

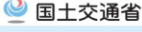
第2章 公共交通を取り巻く社会情勢

1 公共交通を取り巻く社会情勢の変化

(1) 交通政策基本法に基づく政策展開

国は、人口減少や超高齢化社会への対応、DXの推進、国土強靱化、2050年カーボンニュートラルの実現などの課題に対して、「第2次交通政策基本計画」では「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」に向けて以下の目標を掲げています。

- 目標①：地域で自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
- 目標②：まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- 目標③：交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
- 目標④：観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

基本の方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保 

<p>目標① 地域で自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</p> <p>(趣旨) 地域における移動手段を維持・確保するとともに、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた交通サービスの提供を実現する。</p> <p>◆地域公共交通の持続可能性の確保</p> <p>◆MaaSの全国での実装</p> <p>◆「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出</p> <p>◆「スマートシティ」の創出</p> <p>◆主な数値目標(KPI)</p>	<p>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</p> <p>(趣旨) まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行い、地域の活力維持や、生活機能の確保に資する。</p> <p>◆まちづくりと連携した公共交通ネットワークの実現</p> <p>◆「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出</p> <p>◆「スマートシティ」の創出</p> <p>◆主な数値目標(KPI)</p>
---	---

基本の方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保 

<p>目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進</p> <p>(趣旨) 高齢者、障害者等が、いつでもどこでも、安全・安心かつ円滑に移動できる社会の実現に資する。</p> <p>◆バリアフリー整備目標の着実な実現</p> <p>◆「心のバリアフリー」の強化</p> <p>◆新幹線における車椅子用フリースペース導入</p> <p>◆主な数値目標(KPI)</p>	<p>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <p>(趣旨) 交通手段の利便性の向上と充実を図り、観光客等の日本各地への来訪促進に資する。</p> <p>◆公共交通機関における訪日外国人受入環境整備</p> <p>◆移動そのものを観光資源とする取組の促進</p> <p>◆空港での旅客手続きの自動化</p> <p>◆ビジネスジェットの利用環境の改善</p> <p>◆主な数値目標(KPI)</p>
---	--

■第2次交通政策基本計画の概要

資料：国土交通省

(2) 持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に資する取組の推進

多くの地域で高齢者の運転免許の返納も増える中で、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化や乗務員不足の深刻化、乗合バス事業の経営悪化などに直面しており、これまで通りの公共交通サービスの提供が難しい状況にあることから、令和2年（2020年）11月に地域公共交通活性化再生法などが一部改正され、既存の公共交通サービスの改善、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送などの地域の輸送資源を最大限活用する取組の推進が求められています。

<今後に向けた基本的考え方>

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、Ma a S、A Iによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者を使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって、取り組める制度を充実・強化していく。

地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

国土交通省

→ 参考資料p30~34

○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進

- ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
- ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出



■令和2年（2020年）11月地域公共交通活性化再生法などの一部改正の概要

資料：国土交通省

(3) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

急速に進展するデジタル技術などの実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、国土交通省では令和4年（2022年）3月末に「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」を立ち上げ、同年8月に提言が取りまとめられました。

<基本的考え方>

- 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性のある支援措置を講ずるべき。

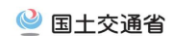
<具体的な検討の方向性>

- (1) 官と民の共創：エリア全体での地域旅客運送サービスの長期安定化
 - ・具体策：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) 交通事業者間の共創：各社やモードの垣根を越えた地域旅客運送サービスの展開
 - ・具体策：「共創」を進めるための環境整備等の推進
- (3) 他分野を含めた共創：くらしのニーズに基づく地域旅客運送サービスの創出
 - ・具体策：くらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

<まとめ>

- 地域交通を今のまま単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難であり、本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。
- 具体的には、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、①官民の間、②交通事業者の相互間、③他分野との「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を進化させていくことが求められる。

政府の方針における地域交通の「リ・デザイン」の位置づけ



○ 地域交通の「リ・デザイン」については、**経済成長、財政健全化、地方創生**など、**重要政策課題への処方箋**として、**政府の各種方針に位置付け**られている。

<p>『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針） (令和4年6月7日閣議決定)</p> <p>第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 (3) 多極化・地域活性化の推進</p> <p>【分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築】 デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能な多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。</p>	<p>『デジタル田園都市国家構想基本方針』 (令和4年6月7日閣議決定)</p> <p>第2章 デジタル田園都市国家構想の実現に向けた方向性 1. 取組方針 (1) デジタルの力を活用した地方の課題解決 ④魅力的な地域をつくる</p> <p>【公共交通・物流・インフラ分野のDXによる地方活性化】 ・買い物や通院などに利用するための十分な移動手段やこれを支えるインフラが確保されていることも地方に求められる大きな条件である。MaaS (Mobility as a Service) の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野にかかるデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた「共創」で地域交通を「リ・デザイン」、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする。（略）このように、地域住民の生活に不可欠なサービスをデジタル技術の活用により維持・確保し、利便性の高い暮らしの実現、地域の生活水準の向上を目指す。</p>
<p>『新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画』（「フォローアップ」） (令和4年6月7日閣議決定)</p> <p>Ⅲ. 経済社会の多極集中心化 1. デジタル田園都市国家構想の推進 (3) デジタル田園都市国家構想の前提となる安心の確保 ②豊かな田園都市国家を支える交通・物流インフラの整備</p> <p>【地域交通】 ・アフターコロナに向けて住民の豊かな暮らしの実現を目指し、MaaSや自動運転などの最新技術の実装を進めつつ、交通事業者の経営の改善を図り、官と民で、交通事業者相互間で、他分野とも連携する共創を推進し、地域交通ネットワークを持続可能な形で「リ・デザイン」する。そのため、公的主体と交通事業者が適切なインセンティブ設定のもとで能動的に関わり、一定エリアにおける地域交通体系の全体最適化と長期的な交通サービスの安定化を実現する仕組みの検討を進める。</p>	<p>第3章 各分野の政策の推進 2. デジタル基盤の整備 (4) ICTの活用による持続可能性と利便性の高い公共交通ネットワークの整備 (a) 持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築</p> <p>・最新技術の実装を進めつつ、地方公共団体がバス等のサービス水準を設定した上で、交通事業者に対して、エリア一括して複数年にわたり運行委託する場合に、事業者の収支改善インセンティブを引き出すため、複数年にわたる長期安定的な支援に向け、実効性ある支援等を実施する。</p>

■ アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」の概要

資料：国土交通省

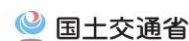
(4) 地域公共交通再構築事業の創設

利用者の大幅減などにより、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」（基幹事業の追加は社会資本整備総合交付金創設以来初）が創設されました。

【地域公共交通再構築事業の主旨】

- 地域づくりの一環として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において、中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援**

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金



利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援**

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本整備総合交付金交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) **地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定**

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
- ※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) **地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携**

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置づけられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) **事業の効果（実効性）を確認するための目標設定**

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額の目標を設定すること

(4) **実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用**

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置づけられること



※JRに関し、「新会社」がその事業を営むに際し、当分の間配慮すべき事項に関する「指針」の運用を何ら変更するものではない

■ 「地域公共交通再構築事業」の概要

資料：国土交通省

(5) MaaSなど新たなモビリティサービスの推進

MaaS※はICTやAIなどの技術革新やスマートフォンの急速な普及を背景に、公共交通分野におけるサービスを大きく変える可能性があり、交通結節点の整備などのフィジカル空間の取組とも連携することで、既存の公共交通の利便性向上、地域や観光地における移動手段の確保・充実が期待できる他、自らの運転だけに頼ることなく、移動しやすい環境の整備が期待できます。

令和4年（2022年）現在、国土交通省や経済産業省が中心となり、MaaSなどを活用した新たなモビリティサービスの社会実装に向けて、様々な取組が推進されています。

今後は、MaaSによる面的な移動サービスの利便性向上、高度化を推進するとともに、交通情報のデータ化などのMaaSの基盤づくりを行い、早期の全国普及をめざすとされています。

【MaaSとは】

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスです。
- 観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域課題解決にも資する重要な手段となるものです。



■MaaSの概要

資料：国土交通省

(6) SDGsの考え方を踏まえた持続可能な都市づくり

平成27年(2015年)に開催された「国連持続可能な開発サミット」において、誰一人取り残さない社会の実現をめざし、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標(SDGs)」が掲げられました。このSDGsは、発展途上国のみならず、先進国も含め全ての国に適用される普遍的な目標であり、我が国においても、この目標達成に向けた取組の方針が示されています。

また、SDGsの17の目標は、経済・社会・環境をめぐる幅広い課題に対応するものであり、本計画とはスケールこそ異なるものの、公共交通の分野においてもこの考えを踏まえた取組を進めていくことが必要とされています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



目標	公共交通との関わり
<p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<p>○公共交通は、高齢者や障害者、子ども等の交通弱者にとって重要な移動手段となっており、本市においても病院や福祉施設等への移動手段に活用されていることから、健康・福祉の視点においても、公共交通の充実(利便性・快適性の向上)を図り、移動しやすい公共交通体系を構築する必要があります。</p>
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>○ターゲット11.2として、「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」ことが求められています。</p>
<p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>○国土交通省の統計等より、自動車での移動はバスの約2.5倍のCO₂(二酸化炭素)を排出するため、地球温暖化対策の視点においても、過度な自動車依存からの脱却を図り、CO₂(二酸化炭素)排出量の削減に取り組む必要があります。</p>
<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p>	<p>○市民の身近な移動手段である公共交通を今後も維持・存続するためには、交通事業者だけの努力では限界があることから、市民、行政、交通事業者が互いに連携・協力し、「自分ごと」として捉えながら、積極的に活用することが求められています。</p>

■SDGsの17の目標と公共交通との関わり

(7) 公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ推進県」

令和4年(2022年)2月に、中長期的視点として令和22年度(2040年)の社会経済を展望しつつ、交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応していくため、リニア中央新幹線(東京-名古屋間)の開業を控える令和8年度(2026年度)までの5年間に取り組む施策の方向性を占める「あいち交通ビジョン」が策定されました。

「あいち交通ビジョン」は県の総合的な計画である「あいちビジョン2030」の個別計画として、交通分野で取り組む施策の方向性を示し、国・県・市町村・交通事業者・県民などの連携した取組を促進するものです。また、「地域公共交通計画」を始めとする地域における公共交通計画のよりどころとなるものです。

【目指すべき姿】

目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通
～モビリティ先進県を目指して～

【施策の方向性】

<検討の視点>

持続可能な
交通ネットワーク

利便性の高い
交通サービス

愛知の強みを活かした
交通とまちづくり

+

新型コロナウイルス感染症
の影響を踏まえた今後の
公共交通のあり方

1 まもる

地域の安全な移動手段を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進めます。

2 たかめる

リニア中央新幹線の開業効果を活かし、国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進めます。

3 ひきつける

本県の活性化につながる国内外からの観光客を「ひきつける」取組を進めます。

4 つなぐ

魅力にあふれ、快適に暮らすことができるまちづくりに向け、人とまちを「つなぐ」取組を進めます。

5 へらす

脱炭素社会の実現を目指し、環境負荷を「へらす」取組を進めます。

資料：あいち交通ビジョン

1 まもる

【持続可能な移動手段の確保・充実】【安全な交通サービスの提供】

【誰もが安心して快適に移動できる環境の創出】

2 たかめる

【スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくり】

3 ひきつける

【観光交流を促進する交通ネットワークの構築】

【ジブリパークを活かした県内周遊観光の促進】

4 つなぐ

【まちづくりと連携したコンパクト・プラス・ネットワークの構築】

5 へらす

【環境と調和した自動車利用】【航空・港湾分野における脱炭素化の推進】

【クロスセクター効果】

地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境などの様々な分野で大きな効果をもたらします。

例えば、地域公共交通の収支が赤字であっても、公共交通の利便性が高まり、高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性などもあります。こうした効果を「クロスセクター効果」と呼びます。

地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

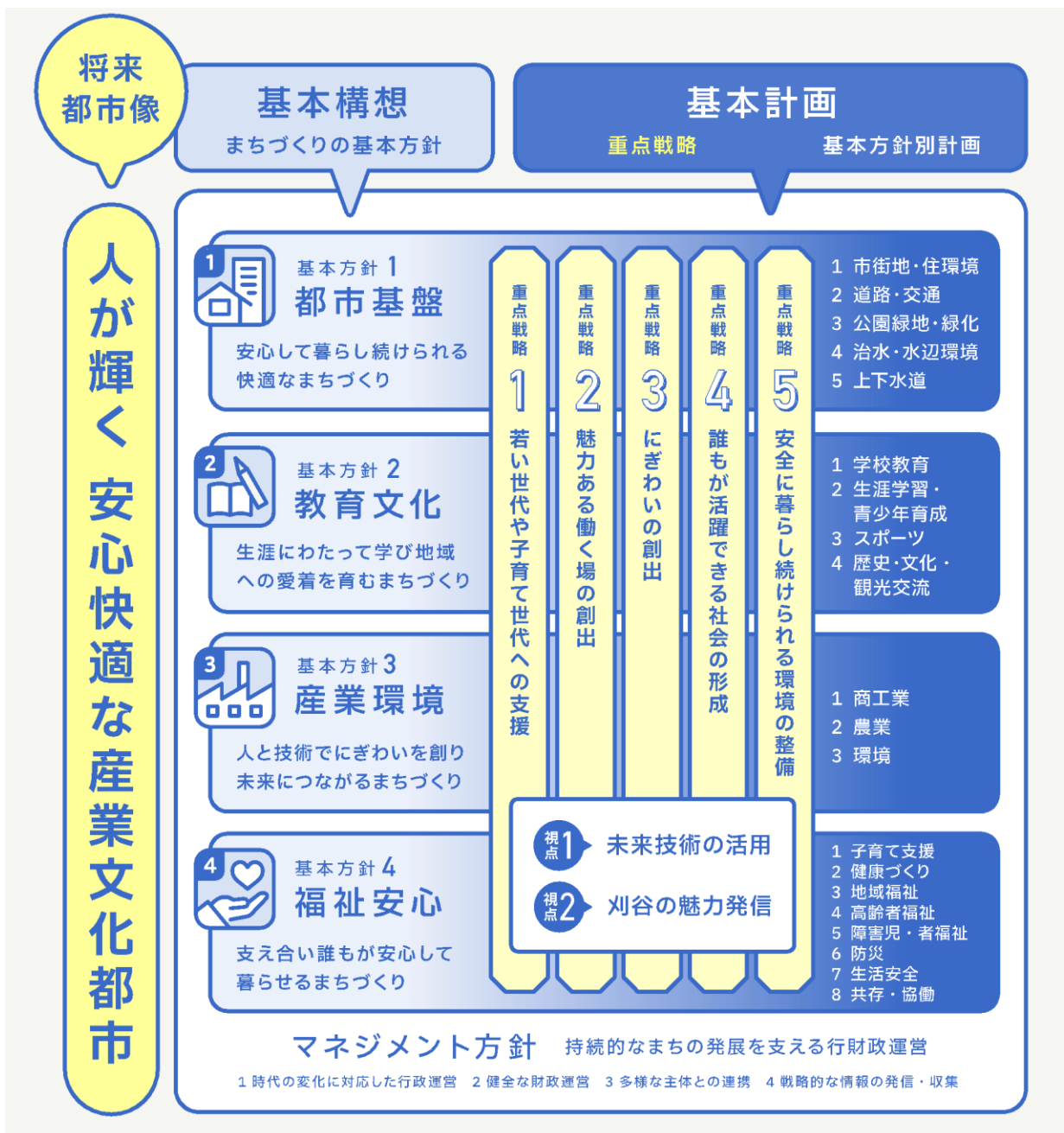


資料：あいち交通ビジョン

2 本市がめざすまちづくりの方向性

(1) 第8次刈谷市総合計画（令和5年3月策定）

- 本市の最上位計画であり、地域のビジョンや将来像を具体化するための道筋を示した「第8次刈谷市総合計画」では、市民が主体となったまちづくりのもと、SDGsの理念を踏まえ、未来に向けて持続的に発展する都市をめざすため、「人が輝く 安心快適な産業文化都市」を将来都市像として位置づけています。
- 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つの基本方針を定めるとともに、マネジメント方針を定め、各方針に基づく基本施策を設定しています。




■基本方針別計画の施策展開

資料：第8次刈谷市総合計画

- 第8次刈谷市総合計画における道路・交通については、「市民が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が形成」、「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」されていることをめざす姿として定めています。

めざす姿



- 市民が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が形成されています。
- 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されています。

[▶ 動画で解説](#)

指 標	現状値	目標値(めざす方向) 2032年
日常(通勤・通学や買物など)の移動手段として、徒歩や自転車、公共交通機関の利用を心がけている市民の割合	36.1% (2022年)	50.0%
刈谷市の道路は車や自転車、徒歩などで移動しやすいと思う市民の割合	67.4% (2022年)	70.1%

- 公共交通については、「公共交通の利便性向上」として、「かりまる」の充実や民間活力を活用した公共交通機能の導入や支援の推進などが掲げられています。

<道路・交通に関する施策内容（公共交通に関連する部分のみ抜粋）>

- 総合交通体系の構築
 - モビリティ・マネジメント施策を展開し、**環境負荷の軽減にもつながる公共交通や徒歩・自転車への転換**を図り、持続可能な総合交通体系を構築します。
 - 公共交通や自転車などへの転換による**適正な交通分担**に合わせ、需要に応じた計画的な道路整備を推進します。
- 公共交通の利便性向上
 - 公共施設連絡バス「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を推進し、**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を形成**します。
 - 市内鉄道駅の利便性や安全性の向上を図るため、**バリアフリー化や安全対策を推進**するとともに、交通結節機能を強化するため、**駅周辺の整備を推進**します。

<連携・協働の考え方>

- モビリティ・マネジメントの推進にあたり、**市民、事業者、学校などに向けた対話や学習の機会を提供**し、利用者とともに公共交通のあり方を考えます。AI・IoT・Ma a S・C A S Eなどの未来技術やサービスを活用した先進的な交通対策や渋滞対策などの取組を、産学官連携により推進します。

(2) 第4次刈谷市都市計画マスタープラン（令和5年3月策定）

●本市の基本的なまちづくりの方針を定めた「第4次刈谷市都市計画マスタープラン」において、各拠点が持つ役割の明確化を図るとともに、特性や魅力をいかながら拠点が軸により相互に結びついた「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～をめざすべき将来都市構造として位置づけています。



■将来都市構造（市民生活）

資料：第4次刈谷市都市計画マスタープラン

- 第4次刈谷市都市計画マスタープランにおける公共交通については、鉄道や主要なバス路線を「公共交通軸」として位置づけているとともに、「市民の持続可能な暮らしを支えていくための軸」として定めています。また、公共交通やその他の交通施設の方針についても定めており、鉄道やバス交通などに関する取組、交通結節機能の強化、交通手段の役割分担などを掲げています。

<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て利用できるようにすることで、**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。

- 地域別構想では北部地域・中部地域・南部地域ごとに「道路・公共交通」の施設整備の方針を定めています。

<北部地域の道路・公共交通の方針（公共交通に関する事項のみ抜粋）>

- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。特に、井ヶ谷町や東境町など、この地域の北部には徒歩圏に鉄道駅が存在しないという地理的状況を踏まえ、**都市拠点である中心市街地へのアクセス利便性の向上**に向け、バス交通による**市内南北線の維持・充実**を図ります。

<中部地域の道路・公共交通の方針（公共交通に関する事項のみ抜粋）>

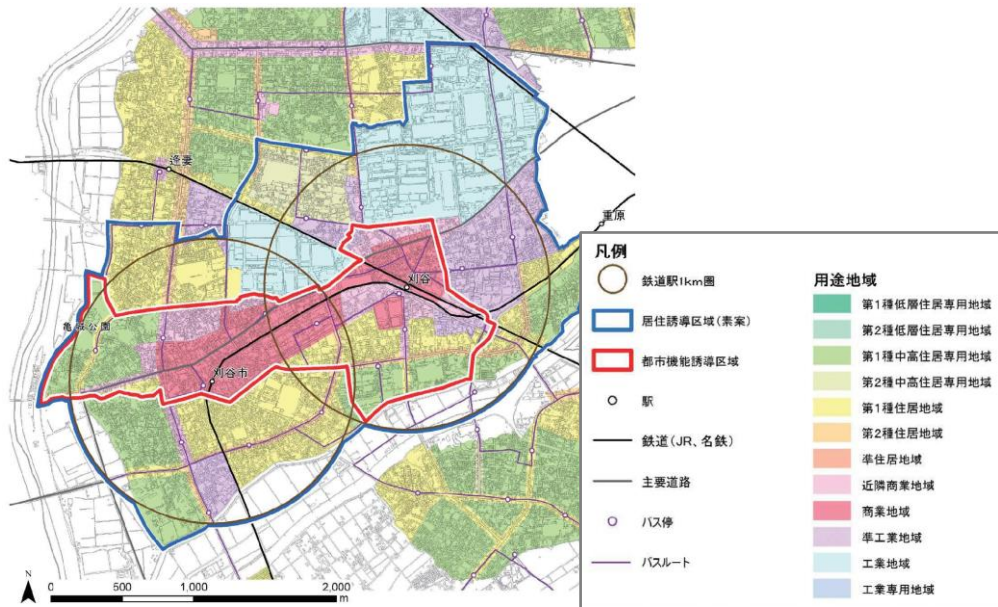
- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。
- 刈谷駅はホームや改札などの**安全性の確保と混雑緩和に向けた取組**を推進します。また、刈谷駅の駅前広場は**バスやタクシー、一般車などへの乗り換えの円滑化**を図ることや、立体的な利用による駅前空間の有効活用を行うなど、**交通結節機能のさらなる強化**を推進します。

<南部地域の道路・公共交通の方針（公共交通に関する事項のみ抜粋）>

- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。特に、この地域で計画されている新市街地の創出にあたっては**都市拠点の中心である刈谷駅などへの鉄道駅へのアクセス利便性の確保**に配慮します。

(3) 刈谷市立地適正化計画（平成 30 年 6 月策定）

- 刈谷市立地適正化計画では、都市拠点や地域拠点に都市機能や生活機能の誘導を図り、これら拠点間を鉄道やバスなどの公共交通で結ぶことで、誰もが歩いて暮らせる「機能集約型都市構造」の構築をめざすこととしています。
- その中でも、公共交通に関しては「鉄道駅等の交通結節機能の拡充やアクセス性の向上」、「公共交通の利便性向上や移動手段の適正化」などの施策を設定しています。



■都市機能誘導区域と居住誘導区域

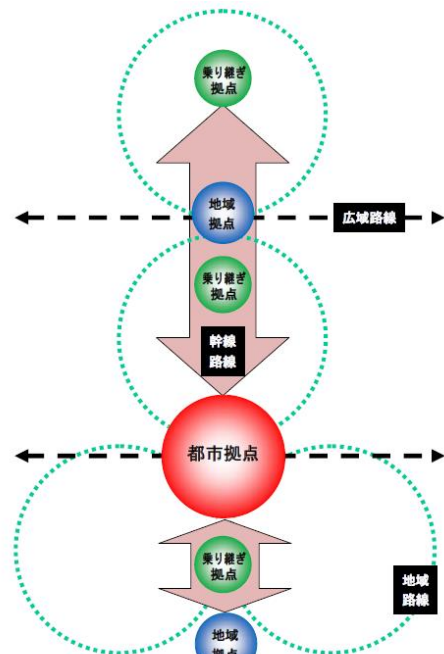
資料：刈谷市立地適正化計画

(4) 刈谷市都市交通戦略（平成 24 年 6 月策定）

- 本市の都市交通に関するマスタープランである「刈谷市都市交通戦略」では、「産業」「交流」「生活」「環境」の4つの視点から持続可能な都市交通体系の構築を目指しており、特に公共交通に関する施策として、「体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成」を位置づけています。

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
- 主要駅や主要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活性化に向けた役割分担



■公共交通体系ネットワークイメージ

資料：刈谷市都市交通戦略

(5) 刈谷市バリアフリー基本構想（令和2年3月策定）

- 刈谷市バリアフリー基本構想において、バリアフリー化の目標を「だれもが安心、安全かつ快適に活動できるまちづくり」を目標として設定し、基本方針として以下のとおり掲げています。また、移動円滑化のための整備方針として、刈谷駅周辺地区の重点整備地区においては、バスによるネットワーク路線を位置づけています。

■バリアフリー化の基本方針	
方針	内容
●交通結節点としての充実・強化	○刈谷駅は公共施設連絡バス「かりまる」や民間事業者のバスが乗り入れているなど、公共交通の結節点としており、徒歩、自転車、自家用車など多様な利用手段に対応した乗換機能の充実・強化により、利便性及び安全性の向上を図ります。
●心のバリアフリーの推進	○情報提供や教育啓発活動を強化し、高齢者、障害者等に関する理解を深めます。

資料：刈谷市バリアフリー基本構想

(6) 第4次刈谷市地域福祉計画（令和2年3月策定）

- 第4次刈谷市地域福祉計画において、「誰もが住みやすい都市環境づくりの推進」を掲げており、今後の方向性及び具体的な取組として、以下の内容を位置づけています。

今後の方向性	
公共施設、交通、住まいなどを対象にして、移動しやすさ、住みやすさを追求した取組を推進し、誰もが安全に移動でき、安心して住むことができるまちをめざします。	
■「誰もが住みやすい都市環境づくりの推進」に関する具体的な取組	
主体	取組内容
刈谷市	○車を使用しない人や自動車免許返納者の移動手段の確保、買い物難民対策、障害のある人などの社会参加、高齢者の外出支援を促進する観点から公共施設連絡バス「かりまる」の利用促進及び新たな交通手段の検討を含め、利便性の向上に努めます。
市民・地域	○バリアフリーやユニバーサルデザインの理念について理解し、街なかで移動に困っている人や助けを必要としている人を見かけたら、移動の補助をします。

資料：第4次刈谷市地域福祉計画

(7) 刈谷市障害者計画（令和6年3月改定）

- 刈谷市障害者計画において、基本目標の一つとして「人にやさしいまちづくり」を定めており、施策の方向性として「安全な移動の確保」を掲げ、以下の内容を位置づけています。

■「安全な移動の確保」に関する具体的な取組	
取組	内容
●刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」の充実	○刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」を運行し、障害のある人や高齢者等の社会参加を促進します。
	○路線の再編やバス停のシェルター、ベンチ等の整備を推進します。
	○運行事業者と共にバリアフリー教育の実施に取り組み、誰もが安心して利用できる環境を整えます。

資料：刈谷市障害者計画

(8) 第9期刈谷市介護保険事業計画・刈谷市高齢者福祉計画（令和6年3月改定）

- 第9期刈谷市介護保険事業計画・刈谷市高齢者福祉計画において、「高齢者の移動支援の充実」を掲げており、今後の方向性及び具体的な取組として、以下の内容を位置づけています。

今後の方向性	
高齢者が通院や買い物等の外出をしやすい環境を整備するため、多様な交通システムの導入を検討します。	
■「高齢者の移動支援の充実」に関する具体的な取組	
取組	内容
①刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」の運営	○刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」において、利便性の向上を図るため、運行経路やバス停の場所、運行本数等の改善を検討します。
②地域に密着した公共交通システムの整備	○高齢者の買い物、通院等の外出を支援する乗り合い交通システム等を活用した高齢者の外出支援策の検討を進めます。
③移動環境のバリアフリー整備	○バリアフリー法に基づき、特定旅客施設である刈谷駅と主要な公共施設などを結ぶ経路や施設の相互間などの経路のバリアフリー整備を推進し、安心して移動できる環境づくりを推進します。

資料：第9期刈谷市介護保険事業計画・刈谷市高齢者福祉計画

(9) 刈谷市環境都市アクションプラン（令和6年3月改定）

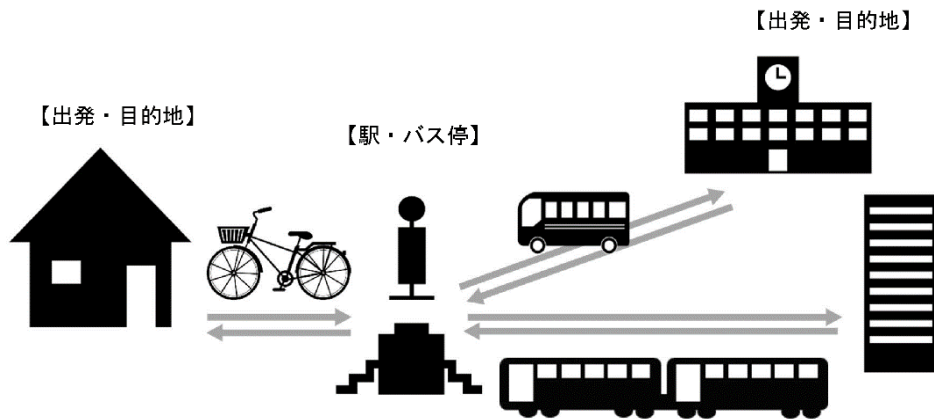
- 刈谷市環境都市アクションプランにおいて、将来都市像を「かりやの技術・行動・情報力が織りなす“E-smile都市かりや”」と掲げ、モビリティ分野において生活スタイルに合わせた環境負荷の少ない交通体系の構築を目指します。
- モビリティ分野では、「環境負荷の少ない交通体系の構築」及び「エコモビリティライフの推進」の取組を位置づけています。

■「モビリティ分野」に関する取組内容	
取組	内容
①自転車活用の推進	○自転車通行空間の確保、駐輪場の整備・運営などを通じて、自転車活用の促進を図ります。
②公共施設連絡バス「かりまる」の充実	○路線再編やダイヤの見直し、バスロケーションシステムの普及啓発やモニター設置を検討するなど、「かりまる」の充実を図ります。
③次世代自動車の普及促進	○電気自動車などの次世代自動車への補助を実施するとともに、充電スタンドの普及を図ります。

資料：刈谷市環境都市アクションプラン

(10) 刈谷市自転車活用推進計画（令和5年3月策定）

- 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に策定した「刈谷市自転車活用推進計画」において、基本方針の一つとして「様々な自転車ニーズに対応する自転車利用環境の形成」を定めています。公共交通に関する施策としては、「サイクル&バス・レールライドの推進」を掲げており、自転車と公共交通（鉄道・バス）の連携を図ることを目指しています。



■サイクル&バス・レールライドの利用イメージ

資料：刈谷市自転車活用推進計画

(11) 第2次衣浦定住自立圏共生ビジョン 前期ビジョン（令和3年10月策定）

- 第2次衣浦定住自立圏共生ビジョンにおいて、結びつきやネットワークの強化に関する分野として「行政バスの広域利用の推進」を掲げており、「行政バス等の乗継拠点等を整備し、圏域内の移動しやすい路線網を構築することにより、利用者の利便性の向上を図る」こととしています。
- 具体的取組として、「コミュニティバス連携促進事業」や「コミュニティバス広報活用事業」、「刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」運行事業」をはじめ、各自治体のコミュニティバス運行事業の推進を位置づけています。



■結びつきやネットワークに関する分野 (公共交通に関する取組事業)	
●コミュニティバス連携促進事業 (刈谷市、知立市、高浜市、東浦町)	・乗継拠点及び路線再編、また全体路線図の有効活用策等について協議、検討を行う。
●コミュニティバス広報活用事業 (刈谷市、知立市、高浜市、東浦町)	・各市町のバス車内やホームページなどに、関係各市町の全体路線図、バス時刻表、圏域内で開催される各種イベント及び定住自立圏における取組の啓発ポスターなどを掲示する。
●刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」運行事業 (刈谷市、知立市、高浜市、東浦町)	
●知立市ミニバス運行事業 (刈谷市、知立市)	
●高浜市いきいき号運行事業 (刈谷市、高浜市)	
●東浦町「う・ら・ら」運行事業 (刈谷市、東浦町)	

■衣浦定住自立圏と公共交通に関する取組事業

資料：第2次衣浦定住自立圏共生ビジョン