

第3章 都市交通ビジョン

1. 刈谷市の都市交通ビジョン

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、目標年次、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」の形成に向け、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実現された、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、都市交通体系の確立を目指します。
- 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



(都)衣浦豊田線

平成32年における本市の人口は15万9千人と推計されており、その後も増加傾向にあります。したがって、現在顕在化している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。

- 施策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
- 施策② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施

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



(都)刈谷駅前線

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、刈谷駅と駅周辺地区の一体化を促進するとともに、住宅を主体とする刈谷市駅周辺の地区と刈谷駅を結ぶ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くなるような、周辺市街地からまちなかへ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。

- 施策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
- 施策② まちなかのにぎわいづくりに支援する都市交通体系の構築

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



公共施設連絡バス

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。

- 施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成
- 施策② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成
- 施策③ 自動車交通需要(旅客)の適正化への誘導
- 施策④ 安心・安全な都市交通体系の構築

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



プラグインハイブリッド(市公用車)

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。

- 施策① 環境に配慮した交通行動の促進
- 施策② 低炭素型自動車の普及・促進

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。

2. 都市交通の基本施策

本市における4つの基本施策は以下のとおりです。

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

施策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

施策② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施

平成32年における本市の人口は15万9千人と推計されており、その後も増加傾向にあります。したがって、現在顕在化している道路混雑の解消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。

■ 需要特性に応じた施策の展開

- 市内を移動する交通は、名古屋都市圏を中心とする放射方向の交通需要あるいは豊田市内の大規模工場に発生集中する交通需要等の“通過交通”や、市内の企業に集中する交通需要、本市から名古屋市等へ向かう通勤交通需要等の“内外交通”、市内を移動する“内々交通”等、多様な交通により構成されています。
- 本市は、自動車関連産業の集積地として世界をリードする創造的な産業拠点形成を目指す愛知の中核都市として機能しており、物流面からも円滑な交通流動の確保は重要な課題となっています。
- 定住自立圏の形成に向け、圏域の中心都市として機能する本市と隣接市町との連携強化を図る必要があります。
- 自動車交通需要への対処にあたっては、このような本市の位置づけを背景とする交通需要特性を踏まえた施策展開を図るとともに、全ての人が安心かつ安全に移動できる交通環境の創出や、適切な交通情報の提供による効率的な交通処理に留意します。

施策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

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

- 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

市内企業・工場アクセスを主体とする業務交通への対処

- 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（交流施策①、生活施策③参照）

施策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・安心な移動環境創出への対処

- 問題交差点における交差点改良
- 交通制御の適正化

施策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

本市の産業活動を支え、都市圏や広域の地域間を連携する軸を主要幹線道路、周辺市町との連携や都市内の交通を支える軸を都市幹線道路として位置づけます。また、広域幹線及び都市幹線への連絡や地域の交通を支える幹線をその他幹線と位置づけます。

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

- 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

国土の大動脈である「伊勢湾岸道路」や、重要港湾である衣浦港と自動車関連産業をはじめとする高度な工業機能が集積している地域を結ぶ「衣浦豊田線」など、人・モノ・情報が行き交い、様々な交流と連携を生み出す道路を広域幹線と位置づけ、通過交通への対処、高速交通体系へのアクセス利便性向上、物流交通への対処に向けた施策を展開することで、さらなる活力の創出をめざした機能強化を図ります。

市内企業・工場アクセスを主体とする業務交通への対処

- 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

都市拠点と地域拠点を結ぶ道路や、都市の骨格を形成する道路を“主要幹線道路”または“都市幹線道路”と位置づけ、土地利用計画を踏まえた適正な道路配置と整備の推進により、産業をはじめ環境や防災性の向上や、効率的な都市の機能の連携強化を目指します。特に、本市は南北に細長く、鉄道や河川により南北が分断されているといった地理的条件を有しており、南北方向のネットワークの強化を図るとともに、地域の生活に必要な道路を“地区幹線道路”、“補助幹線道路”または“都市計画道路以外の幹線道路”と位置づけ、主要幹線道路や都市幹線道路への接続性を高めます。

また、都心地区に流入する交通の分散機能を有する道路網の形成を図るとともに、都心部においては、現況道路網等の既存ストックを活用した道路交通容量の拡大を図るなど自動車交通の円滑な処理に資する交通処理計画を立案します。

施策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・安心な移動環境の創出への対処

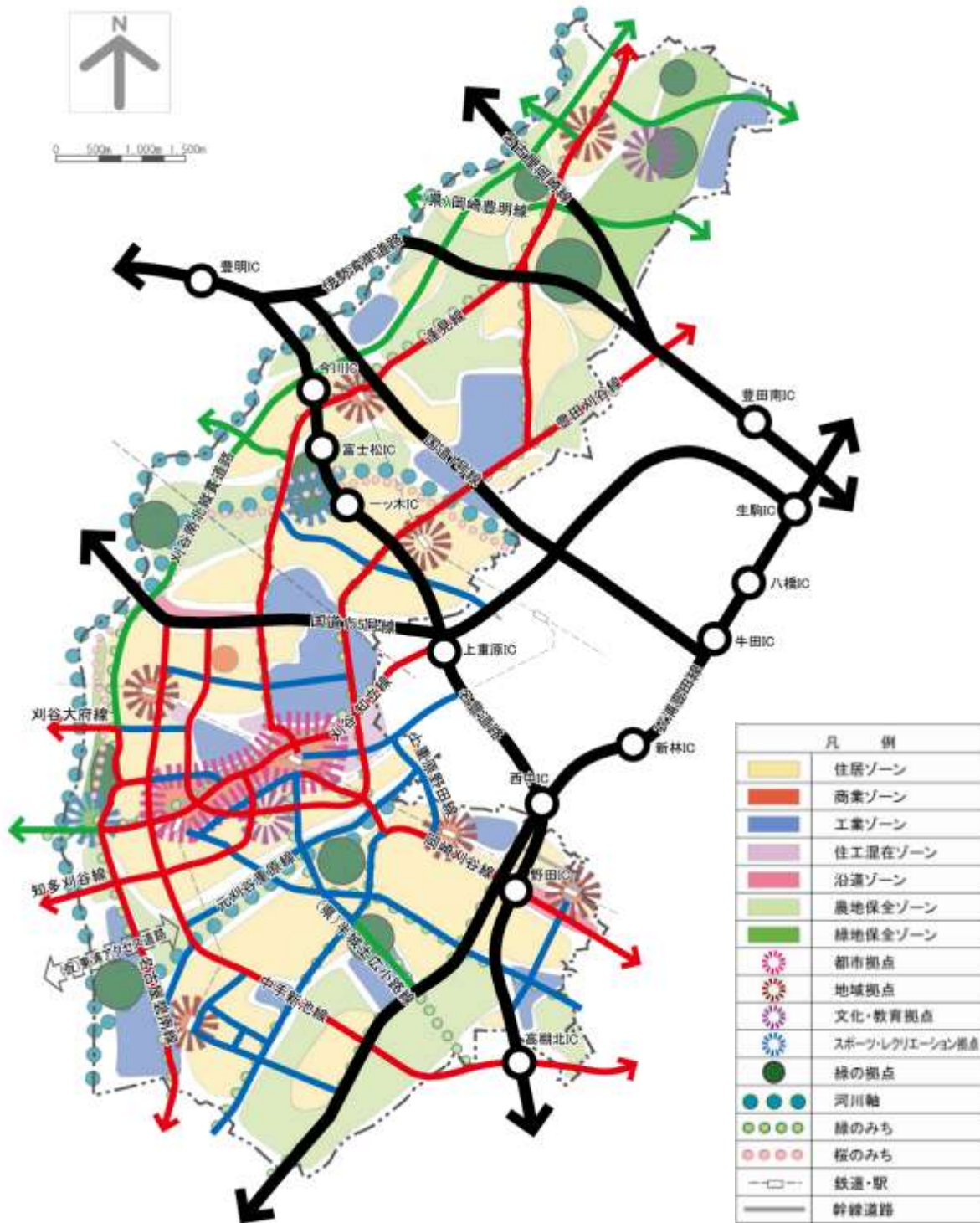
- 問題交差点における交差点形状の適正化（交差点改良）

慢性的な交通渋滞の原因となっている問題交差点において、交差点形状の適正化等の交差点改良を順次進め、安全で円滑な交通を確保します。

- 交通制御の適正化

市内主要道路における信号現示の適正化など、各交差点の交通実態を踏まえた交通制御の適正化を図ることにより、安全で円滑な交通を確保します。

■ 幹線道路ネットワーク図



種別		整備方針
都市計画道路	自動車専用道路 幹線道路 (主要幹線道路)	愛知県の道路体系の骨格を形成するものであり、通過交通や各都市間交通を担っています。広域交通体系の構築に向けて、名古屋岡崎線、衣浦豊田線の整備を関係市町との連携、協調を図り、国や県に事業の推進を要望します。
	幹線道路 (都市幹線道路)	隣接都市を繋ぐ道路や自動車専用道路へのアクセス道路等、都市計画区域の骨格を形成する道路を都市幹線道路と位置づけ、豊田刈谷線、中手新池線等の整備を県に要望します。
	その他幹線道路 (地区幹線道路) (補助幹線道路)	市内交通の円滑な処理機能の確保、幹線道路への接続性向上のために、元刈谷重原線、上重原野田線等の整備の促進を図ります。
都市計画道路以外の幹線道路		南北の円滑な交通を確保するため、刈谷南北縦貫道路(市道01-4号線、市道01-40号線)の計画、整備の計画の促進を図ります。
構想路線		(仮)東浦アクセス道路は関係市町との連携を図ります。

施策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

施策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

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、刈谷駅と駅周辺地区の一体化を促進するとともに、住宅を主体とする刈谷市駅周辺の地区と刈谷駅を結ぶ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くなるような、周辺市街地からまちなかへ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。

施策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（18m）の再整備
- 道路形態の見直しにより、自転車・歩行者空間を拡充
- 道路形態の見直しを可能とする道路機能の役割分担の明確化 等

施策② まちなかのにぎわい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
資する都市交通体系
の構築



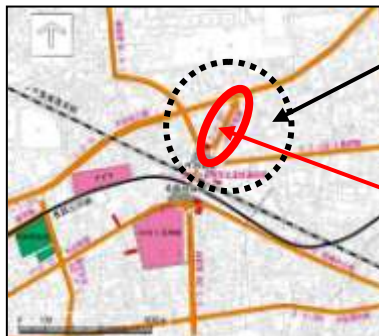
- 刈谷駅周辺から不要交通を排除するための刈谷南北縦貫道路の整備
- 道路ネットワークの整備と問題交差点の解消に向けた個別対策の実施
- 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成
- 安全で魅力ある道づくりの推進（通行空間の拡大、バリアフリー化） 等

施策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（18m）の再整備
- 道路形態の見直しにより、自転車、歩行者空間を拡充し、商業施設と一体となった新たな“にぎわいの場”を創出支援
- 企業への歩行者のアクセス空間の確保
- 公共交通軸（路線バス、公共施設連絡バス）及び企業送迎バスの駅アクセス路として活用
- 道路形態の見直しを可能とする道路機能の役割分担の明確化（駅北地区）

■人が主役となる「にぎわい空間」創出のイメージ

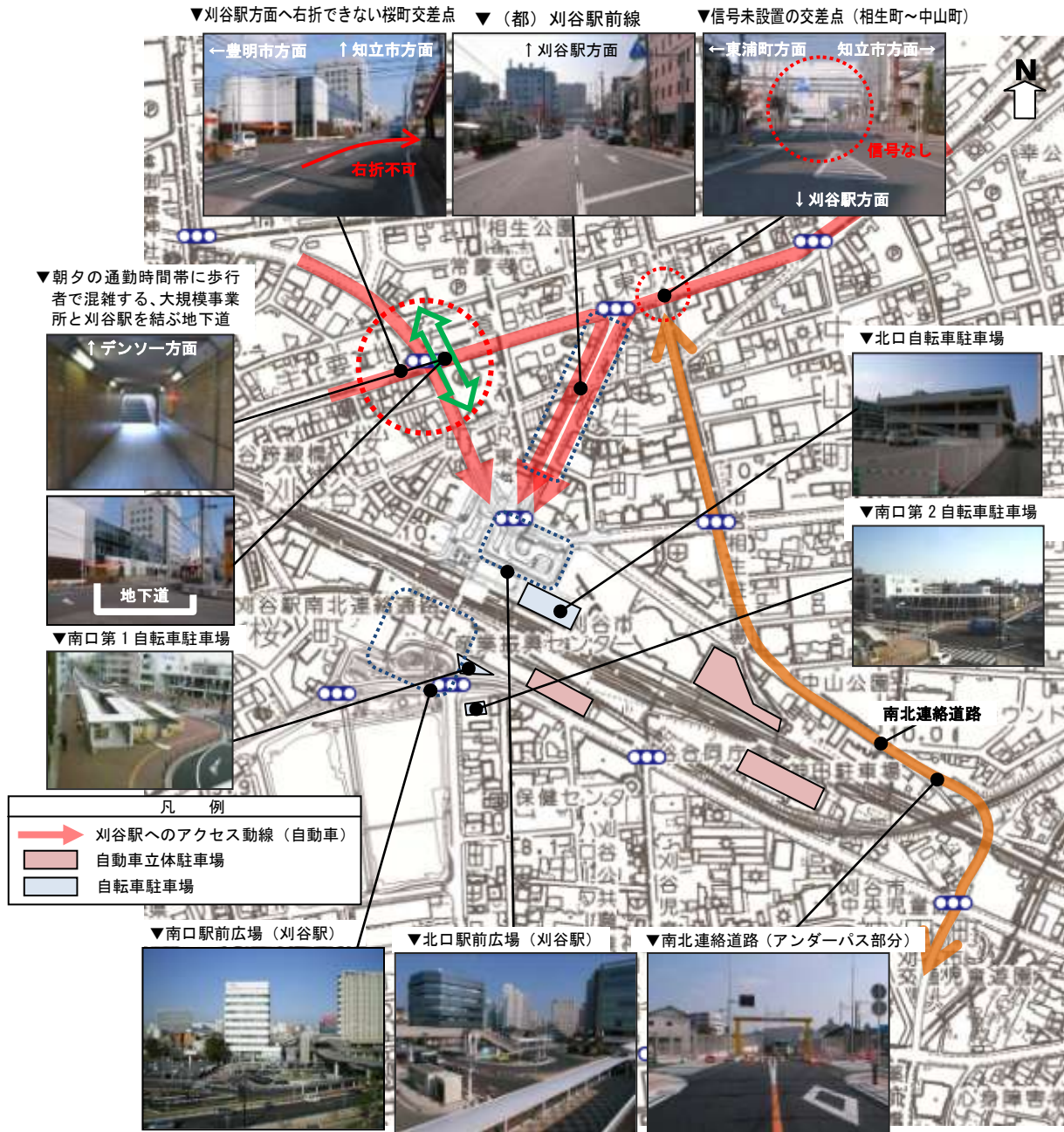


・道路機能の役割分担の明確化による自動車動線の整序化

・商業施設と一体となった新たな“にぎわい空間”を創出支援

■ 刈谷駅周辺の現況及び課題

検討課題 ① 刈谷駅周辺のアクセス動線の整理 ② 通勤歩行者のアクセス動線の整理



施策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都市交通体系の構築

- 刈谷駅周辺から不要交通を排除するための刈谷南北縦貫道路の整備など、道路ネットワークの整備と問題交差点の解消に向けた個別対策の実施（産業施策①、②参照）
- まちなか（刈谷駅周辺）へのアクセス利便性を高め、市内拠点相互の連携強化に資するバス交通による市内南北線の形成など体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成（生活施策①参照）
- まちなかの回遊性・利便性を高め、交通結節点へのアクセス利便性を向上
- 安全で魅力ある道づくりの推進（通行空間の拡大、バリアフリー化）（生活施策②参照）
- 自転車の利用促進につながる自転車交通サービスの提供（生活施策②参照）

施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

施策② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成

施策③ 自動車交通需要（旅客）の適正化への誘導

施策④ 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。

施策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・高速バス等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
- 鉄道駅・拠点施設を連絡するバス交通による市内南北線の形成 等

主要駅やバス停における交通結節機能の強化



- 企業送迎バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保
- 刈谷駅等における交通結節機能の強化 等

公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担



- 行政は公共交通体系を総合的にコーディネート
- 市民参加による地域路線の検討
- 交通事業者のノウハウを活用した提案を実施 等

施策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 等

施策③ 自動車交通需要（旅客）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



- 交通需要マネジメント（TDM）の展開
- モビリティ・マネジメント（MM）の導入

施策④ 安心・安全な都市交通体系の構築

人にやさしく、安全な道路空間の確保



- 歩行者、自転車、自動車動線の分離
- 交差点における安全確保
- 交通安全啓発活動の実施 等

防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成



- 複数の経路選択が可能な交通ネットワークの整備
- 災害に強いまちづくりを支える広域的交通ネットワークの形成 等

施策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

公共交通を以下に示す機能に分類し、各機能に応じたサービス水準を設定・確保するとともに、ネットワーク全体としての品質を保証します。

- 鉄道・高速バス等による広域的な連絡線（広域路線）の形成
- 路線バス等による「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
- 鉄道駅・拠点施設を連絡するバス交通による市内南北線の形成
- 公共施設連絡バス等による地域特性に応じたきめ細かいサービスを有する地域路線の展開

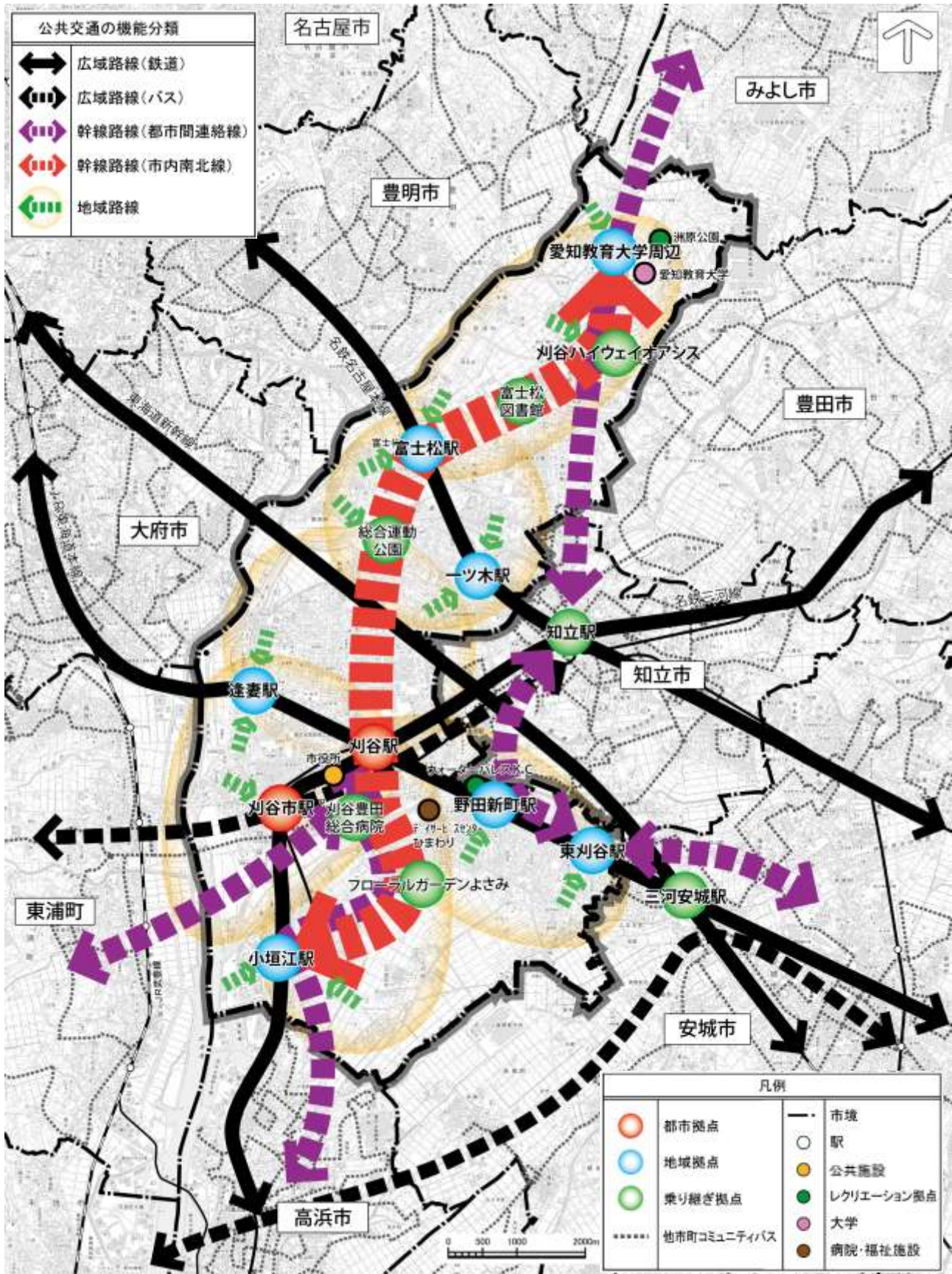
■公共交通の機能分類

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

主要駅やバス停における交通結節機能の強化

- 企業送迎バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保
- 刈谷駅等における交通結節機能強化
 - ・乗り継ぎ情報提供
 - ・駐車場・駐輪場整備
 - ・レンタサイクルの拡充
 - ・サイクル&バス・レールライドの推進
 - ・サイクルオアシスの設置
- バス待ち環境の向上
- 利用者にわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

■公共交通ネットワークの形成イメージ

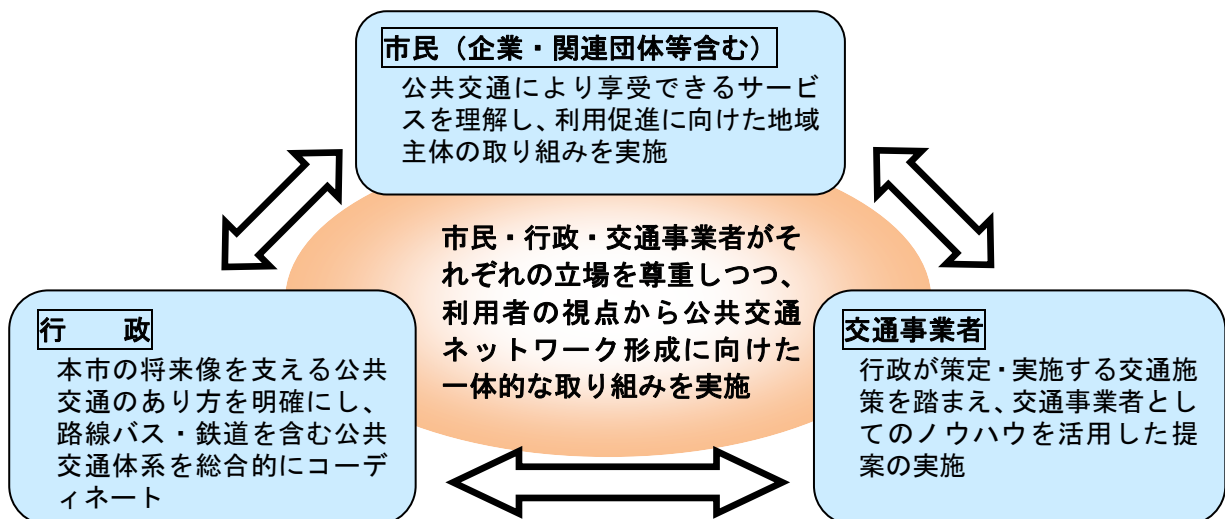


※地域路線については、地域が主体となり、市民参加による検討を進める。

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（鉄道・バス）のサービス水準は、各路線の機能（事業理念）を踏まえたうえで、市民参加による検討を通じ、市民の生活パターンに応じた設定とします。
- 行政は、本市の目標像を支える公共交通のあり方を明確にし、路線バス・鉄道を含む公共交通体系を総合的にコーディネートします。
- 行政は、地域路線の検討にあたっては、乗合交通手段によるサービスの妥当性や、地域の主体性を醸成するため、PDCA サイクルを踏まえた検討を実施するとともに、持続可能な生活交通として維持するため、利用者増進と適切な運賃設定のあり方を検討することで公的負担金の軽減を図るものとします。
- 市民（企業・関連団体等含む）は、公共交通により享受できるサービスを理解し、利用促進に向けた地域主体の取り組みを実施します。
- 交通事業者は、行政が策定・実施する交通施策を踏まえ、交通事業者としてのノウハウを活用した提案を実施します。

■公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担

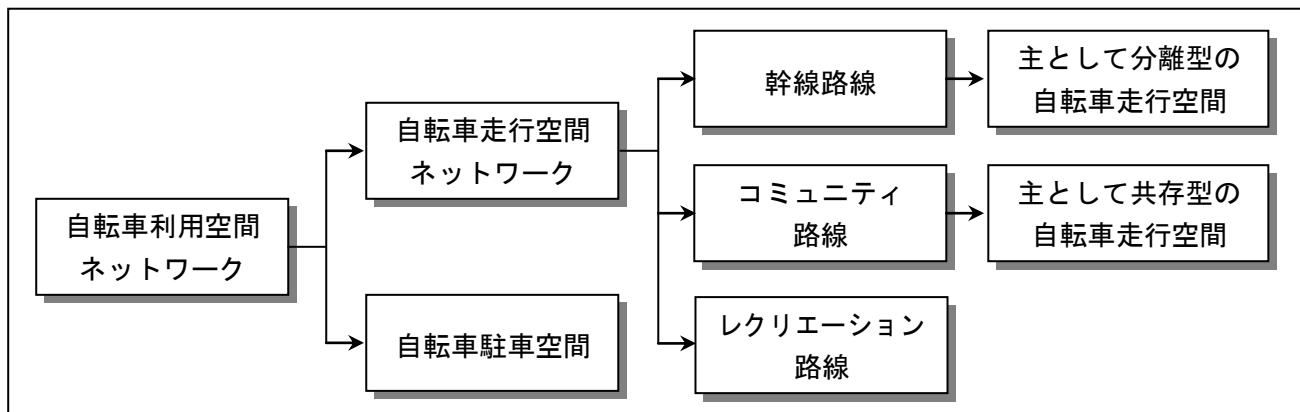


施策② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成

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・歩行者通行空間の確保と利便性向上に資するネットワークの形成
- 道路拡幅、既存道路形態の見直し、既存緑道・河川堤防の活用等、柔軟な自転車走行空間の確保
- 段差の解消、無電柱化、自転車又は歩行者の優先的な通行を明確にする標識・表示等の整備

■自転車利用空間の概念と走行空間の形態



■自転車走行空間の種類とイメージ

自転車走行空間の種類	自転車走行空間のイメージ	備考
自転車歩行者専用道路等 (一般の自動車は走行が禁止された道路)		・走行性、安全性、快適性は非常に高い。
分離型の自転車走行空間 (自転車、歩行者、自動車を分離)	歩道、車道と工作物で分離 	・自動車と物理的に分離されているため、走行性、安全性、快適性が高い。
	車道に路面表示で分離 	・自動車との錯綜も考えられ、やや自転車の安全性が低下するものの、走行性、快適性は高い。
	歩道に路面表示で分離 	・歩行者の安全性、自転車の走行性がやや低下するものの、自動車からの安全性は高い。
自転車と歩行者が混合して利用している自転車走行空間 (幅の広い歩道で自転車の走行が許可された区間)		・自転車の安全性は確保。 ・歩行者、自転車の交通量が多い区間では、歩行者の安全性と自転車の走行性が悪い。
自転車と自動車が混合して利用している自転車走行空間		・走行性、安全性、快適性が低い。

資料：自転車利用環境整備基本計画に基づく自転車利用の促進について (H11.4)

施策③ 自動車交通需要（旅客）の適正化への誘導

市内企業・工場への自動車による通勤交通等への対処

●交通需要マネジメント（TDM）の展開

本市における通勤目的交通の約70%は、自動車利用となっていることに加え、目的地である大規模工場が市域の中心部に立地していることから、朝のピーク時には市街地に集中する通勤交通により交通渋滞が発生しています。

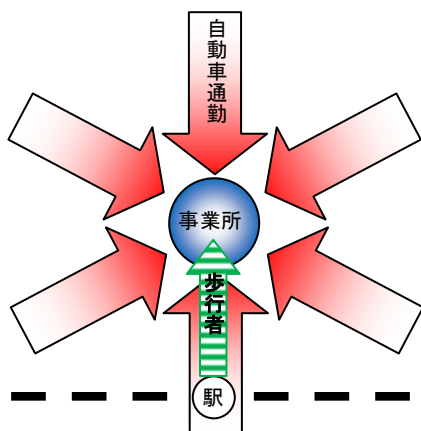
これらの交通需要特性を踏まえ、本市における通勤交通等を対象にした交通需要の効率化及び適切な自動車利用の誘導に関する TDM 施策を展開します。

■TDM 施策メニュー

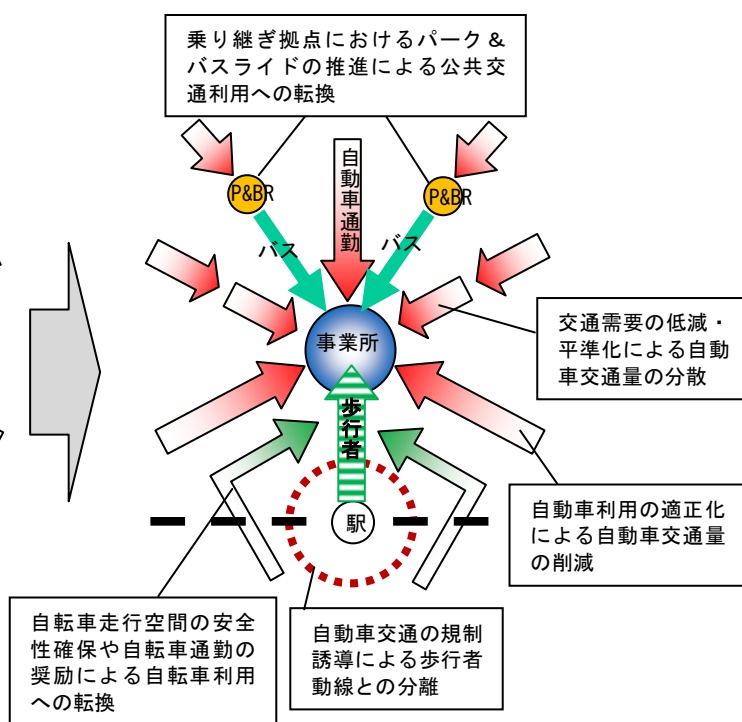
施策のねらい	施策の方向性	施策メニュー
交通需要の効率化	交通需要の低減・平準化	<ul style="list-style-type: none"> ● 時差出勤 ● フレックスタイムによる出勤時間の変更 ● 勤務時間の変更
	自動車利用の適正化	<ul style="list-style-type: none"> ● 相乗り推奨 ● ノーマイカーデーの実施 ● 企業と連携したモビリティ・マネジメントの実施
適切な自動車利用の誘導	自動車交通の規制・誘導	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車交通流入抑制 一刈谷駅北口における交通処理システムの見直し <ul style="list-style-type: none"> ・一方通行化による規制（時間規制 等） ・バス交通優先施策の実施 ・コミュニティ道路化
	駐車政策による誘導	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗り継ぎ拠点におけるパーク&バスライド駐車場整備 ● 違法駐車に対する規制

■TDM 施策メニューの実施による自動車交通需要適正化のイメージ

○これまでは…



○これからは…



施策④ 安心・安全な都市交通体系の構築

日常の交通安全を確保するとともに、交通事故や災害などの緊急時に備え、信頼性の高い都市交通体系を構築し、安心かつ安全な日常生活の実現を目指します。

人にやさしく、安全な道路空間の確保

市民の交通安全意識の高揚を図り、交通の安全を確保するため、啓発活動、道路交通環境の整備等の総合的な交通安全対策を実施するものとします。

道路交通環境の整備

- 歩行者、自転車、自動車動線の分離（自転車・歩行者道等の整備、道路案内標識の設置 等）
- 交差点における安全確保（交差点改良、ITS 技術の活用による危険な交差点等における見通しの確保 等）
- 交通安全施設の設置（信号機、横断歩道、横断歩道橋、ガードレール、カーブミラー等）

ソフト施策の実施

- 取り締まり強化
- 交通安全啓発活動の実施（交通安全市民運動、交通安全教室等） 等

防災・減災計画を踏まえた交通ネットワークの形成

災害による被害を未然に防ぐことを全体とした「防災」対策では、東日本大震災のような大災害に対する備えとして十分といえないことから、災害が発生した場合に、その被害を最小限に止めるための「減災」の概念が重要となります。したがって、本市においても、「防災」と「減災」という二段階の概念による危機管理を推進する必要があります。

「減災」の概念において、様々な災害から人命を守るために、市民を安全に避難させることが重要であり、そのような意味から交通計画の果たす役割は重要なものがあります。特に、避難路などのハード対策に加え、避難を誘導するソフト対策が有効であると考えられることから、最先端の情報通信技術を活用した「減災」対策を実施していくものとします。

防災対策の推進

- 緊急輸送道路や避難路となる橋梁の耐震化・長寿命化の推進
- 火災の延焼を防止あるいは遅延させる効果の高い道路整備（幅員 15m 以上）
- 建築物における耐震・防火対策の促進 等

減災対策の推進

- 救援拠点、緊急輸送交通路となる幹線道路ネットワーク、情報通信ネットワーク、電力システム、まちづくりなどを含むリスクマネジメント手法の導入による災害時のリダンダンシー確保
- 最先端の情報技術を活用した避難誘導の迅速化
- 自動車のプローブ情報を活用した避難誘導の情報提供（「通れるマップ」作成システムの構築等）
- 避難・物流輸送の拠点としての刈谷ハイウェイオアシスの活用 等

施策① 環境に配慮した交通行動の促進

施策② 低炭素型自動車の普及・促進

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。

低炭素型交通体系の実現に向けては、「刈谷市環境都市アクションプラン」における施策と連携しつつ、適宜“交流”、“生活”関連施策との連動を図ります。

施策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、エコドライブ等の導入
- 交通エコポイントの導入、自転車マップの活用等

施策② 低炭素型自動車の普及・促進

低炭素型自動車の普及・促進への対処

- エコカーの利用の促進
- 低炭素型バスの導入 等

施策① 環境に配慮した交通行動の促進

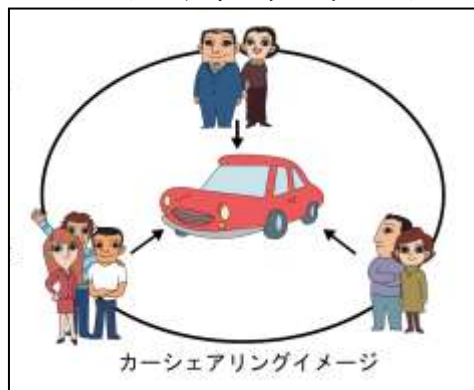
環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開

- カーシェアリング、エコドライブ等の導入
- 交通エコポイントの導入
- 自転車による移動を奨励する自転車マップの活用

＜カーシェアリング、エコドライブ等の導入＞

環境に配慮した交通行動の促進については、自動車利用の適正化施策としての相乗り、カーシェアリング、自動車利用自粛運動、ノーマイカーデー、社会習慣の見直しを推進します。また、燃料の消費を抑える環境にやさしい自動車の運転方法としてのエコドライブを推進します。

■カーシェアリングのイメージ



■広島市におけるノーマイカーデーの取り組み事例



資料：「刈谷市環境都市アクションプラン (H23.3)」

資料：広島市

施策② 低炭素型自動車の普及・促進

エコカーの利用の推進、低炭素型バスの普及・促進を図るとともに、これら低炭素型の自動車の充電インフラとなるエコステーションを設置します。

低炭素型自動車の普及・促進への対処

●エコカーの利用の促進

- ・エコカー利用時に駐車場料金の割引制度を導入する等、普及促進方策の展開
- ・充電スタンド等のエコステーションの設置の推進

●低炭素型バスの普及・促進

■プラグインハイブリッド自動車（市の公用車）



資料：「刈谷市環境都市アクションプラン（H23.3）」

■エコカーの駐車割引



車種割引 秋葉原UDX駐車場
駐車場割引サービス
駐車場割引対象車種：三菱自動車 i-MiEV

2018年12月31日まで **20% OFF**

平日24H最大料金	2,000円	▶	1,600円
土日祝24H最大料金	3,000円	▶	2,400円

資料：駐車場総合研究所HP

■低炭素型バス（ハイブリッド）



資料：名鉄バスHP