

1 調査名称：(刈谷市) 都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：刈谷市

3 調査圏域：中京都市圏

4 調査期間：平成31年度～令和2年度

5 調査概要：

平成24年度に策定した「刈谷市都市交通戦略」は、令和12年(平成42年)を目標年次としており、計画期間が18年と長期に及ぶことから、直面する社会情勢の変化や施策の進捗状況に対応しつつ、適時見直しを図りながら進めることが必要とされる。このことから令和2年度(平成32年度)に予定している刈谷市総合計画及び刈谷市都市計画マスタープランの改定に伴い、これらの上位計画における交通施策の位置付けと整合を図るとともに、国の法改正等に伴う社会的背景の変化や「(仮称)刈谷スマートIC整備事業」及び「JR刈谷駅総合改善事業」等の本市における都市交通施策に係る新たな取組みを反映するため、刈谷市都市交通戦略の中間改定を行う。

令和2年度は、令和元年度にとりまとめた都市交通戦略の中間見直しに向けた方針(案)を基に、都市交通戦略の中間見直し(案)の検討を行い、刈谷市都市交通戦略【改定版】(案)を作成した。

なお、コロナ禍により上位計画策定を延期したため、刈谷市都市交通戦略の中間改定時期も延期することとした。

I 調査概要

1 調査名称：(刈谷市) 都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

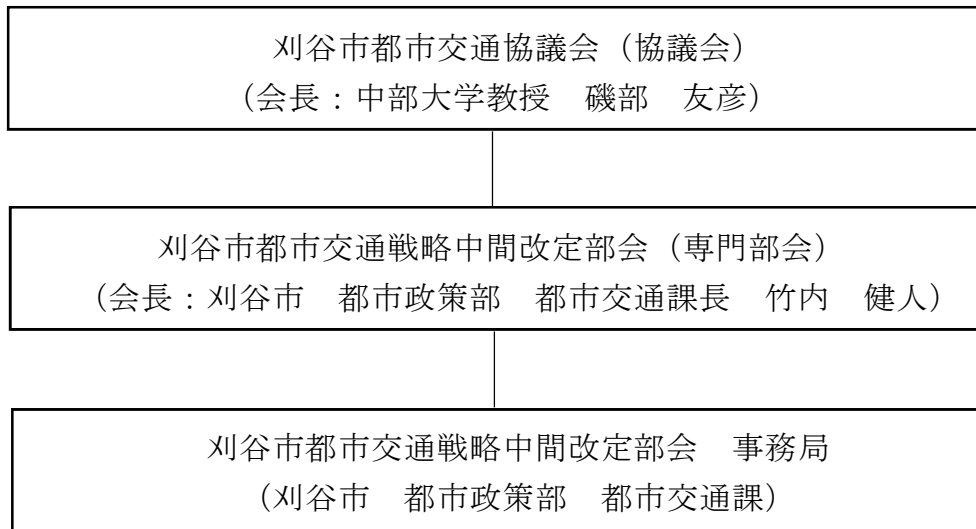
1. 都市交通戦略【改定版】(案)の作成

2. 都市交通協議会の実施

①第19回

②第20回

3 調査体制



4 委員会名簿等：

		令和2年4月10日現在	
	氏 名	所 属 等	選 任 区 分
会 長	磯部 友彦	中部大学 工学部都市建設工学科 教授	第1号委員
委 員	樋口 志一	大同大学 工学部建築学科土木・環境専攻 講師	第1号委員
委 員	高井 智幸	トヨタ紡織㈱ 総務部総務室長	第2号委員
委 員	堀 博	トヨタ車体㈱ 総務部法務・管財室長	第2号委員
委 員	成瀬 友晃	名古屋鉄道㈱鉄道事業本部計画部 計画課長	第3号委員
委 員	脇山 隆	(社)愛知県トラック協会 西三支部刈谷部会長	第4号委員
委 員	横山 宜幸	愛知県タクシー協会 副会長	第4号委員
委 員	吉岡 実	名鉄バス㈱ 営業本部運行部運行課長	第4号委員 第5号委員
委 員	野村 貞行	自治連合会 副会長	第6号委員
委 員	河内 利夫	刈谷商工会議所 専務理事	第6号委員
委 員	岡本 知樹	一般社団法人 刈谷青年会議所 理事長	第6号委員
委 員	作田 美乃利	かりや消費者生活学校 副委員長	第6号委員
委 員	上井 久仁彦	中部運輸局 愛知運輸支局首席運輸企画専門官	第7号委員
委 員	片桐 靖幸	愛知県都市整備局交通対策課長	第7号委員
委 員	齊藤 保則	愛知県都市整備局都市基盤部都市計画課長	第7号委員
委 員	稲垣 政行	愛知県知立建設事務所企画調整監	第7号委員
委 員	伊藤 由介	刈谷警察署交通課長	第7号委員
委 員	西村 日出幸	刈谷市企画財政部長	第8号委員
委 員	近藤 和弘	刈谷市産業環境部長	第8号委員
委 員	石原 章	刈谷市建設部長	第8号委員
委 員	齊藤 昭久	刈谷市都市政策部長	第8号委員
オブザーバー	鈴木 克章	国土交通省中部地方整備局建設部都市整備課長	

II 調査成果

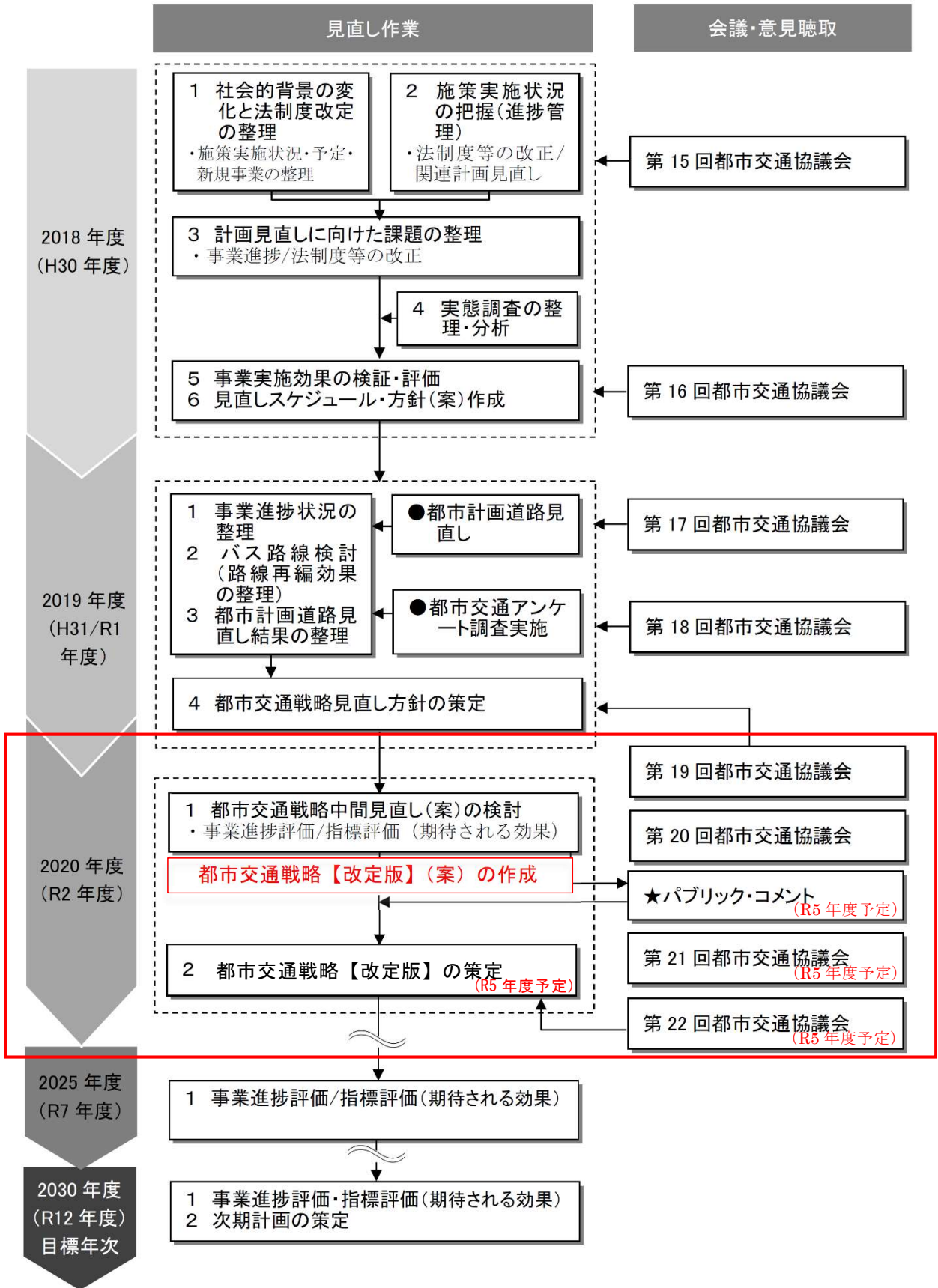
1 調査目的

平成 24 年度に刈谷市都市交通戦略を策定し、各種事業を進めているが、市中心部に企業が多数立地していることで、現在でも周辺交通において激しい渋滞が発生しており、生活道路への迂回交通の侵入や中心市街地へのアクセス利便性低下等の問題が発生している。

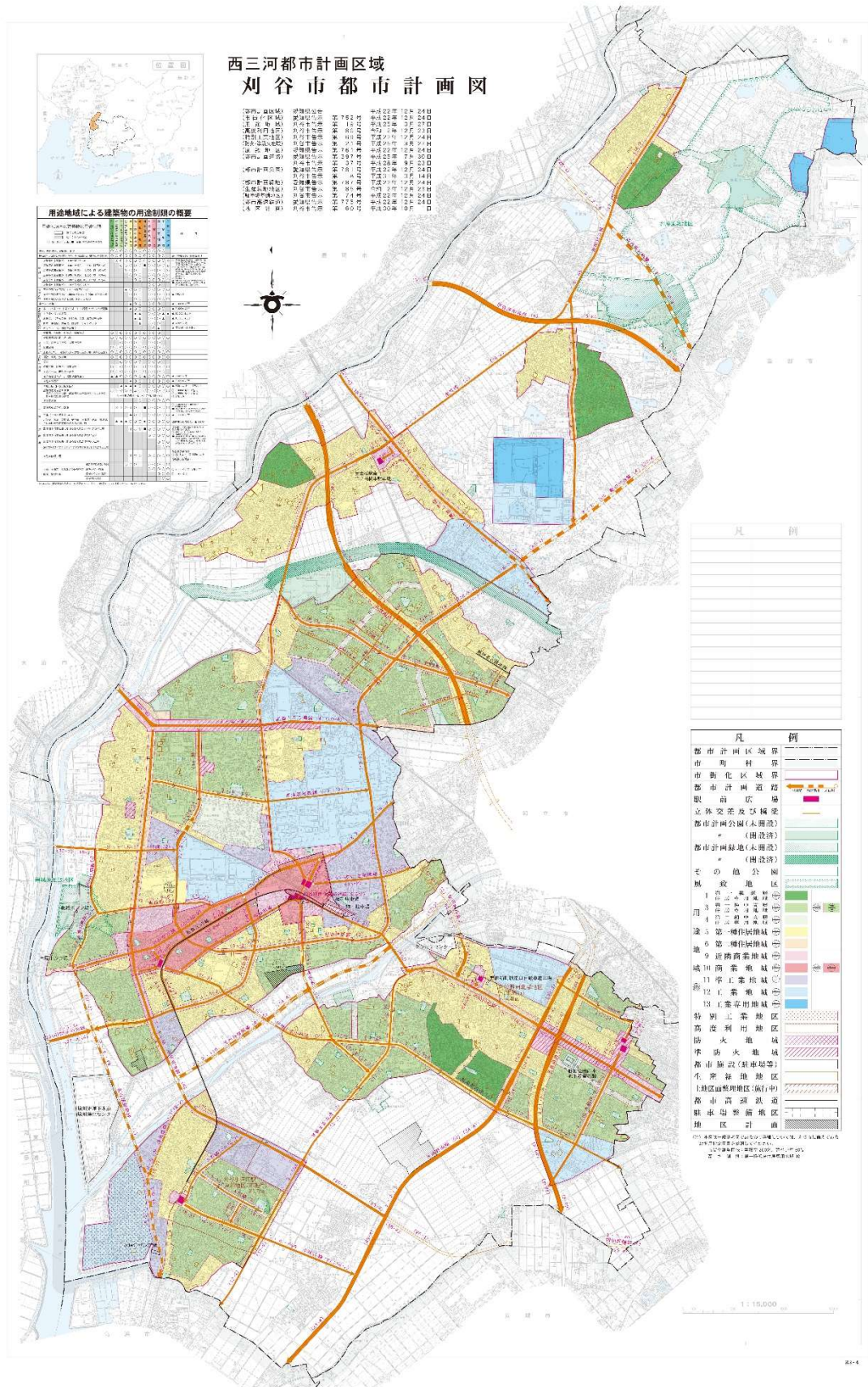
年度当初は刈谷市総合計画及び刈谷市都市計画マスタープラン(上位計画)の改定に合わせ、主要幹線道路の渋滞緩和や問題交差点の解消及び、(仮称)刈谷スマート IC の整備や JR 刈谷駅ホーム拡幅等改良事業等の都市交通施策に係る新たな取組みを反映するため、令和 2 年度に刈谷市都市交通戦略【改定版】を作成し公表することとしていた。

しかし、コロナ禍により、上位計画の改定が令和 2 年度から 4 年度に延期されたため、上位計画における交通施策の位置付けと整合を図るために、令和 5 年度に公表を延期することとした。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1 都市交通戦略【改定版】(案)の作成



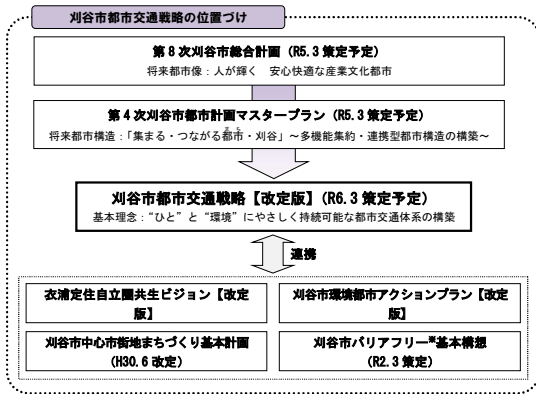
平成 24 年～令和 12 年
— 【改定版】(案) —



列谷市都市交通戦略の位置づけ

都市交通戦略は、まちづくりとの連携を重視し、本市が目指す将来都市像「人が輝く安心快適な産業文化都市」（第 8 次列谷市総合計画）の実現に向けた交通施策の展開を図るものとします。

以下に、都市交通戦略と上位計画である「第 8 次列谷市総合計画」及び「第 4 次列谷市都市計画マスタープラン」、並びに関連計画である「列谷市環境都市アクションプラン」、「衣浦定住自立圏共生ビジョン」等との関係を示します。



バリアフリー：段差や仕切りをなくす等高齢者や障害者が日常生活を送る上で不便な障害となつていくこと（バリア）を除去（フリー）し、全ての人が安心して暮らせる環境を創ること。

列谷市が目指す都市交通の方向性（ビジョン）

本市の交通に関する諸課題を踏まえ、目指す都市交通のビジョンとして、基本理念、目標像を

整理するとともに、目標像の実現に向けた 4 つの基本施策を示します。

交通に関する諸問題

- ①交通渋滞の解消に向けた自動車交通の円滑な処理
- ②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

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、都市交通体系の構築を目指します。
- 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
- 企業の参画による最新技術の活用

基本理念

第 8 次列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」の実現に向け、列谷市の技術・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します。

目標年次

令和 12 年度(2030 年度)を目標年次とします。

目標像

目標像 1
都市活力を維持・発展させるため、交通の円滑化が図られるとともに、市民にとっても快適に移動できる流動性の高いまち

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、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

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都市交通体系の構築
本市の人口は将来的に減少するもの、今後しばらくは増加傾向が継続すると推測されます。したがって、現在顕在化している道路渋滞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、自動車交通の適正化に向け交通需要の計画的な管理・誘導を図ります。
- 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
本市の中心市街地の核となる列谷駅及び列谷市駅周辺においては、まち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創出を図ります。また、市民誰もがまちなかに集い、交流できるように、周辺市街地からまちなかへの利便性の高いアクセス機能が確保できる都市交通体系を構築します。
- 生活** 交通手段が適切に組み合わせ わされた安心・安全な都市交通体系の構築
企業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、安全に移動できる交通環境が確保されることで、市民の日常生活における過度な自動車利用を抑制し、高齢者や障害者の社会参加を促すとともに、災害に強い安心かつ安全な都市交通体系を構築します。
- 環境** 企業と地域社会が一体と なったエコモビリティの実現
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。

期待される効果

- 道路機能に応じた利用がされ、ピーク時における主要区間の平均所要時間（列谷駅～市内主要地点）が 10% 短縮されます。
- まちなかの移動環境に満足する市民の割合が約 13% から 50% になります。列谷駅周辺に活気や魅力があると感じる市民の割合が約 49% から 70% になります。市内を南北に運行するバス（南北線）の利用者数は約 21 万人から 25 万人になります。
- 市内の自動車交通量が 10% 以上削減され、自動車以外の交通手段の分担率が約 24% から 35% になります。公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合が約 16% から 50% になります。歩道や自転車ネットワークが整備され、自転車と歩行者の負傷者数は 26% 減少します。避難路上の耐震化橋梁が 17 橋から 36 橋になります。
- 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が約 39% から 50% になります。市内の年間 CO₂ 排出量が 26% 削減されます。

モビリティ：自由な行動の可能性（自由行動のしやすさ）。

PDCA：計画を作成（Plan）し、その計画を組織的に実行（Do）し、その結果を内部で点検・評価（Check）し、不都合な点を改善（Action）し、元の計画に反映させることを繰り返すことで、品質の維持・向上や業務の継続的な改善を図ろうとする一連のサイクル。

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

市内を巡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。

- 広域的な交通交通（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、21 交差点 37 方向存在しています。

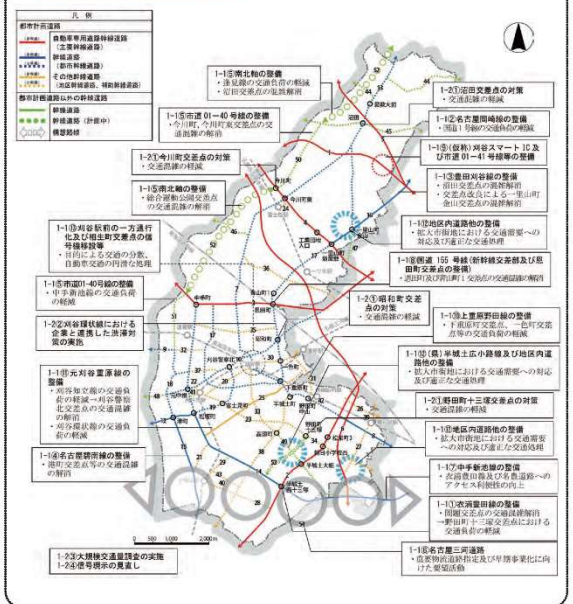


※渋滞発生交差点：最大渋滞が900m以上（または最大渋滞時間15分以上）の交差点。
 バイパス道路：交通量の多いバイパス道路の道路幅を拡大し、車線数を増やすなどの対策を講じた。

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	●通過交通及び物流交通への対応、 ●高速交通体系へのアクセス ●市内企業・工場アクセスを主体とする業務交通への対応	・主要幹線道路等の整備 ・道路容量の強化等 ・（仮称）刈谷スマートインターチェンジ等の整備 ・バイパス道路の整備 ・中心地区白バイ交通処理計画
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・安心な移動環境の創出への対応	・問題交差点での渋滞対策 ・交通制限時の適正化

産業関連施策の具体的な展開



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、交通渋滞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体系の構築が重要な課題となります。

- 中心市街地周辺の交通渋滞の解消
- 中心市街地周辺における安全な移動空間の確保

刈谷駅周辺の現状と課題

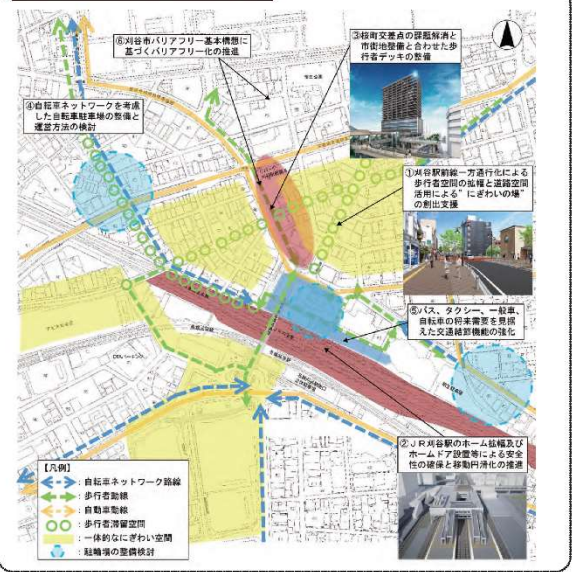


※バスストランドタイム：バスが駅前から出発するまでに車道と分離した歩道上に滞留し、待機している時間。

施策一覧

施策	施策展開の方向性	施策内容
① まちなかにおける安全で快適な移動空間の創出	●人が集い、交流できる新たなにぎわい空間の創出	・安全で快適な歩行空間の形成 ・目視性を高め、にぎわいを創出する景観に配慮した歩行空間の整備 ・未利用しやすい空間の活用・空間の強化
② まちなかににぎわいづくりに資する都市交通体系の構築	●南北に縦長く展開する刈谷市の一本化に資する交通体系の構築	・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 ・道路ネットワークの整備と問題交差点の解消に向けた個別対策の実施 ・体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

刈谷駅周辺における交通関連施策の展開



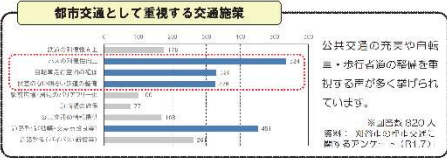
生活 交通手段が適切に組み合わせられた安心・安全な都市交通体系の構築

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、中心部には刈谷善徳総合病院、南部にはフローラルガーデンよさみなど、広域的な集聚力を有する施設が分散していることから、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。

□南北に縦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

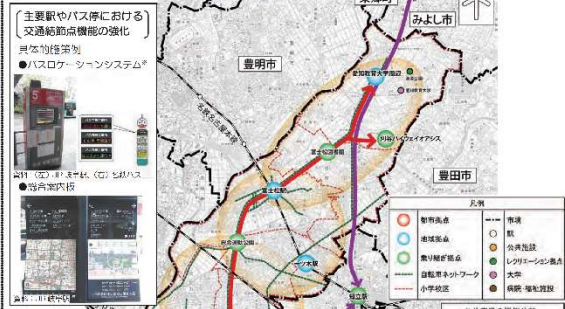


施策一覧

施策	施策展開の方向性	施策内容
① 体系的で先進的な高い公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の機能分類の明確化と近隣自治体との連携強化 ●主要駅やバス停における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 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道・空港路線バス等による広域路線の形成 ●路線バス等による道幅自治体をつなぐ都市間連絡路線の確保 ●鉄道駅・拠点施設を連絡する公共交通による市内南北と北横路線の形成 ●乗り継ぎ駅等における交通結節機能の確保 ●刈谷駅等における交通結節機能の強化 ●臨時的な公共交通体系のコーディネート ●市民参加による路線路線の導入検討 ●実証事業等のノウハウを活用した提案の実践
② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ●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"> ●安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成 ●利便性の向上を図る自転車・歩行者ネットワークの形成 ●遊歩道・歩道等の整備 ●自転車歩行者専用レーン、安全な自転車歩行者空間の確保
③ 自動車交通需要の減少化への対応	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車利用から公共交通や自転車等への転換 	<ul style="list-style-type: none"> ●TDM*プログラムの展開 ●モビリティ・マネジメント**の導入 ●歩行者、自転車、自動車利用の促進 ●交通安全啓発活動の実施
④ 安心・安全な都市交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ●防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成 ●最新技術の活用による交通・移動環境の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害時避難経路の確保 ●最新技術（自動運転等）の導入検討・導入検討

*TDM：公共交通の導入促進を図るため、各個人が公共交通を多用することにより、道路混雑を軽減することを目指す取り組み。
 **モビリティ・マネジメント：公共交通の導入促進を図るため、各個人が公共交通を多用することにより、道路混雑を軽減することを目指す取り組み。

公共交通ネットワークの形成イメージ



令和4年度（2022年度）策定予定の地域公共交通計画にて検討



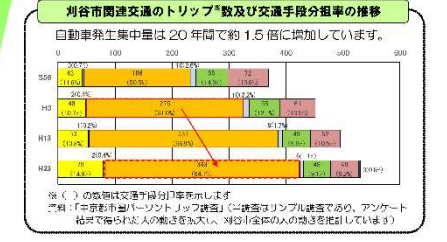
*バスローテーションシステム：バス路線の相互接続を促進し、バス停の確保や乗降待避時間などを通じたバス利用の利便性を高める取り組み。

環境 企業と地域社会が一体となったエコモビリティの実現

課題

人口は従来のペースで増加しているものの、しばらくは増加傾向にあり、令和12年には15万5千人に達すると推定されることから、これに備え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る。

□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



施策一覧

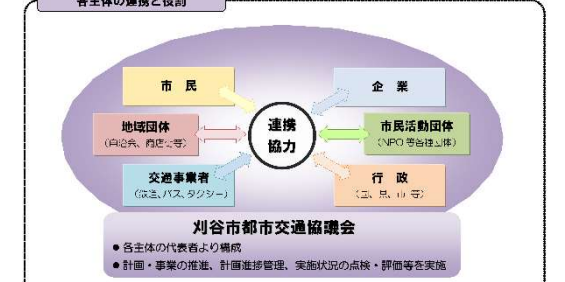
施策	施策展開の方向性	施策内容
① 環境に配慮した交通行動の促進	●環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開	●エコドライブ、自転車等利用の推進
② 低炭素型の自動車の普及・促進	●低炭素型自動車の普及・促進	●エコカーの利用促進、エコステーションの設置
③ 低炭素型自動車の普及・促進	●低炭素型自動車の普及・促進	●低炭素型バスの導入検討

環境関連施策の各種取り組み

- カーシェアリング
- 低炭素型バスの導入

計画推進体制

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役割を分担し、これらによって推進を深め、交通とまちづくりを一体的に推進し、取り組んでいくことが重要である。



主体	役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> ●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「モノ」を「提案」し、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努力を行う。
企業	<ul style="list-style-type: none"> ●行政と協働して主に通勤行動において、交通需要の適正化策案を行う。
地域団体 市民活動団体	<ul style="list-style-type: none"> ●企業に代わって行政等に、行政等との連携・協働により、地域づくり活動をを行う。
交通事業者 （鉄道、バス、タクシー）	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●行政と協働して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）	<ul style="list-style-type: none"> ●目標を達成するために必要な詳細道路整備の整備、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サイクルによる運行管理を行い、事業目標及び事業進捗の達成度を検証する。

2 刈谷市都市交通協議会

① 第19回

第19回 刈谷市都市交通協議会 議事概要

- 日 時：令和2年5月18日（月）
- 場 所：書面決議
- 対象者：会長含む委員全員（21名）

第19回 刈谷市都市交通協議会	
書面会議 次第	
1	開会
2	委員紹介
3	議題
	(1) 実態調査について
	① 実態調査概要について ……1-1-1、1-1-2
	② 企業アンケートについて ……1-2
	(2) 施策実施効果の検証について
	① 施策実施効果の検証について ……2-1-1、2-1-2
	② 見直し方針（案）について ……2-2
	(3) 都市交通戦略更新箇所について
	① 第3章 都市交通ビジョン ……3-1
	② 第4章 都市交通戦略の策定 ……3-2
	(4) 刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」について
	① 地方創生推進交付金事業（バスロケーションシステム）の効果検証について ……4-1
4	その他
	第18回都市交通協議会の質問回答について ……5-1
5	閉会

② 第20回

第20回 刈谷市都市交通協議会 議事概要

- 日 時：令和3年3月1日（月）
- 方 法：書面決議
- 対象者：会長含む委員全員（21名）

第20回刈谷市都市交通協議会（書面開催）次第	
【報告事項】	
1. 刈谷市都市交通戦略中間改定時期の延期について	資料1
<概要>	
コロナ禍により上位計画策定を延期したため、刈谷市都市交通戦略の中間改定時期も延期いたします。	