

第 1 回交通ビジョン検討部会 議事概要

日時

平成 22 年 2 月 14 日（月） 午前 10:00～12:00

場所

刈谷市役所 5 階 503 会議室

出席者

会長及び委員 計 9 名 事務局 5 名

議事

(1) 開会

(2) 刈谷市における都市交通の現状と課題について（再整理）

(3) 刈谷市の都市交通ビジョンについて（再整理）

(4) 市民参加の手法について

(5) その他

主な指摘事項と対応等

(1) 開会 専門部会の運営について

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>専門部会は平成 22 年度の交通ビジョン検討専門部会と平成 23 年度の都市施設等検討専門部会及び地域公共交通等検討専門部会と分かれている。専門部会の詳細なスケジュールについて教えていただきたい。</p>	<p>平成 22 年度の交通ビジョン検討専門部会については平成 23 年 5 月まで、6 月以降については平成 23 年度のそれぞれの部会を開催する予定となっている。</p>

(2) 刈谷市における都市交通の現状と課題について（再整理）

(3) 刈谷市の都市交通ビジョンについて（再整理）

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>環境アクションプログラムは都市交通ビジョンの「環境」に含まれているが、「産業」や「生活」などの他の方針に関連するものもある。これらの重複する施策の整合性はどうとっていくのか。</p>	<p>環境アクションプログラムは加味する必要があるが、これを方針の中の具体的な事業としてどこまで取り込み、どう整合性をとっていくかについての実施的な検討はまだできていない。</p>
<p>環境アクションプログラムは、交通計画とは別途個別に動いていくということもあるので、優先順位として最下位にしている。本計画は交通に特化した計画であるので、「環境」がビジョンとして一番に据えられるのはおかしい。ビジョンの確立とともに、最後に環境アクションプログラムと擦り合わせをするという流れがよいのではないか。</p>	

<p>自動車交通の円滑化により、自動車の利用が多くなるというのは公共交通の利用の減少につながる可能性がある。バスレーンの設置など、公共交通の利用促進に関連する施策を強調すべきではないか。</p>	<p>産業（物流）交通は自動車交通、通勤等の生活交通については公共交通や自転車に対応できるような案を考えている。</p>
<p>「産業」は非常に重要である。自動車を円滑に処理できたとしても、物流に係るトラックなどはうまく処理できない可能性がある。そういうことから、厄介な産業交通をまず処理しないという意味で「産業」の優先度を高く設定している。バスに関しては、市内の南北軸の形成が重要だと考えている。刈谷市は南北に長いのに幹線交通が東西方向にしかなく、南北の移動は鉄道の踏切があるなど様々な障害がある。そういうことも踏まえ、市を自由に移動できる南北軸の形成を公共交通で実現することは、本計画の重要施策の1つと言える。</p>	
<p>印象としては、どこでも通じるようなビジョンだが、本計画の刈谷らしさというのはどこにあるのか。また、様々な施策が列挙されているが、今後それらの施策に対してメリハリをどのようにつけていくのか。3つ目に、通勤利用者に関しては企業の協力が不可欠であると思うが、ソフト面の施策に関してはどこまで実施していくのかを教えていただきたい。</p>	<p>1つ目の質問に対してであるが、刈谷市として解決しなければならないのは通過交通の排除であり、それが刈谷市独特の課題でもあり、刈谷らしさという部分につながってくると考えている。2つ目のすみ分けという話については、刈谷市の都市構造上ハード面から解決できることは限られているため、ソフト施策を絡めてまちなかへ公共交通や自転車アクセスできるような環境を整備できるよう考えていきたい。3つ目については、企業の協力を得るため、協議会に参加されているトヨタ関連の企業に他の企業への呼びかけをしてもらおうなど、協議会を通じてアピールしていきたいと考えている。</p>
<p>アピールの仕方としては、例えば「道路渋滞ゼロプロジェクト」や「通過交通3割減プロジェクト」などと銘を打つなどの方</p>	

<p>法がある。基本方針の枠にとらわれずに、施策の組合せから以上のように分かりやすく施策を示すことも考えていただきたい。また、企業が参加していただくには、WIN-WIN の関係を構築することが重要であり、細かい作戦を考えていく必要がある。市民参加と企業参加の手法を取り入れた計画は刈谷らしさの1つとなるだろうし、それを実行していかなければいけない。まずは、企業に通過交通の現状について周知していく必要があるのではないか。</p>	
<p>本計画と共生ビジョンの整合はとれているのか。</p>	<p>共生ビジョンの話については、企画政策課及び建設部長の方から前回の協議会の中で説明をさせていただいた。現在その話については用意ができていないので、次回の協議会の中で再度説明させていただきたい。</p>
<p>知立市、高浜市、東浦町など定住自立圏の圏域にある市町がそれぞれで公共交通をバラバラに走らせている。それら隣接市町との公共交通の連携をビジョンの中に盛り込むべきではないか。</p> <p>またぜひ皆さんにお願いしたいこととして、県の方であれば、県としてこういう道路が欲しい、交通事業者としてこういうことがしたいなど、そういった意見や売り込みを刈谷市に提案してほしい。3月に専門部会が再度あるので、その場ではぜひ提案をお願いしたい。</p>	
<p>警察としては、安全が第一であり、事故がないというのが我々にとって一番重要である。交通の円滑化より、安全性を重視していただきたい。</p>	
<p>自動車交通が円滑になると、事故が起きる回数は必ずしも増えるとは限らないが、事故が起きると大きな事故に発展してしまう。自転車の利用促進をまちなかで実施し</p>	

<p>たとき本当に安全性は担保されるのか。そういったことも踏まえ、本ビジョンの中に「安全」という言葉を追加していただきたい。</p>	
<p>定住自立圏を踏まえ、交通という面で将来的にどのように隣接市町と連携を図っていくのかを教えていただきたい。</p>	<p>定住自立圏の交通は旅客交通と密接な関係にある。安全や環境といった面から、自転車や公共交通による連携が最重要であると考えている。</p>
<p>ビジョンをつくる過程で、定住自立圏に係る隣接市町や企業などの意見や提案を吸い上げる仕組みはあるのか。</p>	<p>企業については協議会で、他市町については事務局の方で意見をいただける場を設けたいと考えている。</p>
<p>「交流」については、今までの中活とどう違うのかを明示しないといけない。今の刈谷のまちなかの問題点としては刈谷駅の北口が挙げられる。この北口を基盤として整備しなければこれまでの蓄積が活かさない。北口の整備をきちんと実施することが刈谷らしさに繋がる。これを前面に押し出して「交流」の中のアクセス動線などを整理していく必要がある。そういったことも踏まえ、中活とは違う側面からアプローチしていることが分かるように提案していただきたい。</p> <p>もう1点として、刈谷市の実証実験モデル都市の認定については、徹底的にやらない限り難しい。刈谷市としては、企業や市民の方々の意識を少しずつ変えていって、着実に基礎体力をつけ、改善していくべきだと思う。刈谷市にはそれができる人口と財政力があるので、資料3に挙げられているような事例については削除すべきであると思う。</p>	

(4) 市民の参加手法について

主な意見
にぎわいという目標からいったときに、わっと集めなければにぎわいできないのか、さっき言った近隣の企業でもにぎわっているのではないかと、いろいろなにぎわいをつくるための方法論はいろいろあるので、それもいろいろ議論して、交通だけでにぎわいをつくり出すものでもない、その辺はいろいろと関連する計画も考えてやっていきたいと思う。

(5) 閉会 その他

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
このスケジュールで行くと、議会報告に間に合わない可能性があるのではないかと。議会報告を踏まえたスケジュールとする必要がある。	議会開催の時期を踏まえ、スケジュールを見直しさせていただきたい。

次回の開催について

第2回専門部会：3月14、15、16日のいずれかの日時の予定。

決定次第委員及び関係者へメールで周知。