

# 刈谷市地域公共交通計画(素案)

## 1. 計画の背景と目的

近年、高齢化の進行や公共交通の担い手不足の深刻化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、将来的な公共交通サービスの維持・確保に向けた対策が求められております。本市では、既存の交通サービスである鉄道やバス、タクシーなどを最大限に活用する方法や市民・来訪者の移動ニーズに応じた多様な移動手段を検討した上で、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に「刈谷市地域公共交通計画」を策定します。

## 2. 計画期間と対象区域

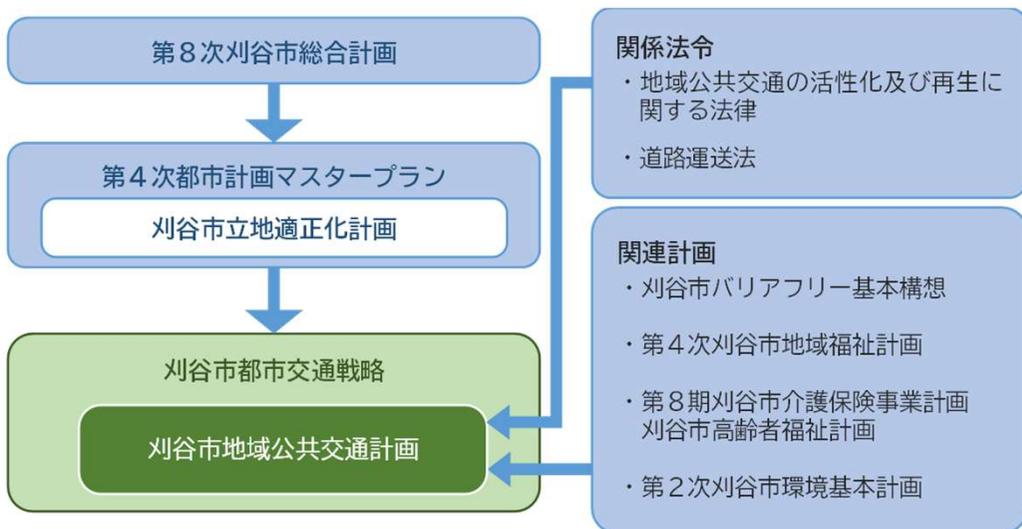
計画期間は、令和6年(2024年)を基準年次とし、目標年次を令和15年(2033年)とします。対象区域は、刈谷市全域とし、周辺市町との広域連携を含めながら計画策定を行います。

	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032	R15 2033
刈谷市都市交通戦略	2012~2030												
刈谷市地域公共交通計画				2024~2033									

【計画期間】令和6年(2024年) - 令和15年(2033年)の10年間

## 3. 計画の位置付け

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、刈谷市都市交通戦略を同等計画と位置づけ、関連計画と連携・整合を図りながら策定するものです。



## 4. 今年度の活動報告

- 第1回刈谷市都市交通協議会公共交通専門部会 (R4.8.2(火)14:00~)
  - 議題 ・アンケート結果に基づく本市の公共交通の課題と基本方針について
  - ・公共交通の意見交換会について
- 第2回刈谷市都市交通協議会公共交通専門部会 (R5.2.10(金)13:00~)
  - 議題 ・公共交通に関する意見交換会について
  - ・刈谷市地域公共交通計画(素案)について

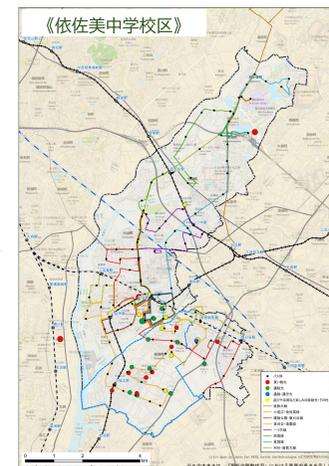
## 5. 公共交通に関する移動ニーズの把握

### 【公共交通に関するアンケート調査の実施】

- 対象者：市民1,900人(16歳以上無作為)、バス利用者600人(6路線×100人)
- 時期：令和3年12月6日(月)~12月20日(水)
- 内容：日常生活の移動実態や公共交通(鉄道・バス・タクシー)の満足度・重要度、公共施設連絡バス利用実態等を質問
- 結果：
  - ・各中学校区ごとにクロス集計を行い、各地域の課題の整理(以下一部抜粋)
    - 日常生活における公共交通(鉄道+バス)の利用割合は、依佐美中学校区が22.0%と最も高く、富士松中学校区が13.9%と最も低い
    - ・富士松中学校区では、鉄道とバスの満足度(鉄道22.6%、バス14.8%)が低いが、バスの重要度(53.0%)が高く、特にバスの行先までの所要時間に対する重要度(55.7%)が最も高い

### 【公共交通に関する意見交換会の実施】資料1-2参照

- 対象者：地区長及び公民館長、バス利用者、女性の会地区代表者、愛知教育大学の学生(富士松中学校区のみ)、地域包括支援センター職員、相談支援事業所職員
- 内容：中学校区(6学区×2回 計12回)ごとで実施
  - ⇒第1回(9月)・現在の移動状況 ・公共交通の今後
  - 第2回(12月)・再編方針
- 結果：
  - ・各中学校区内に商業施設や診療所が多数立地しており、各中学校区内での移動が中心
  - ・各中学校区内の移動に加え、いずれの中学校区も刈谷駅周辺エリアへの移動がみられた
  - ・JR東海道本線を跨ぐ移動は少なく、特に、南側から北側への移動はあまりみられなかった



### 【ビッグデータ(モバイル空間統計)の移動分析】

- 内容：
  - ・携帯電話端末の位置情報を活用した移動の分析
  - ・目的地となるエリアの滞在人口、及びその人口の出発地を町単位で取得
- 対象エリア：54エリア(医療施設、高齢者福祉施設、子育て支援施設、文化施設、商業施設、行政施設、公園施設、企業、教育施設の主要な施設がある地域を選定)
- 結果：
  - ・各中学校区に住んでいる人がどのエリアに移動しているかを分析した結果、地域内での移動需要が高い傾向がみられた
  - ・南部地域(依佐美中学校区、朝日中学校区)では、北部地域への移動需要が低い傾向がみられた

# 刈谷市地域公共交通計画(素案)

## 6. 地域別特性のまとめ

### 【各地域共通の交通特性】

- 各地域に医療・商業・福祉施設や公共施設等が立地しており、日常生活圏が構築されていることから、地域内の移動ニーズが高い
- 市役所や刈谷豊田総合病院等の主要な公共施設等が集積する「刈谷駅周辺」への移動ニーズが高い
- JR東海道本線を跨ぐ移動は少なく、南側から北側への移動需要は低い

### 【①富士松中学校区】

#### (1) 地域の特徴

- 高齢者比率：21.7%
- 公共交通カバー率：58.8%

#### (2) 地域の交通特性

- 最も刈谷駅周辺から遠く、公共交通カバー率が最も低いため、移動は自動車を利用する傾向が見られる
- 高齢者比率が高く、今後の交通弱者の増加が懸念される
- 市内のタクシー事業者の営業所から距離があり、利用しにくく、タクシー需要が低い

### 【②雁が音中学校区】

#### (1) 地域の特徴

- 高齢者比率：16.0%
- 公共交通カバー率：71.7%

#### (2) 地域の交通特性

- 地域内に狭小道路が多く、移動は自動車を利用する傾向が見られる
- バスの所要時間に対する満足度が低い
- 地域内に大型商業施設がないため、近隣への移動ニーズがある

### 【④刈谷南中学校区】

#### (1) 地域の特徴

- 高齢者比率：18.0%
- 公共交通カバー率：89.3%

#### (2) 地域の交通特性

- 最も公共交通カバー率が高く、公共交通が充実
- 他地域に比べタクシーの利用に対する満足度が高い

### 【⑤依佐美中学校区】

#### (1) 地域の特徴

- 高齢者比率：21.2%
- 公共交通カバー率：78.3%

#### (2) 地域の交通特性

- 公共交通（鉄道+バス）の利用割合が最も高い
- バスの所要時間に対する満足度が低い
- 狭小道路等が理由で大型バスの走行が困難

### 【③刈谷東中学校区】

#### (1) 地域の特徴

- 高齢者比率：18.1%
- 公共交通カバー率：76.0%

#### (2) 地域の交通特性

- 公共交通（鉄道+バス）の利用割合が低い
- 他地域に比べタクシーの利用に対する満足度が最も高い

### 【⑥朝日中学校区】

#### (1) 地域の特徴

- 高齢者比率：19.0%
- 公共交通カバー率：86.8%

#### (2) 地域の交通特性

- 公共交通カバー率は高いが、バスの所要時間に対する満足度が低く、自動車の利用傾向が高い
- 地域内の主要な幹線道路（県道岡崎刈谷線）が渋滞することから、タクシー需要が低い



## 7. 本市の公共交通の課題

### 課題① 持続可能な旅客運送サービスの提供

- 市民の移動ニーズや公共交通を必要とする世代（高齢者等）の増加や運転手の担い手不足などの課題を踏まえ、鉄道やバス、タクシー、地域内交通などの各種交通手段の最適な機能分担により、効果的・効率的な公共交通サービスを提供する必要があります。
- 今後は生産年齢人口の減少や高齢化の進展により、地域社会の活力低下が懸念されます。公共交通は地域をつなぎ、健康、福祉、商業、環境など様々な分野で効果があることが見込まれ、地域社会を支え発展させる必要な社会インフラとして、公共交通の持続的な経営を維持していく必要があります。

### 課題② 市内の各地域から刈谷駅周辺への移動しやすさの確保

- 市の中心部である刈谷駅周辺は、市役所や刈谷豊田総合病院などの医療・商業・福祉施設や公共施設などが集積する本市の都市拠点であり、市内の各地域からの移動ニーズが最も高くなっています。そのため、将来都市構造の実現に向けた市内の各地域から刈谷駅周辺に移動しやすい公共交通ネットワークを形成する必要があります。
- 名鉄バス刈谷・愛教大線は利用者が減少しており、減便などの措置が講じられています。また、「かりまる」東境線及び西境線と平行して運行していることから、最適な機能分担を図るため、市民の移動ニーズを踏まえながらバス事業者と連携してバス交通の一体的な再編が必要となります。

### 課題③ 地域の生活圏内の移動しやすさの確保

- 市内の6つの中学校区が各地域の生活圏となっており、各地域内の医療・商業・福祉施設や公共施設などへの移動ニーズが見られることから、様々な交通手段を最適に組み合わせながら、各生活圏内の移動を支える公共交通ネットワークを形成する必要があります。

### 課題④ 公共交通（鉄道・バス）でカバーできていない地域への対応

- 市内各方面へ鉄道、バス、タクシーなどの公共交通が運行していますが、市全域の細部までは公共交通（鉄道・バス）がカバーしきれていない状況にあります。特に富士松中学校区では公共交通カバー率が他地域に比べ低く、地域差が生じていることから、行政・交通事業者・市民らが協力しながら、公共交通（鉄道・バス）でカバーできていない地域への対応が求められます。
- 狭小道路などで大型バスの走行が困難な地域があり、移動手段に困っている地域が点在していることから、地域の生活に合った交通を検討する必要があります。

### 課題⑤ 衣浦定住自立圏をはじめとした近隣市町への移動ニーズの対応

- 本市からは、知立駅やイオンモール東浦、藤田医科大学病院などへの移動ニーズがあります。また、市内には知立市「ミニバス」、高浜市「いきいき号」、東浦町「う・ら・ら」、安城市「あんくるバス」が乗り入れており、今後も衣浦定住自立圏や近隣市町への移動ニーズを踏まえ、近隣市町と連携した公共交通ネットワークの構築が求められます。

### 課題⑥ 公共交通の利用しやすさの向上

- 公共交通の利用しやすさの向上のため、利用しやすい交通手段の導入や分かりやすい情報発信、交通結節機能となる拠点の強化、待合環境の改善などの充実が求められます。
- 「かりまる」については、長い所要時間の解消や遅延の解消を図る必要があります。
- 高齢者・障害者・子育て世帯・外国人などをはじめとして、誰もが使いやすい公共交通機能の充実が求められます。

# 刈谷市地域公共交通計画(素案)

## 8. 地域公共交通の基本的な方針

【計画の基本方針】

### 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

【計画の目標】 ※各目標の内容は、今後の専門部会で検討予定

#### 目標1

#### 市民の移動ニーズを踏まえた公共交通

- 多様な交通手段の組み合わせによる公共交通体系の構築
- 市内の各地域から刈谷駅周辺の移動しやすい南北幹線ネットワークの構築
- 各地域の生活圏を移動しやすい地域内交通ネットワークの充実
- 近隣市町のコミュニティバスなどと連携した広域的ネットワークの構築

【施策イメージ】

- ①鉄道の運行維持と機能向上
- ②路線バスの維持・充実
- ③「かりまる」の充実・再編・運行体系の見直し
- ④デマンド交通等の地域内交通の導入
- ⑤近隣市町との連携強化による公共交通ネットワークの構築

#### 目標2

#### 市民・来訪者が便利に使い続けられる公共交通

- 待合環境・乗継環境の改善による利便性の向上
- 誰もが利用しやすい公共交通設備の充実
- 積極的な情報提供による公共交通の利用促進
- ICTなどの新技術を活用したMaaSの推進

【施策イメージ】

- ①様々な交通の乗継拠点の機能強化
- ②バス停待合環境の改善
- ③ユニバーサルデザインに配慮したタクシー車両の導入
- ④分かりやすい情報の提供
- ⑤高齢者・障害者への移動支援
- ⑥新技術の活用・導入検討

#### 目標3

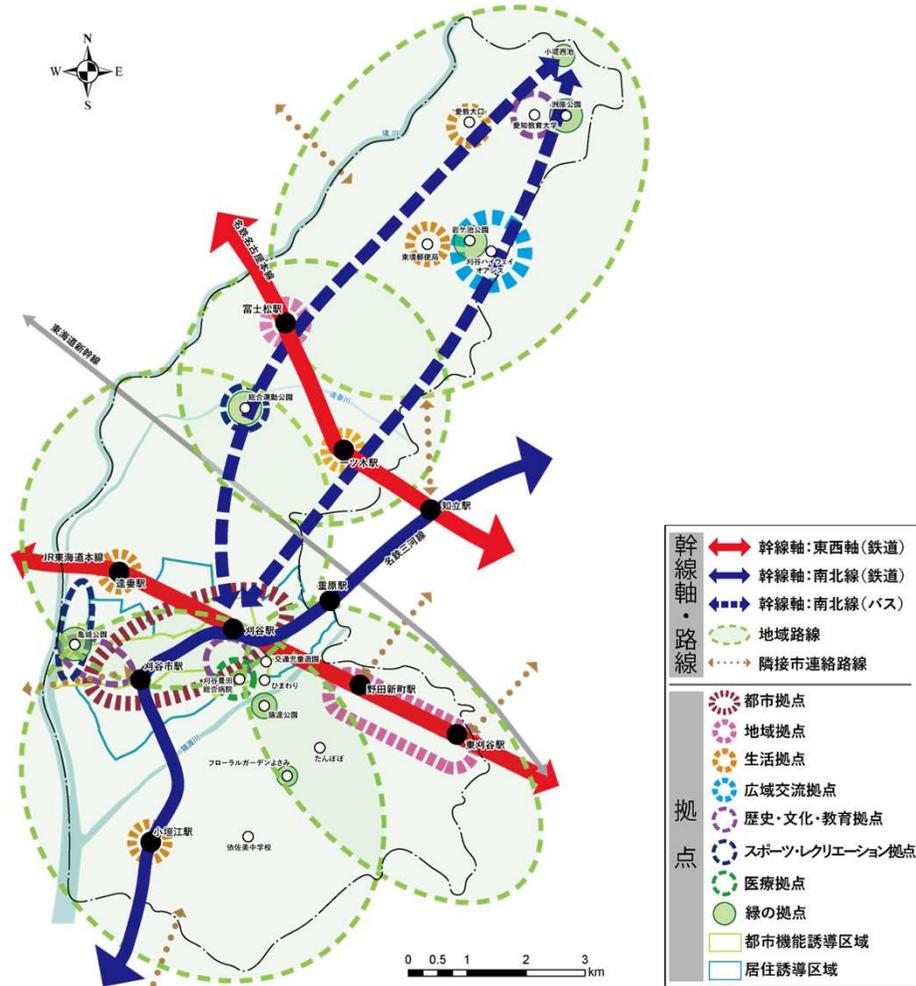
#### 市民・事業者・行政が共につくり支え合う持続可能な公共交通

- モビリティ・マネジメントの推進
- 公共交通の利用促進
- バリアフリーの推進

【施策イメージ】

- ①モビリティ・マネジメントの実施
- ②市民・事業者と共につくる地域内交通の導入検討
- ③公共交通を活用したおでかけ機会の創出と公共交通の利用促進
- ④バス・タクシーの乗務員確保の支援
- ⑤バリアフリー教育の実施

## 9. 将来の公共交通ネットワーク



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	●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)	
地域路線	支線バス路線	●各地域と刈谷駅周辺を結ぶ路線として位置づけ
	地域内交通	●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 例：デマンド交通等 ※運行形態については、地域の実情に応じて設定
隣接市町連絡路線	●隣接市町への連絡路線として位置づけ	
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	