

1 調査名称：刈谷市都市交通戦略策定調査

2 調査主体：刈谷市

3 調査圏域：刈谷市全域

4 調査期間：平成 23 年度

5 調査概要：

第7次刈谷市総合計画（平成23年3月）、第3次刈谷市都市計画マスタープラン（平成23年3月）で策定された将来都市像を実現するため、平成22年度に「刈谷市都市交通協議会」を設置し、公共交通、自動車交通、歩行者・自転車交通を一体的にとらえ、適切な交通需要の誘導施策を含む総合交通体系の視点から、「都市交通ビジョン」を検討した。

平成23年度は、これまでに検討した都市交通ビジョンを実現させるために、短・中・長期の時間的概念を含めた施策案、施策の推進体制の検討を実施し、事業の展開方針を決定する「刈谷市都市交通戦略」のとりまとめを行う。

## I 調査概要

1 調査名 : 刈谷市都市交通戦略策定調査

2 報告書目次

序 はじめに

第1章 都市交通戦略の位置づけ

—上位計画・関連計画との関係や都市交通戦略策定のねらい—

第2章 都市交通戦略の現状と課題

—刈谷市の都市特性や交通実態に対する課題の整理—

第3章 都市交通ビジョン

—都市交通の目標像、基本方針、基本施策の整理—

1. 都市交通戦略の具体的展開
2. 都市交通の基本施策

第4章 都市交通戦略の策定

—今後実施すべき具体的な施策の整理—

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

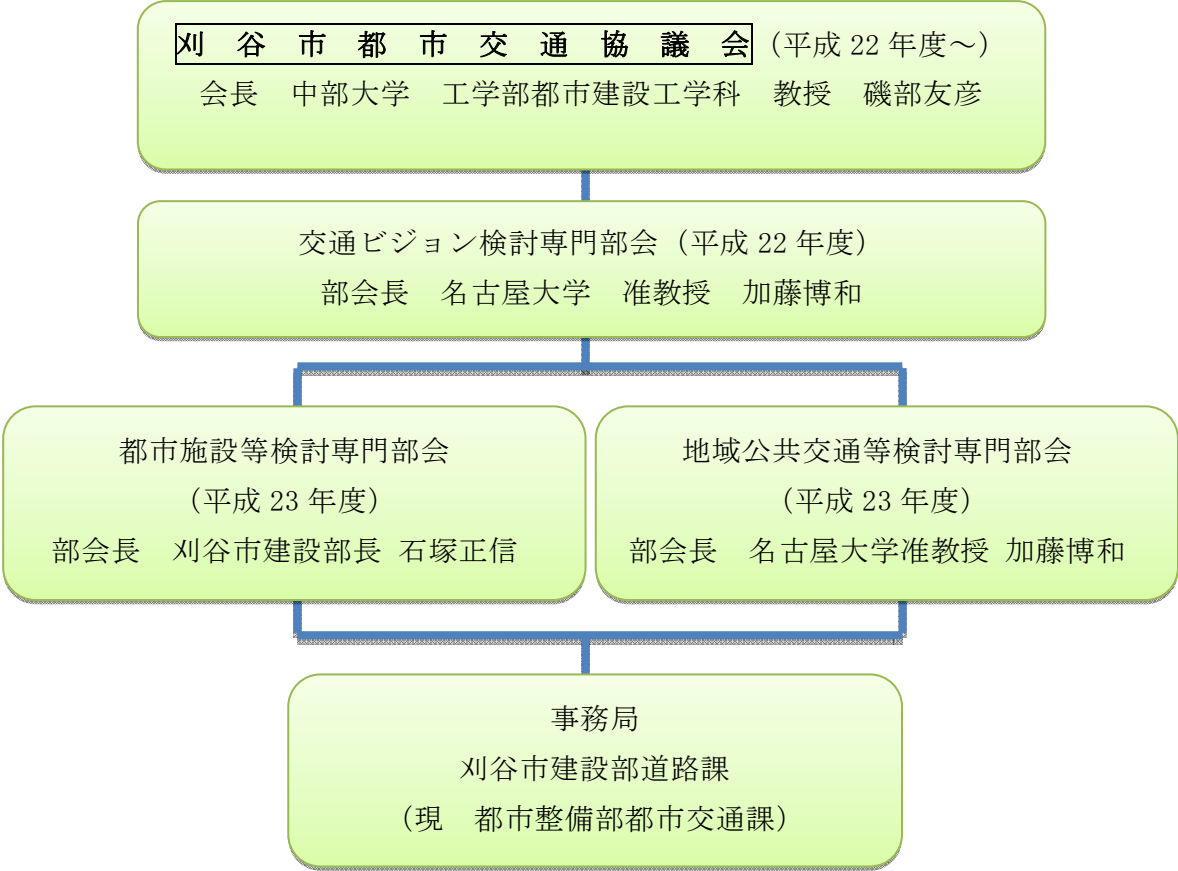
第5章 施策推進計画

—各施策の実施スケジュール、実施主体の整理—

1. 施策の進め方
2. 計画の実現に向けて

語句解説

3 調査体制



4 委員会名簿等：

刈谷市都市交通協議会名簿

(平成 24 年 3 月時点)

	所属等	氏名
会 長	中部大学工学部都市建設工学科 教授	磯部 友彦
副会長	刈谷市建設部長	石塚 正信
委 員	名古屋大学大学院環境学研究科 都市環境学専攻 准教授	加藤 博和
委 員	トヨタ紡織(株) 総務部 CSR 推進室長	高井 智幸
委 員	トヨタ車体(株) 総務部総務室長	近藤 勝人
委 員	名古屋鉄道(株) 経営企画部 企画担当課長補佐	尾田 和之
委 員	(社) 愛知県トラック協会 西三支部刈谷部会長	鈴木 辰男
委 員	名鉄バス(株) 運輸部運輸課長	加藤 直樹
委 員	自治連合会 副会長	長谷川 宏
委 員	刈谷商工会議所 専務理事	三品 康雄
委 員	(社) 刈谷青年会議所 直前理事長	杉浦 裕二
委 員	かりや消費者生活学校 運営委員	作田 美乃利
委 員	中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	西尾 和晴
委 員	愛知県地域振興部交通対策課長	松井 圭介
委 員	愛知県建設部都市計画課長	鈴木 秀育
委 員	愛知県知立建設事務所長	古田 規雄
委 員	刈谷警察署交通課長	大野 正弘
委 員	刈谷市経済環境部長	蟹江 由幸
委 員	刈谷市都市整備部長	近藤 智展
オブザーバー	国土交通省中部地方整備局 建政部都市整備課長	尾上 佑介

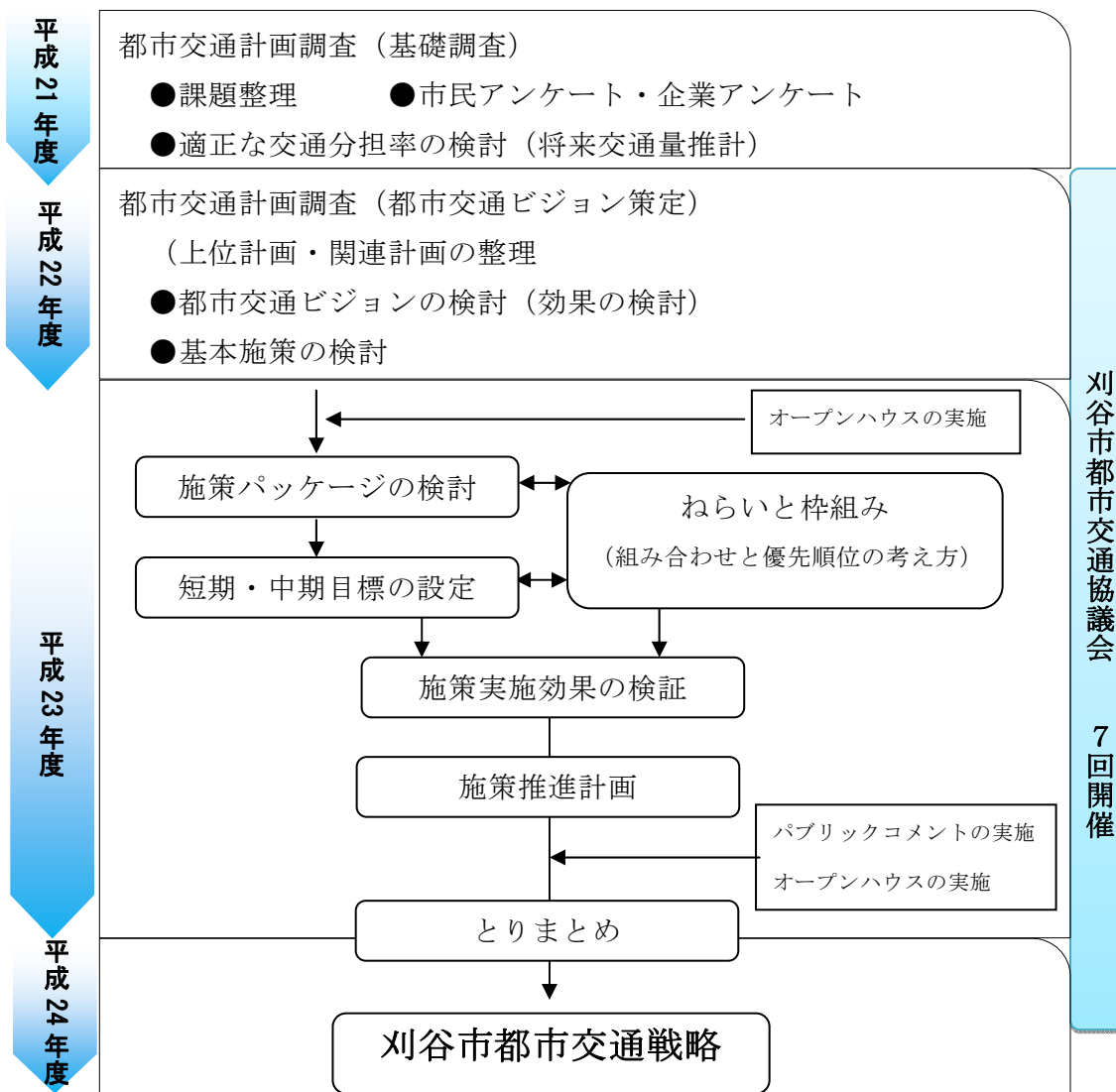
## II 調査成果

### 1 調査目的

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

第7次刈谷市総合計画の将来都市像の実現に向け、総合交通体系の視点から、本市が目指すべき都市交通のビジョンを明確にするとともに、その具現化に向け、どのようなアプローチを行うかを整理した「刈谷市都市交通戦略」を策定するものである。

### 2 調査フロー





## 4 調査成果

### 刈谷市が目指す都市交通の方向性（都市交通ビジョン）

昨年度の検討により、交通に関する諸課題を踏まえ、目指す都市交通のビジョンとして、基本理念、目標像を整理するとともに、目標像の実現に向けた4つの基本施策を以下の通り整理している。

#### 交通に関する諸問題

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

#### 基本理念

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

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

#### 目標年次

**平成42年**を目標年次とします。

#### 目標像

##### 目標像 1

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

##### 目標像 2

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

##### 目標像 3

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

#### 基本方針～目標像の実現に向けて～

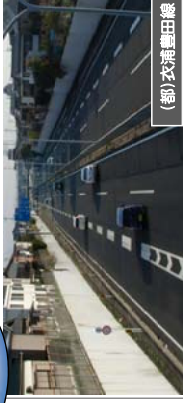
市民・企業・行政等の適切な役割分担のもと、一体的な取り組みを実施し、都市交通体系の確立を目指します。

- 基本理念の共有化と浸透
- PDCAによる着実なステップアップとゆるぎない生活交通基盤の創出
- 企業の参画による先進技術の活用

## 4つの基本施策

### 産業

#### 産業交通を円滑に処理することができる都市交通体系の構築



(都) 交雑田線

道路混雑の解消及び交通安全の確保に向けた効果的な交通処理の実現を図るとともに、増大する自動車交通の適正化に向けた交通需要の計画的管理・誘導を図ります。

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

### 期待される効果

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

### 交流

#### まちの一体化とにぎわいづくりに資する都市交通体系の構築



(都) 刈谷駅前線

本市の玄関口である刈谷駅周辺地区においては、道路形態の見直し等により、まちづくりと一体となった新たなにぎわい空間を創出し、安全で快適な移動環境の整備を図ります。

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

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

まちなかの移動環境に満足する市民の割合が約13%から50%になります。  
刈谷駅周辺に活気や魅力があると感ずる市民の割合が約49%から70%になります。

### 生活

#### 交通手段が適切に組み合わせられた安心・安全な都市交通体系の構築



公共施設連絡バス

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

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

市内の自動車交通量が10%以上削減され、自動車以外の交通手段の分担率が約24%から35%になります。  
公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合が約16%から50%になります。

### 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



プラグインハイブリッド(市公用車)

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

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

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



# (1) 都市交通戦略の策定

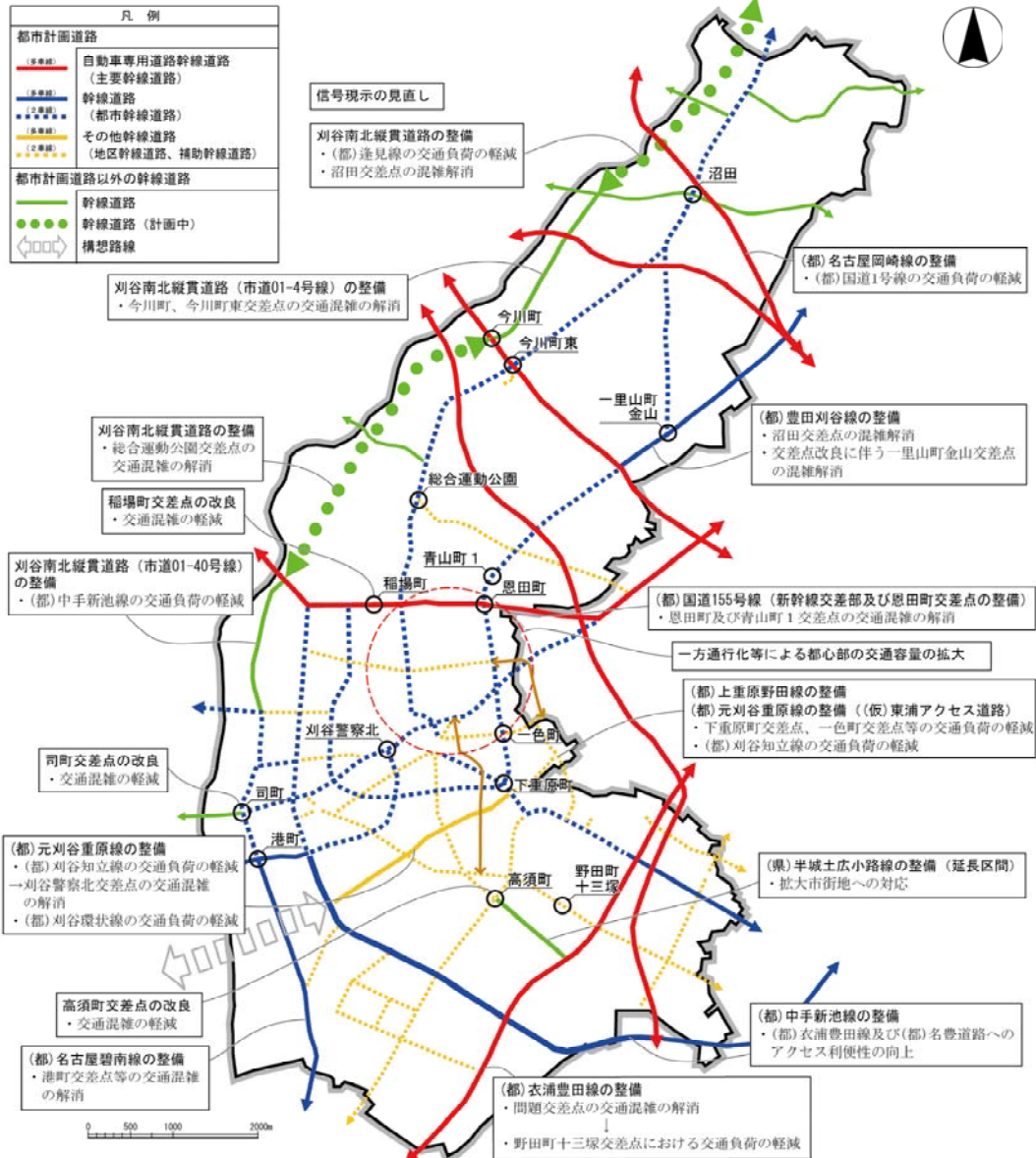
## 【基本方針に基づいた都市交通戦略の具体的展開】

### 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	施策展開の方向性	施策内容
① 通過交通と市内交通を分離する道路ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通過交通への対処</li> <li>● 高速交通体系へのアクセス</li> <li>● 物流交通への対処</li> <li>● 市内企業アクセスを主体とする業務交通への対処</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要幹線道路の整備</li> <li>・ 道路容量の強化等</li> <li>・ 物流システムの合理化</li> <li>・ バイパス道路*の整備</li> <li>・ 都心地区自動車交通処理計画の立案</li> </ul>
② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 円滑かつ安全・安心な自動車移動環境の創出への対処</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 問題交差点における交差点改良</li> <li>・ 交通制御の適正化</li> </ul>

### 産業関連施策の具体的展開



# 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

施策	施策展開の方向性	施策内容
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)刈谷駅前線の再整備</li> <li>・道路形態の見直し</li> <li>・街路機能の役割分担の明確化</li> </ul>
② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築	●南北に細長く展開する刈谷市の一体化に資する交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷南北縦貫道路の整備</li> <li>・道路ネットワークの整備と問題交差点の個別対策</li> <li>・体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成</li> <li>・安全で魅力ある道づくりの推進</li> </ul>

### 刈谷駅周辺における交通関連施策の展開



施策	施策展開の方向性	施策内容
① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成	●公共交通の機能分類の明確化と「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町との連携強化	・鉄道・高速バス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
	●主要駅や主要バス停における交通結節機能の強化	・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
	●公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担	・公共交通体系の構築に向けた総合的なコーディネート※ ・市民参加による取り組みの実施（地域路線の形成） ・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	●自転車・歩行者による快適な移動環境の確保	・安全で快適な自転車・歩行者空間の確保 ・利便性の向上に資する自転車・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 自動車交通需要の適正化への誘導	●市内企業への自動車による通勤交通等への対処	・TDM※施策の展開 ・モビリティ・マネジメント※の導入
④ 安心・安全な都市交通体系の構築	●交通安全の確保	・人に優しく、安全な道路空間の確保及び交通安全施設の整備推進 ・ITS※技術の活用
	●防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成	・複数の経路選択による交通ネットワークの形成 ・災害に強いまちづくりによる広域交通ネットワークの形成

## 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

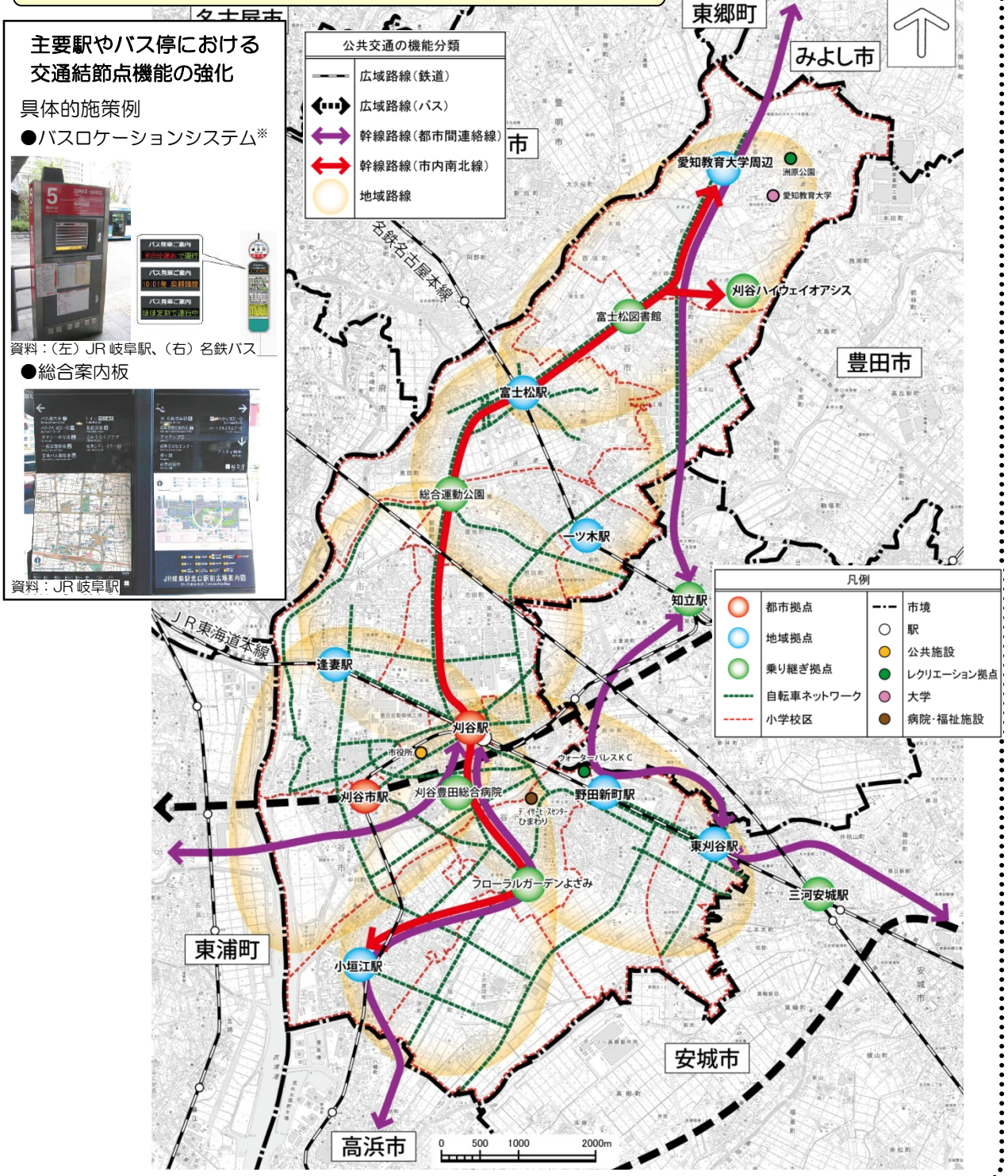
		路線機能
広域路線		市内外交通需要に対処するとともに、広域的な交通基幹路線としての機能を担う。需要に応じたサービス水準を確保すべき路線。
幹線路線	都市間連絡線	「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接都市間を主体とする市内外交通需要に対応する路線。
	市内南北線	都市間連絡線及び市内拠点施設を相互に連絡することにより、本市の一体化を促進。将来目標像の具現化に向け、戦略的に速達性、快適性を確保すべき路線。
地域路線		都市間連絡線、市内南北線に接続する地域の生活交通路線として、地域の生活ニーズに応じた一定のサービス水準を確保すべき路線。

## ②安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成

- 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、自転車駐輪場、サイン計画、情報提供等の利用促進施策及びバリアフリー化を一体的に展開します。
- 自転車交通の安全性の確保に向け、自転車利用者のルールの順守の徹底、マナーの向上に努めます。

## 公共交通・自転車ネットワークの形成イメージ



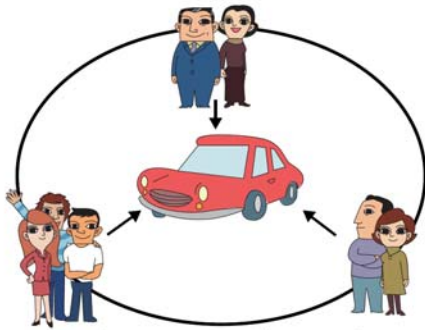
## 環境

## 企業と地域社会が一体となったエコモビリティライフの実現

施策	施策展開の方向性	施策内容
①	環境に配慮した交通行動の促進 ●環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開	・カーシェアリング、エコドライブの推進 ・交通エコポイント※の導入、自転車マップの活用
②	低炭素型の自動車の普及・促進 ●低炭素型自動車の普及・促進への対処	・エコカー利用促進 ・低炭素型バスの導入

### 環境関連施策の各種取り組み

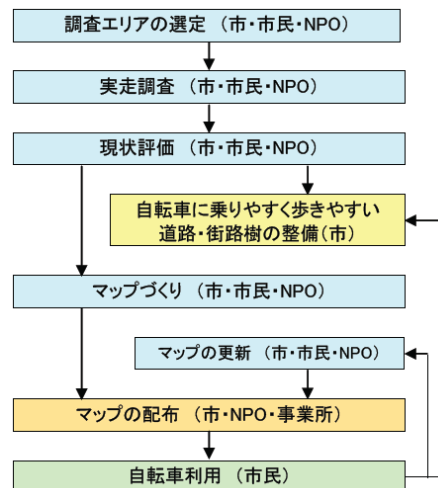
#### カーシェアリング



カーシェアリングイメージ

資料：「刈谷市環境都市アクションプラン（H23.3）」

#### 自転車マップの活用・ 走行環境の把握



#### <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。

#### 低炭素型バスの導入



資料：名鉄バス

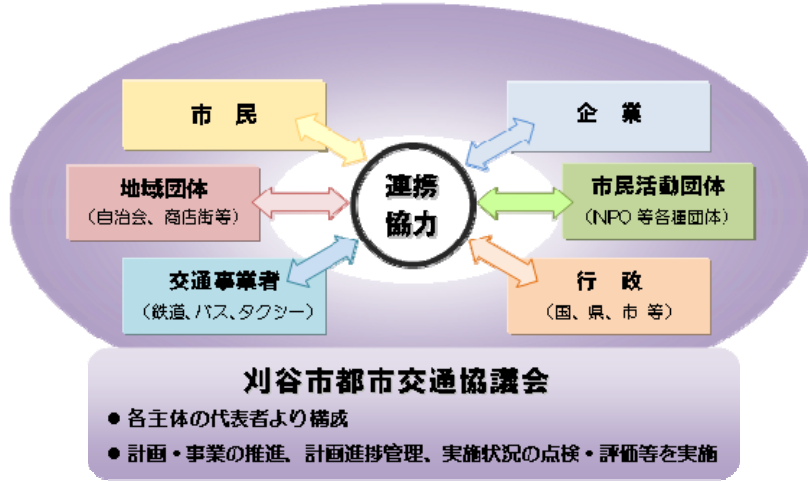


→ 継続実施または継続協議

基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要	関連施策	実施主体	中間年次		目標年次		
						H29年を 目標とする取組	H34年を 目標とする取組	H42年を 目標とする取組		
生活		<ul style="list-style-type: none"> <li>安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成</li> <li>●自転車・歩行者による快適な移動環境の確保</li> </ul>	自転車・歩行者空間の整備 による自転車ネットワーク の形成 刈谷駅地区、富士松駅地区、 黒刈谷駅地区 市全域 (都)刈谷線、(都)高須線、 (都)刈谷駅前線 グリーンモール、アクアモール 市道2-191号線、市道2-278号線、 市道2-289号線、市道2-288号線 その他路線	交流-① 生活-④	刈谷市 公安委員会 愛知県 刈谷市 公安委員会	実施 (未実施)	→ (未実施)	→ 実施		
			既存道路形態の見直しによる 自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	既存道路形態の見直しによる自転車・歩行者空間の拡充(市全域) 駐輪場の整備(太陽光等を活用した充電設備の併設) 刈谷駅周辺等における歩行者サイン計画 違法占用物件の排除 サイクルオアシスの設置 (H23-H29間で設置場所選定・協力依頼)	刈谷市 企業	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	→ → → → →	→ → → → →
			交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	刈谷市 企業	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	→ → → → →	→ → → → →
			交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	刈谷市 企業	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	→ → → → →	→ → → → →
環境		<ul style="list-style-type: none"> <li>市内企業への自転車への通勤交通                寄への対応</li> <li>●人にやさしく、安全な道路空間の                確保</li> </ul>	交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	環境-① 生活-④	刈谷市 企業	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	→ → → → →		
			交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	刈谷市 企業	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	→ → → → →	→ → → → →
			交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	刈谷市 企業	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	→ → → → →	→ → → → →
			交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	刈谷市 企業	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	→ → → → →	→ → → → →
環境		<ul style="list-style-type: none"> <li>環境にやさしい交通行動を誘導する                施策の展開</li> <li>●低炭素型自転車の普及・促進への                対応</li> </ul>	交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	環境-② 生活-③	愛知県 刈谷市 公安委員会 企業 市民 愛知県 刈谷市 刈谷市 企業	協議 協議 協議 協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議 協議 協議 協議	→ → → → → → → →		
			交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	交通安全・歩行者空間の整備等 による自転車・歩行者空間の確保 による自転車・歩行者空間 ネットワークの形成し、柔軟な自転車 走行空間の確保	刈谷市 企業 交通事業者 市民	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	協議 協議 協議 協議 協議	→ → → → →	→ → → → →

**【計画推進体制】**

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



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

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

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