

刈谷市都市交通戦略（案）に対する意見と市の考え方

パブリックコメントの実施概要

- (1) 意見募集期間 : 平成24年2月20日(月)～3月21日(水)
 (2) 意見提出者数/件数 : 6名/49件

刈谷市都市交通戦略（案）全般について

番号	意見	対応方針
1	全部の章の全体像をつかむのに時間がかかる、A3、1枚か2枚で課題と施策がわかるような概要を添付すべき。このままでは、一覧性にかけて、理解が困難。ただし、概要版を別につくるという意味ではない。	ご意見を反映し、目次に各項目の解説を追加します。また、「第2章 都市交通の現状と課題」では都市交通の現状と課題を、「第3章 都市交通ビジョン」では本市の都市交通の基本理念・将来目標像 基本方針 期待される効果の関係を、「第4章 都市交通戦略の策定」では中間年次及び目標年次に向けた都市交通戦略の具体的展開を A3 各1枚でまとめており、ご意見を反映し、全体像が把握できるように上記ページを再整理します。
2	個々の施策については納得できるが、それぞれが一部地域で断片的に扱われており、刈谷市全体像としての整合性がとれているのか伝わってこない。全施策を刈谷市マップに落とし込み、ひと目で全体像が理解できるようにすべきではないか。	ご意見を反映し、計画をよりわかりやすいものとするため、計画内容を簡潔にとりまとめた「概要版(A4版、8～12頁程度)」を作成します。
3	安全・安心に関する項目では、過去数年の事故発生状況などの整理がなく、現況の把握が不十分である。交通戦略策定の基本データとして、事故発生状況の整理を行うべき。	ご意見を反映し、交通事故発生件数の推移及び発生箇所図を追加し、安心・安全に関する施策策定への基礎資料とします。
4	また、安全性は高齢者への安全性向上の対応に比重が偏っており、これが安全・安心に対応する施策の説得力の乏しさにつながっている。したがって、事故発生状況を踏まえた現況を整理し、課題を抽出し、安全・安心に関する施策を立案するべきである。	安心・安全に関する施策は、基本方針「生活」において“施策 安全・安心な都市交通体系の構築”として整理してあります。また、高齢者の交通事故件数が多いことから、「高齢者が安心・安全に移動できる交通環境の検討」として課題を整理してあります。また、歩道整備にあたっては、ご意見を参考に個別計画の中で具体的な整備のあり方を検討していきます。
5	歩道はかなり広いが、勾配がきつくて、歩くのに疲れる。歩道は煉瓦であるので、躓く危険がある。路地が狭すぎる。死角が多い。自家用車とすれ違うとき、歩行者は身の危険を感ずる。目的地最短の歩行者専用道路の建設。歩道のマナーが悪い人がいる。道路の違法駐車も目立つ。個人のマナーの問題である。誰が教育するのか。学生は学校、一般市民は市役所か警察が安全教育すべきである。	交通マナーの向上についてはご意見を反映し、“施策 安全・安心な都市交通体系の構築”における交通安全に関連する施策の再整理を行うとともに、“交通安全啓発活動の実施”を追加します。また、「第5章推進計画 1.アクションプログラム」の中に概要として同様の項目を追加します。

6	交通戦略自体が都市計画図の参照を前提に作られているが、都市計画図が添付されていないため計画路線の場所が非常にわかりにくい。	「幹線道路ネットワーク図」(P35)において、将来土地利用(都市計画マスタープラン)と幹線道路ネットワークの位置関係を示しています。また、路線名の判別は「施策パッケージ1 産業」における図「施策、の具体的展開」(P51)をご参照ください。
7	5章1アクションプログラムにある交流、生活にジャンボタクシーやオンデマンドタクシーの検討はないのですか。	本交通戦略においては、乗合輸送としての公共交通の機能分類を明確にしており、それぞれの役割に応じたサービス水準を確保できる交通機関として鉄道、乗合バス等を想定しています。機能分類で示す“地域路線”において、タクシーも乗合輸送機関としてその役割を担うことが出来るものと期待しております。

「はじめに」について

番号	意見	対応方針
8	第3パラグラフ(文章要修正)、冒頭意味不明「幅員も狭く」 整備済みの道路のことが、これから整備する道路のことが？	ご意見を反映し、「はじめに」の文章を再考させていただきます。
9	文章が長すぎて、「公共交通を利用した環境にやさしいまちづくり」の部分が伝わらない。	

「第1章 都市交通戦略の位置づけ」について

番号	意見	対応方針
10	衣浦定住自立圏共生ビジョンはどのように反映されるのか？ 後の章では、バス路線の乗り入れだけに反映されているだけあるが、もっと大きくODを捕らえて整備する路線を他市町村と連携をとって整備すべきでは。	ご意見を反映し、道路整備に関する記述を修正します。衣浦定住自立圏共生ビジョンは、公共交通のみならず、自動車交通においてもその連携を図ることが重要と考えており、「施策パッケージ1 産業」における“(仮)東浦アクセス道路”の項目に“共生ビジョンの趣旨を踏まえた東浦町との連携強化”を追記します。
11	渋滞箇所図により、市の境界付近で渋滞が発生していることが明確である。ただし、これらは、多くが国道、県道レベルで発生しているため、主要な整備主体は国、県となるが、その渋滞箇所につながる路線の整備は刈谷市の整備範疇である。 したがって、刈谷市内の渋滞の解消には、国、県と連携をとりながら整備を進めていくことが必要となると考えるが、そのスキームに対するまとめが、「第5章施策推進計画」に「実施主体」として、いきなり示されるだけであり、このことに対する説明が不足している。	本市幹線道路の整備率は80%ですが、一部に交通あい路となるような箇所が存在しています。このような問題箇所については、国・県とともに、本市としてその整備に努めていくよう「施策パッケージ1 産業」における図「施策、の具体的展開」(P51)に記載しております。これを受け、「第5章 施策推進計画」(P92)に「実施主体」を整理させていただいています。また、国・県が整備主体となる道路であっても、実際の整備においては、地元調整は本市が行なっており、そのような意味においても国、県、市が連携をとりながら整備を進めていく必要があると考えております。

12	<p>現況 OD の整理が刈谷市内分だけしか見えてこない。または本文の整理からは理解しにくい。山に囲まれているわけではなく市域が細長いということは、裏返せば、他都市間との連携が必要で、少なくとも安城、知立、高浜、碧南等との連携を踏まえた大きな OD を捉えて現状を把握して、後の章で、重点整備箇所を決定すべきなのでは？</p>	<p>計画策定に当たっては、隣接市町を含めた西三河全域を対象とする将来交通量推計を実施しており、これをもとに施策実施の効果検証(P86)を行っており、ご指摘のような OD 量を加味した検討となっております。</p>
----	---	---

「第2章 都市交通の現状と課題」について

番号	意見	対応方針
13	<p>「通過交通を受け入れざるを得ない交通特性」と分析している。しかし、ここであげられているのは国道1号、国道419号、国道23号、国道155号だが、本当に通過交通対応路線として問題となるのは、市内に入り込み中域の交通と狭域の交通が混じる155号だけではないのか？したがってこの図の表現が過剰に感じる。</p>	<p>通過交通の問題は、渋滞を迂回する交通が幹線道路以外の道路に進入してしまうことにもあります。図「路線別大型車交差点流入交通量」(P18)からも幹線道路の混雑により、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が伺えます。</p>
14	<p>後の章で、「渋滞が起きている」「それを解消するために道路整備が必要だ」というロジックの展開がみられるが、この章でその展開につながる課題の掘り下げが不足している。</p>	<p>2次ピークで渋滞が発生している交差点は、(都)国道1号線(今川町)、(都)国道155号線(恩田町)、(都)刈谷知立線(昭和町)、(都)衣浦豊田線(朝日小学校西、半城土町西十三塚)となっております(P16、17 図「渋滞原因箇所の渋滞の時間変動」をご参照ください)。(都)国道1号線については、そのバイパス機能を有する(都)名古屋岡崎線が、</p>
15	<p>渋滞朝ピークの山が二つあると分析しており、この分析だけでもって、後の章の施策の立案において、「都市内道路」と「都市間道路」の整備の必要性に結びつけている。</p>	<p>(都)国道155号線については、恩田町交差点そのものが、(都)刈谷知立線についてはバイパス機能を有する(都)元刈谷重原線の整備が効果的であることから、「5章 施策推進計画」において、これら道路の整備を位置づけています。また、(都)衣浦豊田線については、既に整備着手がされているところで</p>
16	<p>施策に説得性を持たせるならば、二次ピーク次の中心部の渋滞の発生はどの箇所で起きているかを図示するべき。これによって、後の章で都市内道路のどの箇所を優先的に整備するかが浮き彫りになるはず。この分析により現在重点的に整備するとしている路線とは、重点整備する路線が変わる可能性もある。</p>	<p>す。</p> <p>なお、1次ピークについては、大規模事業所が市街地内に立地する本市特有の問題であり、交通の分散化や公共交通の利用促進等により対処すべき課題ととらえ、本計画を策定しています。</p>
17	<p>広域対応路線の道路名を入れるべき。</p>	
18	<p>ピーク時間を見ると、ピークは10分程度で解消している場合が多い。</p> <p>この分析だけにより、「都市内」、都市間道路の両方の整備が必要だと結論付けるのは乱暴</p> <p>この分析だけにより、元刈谷重原線などの都市内幹線道路の重点整備が必要と言えるのか？</p> <p>むしろ国道155号や国道419号の渋滞の激しさが浮き彫りになっているだけではないのか。</p>	

19	路線別大型車交差点流入交通量図を添付しているが、この図で何を言いたいが不明確。本文にもナビがない。	ご意見を反映し、解説を追記します。P18「路線別大型車交差点流入交通量図」は、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を示したものです。
20	(都)高須線の住吉交差点より南側を歩道 3m 未満の区間として提示しているにもかかわらず、この状況に対するコメントがない。	ご意見を反映し、刈谷駅南部の一部区間において歩道 3m 未満の区間が存在することを追記します。
21	P26 と P29 を見比べると高齢者にとって歩道の整備が必要なのは、大規模事業所が集中する北口方面ではなくて、むしろ高齢者の集中する駅南西側なのではないか？大規模事業所周辺には高齢者は多く分布していない。	P60「施策パッケージ 3 生活」施策2において、「刈谷駅を中心に市役所、学校、病院などの主要な公共施設……放射状の主要動線を幹線道路として位置づけます。」としており、駅南西を含む自転車・歩行者ネットワーク計画を立案しています(P61 をご参照ください)。
22	路線設定に関する検証で、「バス路線として利用している道路の幅員構成等の状況を整理し、交通安全に配慮していた路線設定となっているかの検証」が必要。ただし、P31 で「道路状況に応じた車両の選択」の記述はある。	現在の公共施設連絡バスは、基本的にはすれ違いが可能な道路をルートとして設定していますが、今後のバスネットワークの見直しにおいては、計画の具体化に伴い、各路線の役割や需要、道路状況に応じたルート設定、車両選択を検討していきます。

「第3章 都市交通ビジョン」について

番号	意見	対応方針
23	頭書きがなく、いきなり都市交通ビジョンが提示されるため唐突(体裁) 「前章までの整理内容を踏まえ、以下のダイアグラムに示すように都市交通ビジョンを設定します。」、「詳細については、以降の項で説明します」などが必要。	ご意見を反映し、趣旨に応じたリード文を追記します。
24	刈谷駅周辺の活気の評価について評価方法がアンケート調査になっているため、他市とのベンチマークや定量的評価が行われにくい。消費金額、商業面積、店舗数のような定量的に表せる指標を用いてはどうか。	ご指摘のような指標は、交通施策のみで目標値を達成することは困難であり、まちづくりを主体とする計画策定においてその指標化を検討することが適切と考え、本計画の指標としては用いないこととしました。
25	自動車以外の交通手段割合について、19 ページの資料によると自動車交通量が増加トレンドになっている。割合での評価のみでなく、自動車交通の絶対量を削減しなければならないのではないか。	本市では当面の間、人口及び自動車交通量は増加傾向にあるものと予測されます。今後は、過度な自動車利用を抑制するため、通勤交通などの旅客流動については自動車から公共交通や自転車など他の交通手段への転換を図ることを重要な施策としていますが、産業の活性化の視点からは、物資流動としての自動車交通の削減を目指してはおりません。したがって、本計画においては交通手段の転換を示す指標として、市民アンケート等の結果に基づく交通手段の分担率を用いることとしました。

26	環境評価(低炭素型の都市)について、CO2 排出絶対量を指標として、他部署と協力していくことが必要ではないか。道路の緑化もあわせてとりくむ必要があるのではないか。	ご指摘のように CO ₂ 排出量の削減は、本市にとって重要な課題であると考えており、平成 23 年 3 月に「刈谷市環境都市アクションプラン」を策定したところです。本戦略においては、同プランの交通関連施策との整合を図る中で、交通計画としての目標像を整理させていただきました。また、道路緑化については、緑陰空間としての緑化を推進したいと考えています。
27	「通過交通への対処」がなぜ、幹線道路の整備につながるのかが不明確。	通過交通の問題は、渋滞を迂回する交通が幹線道路以外の道路に進入してしまうことにもあります。大型車の交通流動をみると、主要幹線道路の混雑により、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が伺えることから、(都)国道1号線、(都)名豊道路や(都)名古屋岡崎線等の道路整備が重要と考えています。
28	南北軸の形成 バス路線のことか？道路ネットワークとバス路線が同じ用語を使ってあり混乱を招く。この「南北軸」という言い方は随所で見られるが、道路ネットワークのことなのか、公共交通軸のことなのか混乱を招くので、適切な名称を用いるべき。	ご意見を反映し、バスについては表現を市内南北線に修正します。また、市内南北線への修正に合わせ、都市間連絡軸を都市間連絡線へと修正します。 なお、「第 3 章都市交通ビジョン」で記述していますように、本戦略で用いている“南北軸”とは、公共交通、自動車、自転車などによる市域を縦断する本市の交通体系の軸を指すものです。
29	市内交通の円滑な処理機能の確保をはかるために、上重原野田線、元刈谷重原線の重点的な整備がなぜ必要なのか？理由が不明確。	ご意見を反映し、P34「都心地区交通処理計画の立案」において、“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”との文章を追記します。
30	なぜ優先的に整備するのか？既存の道路網では処理しきれないのか？その絞りこみの根拠が不明確。	
31	元刈谷重原線と上重原野田線の重点整備のねらいは、これにより刈谷市市街地部の「外環状線」を形成し、中心市街地部への通過交通の排除を行うことが狙いであると考え。もしそうなら、そのことを明記すべき。またポンチ絵などで環状線の整備が通過交通の排除に効果的であることを、わかりやすく図示して説明すべき。	
32	幹線道路ネットワーク図へのナビが不明瞭	ご意見を反映し、P35 幹線道路ネットワーク図は、P34 で記述した施策を図面として整理したもので、道路の機能分類を示しています。
33	「整備方針」は表の中でうたう前に、まず本文中でうたうべき。これは都市計画マスタープランからそのまま持ってきただけ？とにかくナビがなく意味不明瞭。 「上記を踏まえ、都市計画道路のうち重点的に	

	整備を行う路線を図のように設定します。」	
34	「交流:まちなかにぎわいづくり」と「一体化」に資する都市交通体系の構築」…と一体化に資する文書が意味不明 一体化した に修正する等が必要では。	ご意見を反映し、誤解が生じないよう、“まちなかにぎわいづくりに資する都市交通体系の構築”に表現を修正します。
35	まちなかの賑わい作りで、刈谷駅周辺地区のうち、なぜ南側は、北側の整備内容に比べ扱いが少ないのか、そのことに対する説明が少ない。賑わいを創出するのなら、図書館、美術館などが集中する南方面への整備があってもよいはず。	まちなかにぎわいづくりについては、駅北、駅南の一体化が重要であると考えていますが、駅南については既に再開発事業に合わせ、道路の整備が行なわれており、今後はソフト施策を主体に取組みを実施していく予定です。一方、にぎわいづくりに向けては、北口のアクアモールなど地元商店街との連携や駅北に立地する企業への通勤歩行者交通の円滑な処理が重要であり、特に企業バスが集中する北口での交通処理について重点的に取り組むべきと考え、計画を策定しました。

「第4章 都市交通戦略の策定」について

番号	意見	対応方針
36	高齢社会のために、無料循環バスとは別に、無料病院循環専用バスを多発する。施設循環バスを増やす。停留所に屋根と腰掛を設ける。路面電車で自動車の渋滞を緩和する。	P38「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」において、体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。 また、P58「公共交通の機能分類とサービス水準の設定」において、市内南北軸については“乗客集中に対応できる車両、システムの導入検討”を行なうこととしています。
37	富士松駅の急行停車を要望中とあるが、現実問題難しい。富士松駅は、現在朝方、岡崎方面に向かう電車が、30分以上間隔があくことがあるなど、特に朝方の利便性向上が求められる。たとえば南北バス軸整備で、JRに客が流れることを防ぐためということで、7時～9時毎時1本ずつ上下線で優等列車(準急以上)の特別停車をしてもらうなどのピンポイントな要求をする必要があるのではないか。	ピーク時における停車は、通勤・通学需要への対応という視点から重要な考え方であり、要望にあたり参考にさせていただきます。
38	自転車ネットワークの検討で、現況の状況と整備後の状況が一緒になっており、どこを整備すれば、このネットワークが実現できるのかが明確になっていない。	自転車ネットワークは、自転車走行空間構成を示した計画図です。各路線の整備のあり方については、当該計画を踏まえた個別計画の中で具体的な検討を実施していく予定です。
39	先日、京都市が景観保護のため自転車道の舗装の色を塗り替えたことでニュースとなった。そして、本交通戦略では旧東海道の一部が自転車道整備されるとなっているが、景観に配慮した整備をお願いし	自転車道の整備にあたっては、周辺景観や表示の連続性確保に配慮しつつ、適切な表示形態を検討していきます。

	たい。	
40	自転車走行空間のイメージにおいて「B」のイメージがわかりにくい。参考事例として写真がほしい。	ご意見を反映し、参考事例の写真を追加します。
41	富士松駅地区の自転車走行空間の設置であるが、狭い道路の指定が多い。これは一方通行化をするのだろうか。また、総合運動公園の泉田側に拡張されるので、名豊国道側道の自転車走行空間を逢妻川付近まで延伸するのはどうか。また、産業廃棄物処理場～今岡の道路建設など新規路線は自転車道は整備しないのか。	基本的には既存ストックの有効活用を前提に、路面表示による通行帯の確保を図ります。また、特定路線の整備の可能性については、関係機関との調整を図り、整備を進めていきます。
42	H34、H42 にそれぞれどのような道路ネットワークを想定していて、それに対する概算比較等で優先箇所を決定した等の根拠が必要。	ご意見を反映し、効果検証フローとその結果を再整理します。なお、「ケース1」は、生活関連施策によって自動車交通が一定量削減された場合で、「ケース2」は、生活関連施策とともに、産業関連施策を実施した場合です
43	ケース1「短期的効果」とケース2「長期的効果」を算出するとしているが、どこにその算出結果が掲載されていない。または、掲載されているとしても一見して判断できない。 P86「ケース1」と「生活関連施策」、「ケース2」と「産業関連施策」を太字とし、P90で表の3段目に「ケース1」、4段目に「ケース1」+「ケース2」と明記すべき。	また、H34,H42のネットワークは策定しておりません。配分対象としたのは、目標年次における将来道路網です
44	削減率は、「施策を実施しない場合なのか」、「ケース1」なのか「ケース1」+「ケース2」なのか、ナビがないため全くわからない。	
45	「意図転換率」についての説明は明記されているが、一番重要な交通量配分のネットワーク条件については、概要を述べただけで設定条件については述べられていない。こちらを詳述すべきだ。つまり「生活関連施策」とは具体的に、どこの路線を整備、改良することなのか不明確である。また、「産業関連施策」とは具体的にどこの路線を整備、改良することなのか明記すべき。交通量配分の計算自体がブラックボックス化しているため、せめて設定条件だけでも詳述すべきである。	交通量推計については、「第4回中京都市圏パーソントリップ調査」の配分手法に準じています。また、ネットワークにつきましては、本計画の将来道路網を配分対象道路網としており、ゾーン区分につきましては、P89 図「区域別自動車発生集中交通量削減率」に表記しています。なお、ここでの効果検証は、「生活関連施策」に基づき配分対象とするOD量を設定し、「産業関連施策」で配分対象ネットワークを設定しています。

「第5章 施策推進計画」について

番号	意見	対応方針
46	ここで整備すべき場所とその理由について初めてそのロジックが明らかにされているが、p92のステータス1、2で表の空白欄が何を意味しているのかが、不明。 次の欄の空白は事業完了という意味なのか？	ご意見を反映し、空欄については、施策をまだ着手しない場合、“未実施”、その年次までに完了しており、実施期間外の場合、“実施済”という表記に変更します。また、合わせて、を協議、実施に変更します。

その他（「重点整備等」について）

番号	意見	対応方針
47	<p>「戦略」の目的は、考えられる整備を潤沢な予算を使って全て行うことにあるのではなく、限られた予算の中で、どこを重点的に整備していくのかを絞ることにあると考えます。</p>	<p>本戦略は、本市が目指す都市交通のビジョンを明確にするとともに、ビジョンの具現化に向け、どのようなアプローチをするかという施策を中間年次(平成32年)と目標年次(平成42年)に分け示したもので、いわゆる「重点整備箇所」という整理は行っていません。したがって、今後は、本戦略を踏まえ、個別施策相互のバランスを図りながら順次事業を進めてまいります。</p>
48	<p>しかし、今回の「戦略」では、「現況整理」と「現況に対する分析」が不十分なため、重点的に整備する箇所の絞り込みに対する「根拠」が非常にあいまいです。まず、整備する箇所ありきで、後付けで理由をつけた旨が見え隠れし、「戦略」とは名打ってあるものの、その根拠が非常に緩慢な印象を受けます。</p>	
49	<p>もう一度この点について、「現況整理」もしくは「現況分析」について見直し、それを踏まえた「戦略」もしくは「重点整備箇所」を、明確な「根拠」を持って市民に提示する必要があると考えます。</p>	