

## 第 2 次刈谷市都市交通戦略〈素案〉



# 目次

1	都市交通戦略の策定にあたって	
1	策定の背景と目的	1
2	第2次刈谷市都市交通戦略の概要	2
(1)	計画の位置づけ	2
(2)	計画の区域	2
(3)	計画の期間	2
3	上位・関連計画の整理	3
(1)	上位計画	3
(2)	関連計画	5
2	刈谷市の現状と課題	
1	刈谷市の現状	8
(1)	地域特性	8
(2)	人口構造	9
(3)	移動実態	11
(4)	公共交通	18
(5)	道路・自動車	22
(6)	自転車・徒歩	27
2	刈谷市の都市交通課題	29
3	都市交通の方向性	
1	基本理念とめざす姿	30
(1)	基本理念の設定	30
(2)	将来都市像・将来都市構造の実現イメージ	31
(3)	めざすべき交通ネットワーク	32
2	基本方針と施策体系	34
3	都市交通課題に対応する基本方針	35
4	将来都市像の実現に向けた施策	36
	基本方針① 都市交通を支える利便性の高い公共交通ネットワークの形成	36
	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	36
	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	38
	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	39
	施策①-4 主要駅における交通結節機能の強化	40
	基本方針② 安心・快適で、交流を促進する交通環境の形成	41
	施策②-1 快適・便利に利用できる交通環境の形成	41
	施策②-2 自転車及び歩行者の快適な環境の整備	42
	施策②-3 安心・安全な暮らしを支える交通環境の形成	44
	基本方針③ 安全・円滑に移動できる道路ネットワークの形成	45
	施策③-1 選択と集中による計画的な道路整備の推進	45
	施策③-2 防災・減災を踏まえた道路ネットワークの形成	47
	基本方針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	48
	施策④-1 環境に配慮した移動手段の普及促進	48
	施策④-2 新技術を活用した持続可能な交通環境づくりの推進	49
	施策④-3 多様な主体が共創した持続可能な交通環境の形成	50

# 1 都市交通戦略の策定にあたって

## 1. 策定の背景と目的

本市では、平成24年(2012年)に「刈谷市都市交通戦略」を策定し、「“ひと”と“環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系」の構築を目標に、公共交通・自転車・徒歩、自動車といった各種交通手段の適切な利用及び役割分担の推進や、道路の整備など、安全・快適で環境に配慮した都市交通の実現をめざしてきました。

計画の策定から15年が経過し、少子高齢化の進行による人口構造の変化、技術革新による新たな移動サービスの普及など、都市交通を取り巻く環境が複雑化してきています。また、巨大地震や気象災害の頻発による防災意識の高まり、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたデジタル化の加速、働き方の多様化など、市民のライフスタイルや価値観にも変化が生じています。

交通は、日常生活や経済活動など、安心・安全な社会を支える重要な基盤です。特に、すべての人が利用可能な公共交通は、高齢化が進行する現代において、単なる移動手段を超えて、「地域の活力と豊かな暮らしを支える不可欠なインフラ」として、その重要性が一層高まっています。

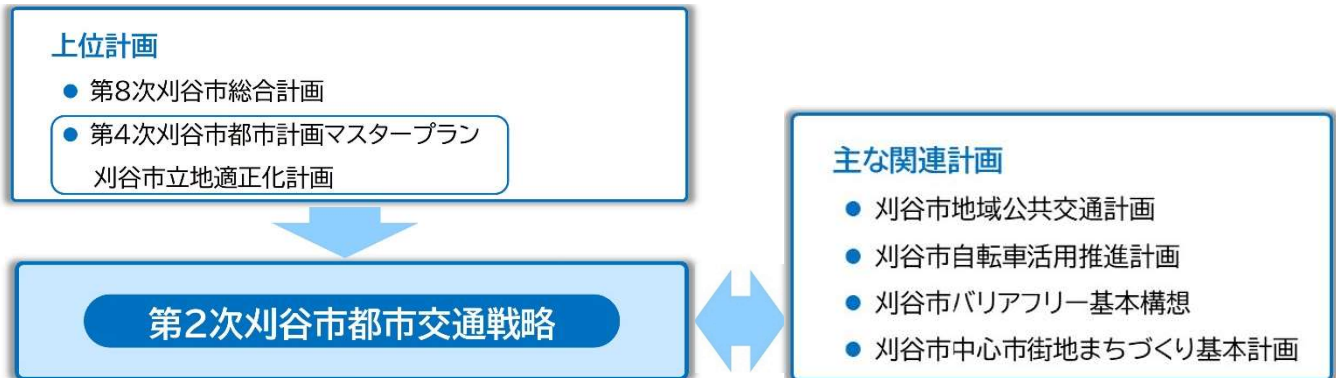
国は令和8年(2026年)に第3次交通政策基本計画を策定し、「人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさや安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現」を基本認識として、地域社会を支える、持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進、安全・安心な社会を支える強くしなやかな交通基盤の実現、デジタル・新技術をいかした交通サービスの進化など、今後の交通施策の方向性を明確に示しています。

本市のこれまでの取組や交通を取り巻く社会情勢の変化を踏まえつつ、まちづくりと連携した都市交通施策を総合的かつ戦略的に推進し、将来都市像を実現するため、今後10年間の都市交通施策の取組の指針として第2次刈谷市都市交通戦略(以下「本計画」という。)を策定します。

## 2. 第2次刈谷市都市交通戦略の概要

### (1) 計画の位置づけ

本計画は、第8次刈谷市総合計画、第4次刈谷市都市計画マスタープラン及び刈谷市立地適正化計画を上位計画と位置づけ、これらの計画に即しつつ、関連計画などと連携・整合を図るものです。



### (2) 計画の区域

刈谷市全域を対象とします。



### (3) 計画期間

令和9年(2027年)度から令和18年(2036年)度までの10年間とします。



### 3. 上位・関連計画の整理

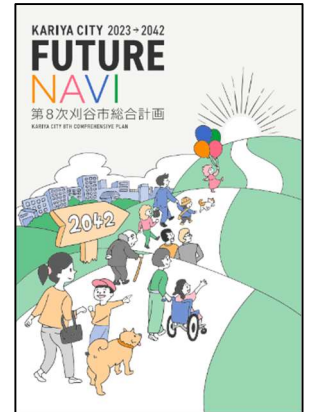
#### (1) 上位計画

##### 第8次刈谷市総合計画【令和5年（2023年）策定】

本市の最上位計画である第8次刈谷市総合計画では、「人が輝く安心快適な産業文化都市」を、めざす将来都市像として掲げています。

まちづくりの基本方針として、「都市基盤」、「教育文化」、「産業環境」、「福祉安心」の4つを定めており、道路・交通分野は「都市基盤」に位置づけています。

多様な移動手段を選択でき、誰もが安心安全かつ快適に移動できる交通移動環境の形成や、適正な交通分担と需要に応じた道路が整備されることで、環境にやさしい持続可能な総合交通体系が構築することをめざす姿としています。



##### まちづくりの基本方針

- ① **都市基盤** ～安心して暮らし続けられる快適なまちづくり～
- ② **教育文化** ～生涯にわたって学び地域への愛着を育むまちづくり～
- ③ **産業環境** ～人と技術でにぎわいを創り未来につながるまちづくり～
- ④ **福祉安心** ～支え合い誰もが安心して暮らせるまちづくり～

##### 道路・交通分野に関する施策の内容(抜粋)

###### ○総合交通体系の構築

- ① モビリティ・マネジメント施策の展開による持続可能な総合交通体系の構築
- ② 刈谷駅や主要鉄道駅へアクセスする自転車ネットワークの形成
- ③ AI・IoT・MaaS・CASEなどのサービスを活用した先進的な交通対策の取組支援と導入の推進
- ④ 需要に応じた計画的な道路整備の推進

###### ○道路の整備・保全

- ① 産業の持続的発展に向け、国や県に対し、未整備幹線道路の早期整備の要望
- ② 南北間を始めとする地域間交通流動の円滑化を促す幹線道路の整備の推進
- ③ 幹線道路整備や交差点改良による交通渋滞の緩和の推進
- ④ 既存の道路の適切な維持管理や生活道路の整備による、良好な地域環境の保全
- ⑤ 緊急輸送道路や避難路の確保のため、道路の無電柱化や橋りょうの耐震補強工事などの推進

###### ○安全・快適な歩行空間の充実

- ① ユニバーサルデザインに配慮した安全・快適な歩行空間整備の推進
- ② にぎわいを創出する回遊性の高い景観に配慮した歩行空間の整備の推進
- ③ 安全で快適な道路空間の確保

###### ○公共交通の利便性向上

- ① 「かりまる」の充実や近隣自治体との連携強化、民間活力を活用した公共交通機能の導入や支援の推進による地域の特性に応じた利便性の高い公共交通ネットワークの形成
- ② 鉄道駅のバリアフリー化や安全対策、駅周辺における交通結節機能強化の推進

## 第4次刈谷市都市計画マスタープラン【令和5年（2023年）策定】

本市の都市計画の指針として、中長期的な視点におけるめざすべき都市の将来像を明確にするため、第4次刈谷市都市計画マスタープランを策定しました。

都市づくりの目標として、「①多様な機能が便利に使える都市づくり」、「②にぎわいや活気にあふれる都市づくり」、「③暮らし続けたいくなる都市づくり」、「④歴史・文化を育み、環境を守る都市づくり」を掲げています。

おおむね20年後を見据えた都市の姿である将来都市構造の実現に向けて、4つの都市交通の方針に基づき取組を推進します。



### 都市づくりの目標

- ①多様な機能が便利に使える都市づくり ②にぎわいや活気にあふれる都市づくり  
③暮らし続けたいくなる都市づくり ④歴史、文化を育み、環境を守る都市づくり

### 都市交通の方針

#### 都市交通体系の構築

- 都市活力を維持・発展させるため、交通の円滑化を図るとともに、市民にとって快適に移動できる流動性の高いまちをめざします。
- まちのにぎわいや良好な生活環境の実現のため、多様な交通手段が適切に組み合わせられた、だれもが、いつでも、どこからでもまちなかにいきやすく、安全かつ快適な都市交通体系をめざします。
- 産業活動の支援と環境負荷軽減の両立を可能とする、企業と地域社会が一体となった環境にやさしい先進的な都市交通体系の構築をめざします。

#### 道路の整備方針

- 産業活動の維持・発展、人・モノの移動の円滑化、低炭素型社会の構築に向けて、計画的に道路整備を推進し、良好な生活環境を阻害する通過交通の減少や交通渋滞の解消を図ります。
- 国・県道について、各種整備計画などを踏まえつつ、幹線道路網の整備を促進します。
- 土地の高度・有効利用を図る中心市街地では、自動車交通需要の増加が懸念されるため、安全な道路空間を確保します。
- 長期未着手の都市計画道路に対し、その役割や地域特性、代替路線の確保などを勘案し、路線の変更・廃止を含めた見直しを検討します。

#### 公共交通の方針

- 将来都市構造の実現に向けて、各拠点の形成に加え、それらをネットワーク化する公共交通の充実を図り、自動車に過度に依存しない誰もが安心して利用できる交通環境の構築を進めます。
- 公共交通の中心的な役割を担う鉄道の利便性の向上と交通結節機能の強化を図ります。
- 歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けて、生活に身近な交通であるバス交通などの充実を図ります。

#### その他の交通施設の方針

- 駅前広場などの充実や駐車施設の適正な配置など、安全で円滑な移動を確保するため、交通結節機能の強化を推進します。
- 鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、徒歩など、さまざまな交通手段を有効に組み合わせることで、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図ります。
- これらの機能強化・充実にあたっては、バリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮します。

## 刈谷市立地適正化計画【平成29年（2017年）策定】

居住や様々な都市機能を適正に誘導することで、生活に必要な施設や機能を身近に確保し、歩いて暮らせる便利で効率的なまちづくりを推進するため、刈谷市立地適正化計画を策定しました。

都市拠点などにおける「便利」な暮らしと各拠点周辺における「快適」な暮らしを選べるまちづくりを進めることで、市民が本市に住み続け、選び続けることにつながる「選べるから、選ばれ続けるまちづくり」を方針として掲げています。

また、めざすべき都市構造は第4次刈谷市都市マスタープランに即し、多機能集約・連携型都市構造としており、各拠点間や生活圏内の移動を支える公共交通ネットワークの形成を推進します。



### 基本方針

#### ○「選べるから、選ばれ続ける」まちづくり

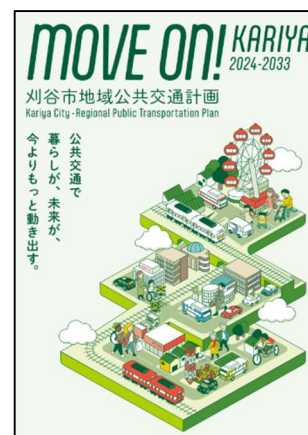
- ・都市拠点などの魅力向上
- ・子育て世代の「かり家から刈谷住まい」への誘導
- ・高齢者などの安心・安全な生活の確保

## (2) 関連計画

### 刈谷市地域公共交通計画【令和6年（2024年）策定】

高齢化の進行や公共交通の担い手不足など公共交通を取り巻く環境が大きく変化していることから、鉄道やバス、タクシーなどを最大限に活用しつつ、市民・来訪者の移動ニーズに応じた多様な輸送手段を検討し、持続可能な公共交通サービスの確保に向けた取組を推進するため、刈谷市地域交通計画を策定しました。

計画における基本方針として、「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」を掲げており、それを実現するための3つの目標を示しています。



### 基本方針

#### ○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

### 目標

- 目標①:市民の移動ニーズを踏まえた公共交通
- 目標②:市民・来訪者が便利に使い続けられる公共交通
- 目標③:市民・事業者・行政が共に創り支え合う持続可能な公共交通

## 刈谷市自転車活用推進計画【令和5年（2023年）策定】

市民や来訪者が安心安全かつ快適に移動できる自転車利用環境を創出するため、刈谷市自転車活用推進計画を策定しました。

めざす姿として、「安全に楽しく自転車で走ることができるまち」を掲げ、3つの基本方針のもと、身近な交通手段として様々な場面で自転車を活用できるまちをめざします。



### めざす姿

○安全に楽しく自転車で走ることができるまち

### 基本方針

基本方針1:様々な自転車ニーズに対応する自転車利用環境の形成

基本方針2:健康増進や観光振興などを通じた自転車活用の促進

基本方針3:自転車の安全利用の促進

## 刈谷市バリアフリー基本構想【令和2年（2020年）策定】

本市は、刈谷市バリアフリー基本構想を策定し、重点整備地区である刈谷駅周辺のバリアフリー化を推進しています。

「だれもが安心、安全かつ快適に活動できるまちづくり」を目標として掲げ、3つの基本理念のもと、高齢者や障害者などをはじめとしたさまざまな市民の利便性を高めるとともに、すべての市民が本市の産業活動や社会文化活動に参画し、交流活動が促進されるまちの実現をめざします。



### 目標

○だれもが安心、安全かつ快適に活動できるまちづくり

### 基本理念

○すべての人を対象としたバリアフリー化

○継続的なバリアフリー整備

○多様な関係者の連携によるバリアフリー化

本市は、全国屈指のものづくり産業の拠点都市として発展し、現在は刈谷駅を中心に市内外から多くの人が行き交う都市となりました。今後も刈谷駅や刈谷市駅を含む中心市街地が将来にわたり発展するため、刈谷市中心市街地まちづくり基本計画を策定しました。

中心市街地のめざす姿「歴史と未来が輝く刈谷まちなかオアシス」の実現に向けて各種事業に取り組み、市民、就業者、駅利用者が、「集い」、「楽しみ」、「憩い」の場となる中心市街地のさらなる魅力と回遊性の向上、活気とにぎわいの創出をめざします。



## めざす姿

### ○歴史と未来が輝く 刈谷まちなかオアシス

- 1 引き寄せられるまち
- 2 便利さを享受できるまち
- 3 愛着を感じられるまち

## 基本的な整備方針

### 都心交流ゾーン(刈谷駅周辺)

◆まちづくりの方向性:人を引き寄せる、回遊とにぎわいのあるまちづくり

- ①安全で快適な歩行空間の形成
- ②魅力ある複合的な駅前空間と交流拠点施設の形成
- ③回遊性を高める歩行空間の形成とにぎわいの創出
- ④利用しやすい交通結節機能の強化
- ⑤やすらぎと心地よさを感じる憩い空間の活用

### 生活交流ゾーン(刈谷駅周辺～刈谷市駅周辺)

◆まちづくりの方向性:便利なまちなかに住もう、歩いて暮らせるまちづくり

- ①アクセス便利で歩きやすい歩行空間の形成
- ②ものづくりの技術や文化を発信する拠点機能の発掘
- ③緑豊かなまちなみ景観の形成

### 歴史文化交流ゾーン(刈谷市駅～亀城公園周辺)

◆まちづくりの方向性:歴史と文化に触れる、交流と愛着の感じられるまちづくり

- ①誇りと愛着を育む歴史・文化拠点の形成
- ②城下町の風情を感じられるまちなみの形成
- ③活気とにぎわいのある駅前交流空間の創出
- ④駅や歴史・文化拠点をつなぐ回遊ネットワークの形成
- ⑤水辺と緑を感じるやすらぎ空間の保全・活用

# 2 刈谷市の現状と課題

## 1. 刈谷市の現状

本市を取り巻く都市交通の現状を、「地域特性」、「人口構造」、「移動実態」、「公共交通」、「道路・自動車」、「自転車・徒歩」の6つの視点で整理します。

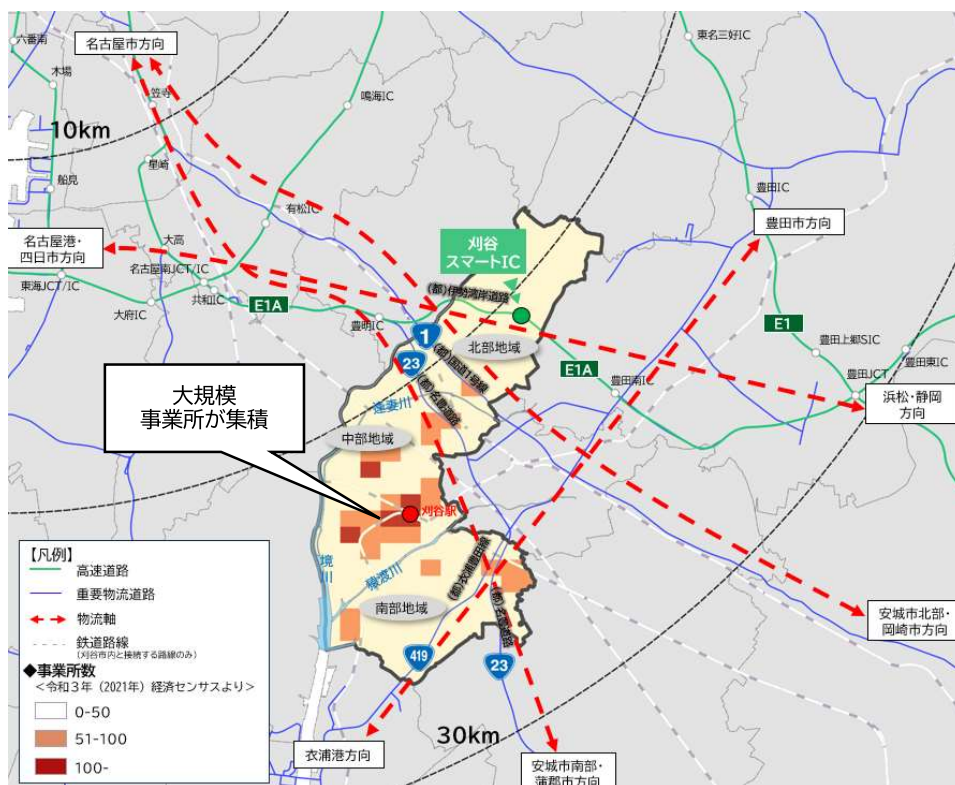
### (1) 地域特性

#### 広域的に見た位置、及び産業都市としての特性

本市は、愛知県のほぼ中央に位置し、中部圏の中心である名古屋市の 20 km圏内にあって、市域は南北 13.2 km、東西 5.8 kmと南北に細長い地形を有しています。本市を横断する逢妻川、猿渡川を境に、北部地域、中部地域、南部地域に区分され、河川のほかにも複数の主要道路や鉄道が市域をまたがっています。

広域を結ぶ道路として、(都)伊勢湾岸道路などの高速道路や、(都)国道1号線、(都)名豊道路、(都)衣浦豊田線などがあり、周辺都市・港湾との連絡が良く効率的な移動が可能な一方で、本市を広域的に通過する交通の影響を受けやすくなっています。

また、市中心部には自動車関連企業の本社をはじめとする大規模事業所が集積しており、昼間人口比率は 1.23 と多くの人々の就業の場となっていることから、通勤や物流を目的とした交通が市街地に集中するという特徴を有しています。



■広域的にみた本市の位置と市内の事業所

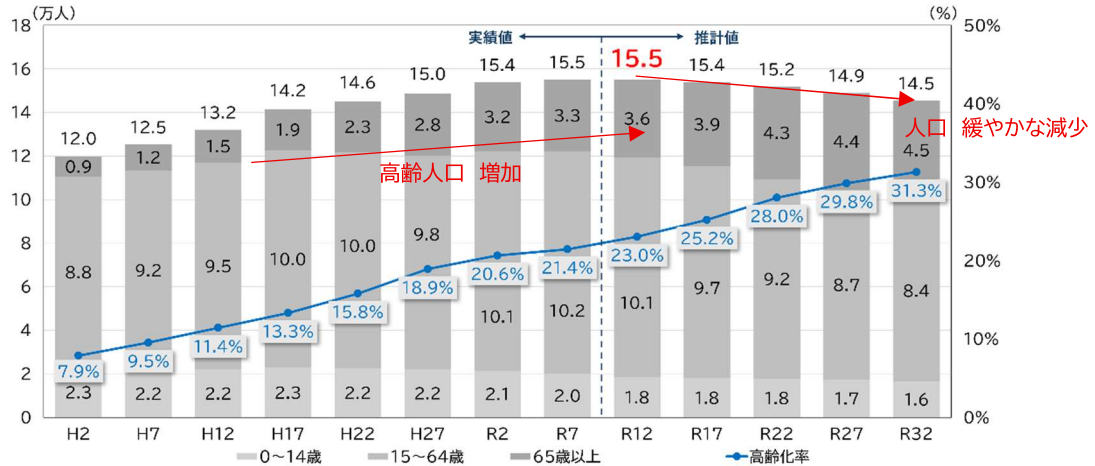
南北に細長い地形的な特徴に加え、広域的な通過交通の影響を受けやすく、また、大規模事業所への通勤・物流交通が市中心部に集中する特性を有していることから、市民生活と産業活動の双方を支える円滑な交通環境の形成が求められています。

## (2) 人口構造

### 人口・世帯動向

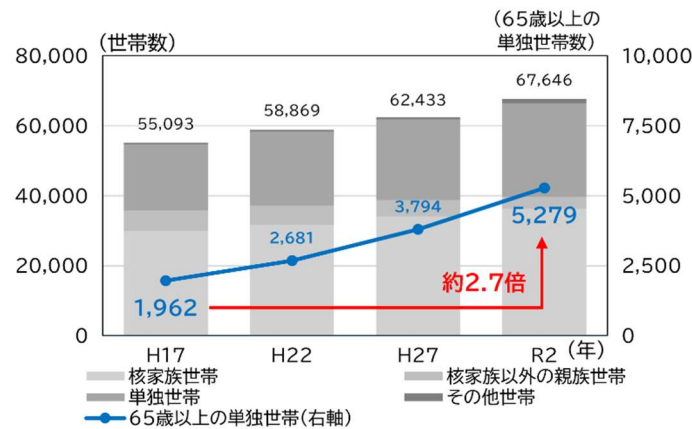
本市の人口はこれまで増加を続けてきましたが、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和12年(2030年)をピークに緩やかな減少に転じる見込みである一方、高齢化率及び高齢人口は増加を続けています。

また、65歳以上の単独世帯においては、平成17年(2005年)から令和2年(2020年)までの15年間で約2.7倍に増加しています。



■本市の人口推移及び将来推計

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所



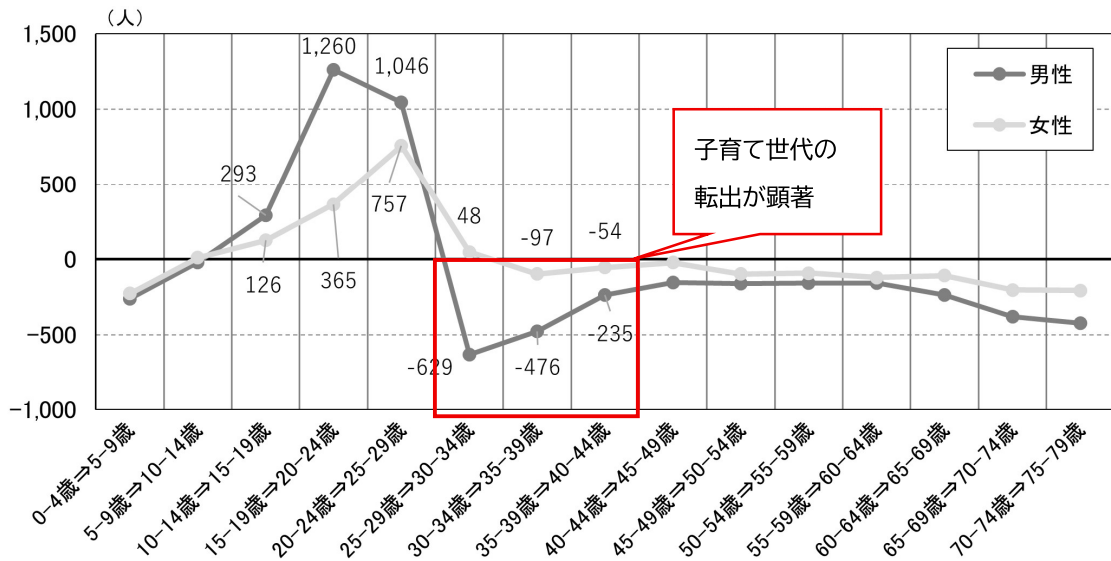
■本市の世帯数の推移

資料：国勢調査

高齢人口及び高齢者の単独世帯が増加しており、より一層の高齢社会への対応が求められます。高齢者をはじめ、誰もが安心して移動できる都市交通体系の構築が必要です。

## 人口動態

平成29年(2017年)から令和4年(2022年)にかけて5歳階級別の人口増減の動向としては、30歳代から40歳代にかけての子育て世代の転出が顕著となっています。



■本市の移動人口の推移

資料：刈谷の統計[平成29年(2017年)から令和4年(2022年)の人口増減]

※「0-4歳⇒5-9歳」の場合、「令和4年における5-9歳の人口」から「平成29年における0-4歳の人口」を差し引いて算出

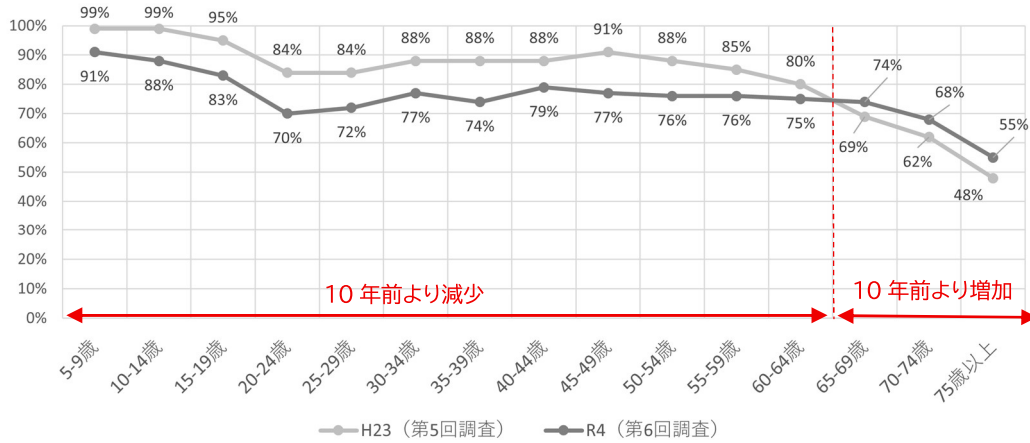
子育て世代の転出は、本市の人口減少を招くのみならず、地域の活力やにぎわいの減少につながる懸念されます。子育て世代が住み続けたいと思うまちづくりを進めるため、安全で持続可能な都市交通体系を構築することが求められます。

### (3) 移動実態

#### 外出動向と運転免許保有状況

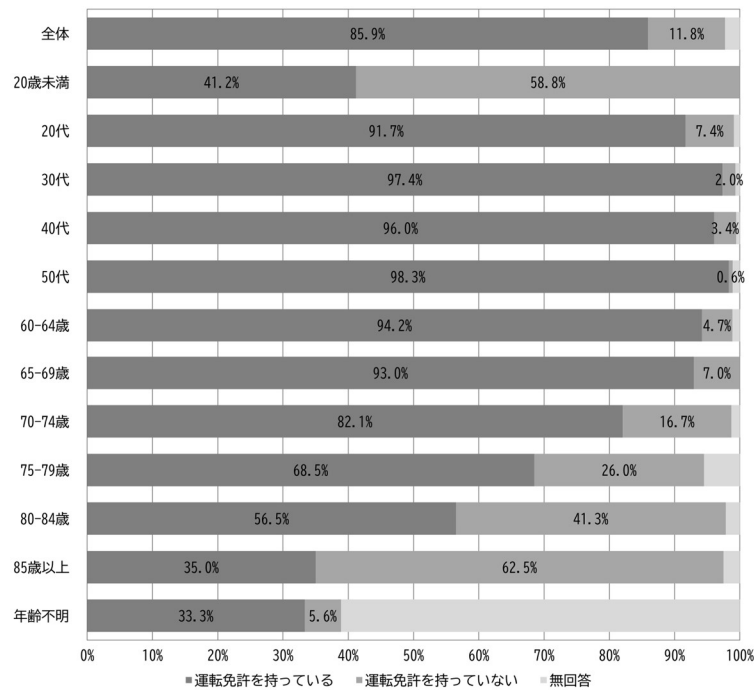
65歳未満の1日あたりの外出率は、10年前と比較すると減少しているものの、65歳以上の1日あたりの外出率は増加しています。

また、運転免許の保有状況は、60歳から年齢があがるにつれて保有しない割合が増加しています。



#### 年齢階層別に見た外出率の推移

資料：令和4年度中京都市圏パーソントリップ調査



#### 運転免許の保有状況

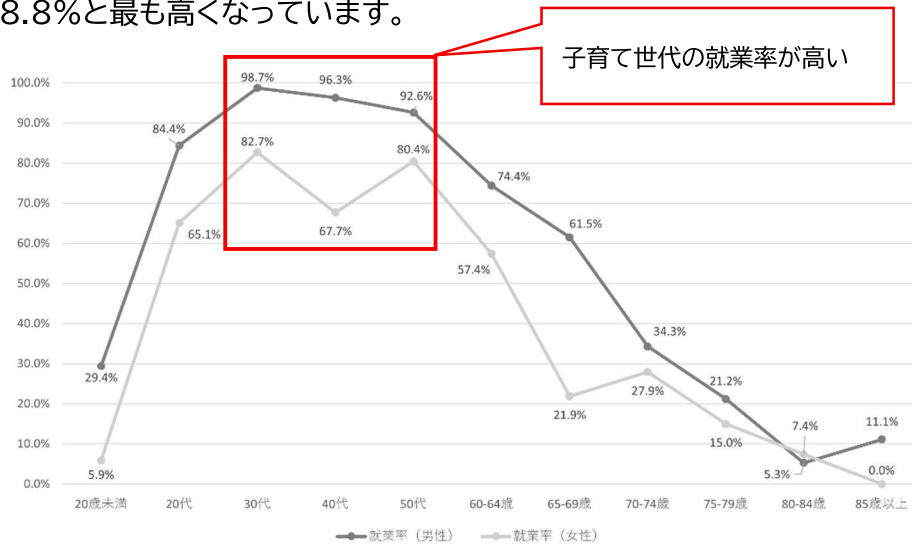
資料：令和6年度市民アンケート

高齢者の外出する割合が高まっている一方で、高齢になるほど運転免許を保有しない割合が増える傾向があります。今後の高齢化の進行に伴い、自分で自動車を運転できない高齢者がさらに増加することから、自動車に頼らない多様な交通手段の確保が求められます。

## 就業状況と自動車での送迎実態

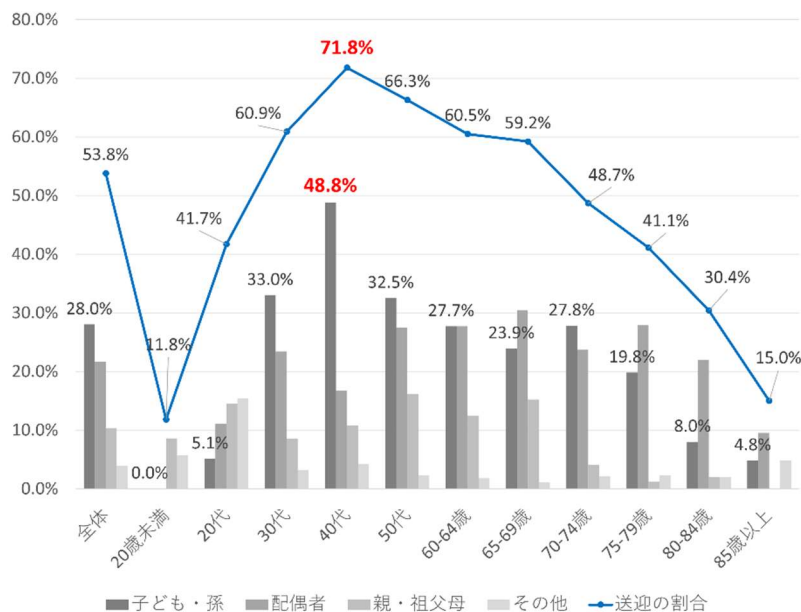
就業率は、子育て世代において高い割合となっています。

また、自動車で送迎を行っている割合が最も高いのは40歳代で、71.8%となっています。送迎する対象者の内訳において、子ども・孫を送迎している人の割合は、30歳代から50歳代で30%を超えており、40歳代で48.8%と最も高くなっています。



### ■年齢階層別にみた就業割合

資料：令和6年度市民アンケート



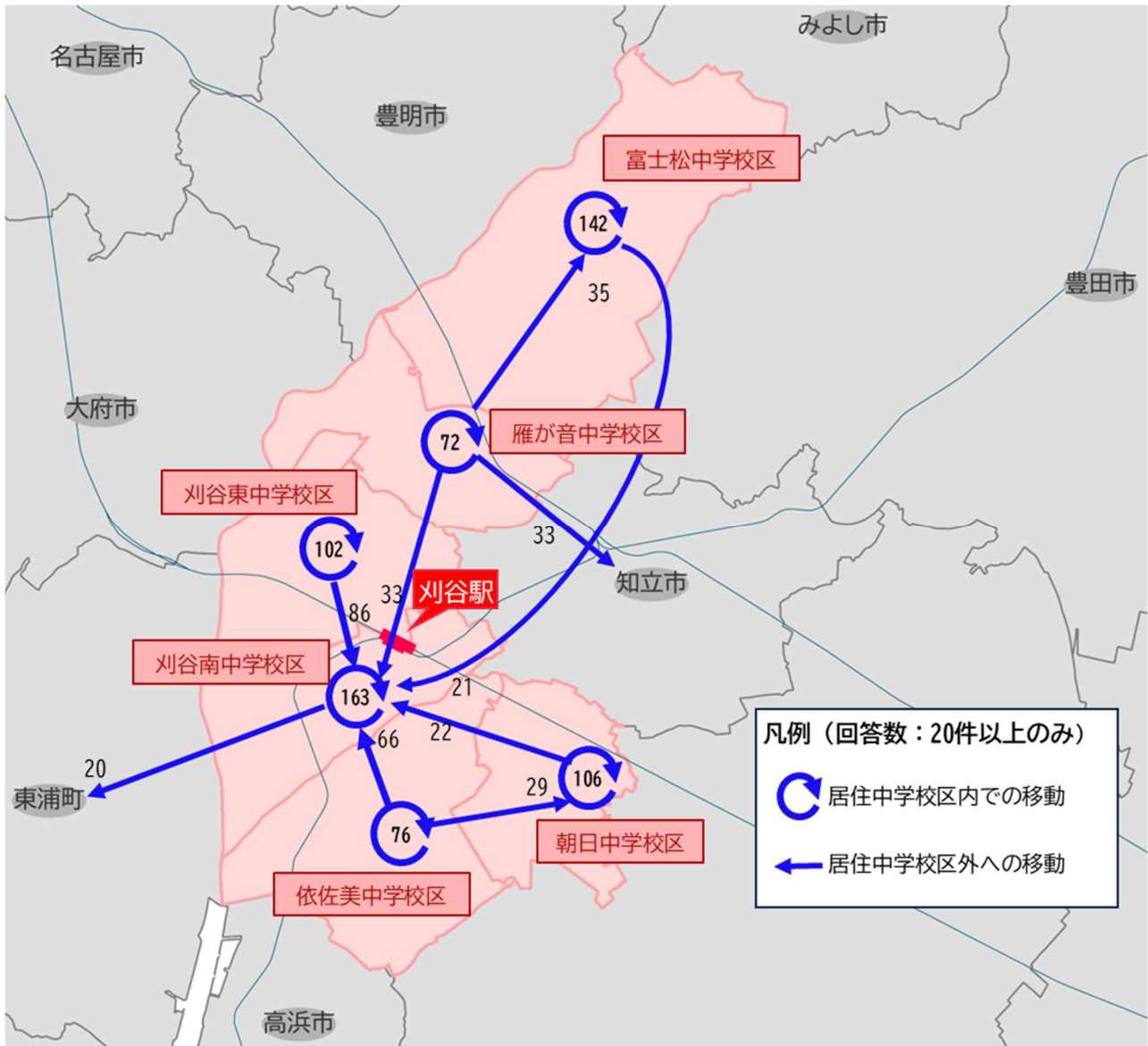
### ■自動車での送迎の有無及び送迎する対象者

資料：令和6年度市民アンケート

子育て世代は就業割合が男女とも高いことに加え、子どもの送迎を行う割合も高くなっていることから、子どもの移動を支援できる移動手段の確保が求められます。

## ■ 普段の暮らしの場

普段の暮らしの場として、日常生活圏となる居住中学校区内の移動と、市中心部である刈谷南中学校区への移動が多くなっています。



### ■ 普段の暮らしにおける中学校区別の到着地

※日常の買い物、病院・福祉施設の移動を対象

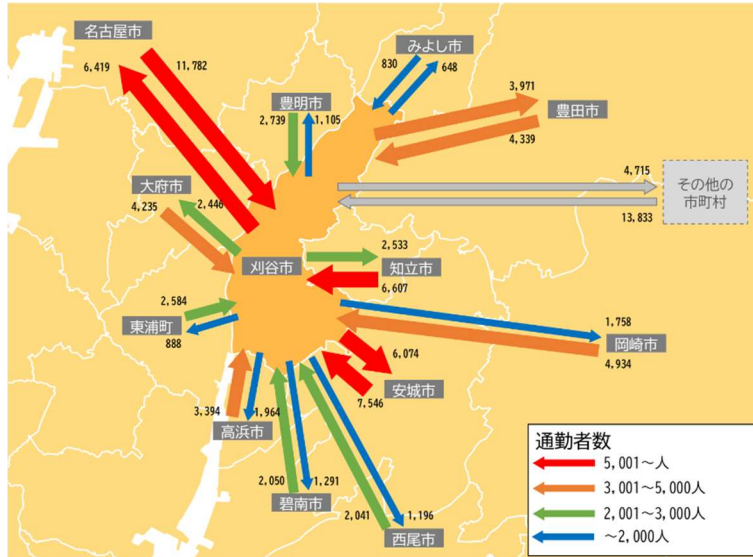
資料：令和6年度市民アンケート

居住地周辺の日常的な移動ニーズと、刈谷駅をはじめとする都市機能が集まる市中心部への移動ニーズが高く、生活圏となる地域内や刈谷駅周辺への円滑な移動手段の確保が求められます。

## 通勤・通学の流動状況

通勤は、流入が流出を大きく上回る構造となっています。特に、名古屋市、知立市、岡崎市からの流入超過が大きくなっています。

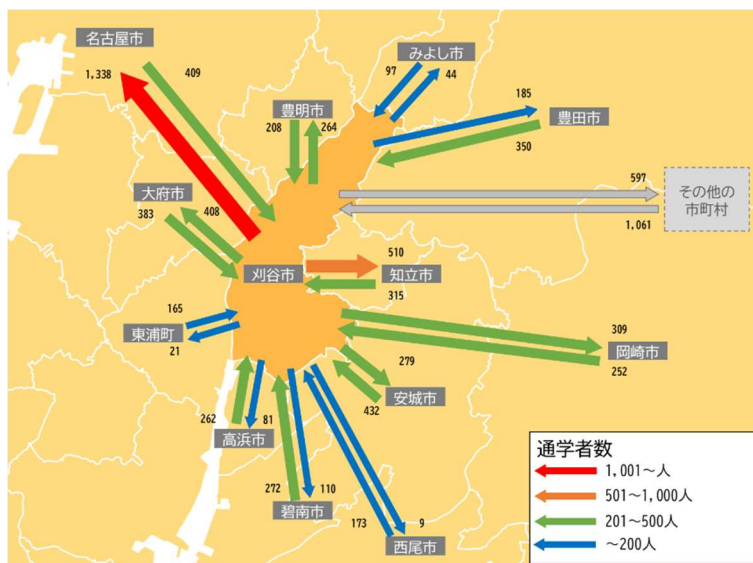
一方で、通学は流入が流出をやや上回っているものの、名古屋市へは大きく流出超過となっています。



総流入数	107,749
総流出数	75,388
流入超過数	32,361

■通勤における流出入状況

資料：令和2年国勢調査



総流入数	6,593
総流出数	6,335
流入超過数	258

■通学における流出入状況

資料：令和2年国勢調査

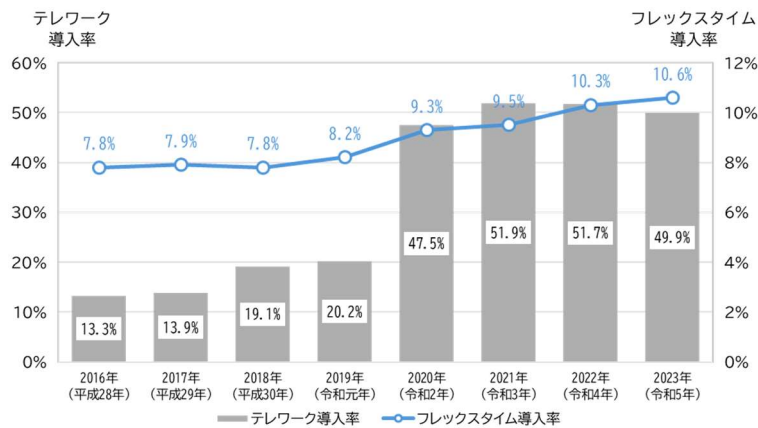
通勤について、周辺市町との広域的な移動において流入が流出を大きく上回っており、就業の場として機能しています。このような移動ニーズに対し円滑な移動を確保するため、大量輸送が可能な鉄道などの効率的な移動サービスを維持するとともに、幹線道路ネットワークの充実を図る必要があります。また、広域移動の拠点となる刈谷駅周辺についても、結節機能や歩行環境などの強化に資する取組が求められます。

## 働き方の変化

民間企業におけるフレックスタイム制やテレワーク導入率が、令和2年度から急速に進んでいます。

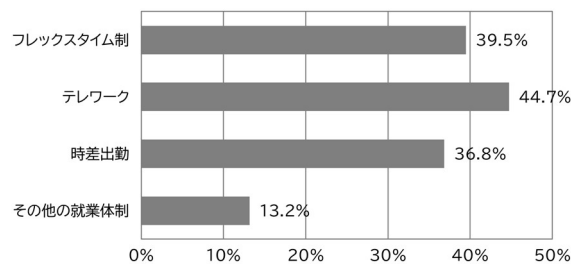
本市のアンケートにおいては、フレックスタイム制、テレワークを導入している企業は、それぞれ 39.5%、44.7%となっています。

業務における移動は、52.6%が新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年(2019年)よりも減少したと回答しています。



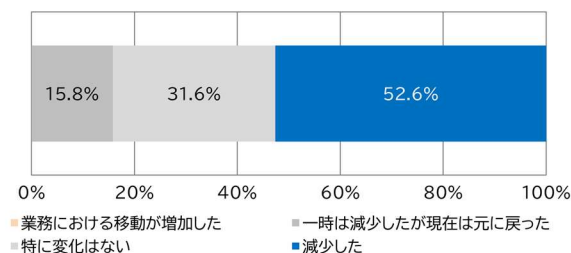
### ■テレワーク及びフレックスタイム制の導入率の推移 (全国)

資料：就労条件総合調査 (厚生労働省)、総務省 (通信利用動向調査)



### ■フレックスタイム制・テレワーク・時差出勤の実施状況

資料：令和6年度企業アンケート



### ■令和元年 (2019年) と比べた業務における移動の変化

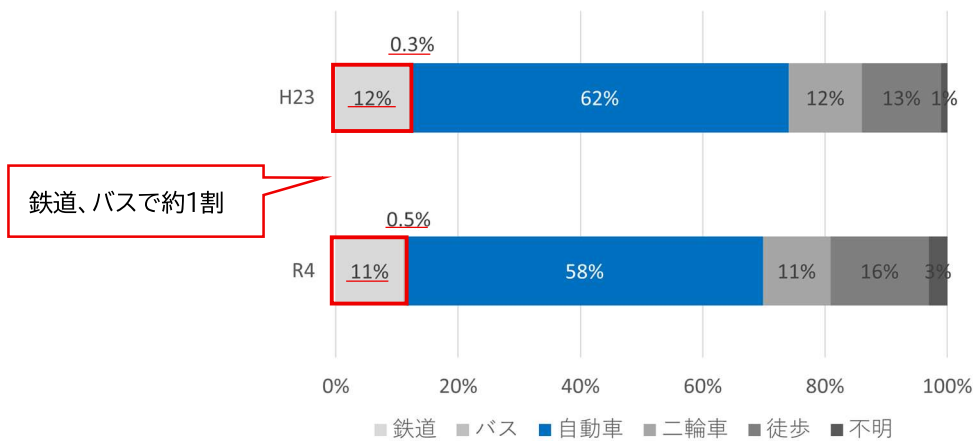
資料：令和6年度企業アンケート

フレックスタイム制やテレワークなど、従業員の働き方、移動のあり方に変化が生じています。柔軟な働き方により朝夕の通勤ピークを抑える取組を推進するとともに、移動ニーズに合わせた交通サービスの確保が求められます。

## 代表交通手段別分担率の変化

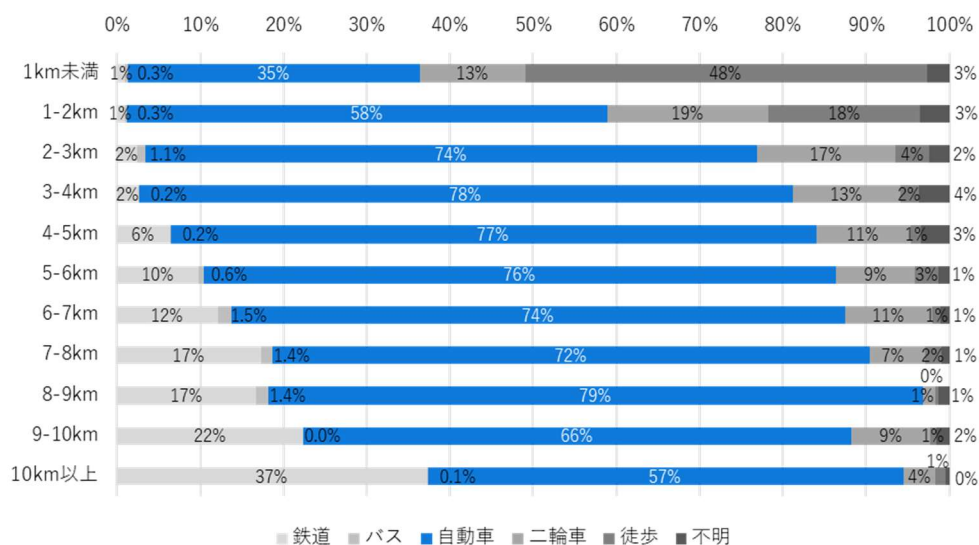
市内全体の代表交通手段別分担率の推移をみると、自動車分担率は減少しているものの、令和4年(2022年)度も約58%と大半を占めています。また、鉄道・バスといった公共交通においてはほぼ横ばいで、徒歩の分担率が増加しています。

移動距離帯別の代表交通手段別分担率でみると、移動距離が長くなるにつれて鉄道分担率が高くなるものの、2-9km程度の移動においては、自動車分担率が相対的に高くなっています。



## 本市の代表交通手段別分担率の推移

資料：中京都市圏パーソントリップ調査



## 移動距離帯別代表交通手段分担率

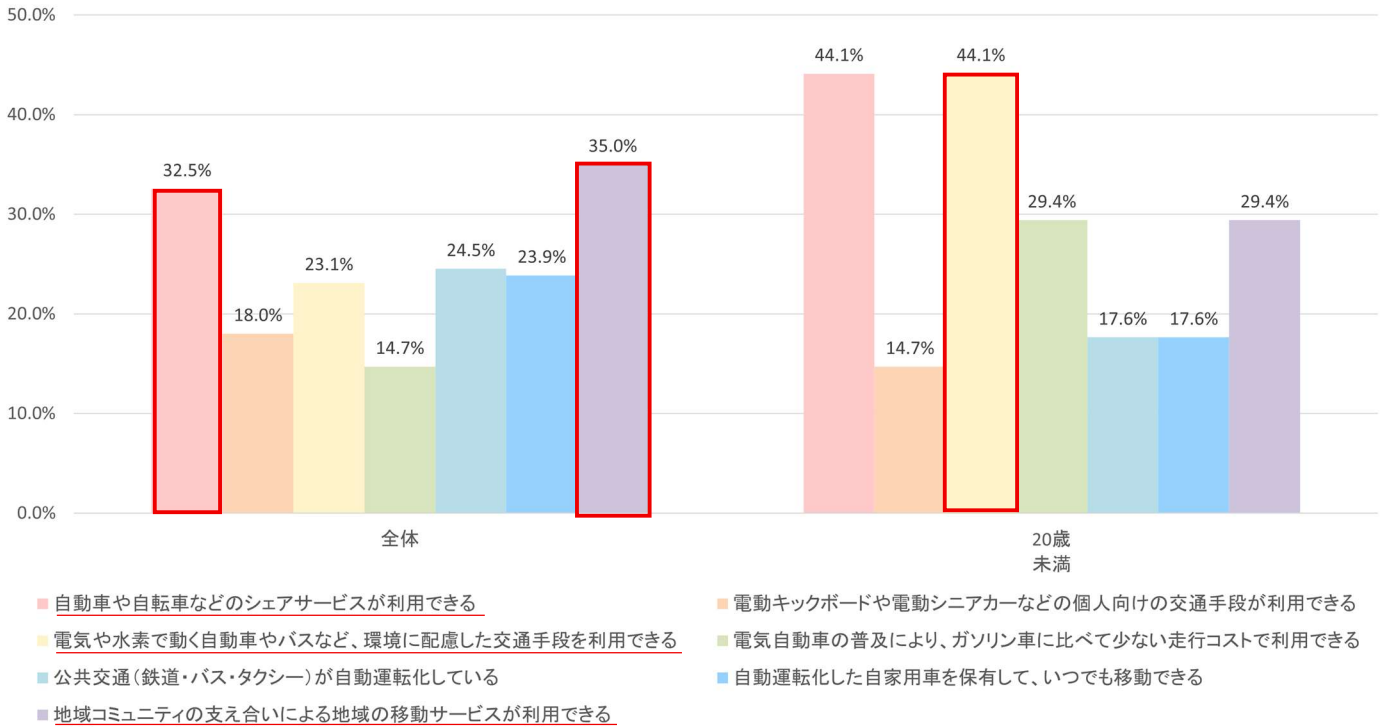
資料：令和4年度中京都市圏パーソントリップ調査

※代表交通手段別分担率：1つのトリップでいくつかの交通手段を乗換えた場合、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のこと。

本市の移動は自動車利用が中心となっており、鉄道・バスを含めた公共交通分担率は約1割程度にとどまっています。将来的な人口構造などを踏まえ、誰もが安心して快適に移動できる交通環境を形成するため、各種交通サービスの維持・充実を図りながら、自動車からの交通手段の転換を進める必要があります。

## 新たな交通サービスとして注目していること

自動車や自転車などのシェアサービスや地域コミュニティの支え合いによる地域密着型の移動サービスについては、幅広い世代で関心が高くなっています。また、20歳未満の若い世代において、電気や水素を利用した環境配慮型車両への関心が高くなっています。



## 年代別にみた新たな交通サービスに対する関心度

資料：令和6年度市民アンケート

カーシェアや地域密着型の移動サービスに代表される、共有・共助の考えに基づく交通手段への関心が高くなっています。また、電気や水素を燃料とした環境負荷の低い交通手段への期待も高く、新しい技術やスキームを活用した交通手段の導入が望まれています。

## (4) 公共交通

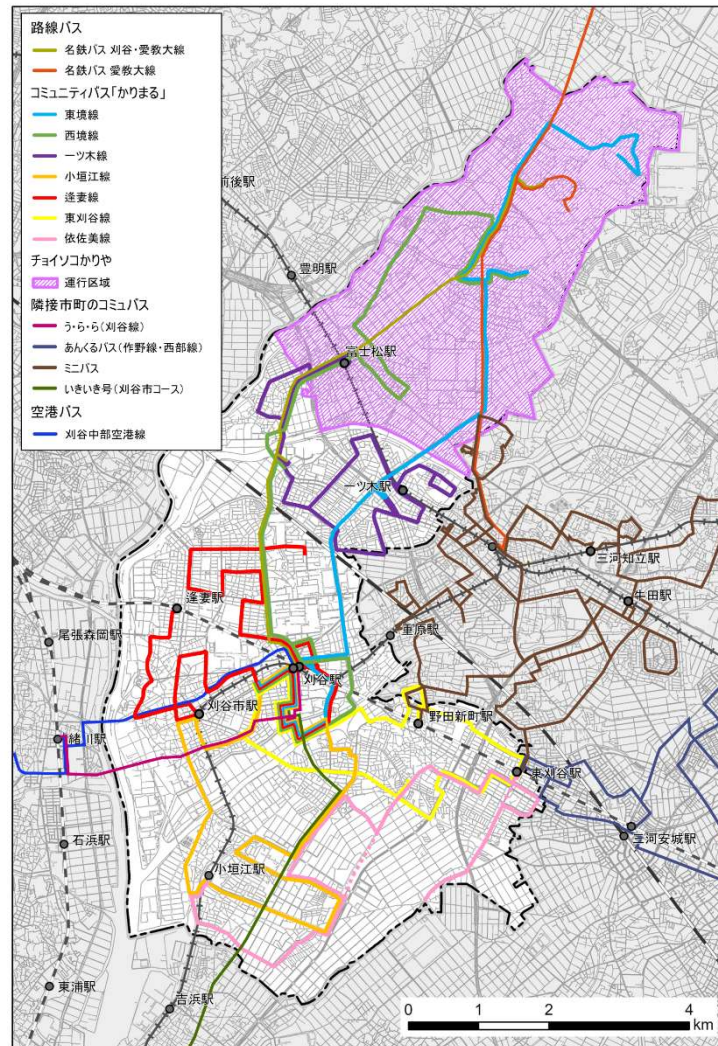
### 本市の公共交通ネットワーク

鉄道は、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄三河線が市域を横断しており、JR 東海道本線に4駅、名鉄名古屋本線に2駅、名鉄三河線に3駅設置されています。このうち刈谷駅は JR 東海道本線と名鉄三河線に乗継が可能な主要駅となっています。

バスは、コミュニティバス「かりまる」を7系統運行しているほか、路線バス、高速バスがあります。また、隣接市町のコミュニティバスが乗り入れています。

その他の交通は、デマンド交通「チョイソコかりや」、タクシーなどがあります。

市全体でみた公共交通カバー率は、87.2%となっています。



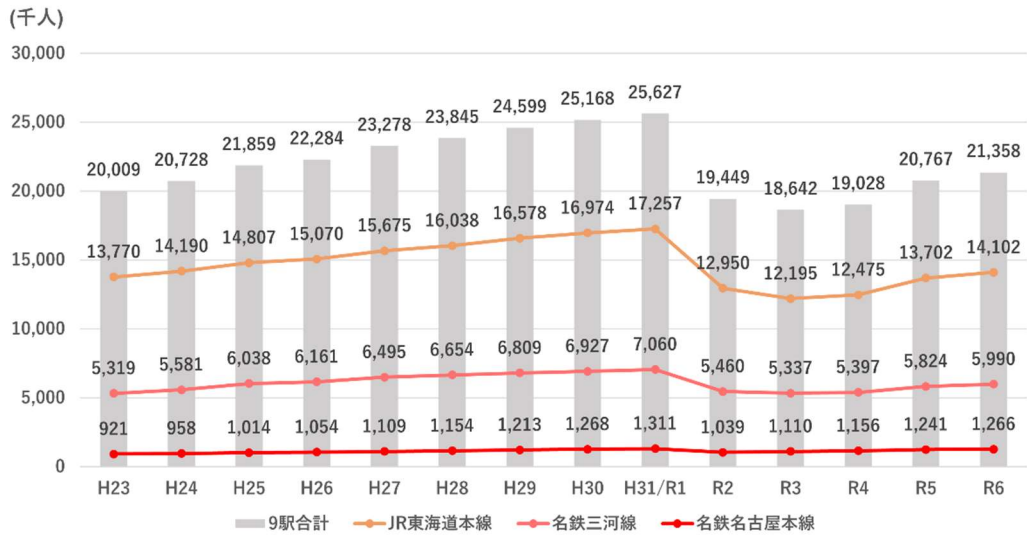
### ■本市の公共交通

※公共交通カバー率：鉄道駅から 800m圏、バス停及びチョイソコかりや停留所から 250m 圏で算出

一部の地域では公共交通の利用が不便な状況がありますが、市域を網羅するように多様な交通手段が存在し、ネットワークを形成しています。移動ニーズを満たす交通サービスを確保するため、多様な交通手段によるネットワークの維持・向上が求められています。

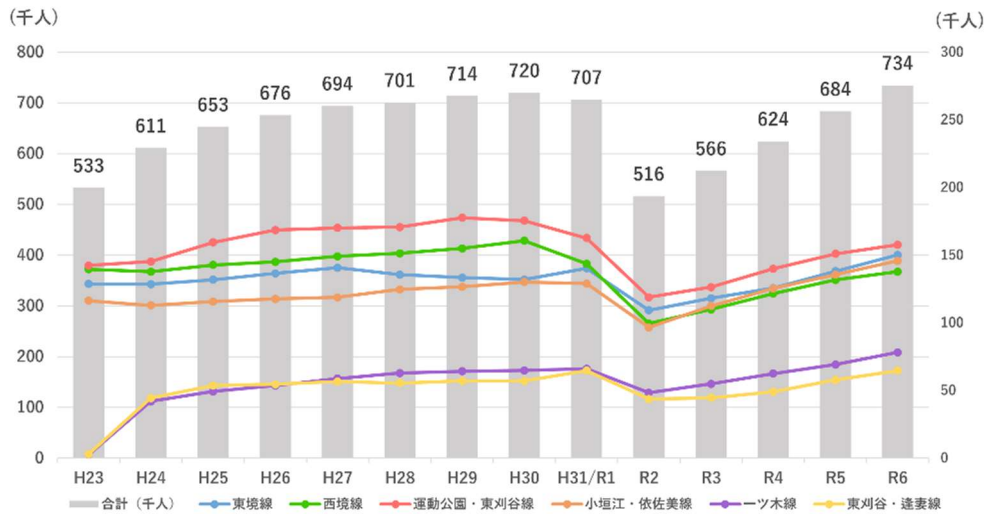
## 公共交通の利用状況

各公共交通の利用状況は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で一時減少したものの、現在は回復傾向にあり、「かりまる」の利用者数は、令和6年(2024年)度に過去最大の利用者数となっています。一方で、名鉄バス「刈谷・愛教大線」の利用者数は、ほぼ横ばいで推移しています。

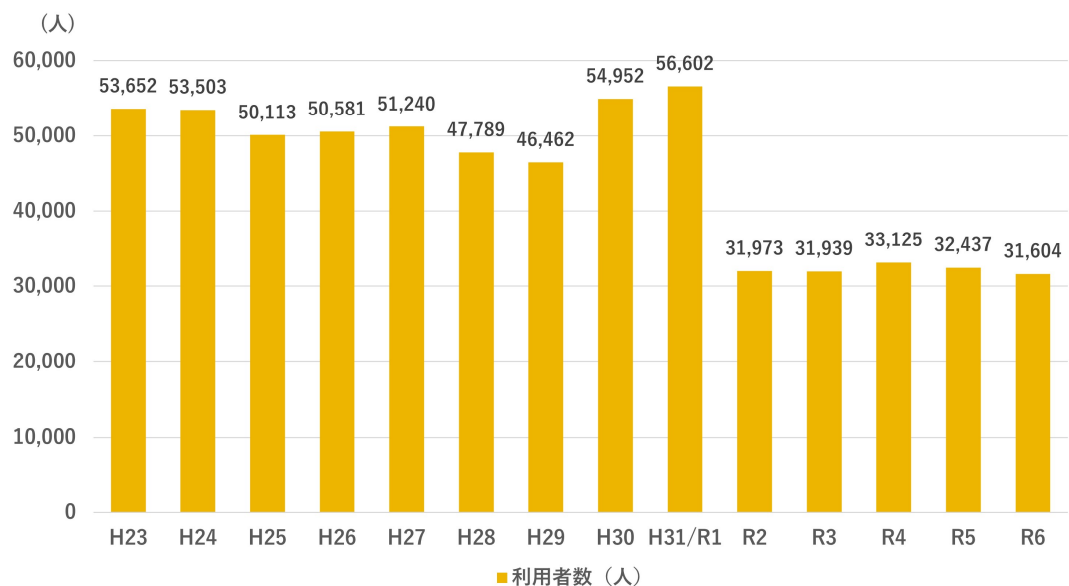


## ■鉄道の年間乗車人員推移

資料:刈谷の統計

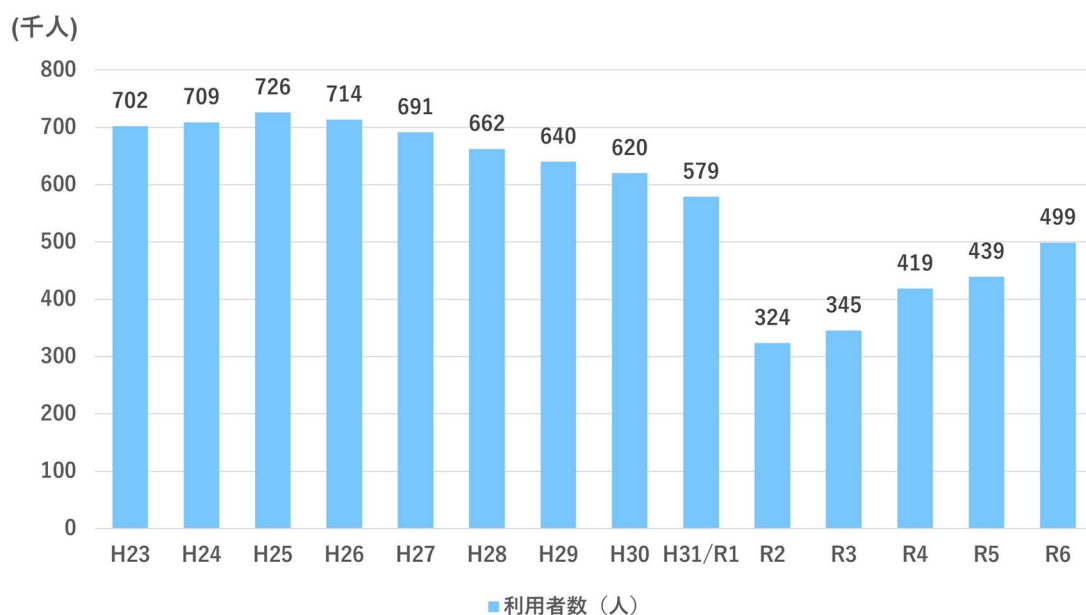


## ■「かりまる」の年間利用者数推移



■名鉄バス刈谷・愛教大線の利用者数推移

資料：名鉄バス株式会社



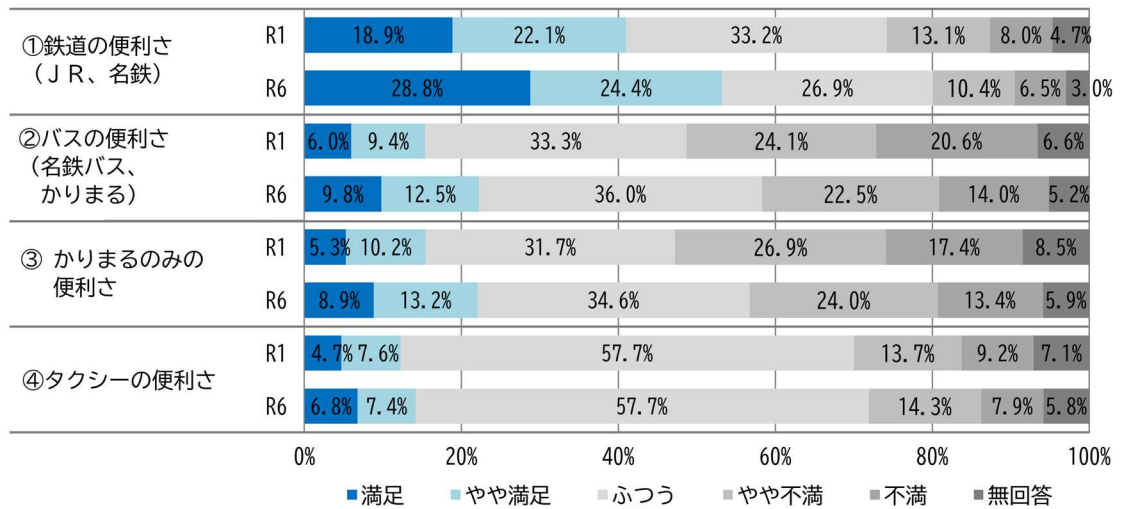
■タクシーの利用者数推移

資料：愛知県タクシー協会、大興タクシー株式会社

新型コロナウイルス感染症の影響により一時的に利用者数は減少したものの、現在は回復傾向にあり、再び多くの利用がされています。市民の暮らしを支える持続可能な交通サービスとして、維持・確保が求められています。

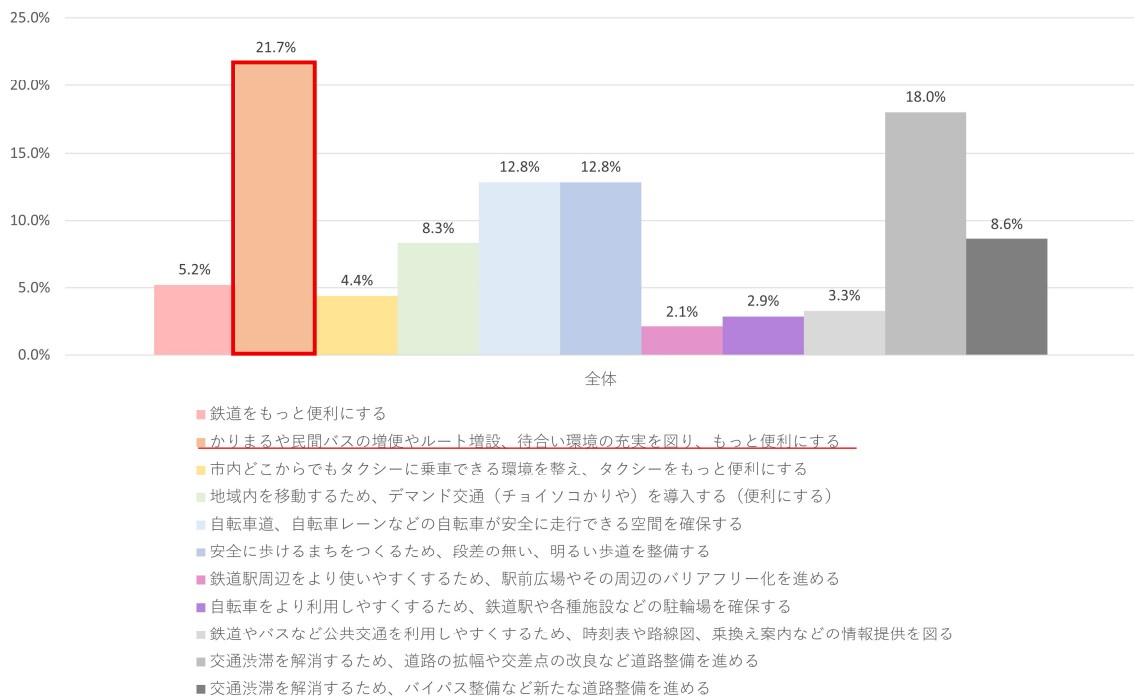
## 公共交通に関する市民ニーズ

市民アンケートでは、いずれの公共交通手段においても利用者の満足度が令和元年(2019年)よりも上昇しています。一方で、本市における今後の都市交通のあり方として、「かりまる」の充実など、バス交通に対するニーズが高くなっています。



### 公共交通の便利さ

資料：令和6年度市民アンケート



### 本市における今後の都市交通のあり方

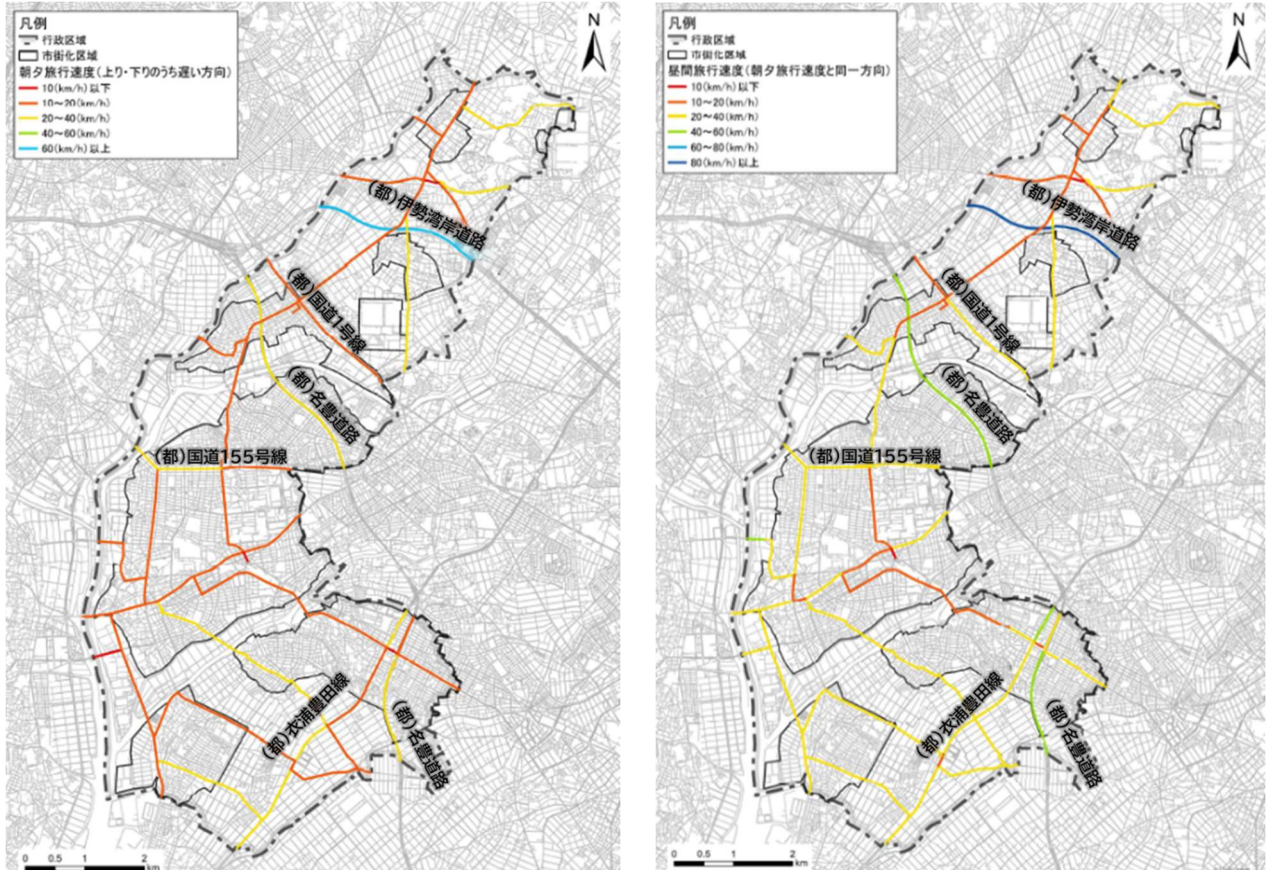
資料：令和6年度市民アンケート

各公共交通において満足度は上昇しているものの、バス交通については増便やルート拡大、待合環境の充実といったサービス向上へのニーズは高くなっていることから、利便性向上に向けた継続的な取組が求められています。

## (5) 道路・自動車

### 道路の混雑状況

朝夕の旅行速度では、20km/h 以下の区間が広がっており、市内全域で道路が混雑する傾向が見られます。一方で昼間の旅行速度からは、スムーズな移動が見られるものの、市北部から市中心部にかけて旅行速度が低く、1日の多くの時間で道路が混雑している区間があることが分かります。



■市内の道路における朝夕【7～9時、17～19時】(左)

及び昼間【9～17時】(右) 旅行速度

資料：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

#### <参考：国家公安委員会における渋滞・混雑の定義>

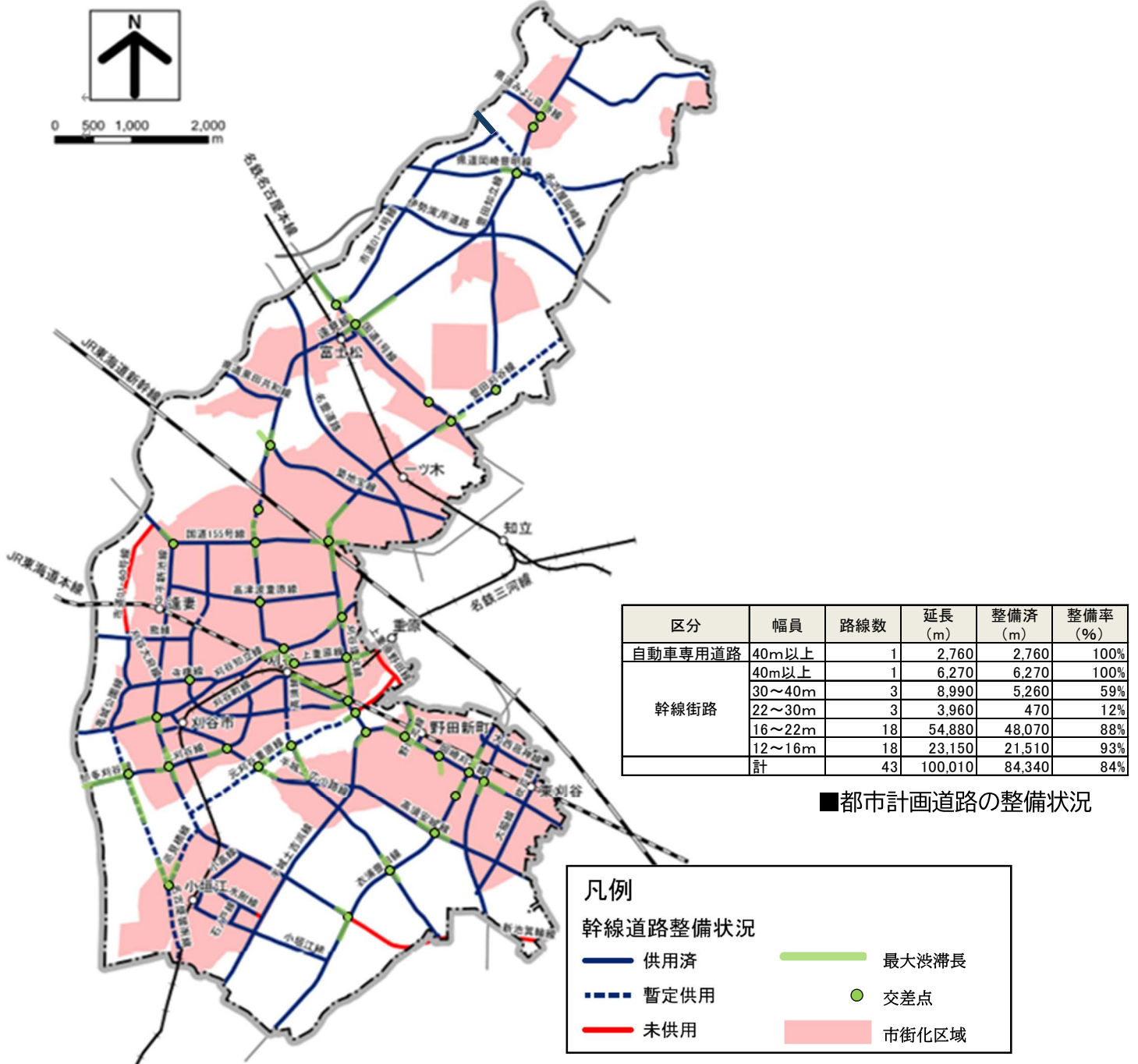
道路区分	「混雑」と表現すべき速度	「渋滞」と表現すべき速度	刈谷市の該当する道路
郊外部の高速自動車国道など	60km/h 以下	40km/h 以下	
都市部の高速自動車国道など	40km/h 以下	20km/h 以下	(都)伊勢湾岸道路、(都)名豊道路
その他の道路	20km/h 以下	10km/h 以下	その他の国県市道

資料：国家公安委員会告示第12号を基に作成

道路が混雑し旅行速度が低下すると、移動に要する所要時間が増加し、日常生活や産業活動における効率が低下します。市北部から市中心部にかけての幹線道路など、一部の道路では昼間においても混雑が見られることから、特定の幹線道路に過度に集中しすぎないような計画的な道路の整備が求められます。

## 都市計画道路などの整備状況、交差点の状況

幹線道路は一部において未整備区間があるものの、全体で 84.0%と高い整備率となっています。また、幹線道路の主要交差点においては、主に通勤時間帯に 100m を超える渋滞長が確認できます。



■幹線道路の整備状況（令和7年度）、交差点における最大渋滞長

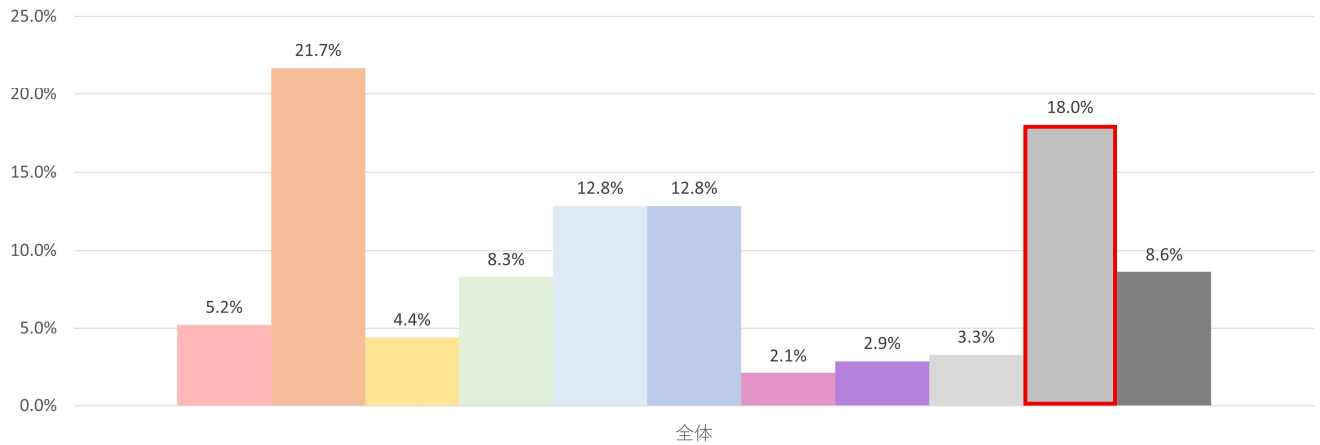
資料：第4次刈谷市都市計画マスタープランを基に作成

一部区間において整備が完了していない路線では、すでに事業着手している市道 01-40 号線などの整備を着実に推進し、その効果を早期に発現させることが必要です。ただし、高い整備率でありながら渋滞が見受けられる状況を踏まえると、計画的な道路整備による道路ネットワークの早期実現を図るとともに、自動車から公共交通への交通手段の転換など道路交通への負荷を低減する取組をあわせて推進することで、道路混雑の緩和など円滑な道路交通を効果的に実現することが求められます。

## 道路混雑の緩和に関する市民及び企業ニーズ

交通に関する市民アンケートでは、道路混雑の緩和を求める声が比較的高くなっています。

また、企業アンケートの自由回答結果においては、回答があった 13 社のうち6社が、道路・渋滞緩和に関して言及しています。



- 鉄道をもっと便利にする
- かりまるや民間バスの増便やルート増設、待合い環境の充実を図り、もっと便利にする
- 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
- 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）
- 自転車道、自転車レーンなどの自転車及安全に走行できる空間を確保する
- 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
- 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
- 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
- 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
- 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
- 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

### ■本市における今後の都市交通のあり方

資料：令和6年度市民アンケート

自由意見の種別	回答数
自動車交通に関する意見	6社
公共交通に関する意見	4社
交通安全に関する意見	2社
新技術に関する意見	1社

### ■川谷市の都市交通のあり方に関する自由意見

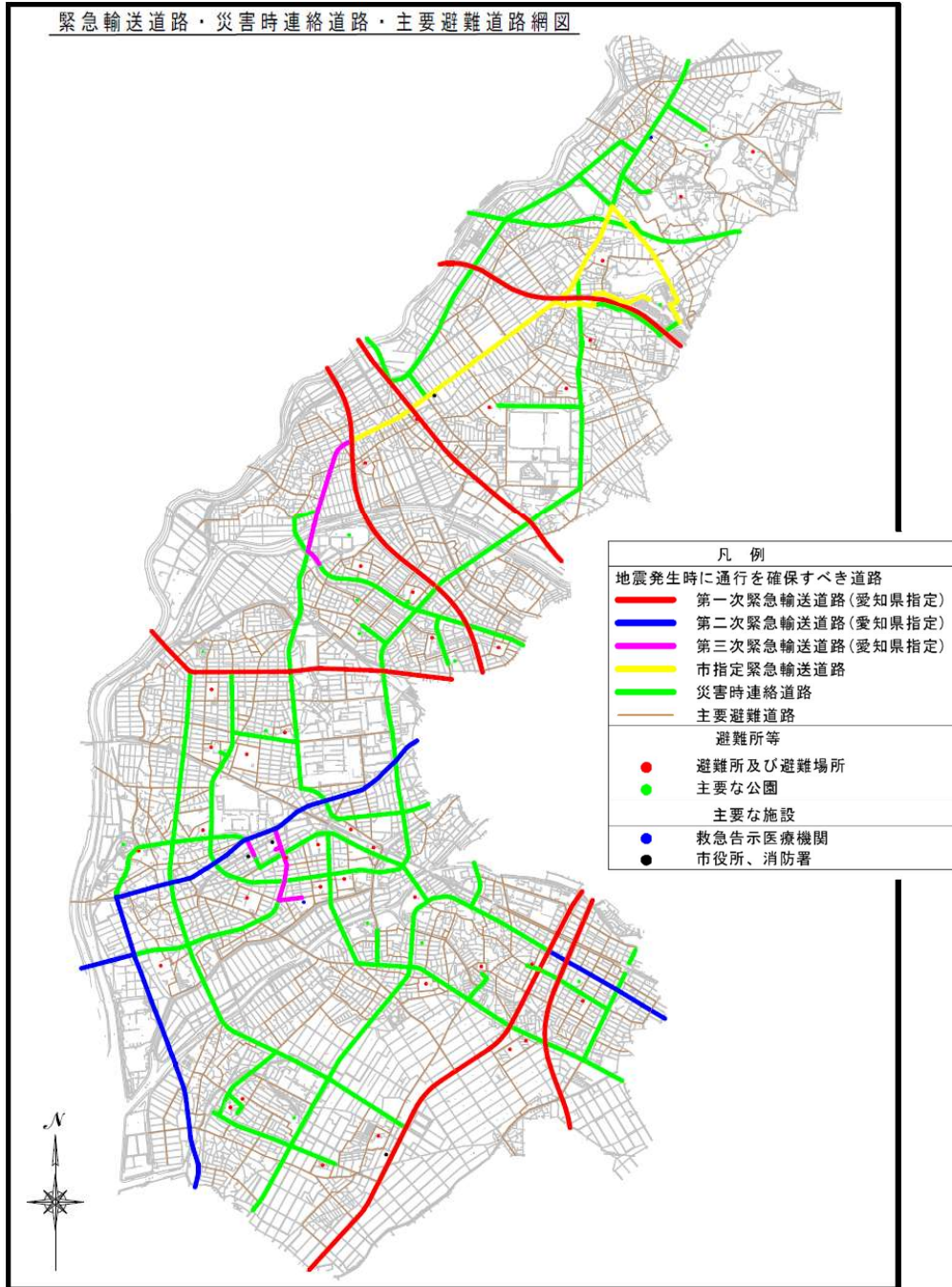
資料：令和6年度企業アンケート基に作成

市民及び企業からは、道路混雑の緩和を求める意見があり、円滑に移動できる交通環境の確保が求められています。

## 緊急輸送道路等

東日本大震災や能登半島沖地震の発生、局地的な豪雨など自然災害の激甚化・頻発化がみられるほか、今後南海トラフ地震の発生が予想されており、大規模自然災害のリスクが高まっています。

大規模災害発生時においても経済活動、市民に及ぼす影響を最小化し、災害応急活動の実施に必要な物資・資機材・要員等の緊急輸送を行うための道路として、県指定緊急輸送道路のほか市指定緊急輸送道路及び災害時連絡道路を位置づけています。



■緊急輸送道路・災害時連絡道路・主要避難道路網図

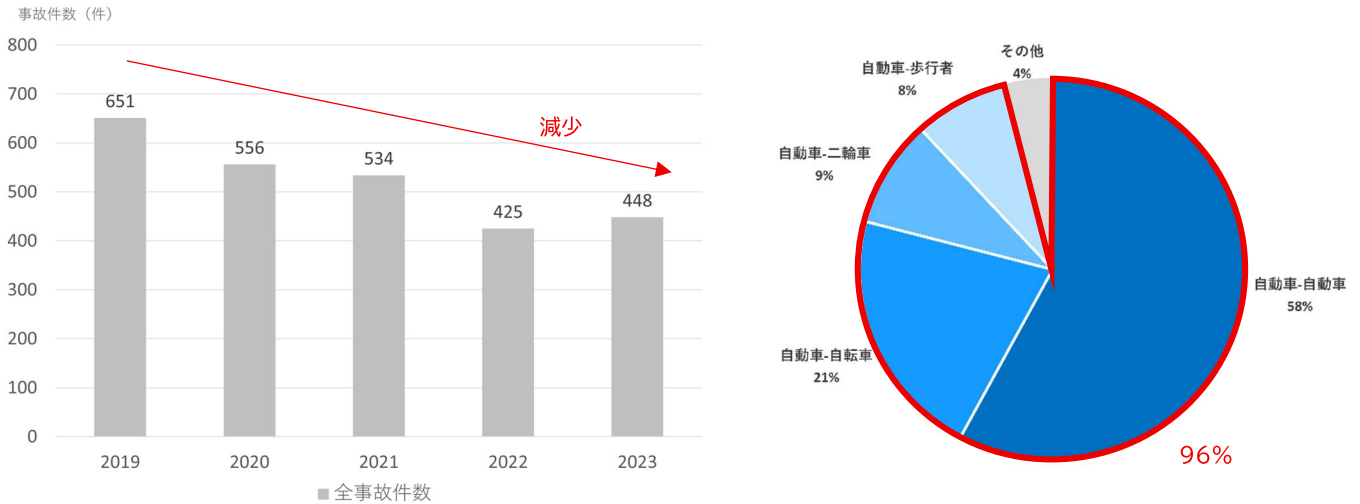
資料：刈谷市地域防災計画（資料編）を基に作成

災害発生時には救援物資の輸送、救助・医療活動、避難活動が必要不可欠であり、これらを支える道路機能の確保が求められています。

## 交通安全

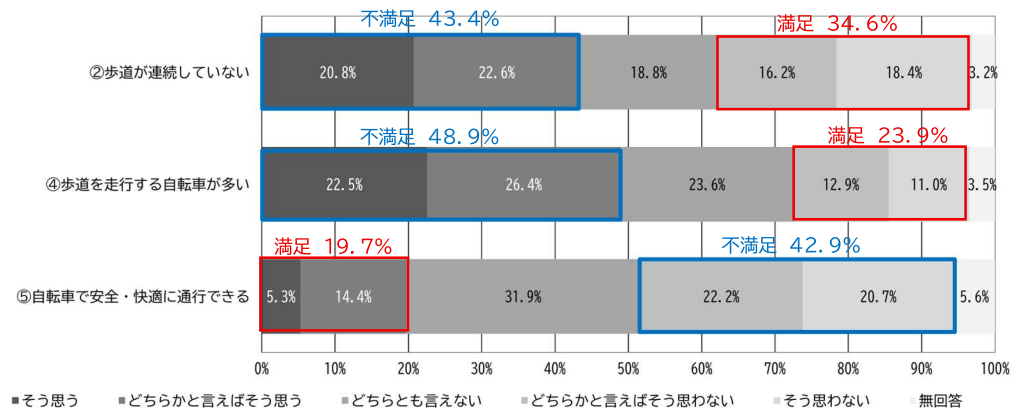
市内の交通事故は概ね減少傾向で、交通事故の内訳は、自動車に関連する事故が全体の 96%を占めており、その中で最も高いのは自動車同士の事故で、次いで自動車-自転車の事故となっています。

また、市民アンケートでは、道路の安全に関する自宅周辺の交通環境について、不満足が満足の割合を上回っています。



### ■交通事故の発生件数の推移（左）及び交通事故の内訳（右）【2019～2023 年度】

資料：警察庁オープンデータ



### ■道路の安全に関する自宅周辺の交通環境について

資料：令和6年度市民アンケート

交通事故の発生件数は減少傾向であるものの、道路の安全に関する内容について不満足が満足の割合を上回っていることから、安全確保に向けた継続的な取組が求められます。

## (6) 自転車・徒歩

### 自転車ネットワーク

本市の自転車ネットワークは、都市拠点、地域拠点及び生活拠点を相互に連絡するように位置づけており、特に都市拠点である刈谷駅周辺ではネットワークが細かくなっています。



■本市の自転車ネットワーク

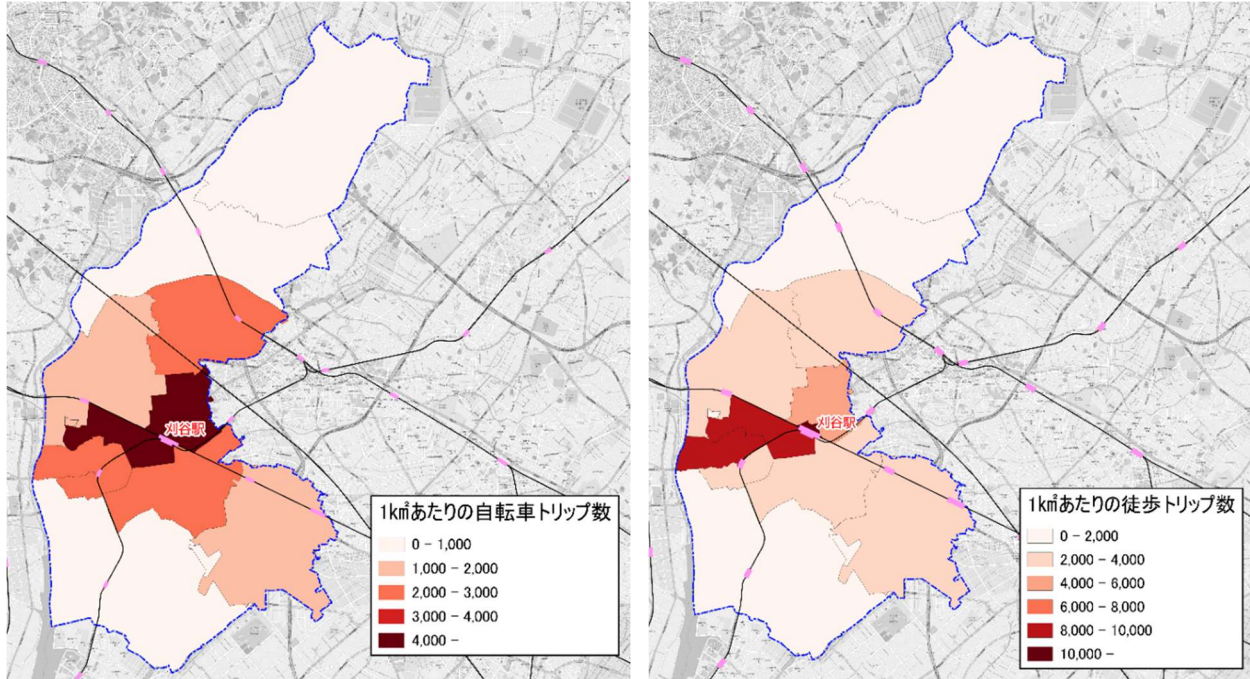
資料：刈谷市自転車活用推進計画

自転車は子どもから高齢者まで幅広い年齢層に利用される、日常生活を支える身近な交通手段であるとともに、各拠点や施設等をきめ細やかにつなぐ役割を担っていることから、安心安全で快適な自転車利用のため、自転車通行空間の整備が求められています。

## 自転車及び徒歩の集中度

自転車及び徒歩での移動は、市中心部及びその周辺地区で多くなっています。

刈谷駅周辺においては行政・文化・商業施設などの都市機能が集積するとともに多くの事業所が立地していることから、刈谷駅利用者を中心とした徒歩移動が多くみられます。



■市内小ゾーン別自転車（左）及び徒歩（右）トリップの集中度

資料：令和4年度中京都市圏パーソントリップ調査

刈谷駅周辺の施設の立地状況、通行の状況写真など

事業所や商業施設などが集積する市中心部では、刈谷駅利用者の徒歩移動などが多くみられます。駅周辺の通行空間が日常生活を支える移動環境として十分に機能するよう、安全かつ快適な通行空間の形成が求められます。

## 2. 刈谷市の都市交通課題

上位・関連計画及び視点ごとに把握した都市交通の現状を踏まえて、6つの課題として整理しました。

### 課題1 持続可能な公共交通体系の構築

＜＜＜ 視点②④より

移動は市民の日常生活や経済活動の上で欠かせないものであり、今後の高齢化の進行を見据えると、日常の様々な移動ニーズを満たす公共交通はより重要な役割をもちます。公共交通を社会インフラとして捉え、将来にわたって市民が安心して移動できる公共交通体系の構築が求められています。

### 課題2 生活圏となる地域内及び市内各地域から刈谷駅周辺への移動やすさの確保

＜＜＜ 視点③④より

生活圏となる居住中学校区内及び都市機能が集積する都市拠点である刈谷駅周辺に向かう移動需要が高くなっています。このような移動需要に対応した円滑かつ快適に移動できる交通環境の整備が求められています。

### 課題3 子育て世帯や高齢者などが移動しやすい交通手段の確保

＜＜＜ 視点②③④より

本市では高齢化が着実に進行しており、運転免許をもたず外出が困難となる高齢者が増加しています。また、子育て世代においては送迎を行う割合が高くなっていることから、年齢やライフスタイルに関わらず、自身の運転や送迎に頼らない移動手段の確保が求められています。

### 課題4 安全で円滑に移動できる環境の確保

＜＜＜ 視点①③⑤⑥より

道路混雑の緩和は市民・企業からのニーズが高く、市民生活や産業活動において重要な要素であることから、自動車からの交通手段の転換を図りつつ、計画的に道路を整備することが求められます。また、自転車及び歩行者の通行空間においては、安全かつ円滑な移動が確保された交通環境の整備が求められています。

### 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

＜＜＜ 視点①③⑤より

通勤・通学や産業活動などにおいて、市域をまたぐ広域的な移動ニーズが高くなっています。これらの移動を支えるため、幹線となる公共交通や道路ネットワークの充実を図り、市内外を円滑につなぐネットワークを構築することが求められています。

### 課題6 連携・協力し、共に創る交通まちづくりの推進

＜＜＜ 視点②より

人口構造の変化や公共交通機関の運行従事者の担い手不足、環境負荷低減といった社会情勢の変化に適応するため、市民・交通事業者・企業・行政など多様な主体が一体となって取り組むことが必要です。

視点①地域特性 視点②人口構造 視点③移動実態 視点④公共交通 視点⑤道路・自動車 視点⑥自転車・徒歩

# 3 都市交通の方向性

## 1. 基本理念とめざす姿

### (1) 基本理念の設定

#### 基本理念

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

上位計画で示される将来都市像と、都市交通を取り巻く現状や課題を踏まえ、本計画における基本理念を設定します。基本理念とは、将来都市像の実現に向けた施策の推進にあたって根底にある基本的な考え方のことです。

本市では、めざすべき将来都市構造として「多機能集約・連携型都市構造」を掲げています。これは、それぞれの拠点が持つ役割の明確化を図るとともに、それらの特性や魅力をいかながら拠点が軸により相互に結びつき、一体的な都市となることで、大きな力を発揮する考え方です。

各拠点に集積した都市機能をすべての市民が享受できる都市構造を実現するためには、安心・安全で快適な移動を支える交通インフラの整備が不可欠です。交通インフラの整備にあたっては、将来的な人口減少や高齢化が見込まれる状況を踏まえ、限られた財源の中で持続可能な社会を構築する視点が求められます。このことから、道路交通については必要性や効果を踏まえた選択と集中による計画的な道路整備を推進するとともに、公共交通への交通手段の転換を促進するなど、道路交通への負荷軽減に資する取組を進めることが重要です。また、すべての人が利用可能な公共交通については、市民生活を支える基幹的な移動手段であり、高齢化が進行する状況では一層その重要性が高まっています。このことから、公共交通の維持・充実を図るとともに、利便性向上や利用促進に取り組み、将来にわたり誰もが円滑に移動できる交通環境を形成していくことが重要です。

以上を踏まえ、本計画の基本理念を「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」とします。

#### 「集まる・つながる都市 刈谷」

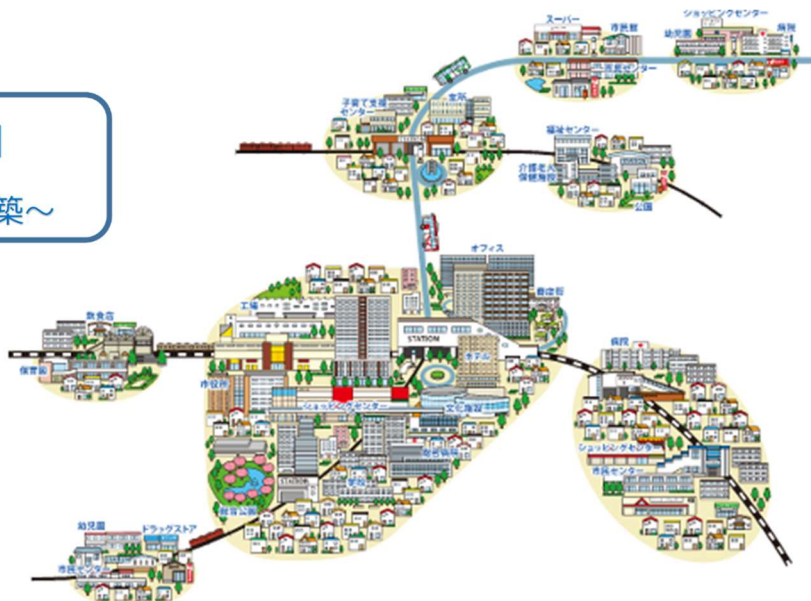
～多機能集約・連携型都市構造の構築～

#### 拠点

- 日常生活に必要な身近な医療・福祉・商業施設などの都市機能が集まる場所
- 歴史・文化・産業・行政をはじめとする広域的な都市機能が集まる場所

#### 軸

- 市民・産業生活を支え、各拠点の生活機能や都市機能を補完し合い、連携を図るための主要道路や公共交通路線、河川、緑

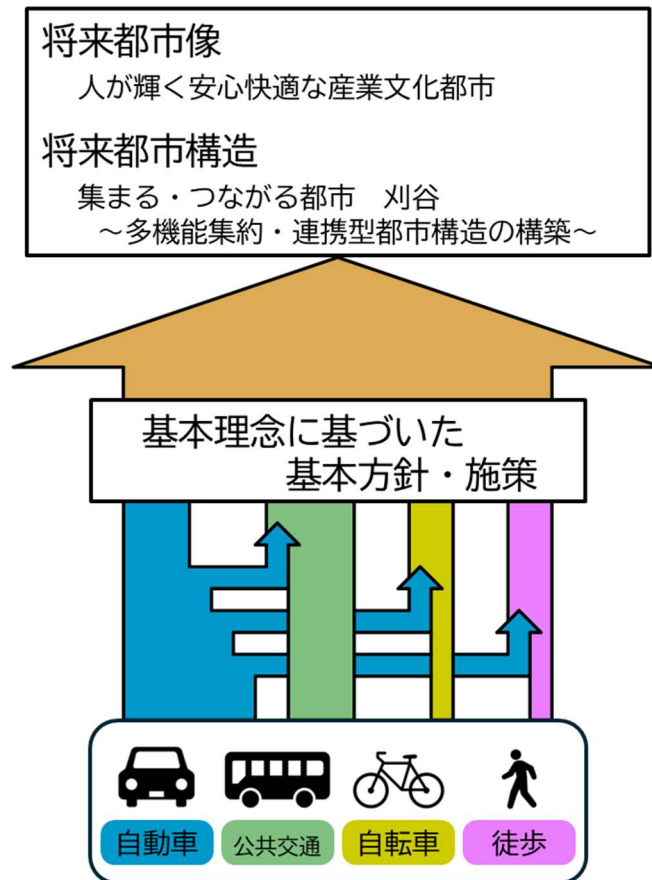


■将来都市構造「多機能集約・連携型都市構造」のイメージ

資料：第4次刈谷市都市計画マスタープラン

## (2) 将来都市像・将来都市構造の実現イメージ

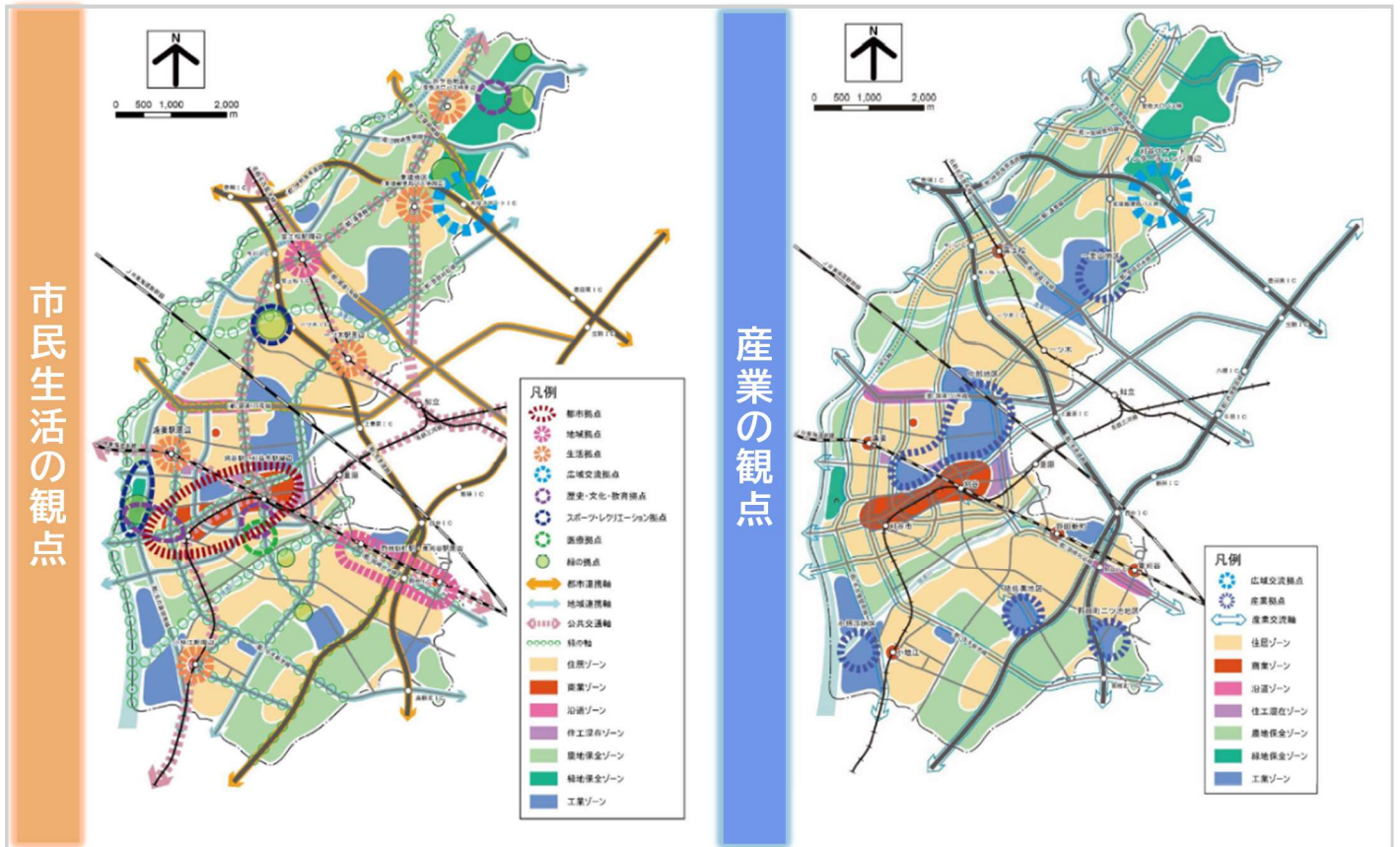
各交通手段を効果的に組み合わせ、自動車からの交通手段の転換を図りつつ、施策を実施し、将来都市像及び将来都市構造の実現をめざします。



■将来都市像及び将来都市構造の実現イメージ

### (3) めざすべき交通ネットワーク

本計画においてめざす交通ネットワークは、上位計画である都市計画マスタープランに位置づけられた将来都市構造における拠点と、これらを連携する軸とします。ただし、「緑の拠点」及び「緑の軸」については、豊かな生活への寄与、環境保全、レクリエーション、防災、生物多様性の確保といった緑の持つ多様な機能の発揮を主目的としており、交通とはその性格が異なるため、本計画における交通ネットワークの対象には含めません。



#### ■将来都市構造

##### ■市民生活の観点

拠点：地域特性に応じた多様な機能が集積する、利便性の高い鉄道駅周辺など

軸：拠点間を結ぶ公共交通や幹線道路

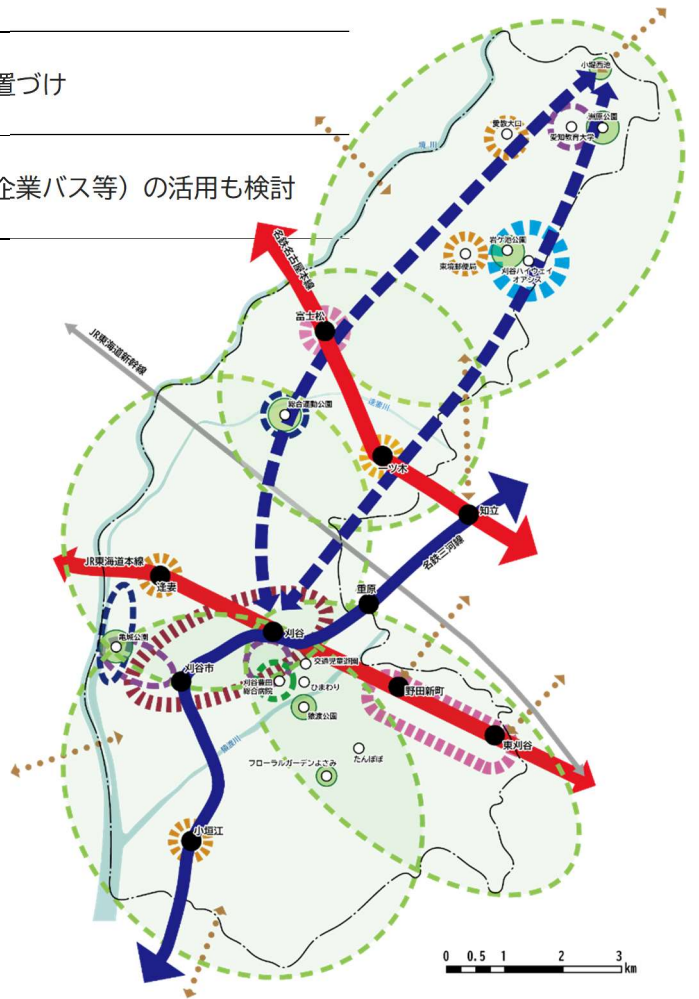
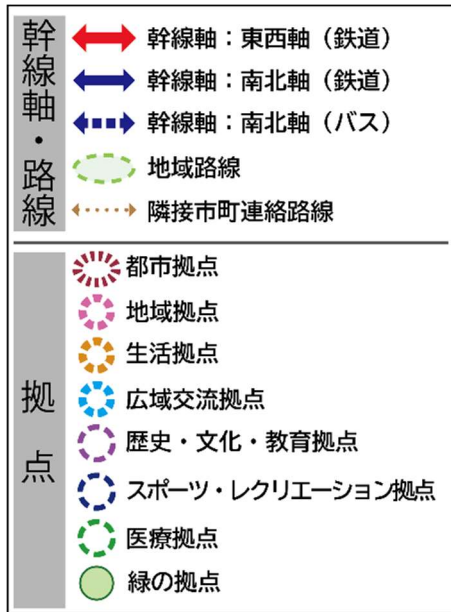
##### ■産業の観点

拠点：工業機能やオフィス機能が集積する工業専用地域もしくは工業地域に指定しているエリアや、広域交通体系の利便性の高いインターチェンジ周辺など

軸：拠点間を結ぶ幹線道路

公共交通の移動手段別の位置づけとネットワークは、以下のとおりとします。

幹線交通	鉄道	【JR東海道本線・名鉄名古屋本線】 ●地域公共交通の幹線軸（東西軸）に位置づけ 【名鉄三河線】 ●地域公共交通の幹線軸（南北軸）に位置づけ
	幹線バス路線	【名鉄バス刈谷・愛教大線、かりまる東境線、かりまる西境線】 ●市北部と刈谷駅周辺を結ぶ幹線軸（南北軸）として位置づけ （北部地域の生活圏と幹線道路の状況を踏まえ2路線で設定）
	隣接市町連絡路線	【う・ら・ら（東浦町運行バス）、あんくるバス（安城市運行バス）、ミニバス（知立市運行バス）、いきいき号（高浜市運行バス）】 ●隣接市町への連絡路線として位置づけ
生活交通	支線バス路線	【かりまる一ツ木線、かりまる逢妻線、かりまる東刈谷線、かりまる小垣江線、かりまる依佐美線】 ●地域と幹線交通を結ぶ路線として位置づけ ●生活圏域がつながる隣接市町への連絡路線として位置づけ
	地域路線	【チョイソコかりや】 ●各中学校区程度の範囲毎に、日常圏内の移動支援を行うものとして位置づけ
	地域内交通	【チョイソコかりや】 ●各中学校区程度の範囲毎に、日常圏内の移動支援を行うものとして位置づけ
	タクシー	●個々の様々な移動手段として位置づけ
その他の移動手段	●必要に応じて多様な交通手段（企業バス等）の活用も検討	



■公共交通の移動手段別の位置づけ及びネットワーク

## 2. 基本方針と施策体系

将来都市像を実現するために取り組む基本方針と、基本方針に基づき実施する施策を設定します。

### 基本方針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

○「多機能集約・連携型都市構造」の軸となる幹線交通、地域内を移動する生活交通の維持・充実、及び鉄道駅機能を高め、持続可能で誰もが便利に利用できる利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。

- 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
- 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
- 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
- 施策①—4 主要駅における交通結節機能の強化

### 基本方針② 安心・快適で、交流を促進する交通環境の形成

○身近にある交通を安心・快適にするため、バス待ち環境整備、自転車及び歩行者の交通環境の形成、道路の安全対策に取り組みます。

- 施策②—1 快適、便利に利用できる交通環境の形成
- 施策②—2 自転車及び歩行者の快適な環境の整備
- 施策②—3 安心、安全な暮らしを支える交通環境の形成

### 基本方針③ 安全・円滑に移動できる道路ネットワークの形成

○産業、市民生活において安全・円滑に道路を利用できるよう、計画的な道路整備を進めます。また、防災・減災の視点から、施設の計画的な整備を進め、緊急輸送や避難経路が確保できる道路ネットワークを形成します。

- 施策③—1 選択と集中による計画的な道路整備の推進
- 施策③—2 防災・減災を踏まえた道路ネットワークの形成

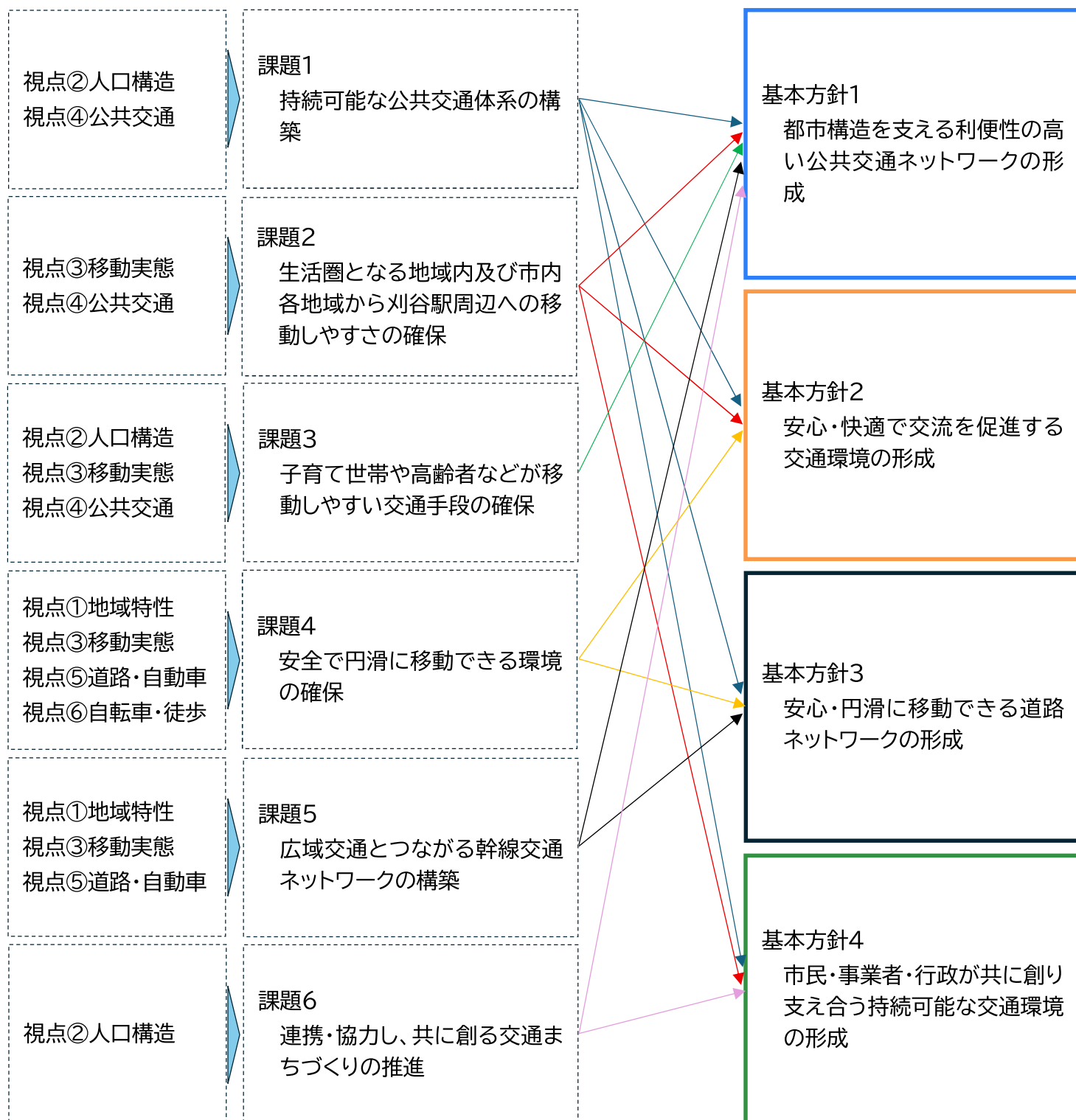
### 基本方針④ 市民・事業者・行政が共に創り支え合う持続可能な交通環境の形成

○環境に配慮された移動手段の選択、新技術の活用などによる公共交通機関の運行従事者の担い手不足への備え、モビリティマネジメントによる公共交通の利用促進など、社会情勢の変化に対応するための持続可能な取組を様々な主体で連携し推進します。

- 施策④—1 環境に配慮した移動手段の普及促進
- 施策④—2 新技術を活用した持続可能な交通環境づくりの推進
- 施策④—3 多様な主体が共創した持続可能な交通環境の形成

### 3. 都市交通課題に対応する基本方針

本市の都市交通課題と対応する基本方針の関係性を整理します。



## 4. 将来都市像の実現に向けた施策

### 基本方針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

##### 施策のねらい

持続可能な公共交通機能としてさらなる充実を図るため、「かりまる」は公共施設を連絡するバスから、市民の日常の暮らしを支えるコミュニティバスとして、令和8年(2026年)2月に路線再編及び有料化を実施しました。

拠点間をつなぐ幹線及び地域路線として、市民・利用者の日常生活に寄り添った効率的な運行をめざします。

##### 施策の内容

##### ◆ 「かりまる」の運行による幹線・地域路線の維持

移動需要に合った幹線・地域路線設定及び利用しやすい運賃・割引制度により、利用促進と収益性確保を図るとともに、「かりまる」の持続可能な運行に取り組みます。



■刈谷市コミュニティバス「かりまる」

##### 運賃及び割引制度

きっぷの種類	現金	Ticket QR(アプリ)	クレジットカードタッチ	交通系IC
1乗車/人	200円	180円	180円	200円※
定期券/月	-	一般 3,000円 通学 2,000円	-	-
1日乗車券・1日上限額	400円	360円	360円	-

※交通系 IC は、東境線、西境線、一ツ木線、逢妻線に限り使用可能

##### 無料対象者

	高齢者	免許返納者	障害者	子ども	妊婦及び未就学児監護者	他系統に乗り継ぐ者
条件	75歳以上 市民限定	市民限定	付添1人まで無料	中学生以下 中学生は市民限定	市民限定 未就学児の監護者 2名まで無料	①一ツ木線⇄東境線 ②一ツ木線⇄西境線 ③依佐美線⇄東刈谷線 ④依佐美線⇄小垣江線
確認方法	①無料乗車券 又は ②Ticket QR	①無料乗車券 又は ②Ticket QR	①障害者手帳の提示 又は ②無料乗車券 又は ③Ticket QR	(小学生以下) 目視  (中学生) ①無料乗車券 又は ②Ticket QR	Ticket QR	乗車券

■「かりまる」の運賃及び割引制度及び無料対象者

◆ 「かりまる」の運行最適化及び機能向上による幹線・地域路線の充実

移動需要や乗車データ等に基づき、実態に即した利便性の高い交通サービスの提供をめざし、路線、運行ダイヤ、停留所の見直しを行います。

◆ 隣接市町との連携

コミュニティバスが乗り入れている隣接市町と連携し、バスや様々な交通手段を活用して移動しやすい広域的ネットワークの維持・充実を図ります。

隣接市町のコミュニティバスに関する写真、乗継箇所の図 など

## 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

### 施策のねらい


本市のめざす公共交通ネットワークの実現には、民間交通事業者との連携が不可欠です。将来にわたって公共交通サービスを維持するため、民間交通事業者の活力をいかし、利用者の利便性の向上に向けた取組を推進します。

### 施策の内容

#### ◆ 路線バスの維持・充実

「かりまる」東境線・西境線と名鉄バス刈谷・愛教大線の機能分担を図ることで、効率的な運行をめざすとともに、バス事業者と連携し、利便性の向上に向けた運行の見直し・改善を図ります。

また、名鉄バス愛教大線は、バス事業者と連携して運行サービスの維持・充実に取り組みます。



写真など

#### ◆ 鉄道の運行維持

市民や来訪者の市内外の重要な幹線である JR 東海道本線、名鉄名古屋本線、及び名鉄三河線の運行維持に取り組みます。

#### ◆ タクシーによる個別輸送サービスの維持・充実

ドアツードアを可能とする個別輸送の移動手段として、バリアフリーに配慮した車両の導入など様々な利用促進を図りながら、持続可能な運行をめざします。

また、刈谷市駅周辺の整備に合わせて、タクシー乗降場・待機場の確保を行い、利便性向上を図ります。

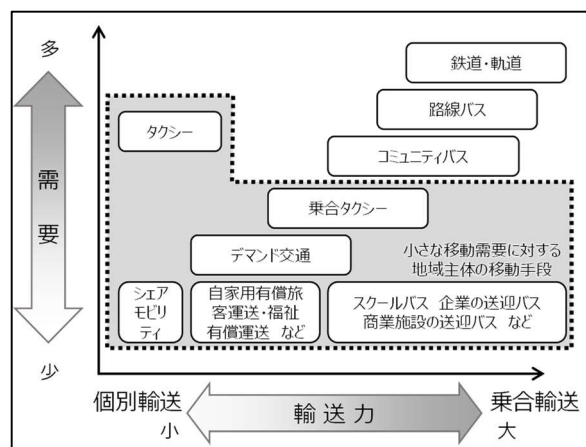
## 施策①—3：地域特性に合った交通手段の確保と地域内移動の機能強化

### 施策のねらい

少子高齢社会の進行により、身近な生活移動を支える交通サービスがより重要になってきます。市民の日常生活を支えるためには、鉄道・バスといった幹線の維持・充実だけでなく、特性に合った地域路線や小さなコミュニティを移動するための交通手段の確保が必要です。

誰もが快適かつ便利に移動できる交通環境を実現するため、地域と連携しながら、デマンド交通の運行やその他移動サービスの導入を検討し、地域内移動の機能強化を進めます。

イメージ図



### 施策の内容

#### ◆ デマンド交通「チョイソコかりや」の運行

市北部地域の日常生活を支える地域路線として、チョイソコかりやの運行の維持に取り組みます。



■ チョイソコかりや

#### ◆ 地域課題に応じた移動サービスの導入検討

交通課題を抱える地域の特性や状況に合わせて、バスやデマンド交通といった既存の公共交通の形態に限定せず、様々な交通手段の確保を地域と連携し検討します。

## 施策①—4：主要駅における交通結節機能の強化

### 施策のねらい

刈谷駅を中心とする交通結節点の安全性・利便性を一層高め、誰もが安心して利用できる交通環境を形成するとともに、駅および駅周辺の一体的な整備を通じて交通結節機能の強化を図り、市内外を結ぶ円滑で快適な移動の実現をめざします。

### 施策の内容

#### ◆ 刈谷駅改良、周辺整備の推進

JR 刈谷駅において、鉄道事業者と連携しホームの拡幅や改札機の増設といった乗降機能の向上を図ってきました。誰もが安全で利用しやすい駅施設の形成のため、ホームドア設置などの改良を推進します。

また、刈谷駅周辺においては、今後の移動の状況の変化や駅周辺のまちづくりの動向を踏まえ、駐輪場や駐車場の適切な配置、駅前広場の機能向上などによる交通結節機能の強化を図ります。

JR 刈谷駅総合改善事業のイメージ図、写真など

#### ◆ 刈谷市駅周辺整備の推進

刈谷市駅周辺の再開発に合わせて、駅前広場の整備、改良を進め、安全円滑な交通動線の確保及び交通結節機能を強化を図ります。



■ 刈谷市駅整備イメージ

## 基本方針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

#### 施策のねらい

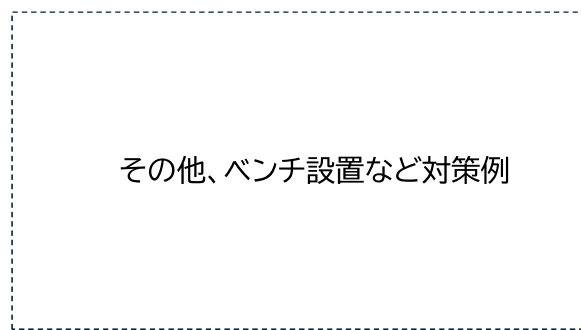
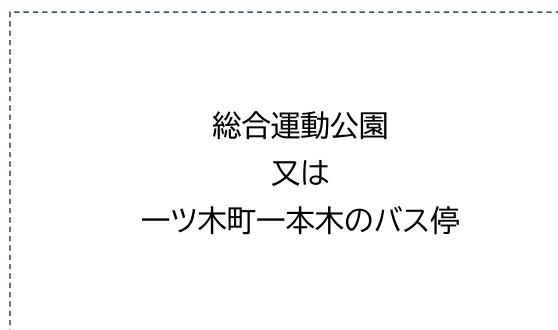
本市の公共交通ネットワーク形成の重要な役割を担っている「かりまる」において、バス待ち環境を充実させることで、安心・快適な交通環境を形成します。

また、公共交通に関する情報を分かりやすく発信し、他の交通への乗継を促し、地域活性化や交流を促進します。

#### 施策の内容

##### ◆ 利用状況に応じたバス待ち環境の整備

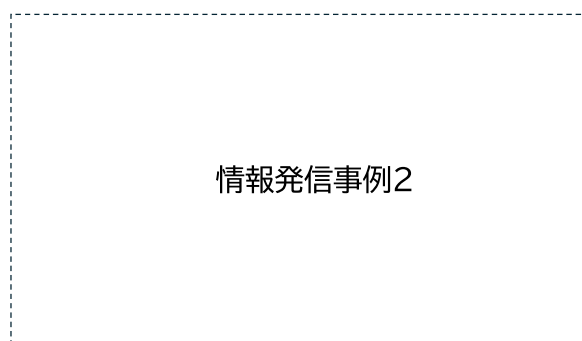
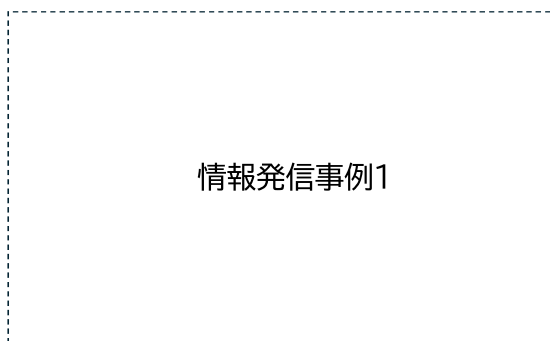
「かりまる」の利便性向上及び利用促進のため、利用状況や現場環境に応じてバス停に上屋やベンチなどを整備します。



##### ◆ 分かりやすい情報発信

鉄道、バス、タクシーなど様々な交通の乗継拠点となる刈谷駅において、総合案内サイン、デジタルサイネージなどを活用して公共交通に関する分かりやすい情報を発信します。

また、「かりまる」においては、「かりまるバスガイド」をはじめ、バスロケーションシステム、ホームページ、SNSなど様々な広報媒体を活用した情報提供に取り組みます。



## 施策②-2：自転車及び歩行者の快適な環境の整備

### 施策のねらい

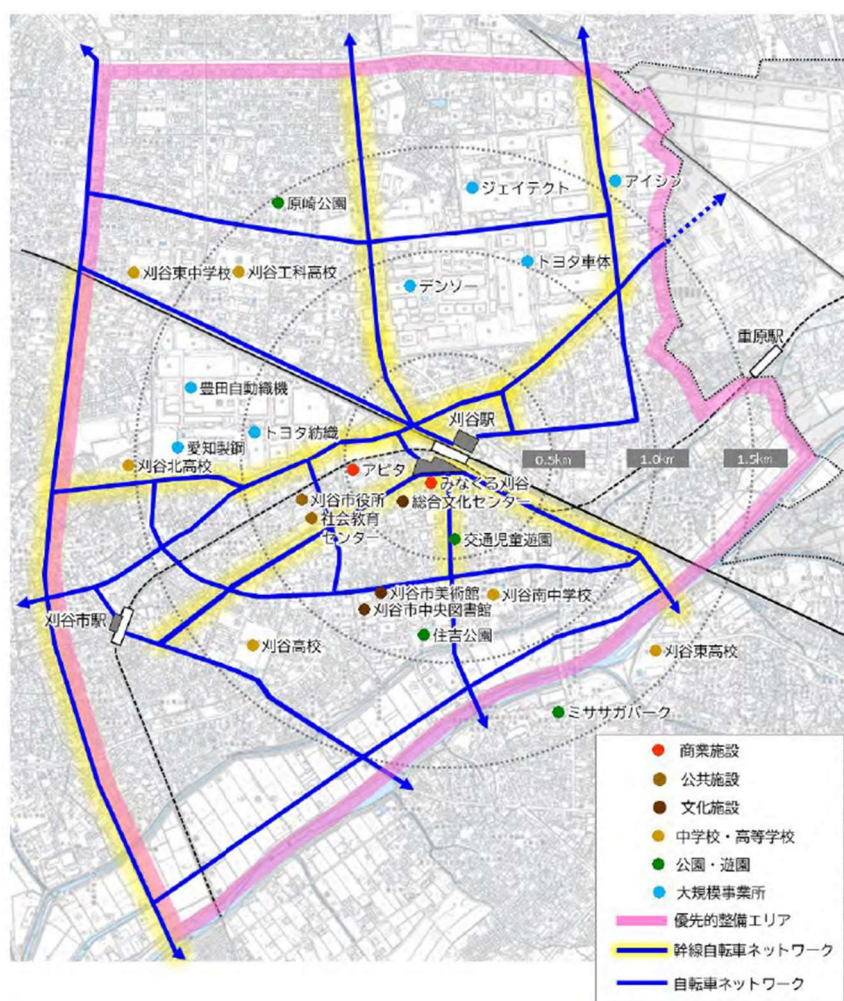
自転車は、健康増進、環境負荷低減など様々な面で効果が期待される身近な交通手段です。自転車の活用を促進するため、快適な自転車利用環境づくりを進めます。

また、徒歩移動の需要が高い市街地を中心に、バリアフリーやにぎわいづくりの視点において、歩行者の通行空間整備を進めます。

### 施策の内容

#### ◆ 自転車利用環境の形成

都市機能が集積し、自転車や歩行者の交通量が多い刈谷駅周辺の優先的整備エリアを中心とした自転車通行空間整備、需要に応じた適正な自転車駐車場整備、サイクル&バス・レールライドなどの検討を進め、身近な交通手段として安心安全に自転車が利用できる環境の形成を推進します。



#### ■ 優先的整備エリア

資料：刈谷市自転車活用推進計画

◆ 歩行空間をはじめとするバリアフリー化の推進

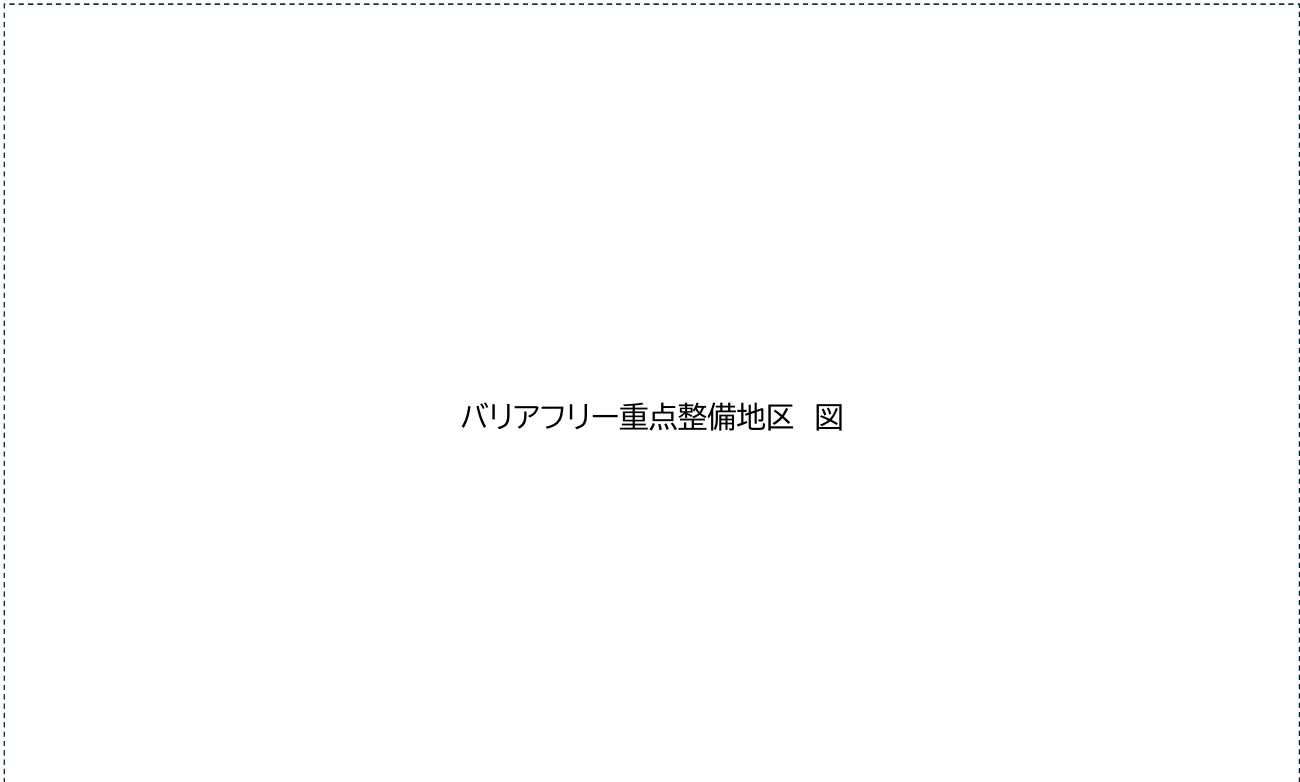
都市拠点である刈谷駅周辺では、回遊性にぎわいのあるまちづくりを推進するため、バリアフリー化など安全で快適な歩行空間の形成を推進します。



■ 歩行空間の整備イメージ((都)桜町線)



駅周辺整備事例



バリアフリー重点整備地区 図

## 施策②—3：安心、安全な暮らしを支える交通環境の形成

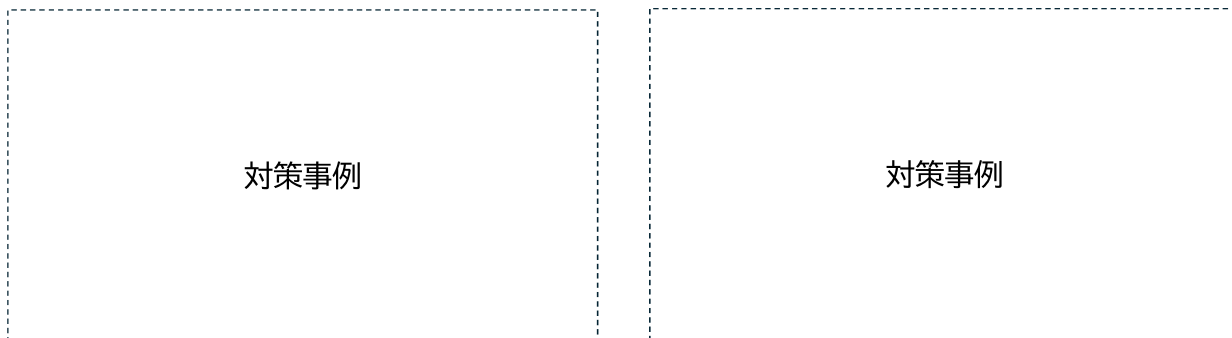
### 施策のねらい

自動車、自転車、歩行者などそれぞれが安全、安心に道路を利用できる交通環境を形成するため、市内における交通需要や利用実態を把握し、事故の防止に向けた安全対策を推進します。

### 施策の内容

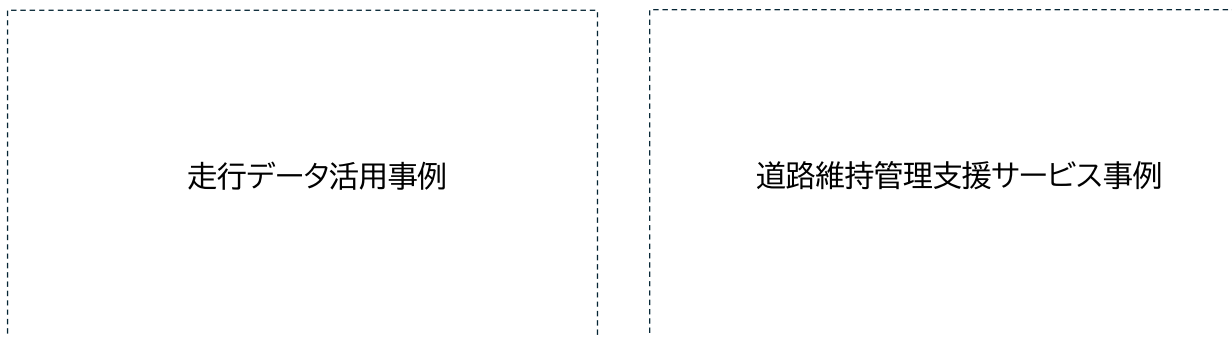
#### ◆ 施設の適切な設置等による交通安全対策の推進

市内の道路環境における安全性を確保するため、適切な施設の設置、維持・管理などの対策を推進します。



#### ◆ デジタル・新技術を活用した交通安全対策の推進

走行データや道路維持管理支援サービスなどを活用し、潜在的に危険を有する道路情報の抽出や、道路の異常情報を検知するなど、効率的な交通安全対策及び道路維持管理を推進します。



#### ◆ 交通安全啓発活動の推進

市民の交通安全の意識向上のため、交通安全教室をはじめとする交通安全の普及啓発活動や交通指導取締りの推進など、警察など関係機関と連携しながら取り組みます。

# 基本方針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

### 施策のねらい

自動車関連産業が集積する本市においては、市民生活の視点だけではなく、産業活動を支える物流交通の面においても円滑な自動車交通の確保が求められています。

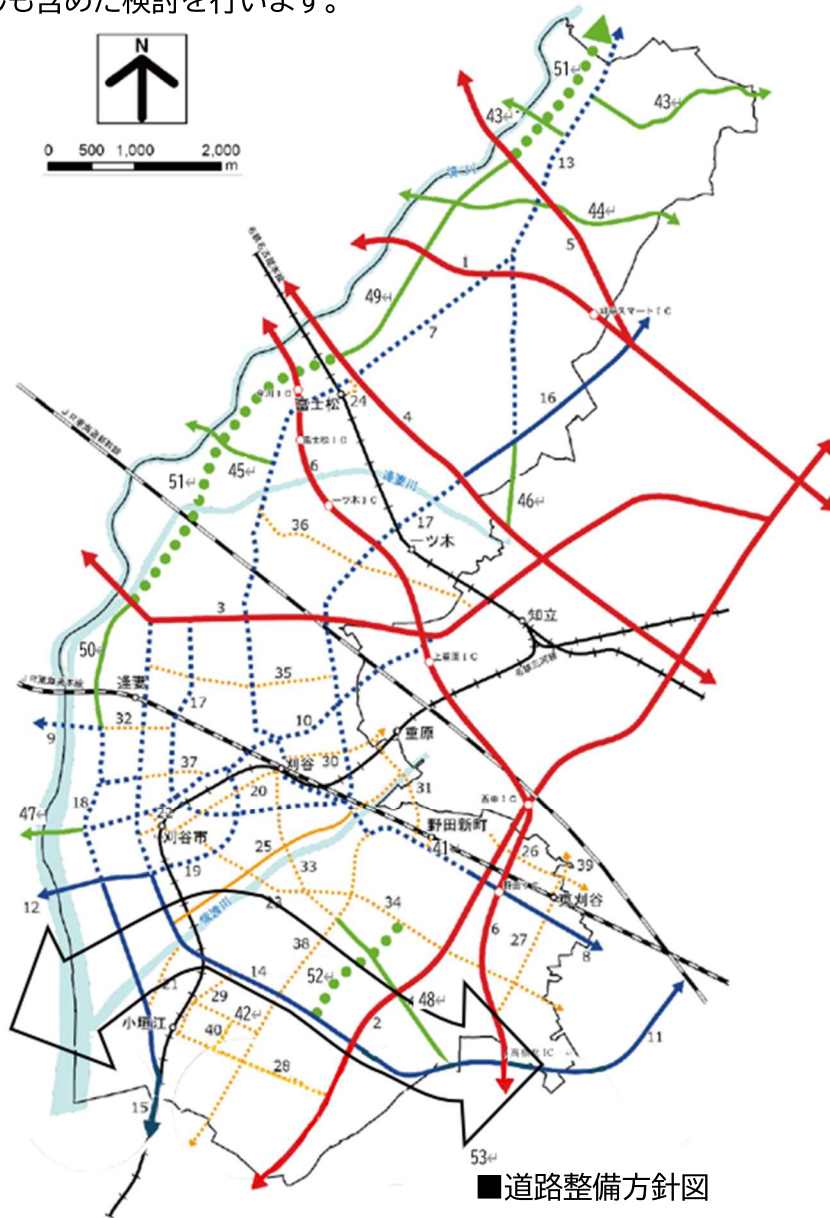
効率的かつ持続可能な道路ネットワークの形成のため、選択と集中による計画的な道路整備を推進します。

### 施策の内容

#### ◆ 幹線道路の整備

都市計画道路をはじめとする幹線道路について、計画的かつ着実に事業を推進します。


また、長期にわたって未完了となっている都市計画道路の必要性を再検証するなど、都市計画決定の見直しも含めた検討を行います。



種類		番号	路線名
都市計画道路	自動車専用道路 幹線街路 (主要幹線道路)	(多車線)	1 伊勢湾岸道路
		2 衣浦豊田線	
		3 国道155号線	
		4 国道1号線	
		5 名古屋阿崎線	
		6 名豊道路	
	幹線街路 (都市幹線道路)	(多車線)	7 逢見線
		8 岡崎刈谷線	
		9 刈谷大府線	
		(2車線)	10 刈谷知立線
		11 新池真輪線	
		12 知多刈谷線	
		13 豊田知立線	
		14 中手新池線	
		15 名古屋碧南線	
		16 豊田刈谷線	
		17 刈谷環状線	
		18 亀城公園線	
		19 元刈谷線	
都市計画道路 その他幹線街路 (地区幹線道路) (補助幹線道路)	(多車線)	20 刈谷町線	
	21 巡見橋線		
	(2車線)	22 中町線	
	23 半城土広小路線		
	24 富士松駅前線		
	25 元刈谷重原線		
	26 大西菰神線		
	27 大脇線		
	28 小垣江線		
	29 小高線		
	30 上重原線		
	31 上重原野田線		
	32 熊線		
33 高須線			
34 高須安城線			
35 高津波重原線			
36 築地宝線			
37 寺橋線			
38 半城土吉浜線			
39 吹戸線			
40 石ノ戸線			
41 野田北線			
42 水附線			
都市計画道路 以外の幹線道路	幹線道路	43 県道みよし沓掛線	
		44 県道岡崎豊明線	
		45 県道泉田共和線	
		46 県道豊田知立線	
		47 県道名古屋碧南線	
		48 県道半城土広小路線	
		49 市道01-4号線	
		50 市道01-40号線	
		51 南北軸	
		52 市道3-807号線	
高規格道路	幹線道路(計画中)	51 南北軸	
		52 市道3-807号線	
		53 名古屋三河道路	

◆ 名古屋三河道路の早期事業化に向けた取組の推進

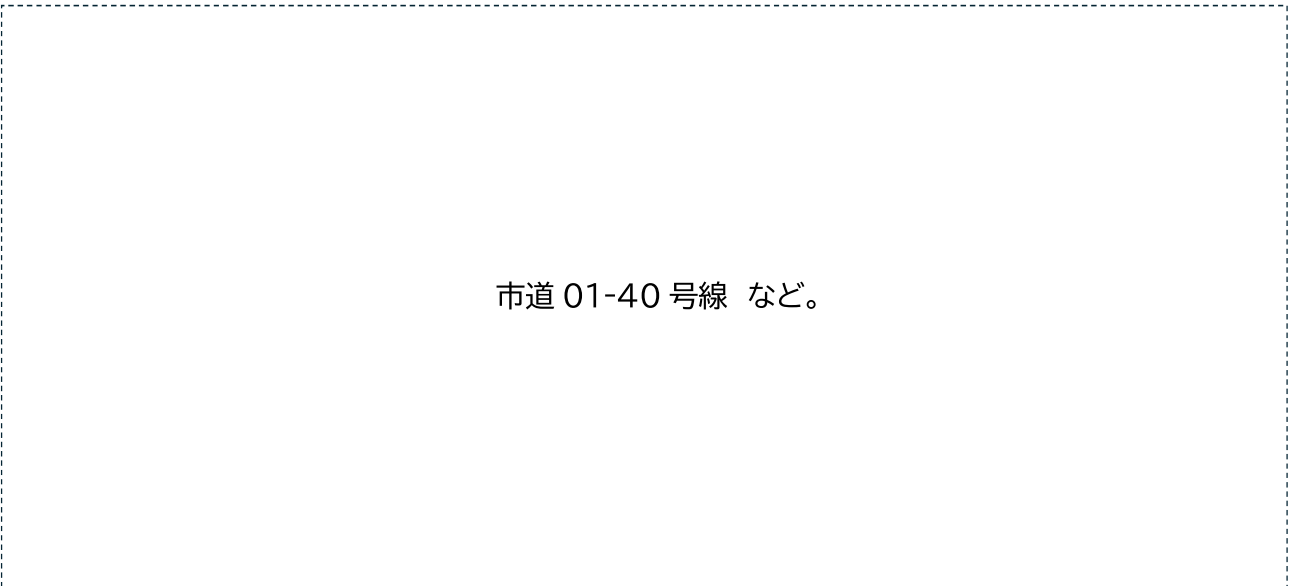
名古屋三河道路は、(都)伊勢湾岸道路とのダブルネットワークを構築し、高速道路ネットワークと一体となって効果を発揮する道路で、平時・災害時を問わない円滑で安定的な物流の確保などが期待されています。地域間のアクセス性向上及び広域的な物流ネットワーク強化を図るため、早期事業化をめざします。



最新の名古屋三河道路の絵

◆ 南北を結ぶ道路ネットワークの整備

道路混雑の緩和、産業活動や市内交流の活性化などをめざし、計画的な道路整備及び必要に応じた交差点改良などにより交通の円滑化を図ります。



市道 01-40 号線 など。

## 施策③—2：防災・減災を踏まえた道路ネットワークの形成

### 施策のねらい

施設の劣化が進行することは、橋りょうの崩落等の重大な事故につながり、ひいては道路機能の消失を招くおそれがあります。このため、予防保全的な維持管理により、道路インフラの健全性を確保し、安定的な道路機能の維持を図ります。

また、近年の地震や局地的な豪雨などの自然災害の激甚化・頻発化に備え、防災・減災の視点から施設の計画的な整備を進め、緊急輸送や避難ができる災害に強い道路ネットワークを形成します。

### 施策の内容

#### ◆ 予防保全的な管理手法の推進

橋りょうの崩落などの重大な事故を未然に防ぎ、安定的に道路機能を維持するため、計画的な点検及び補修に取り組みます。

長寿命化の例

#### ◆ 災害時避難・救援ルートの確保

災害時に迅速な復旧・救助活動を可能にするため、緊急輸送道路などにおいて無電柱化や橋りょうの耐震化による緊急時の道路及び通行機能の確保に努めるとともに、早急に最低限のガレキ処理や簡易な段差解消を行い救援ルートを切り開くための関係者による協力体制の構築を図ります。

無電柱化の例

橋梁耐震の例

## 基本方針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

#### 施策のねらい

本市では自動車が主な移動手段となっており、それに起因する温室効果ガスの排出を抑制することは、カーボンニュートラルをはじめとする持続可能なグリーン社会の実現に重要な要素です。

次世代自動車など先進的な技術・サービスの活用や、環境に配慮した多様な交通手段の選択肢を拡充することで、持続可能な移動手段の普及促進を図ります。

#### 施策の内容

##### ◆ E V等充電インフラの管理・整備

公共施設 12 箇所に設置されている充電スタンドの管理を適切に行うとともに、市内の E V等充電インフラ設備の普及を図ります。



■刈谷市内の E V・P H E V 充電スタンドの設置場所

##### ◆ 次世代自動車購入費等補助制度の実施

電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCEV)、プラグインハイブリッド自動車(PHEV)など次世代自動車を購入等する個人、事業者に対する補助を実施し、次世代自動車の普及拡大を図ります。

##### ◆ 公用車への次世代自動車の率先導入

公用車の更新時には、率先して次世代自動車を購入します。

##### ◆ エコモビリティライフの推進

歩行空間、自転車通行空間の確保、「かりまる」をはじめとする公共交通の充実といった各交通手段の利便性向上を図るとともに、環境にやさしい交通手段を選択するライフスタイルの普及啓発を図ります。

## 施策④—2：新技術を活用した持続可能な交通環境づくりの推進

### 施策のねらい

人口構造の変化による利用者の減少や公共交通機関の運行従事者の担い手不足の深刻化など、公共交通を取り巻く環境はより厳しくなることが予想されます。

自動運転や MaaS の活用といった新たな技術の積極導入の検討を進め、多様なニーズに応える持続可能な交通環境づくりを推進します。

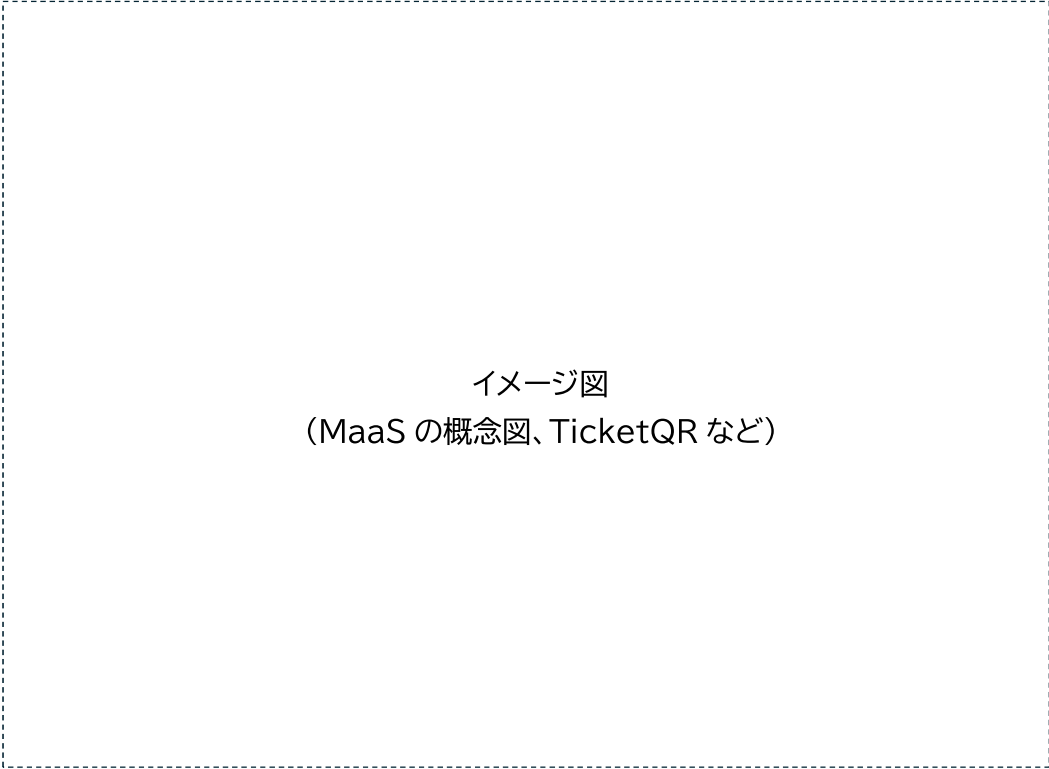
### 施策の内容

#### ◆ 自動運転技術などの導入検討

自動運転など交通分野における新しい技術の導入検討を進め、必要に応じて社会実験への積極的な参画など先進的な交通サービスの導入に向けた取組を推進します。

#### ◆ MaaS、キャッシュレスの普及促進

MaaS やキャッシュレスといった新たな技術やサービスの導入は、公共交通の利便性向上及び利用促進が期待されることから、事業者と連携した普及促進を図ります。



イメージ図  
(MaaS の概念図、TicketQR など)

## 施策④—3：多様な主体が共創した持続可能な交通環境の形成

### 施策のねらい

持続可能な交通環境の形成には、市民、事業者、行政といった多様な主体が共創した取組が重要です。モビリティマネジメントの推進や公共交通の利用促進に取り組むことで、効果的で持続可能な交通環境の実現を図ります。

### 施策の内容

#### ◆ モビリティマネジメントの実施

道路の混雑や、それに起因する環境や地域経済への影響といった諸課題に対応するため、様々な主体と連携したモビリティマネジメント施策に取り組み、交通手段の選択肢を広げることで、公共交通や徒歩、自転車へ転換を図り、持続可能な行動変容を促します。

モビリティマネジメントの例から、整理

◆ 公共交通に関する意見交換会の開催

市民や関係者が集まる意見交換会などを開催し、公共交通に関する理解を深め、利用促進を図り、市民・事業者・行政が共に創る公共交通の実現をめざします。

◆ イベントの企画・出展による公共交通利用の啓発

イベントにより、市民が公共交通に親しむ機会を創出し、利用促進を図ります。



■ 福祉・健康フェスティバルの様子

◆ 刈谷市都市交通協議会の開催

道路・交通施策に係る機関や団体をはじめ、多様な主体が参画する都市交通協議会を開催し、本市における都市交通のあり方について検討し、持続可能で利便性の高い都市交通体系の実現をめざします。