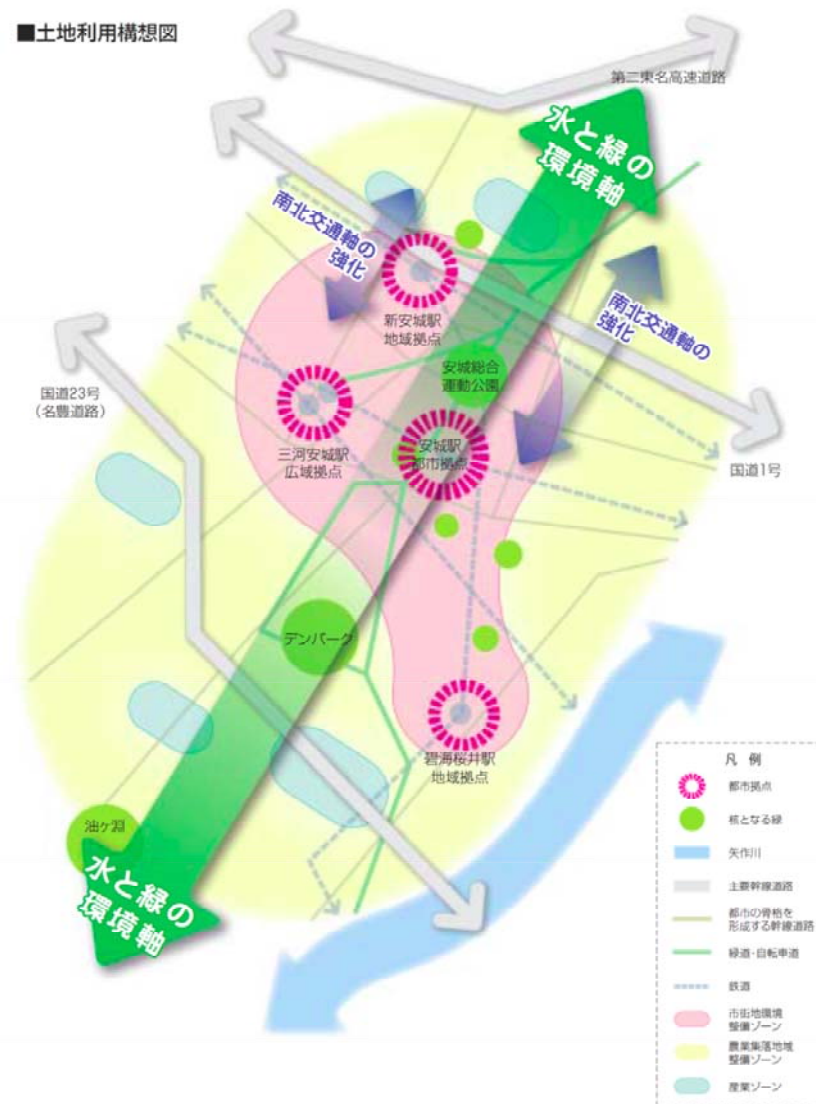


安城市総合交通計画

1. 概要(1)

理念 ・ 方針	(基本理念) 健康的で環境にやさしい交通環境づくり (基本方針) ・環境負荷の小さい都市交通 ・安全・安心な交通環境 ・魅力ある元気なまち ・円滑で快適な広域交流
目標 年次	平成32年

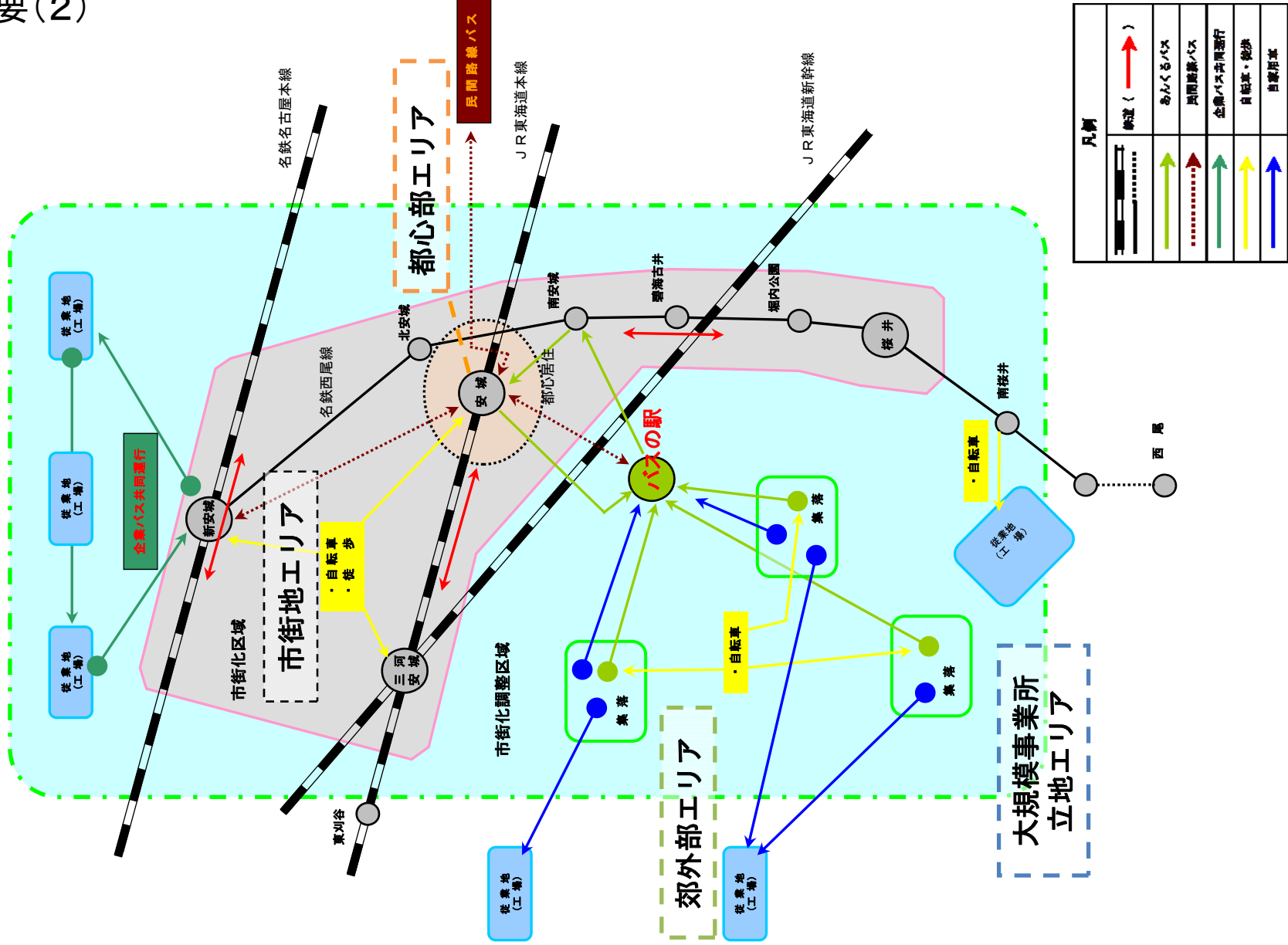
位置 づけ	「安城市総合計画」「都市計画マスタープラン」を上位計画とし、交通施策の進路の全体像を示すものとして、望ましい交通のあり方を提示し、施策を効果的・効率的に進めていく上での基本的な計画として策定。		
	総合交通体系(PT調査)	○	H13
	都市計画マスタープラン	○	H22
	総合計画	○	H17
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		



安城市総合交通計画

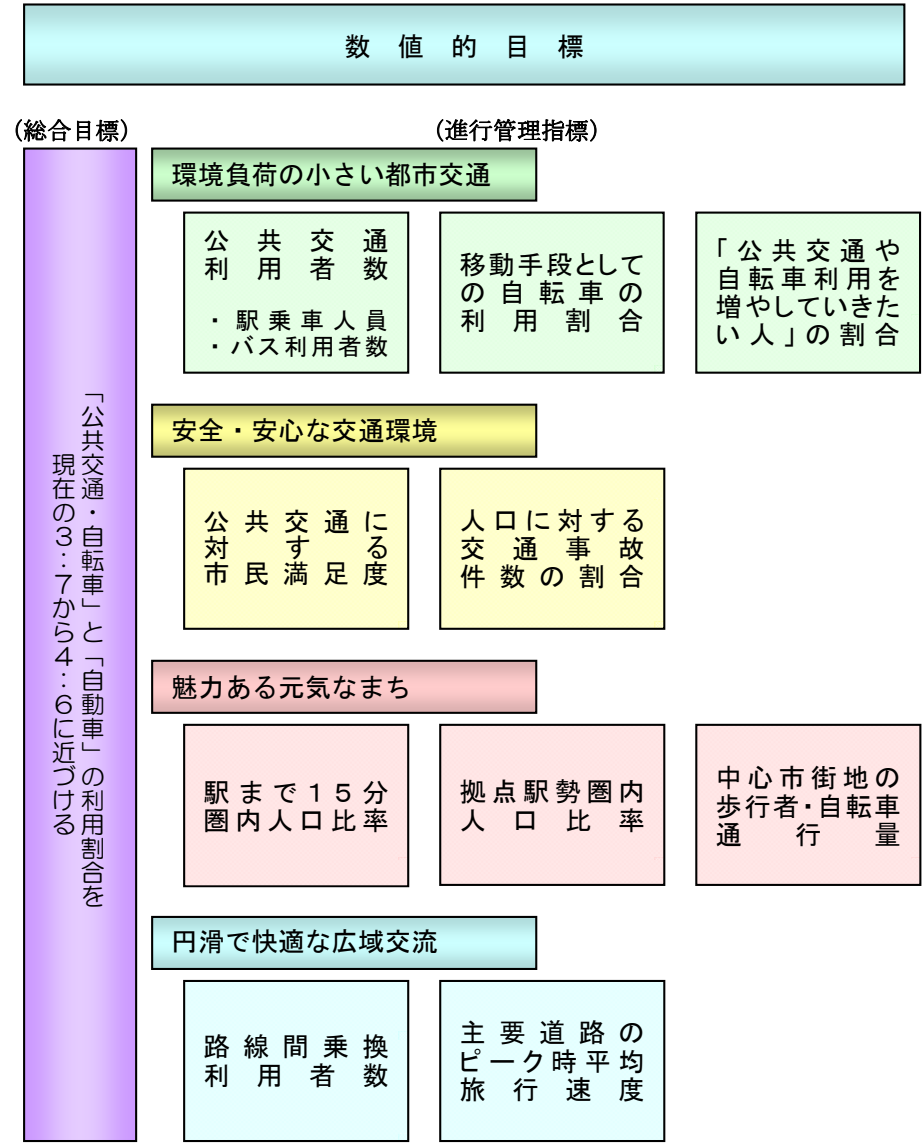
1. 概要(2)

【エリア区分と公共交通・自転車等の連携イメージ】



2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	○
		公共交通力パーエリア	
		バス利用者数	○
	社会	鉄道、路面電車利用者数	
		DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	○
	環境	商品販売額	
		交通事故件数、死傷者数	○
	その他指標	C02排出量	



3. 展開施策(1)

基本目標	主な施策パッケージ	基本目標	主な施策パッケージ
<p style="text-align: center;">環境負荷の小さい都市交通</p>	<p>【公共交通機関の利便性向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「あんくるバス」の運行改善 ■ 民間路線バスの利用促進 ■ 交通結節点・乗換拠点の強化 □ 電気自動車・CNGバス等低公害車の導入 □ 名鉄西尾線の複線化延長・運行本数の改善 ◇ 主要駅・拠点での居住人口誘導策の検討 ◇ 名鉄西尾線を活用したDMV等の導入検討 ◇ バスと鉄道の連携強化に向けたバストゥレールシステムの導入検討 <p>【自転車の利用促進施策等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車サイン・マップの活用 ○ レンタサイクルの充実 ○ 自転車購入補助 ■ 自転車ネットワークの形成 ■ 自転車レーンの設置の検討 ■ 駐輪場の整備 □ サイクル・アンド・ライドの推進 □ サイクル・アンド・バスライドの推進 ◇ 駐輪場定期券と鉄道定期券の一体化 <p>【環境意識の改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ モビリティ・マネジメント(市民、企業、学校等を対象とした交通行動変容の働きかけ) □ 自転車通勤促進事業所への支援の検討 □ 低公害車の購入助成 ◇ 発着駅を単位とした企業バスの共同運行(企業との連携)の検討 ◇ カーシェアリングの導入の検討 	<p style="text-align: center;">安全・安心な交通環境</p>	<p>【公共交通機関のサービス・利便性向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市内循環バスの運行 ○ バスロケーションシステムの導入 ○ 民間路線バスの維持 ○ 主要駅のバリアフリー化 ■ あんくるバスの充実、集落連絡バス等の体系化 ■ バス停の待合環境の整備 ■ 公共交通利用情報提供の充実 ■ 交通マップの作成 ■ 外国人に対する公共交通利用情報の提供 ■ 少量輸送へのタクシーの活用 □ ICカードの導入の検討 □ 北安城駅、堀内公園駅などにおける結節機能の整備 □ 名鉄西尾線の複線化延長・運行本数の改善 □ パーク・アンド・バスライド拠点整備 □ バス料金制度の改善、乗継割引制度等の導入 ◇ NPO等によるボランティア有償運送の検討 ◇ デマンドバス導入の検討 ◇ 交通空白地域をカバーするデマンドタクシー導入の検討 <p>【安全な歩行環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 明治用水緑道の環境整備の推進 ○ 自転車走行空間の明確化 ○ 歩道・自転車道の整備推進 ■ 歩道の環境整備の推進 ■ 違法な道路占用物件の追放 ■ 集落等への通過交通の排除 □ 交通バリアフリー化の推進 □ 都市計画道路の整備推進 □ 交差点等の交通安全施設の充実

3. 展開施策(2)

基本目標	主な施策パッケージ	基本目標	主な施策パッケージ
魅力ある 元気な まち	<p>【アクセス交通の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「あんくるバス」の再編 ○ 中心市街地での循環バスの運行 ■ 交通結節点における駐車場・駐輪場の整備 □ 駅前広場の改善 <p>【都心居住の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 駅周辺への居住者の誘導策の実施 ◇ 既存市街地の再編 ◇ 施設のユニバーサルデザイン化 <p>【安全快適な歩行空間等の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ レンタサイクルシステムの整備・拡充 □ 駅周辺での安全で安心な歩行空間の整備 □ 自転車も安全に走行できる道路の整備・拡充 ◇ トランジットモールの導入の検討 ◇ LRTなど新交通システムの研究 ◇ フリンジパーキング導入の検討 ◇ ロードプライシング導入の検討 	円滑で 快適な 広域交流	<p>【公共交通機関の強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ JR安城駅・南安城駅間の連絡バス運行・レンタサイクル導入 □ 名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善 □ 中部国際空港連絡バスの拡充 □ JR三河安城駅への在来線「快速」及び新幹線「ひかり号」の停車 □ 周辺都市と連携したコミュニティバス等の検討 ◇ 愛知環状鉄道の中部国際空港への延伸の検討 <p>【都市計画道路の整備促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 豊田市方面、刈谷市方面への都市計画道路の強化 ■ 都市計画道路本郷知立線・安城高浜線の整備の働きかけ □ ボトルネック交差点・踏切の解消 □ 中心市街地への不要交通の流入抑制のための外郭道路の整備

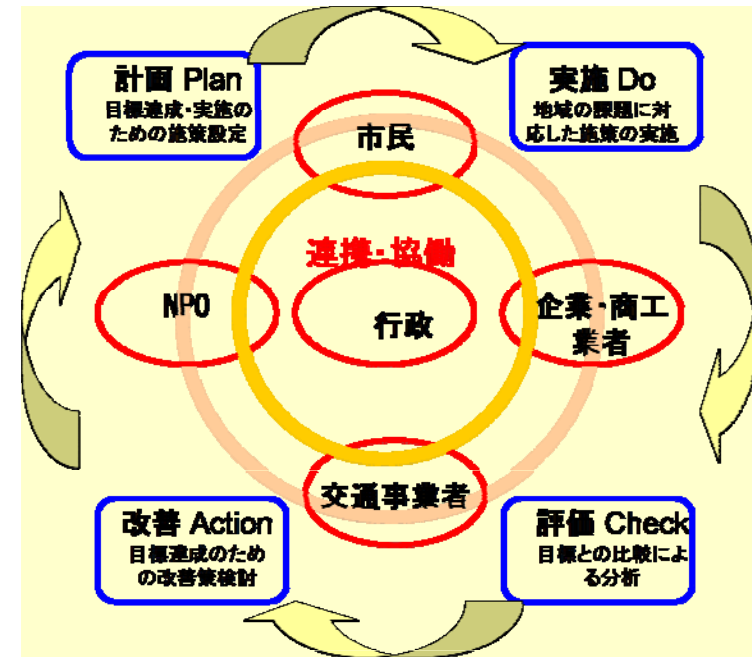
凡例 ○：現在実施 ■：短期的取組 □：中長期的取組 ◇：実施時期未定
 (注) 短期とは概ね5年以内に実施または着手、中長期とは概ね5年以降に実施または着手

3. 展開施策(3)

施策分類	主要施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none">・歩道の環境整備の推進・違法な道路占用物件の追放
自転車施策	<ul style="list-style-type: none">エコサイクルシティ計画の推進・レンタサイクルの充実・自転車ネットワークの形成・自転車レーンの設置の検討
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none">・「あんくるバス」の運行改善・バス停の待合環境の整備・公共交通利用情報提供の充実
交通結節点	<ul style="list-style-type: none">・交通結節点・乗換拠点の強化
自動車施策	<ul style="list-style-type: none">・都市計画道路の強化・ボトルネック交差点・踏切の解消
駐車場施策	<ul style="list-style-type: none">・パーク・アンド・バスライド拠点整備
MM施策	<ul style="list-style-type: none">・市民、企業、学校等を対象とした交通行動変容の働きかけ
その他	

4. 総合交通戦略の推進及び評価

- ① 進行管理機関の存在を明確にし、情報の「見える化」を進める。
公共交通会議などの組織と事務局を明らかにして、進行状況の「見える化」を進める。
- ② 関係機関（市民、企業、交通事業者、道路管理者、行政等）の役割の明確化と話し合いの場の設定、連絡体制を明確にする。
- ③ パッケージ施策の目標とともに、それぞれの施策の目標を明確にする。
可能であれば、個別施策の効果、全体の目標値に対する寄与の程度を把握しておく。
- ④ 公共交通利用、歩行者数等の評価指標の定期的なデータ入手体制を構築しておく。
成果指標は環境指標のように既存の観測値や一定の間隔で計測される観測値の活用を基本として、評価データを入手することが経済的であり、そのデータの入手体制を確保しておく。
- ⑤ 採算性の低い路線の維持に向けて、採算性が低い路線の維持・廃止の判断フローを明確にしておく。
判断基準の要素は、路線の性格（市町村間、市内完結など）、乗車密度、1日あたりの本数、収支係数及び住民意向などである。
- ⑥ 存続条件を利用者・市民等と交通事業者の協定等で明確にしておく。
例えば、金沢のトリガー方式や岡崎市における住民とバス事業者のサービスと利用者に関する協定など、市内の周辺地域における路線バスの維持に関する基準を明確にしておく。



安城市総合交通会議

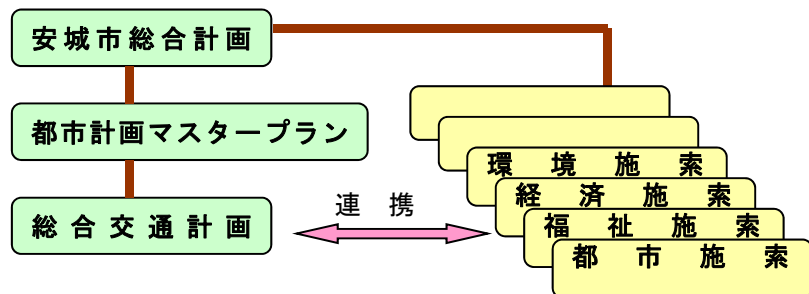
【総合的な地域交通施策の策定及び推進に関する事項について協議を行う】

<組織構成>

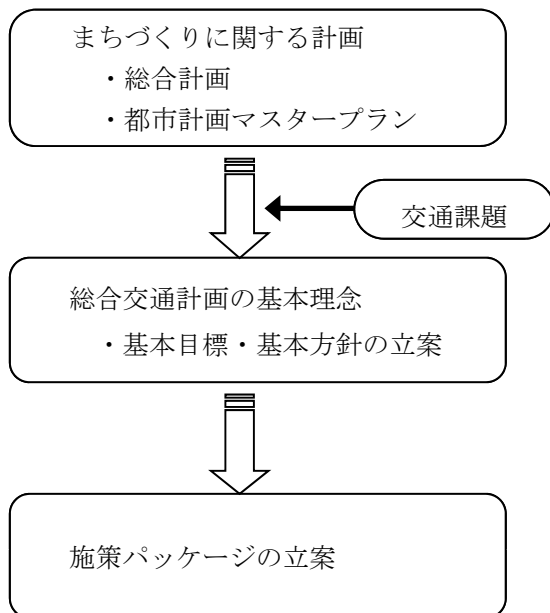
学識経験者・市民の代表・運送事業者の代表
・事業用自動車の運転者の代表
関係行政機関（国・県・警察など）・安城市

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

計画の位置づけ



計画の構成



計画の主旨

安城市では、総合交通計画策定に先立、平成19年7月に「エコサイクルシティ計画」を策定し、自転車を都市交通の一つと位置づけ、市民が健康に暮らし、まちなかが活気にあふれた、環境にやさしいまちづくりを進めています。

しかしながら、依然として本市の自動車への依存度は高く、あんくるバスを始めとする公共交通への転換が進まないこと、自転車利用の観点から安心して走行できる空間が十分でないことなどの状況にあり、これら諸問題を解決するため、本市における交通の将来を見据え、より一層これら施策の推進の必要があります。

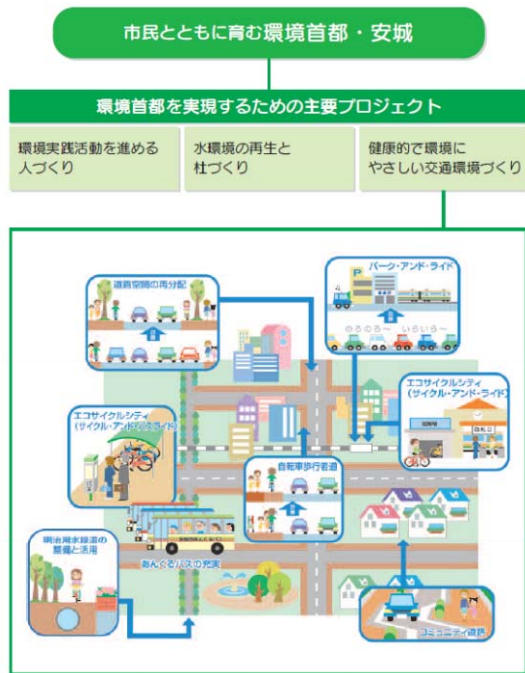
本市のめざす都市像を実現するため、過度に自動車に依存した交通体系から、様々な交通手段が連携・調和した、誰にとっても便利でこれからのまちづくりに必要な交通体系の確立を目指す必要のあることから、公共交通機関や自転車の利用促進策、幹線道路網の整備計画などを総合的に体系づけた「安城市総合交通計画」を策定しました。

安城市総合交通計画

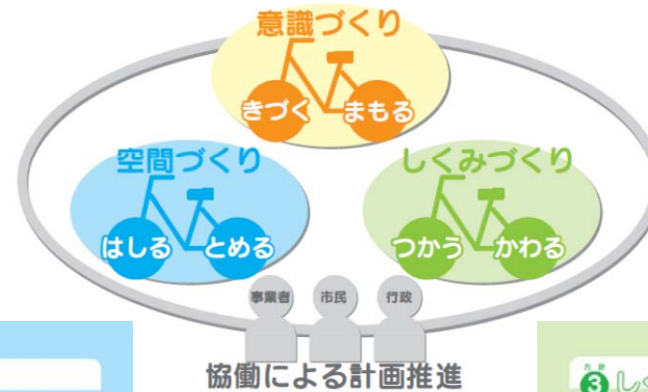
5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

平成19年7月に策定したエコサイクルシティ計画と連携し自転車利用促進施策を推進します。

第7次安城市総合計画(2005~2014年度)



■ エコサイクルシティ計画の基本方針 ■



2 空間づくり

● はしる 駅まで快適な走行空間づくり

自転車は都市交通手段としての機能を十分に果たすためには、都市基盤の整備が必要です。自転車走行空間のネットワークや自転車を利用しやすくするための施設を整備することで、自転車が歩行者やクルマと共存して駅まで快適に「はしる」ことのできる走行空間づくりを進めます。

① 自転車走行空間の整備

② 自転車ネットワーク

③ とめる 駅で便利な駐輪空間づくり

クルマからの転換を促すための歩道利用の促進、目的地のすぐそばまで行けるという自転車の利便性を確保するため、駅に近い場所にいつでも安心して「とめる」ことのできる駐輪空間づくりを進めます。

① 駐輪空間の整備

② 駐輪空間の整備

1 意識づくり

● きづく 自転車の利用促進に向けたきっかけづくり

自転車は、健康的な生活習慣の確立、通勤にやさしい移動手段の確保に役立ちます。このような自転車の持つ利便性を確保して、もたらす機会や自転車に乗る機会を提供することで、多くの市民が自転車を利用するメリットに「きづく」ためのきっかけづくりを進めます。

① 自転車利用促進の啓発

② 自転車利用機会の提供

③ まもる 自転車を正しく利用するための整備づくり

自転車、自動車との共存の確保、自転車利用のルールを定めて、安全で安心して利用できるように整備を進めます。

① 安全装備 マナーの向上

② 自転車に関する利用の呼びかけ

3 しくみづくり

● つかう 自転車利用の利便性を高めるためのしくみづくり

自転車利用機会の向上を図るためには、都市基盤の整備と併せて、自転車利用における利便性を高める施策整備が必要で、自転車利用に役立つ情報やサービスを提供することで、自転車を便利に楽しく「つかう」仕組みづくりを進めます。

① 自転車利用に役立つ情報の提供

② 自転車利用に役立つ情報の提供

③ かわる クルマからの転換を促進するしくみづくり

クルマからの転換を促すため、鉄道、バスなど既存の交通手段と連携を促すことで、自転車の利便性を拡大します。また、サイクル・アンド・ライドなどを推進することで、自転車利用を促進すること、クルマに「かわる」交通手段として自転車と公共交通の連携を促進するしくみづくりを進めます。

① 公共交通機関との連携

② 自転車通勤の促進