

第2回交通ビジョン検討部会 議事概要

日時

平成 22 年 4 月 21 日（木） 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 4 名

議事

- (1) 開会
- (2) 刈谷市の都市交通ビジョンについて
 - ・都市交通体系のビジョン
 - ・都市交通施策の基本方針とその具体的展開
- (3) その他

主な指摘事項と対応等

- (2) 刈谷市の都市交通ビジョンについて

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>目標年次が「平成 43 年」となっているが、都市マスの目標年次「平成 42 年」との整合はどのようにするのか。</p> <p>環境都市アクションプランとも整合をとる必要があるのではないかと。</p>	<p>検討しないといけないが、大きなズレが無ければよいと思う。</p> <p>都市マスと本計画がどう関連しているのかに影響する。互いの関係をみながら整合をとっていけばよい。</p>
<p>基本方針にある「“都市軸となる南北軸(公共交通、自動車、自転車)”の形成」は重要項目として別のところへ記した方がよい。ここでは南北軸の話だけではないので。</p> <p>また、日本語と英語の単語の意味合いが重複していることから、「生活」の見出しに“ベスト・ミックス・ネットワーク”という表記はいらぬのではないかと。「環境」の見出しについても、“エコモビリティライフ・ビジネスの実現”とした方がよい。</p>	
<p>P 5 の C G イメージ図の場所はどこにあたるのか。</p> <p>また、「交-1」に商業施策がほしい。そして、それがイメージできる図があれば修正してほしい。</p>	<p>都市マスでは“都市拠点”が刈谷駅、“地域拠点”は東刈谷駅などが位置づけられている。本来は P 1 のように両方を削除した形で、まちなかを刈谷駅周辺として考えている。</p>
<p>“都市拠点”と“地域拠点”の違いが分かりにくい。それらが“にぎわいづくり”のた</p>	

<p>めにどうつながるのか。</p>	
<p>自動車と歩行者の扱いが一緒になっているため、方向性が分かりにくくなっていると思う。</p>	<p>「人が主役となる空間づくり」を方向性の1つとして挙げている。 人が来ていただけるような施設の集積を誘導するような交通施策の展開を目指している。</p>
<p>交通体系は都市拠点と地域拠点を公共交通で結ぶようなものがよいと考えている。また、“にぎわい”を創出するために、ハード面を先行して整備しなくてもよいのでは。ソフト面で賑わいを支援していくスタンスの方がよいのではないか。</p>	
<p>ここまでの議論で論点が複数でてきたので、まとめると、 “都市拠点”、“地域拠点”とはどこを指すのか。 まちなかをどう整備するのか、また、まちなかまでのアクセス空間をどう整備するのか。現状は駅の階段の位置・向きが悪く街がつながっていないなどの問題がある。ここについては、中活等の方針とも歩調を合わせて検討していく必要がある。 基盤整備(ハード)とにぎわいのバランスをどう考えるか。 東京の私鉄沿線の街のように基盤整備は遅れているが、にぎわっている街もある。刈谷駅はにぎわいづくりをしなくても、乗降者数は非常に多いので、その人たちにどう寄ってもらうかということを考える必要がある。</p>	
<p>C Gの図は具体的に書き込まれているが、これは表に出してよいものなのか。地権者の目に触れる可能性もあるので。</p>	<p>委員の指摘を踏まえ、この図は修正を加える。</p>
<p>駅北口の車と人の流れをどう捌くのか。交通安全を第一に考えると、駅には車を集約させないような動線計画が必要だと思う。</p>	<p>駅前線をどう位置付け、車の流れをどうコントロールするのが重要なポイントである。周りの道路にも影響する部分なので今後検討していく必要がある。</p>
<p>P 9の“公共交通ネットワーク形成イメージ”</p>	<p>企業バスの活用は視野にいれている。具体</p>

<p>ジ”は現状追従型で方向性がみえてこない。企業バス公共施設連絡バスの機能を融合することで、刈谷の特徴をこの段階で打ち出すことはできないのか。</p>	<p>的な展開については、専門部会後に開かれる施設等検討部会にて検討していく。</p>
<p>企業バスの活用は環境都市アクションプランに盛り込まれている。それを本計画とこれから融合させていく必要がある。</p> <p>P9の“公共交通ネットワーク形成イメージ”は、南北軸が明確で、画期的だと思う。この軸上を15分に1本程度のサービスレベルでバスが走るとしたら非常に便利である。しかし、それぞれの機能のサービスレベルがP8の機能分類表だと分からないので、それも今後検討していく必要がある。また、富士松駅が重要な位置づけとなっているが、これでよいのか検討する必要があるのと同時に、これらの拠点と都市マスで位置づけられている地域拠点との整合がとれているか確認する必要がある。</p> <p>また、“施策 生-4”にある安心・安全に関する部分についてだが、災害時に危険な橋梁はどこにあたるのかといったチェックはされているのか。そういった部分も防災面からみて重要である。</p>	
<p>“施策 生-4”に交通安全の記述が抜けているので追加してほしい。</p>	
<p>P15の環境“エコモビリティによる低炭素型交通体系の実現”の施策では、“効率的な自動車の利用”及び“低炭素型の自動車の導入”となっており、自動車のことしか扱われていないがそれでよいのか。</p>	<p>自動車だけではないので、他の交通手段も施策として含まれていることが分かるよう環境のタイトルを修正する。</p>
<p>“環-1”のタイトルは“環境に配慮した交通行動の促進”するべきである。また、“環-2”については、低炭素型の自動車の“導入”ではなく、“普及”にすべきである。</p> <p>刈谷市ではエコカーに対する駐車料金の割引等の優遇施策等は実施しているのか。もしそういうことも考えているのであれば追加してほしい。</p>	
<p>P17の燃料電池バスについては、もう少し具体的な表記をしてほしい。また、現状の課題の市民アンケートからはバス利便性向上</p>	

<p>を求める声が高いことが読み取れるが、それはどこで改善していく考えなのか。</p>	
<p>バスという言葉は表面的にでてこないが、市内南北軸の形成についてはバスによるサービスを考えており、利便性向上につながる施策となる。そこらへんが分かるよう、資料の修正を加えてほしい。</p> <p>P17については、環境アクションプランをそのまま引用しているの、本計画ではどういう考えを持っているのかが分かるようにしていただきたい。燃料電池バスの部分についても同様である。</p>	