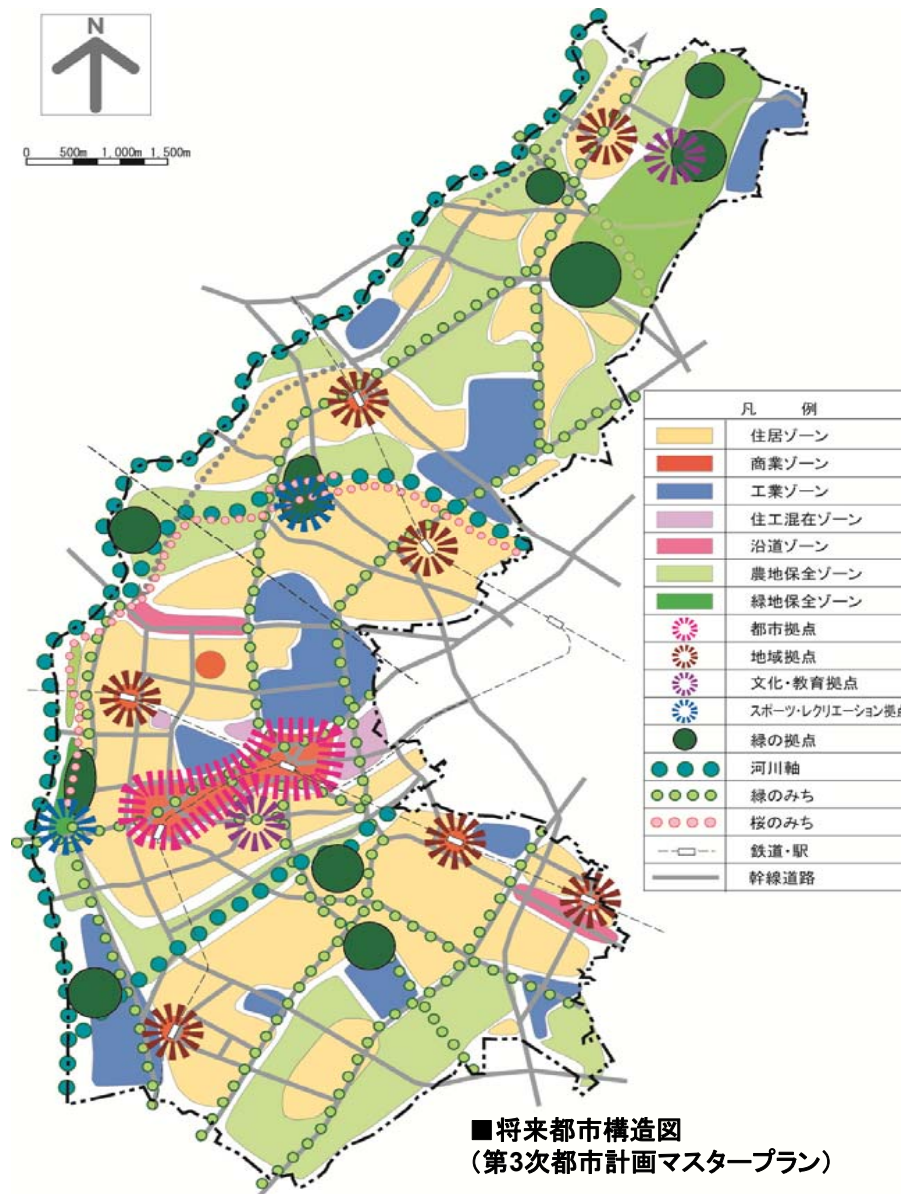


刈谷市都市交通戦略

1. 概要

理念・方針	第7次刈谷市総合計画の将来都市像「人が輝く 安心快適な産業文化都市」の形成に向け、刈谷市の技術・情報・行動力を集結した、「“ひと”と“環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系」の構築を目指す
目標年次	平成34年(中間年次) 平成42年(目標年次)

位置づけ	総合計画・都市計画マスタープランで示される将来都市像を実現させる具体計画として、刈谷市が目指すべき都市交通のビジョンを明確にし、その具現化に向け、どのようなアプローチを行うかを整理したもの		
	総合交通体系(PT調査)	○	H13
	総合計画	○	H23.3
	都市計画マスタープラン	○	H23.3
戦略策定範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		



刈谷市都市交通戦略

1. 概要(目指す将来の交通の姿)

目標像

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

目標像 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

目標像 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実現された、地球環境にやさしいまち

基本方針

～目標像の実現に向けて～

市民・企業・行政等の適切な役割分担のもと、一体的な取り組みを実施し、都市交通体系の確立を目指します。

- 基本理念の共有化と浸透
- PDCAによる着実なステップアップとゆるぎない生活交通基盤の創出
- 企業の参画による先進技術の活用

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



道路混雑の解消及び交通安全の確保に向けた効率的な交通処理の実現を図るとともに、増大する自動車交通の適正化に向けた交通需要の計画的な管理・誘導を図ります。

- 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

まちなかの一体化とにぎわいづくりに資する都市交通体系の構築



本市の玄関口である刈谷駅周辺地区においては、道路形態の見直し等により、まちなかづくりと一体となった新たなにぎわい空間を創出し、安全で快適な移動環境の整備を図ります。

また、まちなかに出かけてみたくなるような、周辺市街地からの高いアクセス利便性が確保できる都市交通体系を構築します。特に、市域を縦断する様々な移動手段による南北軸（公共交通、自動車、自転車）を形成します。

- 施策① まちなか(刈谷駅周辺地区)における安全で快適な移動環境の創出支援
- 施策② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築

生活

交通手段が適切に組み合わせられた安心・安全な都市交通体系の構築



大規模事業所に集中する通勤需要の分散や自動車利用からの転換を誘導するとともに、市民の日常生活における過度な自動車利用を抑制する都市交通体系、安全に移動できる交通環境が確保され、高齢者の社会参加を可能とする都市交通体系、また、災害に強い安心かつ安全な都市交通体系を構築します。

- 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

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



低炭素・循環型社会の実現に向け、技術・情報・行動力を集結し、企業と地域が一体となった環境にやさしい都市交通体系を構築します。

- 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

刈谷市都市交通戦略

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範囲人口(拠点等)	○
		中心部歩行者数	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	○
		鉄道、路面電車利用者数	
	社会	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	
		商品販売額	
		交通事故件数、死傷者数	
	環境	CO2排出量	
	その他指標	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかの移動環境の満足度 ・刈谷駅周辺に活気や魅力があると感じる割合 ・公共交通が利用しやすいと感じる割合 ・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ている割合 	○

基本施策		期待される効果	現況値	中間年次(H34)	目標年次(H42)	
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 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	ピーク時における主要区間の平均所要時間(企業が集積する市中心～市内主要拠点)	—	5%短縮	10%短縮	
	交流	▶ まちの一体化とにぎわいづくりに資する都市交通体系の構築 施策① まちなか(刈谷駅周辺地区)における安全で快適な移動環境の創出支援 施策② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築	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	約13%	30%	50%
生活		▶ 交通手段が適切に組み合わせられた安心・安全な都市交通体系の構築 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	市内南北線(バス)の利用者数 自動車以外の交通手段分担(市内の自動車通量10%減)	—	30%増加	60%増加
		環境	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	公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合	約49%	55%
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 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		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	約24%	30%	35%
	環境	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	公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合	約16%	30%	50%
約39%				45%	50%	

3. 施策展開

施策・事業の実施は、平成42年を目標年次としつつ、10年後となる平成34年を中間年次として段階的に展開

中間年次 平成34年における都市交通の目標（イメージ）

- 問題交差点における渋滞が緩和されるとともに、市内南北線の整備により、自動車や公共交通でのまちなか（刈谷駅周辺）へのアクセス利便性が向上します。
- まちなかでは、安心・安全な歩行空間が確保されるとともに、自転車による快適な移動が可能となります。
- 刈谷駅など主要な乗り継ぎ拠点においては、乗り継ぎ環境が整備されるとともに、利用者にわかりやすい情報が提供され、公共交通を利用する人が増加します。

▼主要施策

産業 “主要幹線道路の整備”と“問題交差点の改良”

- (都)衣浦豊田線や(都)豊田刈谷線など都市間交通需要に対処する主要な幹線道路の整備を進めるとともに、幹線道路相互を連絡する刈谷南北縦貫道路（一部区間）の整備を進め、**幹線道路のネットワークを強化**します。
- 問題交差点の改良を順次進めます。

交流 “刈谷駅北口整備”と“市内南北線（バス）の形成”

- まちのにぎわいづくりを支援するため、刈谷駅北口における交通処理システムを見直し、(都)刈谷駅前線の道路形態の見直しやアクアモール・グリーンモールの再整備を行い、**まちなか（主に刈谷駅北口地区）において、安全で快適な歩行者・自転車空間やにぎわい空間を創出**します。
- 南北に細長く展開する本市の一体化を促進するため、**バス交通による市内南北線を整備**します。

生活 “都市間連絡線（バス）の導入”と“主要な乗り継ぎ拠点の整備”等

- 衣浦定住自立圏共生ビジョンを実現するため、圏域内幹線道路を整備するとともに、**バス交通による隣接都市間を結ぶ都市間連絡線導入の検討**を行います。
- バスネットワークの再編により、**体系的で利便性の高い公共交通ネットワークを形成**するとともに、バスロケーションシステムの導入など利便性向上に資する施策を実施し、**市内南北線に係る主要駅や主要バス停において交通結節機能を順次強化**していきます。
- 市内各地域をサービスする地域路線については、**市民参加による検討を順次推進**します。
- 歩行者・自転車による快適な移動が可能となるよう、**まちなかを中心にバリアフリー化や電線類地中化を推進**します。
- 市民レベルのモビリティ・マネジメントを推進するとともに、特に**通勤交通について企業と行政が一体となって、エコ通勤等の交通行動の適正化に向けた取り組みを実施**します。
- **道路交通安全対策及び緊急輸送道路や避難路の整備等を順次推進**します。

環境 “環境に配慮した交通行動意識の促進”

- 行政が牽引的な役割を果たす中で、**エコカーの利用促進や低炭素型バスの導入を検討**します。
- エコカーの利用を促進するため、充電スタンド等の**エコステーションの設置を推進**します。
- 自転車による移動を奨励するため、**自転車マップの活用やレンタサイクルの実施**を行います。

目標年次 平成42年における都市交通の目標（イメージ）

- 幹線道路ネットワークが形成され、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交通環境が創出されます。
- 質の高い公共交通サービスが提供され、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ようになります。
- エコモビリティネットワークが形成され、産業活動の支援と環境負荷の軽減の両立を可能とする先進的な交通体系が構築されます。

▼主要施策

産業 “幹線道路のネットワーク化”

- (都)元刈谷重原線や(都)中手新池線など新たな幹線道路の整備を進めるとともに、本市の新たな南北軸である刈谷南北縦貫道路の全線整備を推進し、**広域交通体系と一体となった幹線道路ネットワークを形成**します。

交流 “まちなか（刈谷駅周辺地区）の一体化”と“市内南北線（バス）の機能強化”

- **更なる道路形態の見直し等を推進**し、刈谷駅周辺の**にぎわい空間の創出を支援**します。
- バス交通による市内南北線については、必要に応じ**ピーク時に集中する需要に対応した車両の導入を検討**します。

生活 “バス軸の機能強化+地域路線の維持”と“自転車ネットワークの拡大”

- 都市間連絡線や市内南北線の走行環境を改善するため、**バスの速達性や定時性の確保に資する施策を実施**します。
- バス交通の有料化に伴う場合は、ICカードの導入など更なる利便性向上に資する施策を実施するとともに、**市内南北線以外の駅やバス停においても交通結節機能を強化**します。
- 市内各地域をサービスする地域路線については、**市民参加による評価を実施し、行政の支援の下、地域ニーズに応じた地域生活交通システムを維持・確保**していきます。
- **市全域において自転車ネットワークの整備を推進**します。
- エコ通勤等の自動車に過度に依存しない交通行動が定着するよう、企業に加え、**市民レベルのモビリティ・マネジメントをより積極的に推進**します。
- **道路交通安全対策及び緊急輸送道路や避難路の整備等を順次推進**します。

環境 “エコモビリティネットワークの形成”

- エコモビリティネットワークの形成に向け、**様々な取り組みを継続的に実施**します。

3. 施策展開(産業)

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

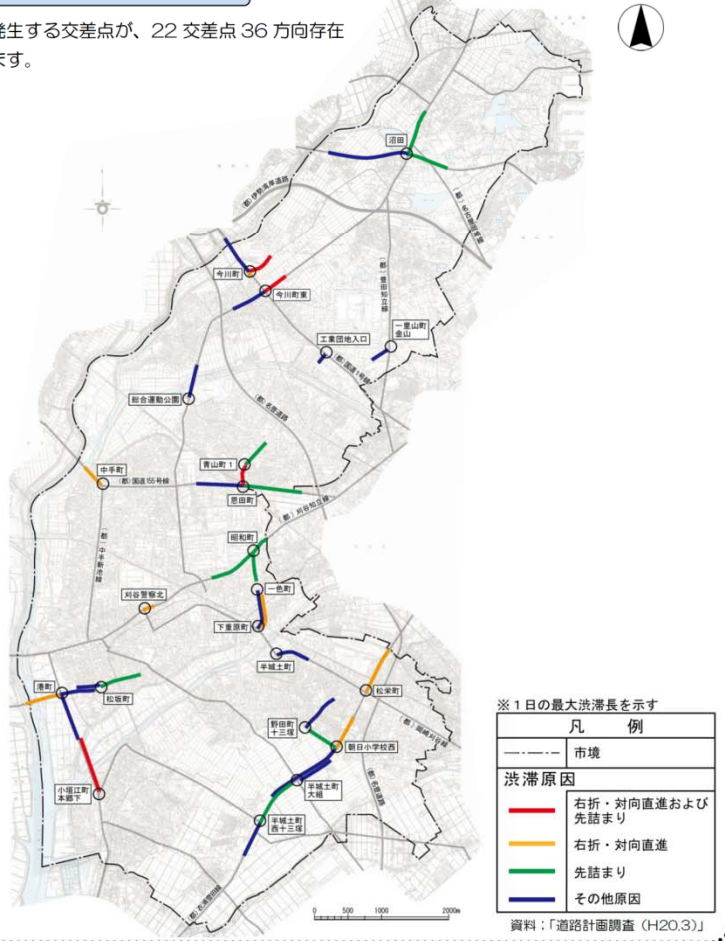
課題

市内を通過する広域的な交通に加え、大規模事業所に発生集中する交通により、朝のピーク時を中心に交通渋滞が発生していることから、活発な産業活動の維持に向け、自動車交通の円滑化を図る必要があります。

- ・ 広域的な通過交通（自動車）の円滑な処理
- ・ 市内に立地する企業に発生集中する交通の円滑な処理

渋滞発生交差点*の位置図

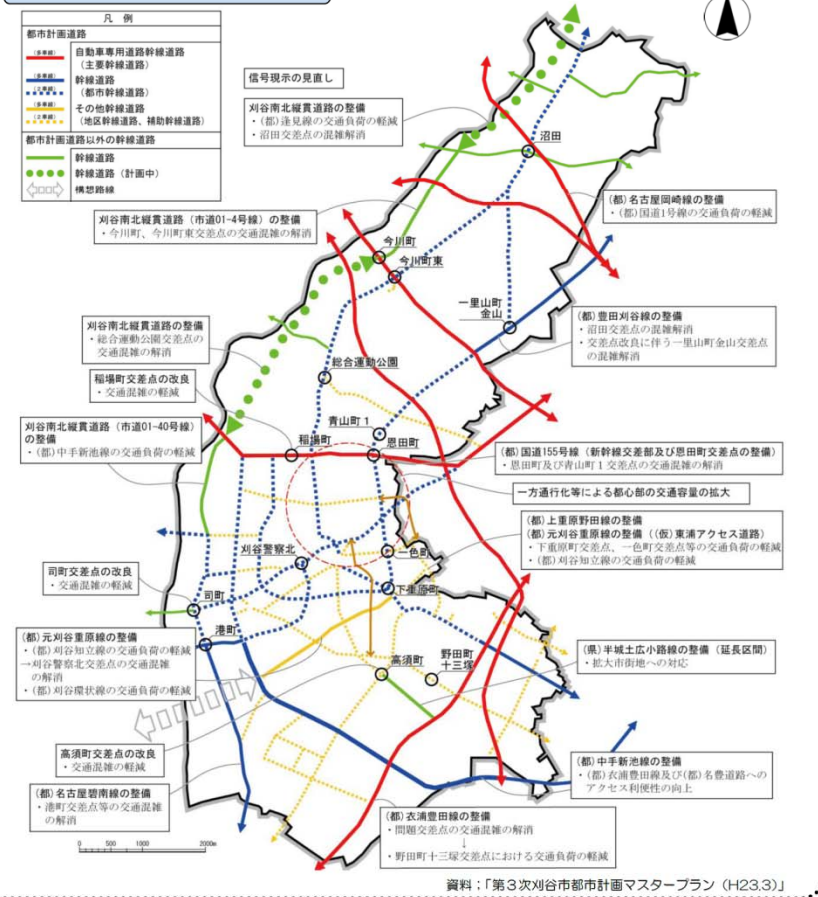
渋滞が発生する交差点が、22 交差点 36 方向存在しています。



施策一覧

施策	施策展開の方向性	施策内容
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"> ・ 主要幹線道路の整備 ・ 道路容量の強化等 ・ 物流システムの合理化 ・ バイパス道路等の整備 ・ 都心地区自動車交通処理計画の立案
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処	<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

産業関連施策の具体的展開



3. 施策展開(交流)

交流 まちの一体化とにぎわいづくりに資する都市交通体系の構築

課題

中心市街地の活性化に向けて、地域と行政が一体となった取り組みが行われていますが、中心市街地に大規模事業所が立地する本市においては、交通混雑により中心市街地へのアクセス利便性が低下するなどの問題が発生しています。したがって、まちの一体化とにぎわいづくりに資する交通施策の展開が重要な課題となります。

- ・ 中心市街地周辺の交通混雑の解消
- ・ 中心市街地周辺における安全な移動空間の確保



施策一覧

施策	施策展開の方向性	施策内容
① まちなか(刈谷駅周辺地区)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"> ・(都) 刈谷駅前線の再整備 ・道路形態の見直し ・街路機能の役割分担の明確化
② まちなかのにぎわいづくりに資する都市交通体系の構築	●南北に細長く展開する刈谷市の一体化に資する交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・刈谷南北縦貫道路の整備 ・道路ネットワークの整備と問題交差点の個別対策 ・体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成 ・安全で魅力ある道づくりの推進

刈谷駅周辺における交通関連施策の展開



刈谷市都市交通戦略

3. 施策展開(生活)

生活 交通手段が適切に組み合わせられた安心・安全な都市交通体系の構築

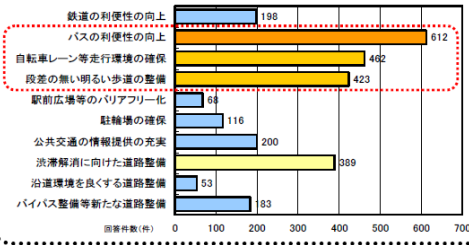
課題

南北に細長い市域を有し、北部には刈谷ハイウェイオアシスや愛知教育大学、中心部には刈谷豊田総合病院、南部にはフローラルガーデンよさみなど、広域的な集客力を有する施設が分散立地していることから、本市の一体化を促進する交通体系を構築する必要があります。

また、本市の高齢化は着実に進展することから、今後、高齢者が安全に移動できる交通環境の確保が課題となります。

- ・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
- ・より便利で、持続可能な交通手段としての公共施設連絡バスのあり方の検討
- ・高齢者が安全・安心に移動できる交通環境の確保

都市交通として重視する交通施策



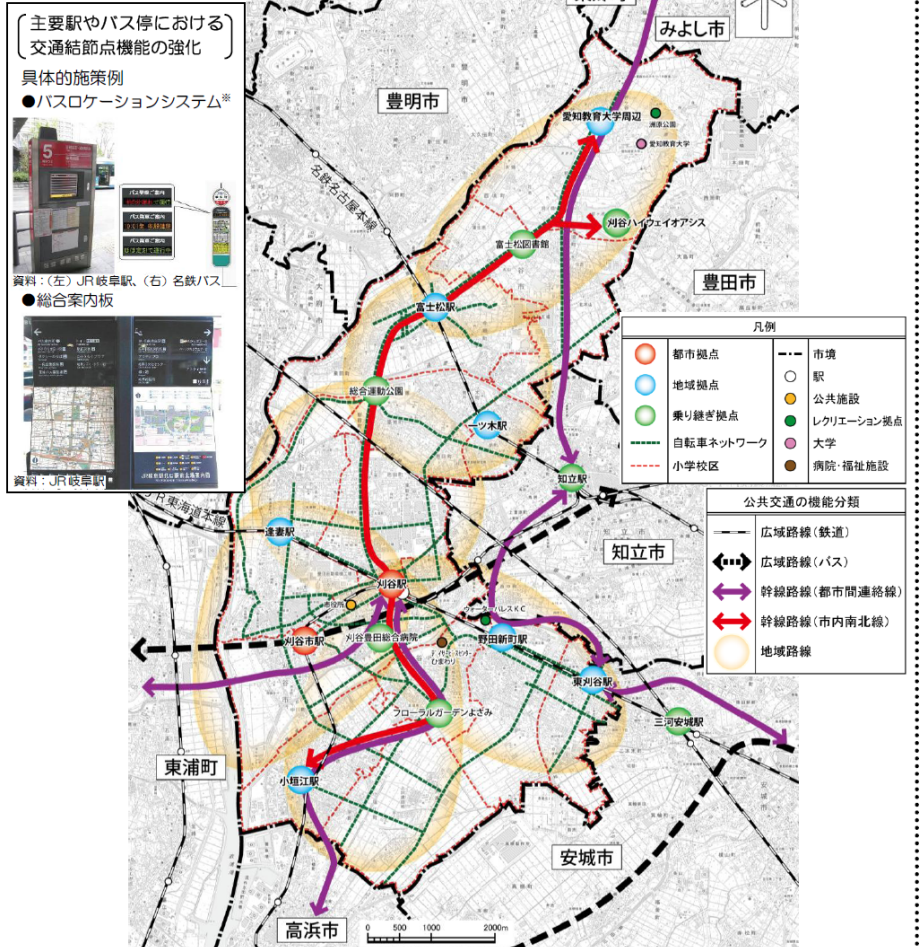
公共交通の充実や自転車・歩行者道の整備を重視する声が多く挙げられています。

※回答数 959 人
資料：「刈谷市都市交通計画調査(H22.3)」市民アンケート

施策一覧

施策	施策展開の方向性	施策内容
① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成	●公共交通の機能分類の明確化と「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町との連携強化	・鉄道・高速バスによる広域路線の形成 ・「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた都市間連絡線の形成 ・バス交通の市内南北線の形成
	●主要駅や主要バス停における交通結節機能の強化	・企業バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保 ・刈谷駅等の交通結節機能の強化
	●公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担	・公共交通体系の構築に向けた総合的なコーディネート* ・市民参加による取り組みの実施(地域路線の形成) ・事業提案(交通事業者)
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	・安全で快適な自転車・歩行者空間の確保 ・利便性の向上に資する自転車・歩行者ネットワークの形成 ・既存道路形態を見直し、柔軟な自転車走行空間の確保
	●市内企業への自動車による通勤交通等への対処	・TDM**施策の展開 ・モビリティ・マネジメント**の導入
④ 安心・安全な都市交通体系の構築	●交通安全の確保	・人に優しく、安全な道路空間の確保及び交通安全施設の整備推進 ・ITS**技術の活用
	●防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成	・複数の経路選択による交通ネットワークの形成 ・災害に強いまちづくりによる広域交通ネットワークの形成

公共交通ネットワークの形成イメージ

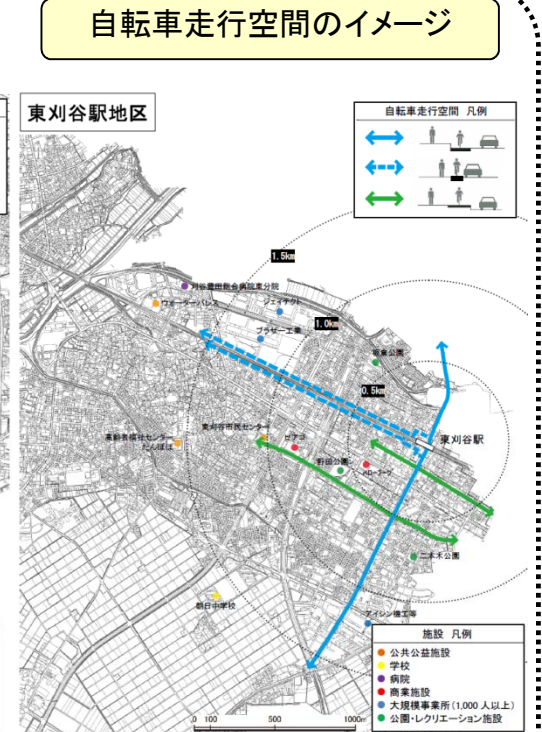
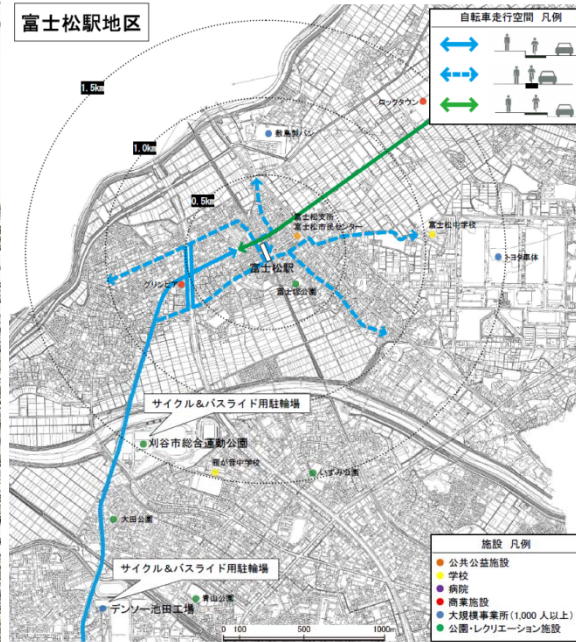
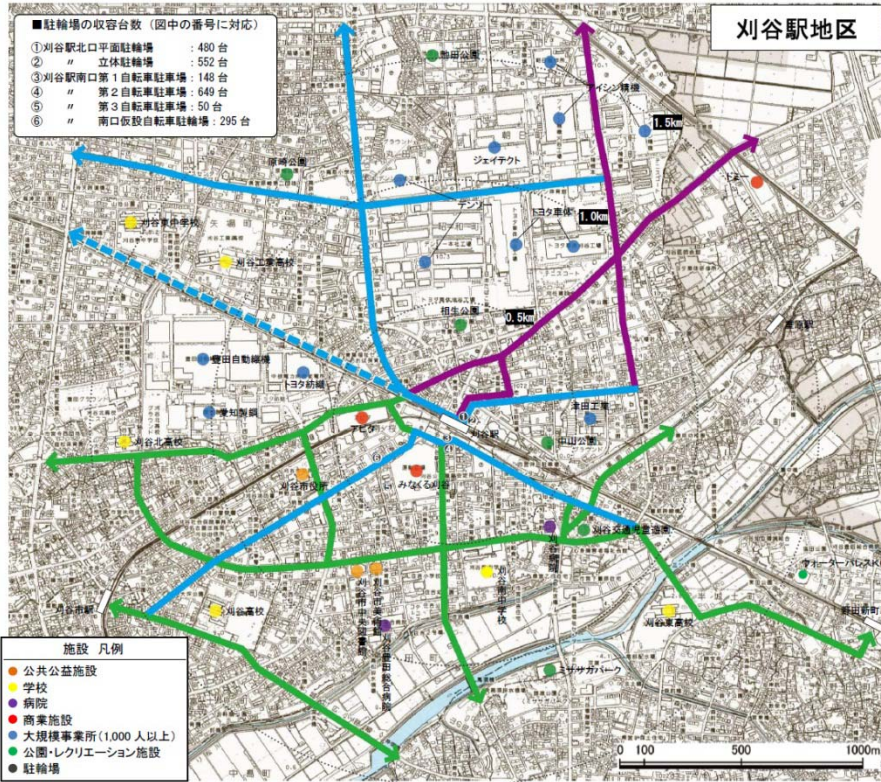


公共交通の機能分類

路線機能		路線機能
路線	広域路線	市内外交通需要に対処するとともに、広域的な交通基幹路線としての機能を担う。需要に応じたサービス水準を確保すべき路線。
	都市間連絡線	「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町間を主体とする市内外交通需要に対応する路線。
	市内南北線	都市間連絡線及び市内拠点の施設を相互に連絡することにより、刈谷市の一体化を促進し、将来目標像の具現化に向け、戦略的に速達性、快適性を確保すべき路線。
	地域路線	都市間連絡線、市内南北線に接続する地域の生活交通路線として、地域の生活ニーズに応じた一定のサービス水準を確保すべき路線。

3. 施策展開(生活)

生活 交通手段が適切に組み合わせられた安心・安全な都市交通体系の構築



3. 施策展開(環境)

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

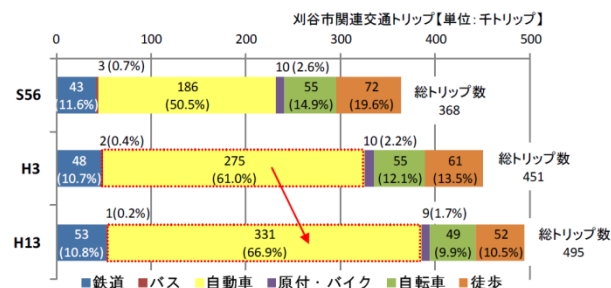
課題

人口は今後も増加傾向にあり、平成32年には15万9千人に達すると推計されることから、これに伴い増大することが見込まれる自動車交通量及びCO₂排出量の削減を図る必要があります。

- ・増大する自動車交通需要への対応
- ・増大するCO₂排出量の削減

刈谷市関連交通のトリップ[※]数及び交通手段分担率の推移

自動車発生集中量は10年間で約1.2倍に増加しています。



※ () の数値は交通手段分担率を示します

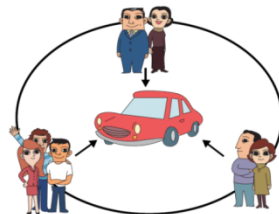
資料:「中京都市圏パーソントリップ調査」(当調査はサンプル調査であり、アンケート結果で得られた人の動きを拡大し、刈谷市全体の人の動きを推計しています)

施策一覧

施策	施策展開の方向性	施策内容
① 環境に配慮した交通行動の促進	●環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開	・カーシェアリング、エコドライブの推進 ・交通エコポイント [※] の導入、自転車マップの活用
② 低炭素型の自動車の普及・促進	●低炭素型自動車の普及・促進への対応	・エコカー利用促進 ・低炭素型バスの導入

環境関連施策の各種取り組み

カーシェアリング



カーシェアリングイメージ

資料:「刈谷市環境都市アクションプラン(H23.3)」

低炭素型バスの導入



資料:名鉄バス

刈谷市都市交通戦略

3. 施策展開(都市交通戦略のスケジュール)

基本施策	施策内容	施策概要	実施主体	中間年次		目標年次			
				H29年を 目標とする取組	H34年を 目標とする取組	H42年を 目標とする取組			
産業	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"> 主要幹線道路の整備 道路容量の強化等 物流システムの合理化 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 	(都)衣浦豊田線	愛知県	協議	実施	(実施済)		
			(都)名古屋岡崎線		(未実施)	協議	実施		
			(都)豊田刈谷線		協議	→	実施		
			(都)名古屋碧南線		(未実施)	(未実施)	協議		
			刈谷南北縦貫道路の整備	市道01-40号線 市道01-4号線 (都)国道155号線～(都)国道1号線 全線整備	刈谷市	協議	実施	(実施済)	
						実施	(実施済)	(実施済)	
						協議	→	実施	
						(未実施)	協議	→	
			(都)国道155号線(恩田町交差点)	(都)中手新池線 (仮)東浦アクセス道路 (都)上重原野田線 (都)元刈谷重原線 (都)半城土広小路線 刈谷駅付近における地区道路の再整備 都心交通処理計画	愛知県	協議	実施	(実施済)	
						(未実施)	協議	実施	
						協議	→	→	
						(未実施)	協議	→	
			② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施	<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 	稲場町交差点、司町交差点、高須町交差点 他	愛知県・刈谷市	実施	→	→
					信号現示の適正化	公安委員会	実施	→	→
交流	① まちなか(刈谷駅周辺地区)における安全で快適な移動環境の創出支援	<ul style="list-style-type: none"> (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 	刈谷駅北口における道路機能の役割分担の見直しと道路形態の見直し	刈谷市・公安委員会 地域団体・市民	実施	→	(実施済)		
			(都)刈谷駅前線		(未実施)	(未実施)	実施		
			(都)逢見線		協議	実施	(実施済)		
			歩行者優先道路の整備(グリーンモール、アクアモール) にぎわい創出のための社会実験		実施	(実施済)	(実施済)		
	② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> 刈谷南北縦貫道路の整備 道路ネットワークの整備と問題交差点の個別対策 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成 安全で魅力ある道づくりの推進 	刈谷南北縦貫道路の整備	刈谷市	実施	→	→		
			問題交差点における交差点改良(稲場町、司町、高須町 他)	愛知県・刈谷市	実施	→	→		
			(都)国道155号線(恩田町交差点)	愛知県	実施	→	(実施済)		
			バスネットワークの再編による市内南北線の形成	刈谷市・交通事業者	実施	→	→		
		バス走行環境の改善	刈谷市・公安委員会 交通事業者	(未実施)	協議	実施			

刈谷市都市交通戦略

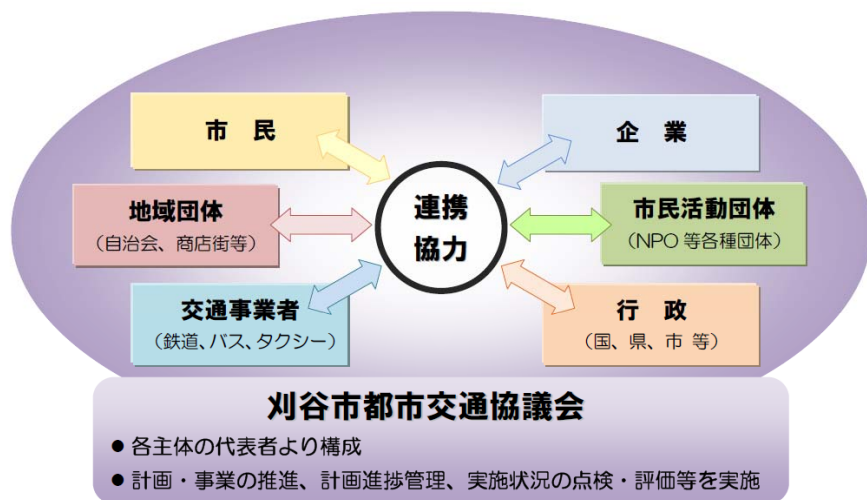
3. 施策展開(都市交通戦略のスケジュール)

基本施策	施策内容	施策概要	実施主体	中間年次		目標年次		
				H29年を 目標とする取組	H34年を 目標とする取組	H42年を 目標とする取組		
生活	① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成	・鉄道・高速バスによる広域路線の形成 ・「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた都市間連絡線の形成 ・バス交通の市内南北線の形成	バスネットワーク再編による都市間連絡線(衣浦定住自立圏共生ビジョンにおける圏域連絡バスを含む)の形成	刈谷市・近隣市町	協議	→	実施	
			バス走行環境の改善	刈谷市	(未実施)	協議	実施	
			バス交通の市内南北線の形成・充実	刈谷市・交通事業者	実施	→	→	
			地域路線の形成・充実	刈谷市・交通事業者 市民	協議	実施	→	
		・企業バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保 ・刈谷駅等の交通結節機能の強化	駅やバス停及び乗り継ぎ拠点における交通結節機能の強化	市内南北線に係る主要バス停	刈谷市・交通事業者	実施	→	(実施済)
				市内南北線以外の主要バス停		(未実施)	(未実施)	実施
			駅バリアフリー化事業	名鉄富士松駅駅舎改修		実施	(実施済)	(実施済)
				JR逢妻駅		実施	(実施済)	(実施済)
		・公共交通体系の構築に向けた総合的なコーディネート ・市民参加による地域路線の検討	パーク&バスライド、サイクル&バス・レールライドの推進	刈谷市・企業	実施	→	→	
			バス通勤の利便性向上	刈谷市・市民 地域団体	協議	実施	(実施済)	
	・事業提案(交通事業者)	バスネットワークの再編による地域路線(市民参加による検討路線)の形成	刈谷市・市民 地域団体	協議	実施	→		
			交通事業者	実施	→	→		
	② 安全で快適な自転車・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 ・利便性の向上に資する自転車・歩行者ネットワークの形成 ・既存道路形態を見直し、柔軟な自転車走行空間の確保	自転車・歩行者空間の整備による自転車ネットワークの形成	刈谷駅地区、富士松駅地区、 東刈谷駅地区 市全域	刈谷市・公安委員会	実施	→	→
			既存道路形態の見直しによる自転車・歩行者空間の拡充	刈谷駅地区 その他路線	愛知県・刈谷市 公安委員会	(未実施)	(未実施)	実施
			既存道路形態の見直しによる自転車・歩行者空間の拡充(市全域)			実施	→	(実施済)
			駐輪場の整備(太陽光等を活用した充填設備の併設)	刈谷駅周辺等における歩行者サイン計画	刈谷市・企業	(未実施)	(未実施)	実施
			違法占用物件の排除			協議	実施	→
			サイクルオアシスの設置			協議	実施	→
(H23-H26間で設置場所選定・協力依頼)				実施		→	→	
③ 自動車交通需要(旅客)の適正化への誘導			・TDM施策の展開 ・MMの導入	交通需要の低減・平準化	刈谷市・企業	実施	→	→
				自動車利用の適正化		実施	→	→
④ 安心・安全な都市交通体系の構築			・歩行者、自転車、自動車動線の分離 ・交差点における安全確保 ・交通安全施設の設置 ・取り締まり強化 ・交通安全啓発活動の実施	自転車・歩行者道等の整備等	刈谷市・企業	実施	→	→
	交差点改良、ITS技術活用による危険な交差点等における見通しの確保等	協議		実施		→		
	信号機、横断歩道等の交通安全施設の設置	愛知県・刈谷市		実施	→	→		
	交通安全市民運動、交通安全教室等	刈谷市・公安委員会 企業・市民		実施	→	→		
	・複数の経路選択による交通ネットワークの形成 ・災害に強いまちづくりによる広域交通ネットワークの形成	緊急輸送道路、橋梁等の長寿命化	愛知県・刈谷市	実施	→	→		
		防災性の高い道路整備		実施	→	→		
		道路情報の把握・提供の仕組みの検討	刈谷市・企業	協議	→	→		
		災害拠点としてのオアシスの活用		協議	→	実施		
多様な電源の確保と電気自動車の活用		実施	→	→				
環境	① 環境に配慮した交通行動の促進	カーシェアリング、エコドライブの推進	刈谷市・企業 交通事業者・市民	実施	→	→		
		交通エコポイントの導入、自転車マップの活用		実施	→	→		
② 低炭素型自動車の普及・促進	・エコカーの利用促進 ・低炭素型バスの導入	エコカーの利用促進・エコステーションの検討		実施	→	→		
				実施	→	→		

4. 都市交通戦略の推進及び評価

都市交通戦略の推進にあたっては、市民、企業、地域団体、市民活動団体、交通事業者及び行政がそれぞれの立場・役割を明確にするとともに、これまで以上に連携を深め、交通とまちづくりを一体的に捉えて、取り組んでいくことが重要です。

各主体の連携と役割



主体	役割
市民	・交通事業者や行政が実施する取り組みに積極的に参加・協力するとともに、“ひと”と“環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系の構築に向け、自らの交通行動を社会的にも、個人的にも望ましい方向へと転換するよう自助努力する。
企業	・行政と協働で主に通勤行動において、交通需要の適正化施策を行う。
地域団体 市民活動団体	・地域ニーズを的確に把握し、行政等との連携、協働により、地域づくり施策を行う。
交通事業者 (鉄道、バス、タクシー)	・当該計画における公共交通の位置づけを踏まえ、行政とともに機能に応じたサービス水準の確保に努め、合理的な事業運営について積極的な提案を行う。 ・行政と協働で利用実態やニーズを的確に把握し、利用促進につながる施策を行政と連携、協力して行う。
行政 (国、県、市等)	・目標を達成するために必要な幹線道路網の整備、公共交通及び自転車・歩行者ネットワークの形成及び交通行動計画の各種施策を行う。 ・当該計画を周知するためのPR活動を展開するとともに、市民、交通事業者及び企業が実施する取り組みへの支援や各種情報提供を行う。 ・PDCAサイクルによる進行管理を行い、成果目標及び事業進捗の達成度を検証する。

特に、通勤交通の適正化に向けては、エコ通勤などの環境に配慮した交通行動の促進に向けた取り組みやITS技術の活用など、市内の道路混雑の緩和や公共交通の利用促進、環境負荷の軽減に資する取り組みを市内の企業と連携し展開する必要があるため、企業・地域団体・行政などの関係者による「(仮)エコ通勤推進協議会」の設置を目指します。

5. その他(戦略報告書の構成・特長)

▲刈谷市都市交通戦略の策定のねらい

- ①交通渋滞の解消に向けた自動車交通の円滑な処理
- ②増大する交通需要への対応と環境負荷の軽減
- ③まちづくりと連携した交通施策の展開
- ④高齢化の進展に対応した都市交通体系の構築

・自動車交通への対応以外にも、鉄道、バスさらには自転車など多様な交通手段を含む総合的な観点からその解決策を探る必要がある
 ・中心市街地の活性化や交通需要の管理など、まちづくりや企業と連携した交通施策の展開も重要

▲刈谷市都市交通戦略の構成と上位計画・関連計画とのつながり

第7次刈谷市総合計画(H 23.3策定)
 将来都市像:人が輝く 安心快適な産業文化都市

第3次刈谷市都市計画マスタープラン(H 23.3策定)
 将来都市像:都市活力と都市環境が共生する持続可能なまち 刈谷

刈谷市都市交通戦略

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形成

- 第1章 都市交通戦略の位置づけ—上位計画・関連計画との関係や都市交通戦略策定のねらい—
- 第2章 都市交通の現状と課題—刈谷市の都市特性や交通実態に対する課題の整理—
- 第3章 都市交通ビジョン—都市交通の将来像、基本方針、基本施策の整理—
- 第4章 都市交通戦略の策定—今後実施すべき具体的な施策の整理—
- 第5章 施策推進計画—各施策の実施スケジュール、実施主体の整理—



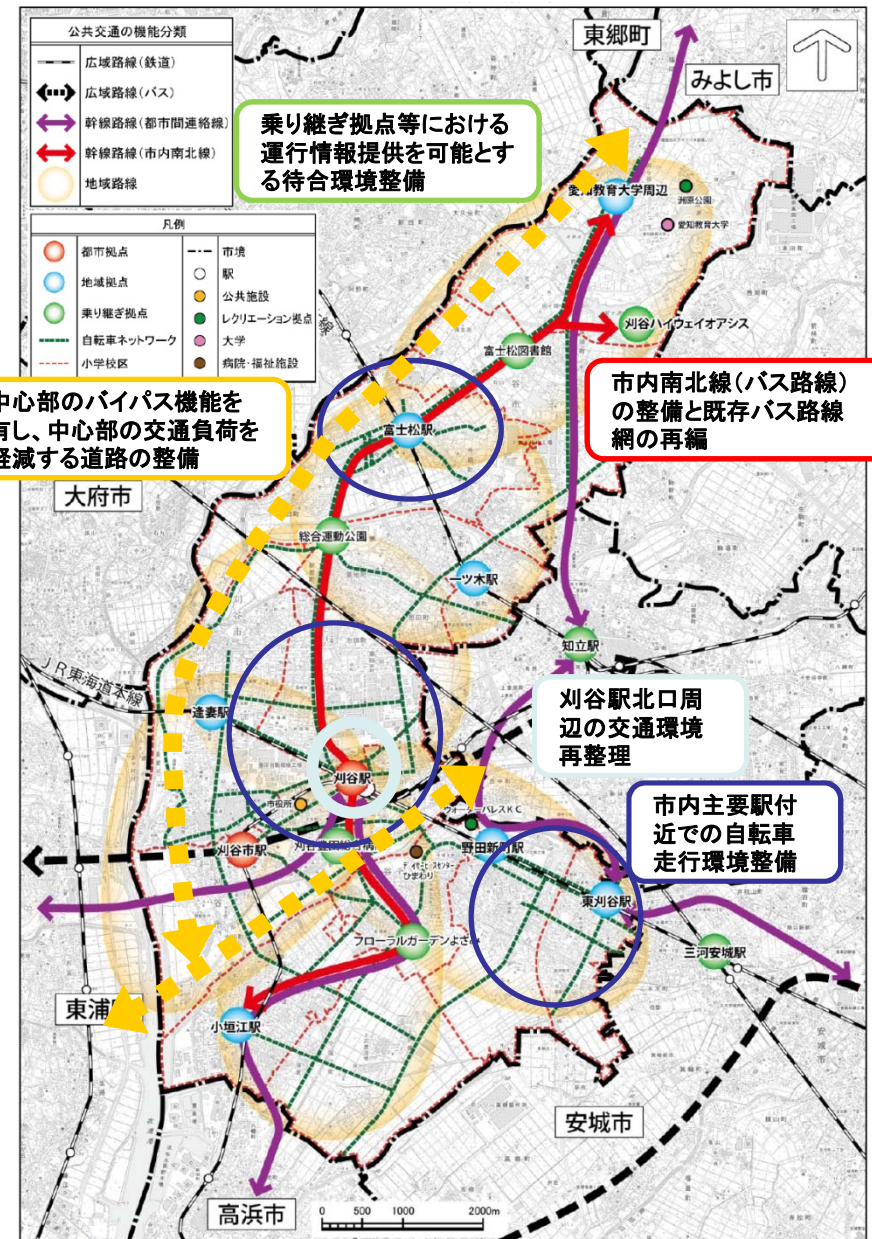
衣浦定住自立圏共生ビジョン(H24.3 策定)

刈谷市環境都市アクションプラン(H23.3 策定)

刈谷駅駐輪場他整備計画(H22.3 策定)

刈谷市交通バリアフリー基本構想(H17.3 策定)

▲主要な施策と都市交通ネットワーク図



※地域路線については、地域が主体となり、市民参加による検討を進めます。