

第2章 都市交通の現状と課題

1. 社会経済の見通し

都市交通を取り巻く社会経済情勢は、大きく変化しており、国土交通省においては、公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するため、交通に関する施策の基本となる事項等について定めた「交通基本法」の制定に向けた検討が行われているところです。

ここでは、これに先立ち、都市交通・市街地の現状と課題を踏まえ、拡散型都市構造に起因する諸問題に対して、集約型都市構造を選択する都市圏における都市像とその実現に向けた戦略的な取り組みの方向性、国としての支援の考え方、今後検討すべき課題がとりまとめられた「社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会における第二次答申」（平成19年7月）より、都市交通を取り巻く社会経済の潮流を以下に整理します。

集約型都市構造への転換

1. 拡散型都市構造を放置した場合の問題

(1) 公共交通の維持が困難

- ・人口や都市機能の分散と自動車利用が一層進展し、公共交通の需要が減少し維持が困難

(2) 超高齢社会の移動問題

- ・自動車を運転できない高齢者等にとって移動制約が増大
- ・無理な運転による事故増加

(3) 環境への負荷の高まり

- ・都市機能の拡散、散在は、地球環境、地域環境、生活環境の各レベルで問題発生

(4) 中心市街地の一層の衰退

- ・中心市街地の衰退は、市民生活の質を支えるまちの顔としての役割を失う重大な問題

(5) 都市財政の圧迫

- ・集積のメリットが失われ、都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大懸念

2. 集約型都市構造に基づく都市像の実現

持続可能な都市を実現するため、我が国の都市を拡散型から集約型都市構造へ再編する必要があります。目指すべき都市像は、集約拠点相互を基幹的公共交通により連絡し、都市圏内のアクセスを公共交通により確保、集約拠点は都市機能の集積を図り環境負荷低減型の都市を実現します。

(1) 公共交通沿いの集約拠点に諸機能が集約して歩いて暮らせる環境

- ・集約拠点では、高齢者をはじめ市民が自動車に頼ることなく生活できる環境を創出

(2) 都市交通施策と市街地整備施策の連携の必要性

- ・集約拠点においては、都市交通施策と市街地整備施策の密接な連携が不可欠

(3) 郊外市街地等における密度低下への対応

- ・郊外部においては市街地の低密度化を誘導する「スマートシュリンク」の視点で対応

(4) 集約型都市構造によって実現される生活像の提示

- ・市民の合意形成のため生活像を市民にわかりやすく提示

3. 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取り組み

(1) 多様な主体及び施策の連携による「総力戦」へ

- ・集約型都市構造の実現のため、多様な分野の関係施策を連携強化し「総力戦」へ

(2) 都市交通施策の戦略的な取り組みの必要性

- ・徒歩、自転車、自動車、公共交通などモード間の横断的な施策・事業を総合的かつ重点的に進めるため、「都市・地域総合交通戦略」を策定し確実に推進することが必要

(3) 集約型都市構造に向けた公共交通の重要性

- ・「都市の装置」である公共交通について、サービス水準等に関する目標を設定し、公益事業としての公共性を評価して利用促進を図ることが必要

(4) 拠点市街地の整備など市街地整備における取り組みのあり方

- ・市街地整備の公共投資を重点化するとともに、市街地整備への民間参画を促進するなど公民パートナーシップによる整備の推進が必要

(5) 国の支援の必要性

- ・集約型都市構造の実現のため技術的助言、資金助成等、国の総合的な支援が必要

(6) 施策の効果的な推進と進捗の適切な把握

- ・PDCA サイクルによる進行管理を行い、施策を推進するとともに、適切な指標の設定が必要

都市交通施策のあり方

1. 都市交通施策の基本的考え方

(1) 集約型都市構造を目指した戦略的取り組み

都市交通施策を集約型都市構造の実現のための根幹的施策と位置づけ、戦略的に推進

(2) 都市交通施策の総合的な取り組み

徒歩、自転車及び公共交通による移動が自家用車による移動と遜色なく両立し、共存することにより、徒歩、自転車及び公共交通の選択が可能となるよう取り組みを推進

2. 展開すべき主要な施策

(1) 集約型都市構造を実現するための総合交通戦略の確実な推進

- ・「まちづくり」と一体となって総合交通戦略を推進し、関係者が共通の目標のもと連携・連動し、ハード・ソフト施策を一体で進めるパッケージアプローチの取り組みを推進

(2) 道路整備の重点化

- ・総合交通戦略に基づき、選択と集中及び目標達成型の道路整備を重点的に進め、環状道路の整備、トラフィック機能の強化、都市内道路の再構築等を積極的に推進

(3) 歩行者空間の復権と積極的整備

- ・安全、快適に歩ける空間・環境の整備を図るため、適切な広がりを持つ面的な歩行者空間の整備及び自転車走行空間のネットワーク形成を推進する施策を実施

(4) 公共交通の再生

- ・公益性の高い公共交通については、公益性の範囲内で税その他による財政的支援や地域の支援等の実施が必要

(5) つなぎの施設（交通結節点、駐車場）の整備

- ・異なる交通手段の円滑なつなぎによる移動の確保を図るため、駅前広場等の交通結節点の整備、駐輪及び駐車施設の適切な配置・整備等を推進

(6) 物流交通への対応

- ・広域的な物流交通の円滑化を図るとともに、中心市街地における荷捌きの効率化等、都市像や市街地のあり方と整合を図り、ハード・ソフト両面から施設整備を推進

2. 刈谷市における都市交通の現状と課題

刈谷市の特性と交通の現況

- 都市構造・機能特性**
- 名古屋市から 20km に位置し、広域交通体系へのアクセス利便性が高い反面、通過交通を受け入れざるを得ない
 - ・ 名古屋都市圏の放射軸上 ((都)国道 1 号線、(都)名豊道路等) に位置
 - ・ 物流軸上 ((都)衣浦豊田線、(都)国道 155 号線等) に位置
 - 市域は南北 13.2km、東西 5.8km と南北に細長く、比較的平坦な地形
 - 人口は増加しており (H22 ; 146 千人→H32 ; 159 千人)、生産年齢人口 (15~64 歳) が約 7 割と多いが、徐々に高齢化も進展しつつある (高齢化率 H22 ; 15%→H32 ; 20%)
 - 自動車関連産業を主体とするものづくりの産業集積地であり、昼夜間人口比率は 1.19 (H17) と就業の場として機能
 - ・ 市域の中心部に集中立地する大規模事業所
 - 土地区画整理事業や市街地再開発事業により市街地整備が進むものの、中心市街地の活性化が課題
 - ・ 買回り品の地元購買率は最近 10 年間で約 35%減少
 - 市域北部に発生集中源となる刈谷ハイウェイオアシス (年間客数 800 万人)、愛知教育大学等が立地

- 交通施設整備状況**
- 幹線道路の整備率は約 80% と高いものの、多車線道路の整備延長比率は低い
 - 企業が集積する中心部及び鉄道断面で都市計画道路の網間隔が広い
 - 主要な国県道路は緊急輸送道路に指定
 - ・ 第 1 次緊急輸送道路 (伊勢湾岸自動車道、国道 1 号、国道 23 号、国道 155 号、国道 419 号)
 - ・ 第 2 次緊急輸送道路 (県道知立東浦線、県道名古屋碧南線、県道岡崎刈谷線)
 - 市内には JR 東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄三河線があり、刈谷駅をはじめ鉄道駅 9 駅が存在する。
 - 愛知教育大学と刈谷駅を結ぶ路線バスが運行
 - ・ 運行本数 (刈谷駅→愛教大 14 便、愛教大→刈谷駅 10 便)
 - ・ 運賃 (刈谷駅→愛教大 450 円)
 - 市内の各施設を連絡する公共施設連絡バス (無料) が運行
 - ・ 運行本数 4 コース各片道 8 便、運行時間帯 6:40~20:40 (H24.2 現在)

- 交通需要特性**
- 自動車発生集中量は 10 年間 (H3/H13) で 1.2 倍
 - 市民の主な移動手段は自動車 (H22 市民アンケート)
 - ・ 自動車利用 通勤通学 68.0%、日常の買物 78.3%、通院 77.6%
 - ・ バス利用 通勤通学 1.7%、日常の買い物 0.6%、通院 1.8%
 - 朝のピーク時に渋滞が発生
 - ・ 渋滞長 500m 以上の交差点は 16 交差点 (21 方向)
 - 通勤時は 2 つの渋滞ピークが存在
 - ・ 郊外部の広域交通対応路線の渋滞発生は 8 時以前
 - ・ 中心部の渋滞発生は 8 時 30 分ごろ
 - 刈谷駅の乗降者数 (H20 ; 78 千人/日)
 - ・ JR 刈谷駅 ; 57 千人/日、名鉄刈谷駅 ; 21 千人/日
 - 公共施設連絡バスの利用者は 444 千人/年 (H21)
 - ・ 東境線 107、西境線 114、小垣江線 123、東刈谷線 98 千人/年

将来都市像 (上位計画・関連計画)

- 第 7 次刈谷市総合計画**
「人が輝く 安心快適な産業文化都市」
- 適正な交通分担による環境にやさしい道路交通環境の形成
 - 交通事故の危険が少なく、安心して出かけることができる歩行空間の確保
 - 渋滞が減少し、移動時間が短縮
 - 車が運転できない人も、不自由なく買物などに出かけることが可能
- 第 3 次刈谷市都市計画マスタープラン**
「都市活力と都市環境が共生する持続可能なまち 刈谷」
- 総合交通対策の推進による歩いて暮らせるまちづくりの推進
 - 都市拠点と地域拠点を結ぶ交通ネットワークの強化、広域交通体系の構築 (幹線道路網の整備)
 - 公共交通機関の充実・利用促進による公共交通重視の交通ネットワークの構築
 - 交通結節点における機能強化 (駅前広場、駐車場、駐輪場の整備など)
- 刈谷市環境都市アクションプラン**
「刈谷市の技術・情報・行動力を集結した 最先端の環境まちづくり」
- ライフスタイル及びビジネススタイルに応じた低炭素型の交通手段の提供
 - ・ 公共交通機関の整備拡充
 - ・ 自転車利用の推進
 - ・ エコカーの積極的導入

交通実態・ニーズ (アンケート等)

- 市民アンケート**
- 都市交通として重視する交通施策は、
 - ① バスの利便性の向上 (63.8%)
 - ② 自転車レーン等走行環境の確保 (48.2%)
 - ③ 段差のない明るい歩道の整備 (44.1%)
 - ④ 渋滞解消に向けた道路整備 (40.6%)
 - 自動車利用から他の交通手段への転換の可能性があるとした人の割合
 - ・ 通勤通学 14.8%、日常の買い物 23.3%、通院 15.8%
- 企業ヒアリング (対象 13 企業)**
- フレックスタイムを導入している企業は 46%
 - 通勤者の 7~8 割が自動車利用
 - 企業送迎バスの運行割合は 46%
 - 公共交通に対する問題は、①渋滞解消、②駅前での企業送迎バス待機場所の確保、③駅ホームの混雑
 - 転換に向けた取り組みを実施している企業は 23%、取り組みを検討している企業は 23%

刈谷市の都市交通の課題

- ①交通渋滞の解消に向けた自動車交通の円滑な処理**
- 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
- ②増大する交通需要への対応と環境負荷の軽減**
- 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
- ③まちづくりと連携した交通施策の展開**
- 中心市街地の活性化に向けては、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。
- また、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ます。したがって、本市の一体化を促進する交通体系を構築するとともに、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
 - 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
- ④高齢化の進展に対応した都市交通体系の構築**
- 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。
- また、現在市民の日常生活の移動手段として“公共施設連絡バス”が無料で運行されていますが、隣接市町との連携強化やマイバス意識の向上による持続可能な交通手段として定着していくことができる取り組みを実施していく必要があります。
- 高齢者が安全・安心に移動できる交通環境の確保
 - 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

(1) 刈谷市の都市交通の個別課題の内容

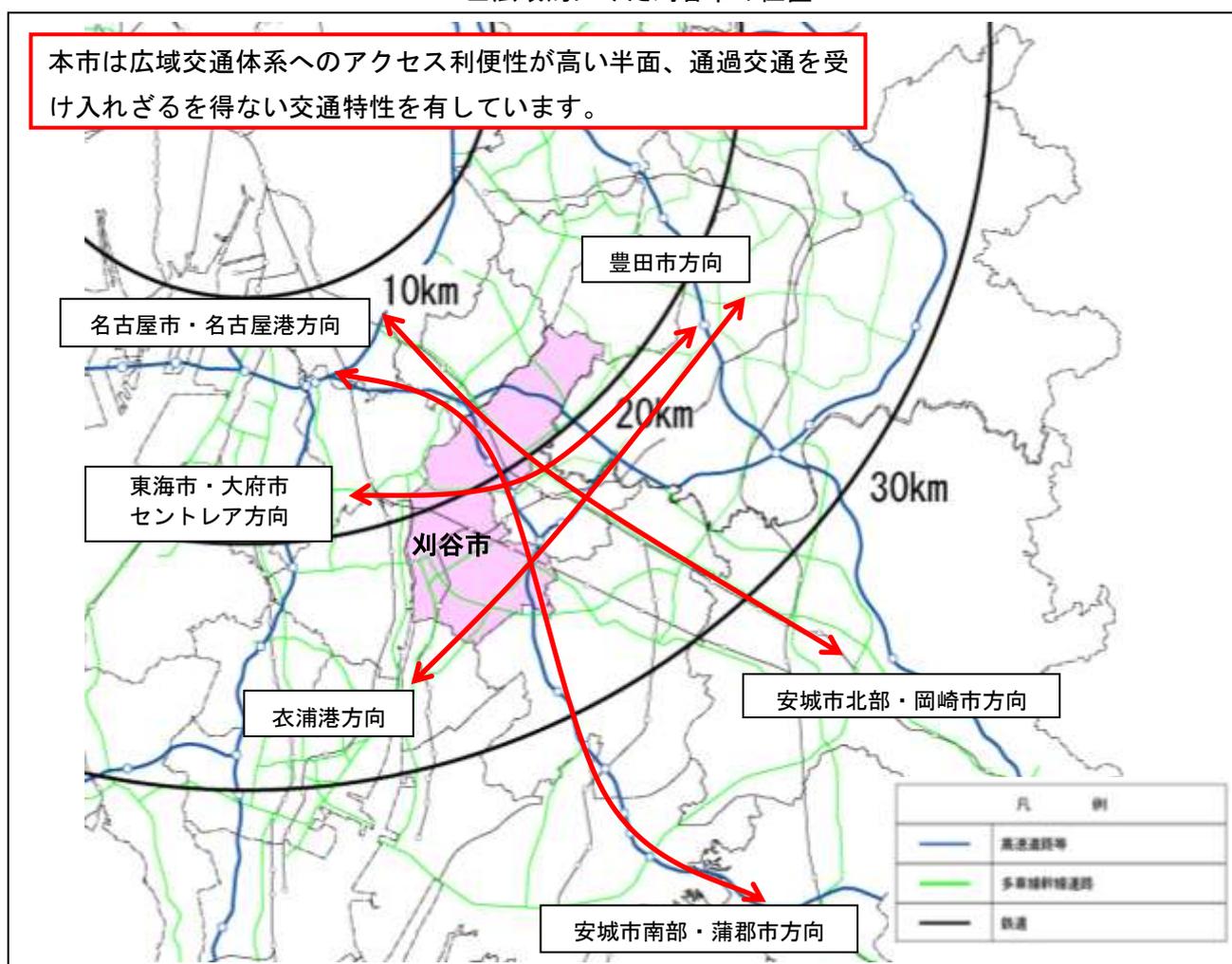
本市における都市交通の4つの課題の内容は以下のとおりです。

課題① 交通渋滞の解消に向けた自動車交通の円滑な処理

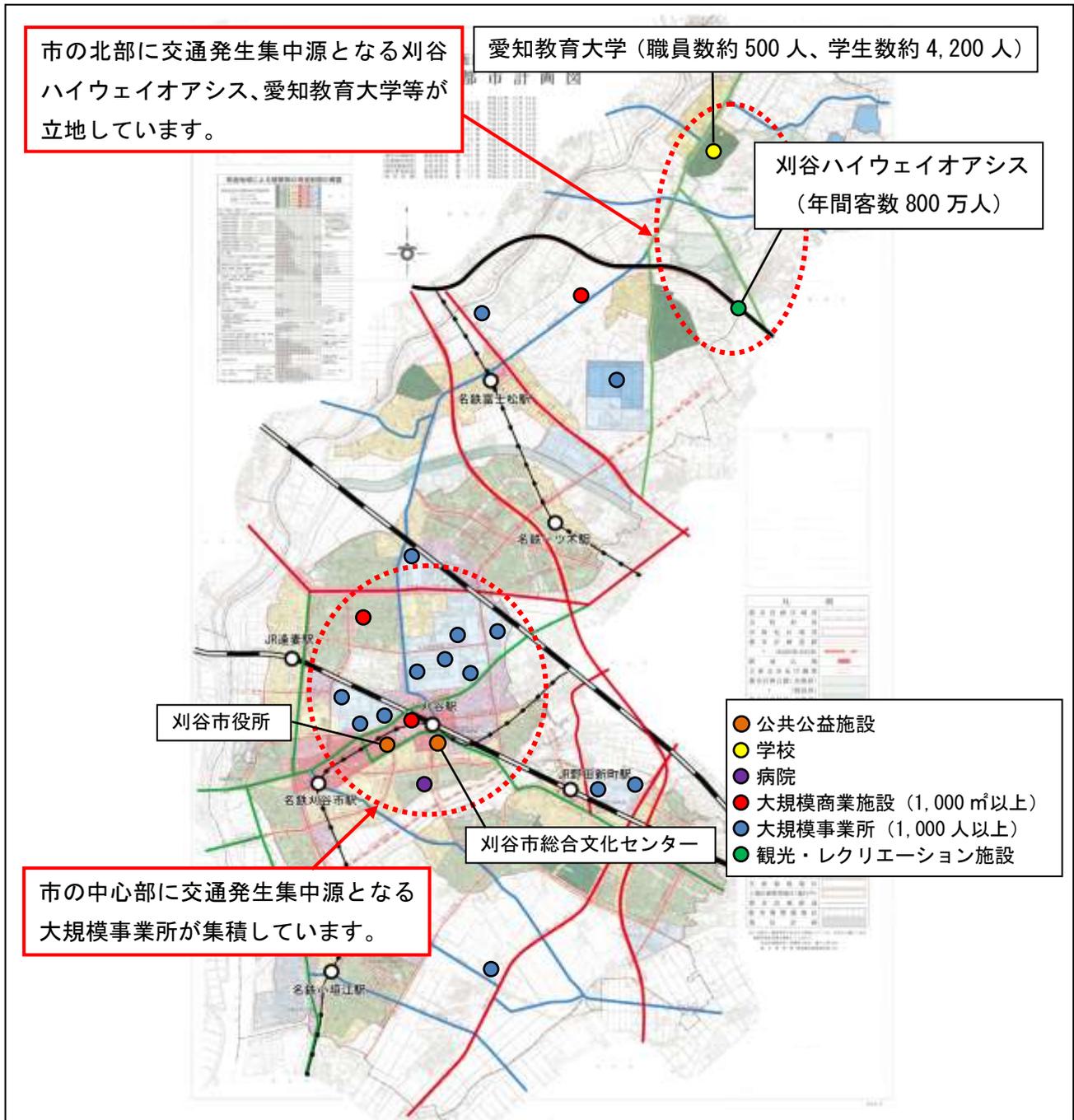
- 広域な通過交通（自動車）の円滑な処理
- 市内に立地する企業に発生集中する交通の円滑な処理

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。

■ 広域的にみた刈谷市の位置

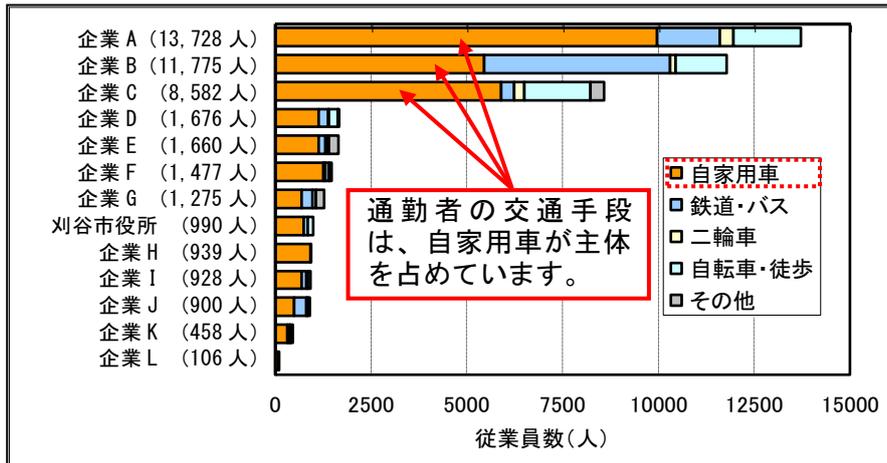


■大規模事業所（従業員 1,000 人以上）及び主な集客施設の立地状況



資料：工場ガイド 2004 年版

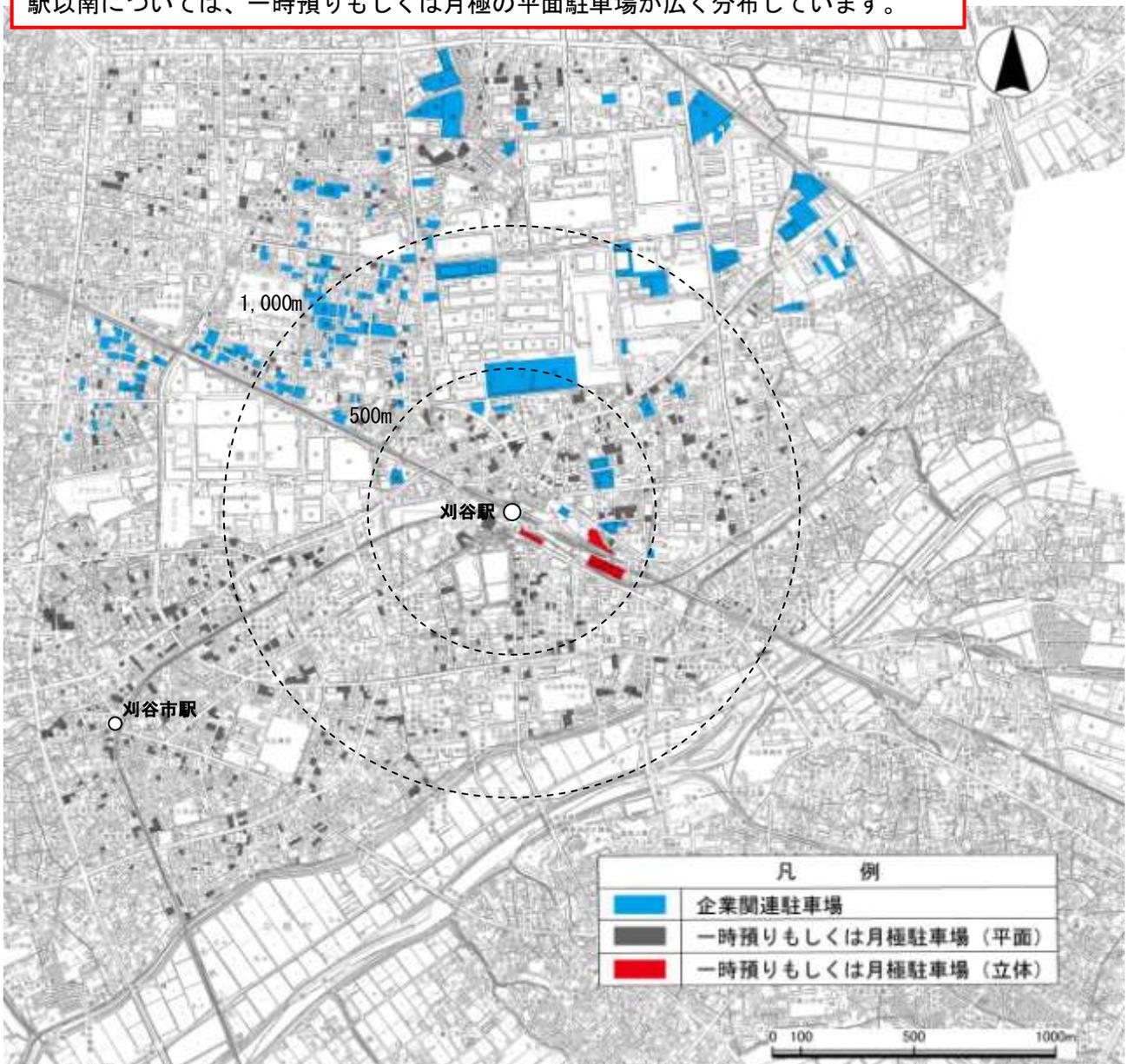
■企業従業員の通勤時の主な交通手段



資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」企業ヒアリング

■刈谷駅周辺の駐車場分布状況

大規模事業所が集積する刈谷駅以北のエリアに企業関連駐車場が集中しており、刈谷駅以南については、一時預りもしくは月極の平面駐車場が広く分布しています。

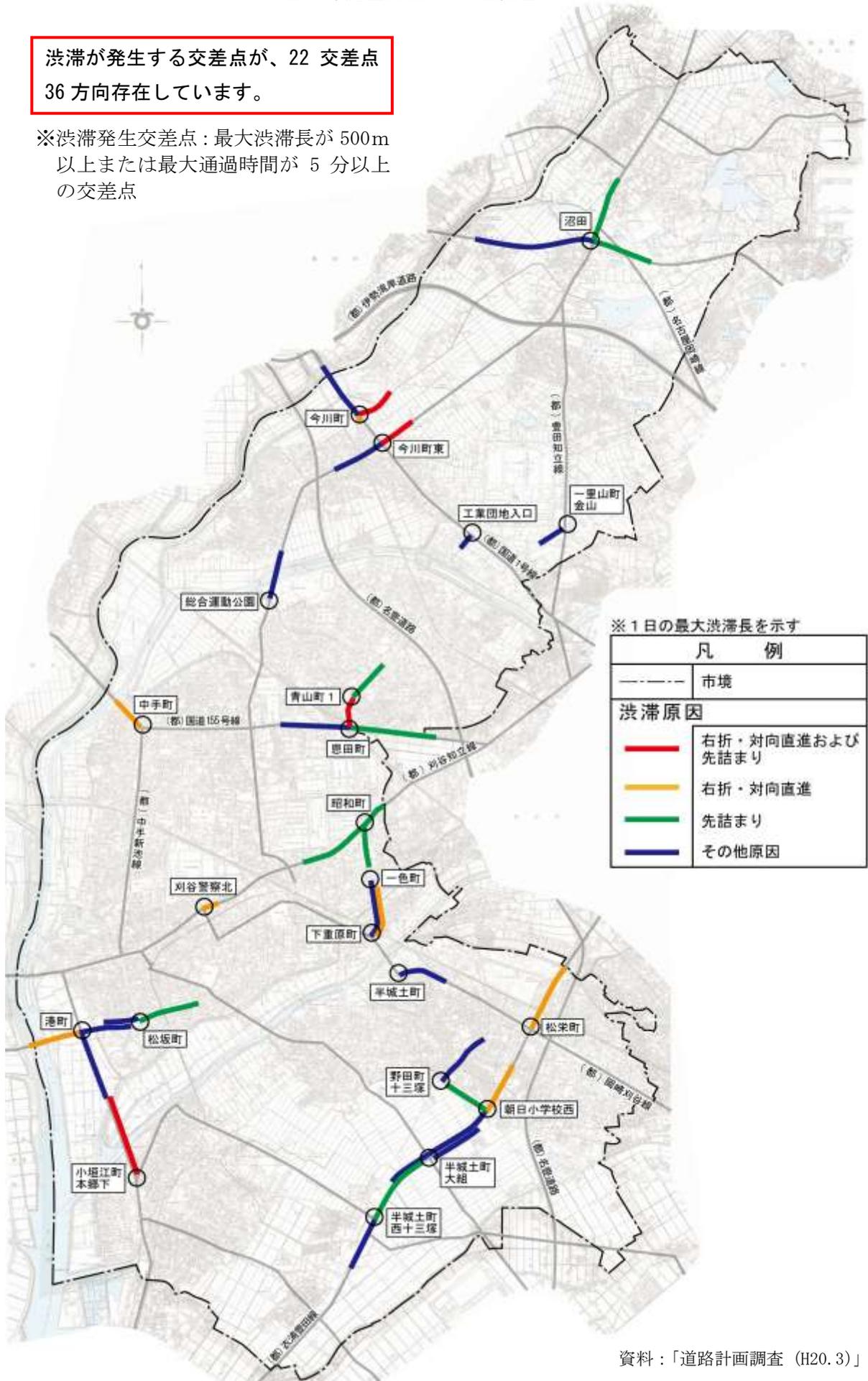


航空写真（H18）、刈谷市都市計画基礎調査（H19）より作成（企業関連駐車場は、「道路計画調査（H20.3）」より抜粋）

■ 渋滞発生交差点*の位置図

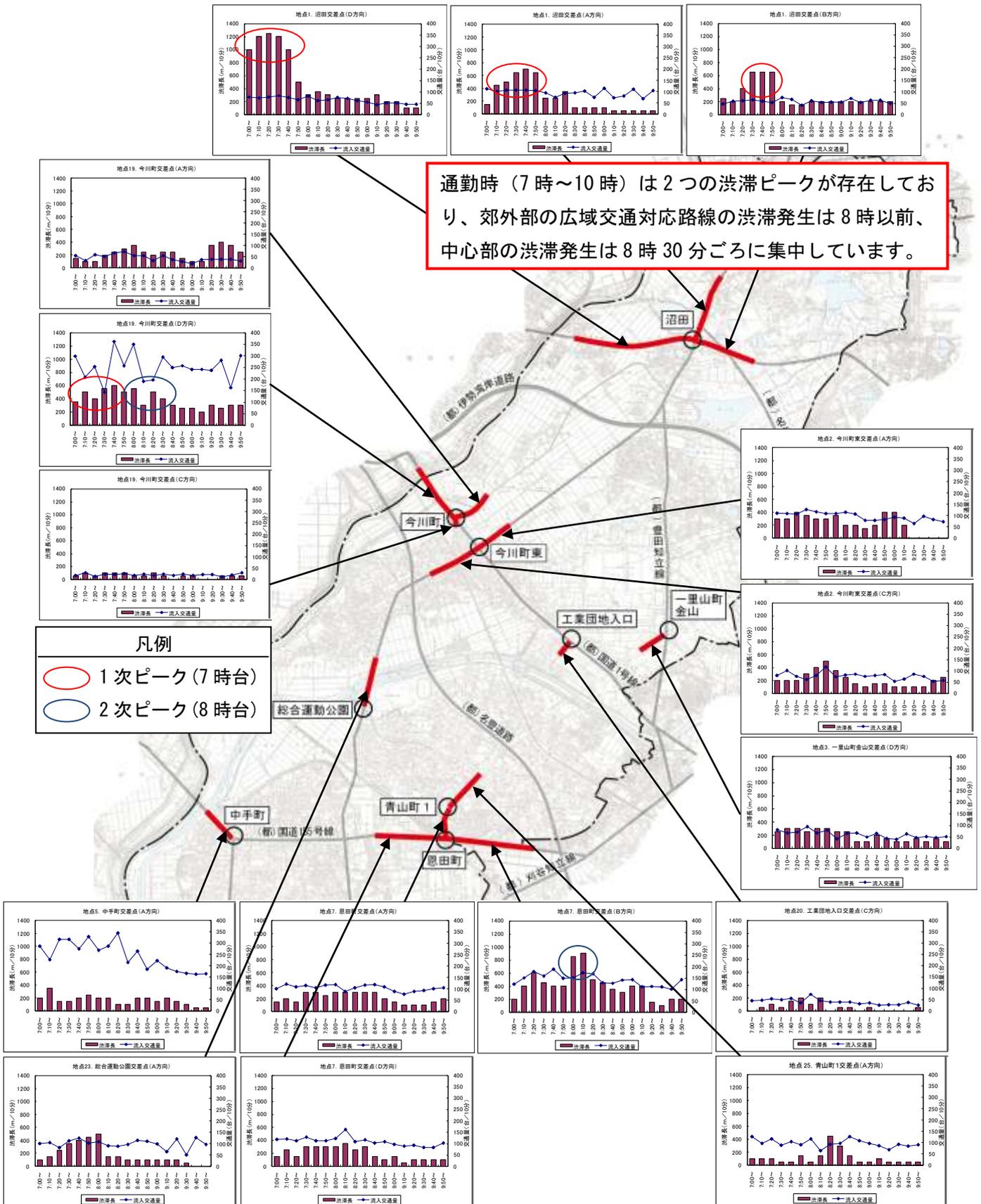
渋滞が発生する交差点が、22 交差点
36 方向存在しています。

※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



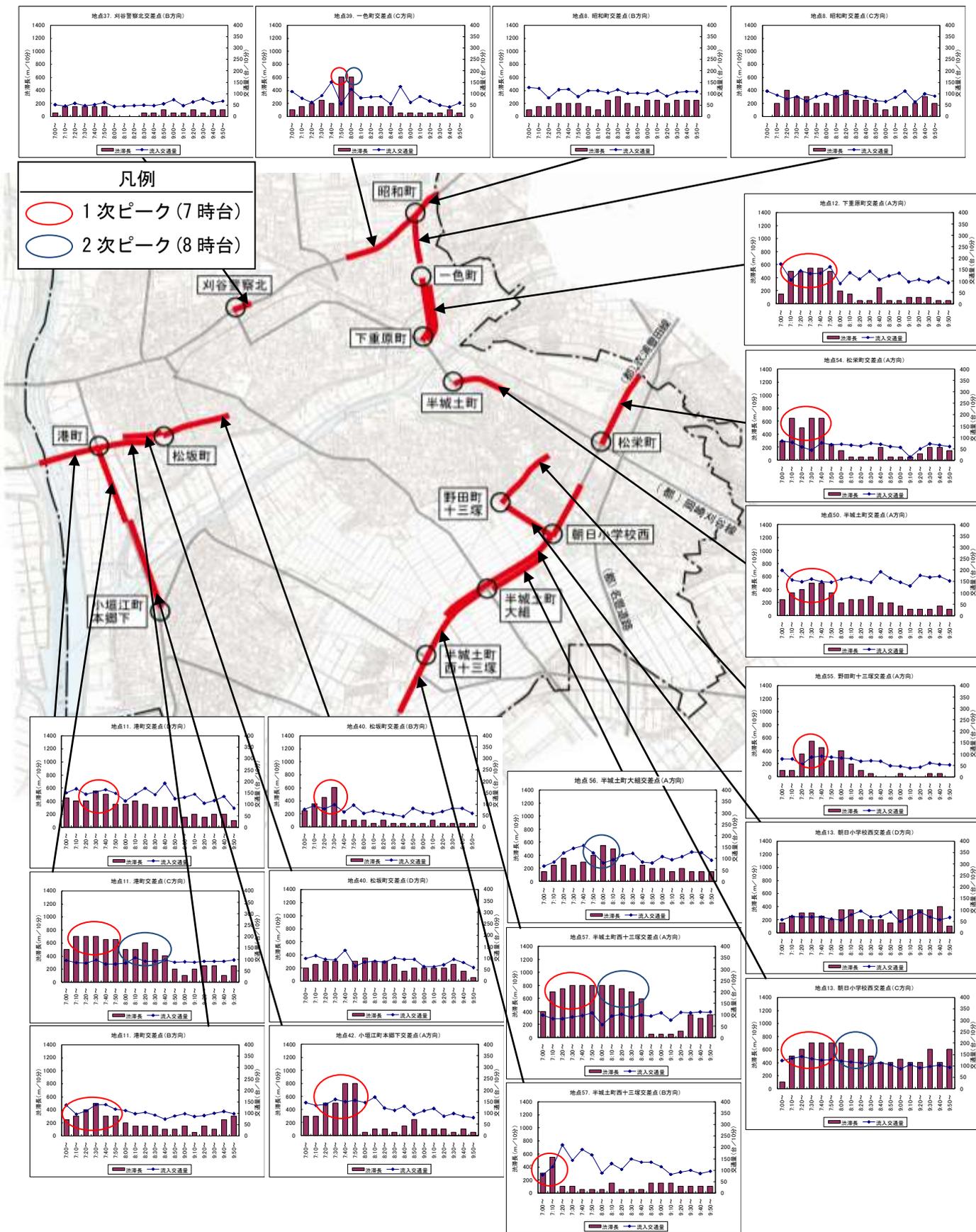
資料：「道路計画調査（H20.3）」

■ 渋滞原因箇所の渋滞の時間変動（7時～10時：その1）



資料：「道路計画調査（H20.3）」

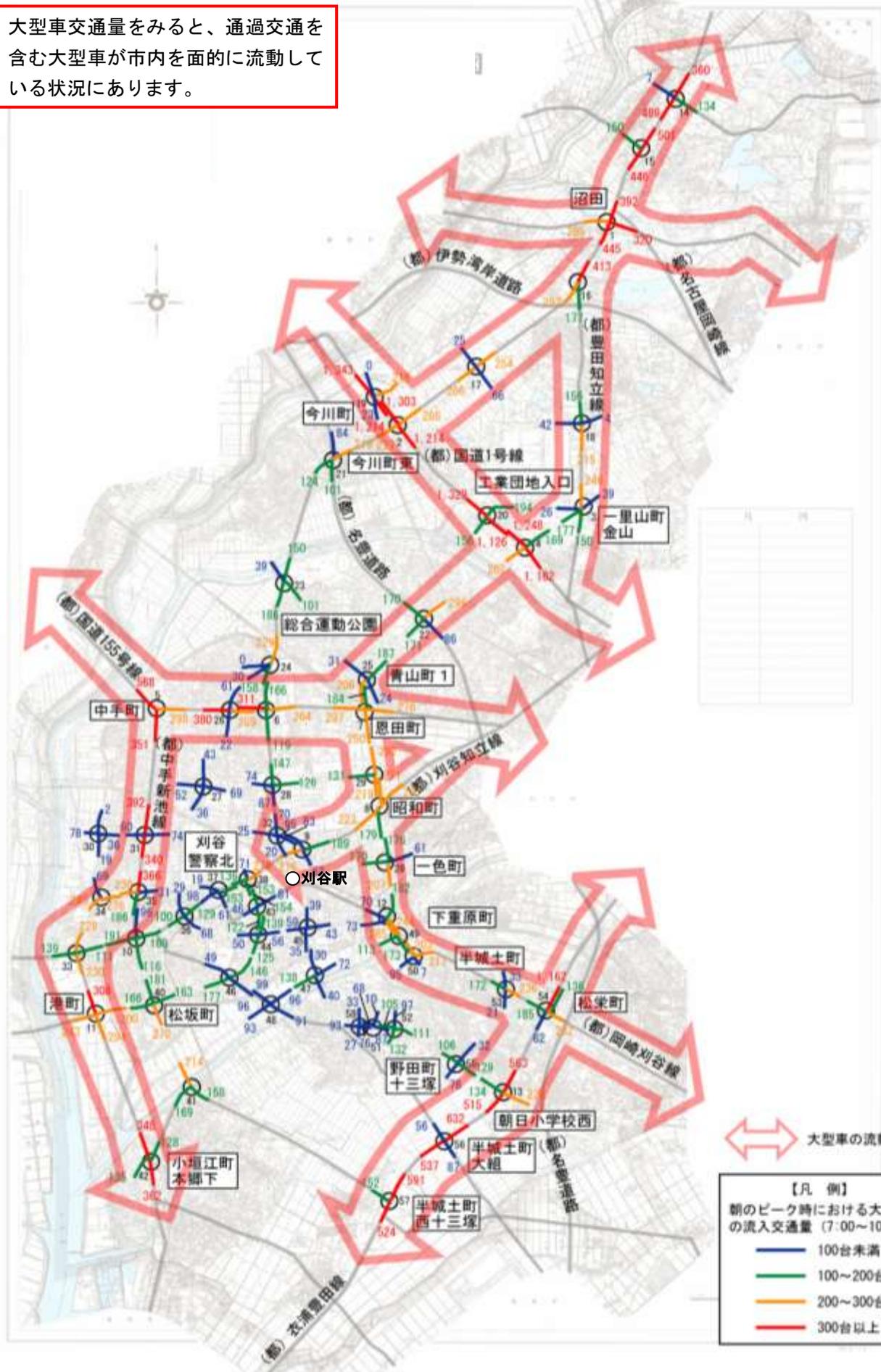
■ 渋滞原因箇所の渋滞の時間変動（7時～10時：その2）



資料：「道路計画調査（H20.3）」

■路線別大型車交差点流入交通量

大型車交通量をみると、通過交通を含む大型車が市内を面的に流動している状況にあります。



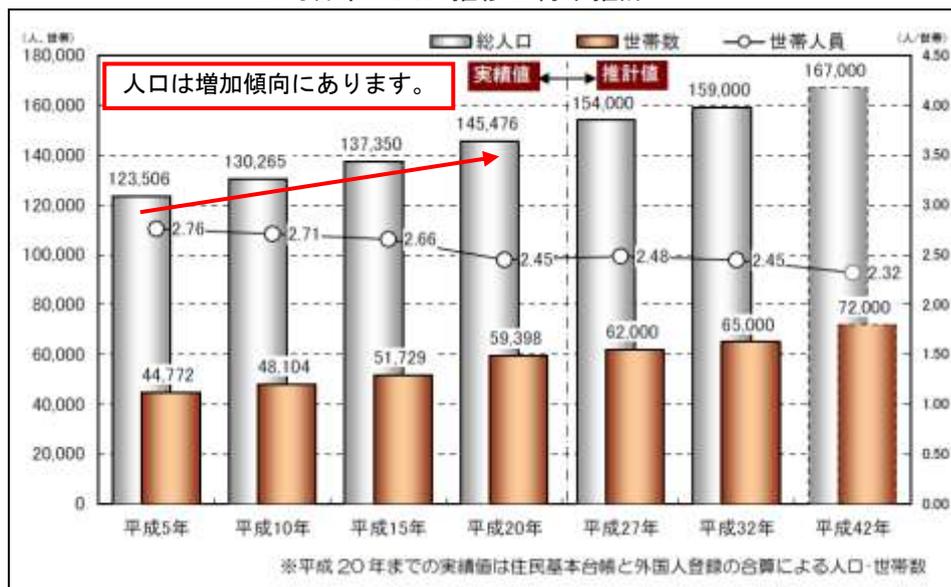
資料：「道路計画調査（H20.3）」

課題② 増大する交通需要への対応と環境負荷の軽減

- 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

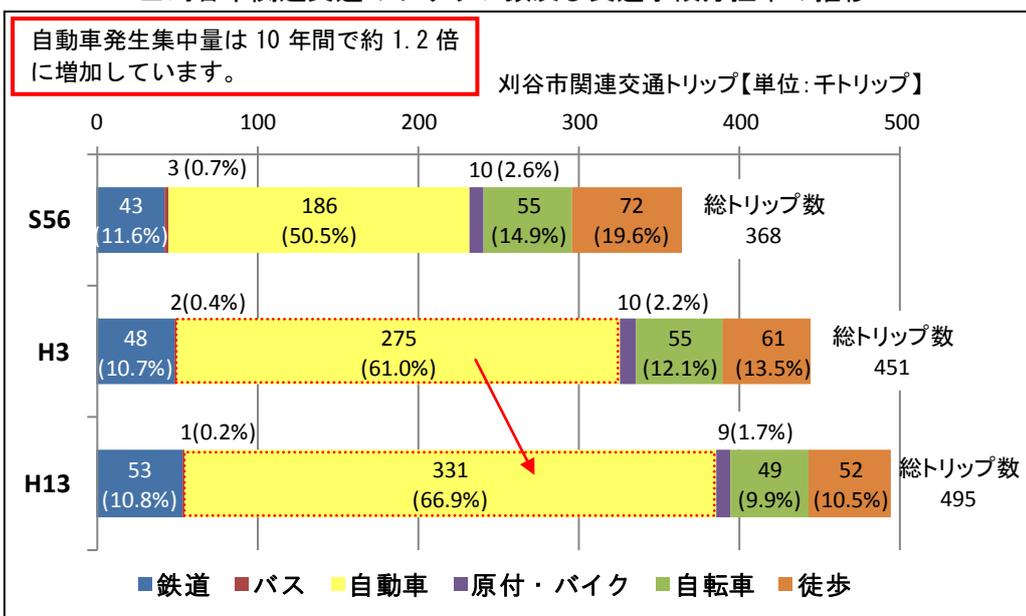
人口は今後も増加傾向にあり、平成32年には15万9千人に達すると推計されていることから、これに伴い増大することが見込まれる自動車交通量及びCO₂排出量の削減を図る必要があります。

■刈谷市の人口推移と将来推計



資料：「第7次総合計画（H23.3）」

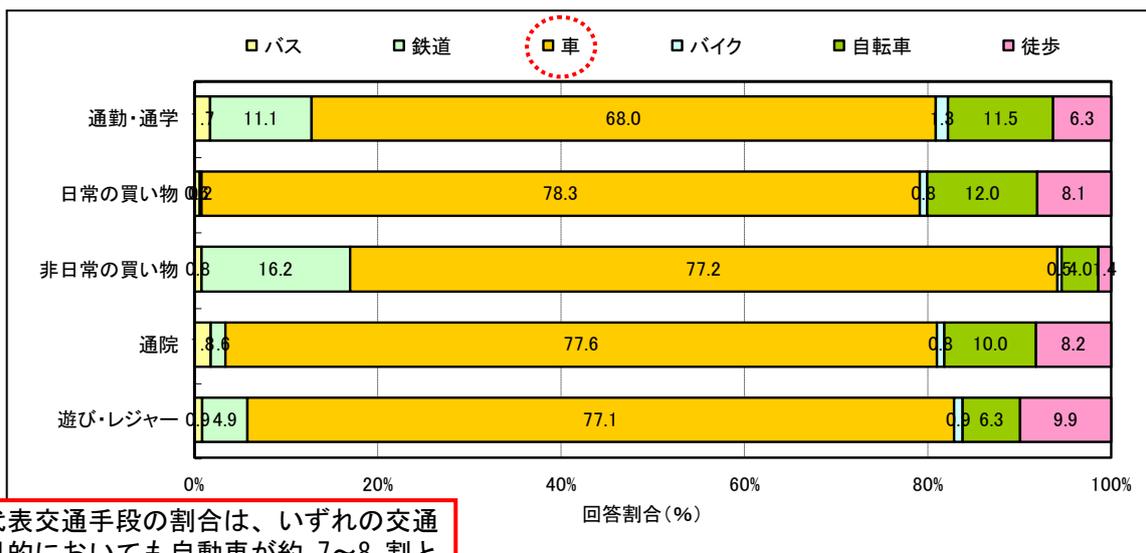
■刈谷市関連交通のトリップ数及び交通手段分担率の推移



※（ ）の数値は交通手段別分担率を示す

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る）

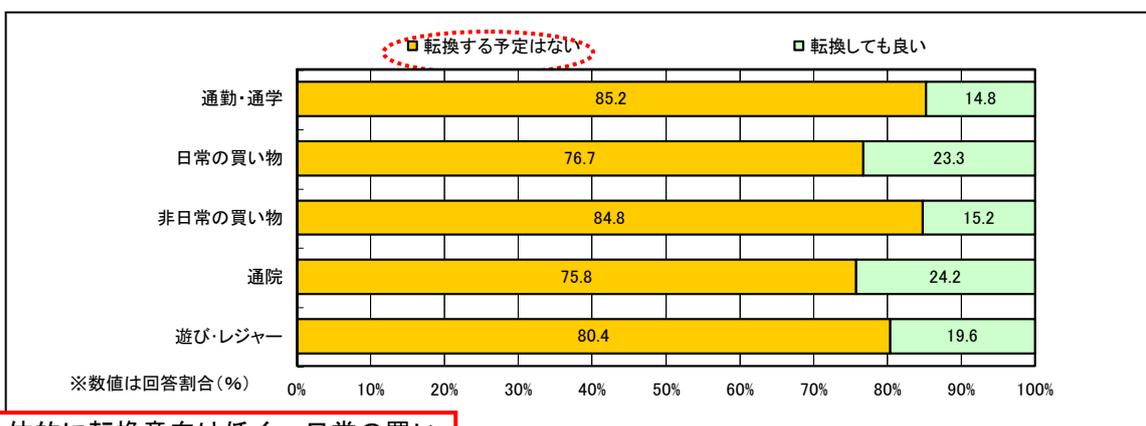
■利用する主な交通手段（代表交通手段）



代表交通手段の割合は、いずれの交通目的においても自動車約 7~8 割と主体を占めています。

資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」市民アンケート

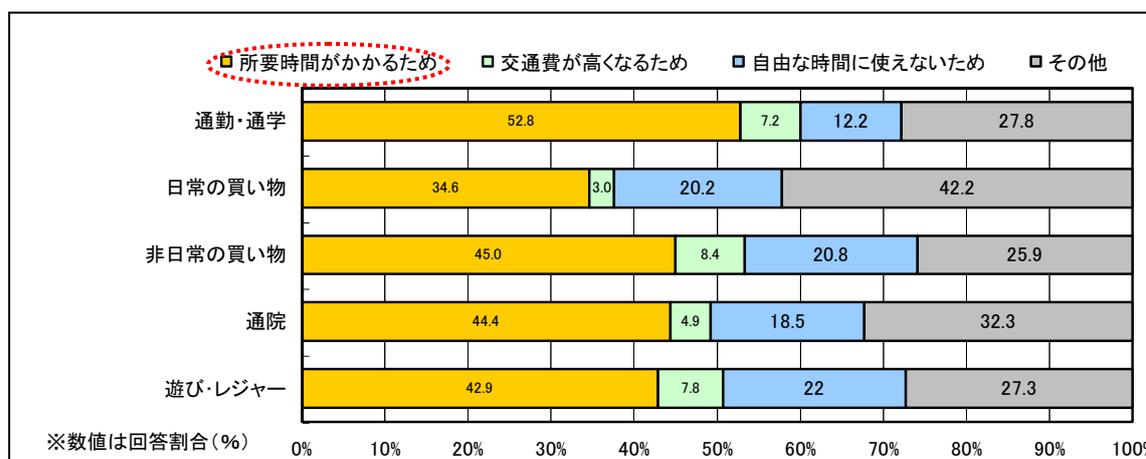
■自家用車からの転換意向



全体的に転換意向は低く、日常の買い物や通院については、他の目的に比べて転換意向が高くなっています。

資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」市民アンケート

■他の交通手段に転換しない理由（全交通手段）

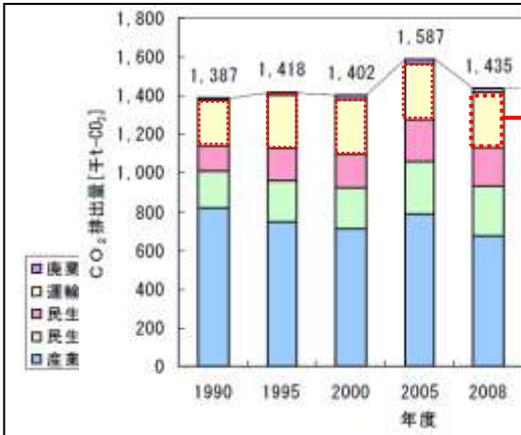


「所要時間がかかる」の意見が多く、特に通勤・通学において5割を超えています。

資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」市民アンケート

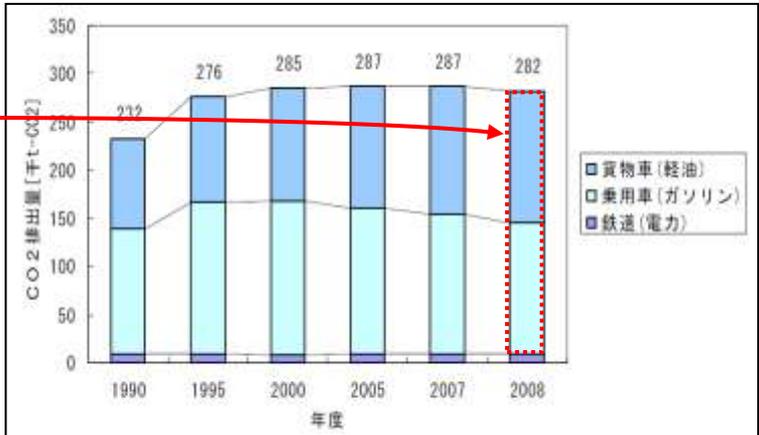
■ CO₂ 総排出量の推移

2008年度のCO₂排出量は、約2割が運輸部門で占めています。



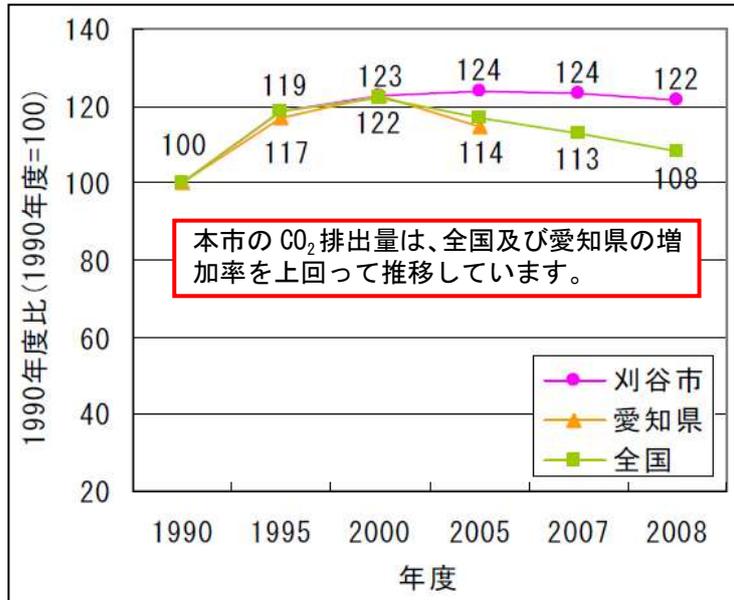
■ 運輸部門のCO₂排出量の推移

貨物車と乗用車を含めた自動車全体が運輸部門のCO₂排出量の97%を占めています。



資料：「刈谷市環境都市アクションプラン (H23.3)」

■ CO₂ 排出量の増減率の比較 (刈谷市・愛知県・全国)



本市のCO₂排出量は、全国及び愛知県の増加率を上回って推移しています。

資料：「刈谷市環境都市アクションプラン (H23.3)」

課題③ まちづくりと連携した交通施策の展開

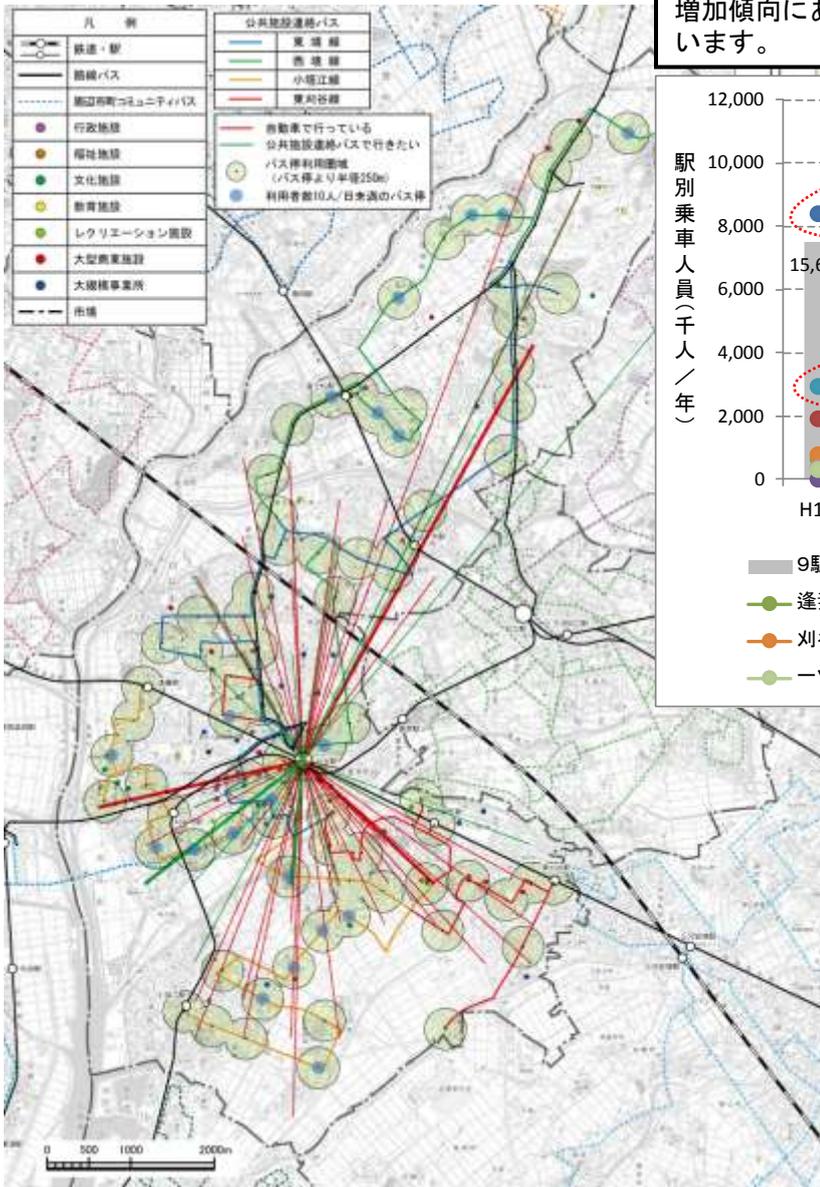
- 中心市街地周辺の交通混雑の解消
- 中心市街地周辺における安全な移動空間の確保
- 南北に細長く展開する本市の一体化に資する都市交通体系の構築

中心市街地の活性化に向けては、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。

また、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ます。

したがって、本市の一体化を促進する交通体系を構築するとともに、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。

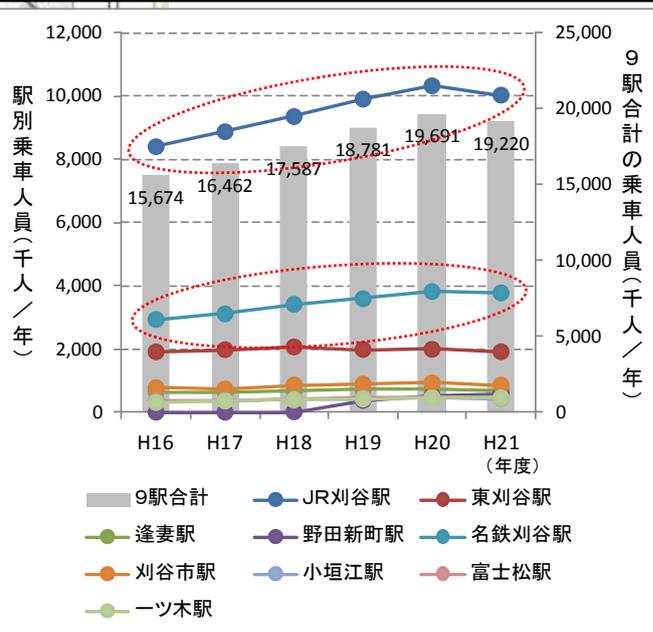
■ JR 刈谷駅へのアクセス需要



資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査 (H22.2)」

■ 市内鉄道駅の年間乗車人員

JR 刈谷駅、名鉄刈谷駅の利用者数は平成 20 年度まで増加傾向にあるものの、平成 21 年度に減少に転じています。



資料：各年愛知県統計年鑑、刈谷市統計

〔市民アンケート (H22.1)
回答数 1,593 人
「日頃利用している施設またはバスで行きたい施設」に対する回答より〕

■日頃利用している又はバスで利用したい施設（上位6施設）

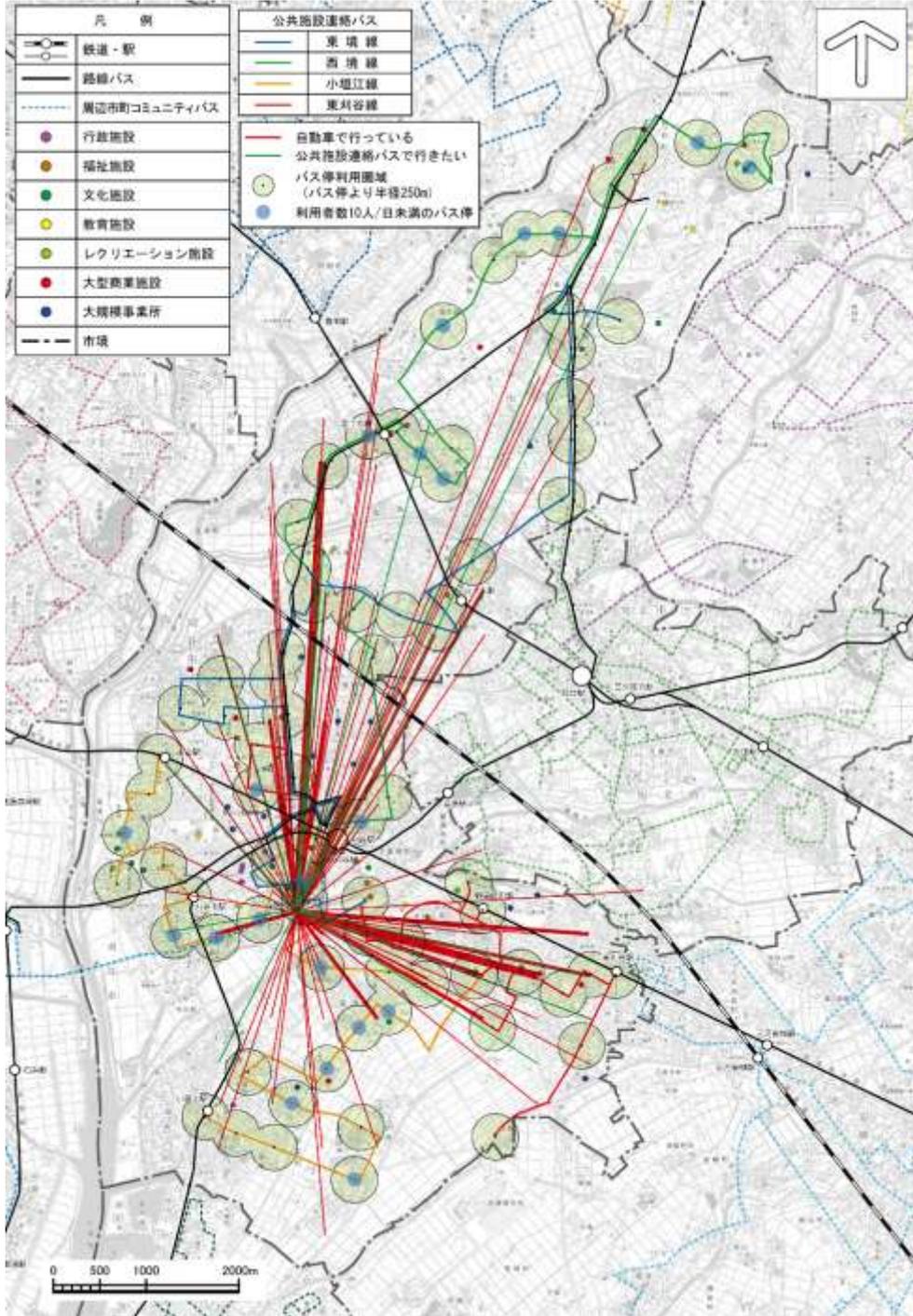
市の中心部（刈谷駅周辺）の施設を日頃利用している又はバスで利用したいとする回答が多数挙げられています。

	回答数	構成比
刈谷豊田総合病院	306	19.3%
刈谷駅	265	16.7%
刈谷市中央図書館	191	12.1%
アピタ	181	11.4%
刈谷ハイウェイオアシス	121	7.6%
市役所	109	6.9%

※網かけは中心部に立地する施設

資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査（H22.2）」市民アンケート

■刈谷豊田総合病院へのアクセス需要



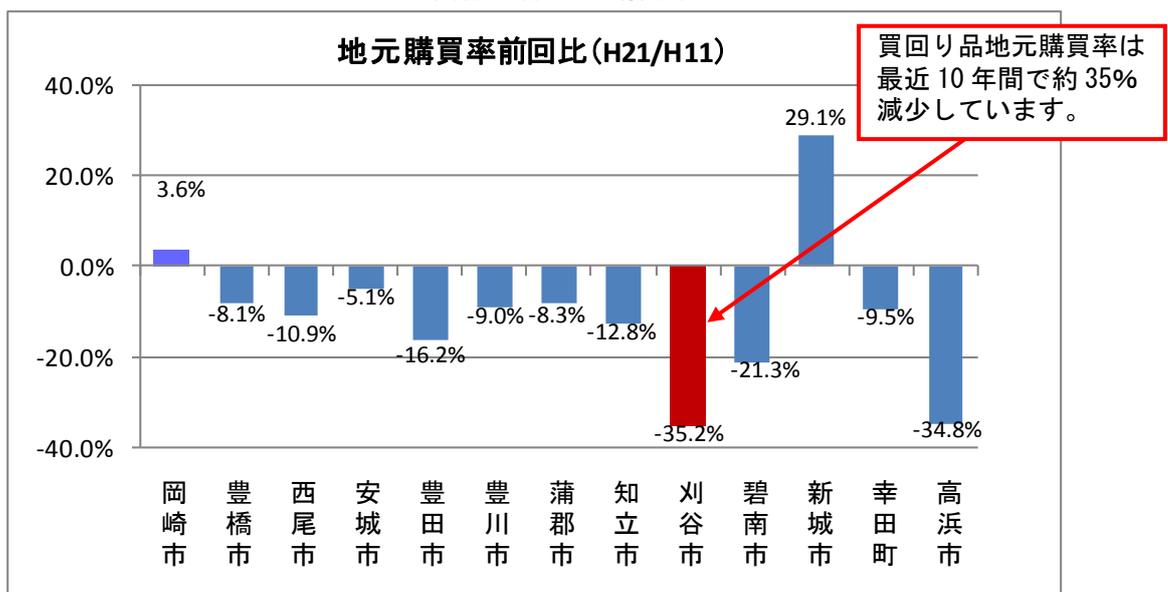
資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査（H22.2）」市民アンケート

■刈谷駅周辺の渋滞原因箇所の位置図



資料：「道路計画調査（H20.3）」

■買回り品地元購買率



資料：「消費者購買動向調査【三河部における動向】（H22.3）」

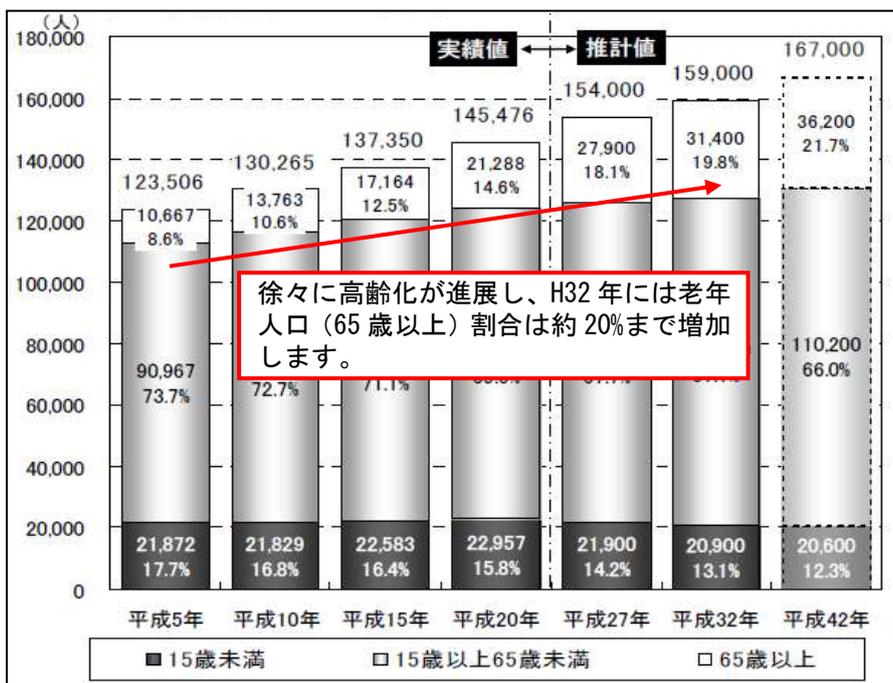
課題④ 高齢化の進展に対応した都市交通体系の構築

- 高齢者が安全・安心に移動できる交通環境の確保
- 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。

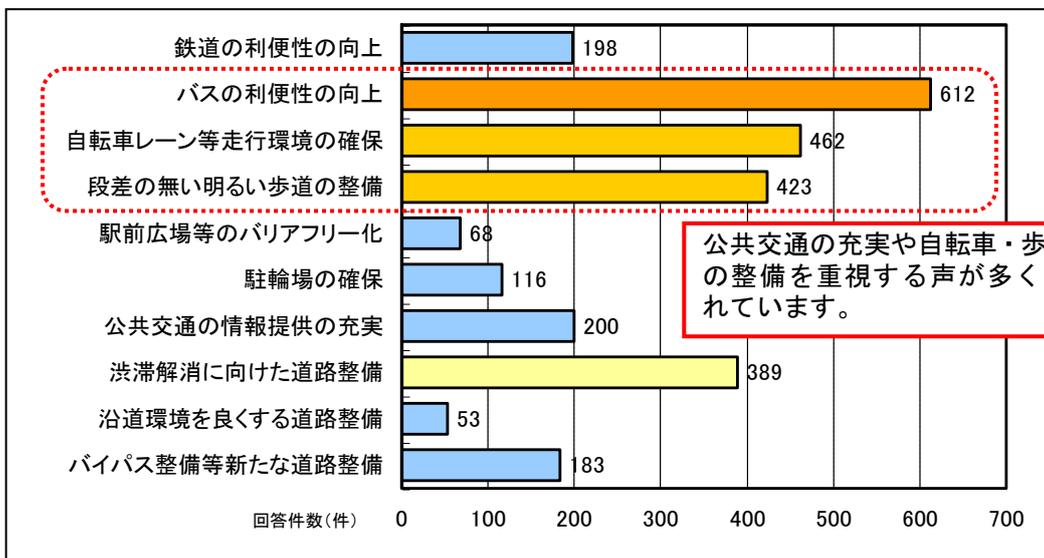
また、現在市民の日常生活の移動手段として“公共施設連絡バス”が無料で運行されていますが、隣接市町との連携強化やマイバス意識の向上による持続可能な交通手段として定着していくことができる取り組みを実施していく必要があります。

■ 年齢別人口の見通し



資料：「第7次総合計画(H23.3)」

■ 都市交通として重視する交通施策

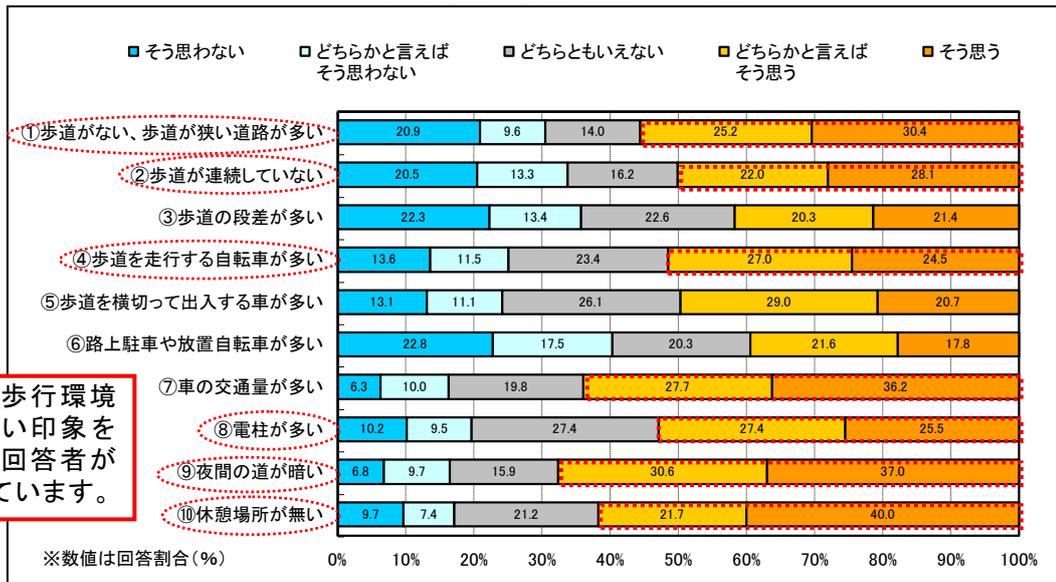


公共交通の充実や自転車・歩行者道の整備を重視する声が多く挙げられています。

※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

■ 自宅周辺の歩行環境への印象

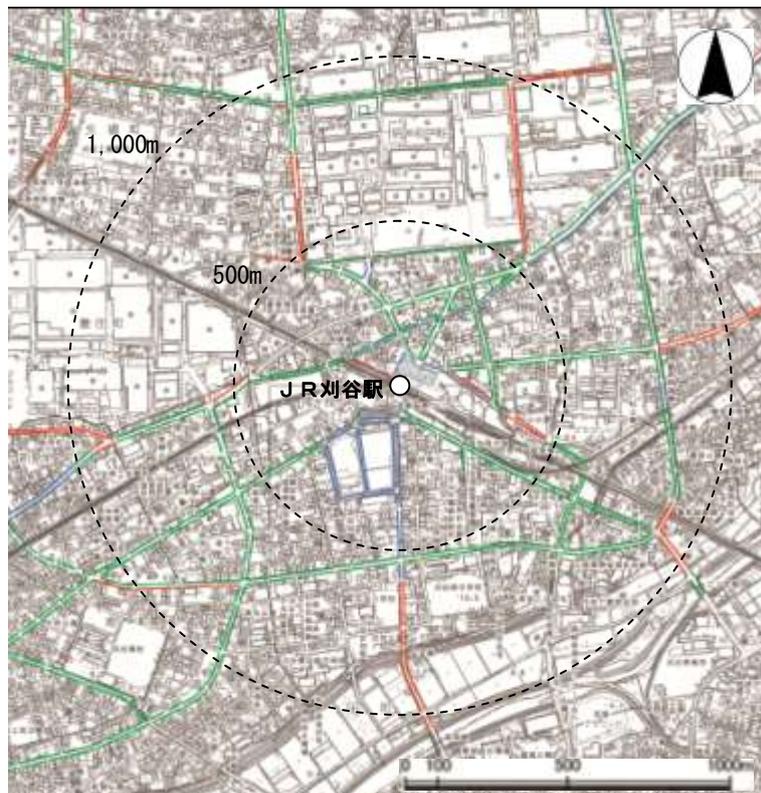


自宅周辺の歩行環境
に対して悪い印象を
抱いている回答者が
多数を占めています。

※赤枠で囲っている項目については、「そう思う」「どちらかと言えばそう思う」を含めた悪い印象が過半を超えているものを示す
資料：「刈谷市都市交通計画調査（H22.3）」市民アンケート

■ 刈谷駅周辺における歩道幅員現況図

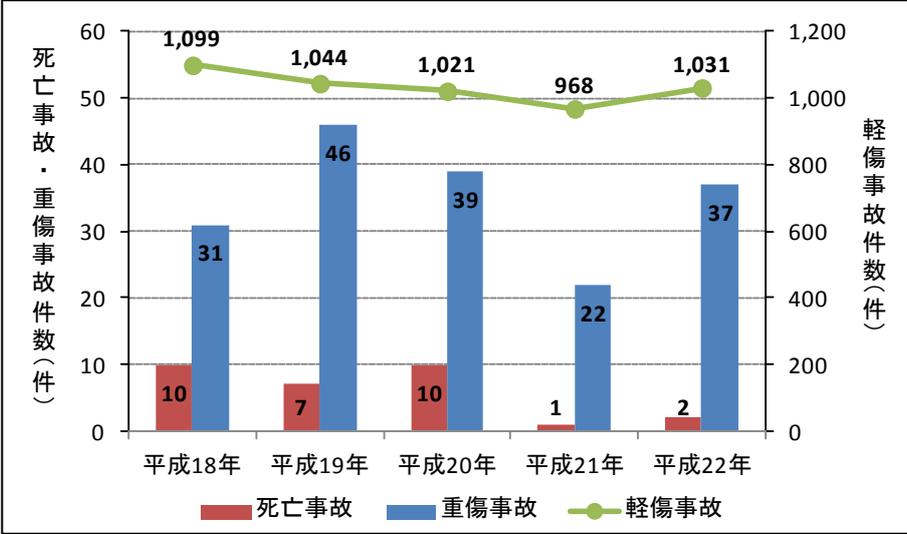
刈谷駅周辺は、都市計画道路の整備に伴い一定の幅員を有する歩道が整備されていますが、刈谷駅からアピタに至る一部区間においては、歩道が整備されていない区間が存在します。また、大規模事業所周辺の道路及び刈谷駅南部の一部区間においては、歩道幅員 3m未満の区間が存在します。



航空写真（H18）より作成

■ 刈谷市内における交通事故発生件数の推移

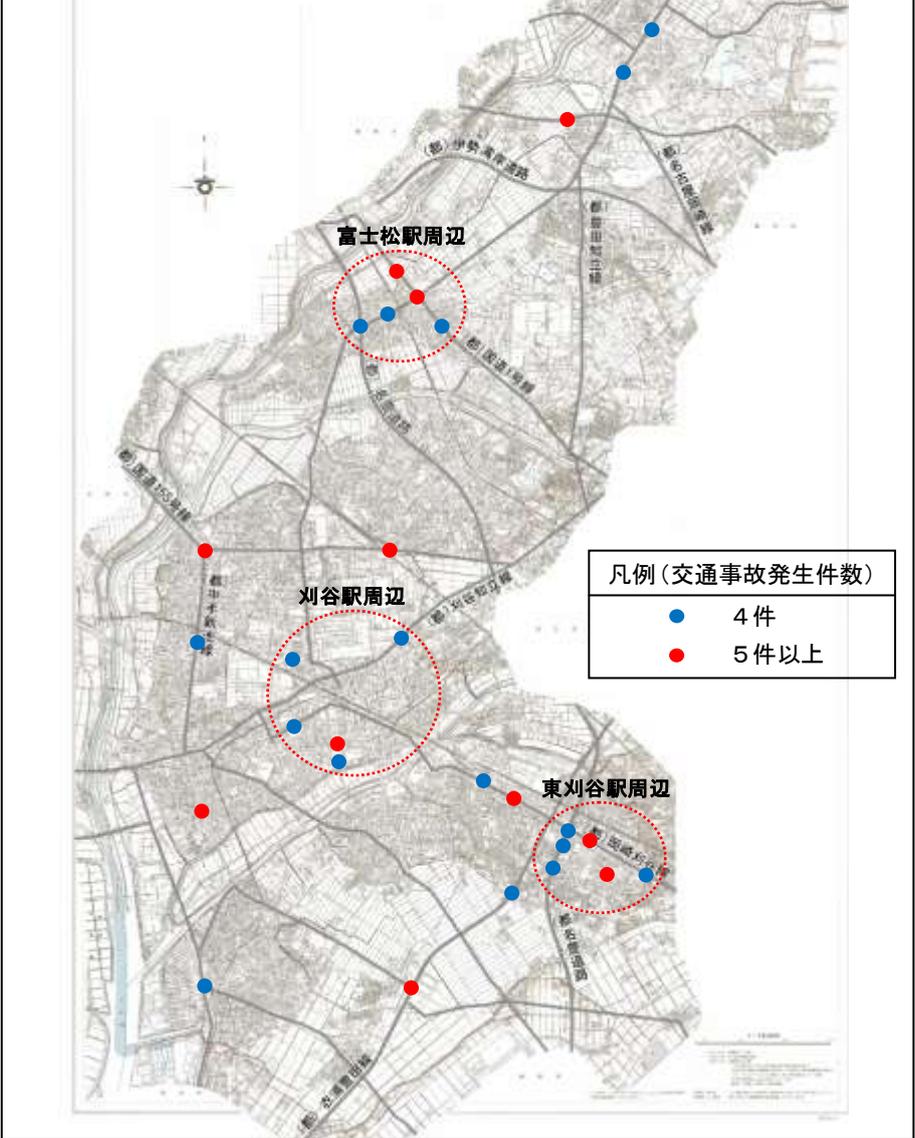
死亡事故、重傷事故及び軽傷事故の件数は平成 21 年度に大きく減少するものの、平成 22 年度には再び増加傾向に転じています。



資料；刈谷警察署

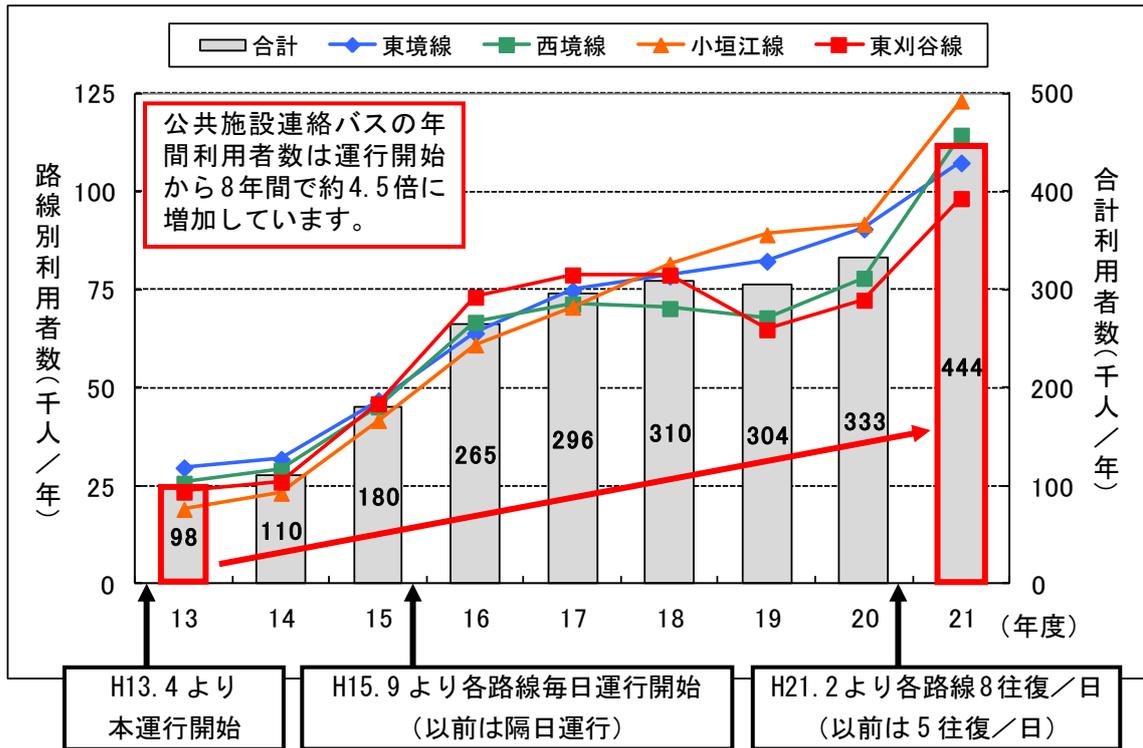
■ 平成 23 年中交通事故発生箇所図

広範囲に交通事故発生箇所が分布しており、特に刈谷駅、富士松駅及び東刈谷駅周辺の幹線道路沿いにおいて交通事故が多発しています。



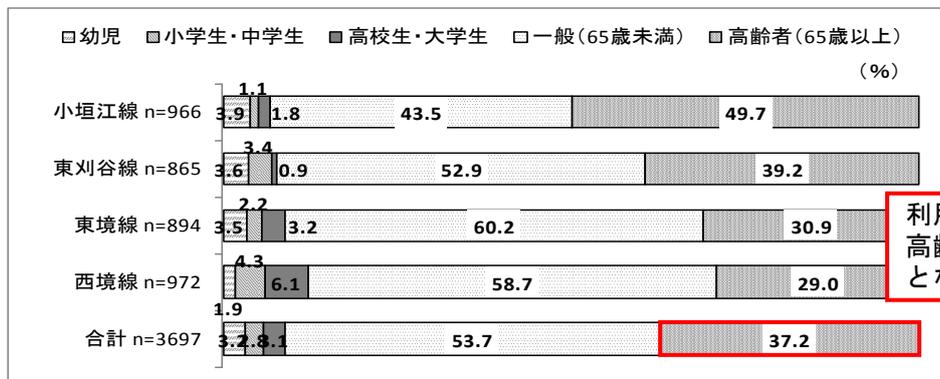
資料；刈谷警察署

公共施設連絡バス利用者数の推移



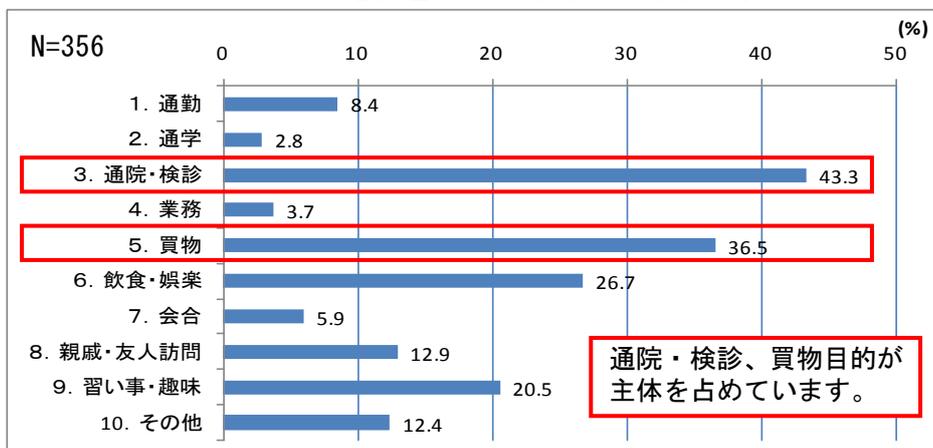
資料：刈谷市商工課

公共施設連絡バス利用者の属性



資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査 (H22.2)」市民アンケート

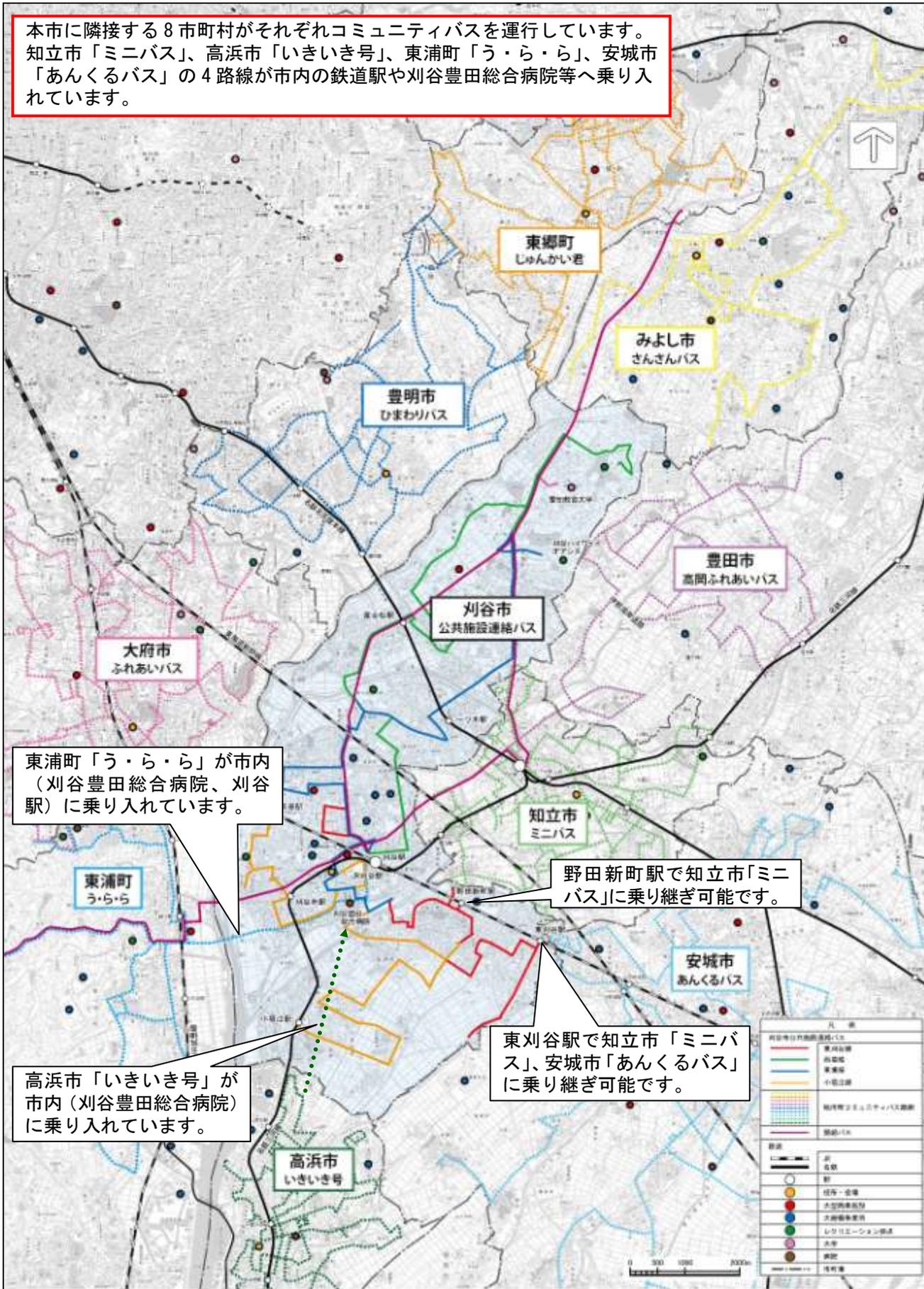
公共施設連絡バス利用者の利用目的



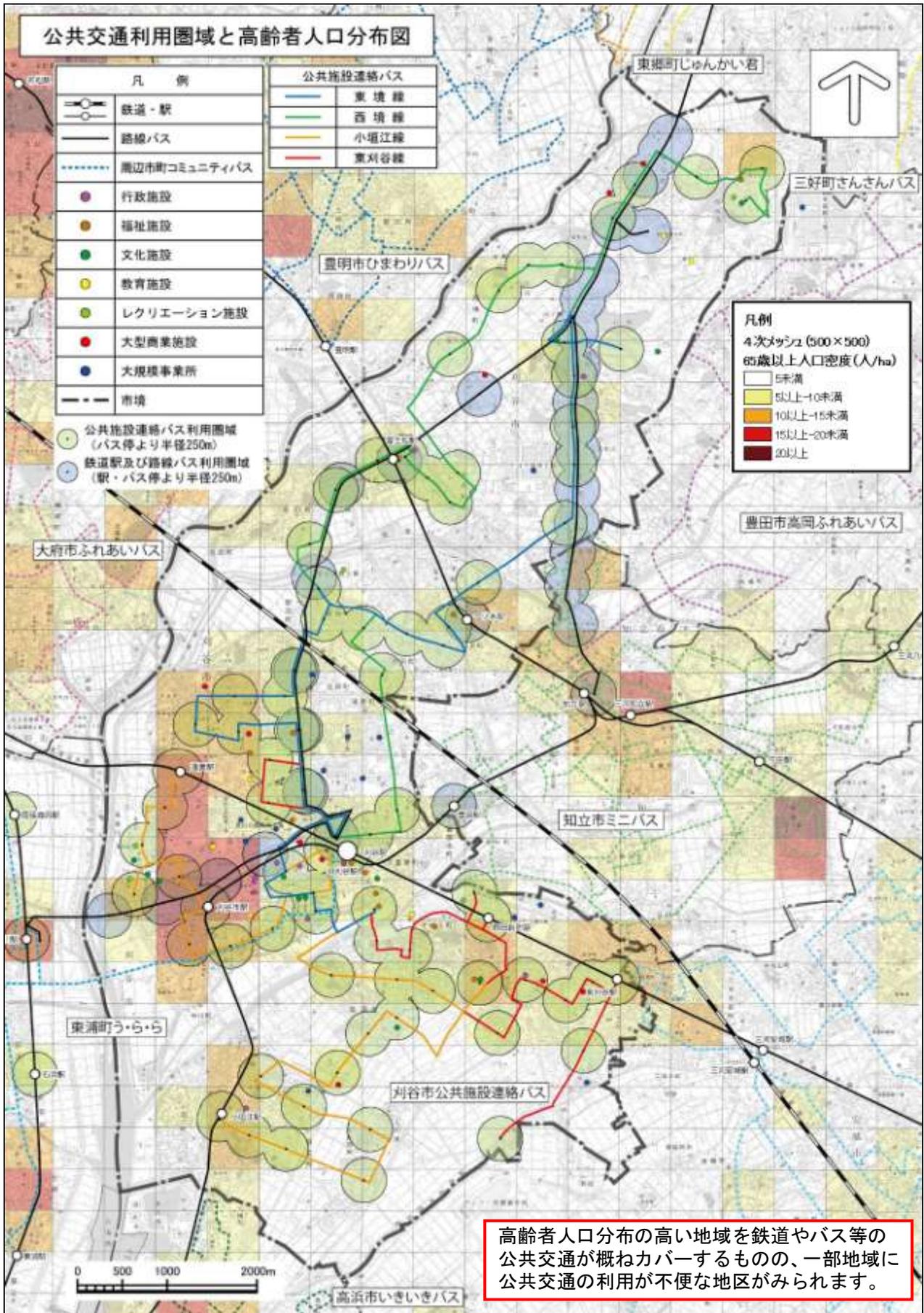
資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査 (H22.2)」市民アンケート

■刈谷市および隣接市町のバス路線網図（H24.2 現在）

本市に隣接する8市町村がそれぞれコミュニティバスを運行しています。知立市「ミニバス」、高浜市「いきいき号」、東浦町「う・ら・ら」、安城市「あんくるバス」の4路線が市内の鉄道駅や刈谷豊田総合病院等へ乗り入れています。



■公共交通利用圏域と高齢者人口分布の関係（H24.2 現在）



■問題点の抽出と課題の整理 その1

＜バス交通ネットワークに関する評価の視点＞

	検証項目	小垣江線	東刈谷線	東境線	西境線	
成果を達成するためのサービス水準	○公共施設連絡バスの運行目的に応じたサービス水準 ・刈谷市内の公共施設へのアクセス手段が確保されているか ・高齢者等交通弱者の社会参加の機会は確保されているか ・公共交通利用不便地区は解消されているか	・公共施設とバス利用圏域（アンケート調査より 250m と設定）の関係を見ると、概ねの公共施設はバス利用圏域に内包されるものの、たんぼぼ、かきつばた、市民センター、総合運動公園、体育館等の施設では、施設利用時間が連絡バス運行時間を越えるため、施設利用者への対応の必要性を検討する必要があります。 ・高齢者人口分布と公共施設連絡バスルート・バス停との関係を見ると、高齢者人口集積が高い地区に概ねバス停は設置されており、高齢者の社会参加の機会は確保されているといえます。 ・夜間人口分布と公共施設連絡バスルート・バス停との関係を見ると、夜間人口の集積が高い地区に概ねバス停は設置されているものの、知立市境の一寸木町、東刈谷駅北側の板倉町や、市内では逢妻駅北側の高津波町、松坂町、天王町といった地区ではバス停が設置されておらず、市民アンケートにおいてもバスを利用していない理由として「家の近くにバス停がないから」とする意見も出ていることから、市民の意見を踏まえながらバス停設置の必要性を検討する必要があります。				
	○バス利用者の視点からみたサービス水準 ・市民アンケートの満足度調査において、「不満」「やや不満」の合計が半数を超えていないか	・市民アンケートの満足度調査において、満足度の最も低い項目は「運行本数」で「不満」「やや不満」の合計は 47.8%、次に満足度の低い項目は「運行時間帯」で「不満」「やや不満」の合計は 42.5%となっています。総合評価の「不満」「やや不満」の合計は 22.7%となっており、すべての項目において不満割合は半数を下回っているものの、「運行本数」「運行時間帯」に対する不満の声は多く、公共施設連絡バスの運行目的との整合を図りながら、不満解消に向けた検討を行う必要があります。				
有機的・効率的ネットワークを形成するための仕様（路線、ダイヤ）に関する指標	＜路線設定に関する検証＞					
	○機能分担の明確化と路線バスの活用 ・機能分担が明確にされ、路線バスを軸としたネットワークが形成されているか（路線バスと自治体運営バスの競合が生じていないか）	・路線バスとの競合はありません。		・一部名鉄バスと競合している区間があり、それぞれの利用実態を踏まえ、機能分担を明確にする必要があります。		
	○長大路線の見直し ・利用者ニーズにそぐわない長大なバス路線となっていないか	・市民アンケートの満足度調査において、「行き先までの所要時間」について不満、やや不満とする人の合計は約 24%とさほど多くはないものの、各路線とも片道（始発から終着まで）の所要時間が 1 時間を超えており、利用者ニーズや運行効率の面から最適な所要時間となるよう、検討する必要があります。				
	○迂回経路の見直し ・より多くの人へのサービス提供を図るあまり、迂回経路が多くなり、目的地まで時間がかかり過ぎるルートとなっていないか ※主要OD間の迂回率（実走行距離／直線距離）が√2（1.41）以下	・主要 OD 間（刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口、刈谷駅南口～たんぼぼ）の迂回率は 1.81 と√2 を上回っており、迂回の小さいルート設定の可能性について検討する必要があります。	・主要 OD 間（刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口、刈谷駅南口～生きがいセンター）の迂回率は 1.88 と√2 を上回っており、迂回の小さいルート設定の可能性について検討する必要があります。	・主要 OD 間（刈谷豊田総合病院～刈谷駅北口、刈谷駅北口～高倉町 2 丁目）の迂回率は 2.14 と√2 を上回っており、迂回の小さいルート設定の可能性について検討する必要があります。	・主要 OD 間（刈谷駅北口～総合運動公園、刈谷駅北口～築地市民館）の迂回率は 1.46 と√2 を上回っており、迂回の小さいルート設定の可能性について検討する必要があります。	
	○交通渋滞の回避 ・自動車交通が集中し、交通渋滞が顕在化している道路に路線が設定されており、遅延が発生していないか	・ルート上に 2 箇所渋滞箇所があり、当該区間において運行ルート見直しの可能性を検討する必要があります。	・ルート上に 3 箇所渋滞箇所があり、当該区間において運行ルート見直しの可能性を検討する必要があります。	・ルート上に 1 箇所渋滞箇所があり、当該区間において運行ルート見直しの可能性を検討する必要があります。	・ルート上に 4 箇所渋滞箇所があり、当該区間において運行ルート見直しの可能性を検討する必要があります。	
	＜ダイヤ（運行計画）に関する検証＞					
	○需要に応じたダイヤ設定 ・朝夕のピーク時間帯に集中する交通需要に応じたダイヤ設定がされておらず、積み残しなどの問題が発生していないか	・逢妻駅南口行 9:50 発がピークとなり、利用者は 40 人／便を超えるが、積み残しは発生していません。	・生きがいセンター行 9:50 発がピークとなり、利用者は 30 人／便を超えますが、積み残しは発生していません。	・ひまわり行 9:50 発がピークとなり、利用者は 30 人／便を超えますが、積み残しは発生していません。	・ひまわり行 9:40 発がピークとなり、利用者は 30 人／便を超えますが、積み残しは発生していません。	
○定時性や安全性に配慮したダイヤ設定 ・効率性を重視するあまり、実際の運行に無理なダイヤが設定されており、遅延の慢性化や安全面での問題が発生していないか	・刈谷駅南口から逢妻駅南口までのダイヤが短く、ピーク時に 10 分ほどの遅れが出ていることから、当該区間においてダイヤの見直しを検討する必要があります	・特に問題点はありません。	・ひまわりから刈谷駅北口までのダイヤが短く、ピーク時に 10 分以上の遅れが出ていることから、当該区間においてダイヤの見直しを検討する必要があります。			

資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査（H22.2）」

■問題点の抽出と課題の整理 その2

	検証項目	小垣江線	東刈谷線	東境線	西境線
ネットワークとしての機能が発揮できる円滑な移動環境に関する指標	<p>○バス相互及び他の交通手段との乗り継ぎ利便性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道、公共施設連絡バス相互、他市町自主運行バスとの乗り継ぎ利便性が確保されているか 乗り継ぎを可能とするための物理的・心理的抵抗が軽減されているか 	<ul style="list-style-type: none"> 小垣江駅、刈谷駅南口、刈谷市駅、逢妻駅南口にて鉄道へ、たんぼぼ、ひまわり、刈谷豊田総合病院、美術館、刈谷駅南口、市役所にて公共施設連絡バスの他路線へ乗り継ぎが可能ですが、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定はされていないため、乗り継ぎ可能なダイヤ設定の検討を行う必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 東刈谷駅、野田新町駅、刈谷駅南口にて鉄道へ、たんぼぼ、ひまわり、刈谷豊田総合病院、美術館、刈谷駅南口、市役所、生きがいセンターにて公共施設連絡バスの他路線へ、東刈谷駅にて安城市あんくるバス、知立ミニバスへ乗り継ぎが可能ですが、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定はされていないため、乗り継ぎ可能なダイヤ設定の検討を行う必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 刈谷駅北口にて鉄道へ、刈谷ハイウェイオアシス、総合運動公園、ひまわり、刈谷豊田総合病院、美術館、刈谷駅北口、市役所、生きがいセンターにて公共施設連絡バスの他路線へ、富士松東小学校にて名鉄バスへ乗り継ぎが可能ですが、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定はされていないため、乗り継ぎ可能なダイヤ設定の検討を行う必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 刈谷駅北口、富士松駅にて鉄道へ、刈谷ハイウェイオアシス、総合運動公園、ひまわり、刈谷豊田総合病院、美術館、刈谷駅北口、市役所にて公共施設連絡バスの他路線へ、生きがいセンターにて名鉄バスへ乗り継ぎが可能ですが、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定はされていないため、乗り継ぎ可能なダイヤ設定の検討を行う必要があります。
ネットワーク形成によるモビリティ・アクセシビリティの確保に関する指標	<p>○生活パターンに応じた移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域市民の生活パターン（通勤、通学、通院、買い物等の利用目的）に応じた運行ルート、ダイヤが設定されており、地域市民の移動性が保証されているか 	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートより、利用しているまたは利用したい施設として駅前大型商業施設が上位に入っていますが、公共施設連絡バスでは買い物を目的とした特定の商業施設へのアクセスは確保されていません。今後、公共施設連絡バスの運行目的の見直しの必要性について検討する必要があります。 			

<乗降施設・車両に関する評価の視点>

	検証項目	小垣江線	東刈谷線	東境線	西境線
乗降施設に関する指標	<乗降施設に関する検証>				
	<p>○施設へのアクセス利便性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎバス停や最寄り施設へのアクセス利便性が確保されているか 	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートの満足度調査において、「行き先の最寄りバス停の位置」について満足、まあ満足とする人の合計は約 71%となっており、最寄り施設へのアクセス利便性は概ね確保されているといえます。 			
	<p>○利用者の安全性や通行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者が安全に乗降できるか、あるいは車両の停止により道路交通を妨げることがないか 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者ヒアリング結果より、刈谷駅北口・南口ともに路上駐車が多く、バス利用者が既定場所で乗降できない場合があることから、バス利用者の安全な乗降のため、駐車車両についての対策を検討する必要があります。 事業者ヒアリング結果より、東境線の一部区間においてバス車両の時間調整のための停止によりトラックの追い越しができない区間があることから、運行ダイヤの見直し、または時間調整箇所の検討を行う必要があります。 			
	<p>○利用者に配慮したバス停間隔</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者（特に高齢者や障害者）に不便なバス停の位置となっていないか 	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケートの満足度調査において、「家の最寄りバス停の位置」について満足、まあ満足とする人の合計は約 70%となっており、利用者にとってのバス停位置は、概ね満足を得ているといえます。 			
車両に関する指標	<車両に関する検証>				
	<p>○需要に応じた車両選択</p> <ul style="list-style-type: none"> 朝夕のピーク時間帯に集中する交通需要に応じた車両が選択されているか 	<ul style="list-style-type: none"> 各路線とも、始発便および終発便の利用者数は 10 人／便程度である一方で、ピーク時の利用者数は 30～40 人／便であるが積み残しは発生しておらず、需要に応じた車両規模が選択されているといえます。 			
	<p>○利用者や環境にやさしい車両選択</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害者が乗降しやすいノンステップバスや低燃費、低公害型の車両が選択されているか 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の車両はノンステップバスとなっており、高齢者や障害者にも利用しやすいものとなっています。 低燃費、低公害型の車両については、「刈谷市地球温暖化対策地域推進計画（H20.3）」第5章の中の「温室効果ガス排出抑制対策・施策の立案」において、今後低燃費、低公害型の車両の導入について検討する必要があることが示されています。 			
	<p>○道路状況に応じた車両選択</p> <ul style="list-style-type: none"> 狭隘道路の通行や道路状況に応じた回転半径の確保された車両となっているか 	<ul style="list-style-type: none"> 特に問題点はありません。 	<ul style="list-style-type: none"> 東刈谷市民センター⇄野田町新上納の間のルートが狭く、通行が困難となっているため、運行事業者と調整しつつ、車両規模や運行ルートの見直しを検討する必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 生きがいセンターの出入口が非常に狭く危険であるため、運行事業者と調整しつつ、車両規模やバス停位置の見直しを検討する必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 洲原温水プール～つくし作業所の間が鋭角で狭く、運行が困難となっているため、運行事業者と調整しつつ、車両規模や運行ルートの見直しを検討する必要があります。

資料：「公共施設連絡バス新路線等検討調査（H22.2）」