



刈谷ハイウェイオアシス

刈谷市都市交通戦略

～“ひと”と“環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系の構築を目指して～

平成 24 年～平成 42 年

— 概要版 —



刈谷駅北口駅前広場

刈谷市都市交通戦略策定の背景と目的

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

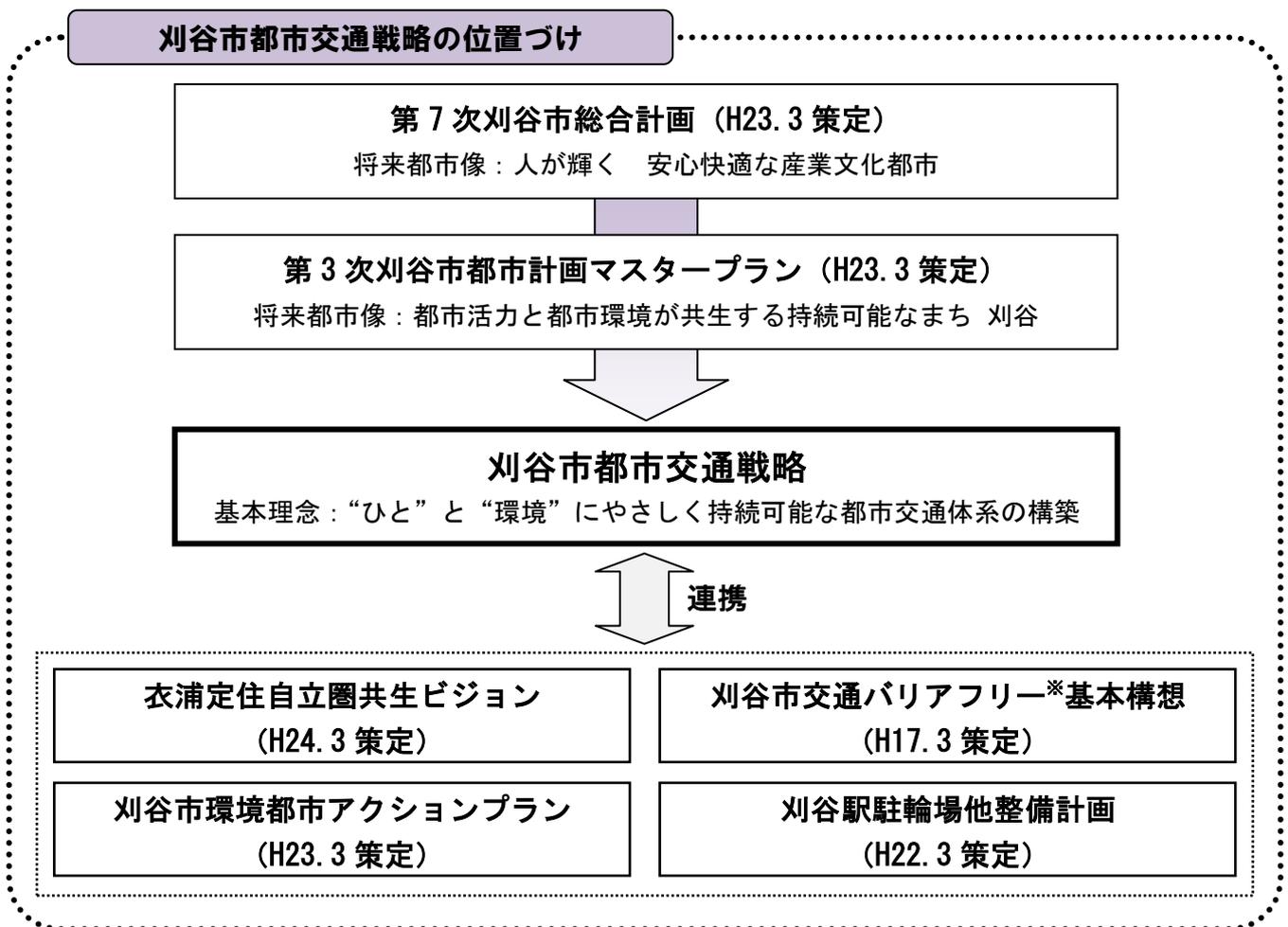
また、本市中心部には、大規模事業所が多数立地していることから、朝夕の通勤時には、主要幹線道路や刈谷駅周辺の道路において激しい渋滞が発生しており、生活道路への迂回交通の進入や、中心市街地へのアクセス利便性の低下などの問題が発生しています。これらの問題については、自動車交通への対応のみならず、鉄道、バスさらには自転車など多様な交通手段を含む総合的な観点からその解決策を探る必要があります。また、中心市街地の活性化や交通需要の管理など、まちづくりや企業と連携した交通施策の展開も重要となります。

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

刈谷市都市交通戦略の位置づけ

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

以下に、都市交通戦略と上位計画である「第7次刈谷市総合計画」及び「第3次刈谷市都市計画マスタープラン」、並びに関連計画である「刈谷市環境都市アクションプラン」、「衣浦定住自立圏共生ビジョン」等との関係を示します。



バリアフリー：段差や仕切りをなくす等高齢者や障害者が日常生活を送る上で不便な障害となっていること（バリア）を除去（フリー）し、全ての人が安心して暮らせる環境を作ること。

刈谷市が目指す都市交通の方向性（ビジョン）

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

交通に関する諸問題

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

基本理念

第7次刈谷市総合計画の将来都市像「人が輝く安心快適な産業文化都市」の実現に向け、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構築された、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、都市交通体系の構築を目指します。

- 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



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

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



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たいとなるような、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。

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



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。

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



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。

期待される効果

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

まちなかの移動環境に満足する市民の割合が約13%から50%になります。

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

市内の自動車交通量が10%以上削減され、自動車以外の交通手段の分担率が約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。

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。

*モビリティ：自由な行動の可能性（自由な行動のしやすさ）。

PDCA：計画を作成（Plan）し、その計画を組織的に実行（Do）し、その結果を内部で点検・評価（Check）し、不都合な点を改善（Action）し、元の計画に反映させることを繰り返すことで、品質の維持・向上や業務の継続的な改善を図ろうとする一連のサイクル。

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

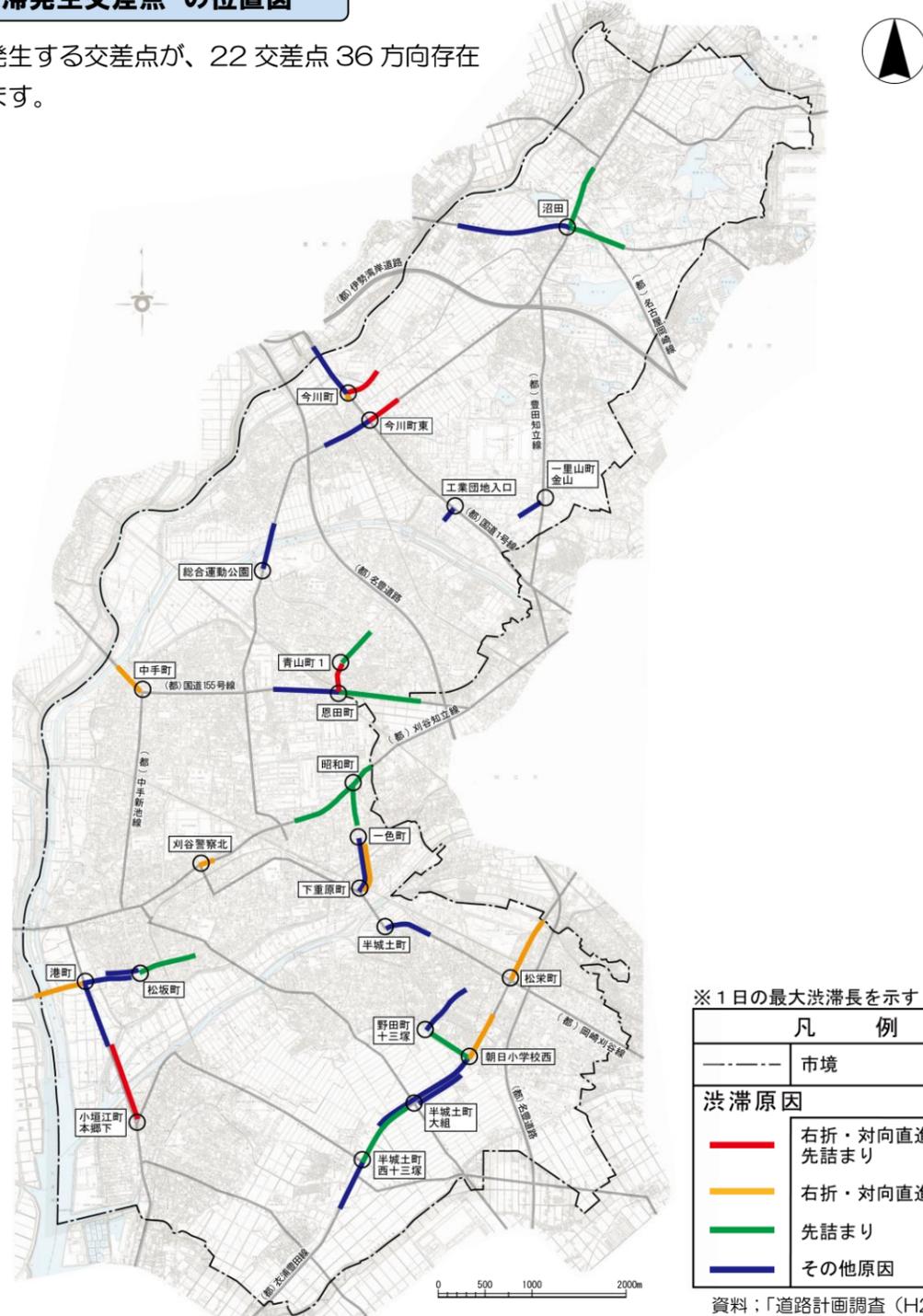
課題

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

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

渋滞発生交差点*の位置図

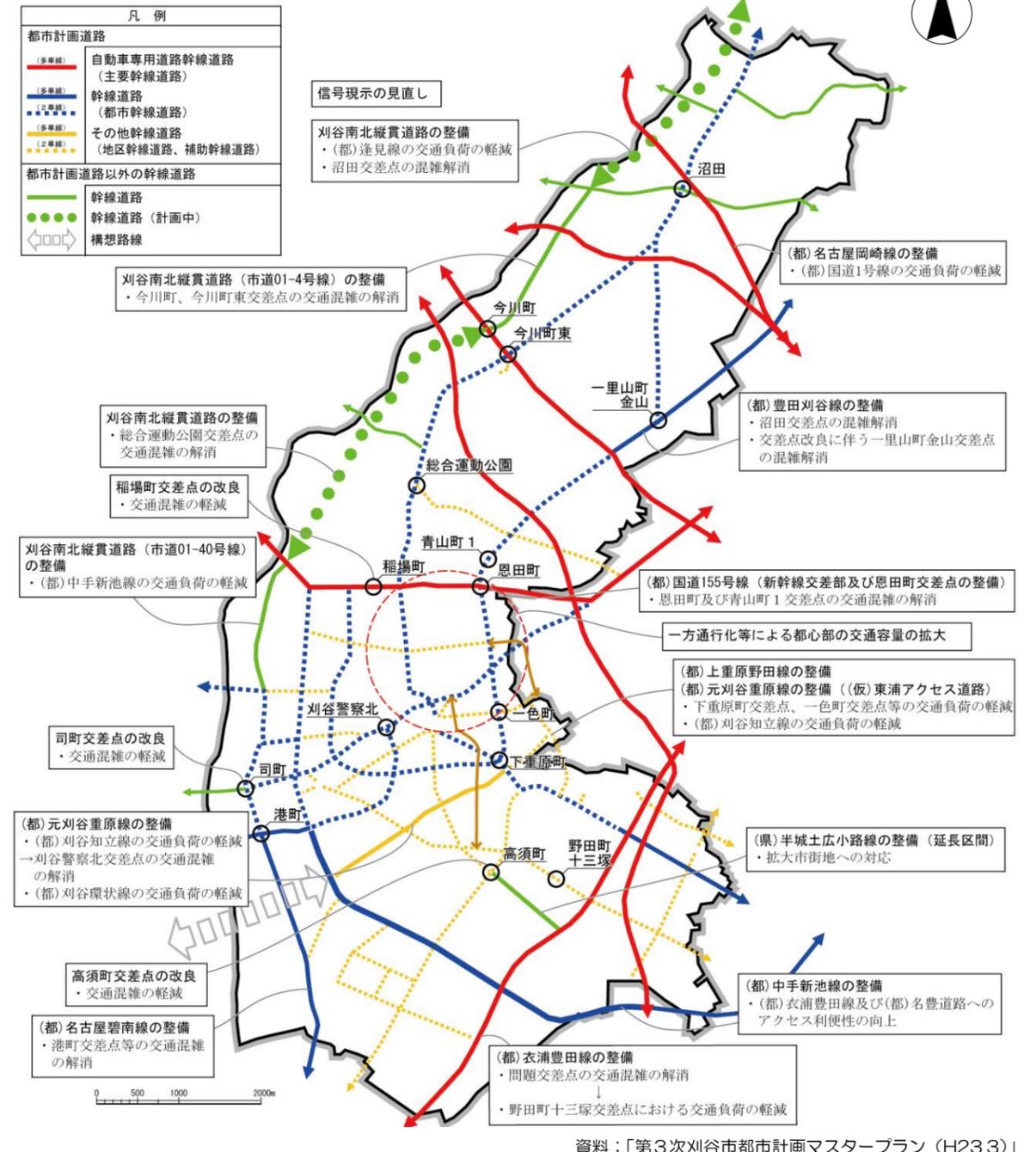
渋滞が発生する交差点が、22 交差点 36 方向存在しています。



施策一覧

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

産業関連施策の具体的展開



渋滞発生交差点：最大渋滞長が500m以上または最大通過時間が5分以上の交差点。
バイパス道路：交通量の多い市街地等の道路の混雑を避け、車を迂回させるために設ける道路。

課題

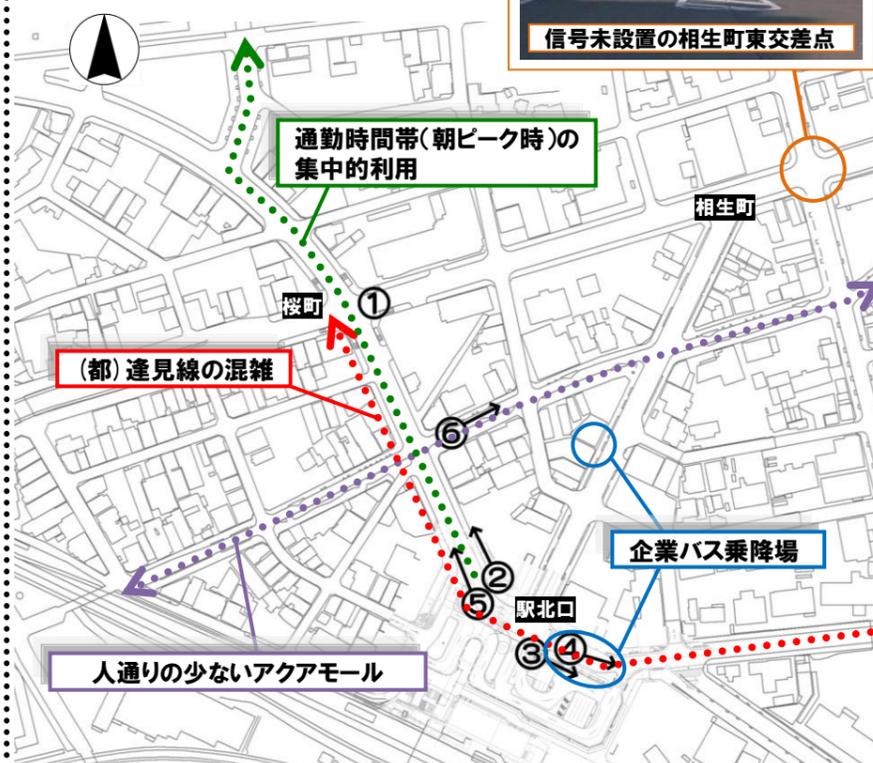
中心市街地の活性化に向けて、地域と行政が一体となった取り組みが行われていますが、中心市街地に大規模事業所が立地する本市においては、交通混雑により中心市街地へのアクセス利便性が低下するなどの問題が発生しています。したがって、まちの一体化とにぎわいづくりに資する交通施策の展開が重要な課題となります。

- ・ 中心市街地周辺の交通混雑の解消
- ・ 中心市街地周辺における安全な移動空間の確保

刈谷駅周辺の現状と課題

凡例

- 信号交差点名
- ①➔ 写真番号と撮影方向

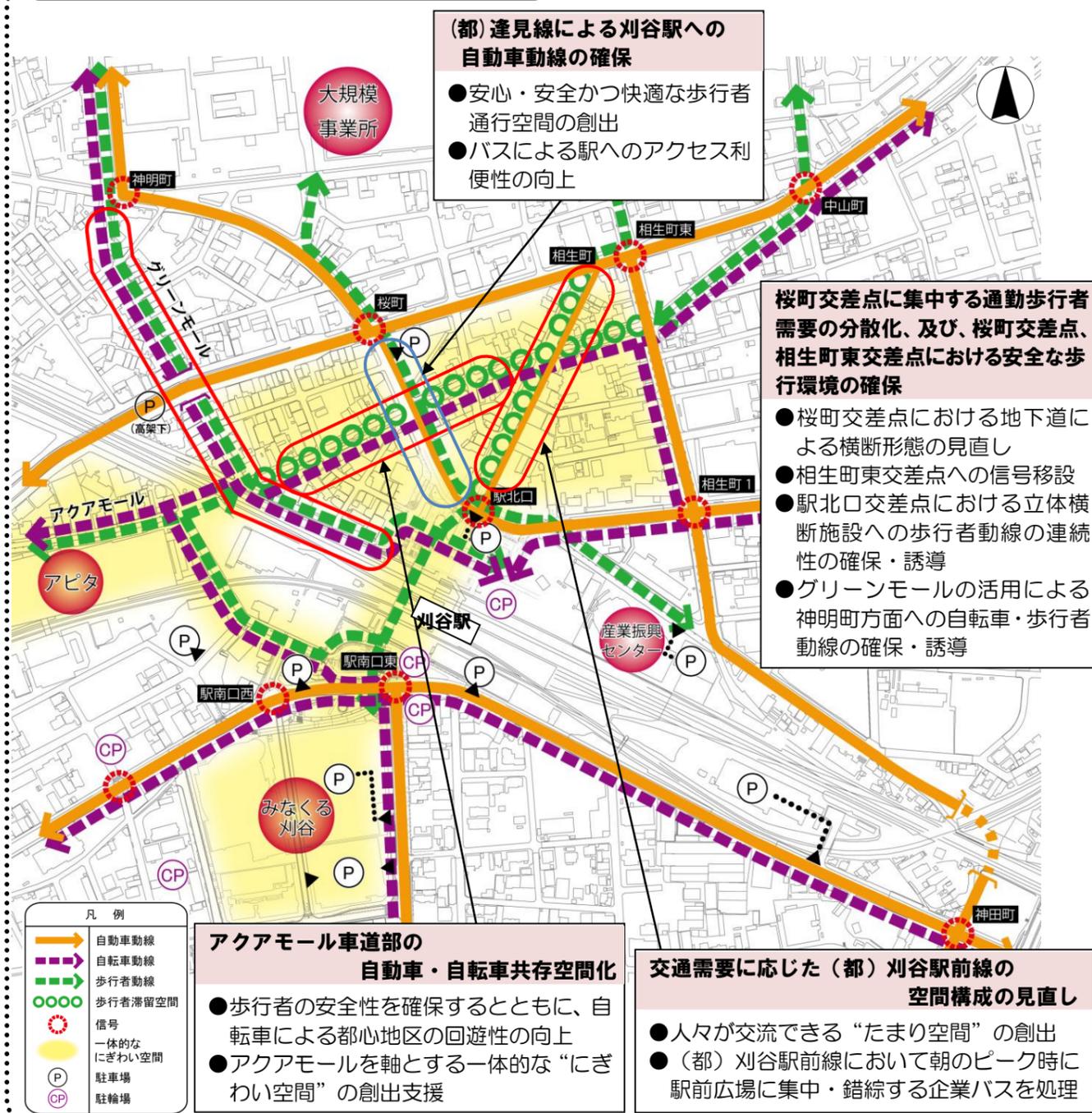


ペDESTリアンデッキ：歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した通路。

施策一覧

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	・(都)刈谷駅前線の再整備 ・道路形態の見直し ・街路機能の役割分担の明確化
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	・刈谷南北縦貫道路の整備 ・道路ネットワークの整備と問題交差点の個別対策 ・体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成 ・安全で魅力ある道づくりの推進

刈谷駅周辺における交通関連施策の展開



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

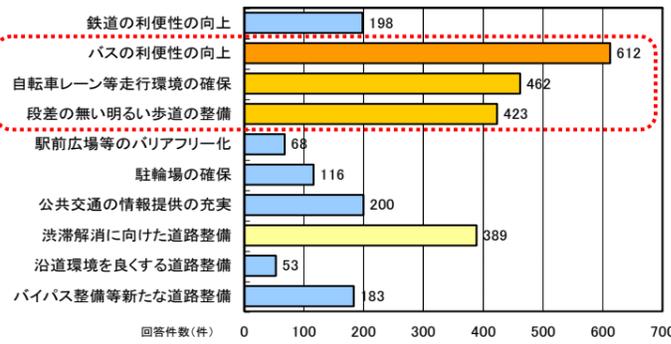
課題

南北に細長い市域を有し、北部には刈谷ハイウェイオアシスや愛知教育大学、中心部には刈谷豊田総合病院、南部にはフローラルガーデンよさみなど、広域的な集客力を有する施設が分散立地していることから、本市の一体化を促進する交通体系を構築する必要があります。

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

- ・南北に細長く展開する本市の一体化に資する都市交通体系の構築
- ・より便利で、持続可能な交通手段としての公共施設連絡バスのあり方の検討
- ・高齢者が安全・安心に移動できる交通環境の確保

都市交通として重視する交通施策



公共交通の充実や自転車・歩行者道の整備を重視する声が多く挙げられています。

※回答数 959 人
資料：「刈谷市都市交通計画調査(H22.3)」市民アンケート

施策一覧

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

コーディネート：複数の個人または機関、団体等の間に対等な関係をつくり、各々が最大限にその特性を発揮できるよう、調整を図ること。
TDM：交通需要マネジメント（Transportation Demand Management）のこと。車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、道路混雑を緩和する手法の体系。
モビリティ・マネジメント：一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用する）に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策。
ITS：高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems）のこと。最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。
バスロケーションシステム：バスの走行位置情報を把握し、バス停の案内表示版やインターネット等を通じてバスの到着時刻や走行位置を利用者が手軽に確認することができるサービス。

公共交通ネットワークの形成イメージ

（主要駅やバス停における）交通結節機能の強化

具体的施策例

- バスロケーションシステム※

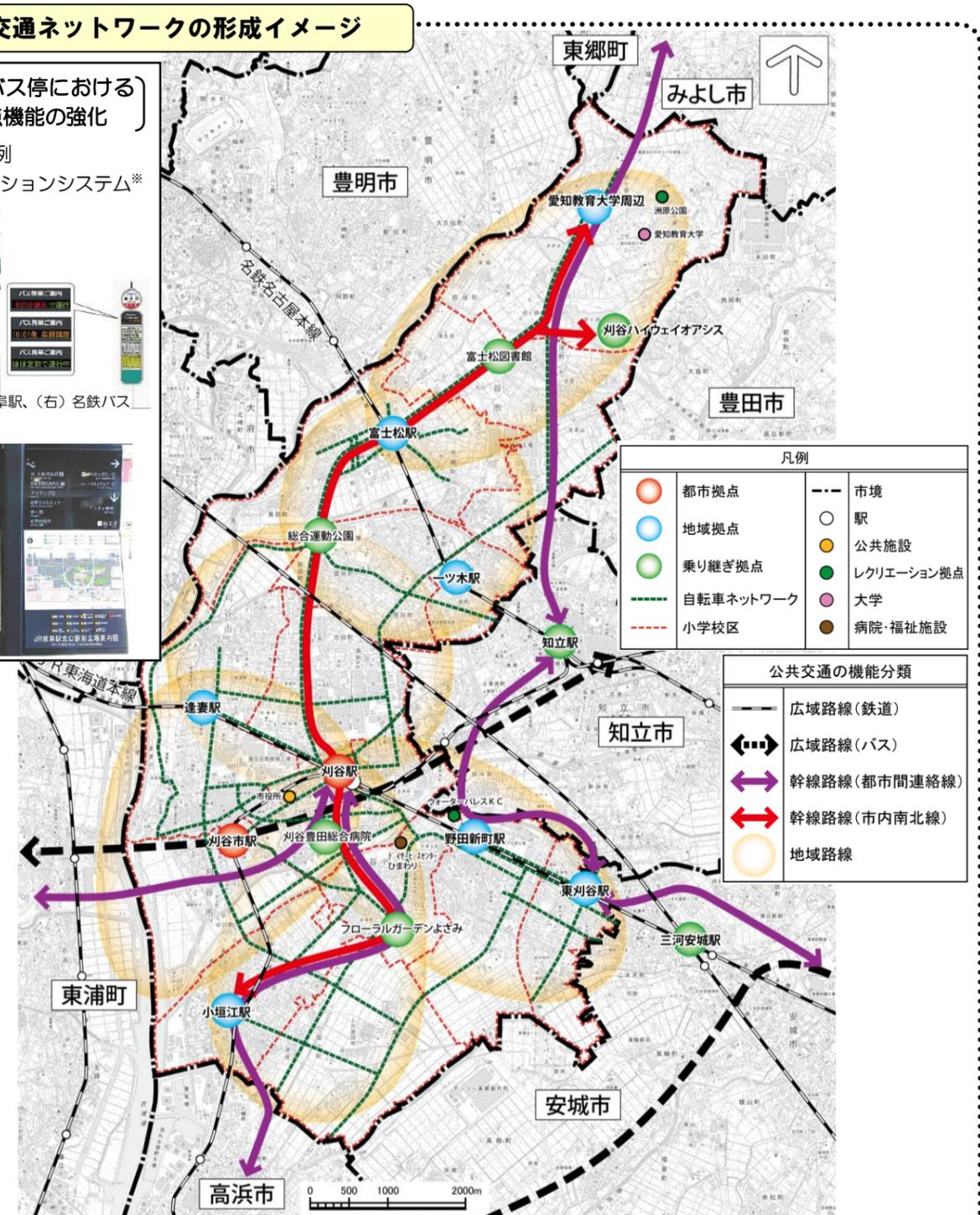


資料：（左）JR岐阜駅、（右）名鉄バス

- 総合案内板



資料：JR岐阜駅



凡例

● 都市拠点	--- 市境
● 地域拠点	○ 駅
● 乗り継ぎ拠点	● 公共施設
--- 自転車ネットワーク	● レクリエーション拠点
--- 小学校区	● 大学
	● 病院・福祉施設

公共交通の機能分類

— 広域路線(鉄道)
--- 広域路線(バス)
--- 幹線路線(都市間連絡線)
--- 幹線路線(市内南北線)
○ 地域路線

公共交通の機能分類

		路線機能
路幹線	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。
	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の施設を相互に連絡することにより、刈谷市の一体化を促進し、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。

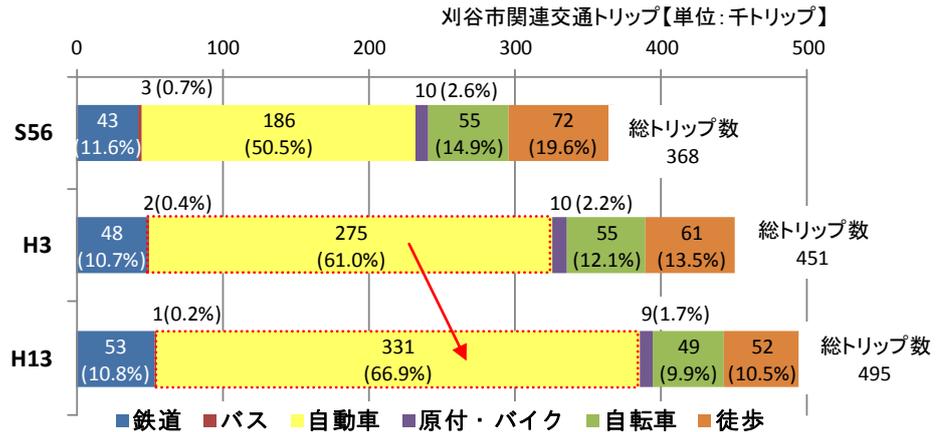
課題

人口は今後も増加傾向にあり、平成 32 年には 15 万 9 千人に達すると推計されることから、これに伴い増大することが見込まれる自動車交通量及び CO₂ 排出量の削減を図る必要があります。

- ・ 増大する自動車交通需要への対応
- ・ 増大する CO₂ 排出量の削減

刈谷市関連交通のトリップ[※]数及び交通手段分担率の推移

自動車発生集中量は 10 年間で約 1.2 倍に増加しています。



※ () の数値は交通手段分担率を示します

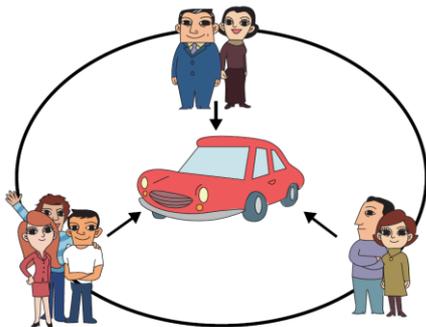
資料：「中京都市圏パーソントリップ調査」(当調査はサンプル調査であり、アンケート結果で得られた人の動きを拡大し、刈谷市全体の人の動きを推計しています)

施策一覧

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・促進への対応	・ 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)」

低炭素型バスの導入



資料：名鉄バス

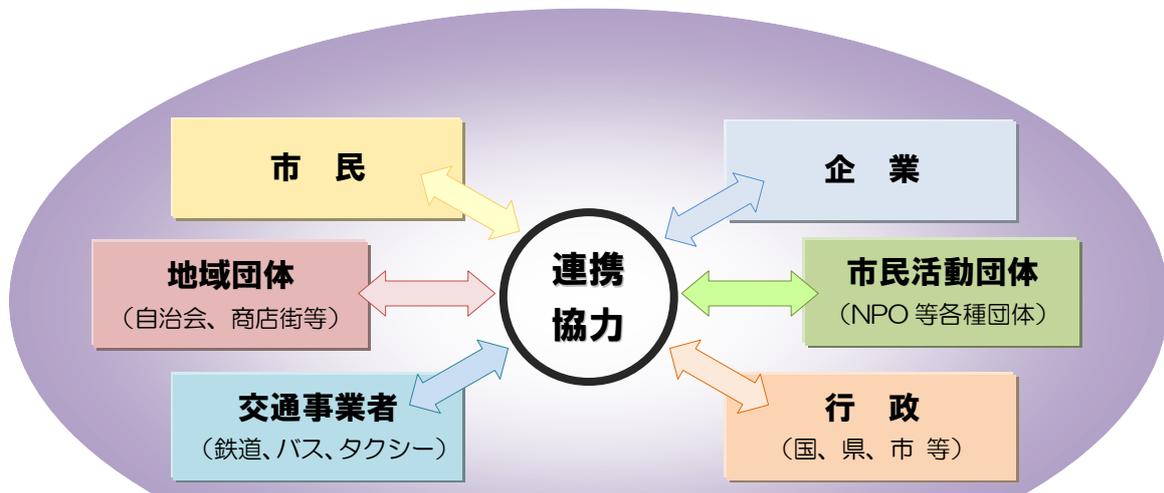
トリップ：人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動した単位。

交通エコポイント：公共交通、自転車やカーシェアリング等を利用した場合に付与されるポイント。「刈谷市環境都市アクションプラン」では、環境に配慮また地域活性化に寄与する製品や行動をポイント還元対象としている。

計 画 推 進 体 制

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

各主体の連携と役割



刈谷市都市交通協議会

- 各主体の代表者より構成
- 計画・事業の推進、計画進捗管理、実施状況の点検・評価等を実施

主体	役割
市民	・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。
企業	・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。
地域団体 市民活動団体	・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。
交通事業者 (鉄道、バス、タクシー)	・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。 ・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。
行政 (国、県、市等)	・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。 ・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。 ・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。

刈谷市都市交通戦略 概要版

平成 24 年 6 月発行

発行 刈谷市

編集 都市整備部都市交通課

〒448-8501 刈谷市東陽町 1 丁目 1 番地

TEL:0566-23-1111 (代表)

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