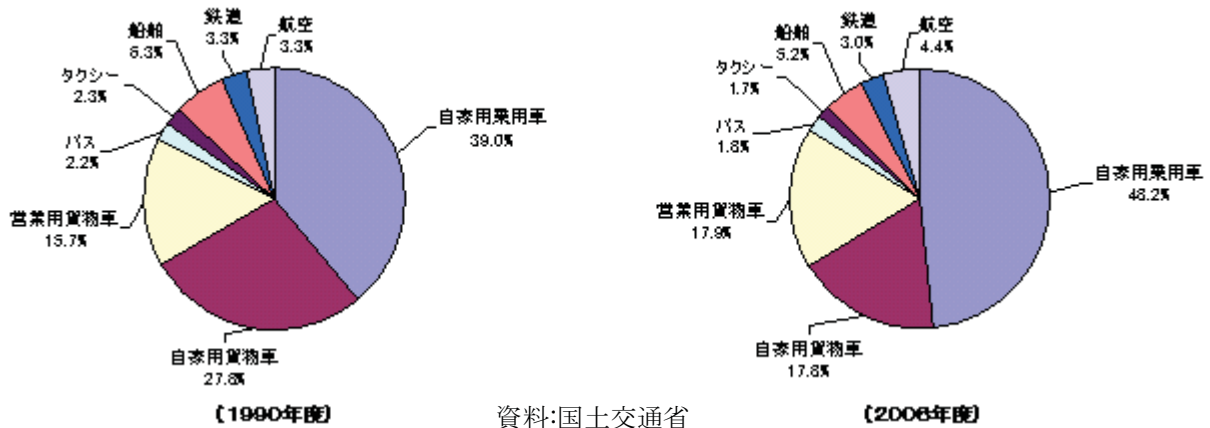
回答数=1,115

(参考) 運輸部門における二酸化炭素排出量の状況

1) 運輸部門における二酸化炭素排出量

運輸部門における二酸化炭素排出量は平成2年(1990年)において2億1700万トン、平成18年(2006年)において2億5400万トンと16年間で17%増加しています。

また、バブル経済崩壊後の経済の停滞・低下傾向等から貨物車の構成比が43.5%から35.7%に減少し、自家用乗用車の構成比が高まり、また、バス利用者数の減少から、バス運行による二酸化炭素排出量の構成比も減少しています。

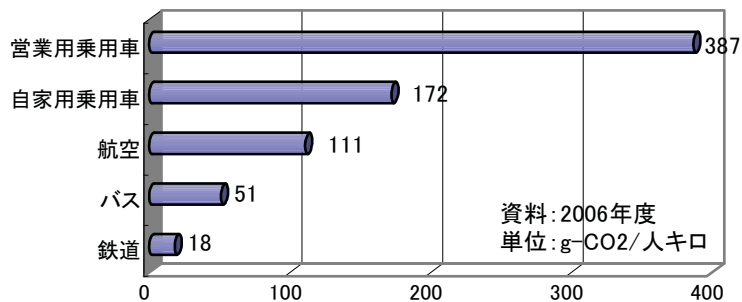


資料:国土交通省

図 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

2) 交通手段別の二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量

人キロ当たりの二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量をみると、鉄道は自家用乗用車の約 10 分の 1、バスは自家用乗用車の約 3 分の 1 の排出量であり、公共交通機関は環境にやさしい移動手段といえます。



資料:2006年度  
単位:g-CO<sub>2</sub>/人キロ

資料:国土交通省

図 人キロ当たりの二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の排出量



## 参考資料 2. 用語集

| ページ | 語句                | 説明   |
|-----|-------------------|--|
| 3   | パーソントリップ調査        | 中京都市圏を対象に、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて、平日の1日の人の動きを調べ、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めるために行う調査のことを言います。<br>中京都市圏では、10年ピッチで調査を行っており、実近では平成13年10月に第4回パーソントリップ調査が実施されています。  |
| 5   | サイクル・アンド・バスライド    | 自転車で最寄りのバス停留所まで来て、バスに乗り換え目的地までバス交通を利用する移動方法で、バス利用者の利便性の向上とバス利用の促進を目的としたシステムを言います。<br>自動車の利用を抑制し自転車・バスの利用を促進することで、交通渋滞の緩和やCO <sub>2</sub> 排出量の低減につながります。  |
| 9   | ボトルネック            | 道路では赤信号時間が相対的に長い交差点や幅員減少・車線減少（右折帯が未整備）により渋滞を起こす箇所、鉄道では、列車本数が多いため踏切の遮断時間が長く、道路交通に支障をきたす箇所のことを言います。  |
| 9   | TDM（交通需要マネジメント）施策 | 自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通渋滞を緩和していく施策のことを言います。  |
| 13  | CNGバス             | Compressed Natural Gasバスの略で、天然ガスを燃料とするエンジンを搭載したバスのことを言います。<br>ディーゼルエンジンを搭載した自動車より排気ガス中の有害物質（黒煙・NO <sub>x</sub> ・SO <sub>x</sub> など）が大幅に少ないということから、環境対策として自動車燃料に使われ広まりつつありますが、圧縮天然ガス利用の場合は燃料が気体であるため、貯蔵性・運搬性に劣るとともに、燃料の供給施設の整備や車両価格が高価であるなどのデメリットもあります。 |
| 13  | DMV               | Dual Mode Vehicle の略で、列車が走るための軌道（線路）と自動車が走るための道路の双方を走ることができる車両のことを言い、バスと鉄道の両方の機能を有した交通システムです。  |
| 13  | バストゥールシステム        | バスと鉄道間の乗り継ぎをスムーズにするため、バスの停留所を鉄道のホームと同一平面に設置し、公共交通機関の利用促進を図るシステムのことを言います。   |
| 14  | モビリティ・マネジメント      | 交通情報の提供やアンケートなどの働きかけにより、都市の交通を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や自転車などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。<br>「環境や健康などに配慮した交通行動を、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や、一つひとつの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が大きな特徴です。                                   |

|    |                    |   |
|----|--------------------|---|
| 14 | カーシェアリング           | 利用者自らは自動車を所有せず、自動車管理団体などの会員となり、必要な時にその団体の自動車を借りるという、1台の自動車を複数の会員が共同で利用する新しい利用形態のことを言います。  |
| 15 | スペシャル・トランスポート・サービス | 高齢者や障がい者等、移動が困難な人たちを対象に、リフトなどを備えた車両で目的地までドア・ツー・ドアの個別輸送を行うサービスのことを言います。  |
| 15 | バスロケーションシステム       | 車載器を積んだバスから、移動体通信を使用し車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話などを通じて、利用者に対してバスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供することにより、バス利用の利便性の向上を図るシステムのことを言います。   |
| 15 | デマンドバス             | <p>利用者のデマンド（需要、要求）にあわせて基本路線の外の迂回路線を経由する路線バスの運行形態です。</p> <p>バスの運行管理者に対し、利用者が電話、ファックス、インターネットなどでバス利用の手続きを行うとことにより、希望する停留所まで迂回するため、利用者のいないバス停へ乗り入れる必要がなくなり、効率的な運行が可能となります。</p> |
| 17 | トラジットモール           | 中心市街地の通りなどを、一般の車両通行を制限した歩行者専用の空間とし、バス、路面電車等、公共交通機関だけが通行できるようにした街路として、まちの賑わいを創出しようとするものです。   |
| 17 | L R T              | Light Rail Transit の略で軽量軌道交通のことを言い、都市間路線（JR東海道本線）など、大型車両を用いる本格的鉄道 に対し、都市計画・地域計画等で位置づけられ、都市内やその近郊で運行される次世代の軌道系交通システムのことを言います。  |
| 17 | フリンジパーキング          | フリンジとは、周辺・外縁部を意味します。自動車利用者が、公共交通機関への乗り継ぎや徒歩との組み合わせ通勤を行うために、都心外周部や環状道路周辺部に設ける駐車場のことを言います。  |
| 17 | ロードプライシング          | ロードプライシング（Road Pricing）は、中心市街地など安全な歩行空間確保の望まれる地域や交通渋滞などの著しい地域に入る自動車に課金する（＝お金を徴収する）ことで、[現在の車の使い方を見直してもらう→自動車交通量が減る→安全な歩行空間の創設・渋滞の緩和]を目指す制度のことを言います。                          |