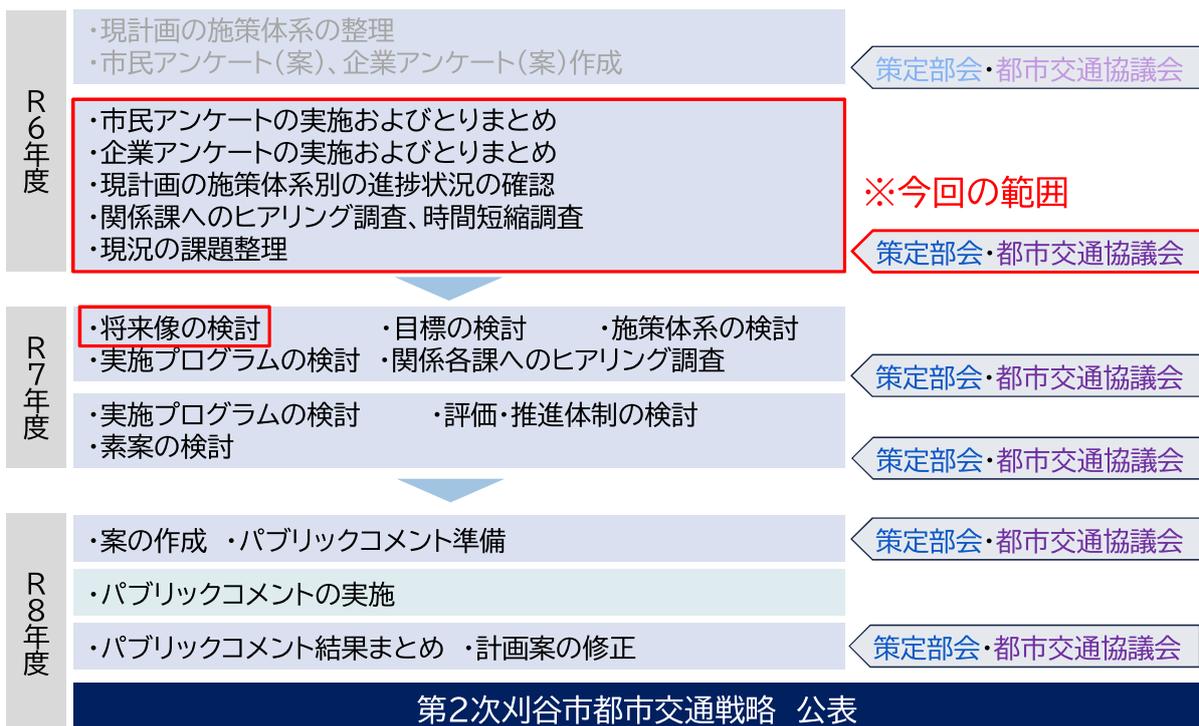


刈谷市都市交通戦略の改定について

第2次刈谷市都市交通戦略策定に向けたスケジュール



※1：刈谷市都市交通協議会は予定であり、時期・回数等は変更の可能性があります。

もくじ

1. 刈谷市都市交通戦略について p4

- ① 都市・地域交通戦略とは
- ② 刈谷市都市交通戦略の概要

2. 都市交通の現況把握 p7

- ① 刈谷市の位置
- ② 人口の特性
(人口推移、移動人口、人口分布、世帯数)
- ③ 通勤・通学の状況
- ④ 公共交通
(ネットワーク、利用者数推移、カバー状況、地域特性)
- ⑤ 道路
(都市計画道路等の整備状況、道路交通センサス分析、市交通量調査(R5)分析)
- ⑥ 自転車
(ネットワーク、自転車駐車場)
- ⑦ 交通安全

3. 市民アンケート調査結果 p24

- ① 調査概要
- ② 調査結果

4. 企業アンケート調査結果 p38

- ① 調査概要
- ② 調査結果

5. 現計画の進捗整理・評価 p45

- ① 現計画の構成
- ② 4つの基本施策別の事業進捗【別添資料①参照】
- ③ 主要な個別事業の進捗評価【別添資料②参照】
- ④ 期待される効果の進捗評価【別添資料③参照】
- ⑤ 現計画の進捗評価のまとめ

6. 都市交通の課題と方向性(素案) p57

- ① 刈谷市の都市交通の特性のまとめ
- ② 刈谷市都市交通の課題(案)
- ③ 刈谷市がめざすべき将来都市構造の確認
- ④ 刈谷市都市交通戦略の将来像(素案)

別添資料

- 4つの基本施策別の事業進捗(図) …別添資料①
- 主要な個別事業の進捗評価 …別添資料②
- 期待される効果の進捗評価 …別添資料③

3

1. 刈谷市都市交通戦略について

4

① 都市・地域交通戦略とは

■都市・地域交通戦略の目的

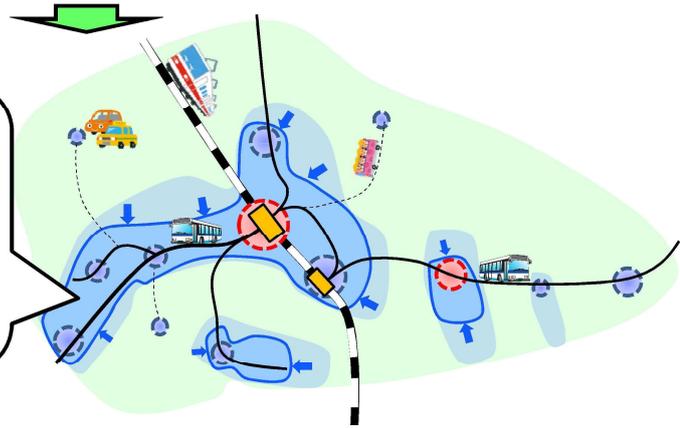
進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、**徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る**観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、**交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るもの**であり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的

資料：都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～

都市・地域総合交通戦略の目的は「望ましい都市・地域像の実現」であり、そのために交通は何をすべきかである

このような都市構造を目指すためには、「居住集積エリア」に住む人々の移動手段を確保し、「都市機能が集積するエリア」へのアクセスを確保すること。

このために交通は何をすべきか？
→公共交通の利便性向上 等



5

② 刈谷市都市交通戦略の概要

■基本理念

“ひと”と“環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系の構築

■目標年次

平成42年(令和12年)

■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

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構築された、地球環境にやさしいまち

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

■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

交流

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

生活

まちの一体化と賑わいづくりに資する都市交通体系の構築

環境

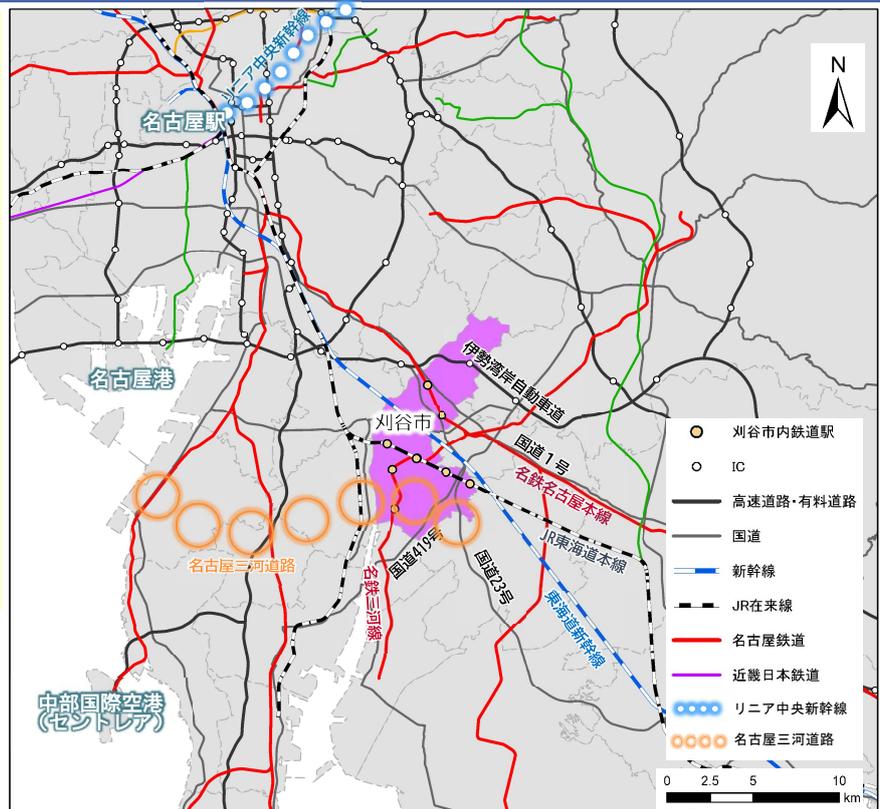
企業と地域社会が一体となったエコモビリティライフの実現

6

2. 都市交通の現況把握

① 刈谷市の位置

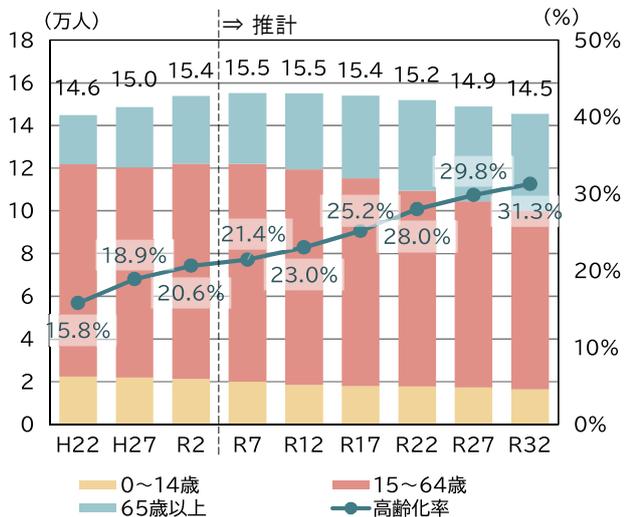
- ・刈谷市は、南北に細長い市域で、東西方向に複数の主要な道路・鉄道が貫く。
- ・名古屋駅とは鉄道で約20分でネットワークしている。
- ・中部国際空港へは自動車で約40分でネットワークしている。
- ・名古屋三河道路が構想され、中部国際空港や名古屋港へのアクセス性向上が期待される。



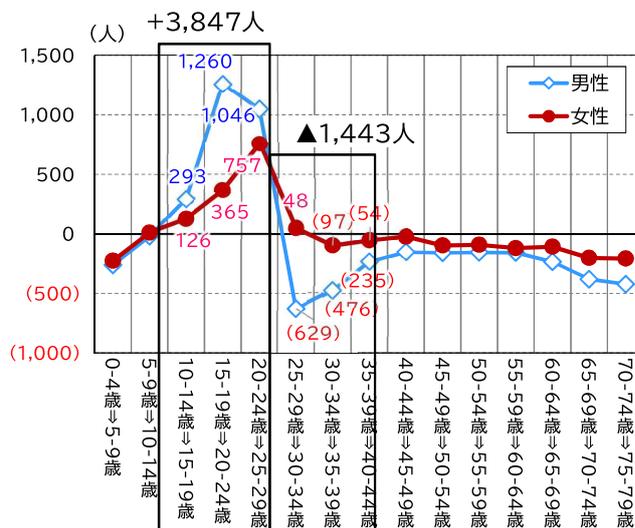
※参照：第3回名古屋三河道路有識者委員会資料

② 人口の特性（人口推移・移動人口）

- ・刈谷市の人口は2030年(R12年)をピークに人口減少に転じると予測されている。
- ・高齢者数と高齢化率は年々増加傾向であり、2030年(R12年)は23.0%程度と予測されている。
- ・10代から20代の間の人口は、3,847人増加しており、特に男性の増加数が多い。
- ・20代後半から40代前半の間の人口は、1,443人減少しており、特に男性の減少数が多い。



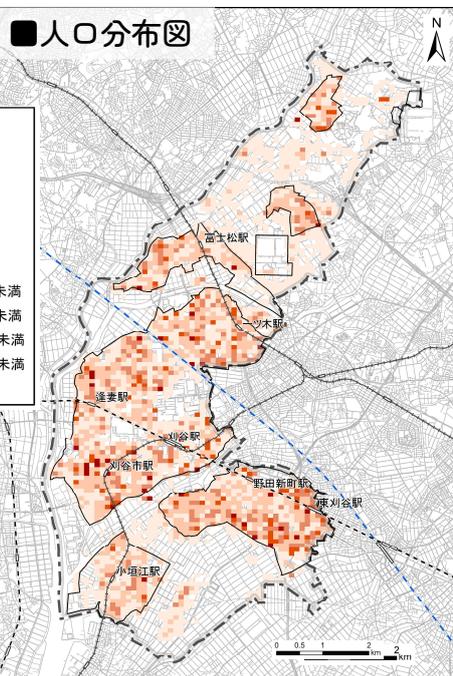
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所



資料：刈谷の統計（2017年から2022年の人口増減）

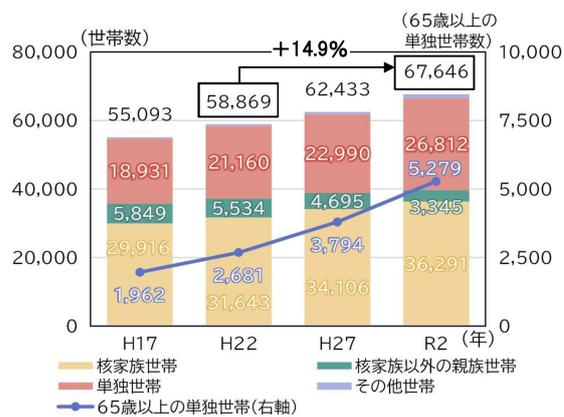
② 人口の特性（人口分布・世帯数）

- ・市街化区域を基本に、駅周辺に人口が集積し、北部は市街化調整区域にも人口が分布している。



資料：令和2年
国勢調査

- ・経年的に世帯数は増加し、平成22年から令和2年の10年間で14.9%の増加している。
- ・家族構成としては、核家族や単独世帯が増加し、特に、65歳以上の高齢者の単独世帯が大幅増加(10年間で約2倍)している。

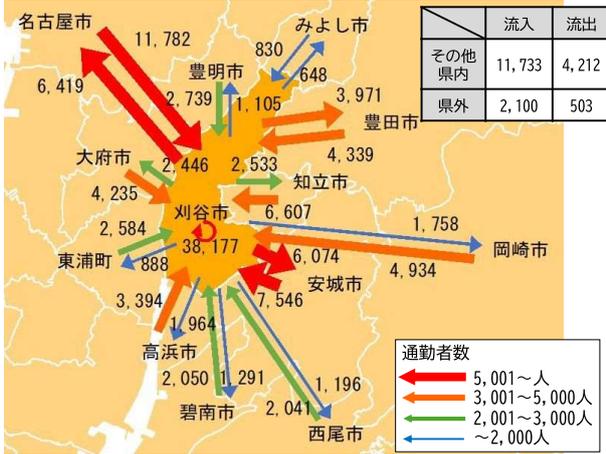


世帯数の推移

資料：国勢調査

③ 通勤・通学の状況（通勤）

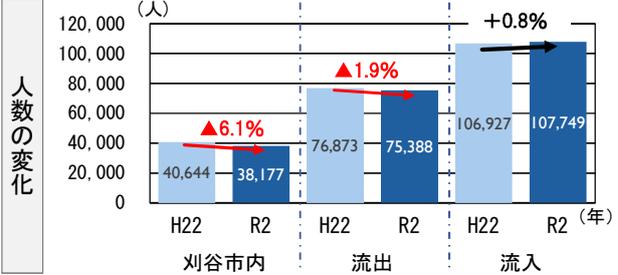
- ・通勤はいずれの自治体に対しても流入超過であり、32,361人の超過となっている。特に、名古屋市、知立市、岡崎市からの流入超過数が多い。
- ・平成22年と令和2年を比較すると、流入出の傾向はほぼ横ばいである。
- ・交通手段については、「自家用車」が63.0%となっており、変化は見られないが、「鉄道・電車」の利用は2.0%増加している。



流入超過数: 32,361人

※従業地「不詳」があるため、流入出の合計は、「人数の変化」の総数と一致しない

資料：国勢調査

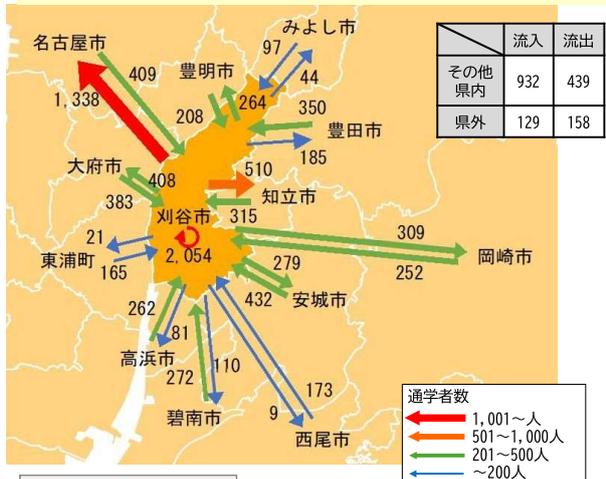


	H22		R2		利用割合の差 (R2-H22)
	人数	利用割合	人数	利用割合	
総数	69,946	100%	70,605	100%	0.0%
徒歩のみ	4,839	6.9%	5,223	7.4%	0.5%
鉄道・電車	8,496	12.1%	10,016	14.2%	2.0%
乗合バス	810	1.2%	1,068	1.5%	0.4%
勤め先・学校のバス	2,263	3.2%	1,858	2.6%	-0.6%
自家用車	44,087	63.0%	44,493	63.0%	0.0%
ハイヤー・タクシー	46	0.1%	41	0.1%	0.0%
オートバイ	1,585	2.3%	1,248	1.8%	-0.5%
自転車	10,442	14.9%	9,657	13.7%	-1.3%
その他	775	1.1%	737	1.0%	-0.1%
利用交通手段「不詳」	1,829	2.6%	2,153	3.0%	0.4%

※交通手段は複数回答であり、必ずしも総数と一致しない
 ※「交通手段の変化」の総数は、自宅への通勤を含んでいないため、上段の「人数の変化」の流出数と異なる

③ 通勤・通学の状況（通学）

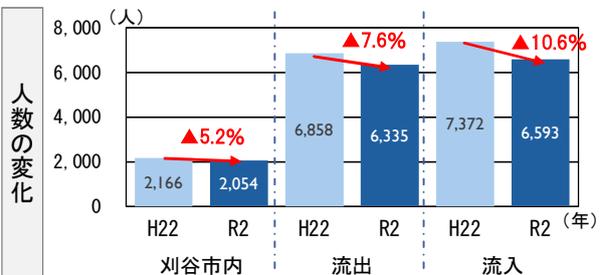
- ・名古屋市、知立市、岡崎市、豊明市、大府市は流出超過であり、他の自治体は流入超過である。
- ・平成22年と令和2年を比較すると、流入出が共に減少しており、学生数が減少していると想定される。
- ・交通手段については、「鉄道・電車」50.0%、「自転車」48.1%となっており、平成22年と令和2年を比較すると、「鉄道・電車」の割合が高まり、「自転車」の割合が低くなっている。



流入超過数: 258人

※通学地「不詳」があるため、流入出の合計は、「人数の変化」の総数と一致しない

資料：国勢調査

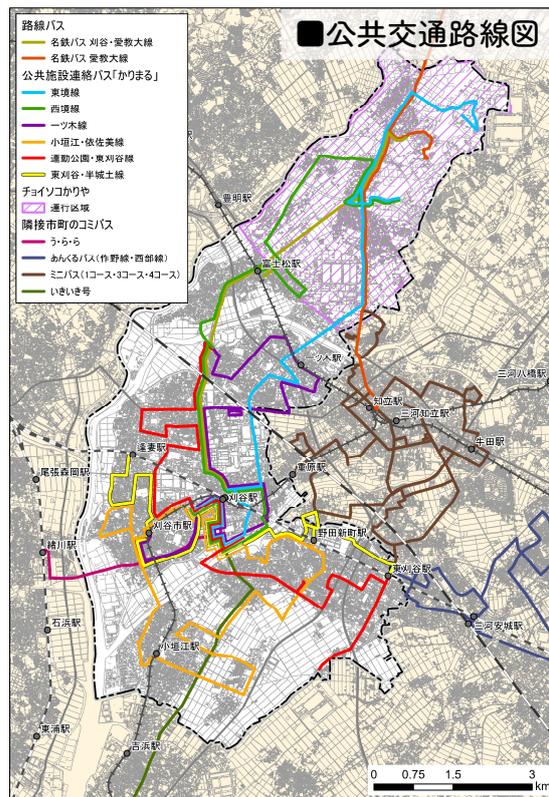


	H22		R2		構成比の差 (R2-H22)
	人数	構成比	人数	構成比	
総数	6,858	100%	6,335	100%	0.0%
徒歩のみ	736	10.7%	667	10.5%	-0.2%
鉄道・電車	3,241	47.3%	3,168	50.0%	2.7%
乗合バス	332	4.8%	290	4.6%	-0.3%
勤め先・学校のバス	194	2.8%	149	2.4%	-0.5%
自家用車	328	4.8%	293	4.6%	-0.2%
ハイヤー・タクシー	1	0.0%	1	0.0%	0.0%
オートバイ	114	1.7%	34	0.5%	-1.1%
自転車	3,494	50.9%	3,046	48.1%	-2.9%
その他	44	0.6%	48	0.8%	0.1%
利用交通手段「不詳」	347	5.1%	275	4.3%	-0.7%

※交通手段は複数回答であり、必ずしも総数と一致しない

④ 公共交通（ネットワーク）

- ・鉄道は、東西に横断するJR東海道本線、名鉄名古屋本線と、南北に縦断する名鉄三河線がネットワークしている。
- ・路線バスは、愛教大線（知立駅～愛知教育大学）と、刈谷・愛教大線（刈谷駅～愛知教育大学ほか）がネットワークしている。
- ・かりまるは、市中心部と各地区を結ぶ市内6路線を整備している。（令和7年度に再編し7路線化の予定）
- ・国道1号以北の市域にて、デマンド交通「チョイソコかりや」の実証実験を令和5年11月から開始している。
- ・「う・ら・ら（東浦町）」「あんくるバス（安城市）」「ミニバス（知立市）」「いきいき号（高浜市）」といった隣接市町のコミュニティバスも乗り入れている。
- ・タクシー事業者は、市内に2事業者があり、個別輸送の移動手段の役割を担っている。

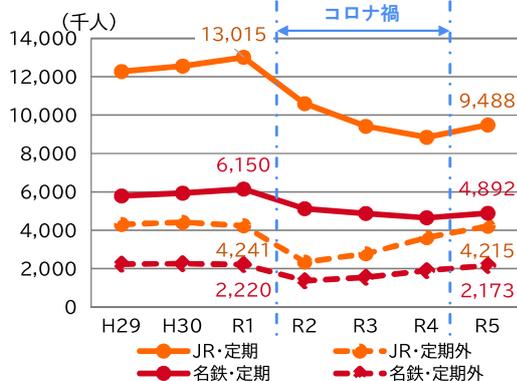


13

④ 公共交通（鉄道・かりまるの利用者推移）

- ・鉄道の利用者数のうち、「定期」はコロナ禍以降、減少し、令和元年度の水準に戻っていないが、「定期外」はほぼ令和元年度の水準に戻った。
- ・かりまるの利用者数は令和6年度はコロナ禍前の令和元年度の水準まで回復の見込み。

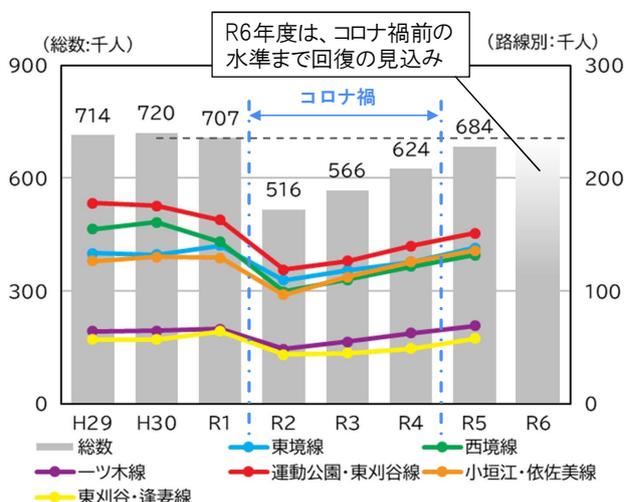
■鉄道の利用者推移



(R元年に対するR5年の割合)

JR		名鉄	
定期	定期外	定期	定期外
72.9%	99.4%	79.5%	97.9%

■かりまるの利用者推移



資料：刈谷の統計

※コロナ禍は令和2年3月～令和5年5月までを期間とし、数値としては令和2年度～4年度を対象として設定
 ※名鉄は乗降人員で整理されているが、JR（乗車人員）と合わせるため、半分に除した値

14

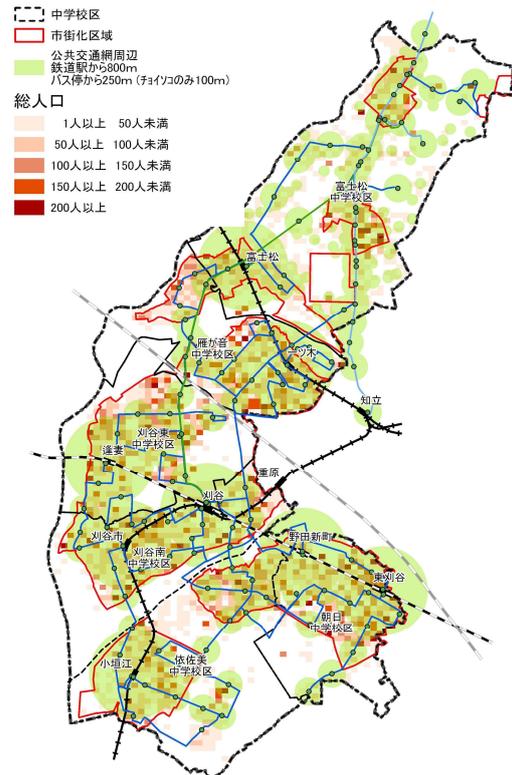
④ 公共交通（カバー状況）

- ・現在の公共交通（鉄道・バス）のカバー率は77.6%となっている。
- ・チョイソコかりやの導入やかりまるの再編でカバー率は上昇する見込みである。

■公共交通（鉄道・バス）のカバー率

市全体	77.6%
富士松中学校区	58.8%
雁が音中学校区	71.7%
刈谷東中学校区	76.0%
刈谷南中学校区	94.1%
依佐美中学校区	78.3%
朝日中学校区	86.8%

資料：刈谷市地域公共交通計画



■公共交通カバー状況図

15

④ 公共交通（地域特性）

- ・各地域内に各種施設が立地していることから、地域内の移動ニーズが高い。
- ・刈谷駅周辺への移動ニーズも高い。
- JR東海道本線を跨ぐ移動需要は低い。

各地域の共通の交通特性

- 各地域に医療・商業・福祉施設や公共施設などが立地しており、日常生活圏が構築されていることから、地域内の移動ニーズが高い
- 市役所や刈谷豊田総合病院などの主要な公共施設などが集積する「刈谷駅周辺」への移動ニーズが高い
- JR東海道本線をまたぐ移動は少なく、南側から北側への移動需要は低い

資料：刈谷市地域公共交通計画

【富士松中学校区】
 ・最も刈谷駅周辺から遠く、公共交通カバー率が最も低いため、移動は自動車を利用する傾向が見られる
 ・高齢者比率が高く、今後の交通弱者の増加が懸念される
 ・市内のタクシー事業者の営業所から距離があり、利用しにくく、タクシー需要が低い

【雁が音中学校区】
 ・地域内に狭小道路が多く、移動は自動車を利用する傾向が見られる
 ・バスの所要時間に対する満足度が低い
 ・地域内に大型商業施設がないため、近隣への移動ニーズがある

【刈谷南中学校区】
 ・最も公共交通カバー率が高く、公共交通が充実
 ・他地域に比べタクシーの利用に対する満足度が高い

【依佐美中学校区】
 ・公共交通（鉄道・バス）の利用割合が最も高い
 ・バスの所要時間に対する満足度が低い
 ・狭小道路等が理由で大型バスの走行が困難

【刈谷東中学校区】
 ・公共交通（鉄道・バス）の利用割合が低い
 ・他地域に比べタクシーの利用に対する満足度が最も高い

【朝日中学校区】
 ・公共交通カバー率は高いが、バスの所要時間に対する満足度が低く、自動車の利用傾向が高い
 ・地域内の主要な幹線道路（県道岡崎刈谷線）が渋滞することから、タクシー需要が低い

■公共交通にかかる地域別特性

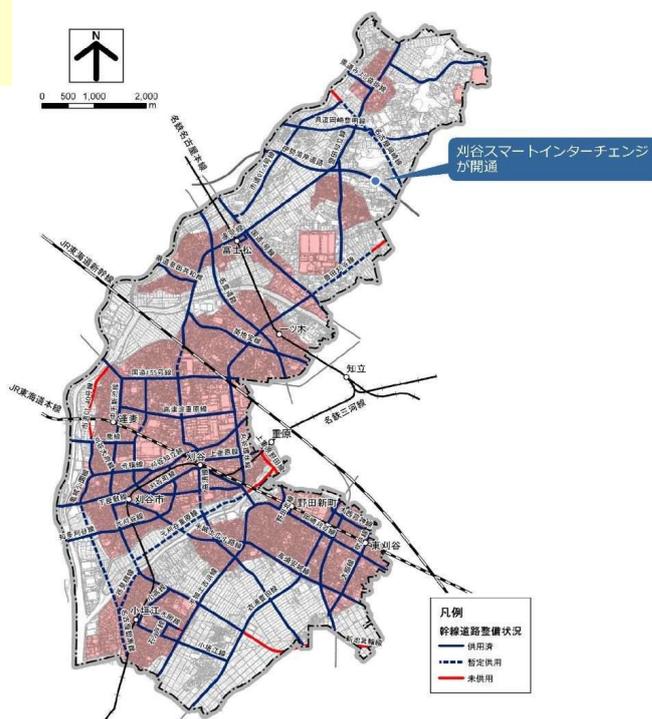
16

⑤ 道路（都市計画道路等の整備状況）

・幹線道路は一部に未整備区間があるものの、高い整備率となっている。

■都市計画道路の整備状況（R3）

区分	幅員	路線数	延長 (m)	整備済 (m)	整備率 (%)
自動車専用道路	40m以上	1	2,760	2,760	100.0
幹線街路	40m以上	1	6,270	6,270	100.0
	30～40m	3	8,990	5,260	58.5
	22～30m	3	3,960	470	11.9
	16～22m	17	54,640	47,830	87.5
	12～16m	18	23,606	21,470	91.0
計		43	100,226	84,060	83.9



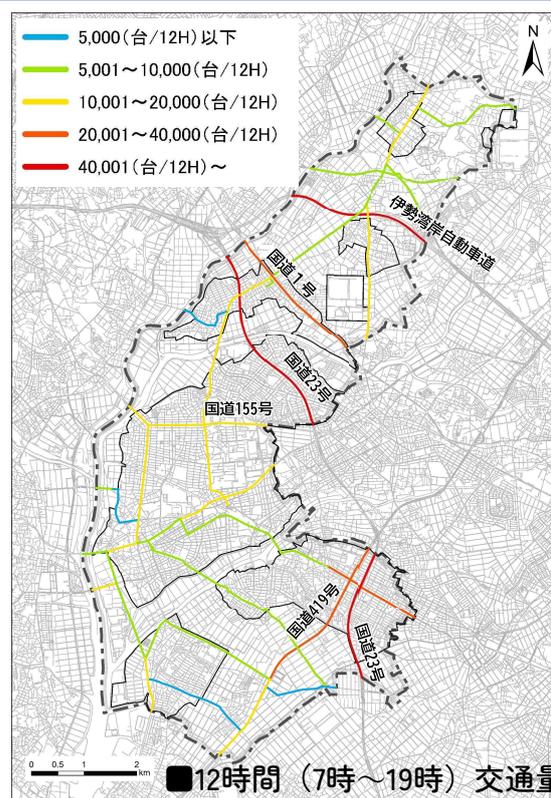
■幹線道路の整備状況

資料：刈谷市都市計画マスタープラン

17

⑤ 道路（道路交通センサス分析）

・交通量は、伊勢湾岸自動車道、国道1号、国道23号、国道419号の交通量が多い。

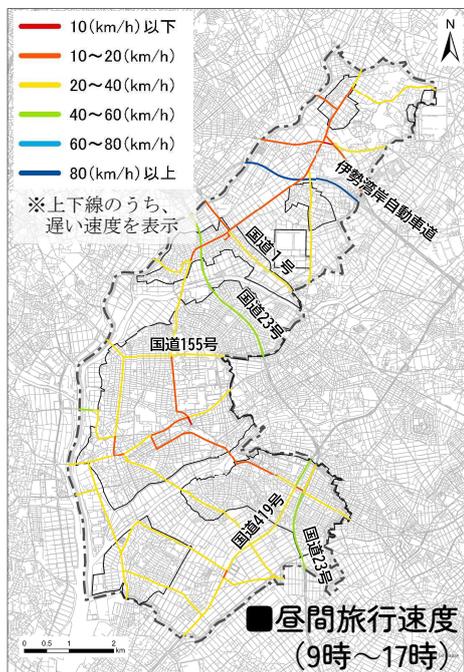
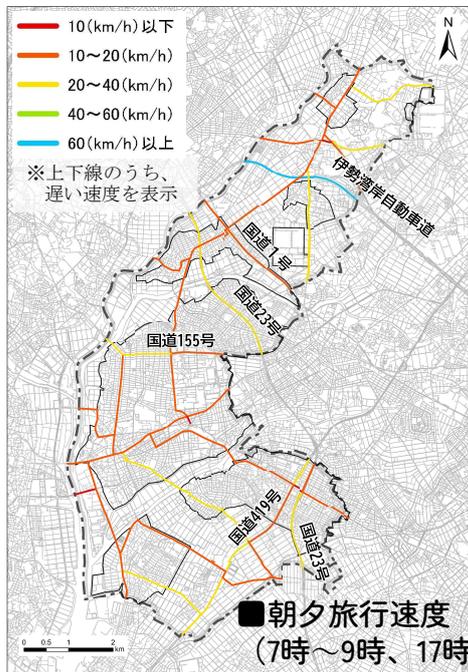


資料：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

18

⑤ 道路（道路交通センサス分析）

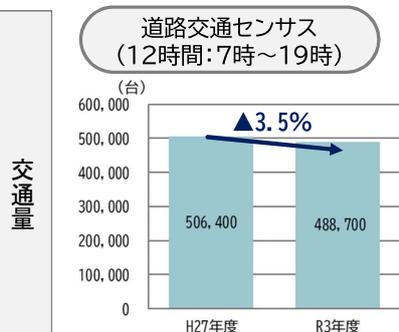
- ・朝夕の旅行速度は、20km/h以下の区間が市内全域に広がっている。
- ・昼間旅行速度は、市中心部と市北部で20km/h以下の区間が多くみられる。



資料：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

⑤ 道路（市交通量調査（R5）分析）

- ・「交通量」は、道路交通センサス、市交通量調査(R5)結果ともに経年的に減少している。
- ・市交通量調査結果から把握される「平均最大渋滞長」「平均渋滞長発生時間」「平均最大通過時間」は、いずれも増加傾向となっている。



市交通量調査結果(朝2時間:7時~9時)

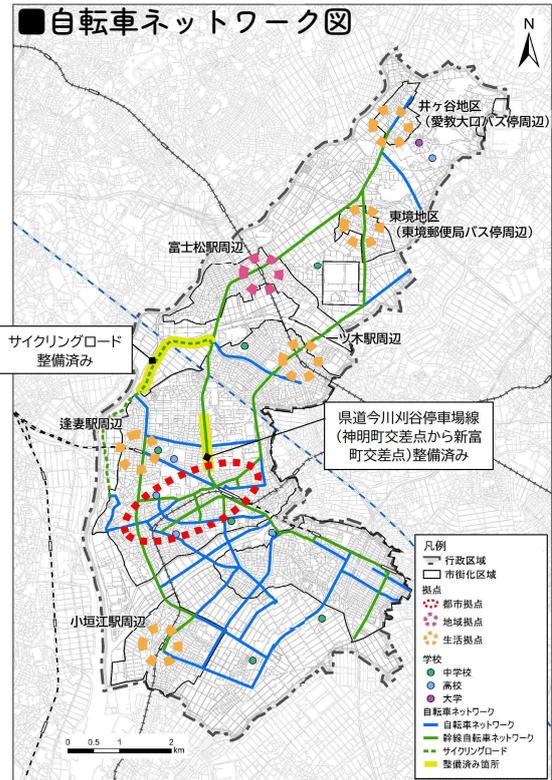
	2時間流入交通量合計	1方向あたり		
		平均最大渋滞長	平均渋滞長発生時間	平均最大通過時間
H27	121,030台	106m	42分	3分25秒
R5	117,152台	125m	57分	4分06秒
変化量	-3,878台 (-3.2%)	+19m (+18.0%)	+15分 (+36.4%)	+41秒 (+19.9%)

市交通量調査結果(夕2時間:17時~19時)

	2時間流入交通量合計	1方向あたり		
		平均最大渋滞長	平均渋滞長発生時間	平均最大通過時間
H27	61,052台	127m	35分	4分00秒
R5	57,116台	131m	55分	4分21秒
変化量	-3,936台 (-6.4%)	+4m (+3.3%)	+20分 (+56.4%)	+21秒 (+8.6%)

⑥ 自転車（ネットワーク）

- ・都市機能の集積状況や地域拠点をふまえ、自転車ネットワークを形成しています。



資料：刈谷市自転車活用推進計画

21

⑥ 自転車（自転車駐車場）

- ・各駅の入出口別の駐輪可能台数に対する駐輪台数は、一部を除き100%以内に収まっている。
- ・コロナ禍前までは駐輪台数は増加傾向であり、コロナ禍後も回復傾向である。

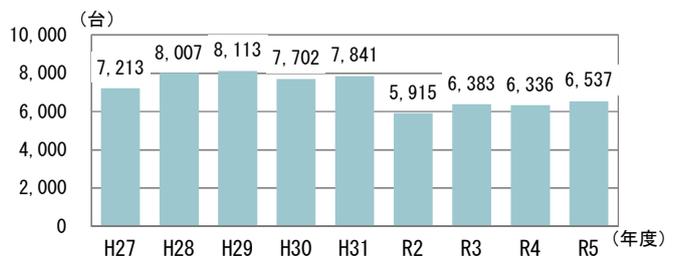
※駐輪台数は概ね毎月調査している値の平均値

■駐輪可能台数・駐輪台数（R5年度）

駅名		駐輪可能台数【A】	駐輪台数【B】	駐輪可能台数に対する駐輪台数割合【A/B】
刈谷駅	北口	2377台	1381台	58.1%
	南口	2062台	1488台	72.2%
刈谷市駅	—	352台	262台	74.4%
逢妻駅	北口	419台	289台	69.0%
	南口	209台	131台	62.7%
東刈谷駅	北口	462台	434台	93.9%
	南口	762台	559台	73.4%
富士松駅	北口	478台	310台	64.9%
	南口	259台	268台	103.5%
一ツ木駅	北口	202台	78台	38.6%
	南口	465台	437台	94.0%
小垣江駅	東口	443台	393台	88.7%
	西口	149台	92台	61.7%
野田新町駅	北口	344台	95台	27.6%
	南口	632台	321台	50.8%

資料：都市交通課

■駐輪台数の変化



■自転車駐車場の駐輪状況

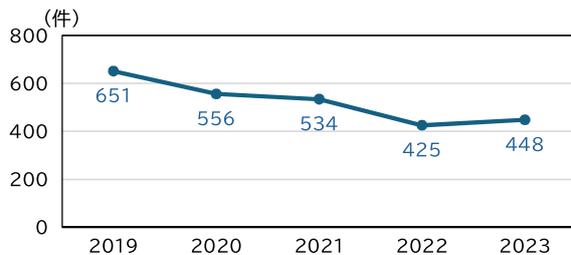


22

⑦ 交通安全

- ・市内の交通事故件数は減少傾向である。
- ・幹線道路を中心に自動車×自動車の事故が発生している。また、生活道路内では、自転車や歩行者関連の事故が発生している。
- ・中津地域域の小学校(日高、小高原、住吉)周辺と、重原本町、東刈谷小周辺で「ゾーン30」が指定されている。

■ 事故件数の推移

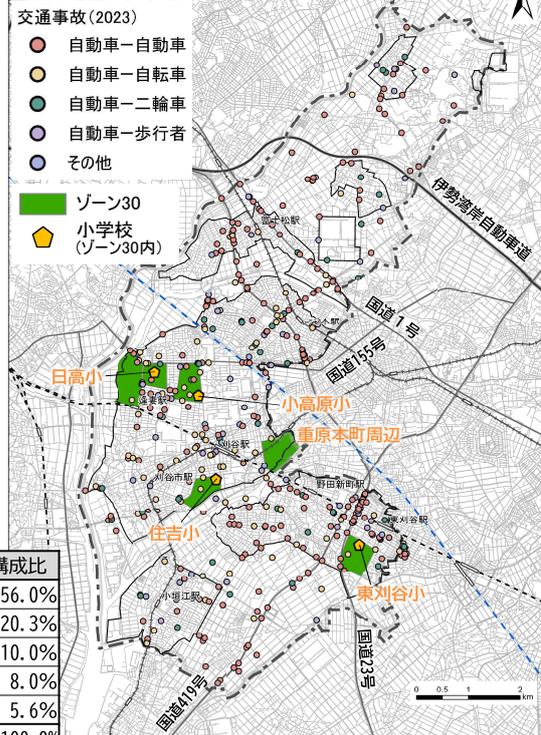


■ 日高小学校周辺のゾーン30

■ モード別内訳 (2023年)

内訳	件数	構成比
自動車-自動車	251	56.0%
自動車-自転車	91	20.3%
二輪車-自動車	45	10.0%
歩行者-自動車	36	8.0%
その他	25	5.6%
計	448	100.0%

■ 事故分布 (2023年)



資料：警察庁オープンデータ

3. 市民アンケート調査結果

① 調査概要

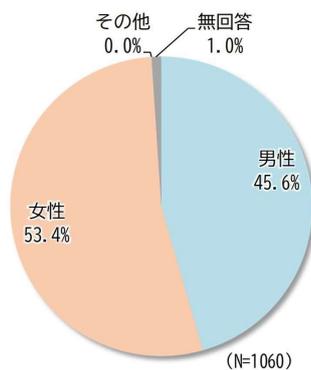
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・刈谷市都市交通戦略（現計画）の評価指標の進捗確認 ・刈谷市都市交通戦略策定の基礎資料とするため、市民の日常の移動実態や満足度、都市交通への期待内容を把握 ・過年度の調査結果との比較による経年変化の比較
対象	・18歳以上の市民2,500名（無作為抽出）
期間	<ul style="list-style-type: none"> ・発送：11月19日（火） ・締切り：12月6日（金）
方法	<ul style="list-style-type: none"> ・配付：郵送 ・回収：郵送もしくはWEB
項目	<ul style="list-style-type: none"> ・個人属性 ・日常の交通行動（場所・手段・外出日数・時間等） ・交通手段自宅周辺の交通環境 ・公共交通機関の満足度 ・刈谷駅周辺の移動環境 ・将来の都市交通への期待
回収数	1,060票（回収率：42.4%） 【紙：739票、WEB：321票】

25

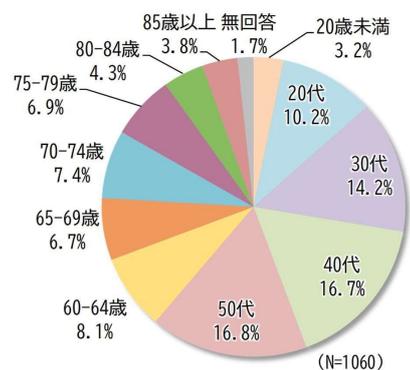
② 調査結果

● 回答者の属性

性別



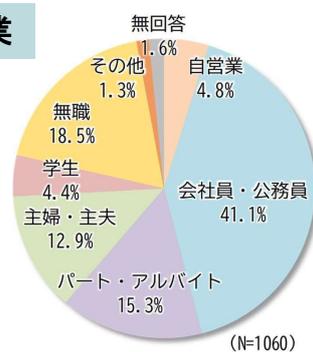
年齢



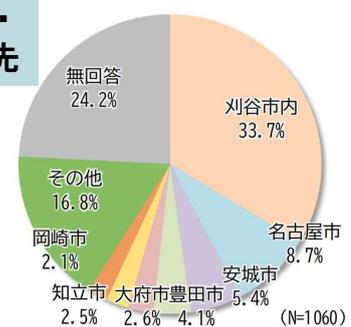
居住地



職業



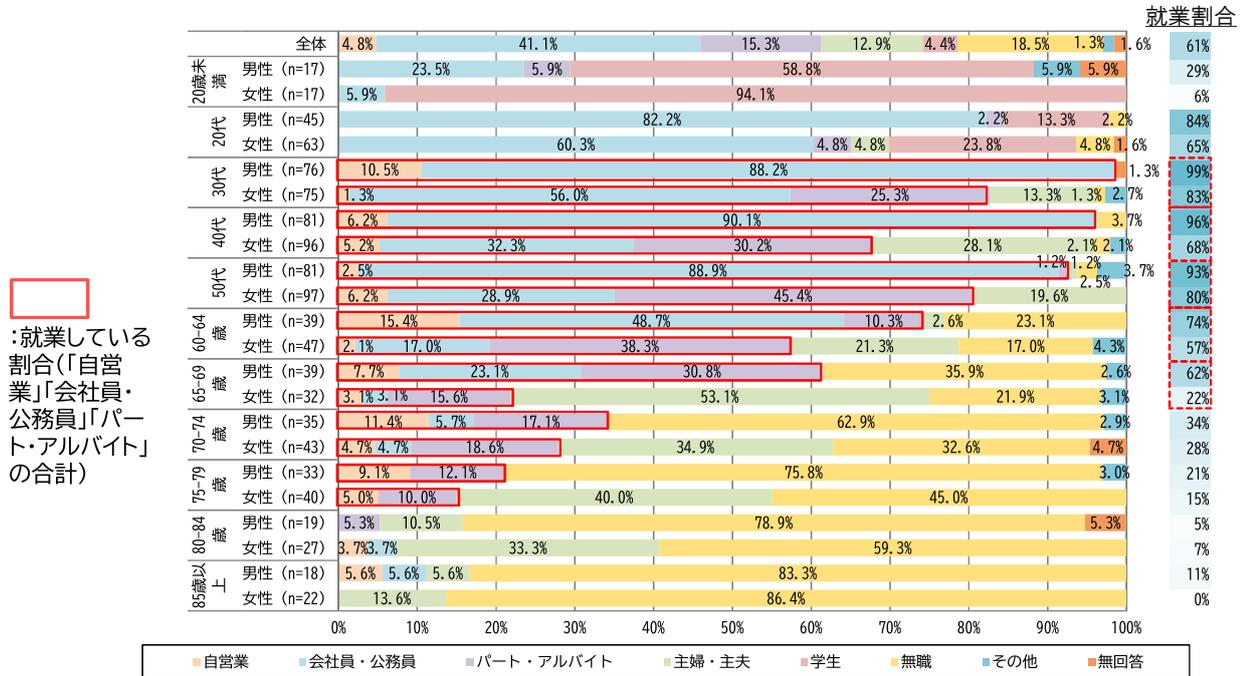
通勤・通学先



26

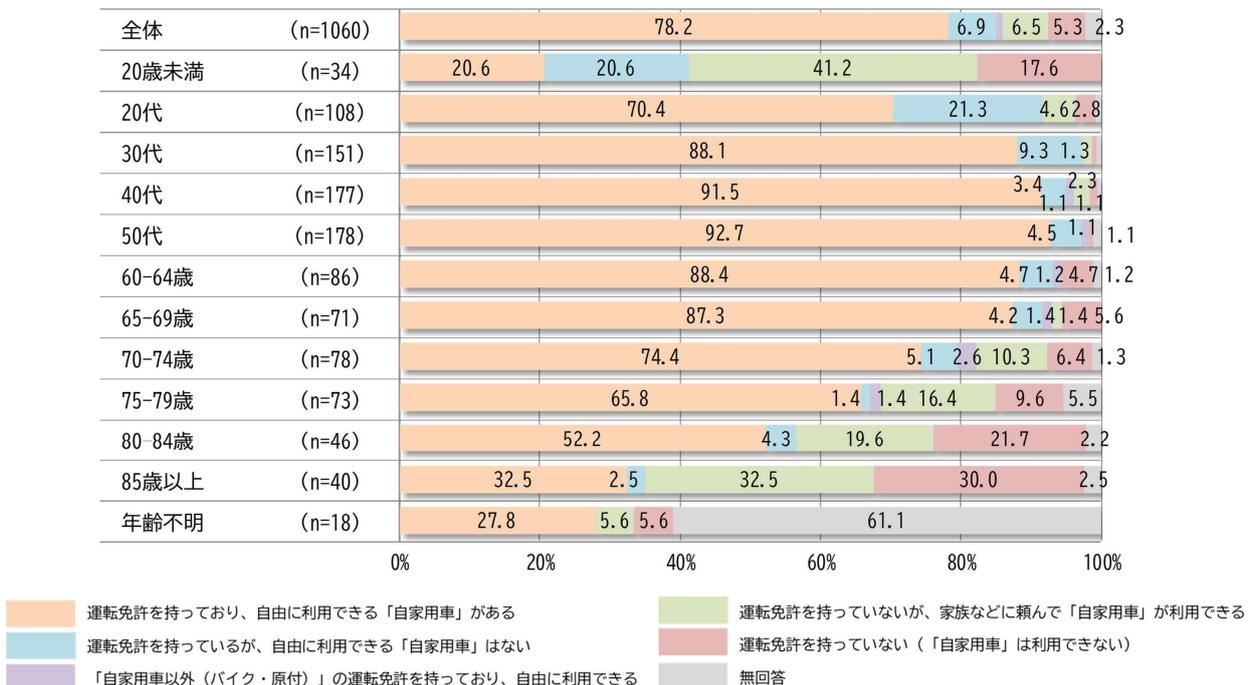
② 調査結果

- ・60歳代後半で就業している割合は、男性62%、女性22%であり、70歳代前半では男女ともに30%前後となっている。
- ・女性の30代では83%、40代では68%、50代では80%となっている。



② 調査結果

運転免許と自動車の保有状況



② 調査結果

●車での送迎実態（送迎の有無）

- ・「子ども・孫を送迎している人」の割合は、30代～50代で30%を超え、特に40代で高くなっている。
- ・「配偶者を送迎している人の割合」は、60代後半で30%を超えている。
- ・50代からは、配偶者の送迎が多い。特に75歳以上が高い。

送迎の有無

	はい	いいえ	無回答
全体 (n=1060)	53.8	40.5	5.8
20歳未満 (n=34)	11.8	85.3	2.9
20代 (n=108)	41.7	54.6	3.7
30代 (n=151)	60.9	37.7	1.3
40代 (n=177)	71.8	25.4	2.8
50代 (n=178)	66.3	31.5	2.2
60-64歳 (n=86)	60.5	39.5	0.0
65-69歳 (n=71)	59.2	38.0	2.8
70-74歳 (n=78)	48.7	44.9	6.4
75-79歳 (n=73)	41.1	43.8	15.1
80-84歳 (n=46)	30.4	47.8	21.7
85歳以上 (n=40)	15.0	72.5	12.5
年齢不明 (n=18)	11.1	22.2	66.7

送迎する対象者

項目	子ども・孫	配偶者	親・祖父母	その他
全体	28.0%	21.7%	10.3%	3.9%
20歳未満	-	-	8.6%	5.7%
20代	5.1%	11.1%	14.5%	15.4%
30代	33.0%	23.4%	8.5%	3.2%
40代	48.8%	16.7%	10.8%	4.2%
50代	32.5%	27.5%	16.2%	2.3%
60-64歳	27.7%	27.7%	12.5%	1.8%
65-69歳	23.9%	30.4%	15.2%	1.1%
70-74歳	27.8%	23.7%	4.1%	2.1%
75-79歳	19.8%	27.9%	1.2%	2.3%
80-84歳	8.0%	22.0%	2.0%	2.0%
85歳以上	4.8%	9.5%	-	4.8%
年齢不明	10.5%	5.3%	-	-

② 調査結果

●ふだんの暮らしの場

- ・「通勤・通学」は、居住中学校区周辺と市中心部のほか、名古屋市、安城市等の市外が多い。
- ・「日常の買い物」は、居住中学校区周辺や、富士松中学校区では豊明市、雁が音中学校区では知立市、刈谷南中学校区、依佐美中学校区では東浦町、朝日中学校区では知立市が多い。

	到着地	刈谷市内										刈谷市外										無回答	総計
		富士松中学校区	雁が音中学校区	刈谷東中学校区	刈谷南中学校区	依佐美中学校区	朝日中学校区	市内計	(緑区、天白区)	(名古屋市中古屋市)	東浦町	知立市	安城市	豊明市	大府市	豊田市	みよし市	その他	市外計				
通勤・通学	富士松中学校区	24	2	4	3	0	0	33	3	14	0	5	4	5	1	16	1	12	61	79	173		
	雁が音中学校区	8	10	12	10	1	2	43	1	15	0	6	6	4	8	6	1	17	64	67	174		
	刈谷東中学校区	5	2	21	12	1	2	43	1	11	3	2	10	2	6	5	0	16	56	80	179		
	刈谷南中学校区	3	2	15	17	6	1	44	3	23	0	4	8	2	2	3	1	26	72	73	189		
	依佐美中学校区	1	0	5	9	14	2	31	1	9	3	6	11	1	8	3	0	28	70	73	174		
	朝日中学校区	1	0	8	9	3	8	29	4	10	2	4	13	2	2	3	0	15	55	69	153		
	中学校区不明	2	1	0	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	5	10	18		
	総計	44	17	65	60	25	15	226	13	83	9	27	52	16	27	37	4	115	383	451	1060		
日常の買い物	富士松中学校区	100	7	2	5	0	1	115	3	3	1	3	1	6	0	2	4	2	25	33	173		
	雁が音中学校区	31	49	13	13	1	3	110	0	1	1	24	0	0	0	0	0	26	38	174			
	刈谷東中学校区	11	2	72	48	0	0	133	0	0	8	1	0	0	5	1	0	16	30	179			
	刈谷南中学校区	4	2	9	100	4	3	122	1	1	18	5	1	0	1	0	2	29	38	189			
	依佐美中学校区	2	1	1	40	51	15	110	0	1	11	1	4	0	2	1	0	13	33	31	174		
	朝日中学校区	2	1	1	5	5	79	93	0	1	2	11	8	0	0	0	0	8	30	30	153		
	中学校区不明	2	3	2	3	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	18			
	総計	152	65	100	214	61	102	694	4	7	41	45	14	6	8	4	4	26	159	207	1060		

②調査結果

●ふだんの暮らしの場

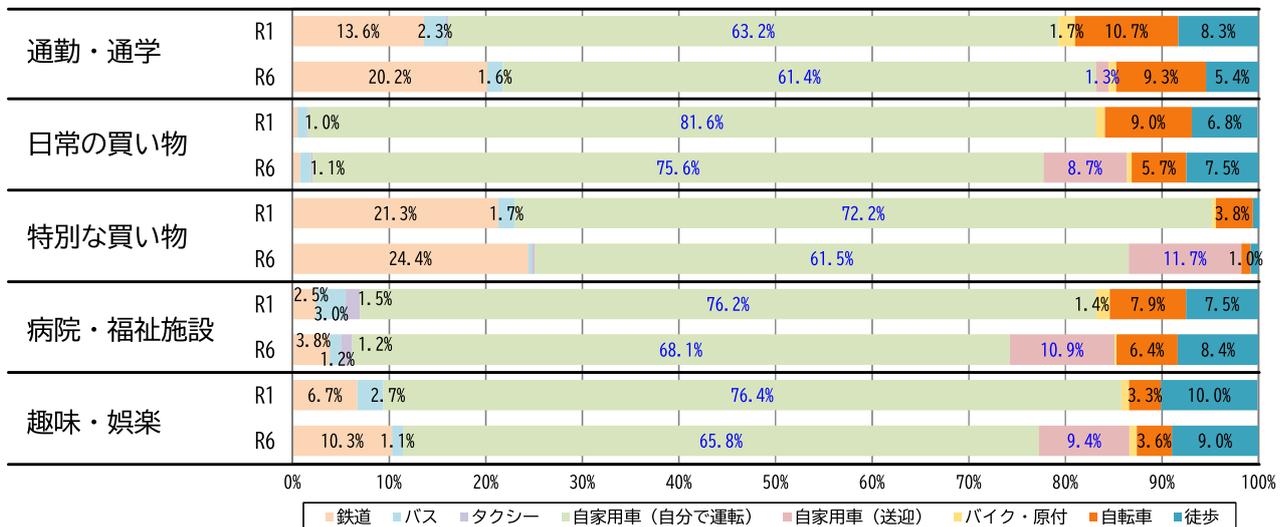
- ・「病院・福祉施設」は、居住中学校区周辺や刈谷南中学校区が多い。
- ・「趣味・娯楽施設」は、居住中学校区周辺や東浦町や名古屋市が多い。

出発地	刈谷市内								刈谷市外								無回答	総計																																																																																																																																																																															
	富士松中学校区	雁が音中学校区	刈谷東中学校区	刈谷南中学校区	依佐美中学校区	朝日中学校区	市内計	(緑区、天白区)	名古屋市(その他区)	東浦町	知立市	安城市	豊明市	大府市	豊田市	みよし市			その他	市外計																																																																																																																																																																													
病院・福祉施設																				趣味・娯楽施設																				富士松中学校区	42	10	3	16	0	1	72	4	0	0	1	2	12	0	1	1	4	25	雁が音中学校区	4	23	2	20	1	2	52	7	5	1	9	1	4	0	1	0	4	32	刈谷東中学校区	2	11	30	38	1	3	85	3	0	0	4	4	1	1	0	0	1	14	刈谷南中学校区	0	1	6	63	4	3	77	7	5	2	3	1	3	0	1	0	2	24	依佐美中学校区	0	1	0	26	25	14	66	0	4	0	3	3	2	1	0	1	6	20	朝日中学校区	0	1	3	17	6	27	54	0	4	1	2	10	2	1	5	0	1	26	中学校区不明	1	2	0	5	0	1	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	8	総計	49	49	44	185	37	51	415	21	18	4	22	21	25	3	8	2	18	142	503	1060
趣味・娯楽施設																				富士松中学校区	42	10	3	16	0	1	72	4	0	0	1	2	12	0	1	1	4	25	雁が音中学校区	4	23	2	20	1	2	52	7	5	1	9	1	4	0	1	0	4	32	刈谷東中学校区	2	11	30	38	1	3	85	3	0	0	4	4	1	1	0	0	1	14	刈谷南中学校区	0	1	6	63	4	3	77	7	5	2	3	1	3	0	1	0	2	24	依佐美中学校区	0	1	0	26	25	14	66	0	4	0	3	3	2	1	0	1	6	20	朝日中学校区	0	1	3	17	6	27	54	0	4	1	2	10	2	1	5	0	1	26	中学校区不明	1	2	0	5	0	1	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	8	総計	49	49	44	185	37	51	415	21	18	4	22	21	25	3	8	2	18	142	503	1060																				
富士松中学校区	42	10	3	16	0	1	72	4	0	0	1	2	12	0	1	1	4	25																																																																																																																																																																															
雁が音中学校区	4	23	2	20	1	2	52	7	5	1	9	1	4	0	1	0	4	32																																																																																																																																																																															
刈谷東中学校区	2	11	30	38	1	3	85	3	0	0	4	4	1	1	0	0	1	14																																																																																																																																																																															
刈谷南中学校区	0	1	6	63	4	3	77	7	5	2	3	1	3	0	1	0	2	24																																																																																																																																																																															
依佐美中学校区	0	1	0	26	25	14	66	0	4	0	3	3	2	1	0	1	6	20																																																																																																																																																																															
朝日中学校区	0	1	3	17	6	27	54	0	4	1	2	10	2	1	5	0	1	26																																																																																																																																																																															
中学校区不明	1	2	0	5	0	1	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	8																																																																																																																																																																															
総計	49	49	44	185	37	51	415	21	18	4	22	21	25	3	8	2	18	142	503	1060																																																																																																																																																																													

②調査結果

●主な交通手段

- ・「通勤・通学」の「自家用車」利用の割合は約6割で変化はない。
- ・「鉄道」利用は、「通勤・通学」「特別な買い物」「趣味・娯楽」で増加している。
- ・「自転車」利用は、減少傾向である。



※R6調査では「自家用車」を「自分で運転」と「送迎」に分けたが、R1調査では「自家用車」のみであり、留意が必要
 ※R6調査では「その他」や「無回答」もあったが、R1調査と比較するため、ここでは集計の対象外としている
 ※グラフ中の数値(各交通手段の割合)のうち1.0%未満の数値については記載していない

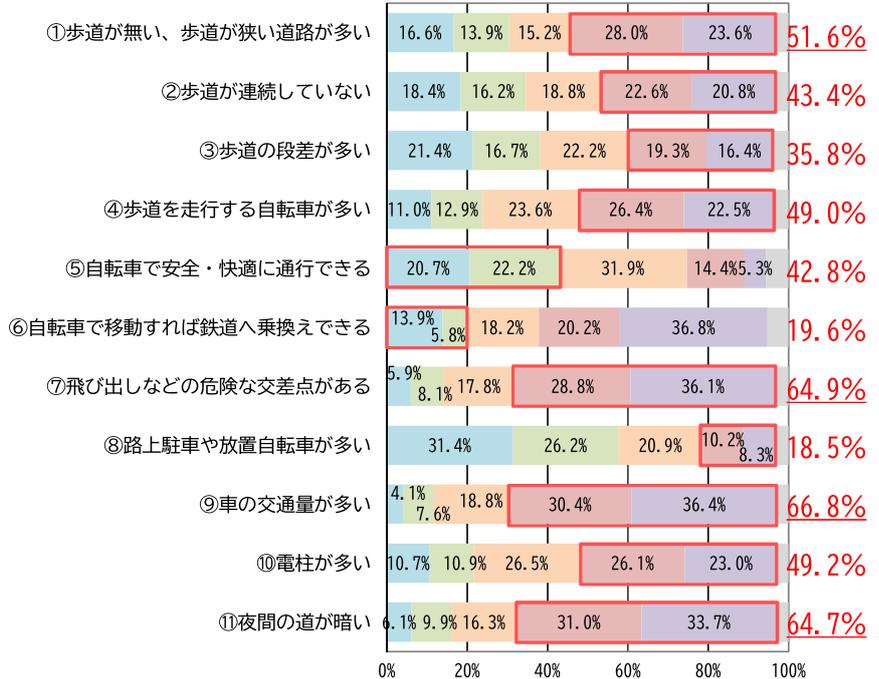
② 調査結果

● 自宅周辺の交通環境

・課題がある部分の割合が50%を超えている項目は下記のとおりである。

- ① 歩道が無い、歩道が狭い道路が多い
- ⑦ 飛び出しなどの危険な交差点がある
- ⑨ 車の交通量が多い
- ⑪ 夜間の道が暗い

□ : 課題のある部分 課題のある部分の合計割合 ↓



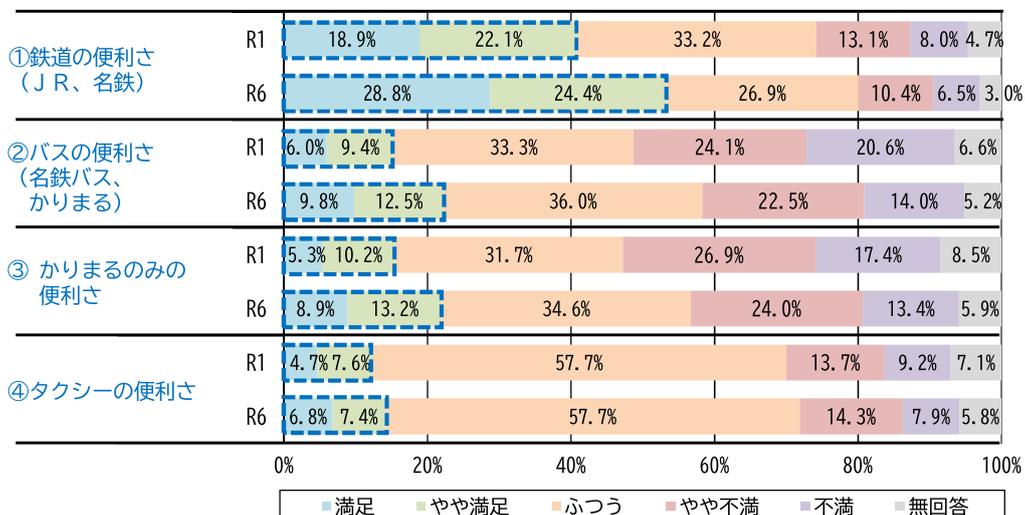
※グラフ中の数値のうち「無回答」の数値は記載していない

■ そう思わない ■ どちらかと言えばそう思わない ■ どちらとも言えない
■ どちらかと言えばそう思う ■ そう思う ■ 無回答

② 調査結果

● 公共交通の便利さ

・R1と比較すると、いずれも満足度は向上している。



② 調査結果

●最も利用する駅の満足度

- ・項目別では、「③駐車場」の満足度が低くなっている。
- ・駅別では、「刈谷市駅」で相対的に満足度が低く、特に「⑤駅前広場のバス・タクシー・自動車などの待合スペース」「駅前広場の自動車の停車スペース」が低い。

	刈谷駅 (n=392)	東刈谷駅 (n=80)	野田新町駅 (n=58)	逢妻駅 (n=83)	刈谷市駅 (n=28)	小垣江駅 (n=57)	富士松駅 (n=76)	一ツ木駅 (n=80)
①歩行者が安全に歩行できる歩道	0.57	0.69	0.47	0.23	0.21	0.61	-0.11	-0.03
②自転車が安全に通行できる道路	-0.02	0.25	0.07	-0.07	-0.21	0.18	-0.39	-0.31
③駐車場	-0.23	0.03	0.26	-0.57	-0.61	-0.56	-1.04	-0.99
④自転車置き場（駐輪場）	0.08	0.25	0.67	0.54	-0.29	0.42	0.41	0.59
⑤駅前広場のバス・タクシー・ 自動車などの待合スペース	-0.15	0.09	0.64	0.20	-0.75	0.42	-0.05	0.05
⑥駅前広場の自動車の停車スペース	-0.42	0.04	0.43	0.10	-0.89	0.47	-0.21	-0.05
⑦駅舎及びホーム	0.14	0.41	0.59	0.25	-0.50	0.05	0.09	-0.26

※点数 = (満足の割合 × 2点) + (やや満足の割合 × 1点) + (ふつうの割合 × 0点)
+ (やや不満 × -1点) + (不満 × -2点)

35

② 調査結果

●将来の刈谷市の都市交通のあり方

- ・かりまるの充実など、バス交通に対するニーズが幅広い世代で高い。
- ・20～50代は交通渋滞の緩和、20歳未満は自転車空間に関するニーズが高い。

項目	全体	20歳未満	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上
ア 鉄道をもっと便利にする	5.2%	12.2%	12.5%	8.0%	5.3%	3.5%	1.6%	2.9%	1.8%
イ かりまるや民間バスの増便やルート増設、待合環境の充実を図り、もっと便利にする	21.7%	17.3%	13.0%	11.7%	21.6%	23.4%	28.9%	26.7%	28.8%
ウ 市内どこからでもタクシーに乗車できる環境を整え、タクシーをもっと便利にする	4.4%	2.5%	2.9%	3.6%	2.6%	4.0%	4.1%	5.8%	11.0%
エ 地域内を移動するため、デマンド交通（チョイソコかりや）を導入する（便利にする）	8.3%	5.1%	3.3%	3.4%	7.3%	9.3%	11.4%	12.5%	12.2%
オ 自転車道、自転車レーンなどの自転車が安全に走行できる空間を確保する	12.8%	19.3%	12.1%	14.0%	12.8%	11.9%	11.4%	15.0%	8.1%
カ 安全に歩けるまちをつくるため、段差の無い、明るい歩道を整備する	12.8%	11.7%	12.2%	14.4%	13.0%	12.3%	10.9%	12.6%	16.2%
キ 鉄道駅周辺をより使いやすくするため、駅前広場やその周辺のバリアフリー化を進める	2.1%	3.0%	2.5%	1.9%	1.8%	1.4%	3.3%	1.6%	2.0%
ク 自転車をより利用しやすくするため、鉄道駅や各種施設などの駐輪場を確保する	2.9%	12.2%	3.9%	3.1%	3.2%	2.8%	2.2%	1.6%	1.6%
ケ 鉄道やバスなど公共交通を利用しやすくするため、時刻表や路線図、乗換え案内などの情報提供を図る	3.3%	2.0%	3.9%	1.1%	2.7%	2.4%	3.6%	5.9%	4.5%
コ 交通渋滞を解消するため、道路の拡幅や交差点の改良など道路整備を進める	18.0%	7.6%	19.8%	23.3%	21.1%	21.0%	15.7%	11.9%	10.4%
サ 交通渋滞を解消するため、バイパス整備など新たな道路整備を進める	8.6%	7.1%	13.9%	15.4%	8.6%	7.8%	6.9%	3.5%	3.4%

※年代別の合計点数に対する割合（点数 = (最も重要なこと × 3点) + (2番目に重要なこと × 2点) + (3番目に重要なこと × 1点)）

36

② 調査結果

● 新たな交通サービスとして注目していること

- ・シェアサービスと地域コミュニティによる支え合いについては、幅広い世代で関心が高い。
- ・20歳未満の若い世代は、電気や水素で動く環境配慮型車両への関心が高い。

項目	全体	20歳未満	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代以上
1 自動車や自転車などのシェアサービスが利用できる	32.5%	44.1%	39.8%	33.8%	42.4%	32.0%	24.2%	32.5%	19.8%
2 電動キックボードや電動シニアカーなどの個人向けの交通手段が利用できる	18.0%	14.7%	28.7%	20.5%	21.5%	15.7%	13.4%	15.9%	15.1%
3 電気や水素で動く自動車やバスなど、環境に配慮した交通手段を利用できる	23.1%	44.1%	20.4%	19.9%	21.5%	23.6%	25.5%	25.8%	22.1%
4 電気自動車の普及により、ガソリン車に比べて少ない走行コストで利用できる	14.7%	29.4%	20.4%	15.9%	11.3%	16.9%	15.3%	9.9%	12.8%
5 公共交通（鉄道・バス・タクシー）が自動運転化している	24.5%	17.6%	22.2%	29.1%	22.6%	27.5%	29.9%	24.5%	15.1%
6 自動運転化した自家用車を保有して、いつでも移動できる	23.9%	17.6%	19.4%	28.5%	24.3%	28.1%	26.8%	20.5%	19.8%
7 地域コミュニティの支え合いによる地域の移動サービスが利用できる	35.0%	29.4%	30.6%	21.9%	26.0%	39.3%	39.5%	54.3%	40.7%

37

4. 企業アンケート調査結果

38

① 調査概要

目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主な企業の都市交通環境に対する実態や取組みを把握 ・ 過年度の調査結果との比較による経年変化の比較 ・ 具体的にエコ通勤を官民で推進するための方策の検討
対象企業	・ 119社
期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 発送 : 12月9日 (月) ・ 締切り : 12月23日 (月)
方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 配付 : 電子メールによる案内 ・ 回収 : WEB
項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会社属性 ・ 従業員の通勤手段・手当 ・ 駐車場・駐輪場の設置状況 ・ マイカー通勤を減らす取組み
回収数	38社 (回収率 : 31.9%)

■従業員数別の内訳

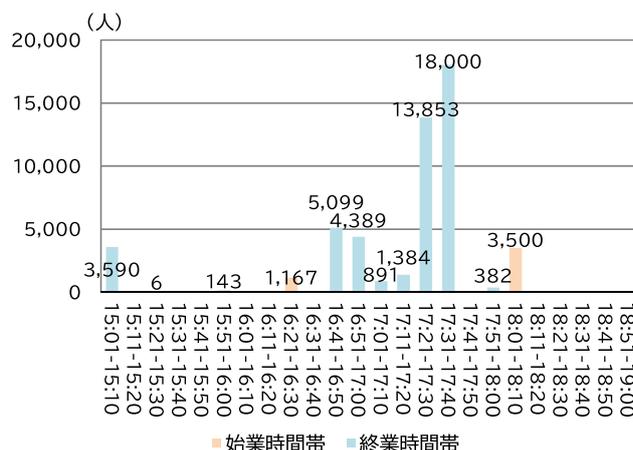
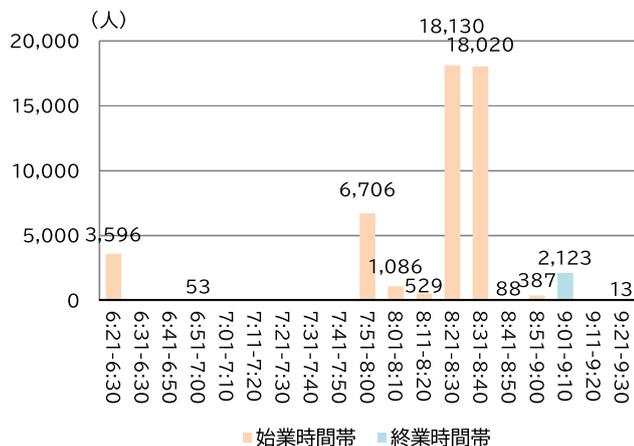
従業員数	企業数
～100人	17社
101人～1,000人	12社
1,001人～5,000人	6社
5,001～人	3社
計	38社

39

② 調査結果

● 始業時間・終業時間

- ・ 始業時間は、8:30前後に集中している。
 - ・ 終業時間は、17:30前後に集中している。
- ※今後分析予定



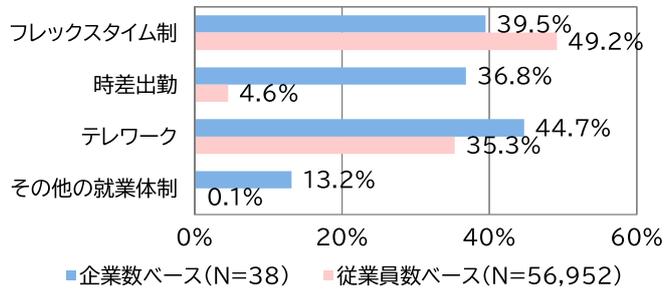
※あくまで始業時間・終業時間を示したものであり、移動実態ではない

40

②調査結果

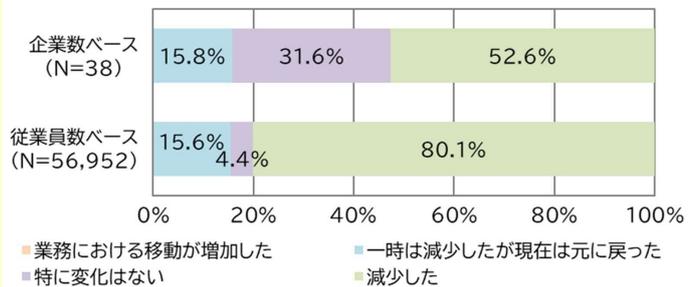
●フレックスタイム制・時差出勤・テレワーク

・「フレックスタイム制」と「テレワーク」は、従業員数ベース・企業数ベースともに35～50%程度となっている。
 ・時差出勤は企業数ベースでは36.8%であるが、従業員数ベースだと4.6%である。



●5年前（コロナ前）と比べた業務における移動（出張・外出等）

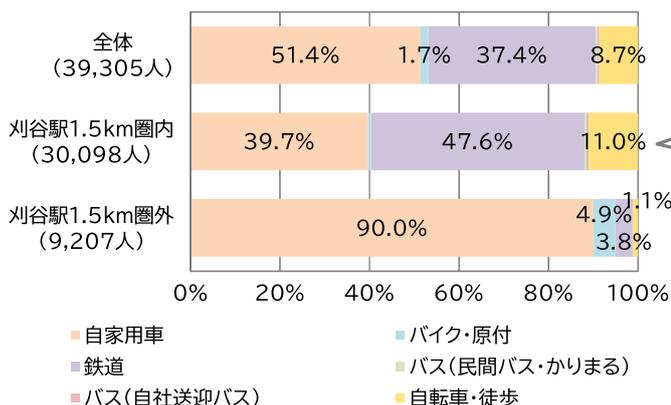
・業務における移動は、企業数ベースで52.6%、従業員数ベースで80.1%が「減少した」となっている。
 ・減少した理由としては、「顧客との商談のオンライン化」80.0%、「社内ミーティング・研修のオンライン化」75.5%、「出張のオンライン化」60.0%とオンラインに起因する回答が多くなっている。（企業数ベース）



②調査結果

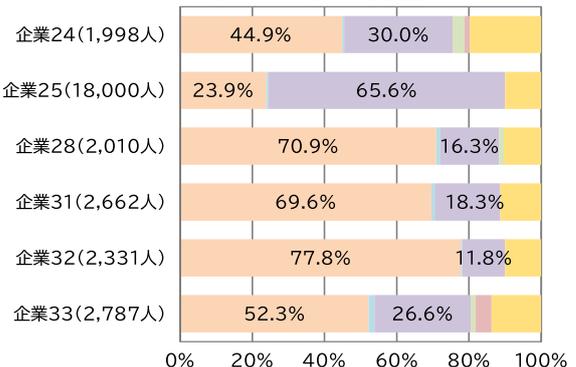
●通勤時の交通手段

・全体（従業員ベース）では、「自家用車」が51.4%、「鉄道」が37.4%となっている。
 ・刈谷駅周辺の企業（刈谷駅から1.5km圏内）では、「自家用車」は39.7%、「鉄道」が47.6%であり、企業によって割合が大きく異なる。
 ・刈谷駅から距離のある企業（刈谷駅から1.5km圏外）では、「自家用車」が90.0%となっている。



※グラフ中の数値(各交通手段の割合)のうち1.0%未満の数値については記載していない

■刈谷駅1.5km圏内の内訳 (※従業員1,000人以上の企業のみ掲載)

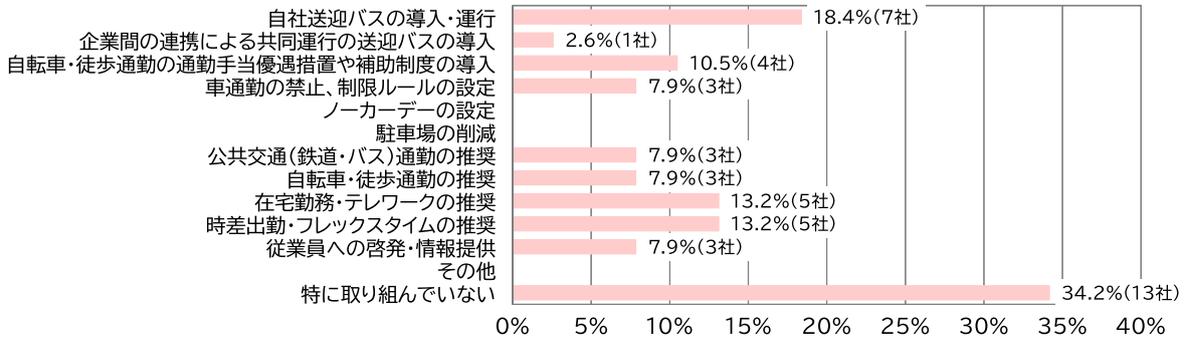


※グラフ中の数値は、「自家用車」「鉄道」の割合のみ記載

②調査結果

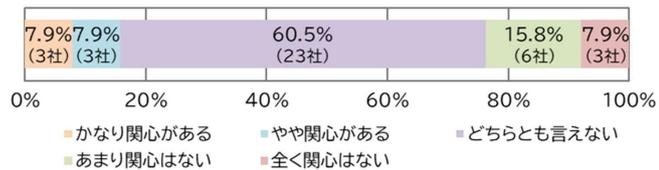
●自動車通勤や通勤ピークを減らす取り組み

・「特に取り組んでいない」が34.2%(13社)で最も多くなっているが、次いで、「自社送迎バスの導入・運行」が18.4%(7社)、「自転車・徒歩通勤の手当優遇」が10.5%(4社)、「公共交通通勤の推奨」と「自転車・徒歩通勤の推奨」は7.9%(3社)となっている。



●自動車通勤を減らす取り組み・エコ通勤への関心・協力

・「かなり関心がある」「やや関心がある」ともに7.9%(3社)ずつとなっている。



②調査結果

●今後の刈谷市の都市交通のあり方

・自由回答の回答のあった13社中6社が「道路・渋滞緩和」に関する意見を挙げている。
・次いで多いのが「公共交通の充実」であり、13社中4社であった。

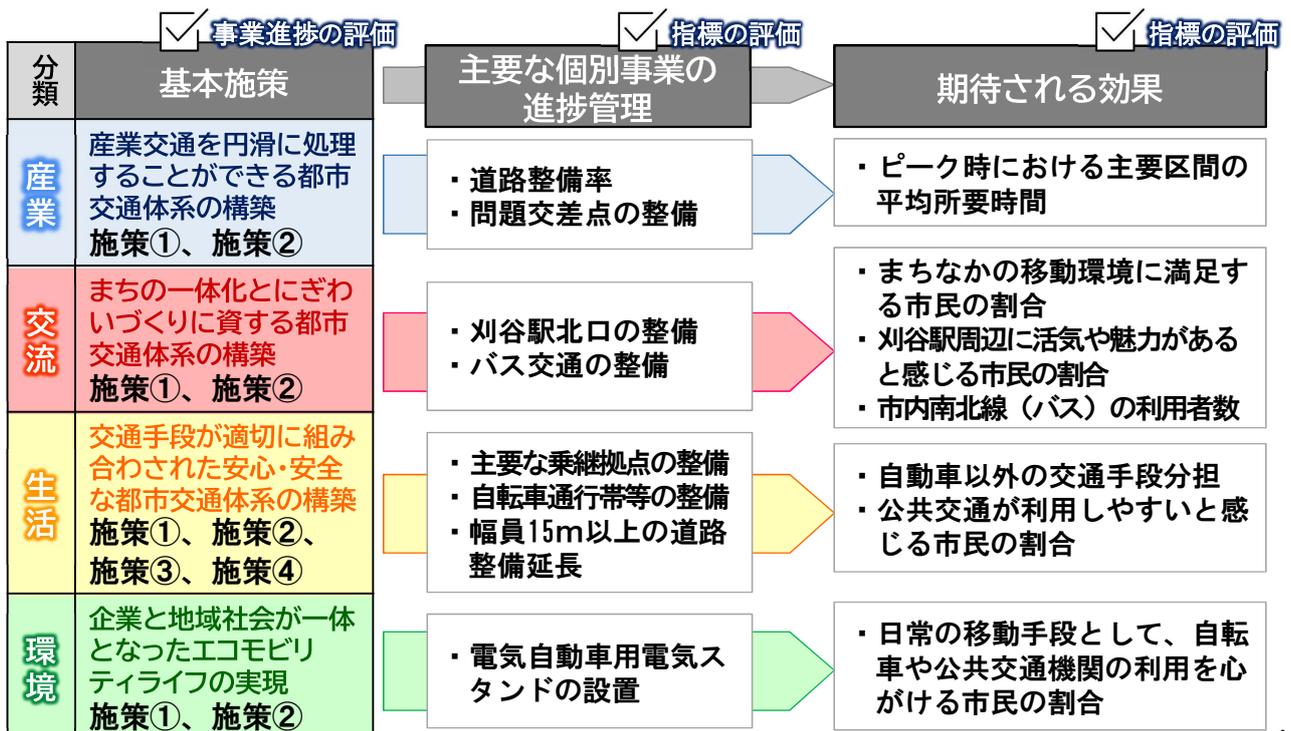
赤色字：道路・渋滞緩和
緑色字：公共交通
紫色色字：交通安全

企業No	従業員数	回答(一部抜粋)
企業3	90人	自動運転技術を早く導入して自由な行き先(市内)の選定が出来ることを希望します。
企業5	140人	市内 南北道路建設 の推進。 西三河道路建設 による国道23号線 渋滞の緩和 。
企業16	45人	とにかく 渋滞を解消 する為、道路を作るか、拡張して欲しい。
企業17	40人	高齢化による危険運転 はこれから増える傾向にあると思います。子供たちが 事故に巻き込まれる事を防ぐための対応 を是非ご検討下さい。
企業18	645人	公共交通の充実 、 駅の利便性向上 、 最寄り駅から向上までの治安向上 など
企業24	1,998人	・市内の 居住かつ交通集中エリア における 時速30km/h制限化 と 郊外道路の渋滞緩和 (欧州都市のよう) ・他市町村から市中心部へ勤務する車と 電車・バスのパークアンドライドシステム構築 具体的な地域と致しましては(一部のみ記載) ・国道155号、日高町一恩田町交差点間の 道路拡幅 ・デンソー旧池田工場跡地に入居する 商業施設への交通集中の緩和 ・ かりまる、路線バス路線・時間帯拡充 。(バスは小さくてもよいので路線拡大を) などを思料
企業25	18,000人	目的地(中心地)や幾つかの拠点を結ぶ 公共交通機関の整備 が必要と考えます。 また、自動車渋滞対策としては、踏切や交差点、橋梁等で発生していることが予想されるため、 渋滞ポイントに的を絞った交通の円滑化対策 が重要ではないかと推測されます。
企業30	20人	刈谷駅の混雑が早急に解消されることを望みます(駅の拡張だけでなく、本数の拡大など)。最近まで東京に住んでいましたが、電車内、駅の混雑よりは東京と比較してもかなり状況は悪いと思います。
企業33	2,787人	駅北口の 企業向けバス発着場を整備の上、専用化 していただきたい。 (できれば「企業バス用」など明示してほしい)
企業35	380人	高齢者が出かけやすい街づくり。
企業37	63人	通勤時間帯の交通要所での 混雑緩和
企業38	198人	主に地域を分断する 渋滞要因 (国道、河川、鉄道、大企業駐車場周辺等)のある地点周辺の道路網整備は経済活動と生活利便において改善すべき課題であることはご承知のことと思います。そのような課題に対する改善が進められる中で、 企業活動と合致した公共交通機関の運営 がなされていくことが望ましいと考えます。

5. 現計画の進捗整理・評価

① 現計画の構成

・4つの分類ごとに「基本施策」「主要事業の進捗管理」「期待される効果」を定めており、これら进行评估する。



② 4つの基本施策別の事業進捗

	基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要
産業	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	施策①: まちなかにおける安全で快適な移動環境の創出支援			
	施策②: まちなかにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築			
生活	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	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			

- ・次ページ以降に一覧を整理
- ・別添資料①も合わせて参照

R2年度の間改定時に一部を見直し、構成を修正

② 4つの基本施策別の事業進捗

: 現計画から修正した施策
 : 新たに追加した施策

	基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要
1 産業	【1-1】 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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、 ・市内企業アクセス(工場アクセス)を主体とする業務交通への対処 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路等の整備 ・道路容量の強化等 ・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 	①(都)衣浦豊田線 ②(都)名古屋岡崎線 ③(都)豊田刈谷線 ④(都)名古屋碧南線 ⑤刈谷南北縦貫道路の整備 (都)名古屋岡崎線以北 市道01-4号線 (都)国道1号線以南(都)国道155号線以北 市道01-40号線 ⑥(都)国道155号線 ⑦(都)中手新池線 ⑧名古屋三河道路の重要物流道路指定及び早期事業化に向けた要望活動 ⑨(都)上重原野田線 ⑩(都)元刈谷重原線 ⑪(県)半城土広小路線及び地区内道路(市道3-807号線)他 ⑫野田町二ツ池地区内道路(市道3-347号線他) ⑬刈谷スマートICの整備※R2新規 ⑭(都)刈谷駅前線の一方通行化、業務交通や通過交通の分散による自動車交通の円滑な処理
	【1-2】 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・安心な自動車移動環境の創出への対応]	<ul style="list-style-type: none"> ・問題交差点における交差点改良 ・交通制御の適正化 	①渋滞交差点の対策 ②(都)刈谷環状線における渋滞対策の実施(企業連携) ③大規模交通量調査の実施 ④市内主要道路における信号現示の適正化

② 4つの基本施策別の事業進捗

: 現計画から修正した施策
 : 新たに追加した施策

基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要
2 交流	【2-1】 まちなか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	<ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な歩行空間の形成 (都) 刈谷駅前線の再整備、道路形態の見直し、道路機能の役割分担の明確化、安全で魅力ある道づくりの推進 	刈谷駅周辺地区 <ul style="list-style-type: none"> ①(都) 刈谷駅前線の一方通行化による道路空間の活用支援 ②桜町交差点(地下道)の歩行者交通の分散化に資する歩行者ネットワークの形成 ③バリアフリー化の推進
			刈谷市駅周辺 <ul style="list-style-type: none"> ④駅前広場の再整備による駅前交通空間の創出 ⑤歴史的なまちなみや景観と一体となった道路の再整備
			【再掲: 1-1 ⑤】 ・刈谷南北縦貫道路の整備
【2-2】 まちなか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本市の一体化に資する都市交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> まちなかから通過交通を排除するためのバイパス道路等幹線道路の整備(刈谷南北縦貫道路の整備) 	【再掲: 1-2 ①~③】 ・渋滞交差点の対策 ・(都) 刈谷環状線における渋滞対策の実施(企業連携) ・大規模交通量調査の実施
		<ul style="list-style-type: none"> 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成 	【再掲: 3-1 ①~⑤】 ・鉄道の運行維持と機能向上 ・路線バスの維持・充実 ・「かりまる」の充実・再編・運行体系の見直し ・隣接市町との連携強化による広域的ネットワークの維持・充実

② 4つの基本施策別の事業進捗

: 現計画から修正した施策
 : 新たに追加した施策

基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要
3 生活	【3-1】 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成 主要駅や主要バス停における交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、高速バスによる広域路線の形成 路線バス等による近隣自治体をつなぐ都市間連絡路線の導入検討 鉄道駅・拠点施設を連絡するバス交通による市内南北線と地域路線の形成 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの持続可能な運営方法の検討 	①鉄道の運行維持と機能向上 ②路線バスの維持・充実 ③「かりまる」の充実・再編・運行体系の見直し ④デマンド交通等の地域内交通の導入 ⑤隣接市町との連携強化による広域的ネットワークの維持・充実
		<ul style="list-style-type: none"> 市内南北線(バス)の形成に向けた乗り継ぎ拠点等における交通結節点の強化 刈谷駅等における交通結節機能の強化 バス待ち環境の向上※新規・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 	⑥様々な交通の乗継拠点の機能強化 ・JR刈谷駅の改良及び駅前広場の機能強化 ・名鉄富士松駅駅舎改修、JR逢妻駅バリアフリー改修 ・サイクル&レールライド駐輪場の整備 ⑦バス待合環境の整備 ⑧分かりやすい情報の提供
		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担 民間事業者のノウハウを活用した提案の実施(旧: 事業提案(交通事業者)) 	④デマンド交通等の地域内交通の導入 ⑨都市交通協議会(公共交通会議)の実施 ⑩共創による付加価値を高めた公共交通サービスの提供 ⑪市民・交通事業者と共に創る公共交通の実現 ⑫市民・事業者と共に創る地域内交通の導入検討 ⑬公共交通を活用したおでかけ機会の創出
【3-3】 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	<ul style="list-style-type: none"> 交通需要マネジメント(TDM)施策の展開 モビリティマネジメント(MM)の導入 	①適切な交通分担への誘導 ②市民・交通事業者と共に創る公共交通の実現

※「3.生活」については内容が多いため3つの分けて整理。そのうち【3-1】【3-3】と一体で整理

② 4つの基本施策別の事業進捗

基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要
【3-2】 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	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の向上にする自転車・歩行者ネットワークの形成 ・安全で快適な自転車・歩行者空間の確保 ・道路幅幅、既存道路形態の見直し等、柔軟な自転車通行空間の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車ネットワークの形成 ②自転車の安全利用の促進
		<ul style="list-style-type: none"> ・段差の解消、無電柱化、歩道整備により安全で快適な歩行空間の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ③歩道のバリアフリー化及び無電柱化の推進 ④歩行者サイン計画の実施

※「3.生活」については内容が多いため3つの分けて整理。

② 4つの基本施策別の事業進捗

: 現計画から修正した施策
 : 新たに追加した施策

基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要
3 生活 【3-4】 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	①歩道、自転車道の整備、道路案内標識の設置等
		・交差点における安全確保	②交差点改良【再掲：1-2】
		・交通安全施設の設置	③ITS技術の活用による交通安全の確保等
		・交通安全啓発活動の実施	④信号機、横断歩道、横断歩道橋等
			⑤取り締まり強化、交通安全市民運動、交通安全教室等
	防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成	・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	⑥緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強の促進 ⑦緊急輸送道路等における橋梁の長寿命化の促進
		・市街地においては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）	⑧幅員15m以上の道路の整備 ⑨電線類地中化事業
		<ul style="list-style-type: none"> ・複数の経路選択が可能な交通ネットワークの形成 ・災害時における市内外の連携を強化する、災害に強いまちづくりを支える広域的ネットワーク（緊急輸送道路）の形成 ・最新の情報技術を活用した避難誘導の迅速化 	⑩道路情報の把握、提供の仕組みの検討
	最新技術の活用による交通・移動環境の向上	・最新技術（自動運転等）の活用による交通・移動環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> ⑪ITS技術の導入支援、導入検討 ⑫自動運転技術の導入支援、導入検討 ⑬産・学・行政の協働による取り組みの展開 ⑭自動運転等の社会実験への積極的な参画

※「3.生活」については内容が多いため3つの分けて整理。

② 4つの基本施策別の事業進捗

: 現計画から修正した施策
 : 新たに追加した施策

基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要	
4 環境	【4-1】 環境に配慮した交通行動の促進	エコドライブの推進	①エコドライブナビの無料貸し出し	
			②エコドライブの普及啓発	
			③自動車利用の適正化施策の推進	
		バスの利便性向上	④「かりまる」の充実・再編・運行体系の見直し ⑤バス待合環境の整備 ⑥分かりやすい情報の提供	
		自転車等利用の推進	⑦環境にやさしい自転車利用の推進 ⑧自転車の魅力・楽しさPR ⑨通勤における自転車利用の促進	
	【4-2】 低炭素型自動車の普及・促進	低炭素型自動車の普及・促進への対応	エコカーの利用の促進	①自家用車、公用車等へのエコカー導入の推進
				②低公害車や超小型電気自動車購入に対する補助
				③公用車へのプラグインハイブリッド車の導入
				④エコステーションの設置を推進
		低炭素型バスの導入検討	⑤低炭素型バスの導入検討 ⑥自転車積載に対応した車両の導入検討	

53

③ 主要な個別事業の進捗評価

別添資料②にて説明

54

④ 期待される効果の進捗評価

別添資料③にて説明

55

⑤ 現計画の進捗評価のまとめ

分類	まとめ
産業	<ul style="list-style-type: none">策定時(H22)以降、本市においては「刈谷南北縦貫道路」や「(都)名古屋岡崎線」などの道路整備のほか、「刈谷スマートIC」の開業など様々な事業が行われ、市内の道路の利便性は増加している。一方で、交通量が減少する中、評価指標として設定された「主要区間の平均所要時間」は改善しておらず、長くなっている。
交流	<ul style="list-style-type: none">策定時(H22)以降、「(都)刈谷駅前線」の整備や道路空間の活用など、刈谷駅周辺の事業が進んでいる。評価指標の「まちなかの移動環境に満足する市民の割合」、「刈谷駅周辺に活気や魅力があると感じる市民の割合」も目標値を上回る成果が出ている。
生活	<ul style="list-style-type: none">策定時(H22)以降、「かりまるの路線及びダイヤ改編」や「刈谷市地域公共交通計画の策定」、「チョイソコかりやの実証実験」など地域公共交通をはじめとした事業が進められた。また、「刈谷市自転車活用推進計画」を策定し、自転車関連の事業も進めている。評価指標の「自動車以外の交通手段分担率」、「公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合」では、策定時と比較して改善が見られるが、目標値には届いていない。
環境	<ul style="list-style-type: none">策定時(H22)以降、環境に関連した施策として「電気自動車用電気スタンドの整備」や自転車・公共交通関連の施策などが進められた。また、水素ステーション(3か所)の設置も進められた。一方で、評価指標の「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」は改善していない。

56

6. 都市交通の課題と方向性(素案)

57

① 刈谷市の都市交通の特性のまとめ

1. 人口特性

- ✓ 人口は、増加傾向であったが、2030年(R12年)をピークに減少に転じる予測である。
- ✓ 高齢者数の増加・高齢化率の高まりのほか、**65歳以上の単独世帯が大幅に増加**している。
- ✓ 年齢別人口移動より、10代後半から20代前半は転入超過により人口が増加し、20代後半から40代前半は転出超過により人口が減少している。**子育て世代の転出**が要因として考えられ、第8次総合計画においてもまちづくりの主要課題となっている。
- ✓ 女性及び65歳以上の高齢者の就業の傾向が高まっている。
- ✓ 高齢者の中で70歳代から年齢があがるにつれ、自家用車の保有や運転免許の保有で変化がみられる。
- ✓ 子育て世代の女性や高齢者層を中心に、子どもや孫、配偶者の送迎を行う傾向が高く、**送迎を負担に感じる声**もあり新たな移動の課題となっている。

特性①:人口減少への転換・高齢化など、人口構造が変化している

特性②:子育て世代の女性・高齢者の送迎負担が増加している

58

① 刈谷市の都市交通の特性のまとめ

2. 移動特性

- ✓ 市民の移動特性は、概ね居住中学校区が生活圏となり移動している傾向と、様々な目的において市中心部へ移動する傾向が見られ、地域公共交通計画の分析と一致している。また、日常の買い物等では各居住地の隣接市町への移動傾向もみられる。
- ✓ 中京都市圏パーソントリップ調査の速報値や道路交通センサス、市交通量調査では、総移動量が減少している。
- ✓ 企業アンケートより、テレワークやオンライン化の浸透など通勤や業務における移動が減少する働き方が浸透していることが分かる。
- ✓ 名古屋市との通勤・通学流動量が最も多く、名古屋市、岡崎市、大府市、知立市からの流入が大きく超過している。
- ✓ 国勢調査・市民アンケートより通勤時の自家用車割合は、約6割であり、自家用車分担率に変化はみられない。
- ✓ 国勢調査・市民アンケートより鉄道利用の割合が増加しており、徐々に鉄道分担率が高まっている。
- ✓ 通学は流出入がともに経年的には減少しており、学生数が減少していることが考えられる。

特性③:総移動量は減少している

特性④:各地域内の移動と市中心部との移動ニーズがある

特性⑤:名古屋市、岡崎市、隣接市町との移動ニーズがある

特性⑥:自動車分担率は約6割と変化がない

59

① 刈谷市の都市交通の特性のまとめ

3. 公共交通

- ✓ 鉄道利用者数は、全体としてはコロナ禍前の利用者数まで回復していないが、定期外利用者は回復している。
- ✓ かりまるの利用者数は、令和6年度はコロナ禍前の利用者数以上に回復が見込まれている。
- ✓ 市民アンケートより、鉄道、タクシー、バスの満足度は令和元年から令和6年で向上しているが、目標値には到達していない。
- ✓ 市民アンケートの今後の都市交通のあり方として、「バス交通の充実」は最も市民から求められている項目であり、特に、40代以上では高い割合である。また、企業アンケートからも公共交通の充実が求められている。
- ✓ 現在の公共交通カバー率は77.6%であるが、かりまるの再編とデマンド交通の導入により、カバー率が高まっていくとともに、より市民の暮らしを支える公共交通ネットワークの構築を目指している。

特性⑦:公共交通の充実が求められている

60

① 刈谷市の都市交通の特性のまとめ

4. 道路・自動車交通

- ✓ 幹線道路は高い整備率となっており、今後は未整備区間の整備や適切な維持管理が求められる。
- ✓ 道路交通センサスや市交通量調査では、自動車交通量は減少傾向である。
- ✓ 交通量全体は減少しているが、市交通量調査や走行調査では、移動時間は改善されず、渋滞長は増加している。
- ✓ 問題交差点の課題は、ハード整備のみでなく企業連携による対策などを実施し効果を生み出している。
- ✓ 市民アンケートより、「交通渋滞の解消」を求める割合が高い。また、企業アンケートでも渋滞対策に関する自由回答が最も多い。
- ✓ 交通事故件数は減少傾向だが、幹線道路だけでなく生活道路内での自転車や歩行者関連の事故が発生している。

特性⑧：自動車交通量が減少する中、渋滞は増加している

特性⑨：道路の安全性向上が求められている

① 刈谷市の都市交通の特性のまとめ

5. 自転車交通

- ✓ 自転車の利用目的別分担率は、減少傾向しており、自動車交通からの転換が進んでいない。
- ✓ 駐輪場の満足度は高い傾向であることなどから、駅への移動手段として自転車が利用しやすい環境が整っていると評価できる。
- ✓ 市民アンケートより、「自転車が通行しやすい環境整備」は、「公共交通の充実」「交通渋滞の解消」に次いで高い割合であり、20歳未満では「自転車が通行しやすい環境整備」が最も高い。
- ✓ 交通事故分析から、自動車と自転車の事故が約2割を占め、安全な走行空間の確保や交通安全意識の向上が求められている。
- ✓ 自転車ネットワークの位置付けに対して、整備済み区間は一部に留まっている。刈谷市自転車活用推進計画では自転車走行空間の整備や安全運転に関する取組などを推進していくこととしている。

特性⑩：自転車の分担率が減少しており、
自動車交通からの転換が進んでいない

特性⑪：安全で通行しやすい自転車移動環境の確保が求められている

① 刈谷市の都市交通の特性のまとめ

6. 歩行空間

- ✓ バリアフリー重点整備地区の道路整備等の施策を進めた。(都)刈谷駅前線の整備、道路空間活用は計画通りに実施され、まちなかのにぎわい創出につながっている。
- ✓ 各鉄道駅周辺の歩行空間についても整備が進み、市民アンケートでも満足度の高い結果となった。
- ✓ 市民アンケートより、自宅周辺の交通環境として、明るさの確保、飛び出しなど危険な交差点への対策、車の交通量抑制、段差解消など、安全な歩行空間の確保が求められている。

特性⑫: 刈谷駅周辺の道路空間の活用は計画通りに実施され、
にぎわい創出につながっている

特性⑬: 安全に生活できる歩行空間の確保が求められている

① 刈谷市の都市交通の特性のまとめ

7. 新たな移動手段

- ✓ 市民アンケートより、幅広い世代で、地域で支え合う移動サービスやシェアサービスに対する関心が高く、柔軟で利用しやすい移動サービスが求められている。
- ✓ 若い世代では、環境に配慮した移動手段への関心が高い。

特性⑭: 多様な移動手段として、
新たなモビリティサービスが求められている

② 刈谷市都市交通の課題（案）

特性 ① ⑥ ⑦ ⑧ ⑪ より

⇒課題1 公共交通を主軸とした交通体系の構築

- ・鉄道・バスなど公共交通を維持・充実させていく必要
- ・公共交通に加え、自転車・徒歩・自動車の各モードが連携し適切な役割分担が図られた交通体系の構築が必要

特性 ④ ⑩⑪ ⑫⑬ ⑭ より

⇒課題2 生活圏となる地域内および市内各地域から

刈谷駅周辺への移動しやすさの確保

- ・各中学校区及び周辺地域内を移動しやすい交通環境の整備が必要
- ・市内各地域(地域拠点)から都市機能が集積する刈谷駅周辺(都市拠点)への移動しやすい公共交通を軸とした交通ネットワークの構築が必要
- ・様々な交通手段を乗継しやすい環境整備が必要

特性 ①② より

⇒課題3 子育て世代や高齢者などが移動しやすい交通手段の確保

- ・送迎の負担や単身による移動課題が顕在化している市民にとって、移動しやすい環境の整備が必要
- ・だれもが柔軟に利用しやすい移動サービスを展開することで、これらの移動課題の解決に繋げていくことが必要

65

② 刈谷市都市交通の課題（案）

特性 ⑧⑨ ⑪ ⑬ より

⇒課題4 安全で円滑に移動できる環境の確保

- ・道路、各交通施設などを安全に移動できる環境を整備していくことが必要
- ・交通渋滞の課題に対する対策が必要

特性 ⑤ ⑦ より

⇒課題5 広域交通とつながる幹線交通ネットワークの構築

- ・鉄道を大きな幹線軸とした公共交通ネットワークの構築が必要
- ・産業と物流を支える主要幹線道路と繋がる道路ネットワークの構築が必要

特性 ① ⑥ ⑭ より

⇒課題6 連携・協力し、共に創る交通まちづくりの推進

- ・市民・企業(事業者)・行政が交通課題を主体的に捉え、連携・協働して共創する交通まちづくりを実施することが必要

66

③ 刈谷市がめざすべき将来都市構造の確認

■国・県の交通政策の方向性

○国土形成計画（全国計画）

国土構造の基本構想

シームレスな拠点連結型国土

○第2次交通政策基本計画

今後の交通政策の基本的方針

持続可能で強靱・高度なサービスを提供する
「次世代型の交通システム」へ転換

○新道路交通ビジョン・新広域道路交通計画

基本方針（抜粋）

- ・物流拠点と内陸の産業集積地等の有機的なネットワーク化
- ・リニア開業効果を高める交通ネットワークの結節点の強化

○あいち交通ビジョン

目指すべき姿

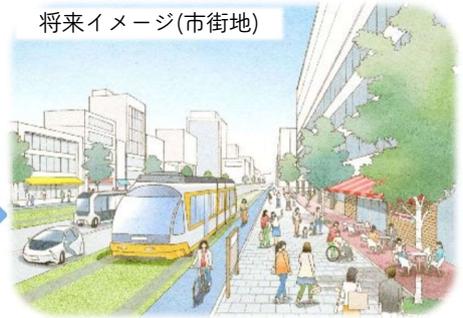
危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通
～モビリティ先進県を目指して～

日本海側＋太平洋側
二面活用
内陸部を含めた全国の
連結強化



日本中央回廊の形成
リニア開業等による時間距離
短縮の効果を全国に波及

将来イメージ(市街地)



③ 刈谷市がめざすべき将来都市構造の確認

■刈谷市の関連計画・都市像（1/4）

○第8次刈谷市総合計画

－まちづくりの主要課題（抜粋）

- ・将来的な人口構造の変化への対応
- ・子育て世代の転出超過への対応
- ・まちの安全性の向上
- ・デジタル化の推進
- ・脱炭素社会の実現
- ・新たな工業用地の確保

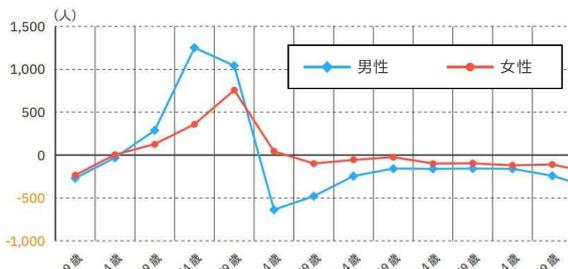
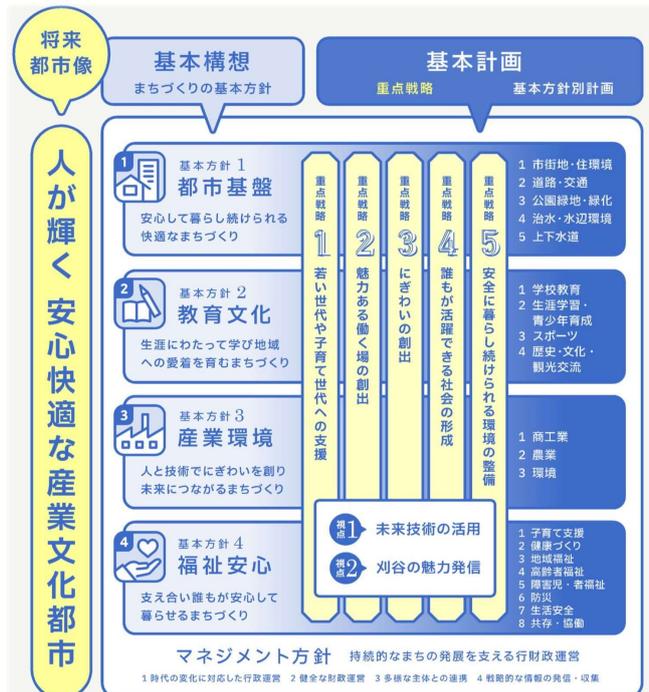


図 人口移動



③ 刈谷市がめざすべき将来都市構造の確認

■刈谷市の関連計画・都市像（2/4）

○刈谷市都市計画マスタープラン

ーめざすべき将来都市構造

集まる・つながる都市 刈谷～多機能集約・連携型都市構造の実現～

ー主要課題

視点1:都市構造

- ・集約と連携で支え合う都市構造の実現
- ・市外への転出の抑制

視点2:都市活力

- ・市域全体のバランスある発展
- ・地域資源をいかした交流の促進・拡大

視点3:都市生活

- ・安心・安全・快適に暮らせる環境の確保
- ・大規模自然災害などへの対応

視点4:都市環境

- ・豊かな自然環境と歴史・文化資源の保全・活用
- ・環境負荷の少ない都市の形成

ー都市づくりの目標

目標1:

多様な機能が便利に使える都市づくり

目標2:

にぎわいや活気にあふれる都市づくり

目標3:

暮らし続けたい都市づくり

目標4:

歴史・文化を育み、環境を守る都市づくり

③ 刈谷市がめざすべき将来都市構造の確認

■刈谷市の関連計画・都市像（3/4）

○刈谷市立地適正化計画

ー市が抱える課題

- ◇中心市街地の人口密度低下
- ◇子育て世帯の転出
- ◇高齢化の進行

ー市の特質

- ◇当面は人口増加
- ◇市内企業で働いている人が多く、郊外部の住宅需要が高い

ーまちづくりの方針（ターゲット）

「選べるから、選ばれ続ける」まちづくり
～機能集約型都市構造の実現に向けて～

- 中心市街地の魅力向上
- 子育て世代の「かり家から刈谷住まい」への誘導
- 高齢者の安心・安全な生活の確保



③ 刈谷市がめざすべき将来都市構造の確認

■刈谷市の関連計画・都市像（4 / 4）

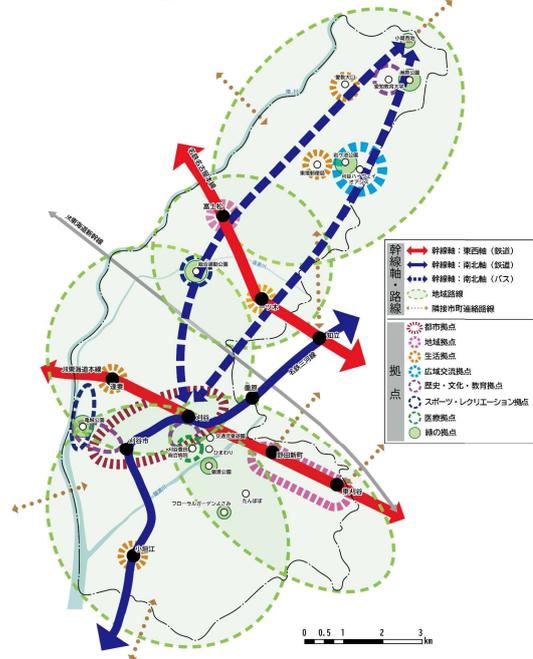
○刈谷市地域公共交通計画

ー計画の基本的な方針

市民の暮らしを支え、交流を促し
活気を創出する公共交通の実現



ー公共交通ネットワーク



③ 刈谷市がめざすべき将来都市構造の確認

■都市交通に関する時代の潮流

① シームレスな拠点連携型国土の形成と地域生活圏の構築

- ・広域レベルから生活に身近な地域のコミュニティ機能まで重層的な生活・経済圏域の形成
- ・小さな拠点を核とした地域生活圏の形成

② 年少人口・生産年齢人口の減少と高齢化の進展

- ・超高齢化社会、社会参画による生きがいづくり
- ・人口減少下での安定した経済成長や拡大

③ モビリティ分野の変革と技術の進展

- ・CASEの推進、交通分野のデジタル化

④ 都市社会を取り巻く変化

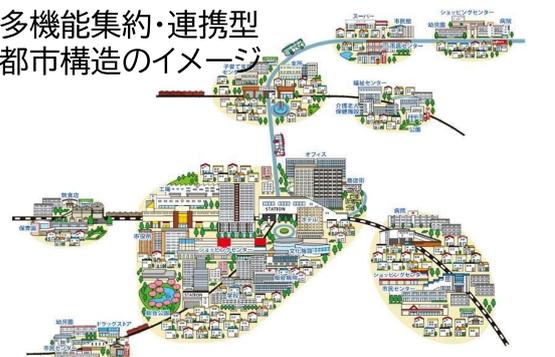
- ・多様化する価値観、暮らし方・働き方
- ・対面コミュニケーション・出会い・交流の重要性

■刈谷市がめざすべき将来都市構造

- 第8次刈谷市総合計画
- 刈谷市都市計画マスタープラン
- 刈谷市立地適正化計画
- 刈谷市地域公共交通計画

人が輝く 安心快適な産業文化都市

多機能集約・連携型 都市構造のイメージ



資料：刈谷市都市計画マスタープラン

(都市交通の将来像を検討する上でのキーワード)

公共交通、くらし、人(子育て世代、高齢者)、交流、つながる、多機能集約・連携型都市構造、安全・安心、快適、活気、魅力、多様な交通手段の選択、共に創り支え合う

④ 刈谷市都市交通戦略の将来像（素案）

■基本理念（素案）

公共交通を主軸に、
誰もが安心安全で、快適に移動できる都市交通の実現
～モビリティを高め、交流し、人が輝く刈谷市へ～

■めざす姿（素案）

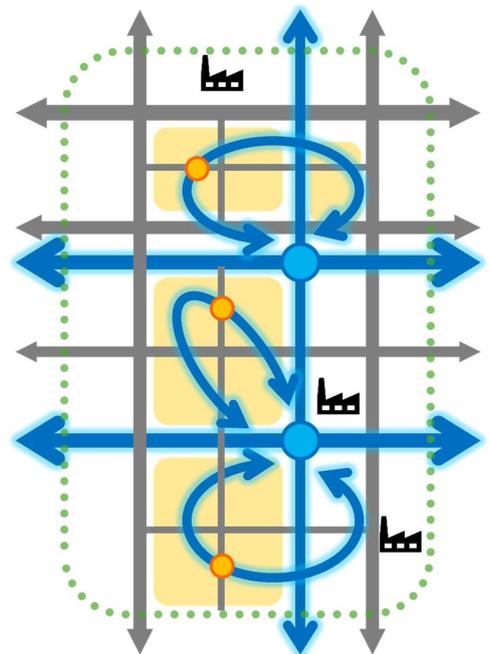


73

④ 刈谷市都市交通戦略の将来像（素案）

■基本方針（素案）

- ①誰でも快適に移動できる
公共交通ネットワークの構築
 - ・階層型公共交通ネットワークの形成
 - ・生活圏内・刈谷駅周辺への移動のしやすさの確保 など
- ②地域のくらしや賑わいを支える
交通環境の形成
 - ・モビリティハブの形成
 - ・歩行者・自転車空間の確保
 - ・生活道路の速度・通過交通抑制・安全確保 など
- ③安全・円滑に移動できる
幹線道路網の形成
 - ・産業と物流を支える都市間・都市内の道路網の整備
 - ・渋滞対策・事故対策
 - ・道路インフラの維持管理・強靱化 など
- ④市民・事業者・行政が共に創り支え合う持続
可能な交通環境の形成
 - ・モビリティマネジメントの推進
 - ・他分野・異業種連携、交通関連データの活用 など



▲都市交通の概念図

74