

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

R6年度

- ・現計画の施策体系の整理
- ・市民アンケート(案)、企業アンケート(案)作成

策定部会・都市交通協議会

- ・市民アンケートの実施およびとりまとめ
- ・企業アンケートの実施およびとりまとめ
- ・現計画の施策体系別の進捗状況の確認
- ・関係課へのヒアリング調査、時間短縮調査
- ・現況の課題整理

策定部会・都市交通協議会

R7年度

- ・パーソントリップ調査結果を用いた昨年度成果の確認
- ・将来像の確認
- ・施策体系の検討

※今回の範囲

策定部会・都市交通協議会

- ・実施プログラムの検討・評価・推進体制の検討
- ・素案の検討
- ・関係各課へのヒアリング調査

策定部会・都市交通協議会

R8年度

- ・案の作成
- ・パブリックコメント準備

策定部会・都市交通協議会

- ・パブリックコメントの実施

策定部会・都市交通協議会

- ・パブリックコメント結果まとめ
- ・計画案の修正

第2次刈谷市都市交通戦略 公表

※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. パーソントリップ調査結果を用いた昨年度成果の確認 p4

- 0 目的
- 1 人口特性
- 2 移動特性
- 3 公共交通
- 4 道路・自動車交通
- 5 自転車交通
- 6 歩行空間
- 7 新たな移動手段
- 8 確認結果のまとめ

2. 都市交通の方向性(素案) p26

- 1 都市交通の将来像（素案）の確認
- 2 都市交通の施策体系（素案）

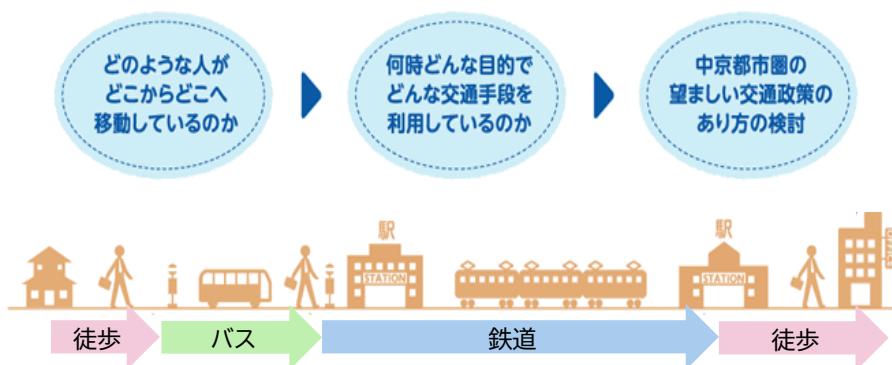


1. パーソントリップ調査結果を用いた昨年度成果の確認

目的

昨年度とりまとめた特性(人口特性、移動特性、公共交通、道路・自動車交通、自転車交通、歩行空間、新たな移動手段)及び特性から導かれた交通課題に対し、パーソントリップ調査を用いて、昨年度結果を確認する。

■パーソントリップ調査の概要



資料：中京都市圏総合都市交通計画協議会（一部、加工）

※本資料で掲載する図表の数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計と内訳の計が一致しないことがあります

■パーソントリップ調査で確認する特性一覧

特性一覧	確認の可否
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	○
② 子育て世代の女性の送迎負担が増加している	○
③ 総移動量は減少している	○
④ 市内各地域内の移動と市中心部との移動ニーズがある	○
⑤ 名古屋市、隣接市町との移動ニーズがある	○
⑥ 自動車分担率は約6割と大半を占める	○
⑦ 公共交通の充実が求められている	○
⑧ 渋滞が増加している	×
⑨ 道路の安全性向上が求められている	×
⑩ 自転車の分担率は変化がない	○
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	○
⑫ 刈谷駅周辺の道路整備が進み、道路空間の活用事例が増えている	×
⑬ 安全に生活できる歩行空間の確保が求められている	○
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	○

【凡例】

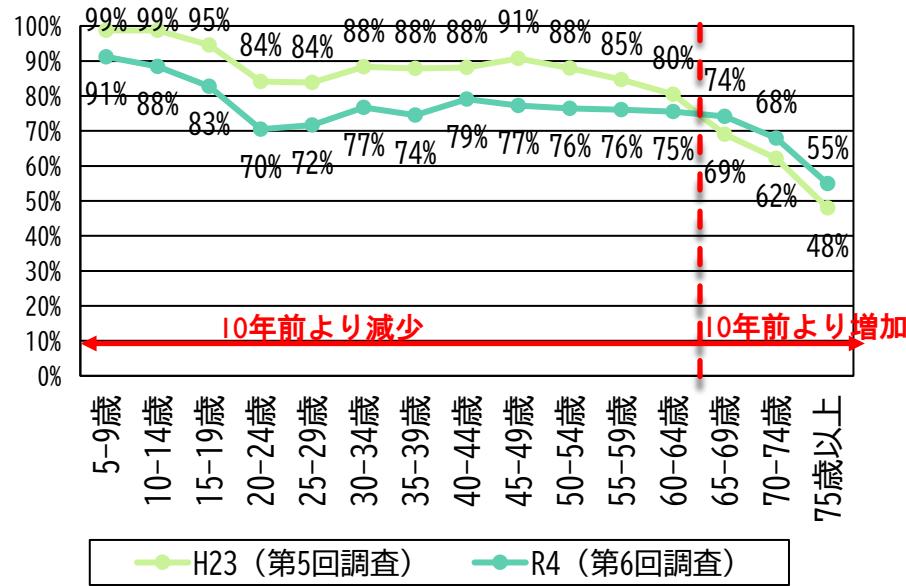
○確認可能(次頁以降に確認結果を掲載) ×確認不可

1 人口特性

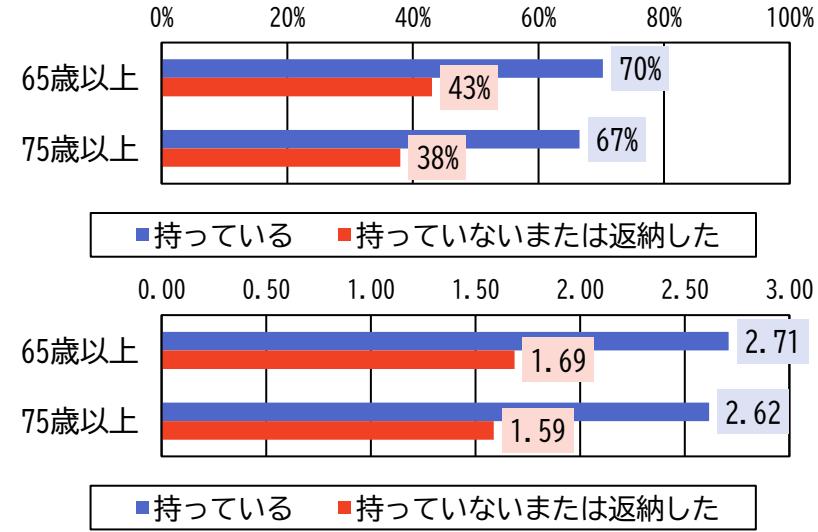
特性①: 人口減少への転換・高齢化など、人口構造が変化している

- ・非高齢者(65歳未満)の外出率は、10年前と比べて減少しているが、高齢者(65歳以上)の外出率は増加している。
- ・運転免許を保有する高齢者に比べ、運転免許を保有しない高齢者の外出率及び1人1日あたりトリップ数は小さい。

■年齢階層別にみた外出率の推移



■免許保有有無別にみた高齢者の外出率(上)及び1人1日あたりトリップ数(下)



※ トリップ数：一人が一日に行った移動（出発地から目的地まで）を1トリップとして数える。

例) 自宅→職場、職場→スーパー、スーパー→自宅 =3 トリップ

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

1 人口特性

特性②:子育て世代の女性の送迎負担が増加している

- ・市内居住子育て世代(25-39歳)女性においては、「送迎・付き添い」に対する移動ニーズが高い(帰宅を除く)。

■市内居住子育て世代女性における目的別構成比率

目的	分担率	目的	分担率
出勤(勤務先へ)	19%	散策・ジョギング・サイクリング	1%
登校(通学先へ)	1%	観光・行楽・レジャー	1%
帰宅	41%	その他の自由目的	4%
日常的な家事・買物	8%	打合せ・会議・仕事	1%
日常的でない買物	2%	書類持参・受領・集金	0%
通院・リハビリ	2%	販売・配達・仕入れ・購入	0%
デイサービス	0%	作業・修理	0%
送迎・付き添い	14%	農林漁業作業	0%
食事・社交・喫茶	2%	帰社・帰校(会社や学校へ帰る)	0%
娯楽・文化活動	1%	その他の業務目的	0%
習い事・塾	1%	不明	2%
地域活動・ボランティア	0%		

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

1 人口特性

1. 人口特性 ※赤字:PT調査結果を踏まえた追記・修正事項

- ✓ 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。
- ✓ **高齢者の外出率が増加**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おり、子育て世代の転出が要因として考えられる。
- ✓ 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。
- ✓ 70歳以上の高齢者は、年齢があがるにつれて運転免許を持っていない割合が増加する。
- ✓ 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がある。

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

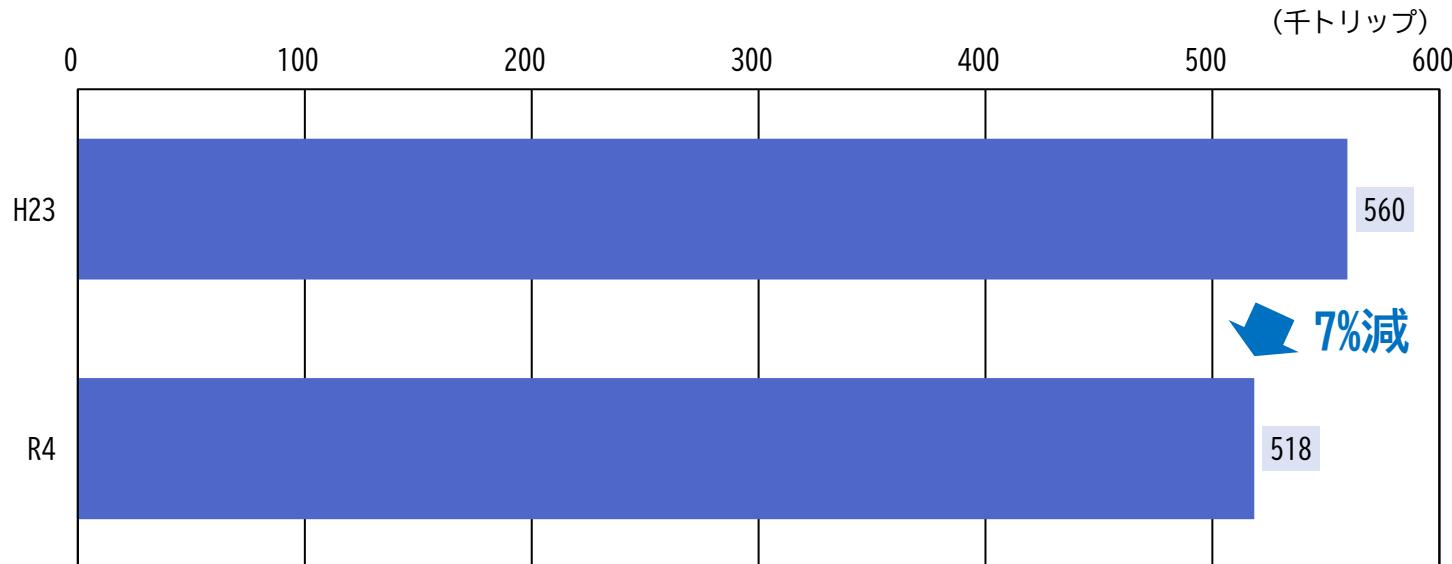
特性②: 子育て世代の女性の送迎負担が増加している

2 移動特性

特性③:総移動量は減少している

- ・市内全体の移動は減少している。

■市内総トリップ数の推移

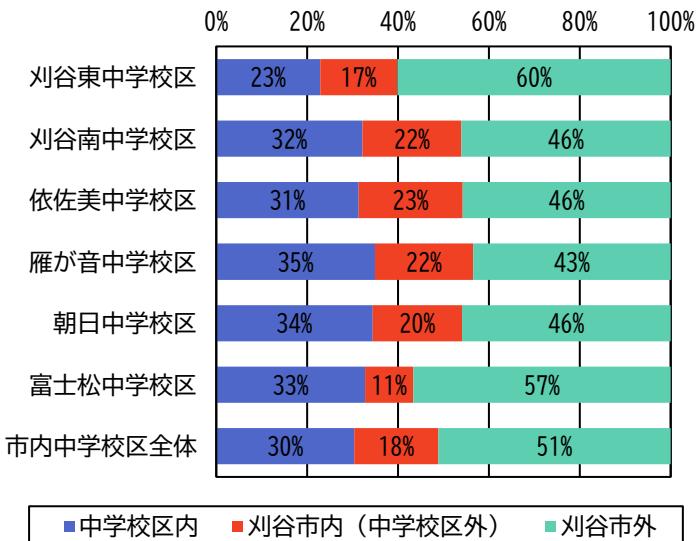


2 移動特性

特性④:市内各地域内の移動と市中心部との移動ニーズがある

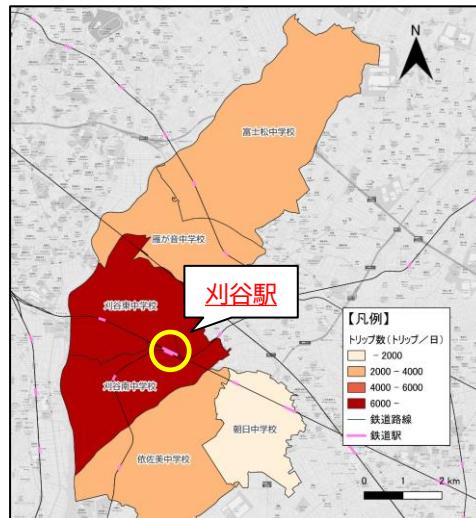
- 各中学校区内での移動が多くみられる。
- 市内出発トリップにおける目的地としては、出勤及び自由目的において、市内中心部への移動の集中が見られる。

■出発地区別到着地

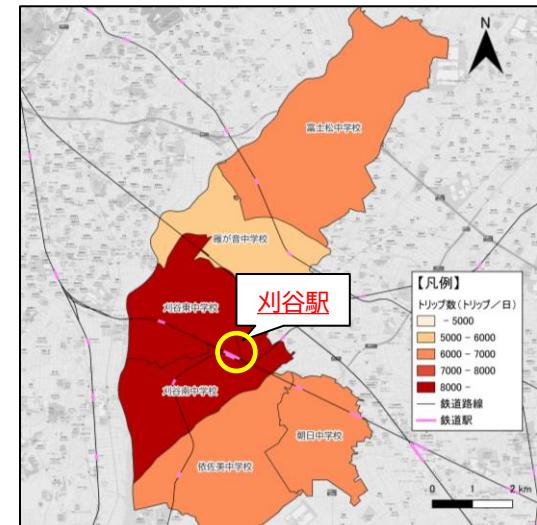


■移動目的別市内出発トリップにおける目的地分布

<出勤>



<自由>



2 移動特性

特性⑤:名古屋市、隣接市町との移動ニーズがある

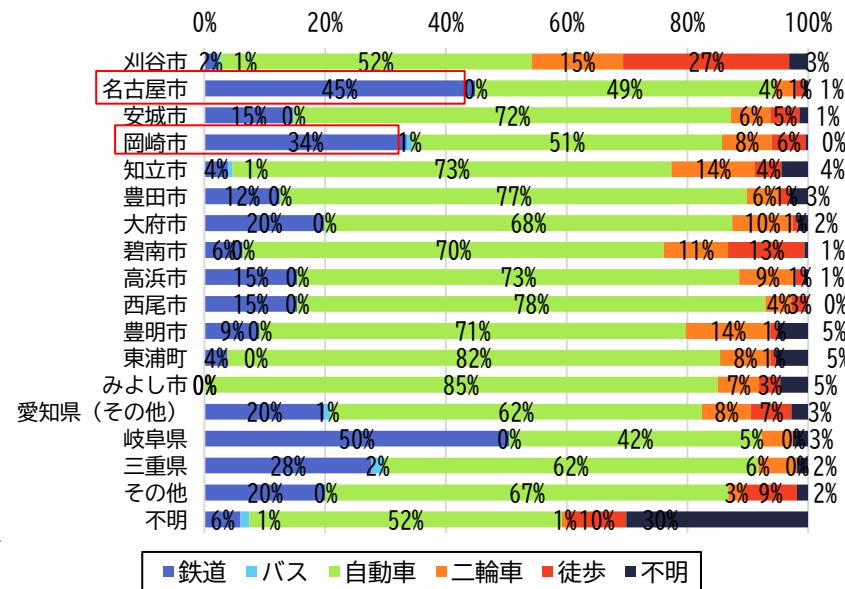
- ・市内外移動においては、隣接市町や名古屋市への移動が多い。
- ・広域的な移動においては、鉄道分担率が相対的に高くなっている、名古屋市や岡崎市ではその傾向が顕著に見られる。

■刈谷市発着トリップにおける地域別発生集中量比率 ■刈谷市発着トリップにおける地域別代表交通手段別分担率

市区町村	発生集中比率	市区町村	発生集中比率
刈谷市	36%	西尾市	2%
名古屋市	13%	豊明市	2%
安城市	8%	東浦町	2%
岡崎市	5%	みよし市	1%
知立市	5%	愛知県(その他市町村)	12%
豊田市	5%	岐阜県	1%
大府市	3%	三重県	0%
碧南市	3%	その他	0%
高浜市	2%	不明	0%

発生集中量：発生量（刈谷市から出発するトリップ数）+集中量（刈谷市に到着するトリップ数）

地域別発生集中比率：刈谷市発着の全発生集中量のうち、該当地域への発生集中量の割合



代表交通手段分担率：一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段といい、全交通手段のトリップ数に占める代表交通手段の割合が代表交通手段分担率

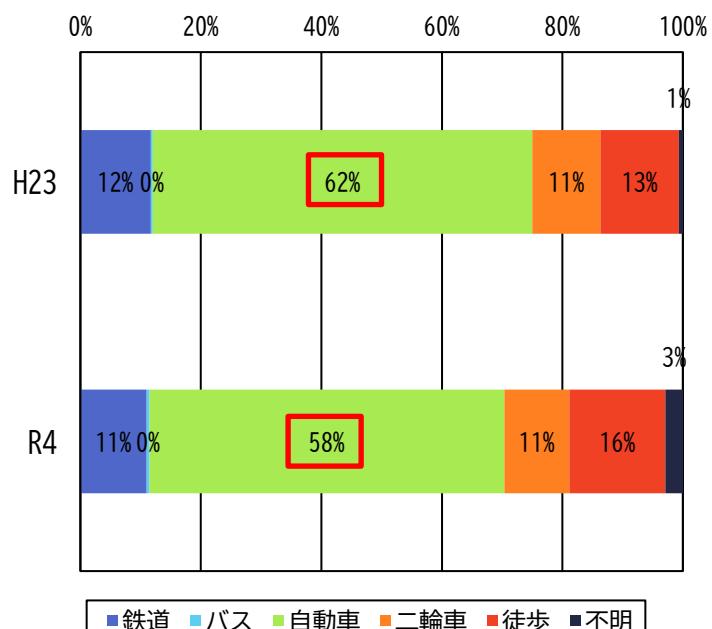
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

2 移動特性

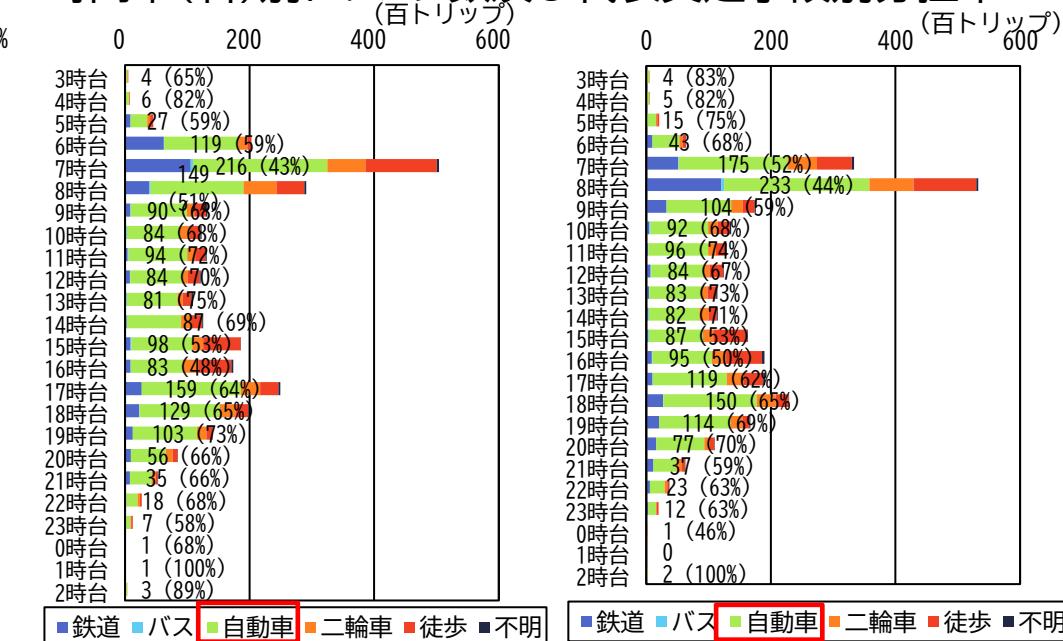
特性⑥:自動車分担率は約6割と大半を占める

- ・自動車分担率は10年前と比べて減少しているものの、依然約6割と大半を占める。
- ・時間帯別でみると、朝ラッシュ時に自動車トリップが多く、自動車分担率が低くなっている。

■市内全体の発生集中量に占める代表交通手段別分担率の推移



■市内全体の発生集中量に占める出発時間帯(左)・到着時間帯(右)別トリップ数及び代表交通手段別分担率



※数値は自動車トリップ数 (分担率)

資料: 中京都市圏パーソントリップ調査

2 移動特性

2. 移動特性 ※赤字:PT調査結果を踏まえた追記・修正事項

- ✓ 中京都市圏パーソントリップ調査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。
- ✓ 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見られる。
- ✓ 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。
- ✓ 中京都市圏パーソントリップ調査によると、10年前と比べて自動車分担率は減少しているものの、依然約6割と大半を占めている。
- ✓ 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。通学は流入入がともに経年に減少している。

特性③:総移動量は減少している

特性④:市内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、隣接市町との移動ニーズがある

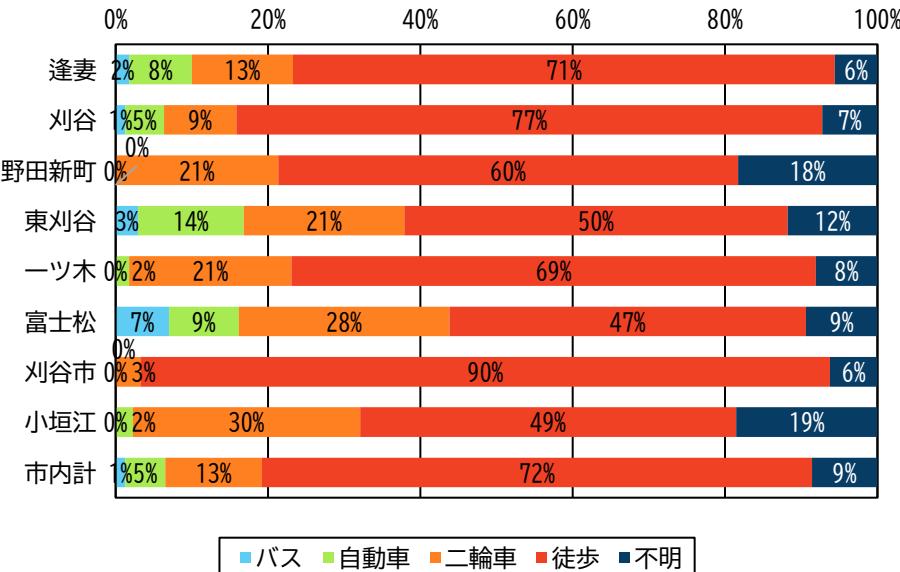
特性⑥:自動車分担率は約6割と大半を占める

3 公共交通

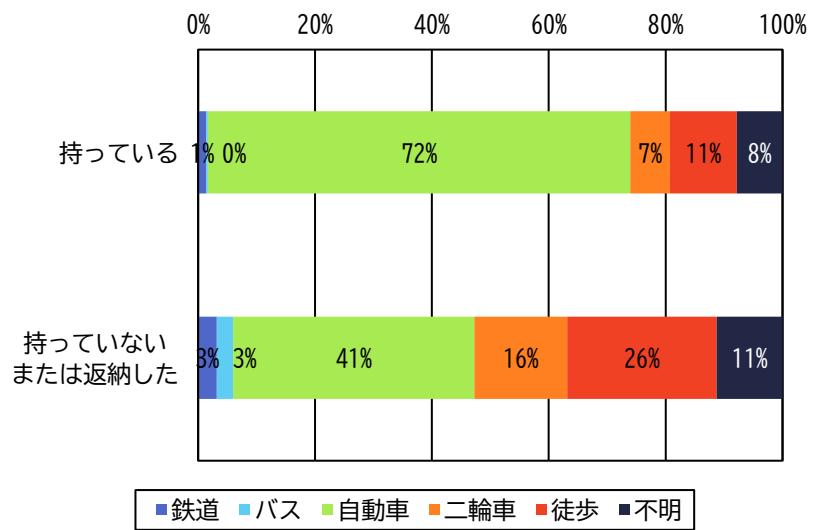
特性⑦:公共交通の充実が求められている

- 市内のいずれの鉄道駅においても、端末のバストリップは他の移動手段と比較して低い水準である。
- 刈谷市中心部以外の鉄道駅では、徒歩以外で二輪車や自動車の利用傾向が相対的に高い。
- 免許保有の有無に関わらず、高齢者の移動においては自動車が最も利用されており、また保有しない人の公共交通利用率も6%で、中京都市圏全体の利用率(10%)よりも低い。

■市内鉄道利用者における駅別端末交通手段別分担率



■市内居住高齢者(65歳以上)の免許保有有無別代表交通手段別分担率



駅別端末交通手段分担率：鉄道駅の利用者が駅まで（もしくは駅から）利用する交通手段のことを端末交通手段といい、全端末交通手段のトリップに占める割合が端末交通手段分担率という。

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

3 公共交通

3. 公共交通 ※赤字:PT調査結果を踏まえた追記・修正事項

- ✓ 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、コロナ禍以降年々回復傾向にあり、令和6年度に過去最大の利用者数となった。
- ✓ 市内の鉄道駅利用者における端末バス分担率は低い水準となっている。また、免許保有しない高齢者の公共交通利用率は6%であり、中京都市圏全体の利用率(10%)よりも低い。
- ✓ 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。
- ✓ 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。
- ✓ 公共交通カバー率(鉄道、名鉄バス・かりまる(再編前))は77.6%である。

特性⑦:公共交通の充実が求められている

4 道路・自動車交通

4. 道路・自動車交通 ※赤字:PT調査結果を踏まえた追記・修正事項

- ✓ 幹線道路は高い整備率となっている。
- ✓ 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。
- ✓ 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:渋滞が増加している

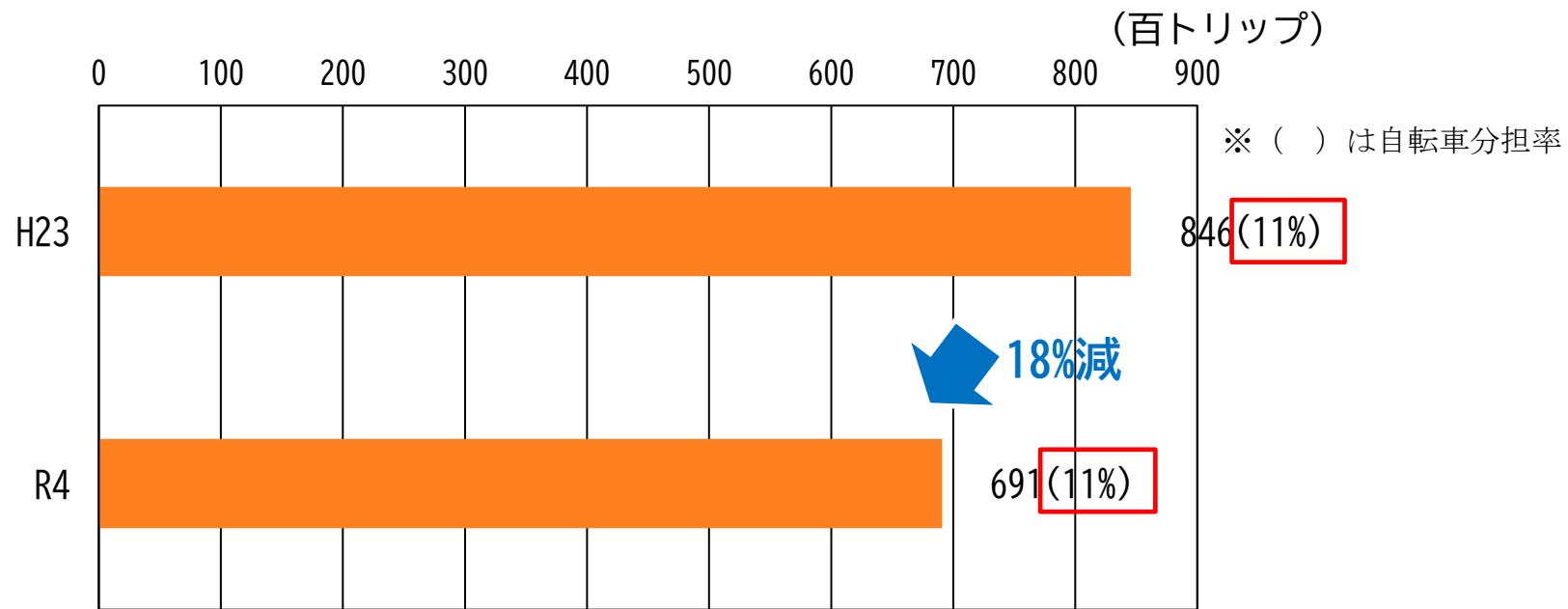
特性⑨:道路の安全性向上が求められている

5 自転車交通

特性⑩：自転車の分担率は変化がない

- 市内全体の発生集中量に占める自転車トリップ数は10年前と比べて減少している。また、自転車分担率は変化がない。

■市内全体の発生集中量に占める自転車トリップ数及び分担率の推移

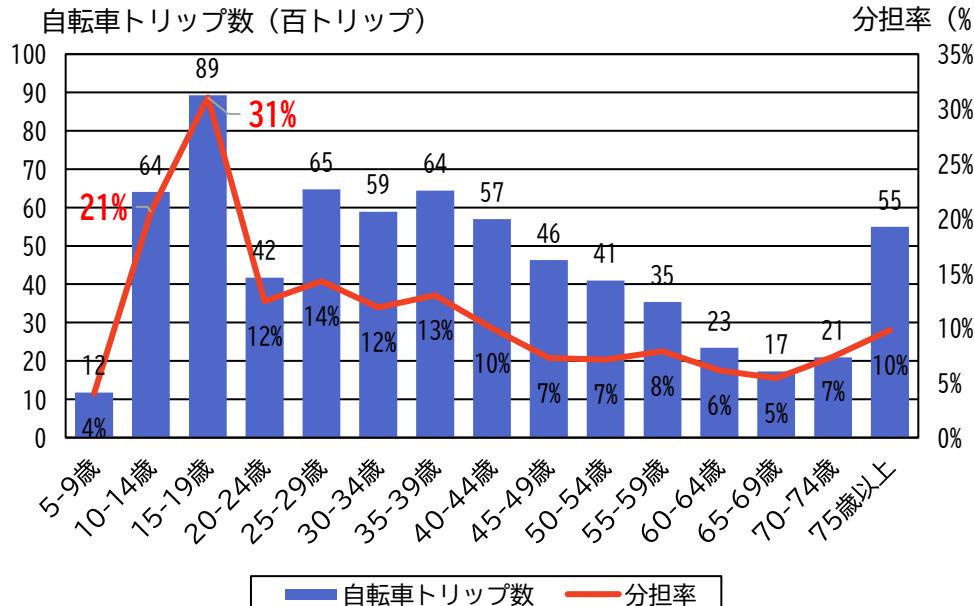


5 自転車交通

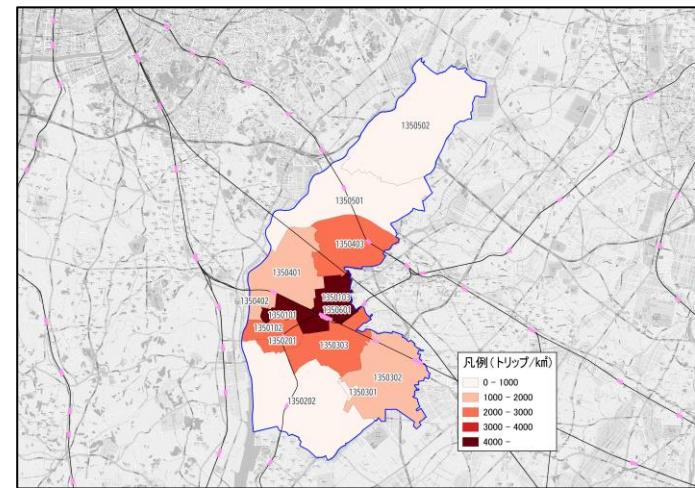
特性⑪: 安全で通行しやすい自転車移動環境の確保が求められている

- 年齢階層別での自転車分担率を見ると、学生層を中心に自転車分担率が高い傾向にあり、特に15-19歳においては自転車分担率が3割以上を占める。
- 市内中心部及びその周辺地区において、自転車トリップの集中度が高い傾向にある。

■年齢階層別にみた市内全体の発生集中量に占める自転車トリップ数及び分担率



■市内小ゾーン別自転車トリップの集中度



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

5 自転車交通

5. 自転車交通 ※赤字:PT調査結果を踏まえた追記・修正事項

- ✓ 学生層の自転車分担率が相対的に高く、特に15-19歳においては、約3割を占める。
- ✓ 駐輪場の満足度は高い。
- ✓ 市中心部周辺地域において、自転車の集中度が高い傾向にある。
- ✓ 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割を占める。
- ✓ 自転車ネットワークの位置づけに対して、整備済み区間は一部に留まっている。

特性⑩:自転車の分担率は変化がない

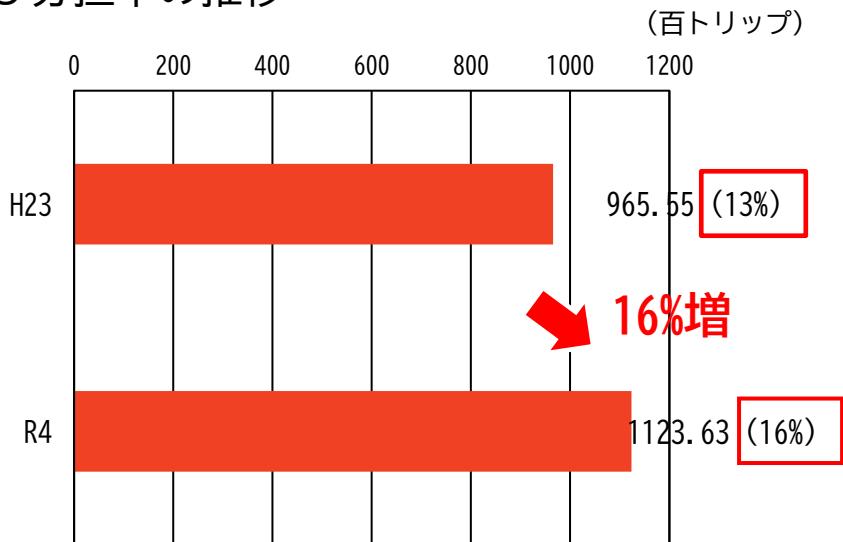
特性⑪:安全で通行しやすい自転車移動環境の確保が求められている

6 歩行空間

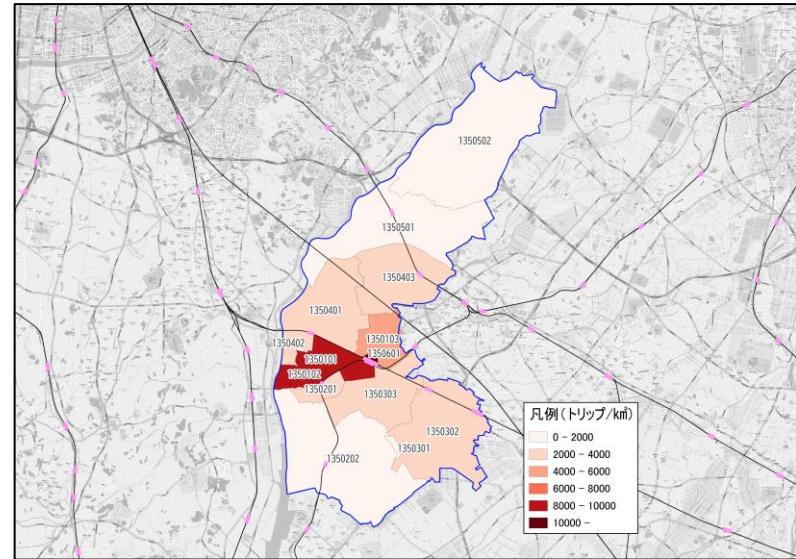
特性⑬:安全に生活できる歩行空間の確保が求められている

- ・10年前と比べて徒歩トリップ及び分担率は増加している。
- ・市中心部において、徒歩トリップの集中度が高い傾向にある。

■市内全体の発生集中量に占める徒歩トリップ数及び分担率の推移



■市内小ゾーン別徒歩トリップの集中度



6 歩行空間

6. 歩行空間 ※赤字:PT調査結果を踏まえた追記・修正事項

- ✓ 10年前と比べると市内の歩行トリップ数及び分担率は増加している。
- ✓ 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)刈谷駅前線の整備が進み、イベント等で道路空間が活用された。
- ✓ 特に、市中心部において、歩行の集中度が高い傾向にある。
- ✓ 各鉄道駅周辺の歩行空間について整備が進み、市民アンケートでも満足度の高い結果となつた。
- ✓ 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。

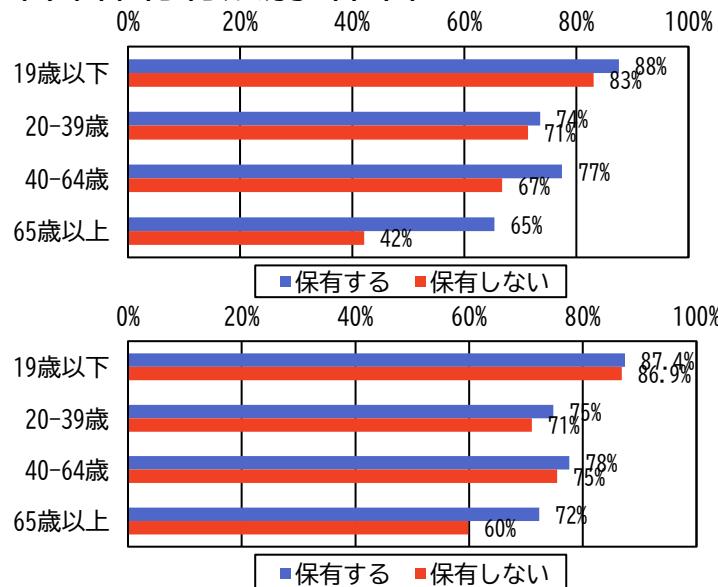
特性⑫:刈谷駅周辺の道路整備が進み、道路空間の
活用事例が増えている
特性⑬:安全に生活できる歩行空間の確保が求められている

7 新たな移動手段

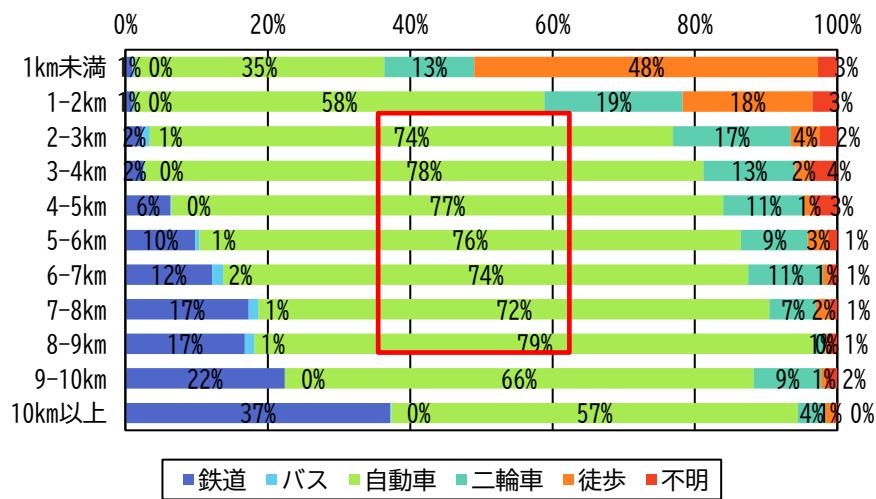
特性⑭:多様な移動手段として、新たなモビリティサービスが求められている

- 各年齢層において、自動車や自転車を保有しない人の外出率は、保有する人と比べて低い。
- 移動距離帯別の代表交通手段分担率では、移動距離が長くなるにつれて鉄道分担率が高いが、2-9km程度では、自動車分担率が相対的に高い。

■年齢階層別にみた自動車(上)及び自転車(下)保有有無別外出率



■市内全体の発生集中量に占める移動距離帯別代表交通手段分担率



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

7 新たな移動手段

7. 新たな移動手段 ※赤字:PT調査結果を踏まえた追記・修正事項

- ✓ 自動車や自転車を保有しない市民の外出率は低くなる傾向がある。
- ✓ 移動距離が長いほど、鉄道分担率が高くなる傾向がある一方で、生活圏となりうる中距離程度の移動では、自動車分担率が相対的に高い。
- ✓ 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**

8 確認結果のまとめ

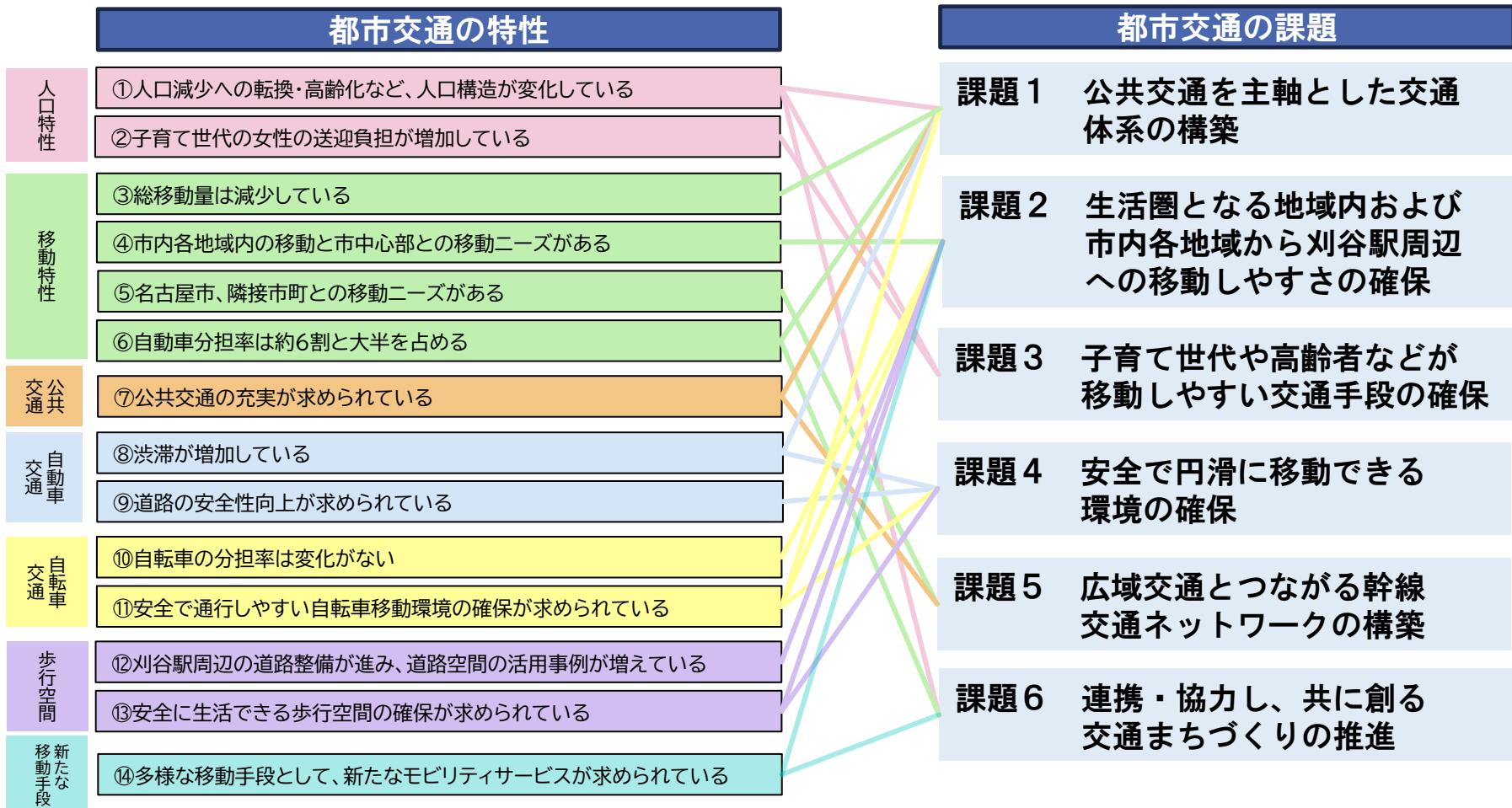
過年度に取りまとめた各特性について、パーソントリップ調査からも**同様の傾向が確認できた。**

<表> パーソントリップ調査の分析結果概要

項目	特性	分析結果の概要
人口特性	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	・高齢者の外出率が増加 ・運転免許を保有しない高齢者の外出率及び1人1日あたりトリップ数が低い
	特性②: 子育て世代の女性の送迎負担が増加している	・子育て世代の女性は、送迎・付き添いに対するトリップ移動ニーズが高い
移動特性	特性③: 総移動量は減少している	・市内全体の移動は減少傾向
	特性④: 市内各地域内の移動と市中心部との移動ニーズがある	・各中学校区内での移動が多い ・出勤や自由目的において刈谷駅中心地域への移動ニーズが高い
	特性⑤: 名古屋市や隣接市町との移動ニーズがある	・名古屋市や隣接市町への移動が多い ・広域的な移動では、鉄道分担率が相対的に高く、名古屋市や岡崎市はその傾向が特に顕著
	特性⑥: 自動車分担率は約6割と大半を占める	・自動車分担率は、約6割と大半を占める ・朝ラッシュ時には特に自動車が集中し、自動車分担率が低い
公共交通	特性⑦: 公共交通の充実が求められている	・鉄道端末としてのバストリップは市内のいずれの鉄道駅においてもかなり低い水準で、市内中心部以外の鉄道駅では、徒歩以外で二輪車や自動車の利用傾向が相対的に高い ・免許保有の有無に問わらず、高齢者の移動においては自動車利用が主であり、保有しない人の公共交通利用率においても、中京都市圏全体の利用率よりも低い
道路・自動車交通	特性⑧: 淀滞が増加している	一
	特性⑨: 道路の安全性向上が求められている	一
自転車交通	特性⑩: 自転車の分担率は変化がない	・市内全体の自転車分担率は変化がない
	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	・学生層を中心に自転車分担率が高い ・市中心部周辺の自転車トリップの集中度が高い傾向
歩行空間	特性⑫: 刈谷駅周辺の道路整備が進み、道路空間の活用事例が増えている	一
	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	・市内全体の徒歩トリップは増加 ・市中心部の徒歩トリップの集中度が高い傾向
新たな移動手段	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	・自動車及び自転車を保有しない市民の外出率が、保有する人と比べて低い ・移動距離が長くなるにつれて鉄道分担率が高いが、2-9km程度の中距離移動では、自動車分担率が相対的に高い傾向

8 確認結果のまとめ

過年度に整理した都市交通の特性が、パーソントリップ調査結果からも同様の傾向が確認できたため、**都市交通の課題についても過年度設定のまま**とする。

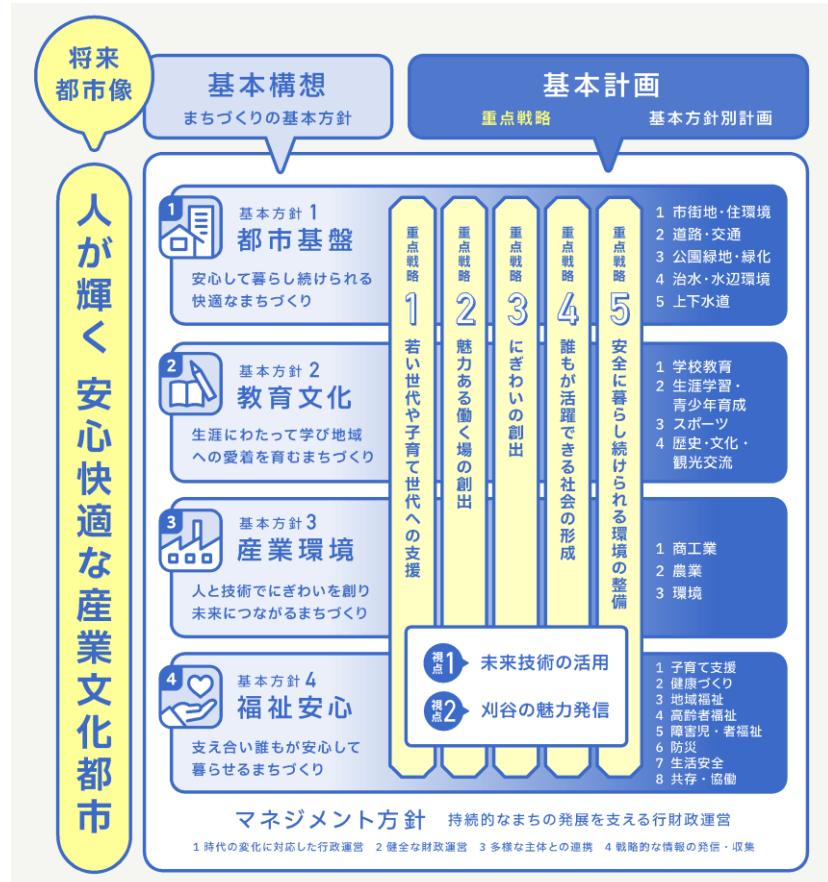


2. 都市交通の方向性(素案)

1 都市交通の将来像（素案）の確認

■将来都市像

上位計画に即する。



■計画期間

R9～R18年度までの10年間とする。

資料：第8次刈谷市総合計画

1 都市交通の将来像（素案）の確認

■基本理念(素案)

公共交通が充実した、
誰もが安心安全で、快適に移動できる都市交通の実現

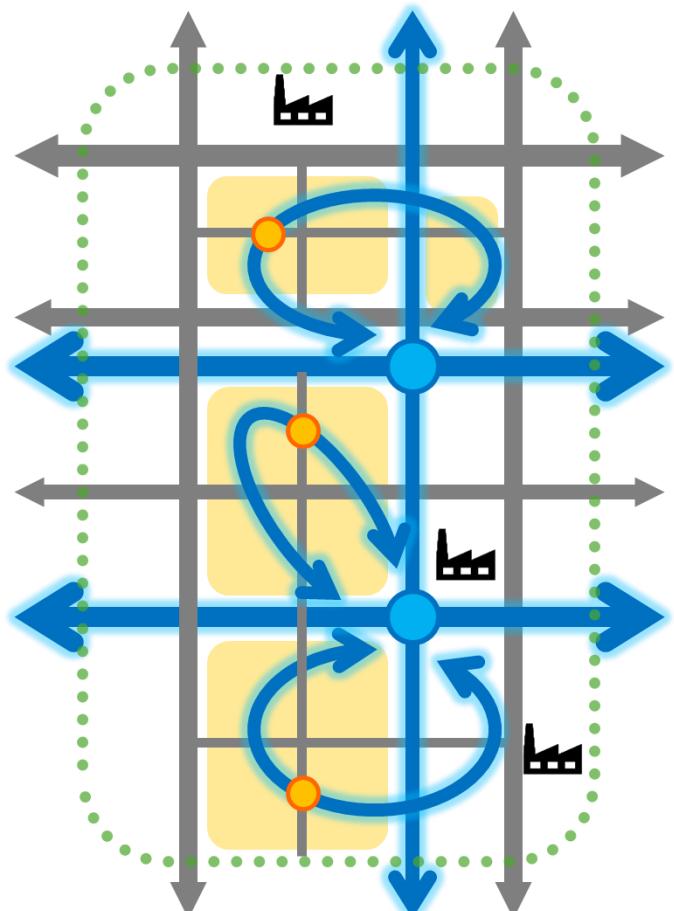
■めざす姿(素案)



1 刈谷市都市交通戦略の将来像（素案）の確認

■基本方針（素案）

- ①都市構造を支える利便性の高い公共交通ネットワークの形成
- ②安心・快適で、交流を促進する交通環境の形成
- ③安全・円滑に移動できる道路ネットワークの形成
- 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



▲都市交通の概念図

2 都市交通の施策体系（素案）

①都市構造を支える利便性の高い公共交通ネットワークの形成

施策①-1：「かりまる」の運行による幹線・地域路線の維持・充実

■ねらい・方針

- ・地域の移動需要や特性に合わせた持続可能な公共交通機能としての充実を図る。

■具体的な施策イメージ

- ・路線の検討
- ・バス停位置の検討
- ・ダイヤ調整などによる路線間の結節機能強化

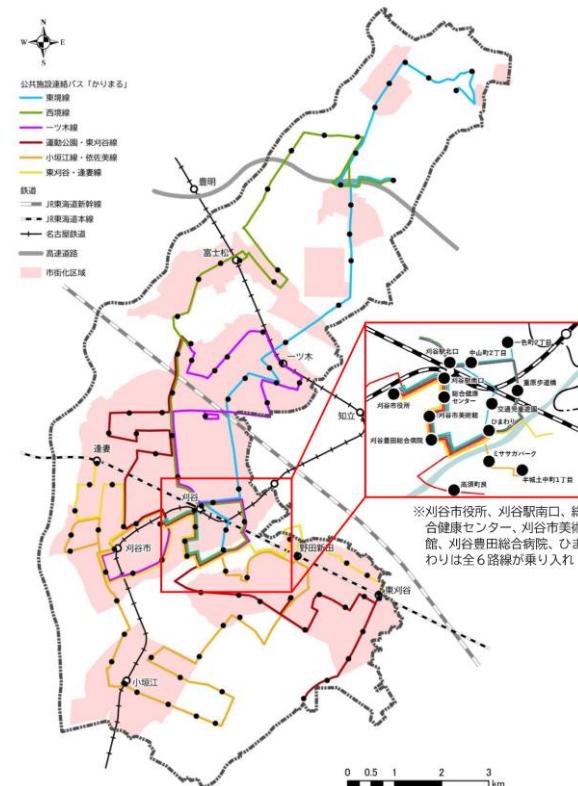


図:「かりまる」の路線図

資料：刈谷市地域公共交通計画

2 都市交通の施策体系（素案）

①都市構造を支える利便性の高い公共交通ネットワークの形成

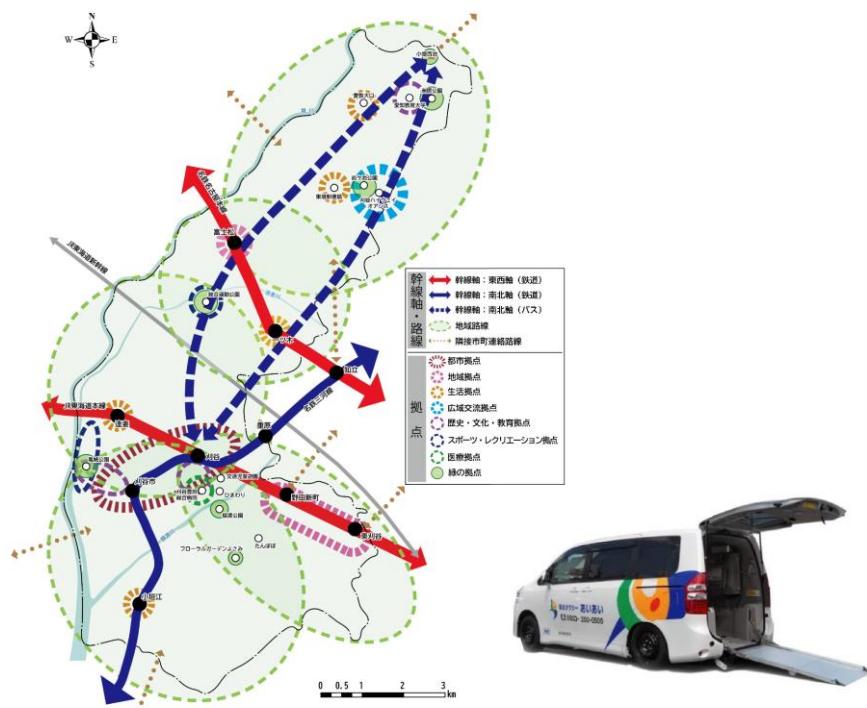
施策①－2：民間交通事業者の活力をいかした公共交通サービスの確保

■ねらい・方針

- ・民間交通事業者と連携しながら、各種交通モードの維持を図る。
- ・鉄道駅の交通結節機能の強化を図る。
- ・タクシー事業者と連携し、高齢者や障害者の移動を支えるための取組を行う。

■具体的な施策イメージ

- ・名鉄バス刈谷・愛教大線の維持(補助金)
- ・JR刈谷駅総合改善事業
- ・刈谷市駅 駅前広場の整備
- ・鉄道利用の周知による運行本数の維持
- ・高齢・福祉タクシー券の配布



図：刈谷市の公共交通
ネットワーク

図：福祉タクシーあいあい

資料：刈谷市地域公共交通計画

福祉タクシーあいあいホームページ

2 都市交通の施策体系（素案）

①都市構造を支える利便性の高い公共交通ネットワークの形成

施策①－3：地域特性に合った交通手段の確保と地域内移動の機能強化

■ねらい・方針

- ・それぞれの地域特性に応じた日常生活の移動に対応するため、多様な交通手段を検討し、地域内交通の充実を図る。



図:チョイソコ

資料：刈谷市地域公共交通計画

■具体的な施策イメージ

- ・デマンド交通の運行
- ・地域課題に応じた移動サービスの導入検討

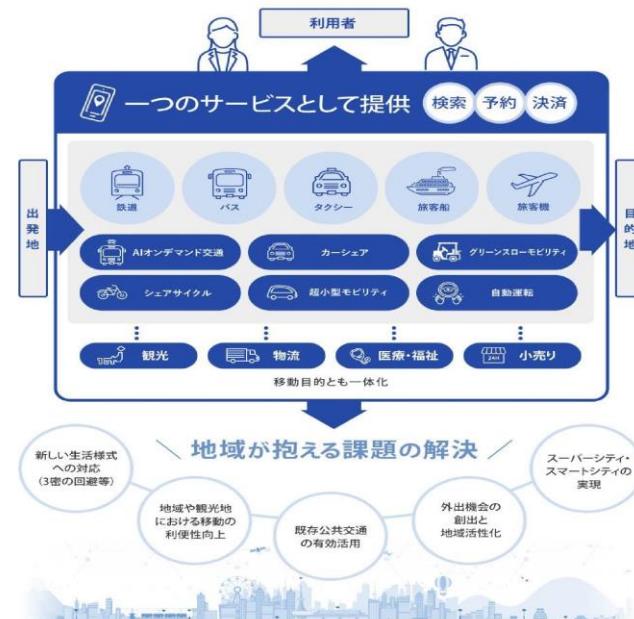


図:MaaSの概要

資料：国土交通省

2 都市交通の施策体系（素案）

②安心・快適で、交流を促進する交通環境の形成

施策②－1：快適、便利に利用できる交通環境の形成

■ねらい・方針

- ・快適で便利に利用できる交通環境を形成し、市内の交流や、にぎわいづくりを促進する。

■具体的な施策イメージ

- ・シェルター、ベンチなど、利用状況に応じたバス待ち環境の整備
- ・バスロケーションシステム、サイン看板、サイネージ活用など分かりやすい情報発信
- ・新しい交通手段の導入検討



図：待合環境を改善したバス停



図：バスロケーションシステム

2 都市交通の施策体系（素案）

②安心・快適で、交流を促進する交通環境の形成

施策②－2：自転車及び歩行者の快適な環境の整備

■ねらい・方針

- ・誰もが快適で利用しやすいような自転車、歩行者の移動環境の形成を図る。

■具体的な施策イメージ

- ・自転車通行空間の整備
- ・定期的な自転車駐車場利用の実態調査による需要把握
- ・市内7駅の自転車駐車場の整備及び市内放置自転車等の撤去
- ・桜町線のデッキ整備
- ・駅前線等の道路空間の有効活用
- ・歩行空間のバリアフリー化



図:本市の自転車ネットワーク

資料：刈谷市自転車活用推進計画

2 都市交通の施策体系（素案）

②安心・快適で、交流を促進する交通環境の形成

施策②-3：安心、安全なくらしを支える交通環境の形成

■ねらい・方針

- 市内の需要に応じた各交通安全施設の適切な設置や交通規制を検討するなど、市内の移動において、安全なくらしを支える交通環境の形成を図る。

■具体的な施策イメージ

- 道路施設の適切な維持、管理
- 需要に応じた交通安全施設の設置
(信号機、横断歩道、横断歩道橋、カーブミラー等)
- ゾーン30
- ビッグデータ、新技術を活用した交通安全対策



図:ゾーン30プラスにおける主な対策内容

資料：警察庁交通局：「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の概要 35

2 都市交通の施策体系（素案）

③安全・円滑に移動できる道路ネットワークの形成

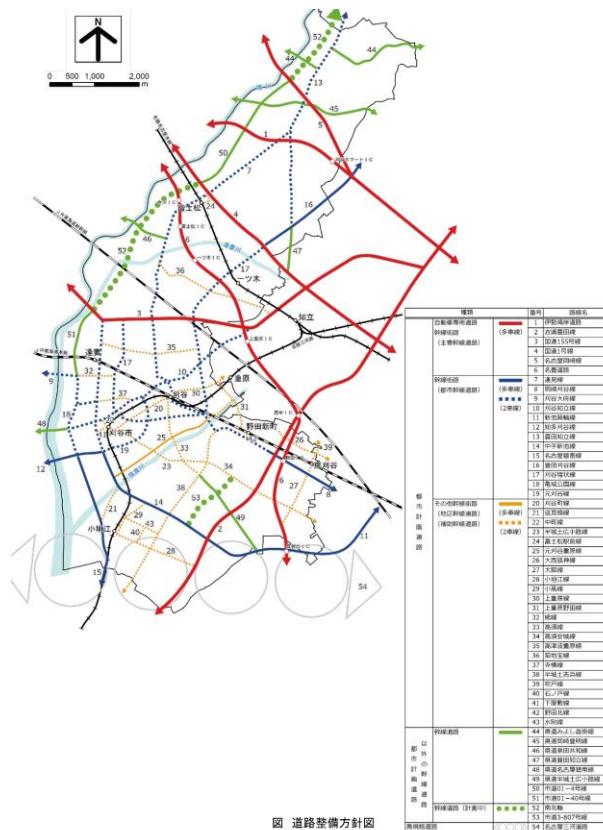
施策③－1：選択と集中による計画的な道路整備の推進

■ねらい・方針

- ・道路ネットワークの充実を図り、多機能集約・連携型都市構造の構築に向けた道路交通体系の形成をめざすため、周辺の土地利用や将来の発展可能性を踏まえつつ、選択と集中により計画的な道路整備を行う。

■具体的な施策イメージ

- ・幹線道路の整備
- ・長期未完了路線の都市計画決定見直し
- ・名古屋三河道路の早期事業化
- ・交差点の改良、信号現示の見直し



図：道路整備方針図

資料：第4次刈谷市都市計画マスタープラン

2 都市交通の施策体系（素案）

③安全・円滑に移動できる道路ネットワークの形成

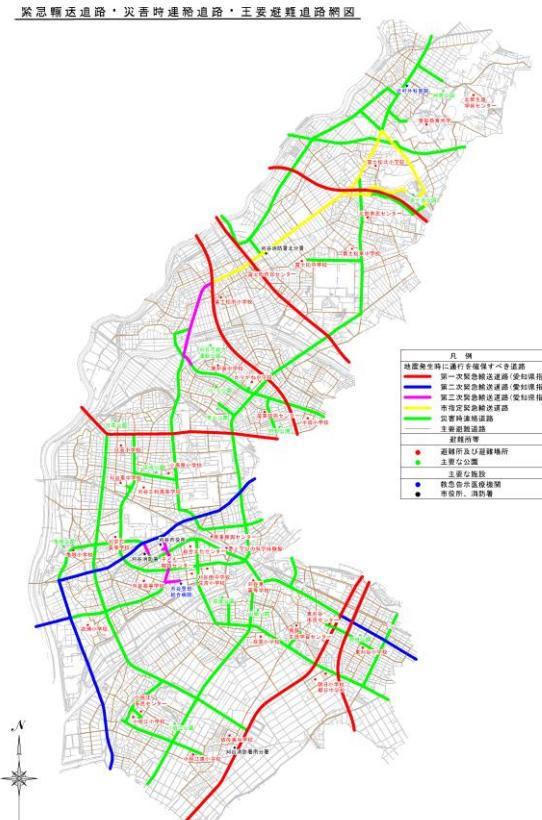
施策③-2：防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成

■ねらい・方針

- ・災害が多発する日本において、人命や財産を守るために、刈谷市内においても防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成を図る。

■具体的な施策イメージ

- ・緊急輸送道路等の無電柱化
- ・橋りょうの耐震化



図：市内の緊急輸送道路

資料：刈谷市地域防災計画

2 都市交通の施策体系（素案）

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

施策④－1：環境に配慮した移動手段の普及促進

■ねらい・方針

- ・自転車、バス、徒歩、次世代自動車がバランスよく活用されている、環境にやさしい安心安全で快適な交通体系の構築を目指すため、環境負荷の少ない次世代自動車の更なる普及に努めるとともに、エコモビリティライフの普及啓発を行う。

■具体的な施策イメージ

- ・エコモビリティライフの普及促進
- ・電気自動車用充電スタンドの管理(整備)、普及促進
- ・燃料電池自動車用水素ステーションの設置支援、普及促進
- ・次世代自動車購入費等補助制度
- ・公用車への次世代自動車の率先導入



図:エコモビリティライフのイメージ

資料：愛知県

2 都市交通の施策体系（素案）

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

施策④－2：新技術を活用した快適に移動できる交通環境づくりの推進

■ねらい・方針

- ・市内各地域の課題に対応するために新技術を活用したMaaSや次世代モビリティなど、快適に移動できる交通環境づくりの推進を図る。

■具体的な施策イメージ

- ・ITS・自動運転技術などの導入検討、社会実験への積極的な参画
- ・MaaS



図：自動運転の事例（福井県永平寺町）

2 都市交通の施策体系（素案）

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

施策④-3：多様な主体が共創した持続可能な交通文化づくりの推進

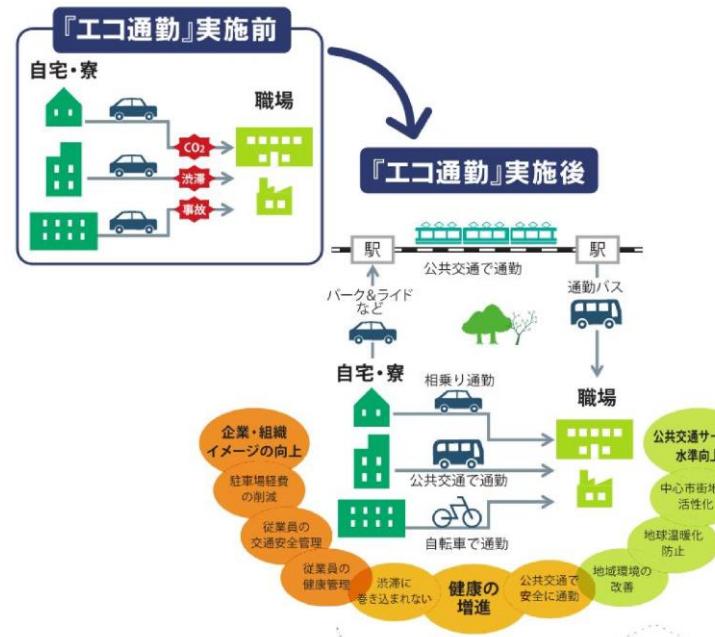
■ねらい・方針

- 市民、事業者、行政が連携しながら、各種モビリティマネジメント施策の展開や、交通安全に関する啓発活動・イベントの開催を通じて対話や学習機会の提供を行い、持続可能かつ誰もが安心して移動できる交通環境を形成する。

■具体的な施策イメージ

- 企業などへのモビリティマネジメントの実施（企業バス等）
- ノーマイカーデーの実施
- イベント出展などによる公共交通利用の啓発
- 都市交通協議会の開催
- 交通安全市民運動、交通安全教室、取り締まり強化

事業所・自治体のメリット	従業員のメリット	地域のメリット
●企業・組織イメージの向上	●健康の増進	●地域環境の改善
●駐車場経費の削減	●渋滞に巻き込まれない	●公共交通サービス水準向上
●従業員の交通安全管理	●公共交通で安全に通勤	●地球温暖化防止
●従業員の健康管理		●中心市街地の活性化



図：「エコ通勤」のメリット