

第2回都市施設等検討部会 議事概要

日時

平成23年10月27日(木) 午後15:00~

場所

刈谷市役所5階503会議室

出席者

会長及び委員 計10名 事務局 6名

議事

- (1) 刈谷駅北口の交通システムについて
- (2) 公共交通ネットワークについて
- (3) 自転車歩行者ネットワークについて

主な指摘事項と対応等

- (1) 刈谷駅北口の交通システムについて

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
・にぎわい空間の創出に向けては、地元商店街との連携が不可欠であり、特に、商店街の方々が魅力向上に向けて自発的に取り組んでいくような働きかけを行っていくことが必要なのではないかと。	・地元に入っていく際には、都市計画課や商店街の方々とともに駅北の魅力向上に向けたまちづくりの検討を行っていきます。
・駅前線は、どっちの方向(南進または北進)へ一方通行化する計画なのか。	・(公安) 北進の場合は、信号が無くなる相生町交差点での右折を規制する必要があるため、南進の方が実現性は高いと思われます。 ・(事務局) 地元の要望では、南進と北進で意見が分かれています。一方通行の方向については、今のところ明確な方針を定めていませんが、今後関係者とともに検討を重ねていきます。
・C案では交通負荷の増大により、交通処理が不可とあるが、その要因はどこにあるのか。また、現況の交通量を基に算出しているのか。	・現況交通量を基に算出しており、C案の場合、通行不可となる今川刈谷停車場線の交通が相生町東交差点に集中するため、円滑な交通処理が不可となります。C案は現実的に難しいという認識のもと、D案やE案を提示しています。

<p>・アクアモールでは自転車・歩行者の交通量はどの程度あるのか。</p>	<p>・刈谷高校、刈谷北高校は広範囲から学生が通学しており、朝は高校生の自転車利用が多く、また、駅からトヨタ紡織やアイシン精機へ徒歩で向かう通勤者も多く存在しています。</p>
<p>・アクアモールのコンセプトである自転車と自動車の共存空間及び自転車走行空間については、具体的にどのような方法で示していくのか。</p>	<p>・(公安) 現状の幅員では自転車と自動車の共存は難しく、自転車走行空間をつくる場合は一方通行になるため、両側に設置する必要性が生じます。歩道を広げ、自転車を通行可とする方が現実的であると考えられます。</p> <p>・(事務局) 現段階では基本的な方向性のみ示しています。自転車と自動車の共存空間の是非については関係者と協議を重ね、必要性が認められた場合には、自転車走行空間の詳細な明示方法等について検討していきます。</p>
<p>・現時点において、刈谷市内では自転車の事故はどの程度発生しているのか。また、歩道での自転車の走行は許可されているのか。</p>	<p>・(公安) 市内の自転車事故は比較的多く、自動車との接触事故を含め、自転車同士、歩行者との事故も多発しています。また、歩道における自転車の走行は、原則不可となっています。</p>
<p>・今川刈谷停車場線を一方通行化し、歩道空間を広げたとしても、最終的には狭い地下道を通らなければならないので、歩行環境は改善されないのではないか。</p>	<p>・地下道の整備が可能かどうか、または集中する歩行者需要を分散化できる新たな動線の確保が可能かどうかについては、今後関係者ととも協議・検討していきます。</p>
<p>・今川刈谷停車場線の歩行者通行量を分散させるには、“駅前線 相生町東交差点 デンソーの駐車場入り口”の方への新しい歩行者軸をつくるのが効果的ではないか。</p>	<p>・相生町東交差点への信号の移設とともに横断歩道等もでき、歩行者の横断も可能となるため、本案については、デンソー等の関係者ととも協議・検討していきます。</p>

(2) 公共交通ネットワークについて

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>・都市間連絡軸が、名鉄三河線等の既存公共交通と競合しているのではないかと。そういった点に留意して公共交通ネットワーク</p>	<p>・バスと鉄道が競合しないよう、ネットワークとして機能するよう留意しながら、今後は機能分類に応じた路線の位置付けや具</p>

を検討していただきたい。	体的なルート設定等の検討をおこなっていきます。
・市内南北軸におけるPTPS等のバス発車優先システムやバスレーンの導入は可能か。	・(公安)既存道路の幅員、車線数では導入は難しいと考えられます。

(3) 自転車・歩行者ネットワークについて

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
・目標年次が42年と比較的短いため、実現に向けた今後の道筋を示していただきたい。	・計画策定後、国の補助金等を活用しながら施策の展開を図っていきます。また、詳細な計画については来年度以降検討していきます。
・刈谷駅周辺において、自転車・歩行者ネットワークとして中手新池線等の外郭の路線が位置付けられていないのはなぜか。	・自転車の平均的な行動範囲を基に、鉄道駅から1.5kmの圏域をネットワークとして描いているため、ここでは中手新池線等の外郭の路線を位置付けていません。今後、市全体におけるネットワークを検討する際に、当該路線の位置づけ等を考えていきます。