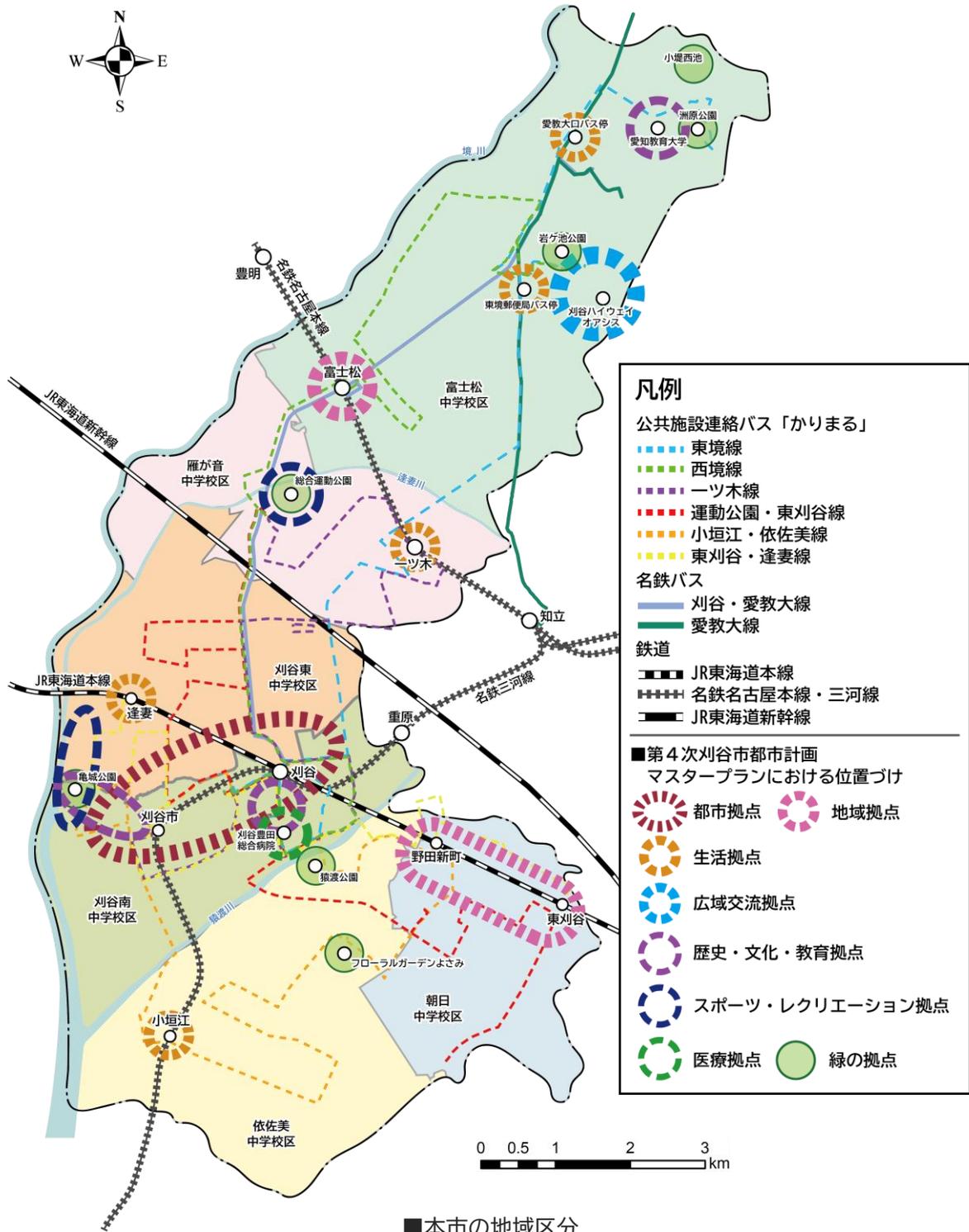


第3章 現況と課題の整理

1 都市構造の把握

(1) 本市の地域区分

- 本市は6つの中学校区（富士松中学校区、雁が音中学校区、刈谷東中学校区、刈谷南中学校区、依佐美中学校区、朝日中学校区）で区分されています。

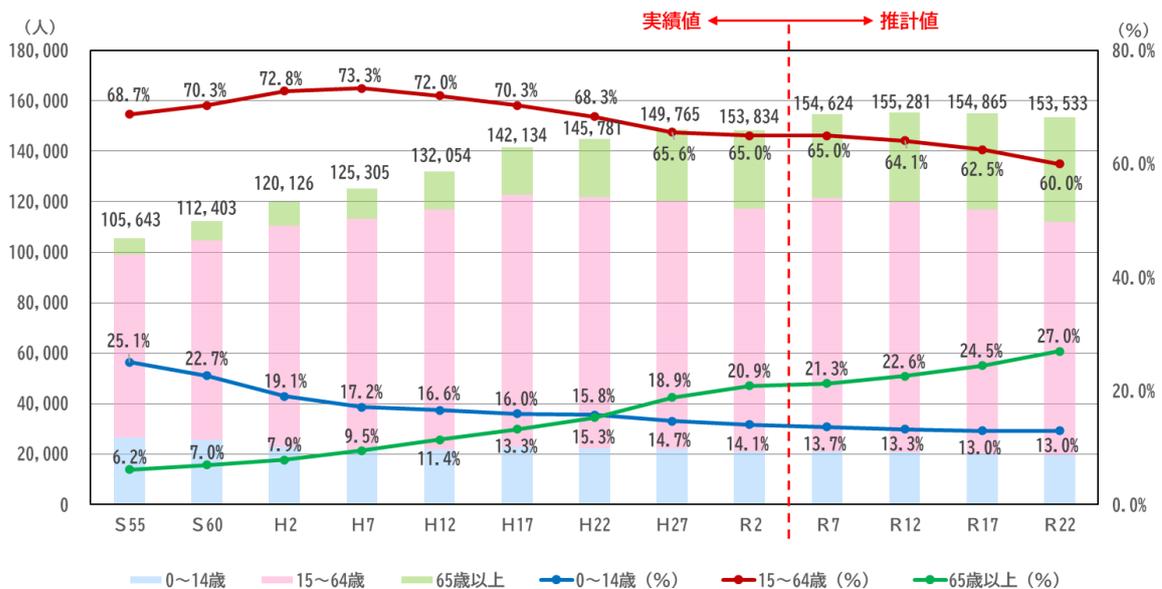


(2) 人口の推移

人口推移と将来人口

- 本市の人口は年々増加しており、令和2年（2020年）では153,834人となっており、平成27年（2015年）時点から約2.7%増加しています。
- 将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、当面は増加傾向にあり、10年後の令和12年（2030年）の155,281人をピークに緩やかに減少に転じる見込みとなっています。
- 人口構成においては、平成7年（1995年）をピークに生産年齢人口（15～64歳人口）が減少している一方、高齢人口（65歳以上人口）が増加しており、令和22年（2040年）では高齢化率が27.0%まで上昇すると推計されています。
- 第8次刈谷市総合計画においては基本構想の目標年次である令和24年（2042年）に目標人口157,700人をめざすこととしています。

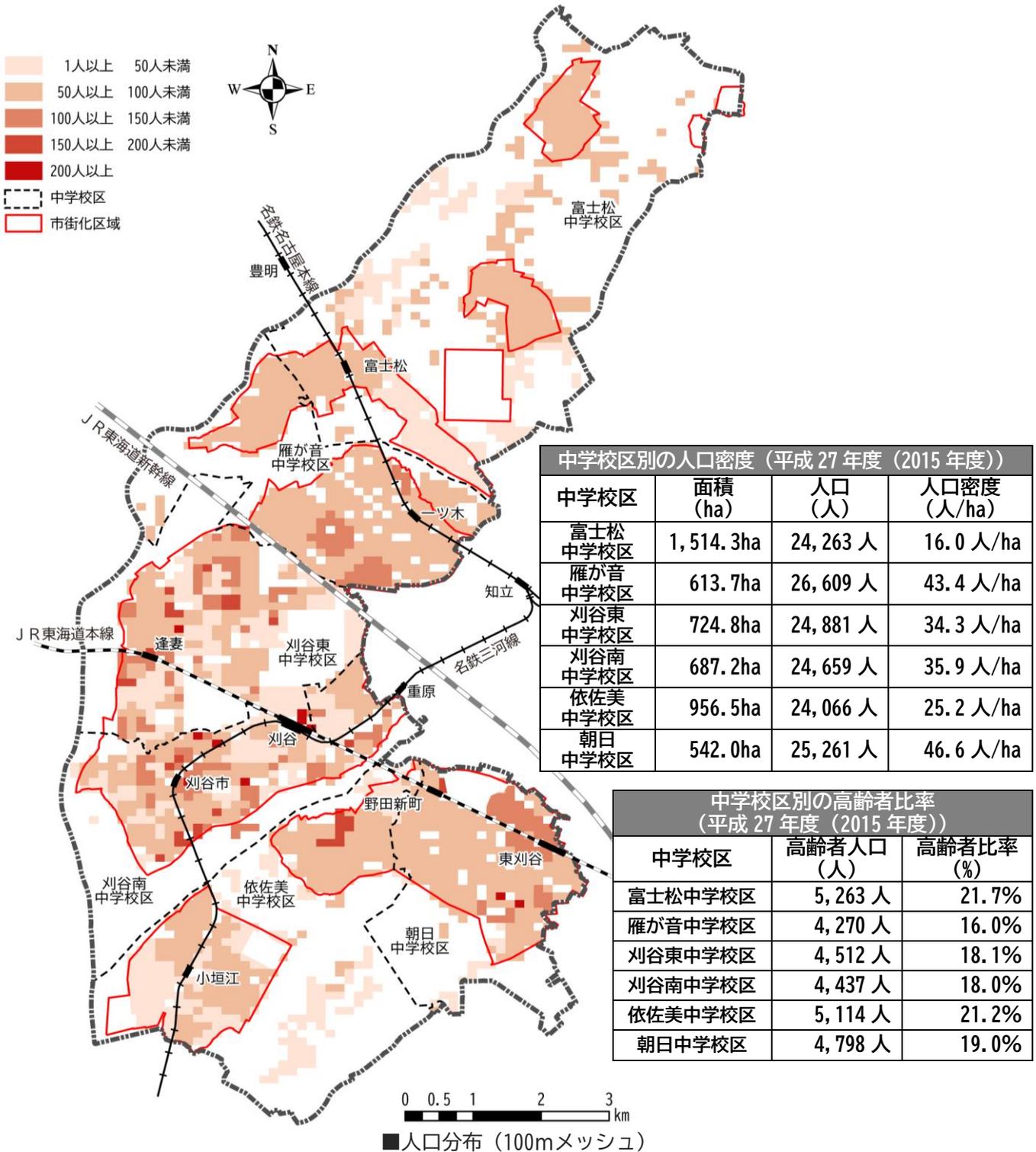
■人口推移と将来人口（年度別）



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

人口分布 (100mメッシュ)

- 人口分布(100mメッシュ)をみると、北部の富士松中学校区を除いた中学校区において、市街化区域を中心にまとまった区域で居住しています。
- 中学校別で人口集積や高齢者（65歳以上）比率が異なっており、富士松中学校区や依佐美中学校区では高齢者比率が20%を超えています。

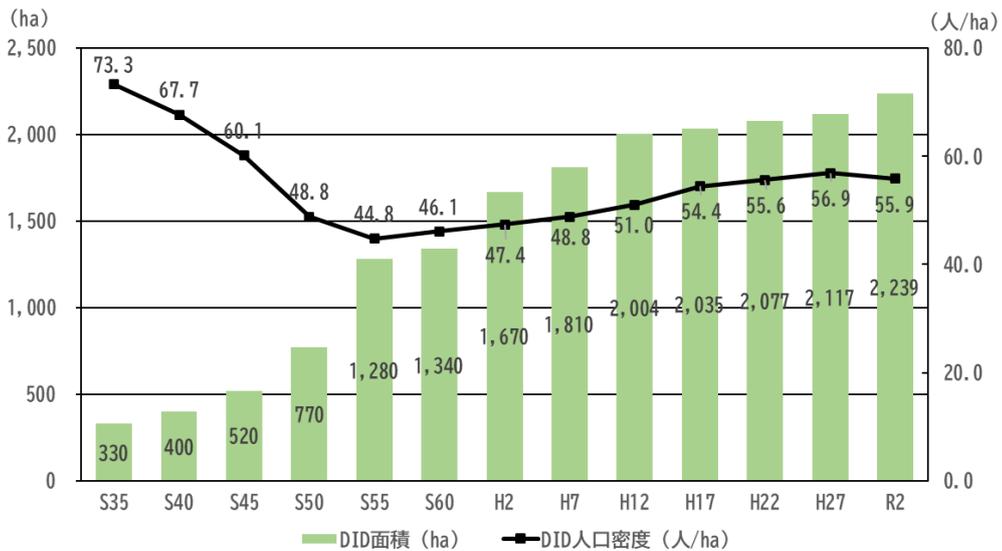


資料：国勢調査

D I D（人口集中地区）の変遷

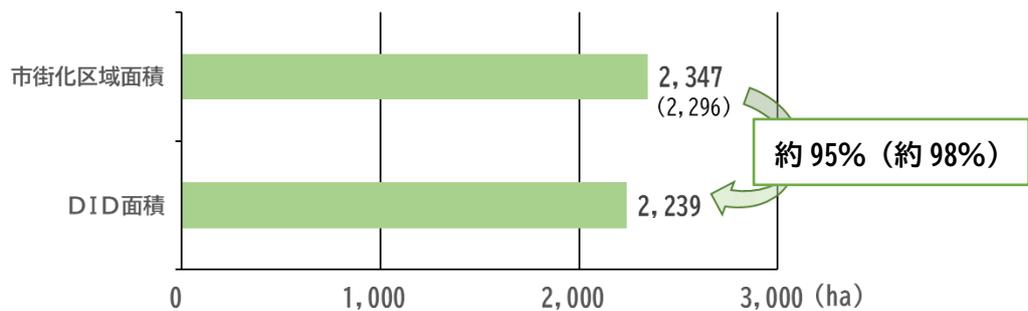
- 昭和 35 年（1960 年）から昭和 55 年（1980 年）の間は、D I D面積の拡大により、D I D人口密度は減少傾向にありましたが、これ以降はD I D面積の拡大が緩やかになり、D I D人口密度も増加傾向にあります。
- 本市の市街化区域の約 95%がD I Dとなっていることから、市街化区域とD I Dがおおむね一致しており、適正な市街地形成が進められています。また、都市人口の約 81%がD I D内に居住しています。

■D I Dの人口密度推移



資料：国勢調査

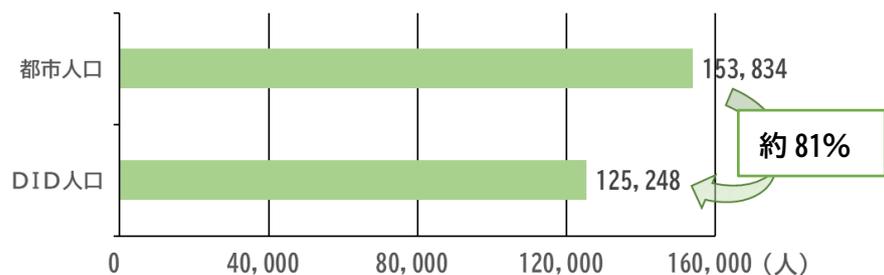
■市街化区域に対するD I D面積比率（令和2年（2020年））



資料：国勢調査

※（ ）は工業専用地域を除く値

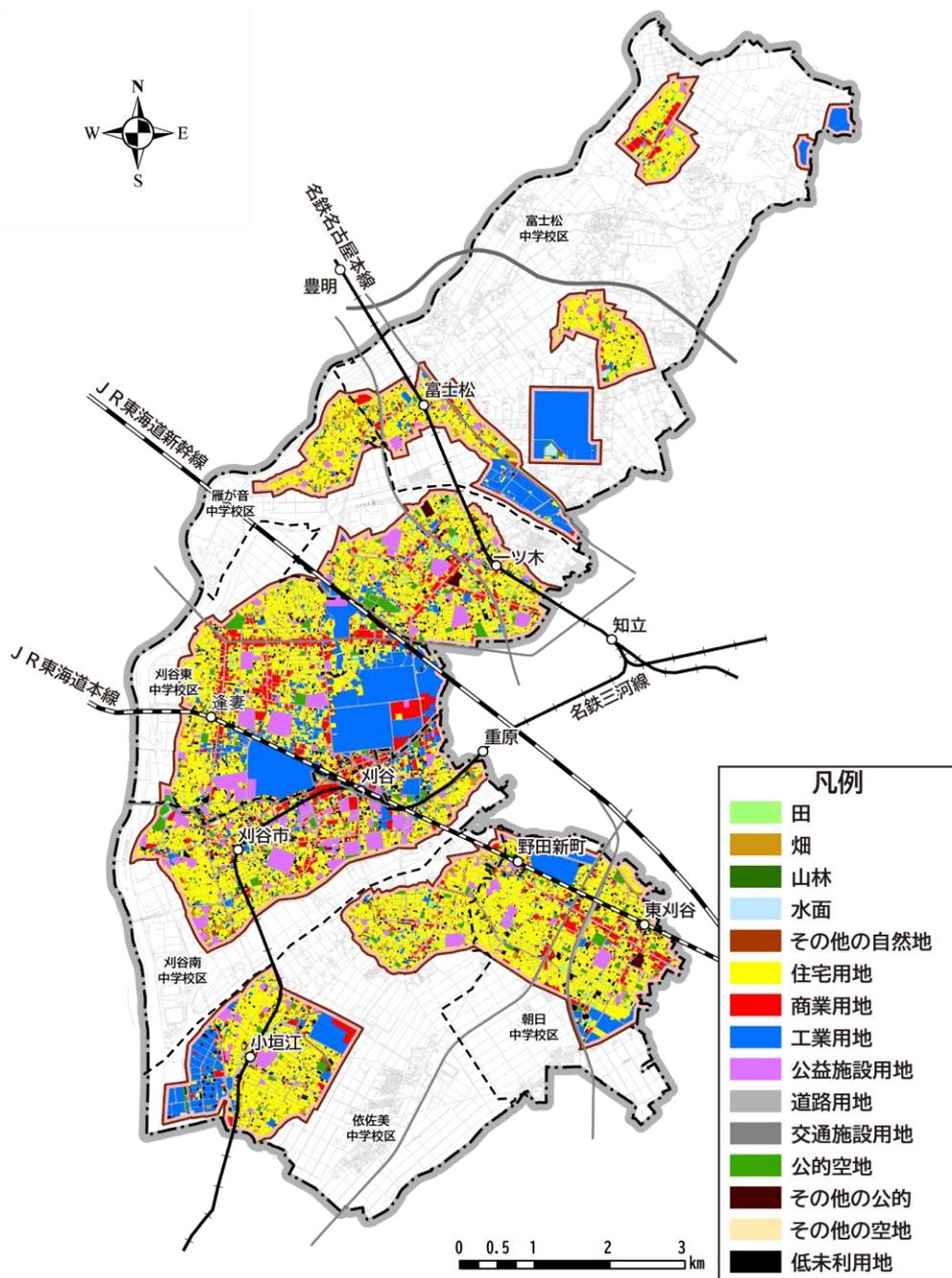
■都市人口に対するD I D人口比率（令和2年（2020年））



資料：国勢調査

(3) 市街化区域内の土地利用

- 本市の市街化区域は2,347haで、市全体（行政区域面積）の約5割を占めています。
- 刈谷駅周辺では商業用地が集積しており、これに隣接する形で自動車関連産業の本社などが立地する工業用地、それらを取り巻くように住宅用地が広がっています。
- 小垣江駅、野田新町駅、東刈谷駅などの鉄道駅周辺では土地区画整理事業による住居系市街地が形成されている一方、北部地域の井ヶ谷町、東境町、今川町や南部地域の半城土町大原などの既存集落を中心とした住居系市街地が形成されています。
- 市内各所に大規模工場を中心とした工業系市街地が立地しており、依佐美中学校区では新しい工業系新市街地が計画されています。



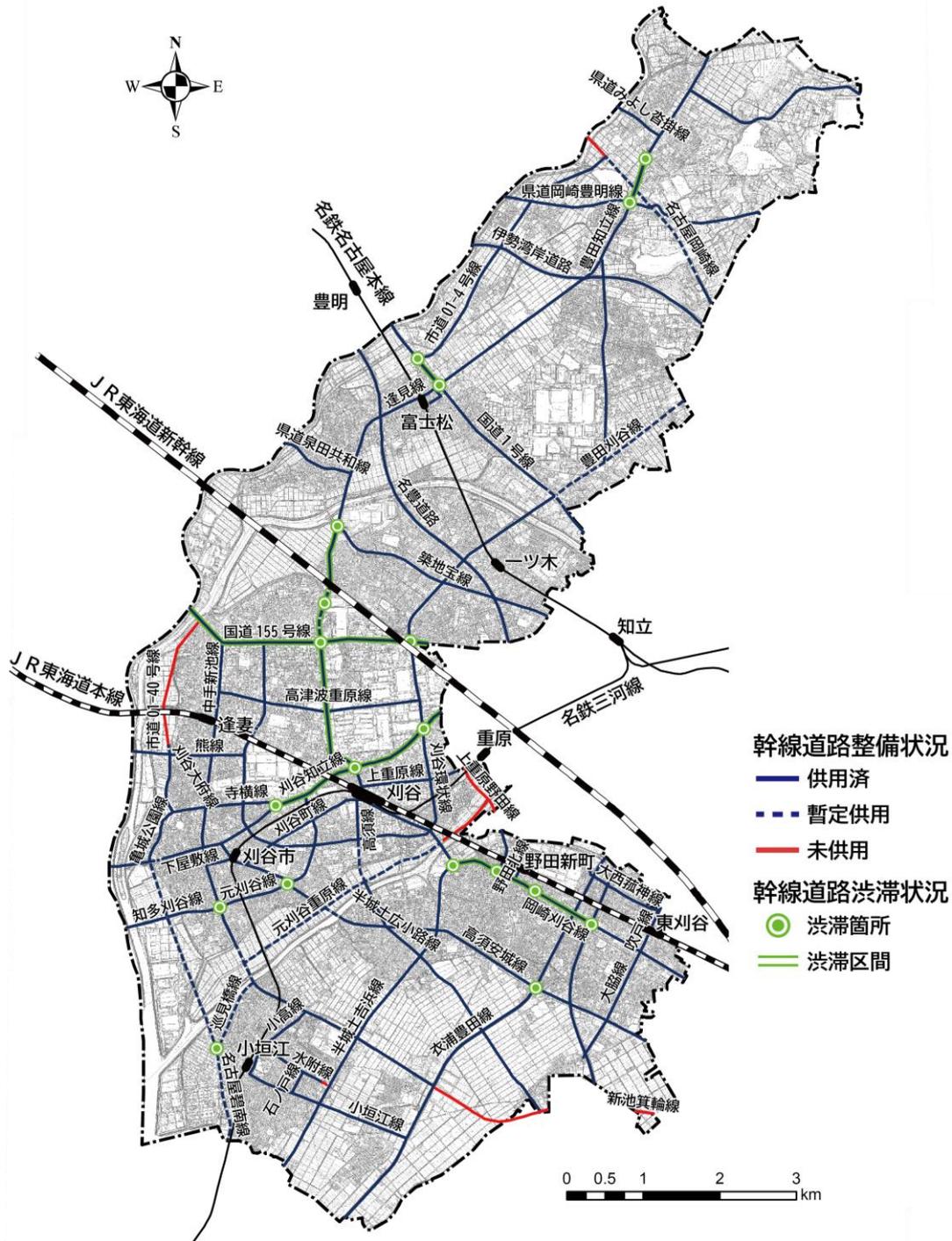
■市街化区域内の土地利用の状況

資料：第4次刈谷市都市計画マスタープラン

(4) 交通状況

■ 幹線道路の整備状況と混雑状況

- 本市の幹線道路は一部に未整備区間があるものの、高い整備率となっています。一方で、細長い地形特性から南北を結ぶ道路ネットワークが少ない状況となっています。
- 刈谷駅周辺に大規模な自動車関連企業などが集積していることから、岡崎刈谷線や国道155号線、逢見線などの幹線道路で慢性的な交通渋滞が発生しています。

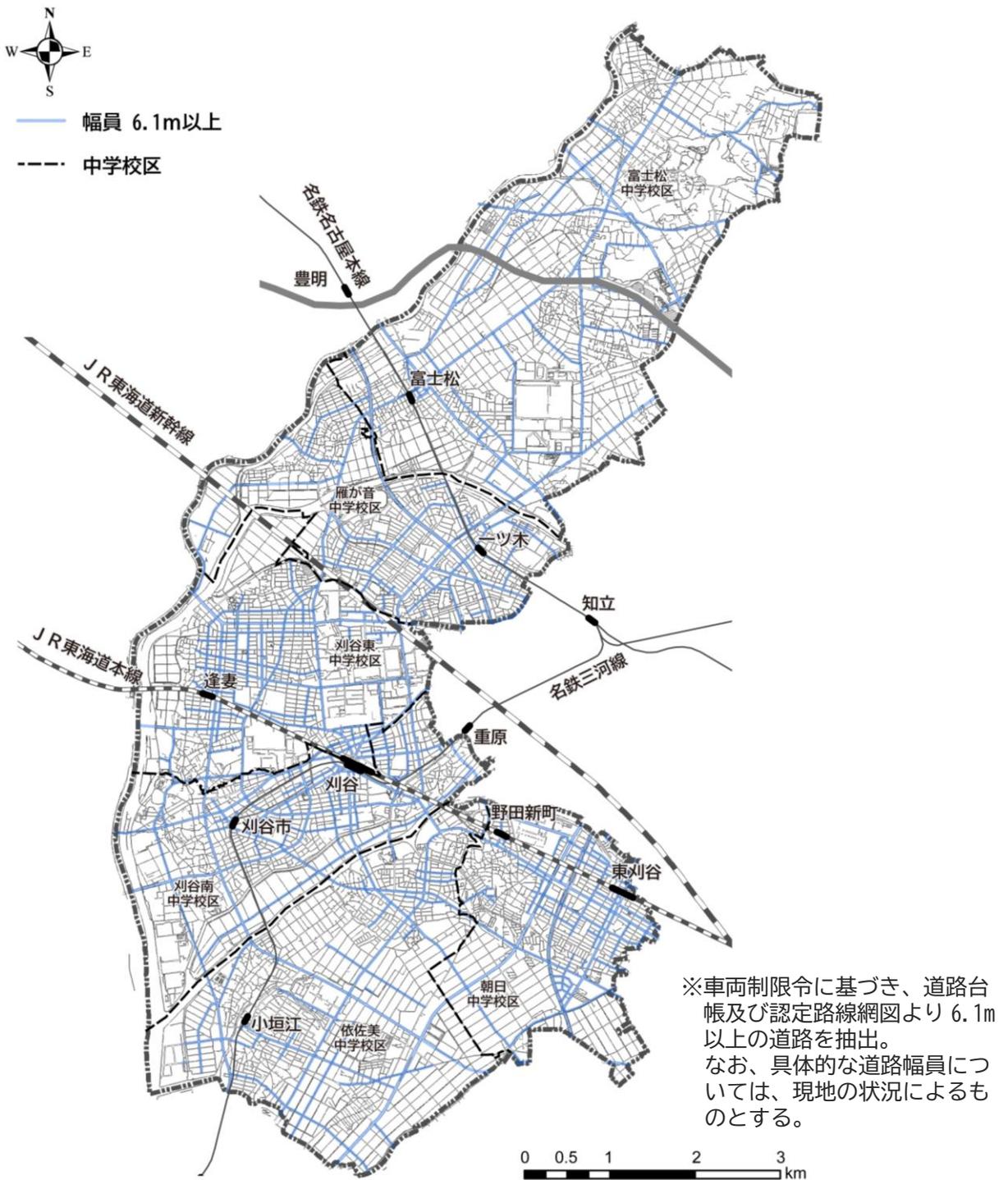


■ 幹線道路の整備状況と渋滞箇所

資料：第4次刈谷市都市計画マスタープラン・名古屋国道事務所資料

「かりまる」が走行できる道路

- 刈谷東中学校区及び刈谷南中学校区では、「かりまる」の相互走行が可能な道路(幅員 6.1m 以上) が充足している一方、富士松中学校区では生活道路において狭小道路が多く、「かりまる」の走行が困難な道路が多く見られます。
- 野田新町駅の南側、小垣江駅の北西側、刈谷市駅の西側などでは狭小道路が偏在していることから、「かりまる」の走行が困難な地域となっています。

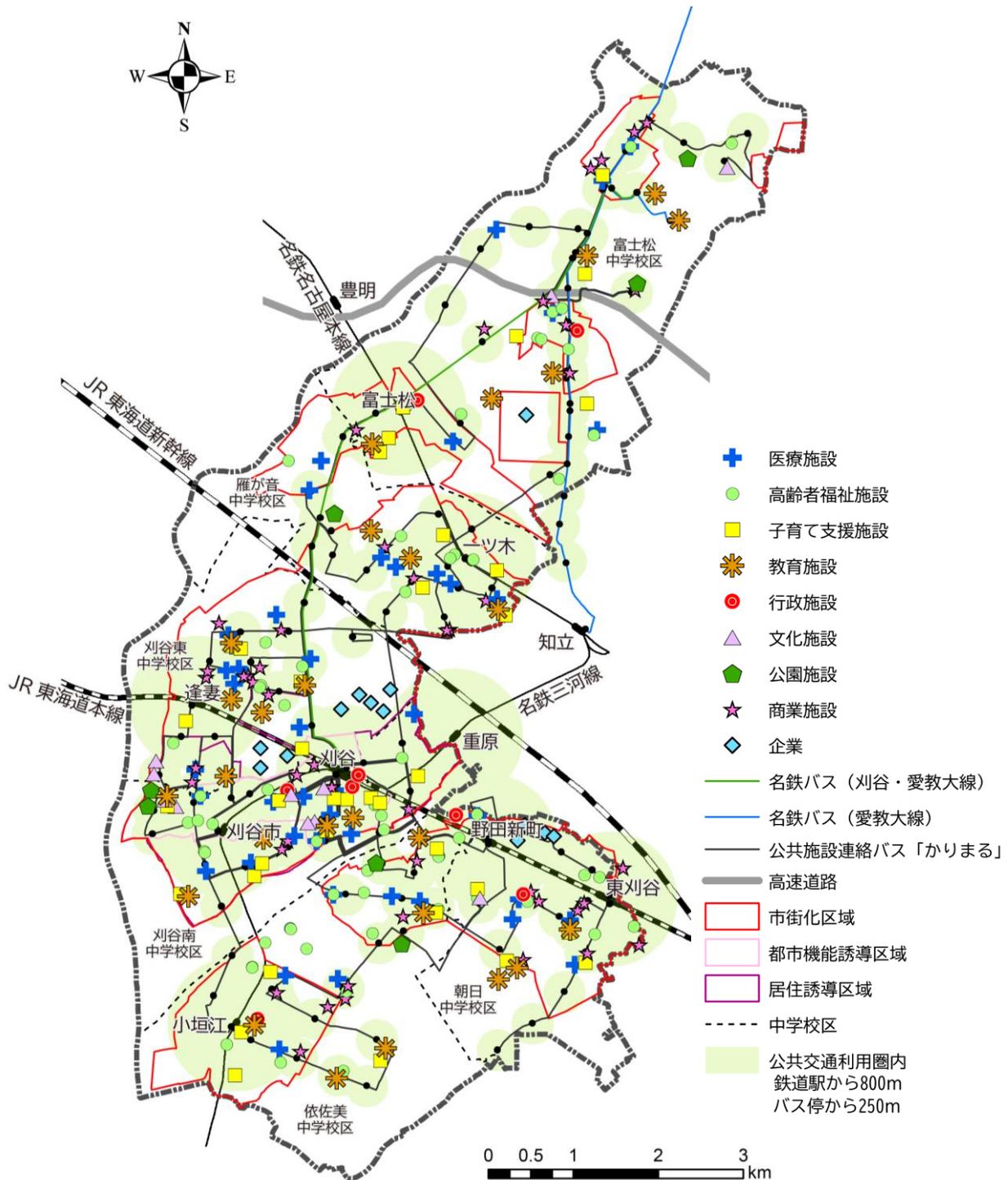


■ 「かりまる」が走行できる道路

(5) 主要施設の立地状況

■ 主要施設の立地状況

- 医療施設や商業施設など、市域内外からの利用が想定される施設は市街化区域全域に立地しており、特に刈谷駅周辺で充実しています。
- 子育て支援施設や教育施設、高齢者福祉施設などの日常的に利用する身近な施設は、市内全域に広く立地しています。



■ 主要施設の立地状況

中学校区別の主要施設の立地状況

- 富士松中学校区や刈谷南中学校区では、主要施設が適度に立地しているのに対し、雁が音中学校区については、子育て支援施設や商業施設などの施設数が少ない状況です。
- 依佐美中学校区においては、他の中学校区と比較して「高齢者福祉施設」が多く立地しています。

■中学校区別の主要施設の立地状況

施設区分	中学校区						合計
	富士松	雁が音	刈谷東	刈谷南	依佐美	朝日	
医療施設	6	7	9	10	6	5	43
高齢者福祉施設	11	6	7	13	21	7	65
子育て支援施設	7	4	5	11	6	4	37
教育施設	6	3	5	5	5	3	27
行政施設	2	0	1	2	2	1	8
文化施設	2	0	2	6	0	1	11
公園施設	2	1	0	2	2	0	7
商業施設	10	5	11	8	7	8	49
企業	1	0	8	0	0	4	13
合計	47	26	48	57	49	33	260

■中学校区別の公共交通利用圏内の主要施設の立地状況

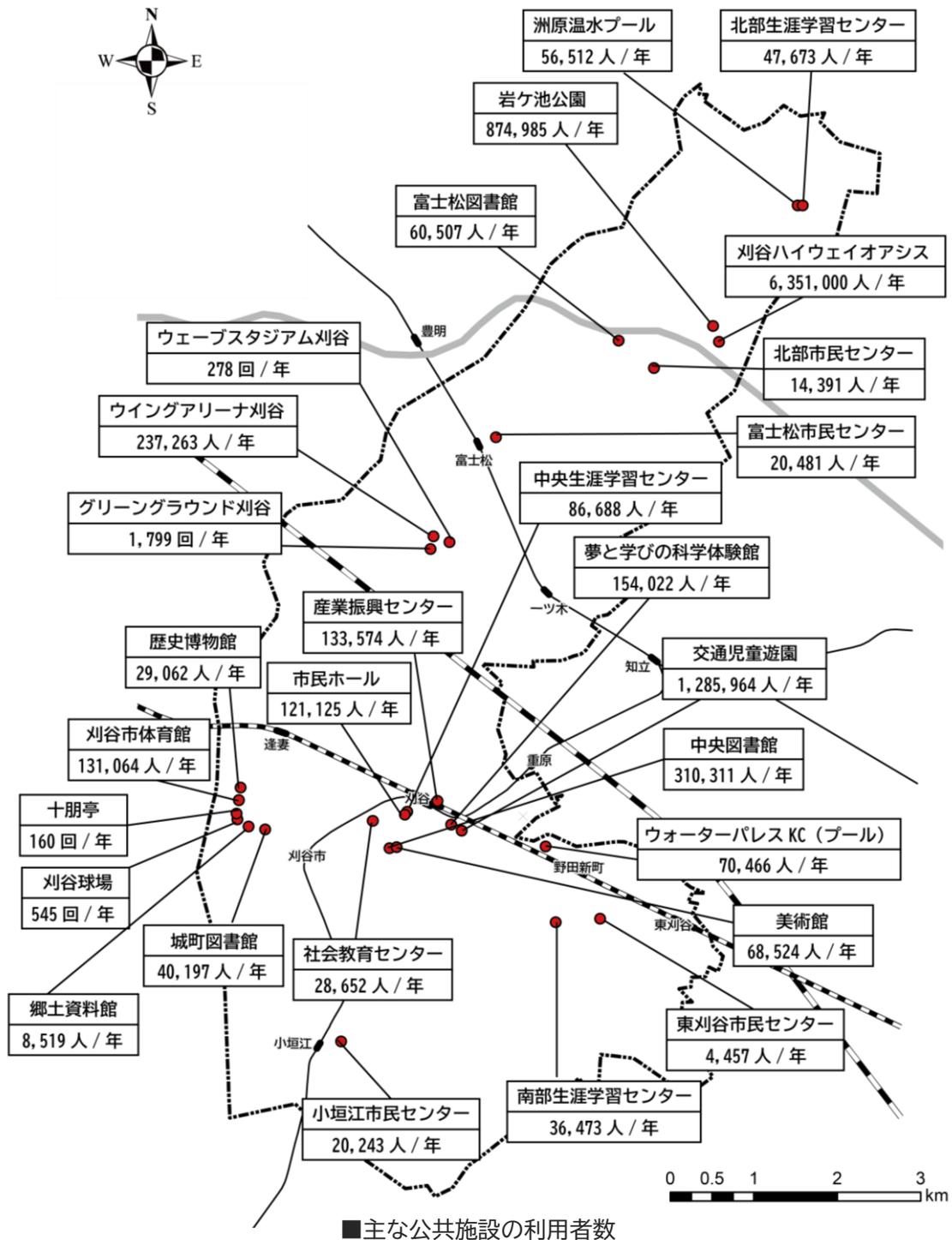
施設区分	中学校区						合計
	富士松	雁が音	刈谷東	刈谷南	依佐美	朝日	
医療施設	4	6	9	9	6	4	38
高齢者福祉施設	8	4	6	12	16	7	53
子育て支援施設	6	4	5	10	5	4	34
教育施設	4	2	5	4	4	1	20
行政施設	2	0	1	2	2	1	8
文化施設	2	0	2	6	0	1	11
公園施設	2	1	0	2	2	0	7
商業施設	8	5	10	8	7	7	45
企業	0	0	2	0	0	4	6
合計	36	22	40	53	42	29	222
公共交通カバー率 (公共交通利用圏内の施設数/総施設数)	76.6%	84.6%	83.3%	93.0%	85.7%	87.9%	85.4%

■（参考）各施設区分に含まれる施設

施設区分	対象施設
医療施設	病院、診療所（内科、外科、小児科含む）
高齢者福祉施設	総合福祉センター、通所系高齢者福祉施設（デイサービス等）、訪問系高齢者福祉施設（ケアステーション等）、小規模多機能型居住介護施設
子育て支援施設	幼稚園、保育園、こども園、子育て支援センター、交通児童遊園、科学館
教育施設	小学校、中学校、高等学校、大学
行政施設	市役所、市役所支所、市民センター、その他国・県の施設
文化施設	文化ホール、図書館、展示場・コンベンションホール、博物館、美術館、体育館、生涯学習センター、市民交流センター
公園施設	総合公園、運動公園、その他地域の拠点的な公園
商業施設	大型小売店舗、スーパーマーケット、ドラッグストア
企業	市内の主要な企業

主な公共施設の利用者数

- 令和3年度（2021年度）における施設利用者数としては、北部地域に位置する刈谷ハイウェイオアシスが最も多く、年間で約635万人の方が訪れています。
- 公共施設としては、交通児童遊園や岩ヶ池公園、ウイングアリーナ刈谷（刈谷市総合運動公園内）が多くなっており、多くの方に利用されています。



資料：刈谷の統計

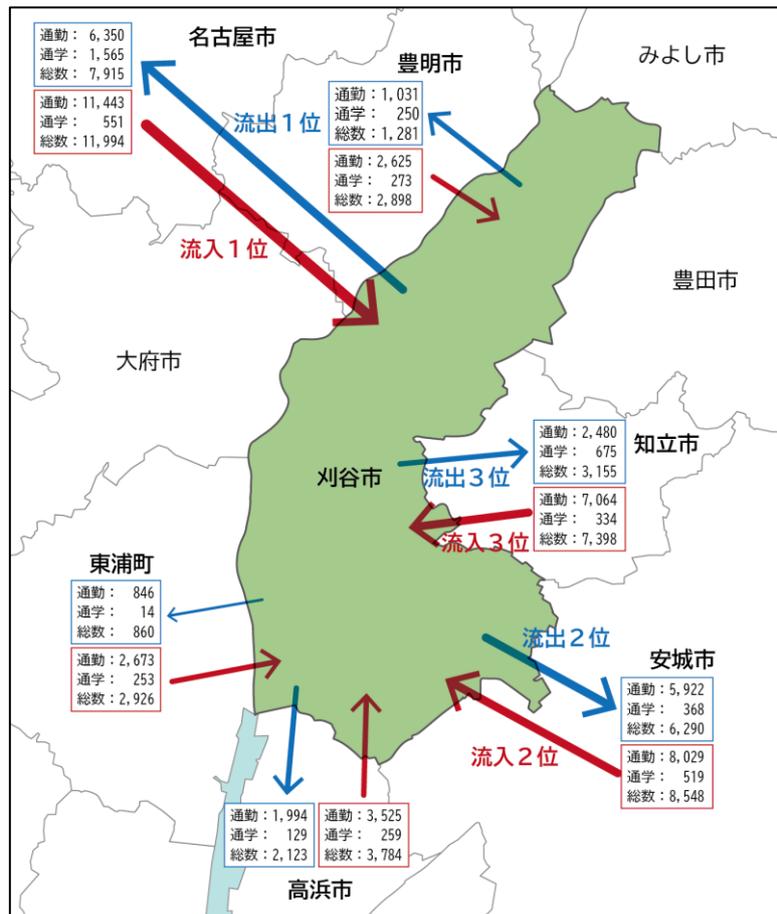
(6) 通勤・通学流動

- 平成 27 年度（2015 年度）時点での通勤・通学流動は、刈谷市で従業・通学する人は市内常住者より多く、流入超過となっています。
- 近隣市町との流動をみると、名古屋市や安城市、知立市との流動が多い傾向にあります。

■通勤・通学流動（表中の青数値は流入超過量）（平成 27 年度（2015 年度））

流出				流入-流出	流入				
総数	就業者	通学者	総数		就業者	通学者			
刈谷市に常住する就業・通学者	84,597	77,217	7,380	34,744	119,341	111,949	7,392	刈谷市に常住する就業・通学者	
刈谷市内で従業・通学	42,725	40,441	2,284	0	42,725	40,441	2,284	刈谷市内で従業・通学	
他市町で従業・通学	39,222	34,240	4,982	34,447	73,669	68,693	4,976	他市町で従業・通学	
近隣市町	知立市	3,155	2,480	675	4,243	7,398	7,064	334	知立市
	名古屋市	7,915	6,350	1,565	4,079	11,994	11,443	551	名古屋市
	岡崎市	2,057	1,662	395	3,533	5,590	5,272	318	岡崎市
	安城市	6,290	5,922	368	2,258	8,548	8,029	519	安城市
	東浦町	860	846	14	2,066	2,926	2,673	253	東浦町
	大府市	2,764	2,316	448	1,892	4,656	4,263	393	大府市
	高浜市	2,123	1,994	129	1,661	3,784	3,525	259	高浜市
	豊明市	1,281	1,031	250	1,617	2,898	2,625	273	豊明市
	西尾市	1,123	1,114	9	1,236	2,359	2,162	197	西尾市
	碧南市	1,403	1,273	130	1,027	2,430	2,178	252	碧南市
豊田市	4,224	4,044	180	899	5,123	4,756	367	豊田市	
みよし市	751	716	35	149	900	799	101	みよし市	
愛知県その他の市町	4,129	3,590	539	8,667	12,796	11,763	1,033	愛知県その他の市町	
県外	850	623	227	1,417	2,267	2,141	126	県外	

資料：国勢調査



■通勤・通学流動

2 公共交通の現況

(1) 本市の交通手段

1) 鉄道

■ 鉄道の現状

- 市内の鉄道は、市域を東西に横断するＪＲ東海道本線、名鉄名古屋本線、南北に縦断する名鉄三河線があります。ＪＲ東海道本線は逢妻駅・刈谷駅・野田新町駅・東刈谷駅、名鉄名古屋本線は富士松駅・一ツ木駅、名鉄三河線は刈谷駅・刈谷市駅・小垣江駅の計９駅が存在しており、特にＪＲ東海道本線刈谷駅については、140本/日程度運行していることから、本市の主要な交通結節点となっています。

■路線別の運行体系（令和５年（2023年）10月時点）

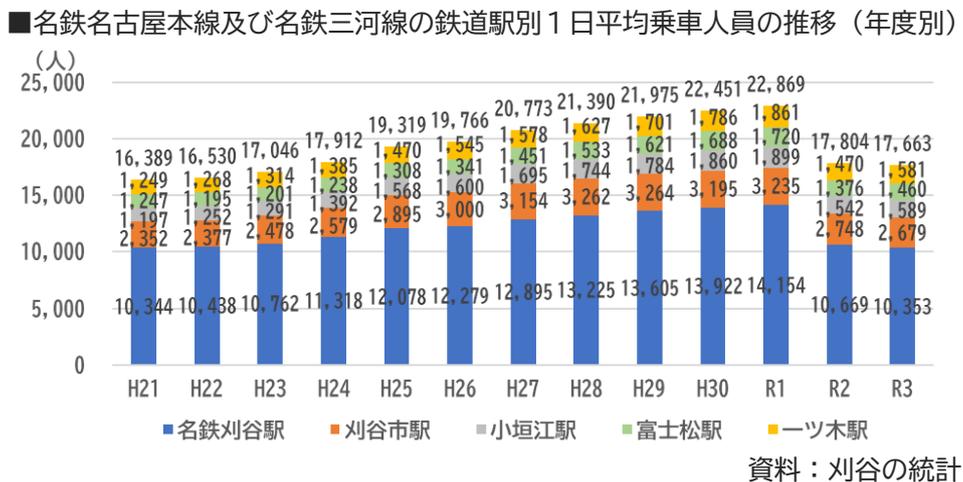
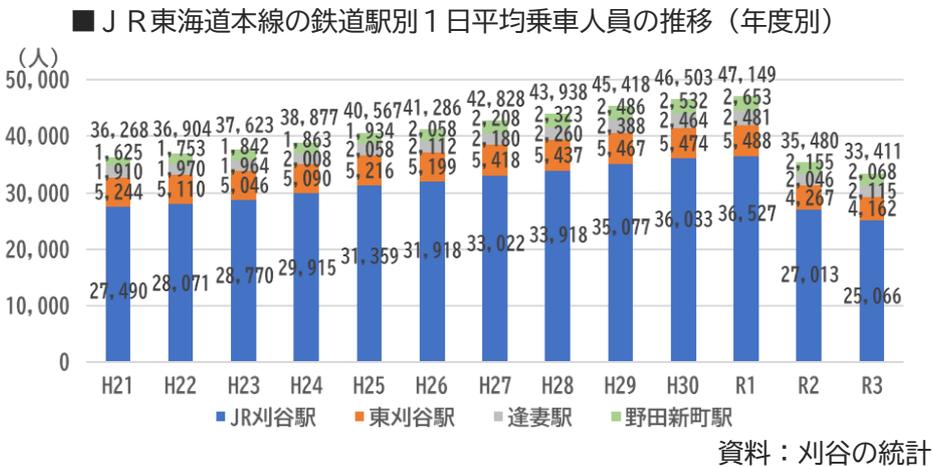
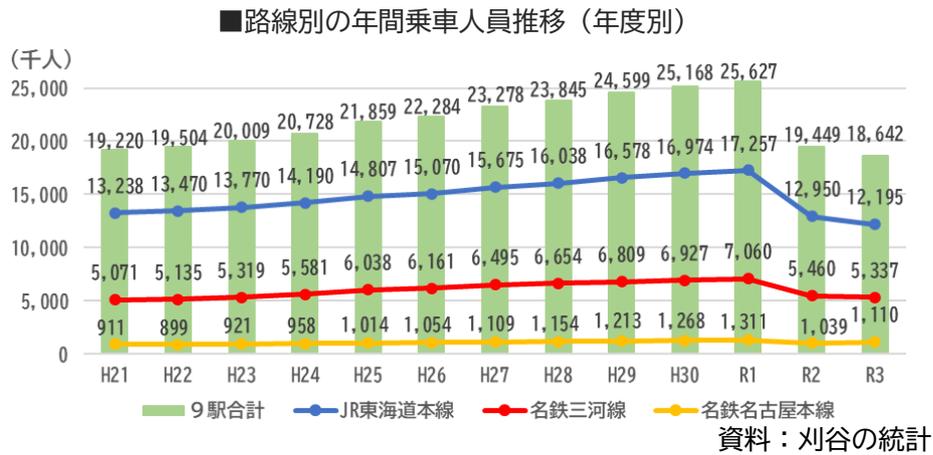
路線名	鉄道駅名	方面	運行本数	運行時間帯	
			(本/日)	始発	終発
JR東海道本線	逢妻駅	岡崎・豊橋方面	69	5:56	0:25
		名古屋・大垣方面	64	5:36	23:34
	刈谷駅	岡崎・豊橋方面	141 (73)	5:59	0:31
		名古屋・大垣方面	139 (75)	5:34	23:31
	野田新町駅	岡崎・豊橋方面	68	6:02	0:34
		名古屋・大垣方面	62	5:31	23:24
	東刈谷駅	岡崎・豊橋方面	69	6:04	0:37
		名古屋・大垣方面	63	5:29	23:22
名鉄名古屋本線	富士松駅	東岡崎・豊橋方面	65	5:32	0:01
		金山・名鉄名古屋方面	65	5:56	23:24
	一ツ木駅	東岡崎・豊橋方面	65	5:34	0:03
		金山・名鉄名古屋方面	65	5:54	23:22
名鉄三河線	刈谷駅	知立方面	70	5:45	23:35
		碧南方面	70	6:04	23:50
	刈谷市駅	知立方面	70	5:42	23:33
		碧南方面	70	6:07	23:52
	小垣江駅	知立方面	70	5:39	23:29
		碧南方面	70	6:11	23:56

※運行本数は平日の運行本数を整理している。なお、ＪＲ刈谷駅のみ、各方面の区間快速、快速、新快速、特別快速の運行本数を（ ）内に記載している。

資料：ＪＲ東海ホームページ、名古屋鉄道ホームページ

鉄道の利用状況

- 鉄道の乗車人員は、J R東海道本線と名鉄名古屋本線、名鉄三河線ともに年々増加傾向にありましたが、令和2年度（2020年度）においては、新型コロナウイルス感染症の影響により減少しています。
- J R東海道本線の鉄道駅別1日平均乗車人員については、J R刈谷駅で令和元年度（2019年度）に約37千人と最も多くなっています。
- 名鉄名古屋本線及び名鉄三河線の鉄道駅別1日平均乗車人員については、名鉄刈谷駅で令和元年度（2019年度）に約14千人と最も多くなっています。



2) 路線バス

路線バスの現状

- 市内の路線バスは、刈谷駅北口から愛知教育大学までを結ぶ名鉄バス刈谷・愛教大線と知立駅から刈谷市内を通り愛知教育大学までを結ぶ名鉄バス愛教大線があります。
- 刈谷・愛教大線、愛教大線ともに平日・休日で運行しており、刈谷・愛教大線は平日 15 本/日、休日 10 本/日の運行頻度、愛教大線は平日 122～135 本/日、休日 68 本/日の運行頻度となっています。

■路線バスの運行体系（令和5年（2023年）10月時点）

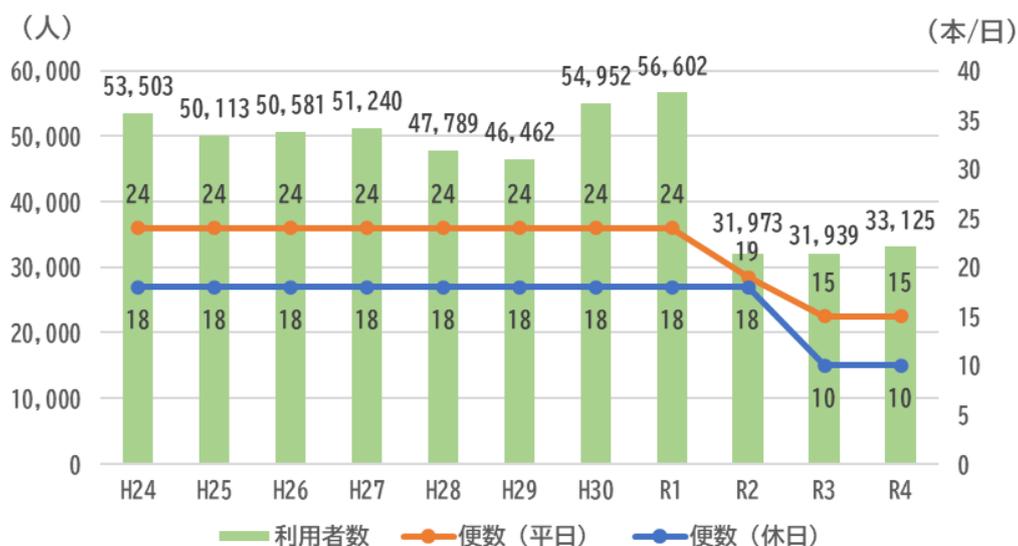
路線名	運行本数（本/日）		運行時間帯		運賃	
	平日	休日	平日	休日		
名鉄バス						
刈谷・愛教大線	刈谷駅方面	7	5	8～19時台	8～17時台	距離制
	愛知教育大前方面	8	5	7～20時台	7～16時台	
愛教大線	知立駅方面	63～68	34	6～22時台		
	愛知教育大前方面	59～67	34			

資料：名鉄バス株式会社ホームページ

路線バスの利用状況

- 名鉄バス刈谷・愛教大線の年間の利用者数は、近年増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大による外出抑制などの影響から、令和4年度（2022年度）では約33千人と令和元年度（2019年度）から4割程度減少しています。
- 名鉄バス刈谷・愛教大線の運行本数については、平成24年（2012年）時点は平日24本/日、休日18本/日だったのに対し、令和4年（2022年）では平日15本/日、休日10本/日と4割程度減便しています。

■名鉄バス刈谷・愛教大線の利用者数及び運行本数の推移（年度別）



資料：名鉄バス株式会社

3) 公共施設連絡バス「かりまる」

公共施設連絡バス「かりまる」の現状

- 公共施設連絡バス「かりまる」(以下、「かりまる」)は、市が民間の交通事業者に運行を委託しています。
- 平成9年(1997年)12月から約3年間の試行運転を経て、平成13年(2001年)4月より本運行が開始されており、これまでに路線や運行ダイヤの改編、バスロケーションシステムを導入しています。
- 運行路線は北部地域へ移動する東境線、西境線、一ツ木線と南部地域へ移動する運動公園・東刈谷線、小垣江・依佐美線、東刈谷・逢妻線の6路線があります。各路線ともに市役所や刈谷駅をはじめとした主要な公共施設などへ移動することができるバスとして無料で運行しています。

■「かりまる」の運行体系

路線名	運行本数 (本/日)	運行時間帯	運賃	
公共施設連絡バス「かりまる」				
東境線	刈谷市役所行	8	6~18時台	無料
	洲原温水プール行	8	7~20時台	
西境線	刈谷市役所行	8	6~19時台	
	刈谷ハイウェイオアシス行	8	7~20時台	
一ツ木線	刈谷市駅行	5	6~19時台	
	総合運動公園行	5	7~20時台	
運動公園・東刈谷線	総合運動公園行	8	6~20時台	
	半城土町大原行	8	6~20時台	
小垣江・依佐美線	小垣江駅東口行	8	7~19時台	
	小垣江駅西口行	8	6~20時台	
東刈谷・逢妻線	逢妻駅南口行	5	6~18時台	
	東刈谷駅北口行	5	8~20時台	



■公共施設連絡バス「かりまる」



公共施設連絡バス「かりまる」

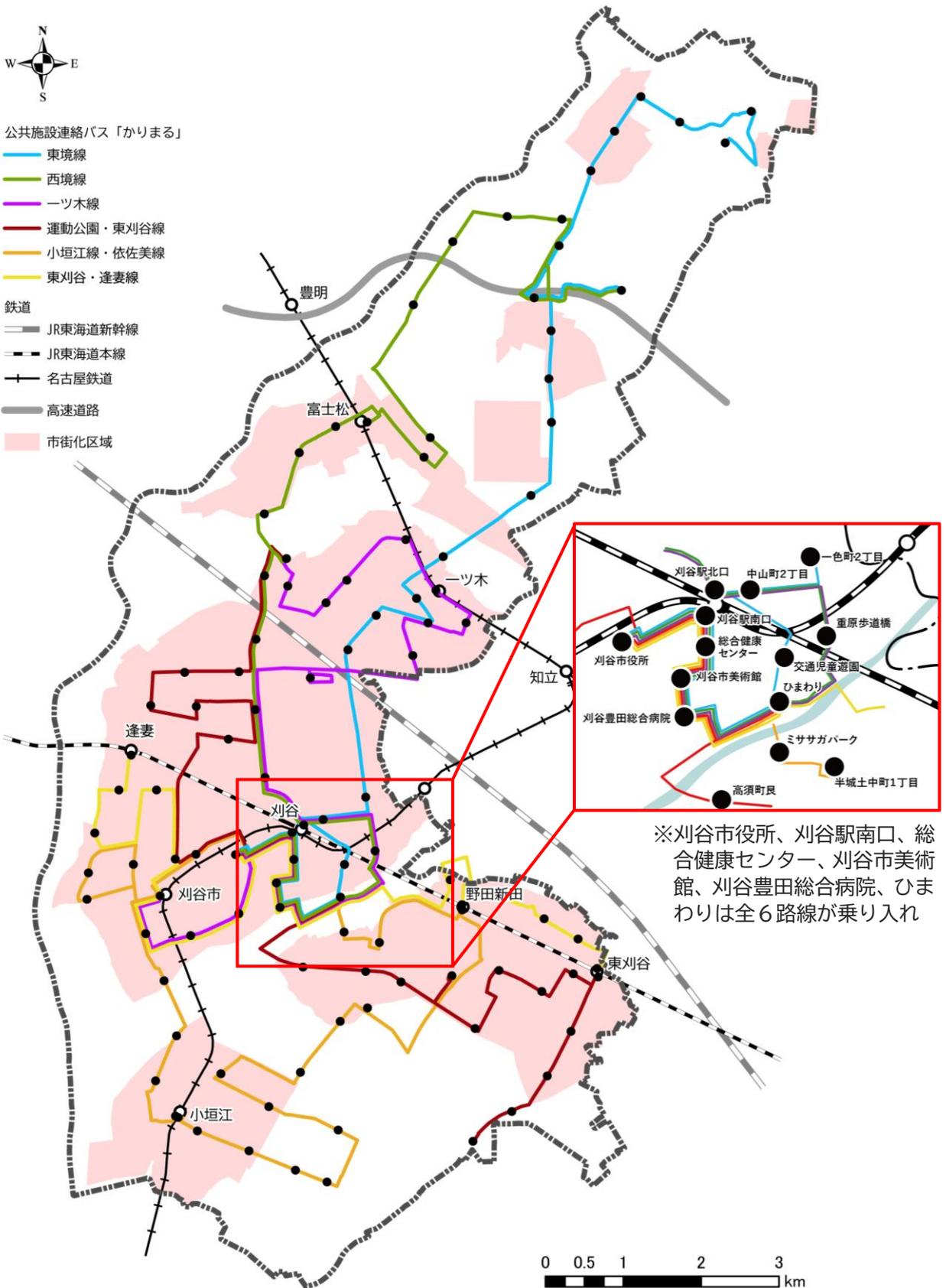
- 東境線
- 西境線
- 一ツ木線
- 運動公園・東刈谷線
- 小垣江線・依佐美線
- 東刈谷・逢妻線

鉄道

- JR東海道新幹線
- JR東海道本線
- 名古屋鉄道

高速道路

市街化区域



※刈谷市役所、刈谷駅南口、総合健康センター、刈谷市美術館、刈谷豊田総合病院、ひまわりは全6路線が乗り入れ

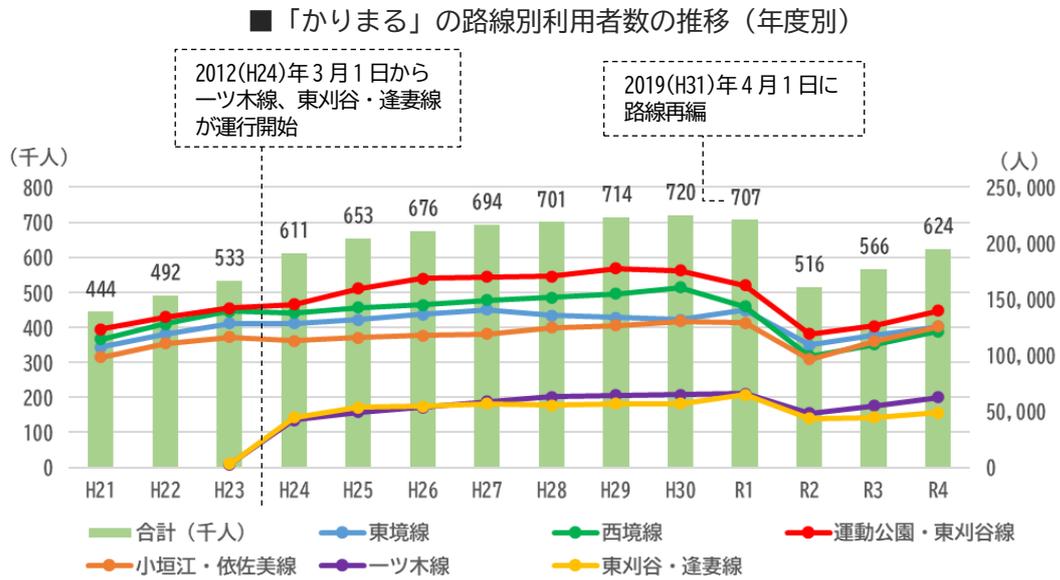


■「かりまる」の路線図

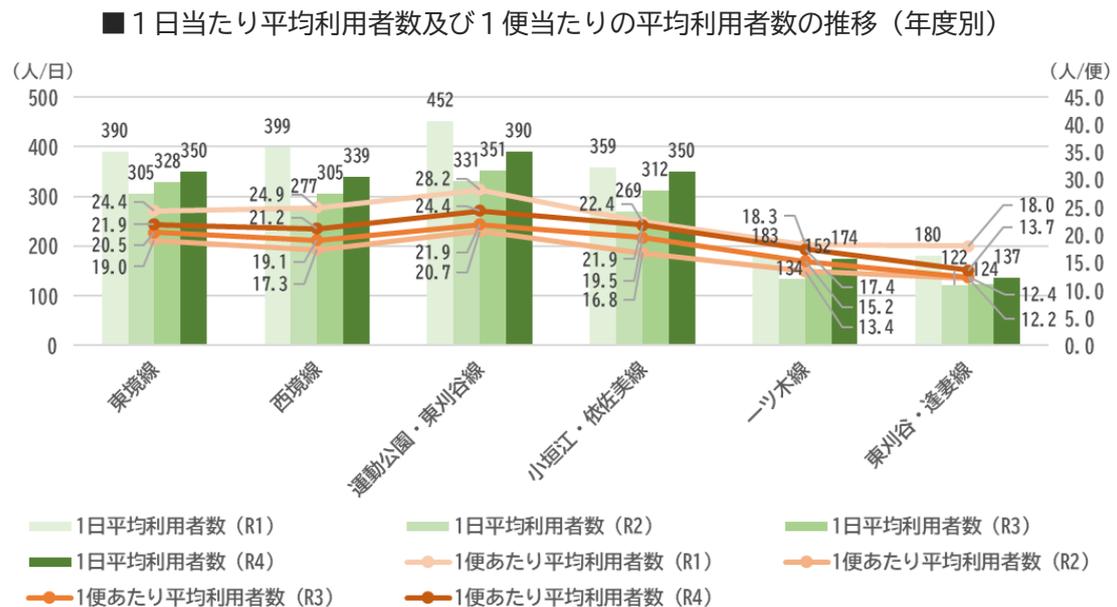
資料：都市交通課

「かりまる」の利用状況

- 「かりまる」の利用者数は運行開始以降、年々増加傾向にありピーク時の平成30年度（2018年度）では約720千人まで増加しましたが、新型コロナウイルス感染拡大による外出抑制などの影響から、令和4年度（2022年度）では利用者数が1割程度減少しています。
- 路線別の1日当たり平均利用者数及び1便当たり平均利用者数では、中心部を運行する運動公園・東刈谷線が多い他、北部地域と中心部を運行する東境線、西境線でも多い傾向にあります。新型コロナウイルス感染拡大の影響などから、令和2年度（2020年度）では利用者数が減少していますが、令和4年度（2022年度）では全ての路線で回復傾向が見られます。



資料：都市交通課



資料：都市交通課

4) 隣接市町のコミュニティバス

隣接市町のコミュニティバスの現状

- 刈谷市へ乗り入れている隣接市町のコミュニティバスは、「う・ら・ら（東浦町運行バス）」、「あんくるバス（安城市運行バス）」、「ミニバス（知立市運行バス）」、「いきいき号（高浜市運行バス）」の4つがあります。
- 4つのコミュニティバスのうち、「う・ら・ら」や「あんくるバス」、「ミニバス」は刈谷駅をはじめとする鉄道駅に乗り入れており、「う・ら・ら」や「いきいき号」は刈谷豊田総合病院に乗り入れています。いずれのコミュニティバスも1乗車100円で運行されています。

■隣接市町のコミュニティバスの運行体系

路線名	運行本数 (本/日)	路線の起終点		刈谷市内 のバス停	所要時間※1	運行時間帯	運賃	
		起点	終点					
う・ら・ら（東浦町運行バス）								
刈谷線	緒川駅東口行	8	刈谷駅南口	緒川駅東口	刈谷駅南口 刈谷豊田 総合病院	16～22分※2	8～18時台	100円/乗車
	刈谷駅南口行	9	緒川駅東口	刈谷駅南口	刈谷駅南口 刈谷豊田 総合病院	14～20分※2		
あんくるバス（安城市運行バス）								
作野線（循環バス）	7	新城駅南口	東刈谷駅 北口	東刈谷駅 北口	23～25分	7～18時台	100円/乗車	
西部線（循環バス）	7				43～49分			
ミニバス（知立市運行バス）								
3コース（オレンジコース）	11	知立駅	東刈谷駅 北口	野田新町 駅北口 ウォータ パレスKC	24～27分	6～19時台	100円/乗車	
4コース（ブルーコース）	10				26～29分			
いきいき号（高浜市運行バス）								
刈谷市コース	9	高浜市役所	刈谷豊田 総合病院	刈谷豊田 総合病院	26～33分	8～17時台	100円/乗車	

※1 各市町内の終点までの所要時間

※2 「う・ら・ら」刈谷線については、刈谷駅南口から緒川駅東口までの所要時間

資料：各市町ホームページ



5) タクシー

■ タクシーの現状

- タクシー事業者は、市内に2事業者があり、ドアツードアを可能とする個別輸送の移動手段としての役割を担っています。
- 誰もが使いやすい車両として、普通車に加え、車いす専用車両などのバリアフリーに配慮した車両の導入が取り組まれています。
- 70歳以上の方で運転経歴証明書を提示すると利用料金が割引される、免許返納に関する取組が実施されています。
- 令和3年（2021年）4月から身体、知的、精神障害者で障害者手帳を提示すると利用料金が割引される取組が実施されています。

■市内のタクシー事業者（令和5年（2023年）10月時点）

事業者名	所管営業所	車両数
刈谷交通株式会社	本社（大手町）	普通車：36台（うち、UD17台） 車いす専用：1台
大興タクシー株式会社	本社（神田町）	普通車：37台（うち、UD16台） 特定大型車：3台、車いす専用：2台 車いす・寝台兼用：1台

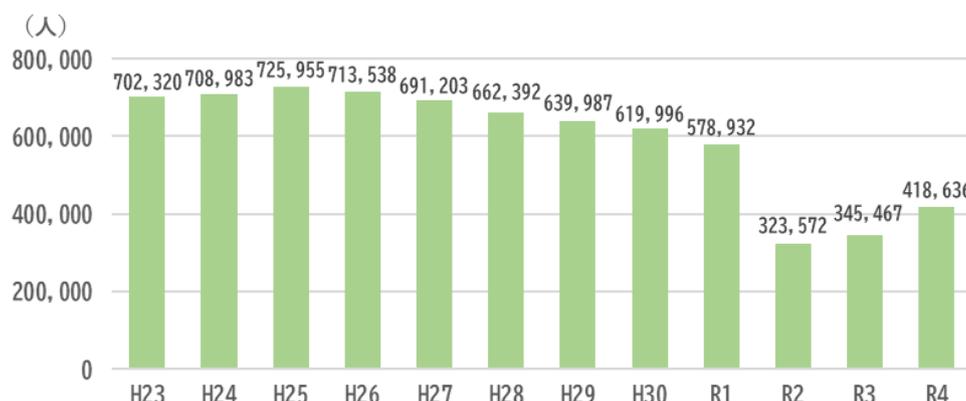
資料：刈谷交通株式会社、大興タクシー株式会社



■ タクシーの利用状況

- タクシーの年間利用者数は平成25年度（2013年度）の約726千人をピークに緩やかに減少傾向にありましたが、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響から、令和2年度（2020年度）では約324千人まで減少していますが、令和4年度（2022年度）は令和元年度（2019年度）と比べ7割程度まで回復しています。

■ タクシーの年間利用者数（年度別）



資料：愛知県タクシー協会、大興タクシー株式会社

タクシー利用に関する助成制度

- タクシー事業者及び市において、高齢者や障害者などの移動を支えるため、タクシー利用に関する助成制度を実施しています。

タクシー事業者による助成制度		
①刈谷交通株式会社		
助成制度	対象者（条件等）	助成内容
免許返納割引	70歳以上の方（運転経歴証明書の提示）	1割引
障害者割引	障害者手帳または療育手帳の提示	1割引
②大興タクシー株式会社		
助成制度	対象者（条件等）	助成内容
運転免許証返納割引	70歳以上の方（運転経歴証明書の提示）	1割引
障害者割引	障害者手帳または療育手帳の提示	1割引
刈谷市による助成制度		
■高齢者タクシー		
目的	対象者（条件等）	
移動に関して電車バスなどを利用することが困難で家に閉じこもりがちな高齢者の外出支援	要支援2又は要介護1以上で、同居親族全員が市民税非課税の65歳以上の方 ※他のタクシー助成を受けている方は対象外	
交付枚数・助成上限額/枚		
【交付枚数】1ヶ月あたり3枚 1乗車6枚まで 【助成上限額/枚】 ●尾張・三河地区のタクシー会社：普通780円 ●名古屋地区のタクシー会社：普通610円		
■介護タクシー		
目的	対象者（条件等）	
通常の自家用車を利用することが困難な高齢者の通院などの支援	要介護1以上で、特殊車両の必要な65歳以上の方 ※他のタクシー助成を受けている方は対象外	
交付枚数・助成上限額/枚		
【交付枚数】1ヶ月あたり3枚 1乗車6枚まで ※福祉輸送車両利用の場合の利用券交付 【助成上限額/枚】 ●尾張・三河地区のタクシー会社：福祉輸送車両 普通3,510円、大型4,270円 ●名古屋地区のタクシー会社：福祉輸送車両 普通3,260円、大型3,610円		
■福祉タクシー		
目的	対象者（条件等）	
電車等の公共交通機関を利用することが困難な障害児・者の支援	①身体障害者手帳1～3級、②療育手帳A・B ③精神障害者保険福祉手帳1・2級 ④身体障害者手帳下肢4級の所持者 ※④のみ他のタクシー助成を受けている方は対象外	
交付枚数・助成上限額/枚		
【交付枚数】1ヶ月あたり3枚 1乗車6枚まで ※④のみ1枚/月 【助成上限額/枚】 ●尾張・三河地区のタクシー会社：普通700円 福祉輸送車両 普通3,150円、大型3,840円 ●名古屋地区のタクシー会社：普通540円 福祉輸送車両 普通2,930円、大型3,240円		

■タクシー助成制度（令和5年（2023年）3月時点）

6) その他の交通

高速バス

- 市内の高速バスは、JRバス関東及びJR東海バスが運行する高速バスと知多バスが運行する高速バスの2路線があります。
- JRバス関東及びJR東海バスが運行する高速バスについては、いずれも東京方面へ移動する路線となっており、毎日1便運行されています。
- 知多バスが運行する高速バスについては、市内の「刈谷駅前」「東陽町」「刈谷市駅口」停留所から中部国際空港方面へ移動する路線となっています。

■高速バスの運行体系

路線名		運行本数 (本/日)	運行区間		運賃	
JRバス関東・JR東海バス						
知多シーガル (JRバス関東)		1往復/日	知多半田駅～東京駅間		距離制	
ドリーム知多 (JRバス関東・JR東海バス)		1往復/日	八田駅～ 東京ディズニーランド間		変動制	
路線名	運行本数 (本/日)	所要時間	運行時間帯		運賃	
			始発	終発		
知多バス						
中部空港線	中部国際空港行	4	約50分	5:30	15:10	距離制
	刈谷駅・知立駅行	4	約50分～70分	12:20	22:10	

資料：交通事業者ホームページ

企業・学校の送迎バス

- 企業の送迎バスは、駅から各事業所・工場などへの送迎を行っており、刈谷駅北口では3事業者、刈谷駅南口では5事業者の送迎バスが運行されています。
- 学校などの送迎バスは、日本福祉大学半田キャンパス及びしげはら園、愛知県立安城特別支援学校への送迎を行っており、日本福祉大学の送迎バスは刈谷駅南口駅前広場内で乗降されています。また、しげはら園の送迎バスは、市内10ヶ所のバス停を巡回する形で運行されています。

■主な企業・学校の送迎バスの運行体系

送迎バス		運行本数 (本/日)	運行時間帯	
			始発	最終
刈谷駅北口周辺発着				
豊田自動織機	高浜工場行(発のみ)	9	6:50	9:20
	刈谷工場行(月)(発のみ)	3	7:05	7:35
	刈谷工場行(火～金)	9	6:30	20:20
	刈谷工場行(土)	6	6:30	8:35
アイシン・アドヴィックス(共同)		9	7:35	8:15
ジェイテクト		9	7:00	9:15
刈谷駅南口周辺発着				
小林クリエイト		12	7:15	18:55
豊田自動織機	高浜工場(着のみ)	10	15:45	21:20
	刈谷工場(火～金)(着のみ)	7	15:15	19:40
K&I		4	7:10	19:35
東海特装車		1	7:40	
日本福祉大学(半田キャンパス)		11	8:35	22:00
刈谷記念病院		2	7:40	18:05
その他発着				
しげはら園		2	8:35	15:00
愛知県立安城特別支援学校		9	7:35	16:05

資料：都市交通課

福祉有償運送

- 福祉有償運送としては、平成19年（2007年）より「特定非営利活動法人 ラル あゆみ」が実施する通院、買い物などの有償運送サービスがあります。
- 令和4年（2022年）での会員数は60人となっており、1年間で4,667回運行していることから、高齢者や障害者の重要な移動手段となっています。

■福祉有償運送の概要

自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類						
区分	寝台車 (軽)	車いす車 (軽)	兼用車 (軽)	回転シート車 (軽)	セダン等 (軽)	合計 (軽)
所有	0	4	0	0	1	5
	(0)	(2)	(0)	(0)	(0)	(2)
持込	0	0	0	0	4	4
	(0)	(0)	(0)	(0)	(1)	(1)
合計	0	4	0	0	5	9
	(0)	(2)	(0)	(0)	(1)	(3)

運送しようとする旅客の範囲	
区分	該当範囲
イ 身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者	○
ロ 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第5条に規定する精神障害者	○
ハ 障害者の雇用の促進等に関する法律第2条第4号に規定する知的障害者	○
ニ 介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者	○
ホ 介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者	○
ヘ 介護保険法施行規則第140条の62の4第2号の厚生労働大臣が定める基準に該当する者	
ト その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者	

輸送実績				
	2018/10 ～2019/9	2019/10 ～2020/9	2020/10 ～2021/9	2021/10 ～2022/9
会員数	78人	71人	77人	60人
走行キロ	59,696km	52,182km	46,945km	42,842km
実車キロ	23,983km	21,762km	19,753km	17,201km
実車率（実車/走行）	40.18%	41.70%	42.08%	40.15%
運送回数	4,989回	4,893回	4,454回	4,667回
平均実車距離	4.8km	4.4km	4.4km	3.7km

資料：長寿課

(2) 公共交通（鉄道・バス）のカバー率

公共交通のカバー率

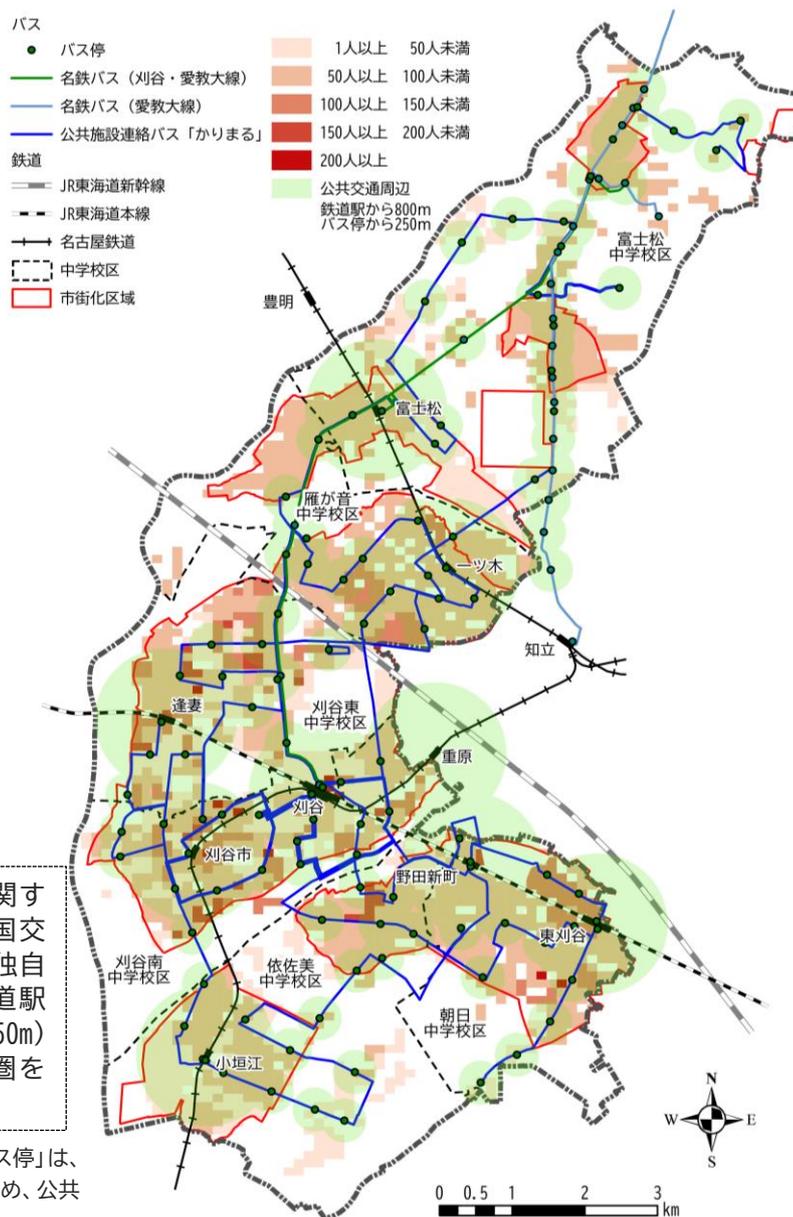
- 一般的な徒歩圏域を鉄道駅から 800m 以内またはバス停から 250m 以内のエリアと設定した場合、地域公共交通の利用圏域人口は約 117 千人となり、公共交通（鉄道・バス）のカバー率は、77.6%となります。

【公共交通カバー率とは】

・公共交通カバー率とは、総人口あたりの公共交通（鉄道・バス）利用圏域に含まれる人口割合です。

$$\text{公共交通（鉄道・バス）の利用圏域人口} \div \text{総人口} \times 100 = \text{公共交通カバー率（\%）}$$

区分	人口（人）	カバー率（%）
公共交通（鉄道・バス）利用圏域	116,240	77.6%
公共交通（鉄道・バス）利用圏域外	33,499	22.4%



「都市構造の評価に関するハンドブック（国交省）」を参考に本市独自の指標として、鉄道駅（800m）・バス停（250m）で公共交通の利用圏を設定しています。

※「愛知教育大学附属高校前バス停」は、朝1便の降車のみ利用のため、公共交通利用圏外とする。

資料：国勢調査、国土数値情報

地域別の公共交通（鉄道・バス）のカバー率

- 地域別の公共交通（鉄道・バス）のカバー率としては、北部地域が市全体のカバー率（77.6%）よりも低く、特に富士松中学校区（58.8%）は最も低くなっています。南部地域は比較的高い傾向にあり、特に刈谷南中学校区（94.1%）と朝日中学校区（86.8%）で高いカバー率となっています。

地域区分	人口（人）	公共交通利用圏域 人口（人）	カバー率（%）
北部地域	50,872	33,348	65.6
富士松中学校区	24,263	14,270	58.8
雁が音中学校区	26,609	19,078	71.7
中部地域	49,540	42,112	85.0
刈谷東中学校区	24,881	18,912	76.0
刈谷南中学校区	24,659	23,200	94.1
南部地域	49,327	40,780	82.7
依佐美中学校区	24,066	18,845	78.3
朝日中学校区	25,261	21,935	86.8
市全体	149,739	116,240	77.6

※100mメッシュ人口を基に集計しているため、集計値が合わない場合があります。

高齢者に対する公共交通（鉄道・バス）のカバー率

- 高齢者に対する公共交通（鉄道・バス）のカバー率としては、富士松中学校区（59.6%）が最も低く、また、地域別と同様に刈谷南中学校区（96.4%）や朝日中学校区（87.2%）で高いカバー率となっています。

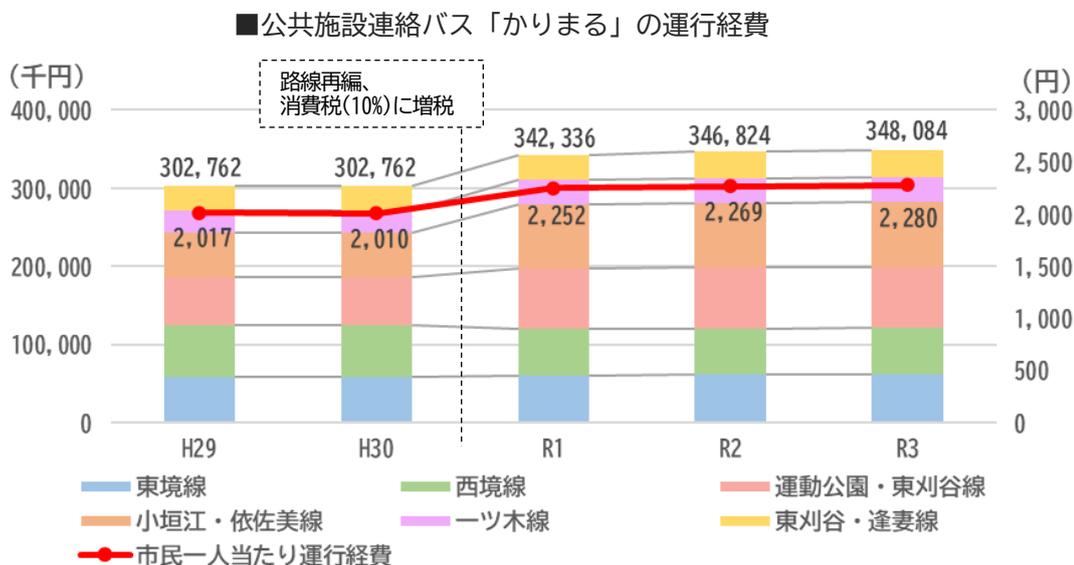
地域区分	高齢人口（人）	公共交通利用圏域 高齢人口（人）	カバー率（%）
北部地域	9,533	6,179	64.8
富士松中学校区	5,263	3,135	59.6
雁が音中学校区	4,270	3,044	71.3
中部地域	8,949	7,829	87.5
刈谷東中学校区	4,512	3,550	78.7
刈谷南中学校区	4,437	4,279	96.4
南部地域	9,912	8,114	81.9
依佐美中学校区	5,114	3,933	76.9
朝日中学校区	4,798	4,181	87.2
市全体	28,394	22,122	77.9

※100mメッシュ人口を基に集計しているため、集計値が合わない場合があります。

(3) 市内バス交通に係る運行経費

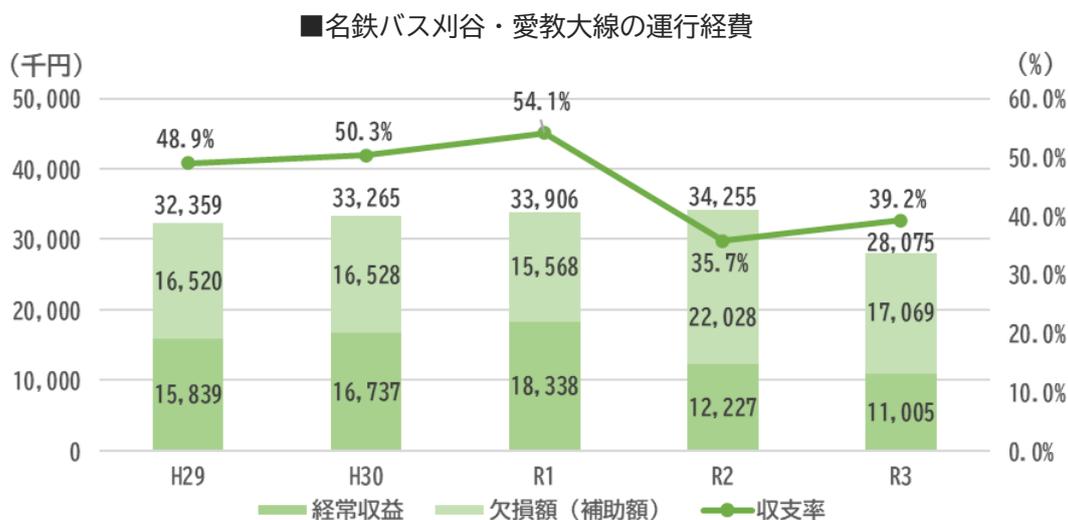
「かりまる」の運行に係る経費

- 公共施設連絡バス「かりまる」の運行に係る経費は、現行の6路線体制での運行開始以降で増加傾向にあり、令和3年度（2021年度）では約348,084千円となっています。
- 市民一人当たりの運行経費は令和3年度（2021年度）時点で年間2,280円となっています。



名鉄バス刈谷・愛教大線の運行に係る経費

- 名鉄バス刈谷・愛教大線の運行に係る経費は、令和3年度（2021年度）では28,075千円となっています。内訳としては経常収益（運賃収入）が11,005千円、市からの補助金が17,069千円となっており、収支率としては39.2%となっています。
- 令和2年度（2020年度）以降は、昨今の新型コロナウイルスの影響などによる利用者数の減少から、経常収益（運賃収入）及び収支率が大きく減少しています。



3 公共交通に関する利用者ニーズ

公共交通に関する利用者ニーズを把握するため、市民及び公共施設連絡バス「かりまる」利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。

【公共交通に関するアンケート調査の実施概要】

調査期間	・令和3年（2021年）12月6日（月）～12月20日（月）
調査対象	・市民：1,900人（16歳以上の市民から無作為抽出） ・公共施設連絡バス「かりまる」利用者：600人
調査方法	・市民：郵送配付・郵送回収 ・公共施設連絡バス「かりまる」利用者： バス車内に設置したアンケートボックスにて配布 後日、同ボックスまたは郵送にて回収
調査内容	・日常生活の移動実態 ・公共交通に関する満足度・重要度 ・公共施設連絡バスの利用実態 等
回収率	・市民：41.5%（788通/1,900通） ・公共施設連絡バス「かりまる」利用者：40.7%（244通/600通）

【公共交通に関するアンケート調査の結果概要】

■自動車の運転免許返納意向

- ・刈谷南中学校区が37.5%と最も高く、次いで雁が音中学校区（30.0%）、刈谷東中学校区（27.8%）、朝日中学校区（24.1%）、依佐美中学校区（16.7%）となっており、富士松中学校区が13.0%と最も低くなっています。

■日常生活における代表交通手段の利用割合

- ・「公共交通（鉄道・バス）」の利用割合は、依佐美中学校区（22.0%）が最も高く、次いで雁が音中学校区（21.3%）、刈谷南中学校区（20.2%）、朝日中学校区（19.7%）、刈谷東中学校区（17.7%）となっており、富士松中学校区（13.9%）が最も低くなっています。
- ・「自動車」の利用割合は、朝日中学校区（68.8%）、雁が音中学校区（68.0%）が高く、「徒歩・自転車」の利用割合は刈谷南中学校区（18.8%）や刈谷東中学校区（13.2%）が高くなっています。

■公共交通の満足度・重要度

【富士松中学校区】

- ・鉄道とバスの満足度（鉄道22.6%、バス14.8%）が低いですが、バスの重要度（53.0%）が高く、特にバスの行き先までの所要時間に対する重要度（55.7%）が最も高くなっています。
- ・タクシーは満足度（8.7%）、重要度（30.4%）ともに低くなっています。

【雁が音中学校区】

- ・鉄道とバスは満足度（鉄道24.6%、バス14.7%）が低く、バスの行き先までの所要時間に対する満足度（7.4%）が最も低くなっています。
- ・タクシーの重要度（45.1%）は他の中学校区と比較して高くなっています。

【刈谷東中学校区】

- ・バスの満足度（14.7%）は低い一方、タクシーの満足度（12.5%）は高くなっています。
- ・バスの行き先までの所要時間に対する重要度（50.7%）は高くなっています。
- ・タクシーの利用しやすさの満足度（21.4%）が高くなっています。

【刈谷南中学校区】

- ・鉄道とバス、タクシーの満足度（鉄道42.8%、バス21.7%、タクシー12.3%）、重要度（鉄道63.8%、バス56.6%、タクシー45.7%）ともに他の中学校区と比較して高くなっています。

■公共交通の満足度・重要度

【依佐美中学校区】

- ・鉄道の満足度（38.2%）が高くなっています。
- ・バスの行き先までの所要時間に対する重要度（50.0%）が高くなっています。
- ・タクシーの利用しやすさの満足度（19.1%）、重要度（44.9%）が高くなっています。

【朝日中学校区】

- ・鉄道の満足度（33.1%）やバスの満足度（21.5%）は高い一方で、バスの行き先までの所要時間に対する満足度（11.6%）は低くなっています。
- ・タクシーの満足度（7.2%）、重要度（33.9%）が低くなっています。

■バスによる移動ニーズ

【富士松中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・富士松中学校区内（30.6%）、刈谷東中学校区（28.6%）が高く、刈谷豊田総合病院や刈谷ハイウェイオアシス、市役所などが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・知立駅や豊明駅、藤田医科大学病院などが挙げられています。

【雁が音中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・刈谷東中学校区（62.7%）、刈谷南中学校区（27.5%）が高く、刈谷豊田総合病院、アピタ刈谷店、刈谷ハイウェイオアシスなどが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・知立駅やイオンモール東浦などが挙げられています。

【刈谷東中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・刈谷東中学校区内（37.5%）、刈谷南中学校区（37.5%）が高く、刈谷豊田総合病院や刈谷ハイウェイオアシス、市役所などが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・イオンモール東浦や知立駅などが挙げられています。

【刈谷南中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・刈谷南中学校区（55.0%）が高く、刈谷ハイウェイオアシスや刈谷豊田総合病院、市役所、総合運動公園などが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・イオンモール東浦や藤田医科大学病院などが挙げられています。

【依佐美中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・刈谷南中学校区（85.3%）が高く、刈谷豊田総合病院や刈谷ハイウェイオアシス、アピタ刈谷店、小垣江駅などが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・イオンモール東浦や知立駅などが挙げられています。

【朝日中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・刈谷南中学校区（73.8%）が高く、刈谷豊田総合病院、刈谷ハイウェイオアシス、市役所などが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・イオンモール東浦や知立駅などが挙げられています。

4 公共交通に関する意見交換会

各中学校区の公共交通の現状や問題点、今後の公共交通のあり方を把握するため、地域住民との意見交換会を実施しました。

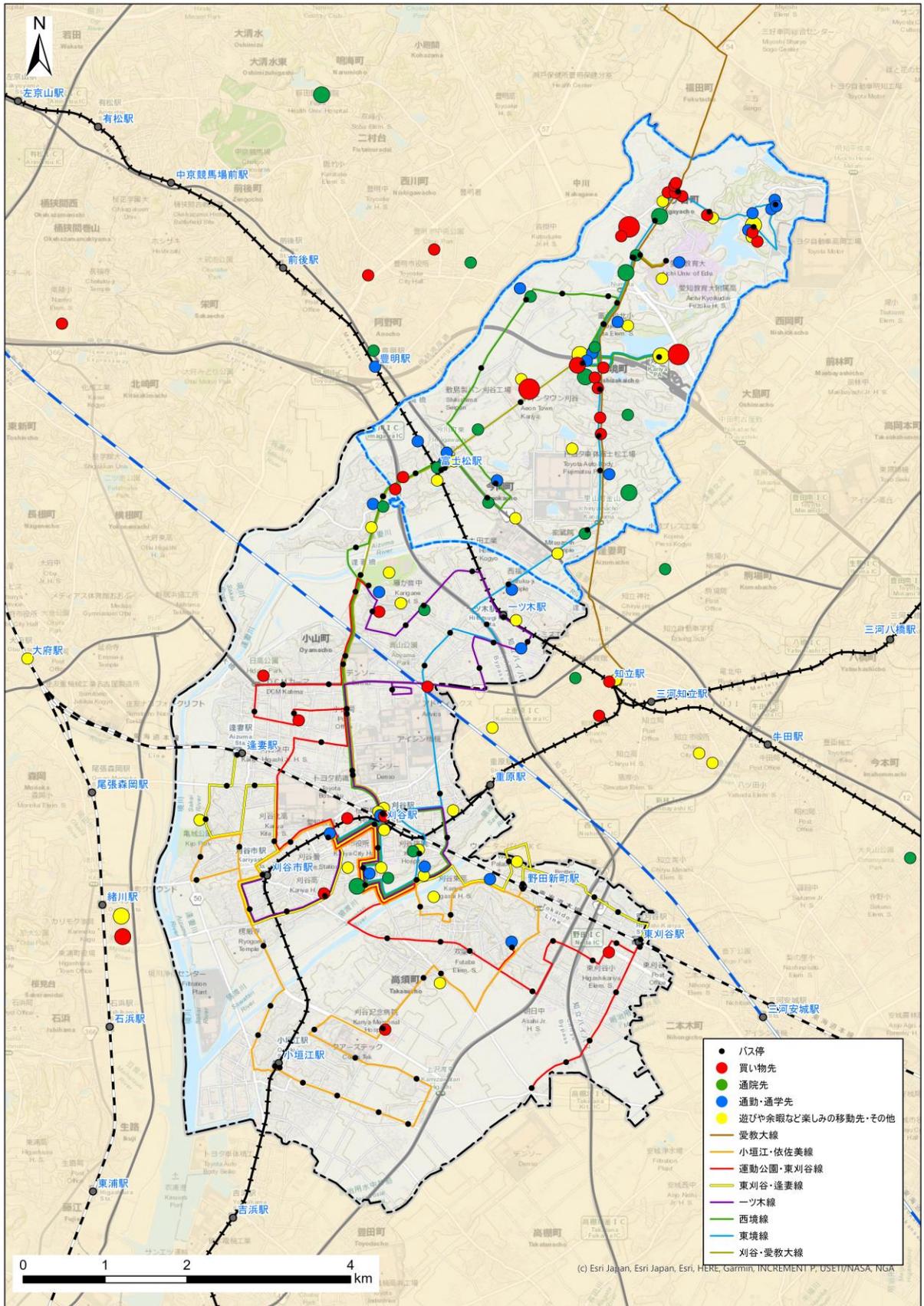
【公共交通に関する意見交換会の実施概要】

実施期間	【第1回】※各中学校区にて実施 ・令和4年（2022年）9月13日（火）～9月28日（水） 【第2回】※各中学校区にて実施 ・令和4年（2022年）12月13日（火）～12月23日（金）
実施対象	・各中学校区内の地区長及び公民館長 ・バス利用者 ・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 ・女性の会地区代表者 ・相談支援事業所職員
実施方法	・ワークショップ方式にて各中学校区で実施
実施内容	【第1回】 ・各中学校区の「現在」の移動状況 ・公共交通の「今後」 等 【第2回】 ・「かりまる」の路線再編に向けた意見交換 等

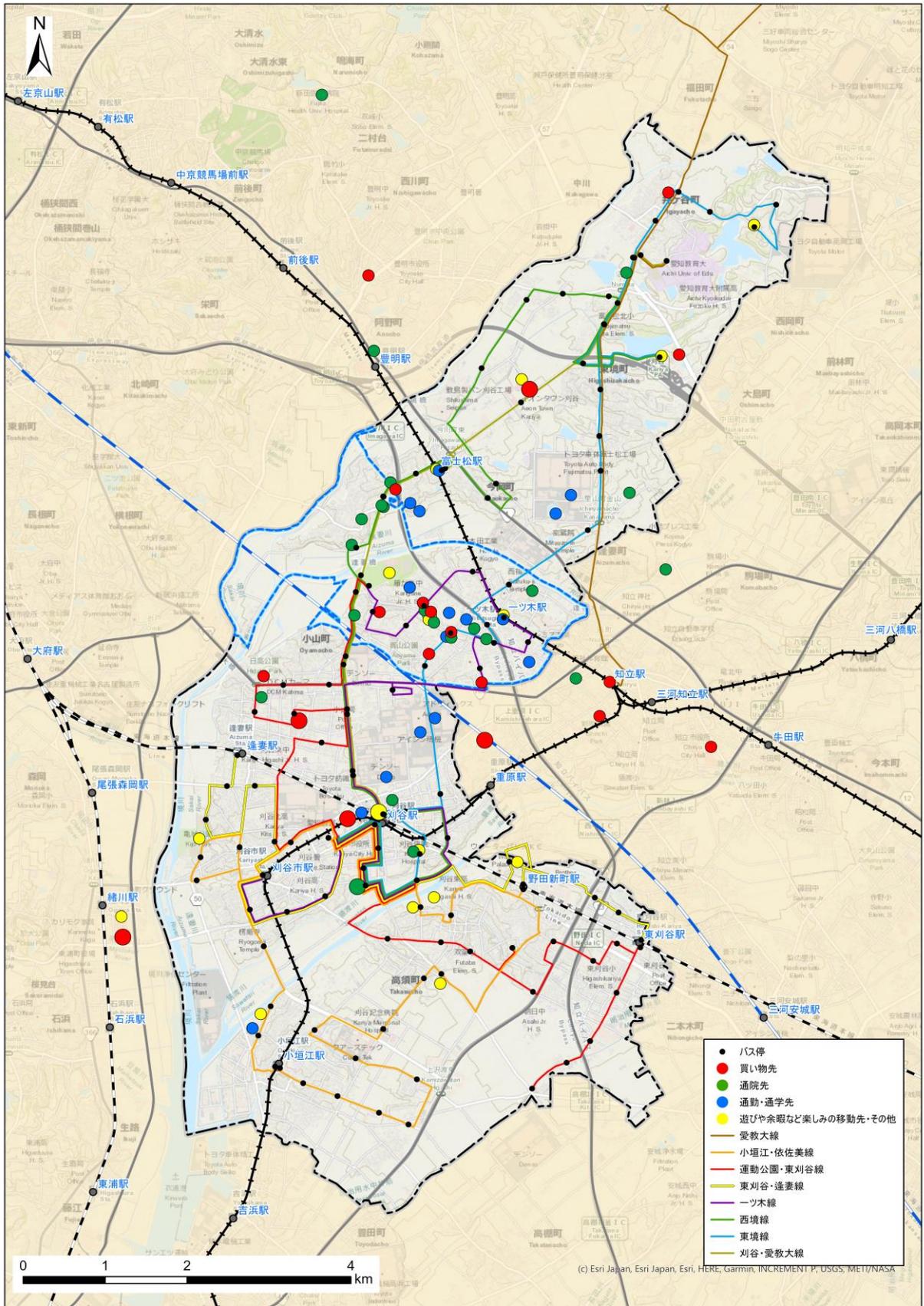
【公共交通に関する意見交換会の結果概要】

■各中学校区の「現在」の移動状況

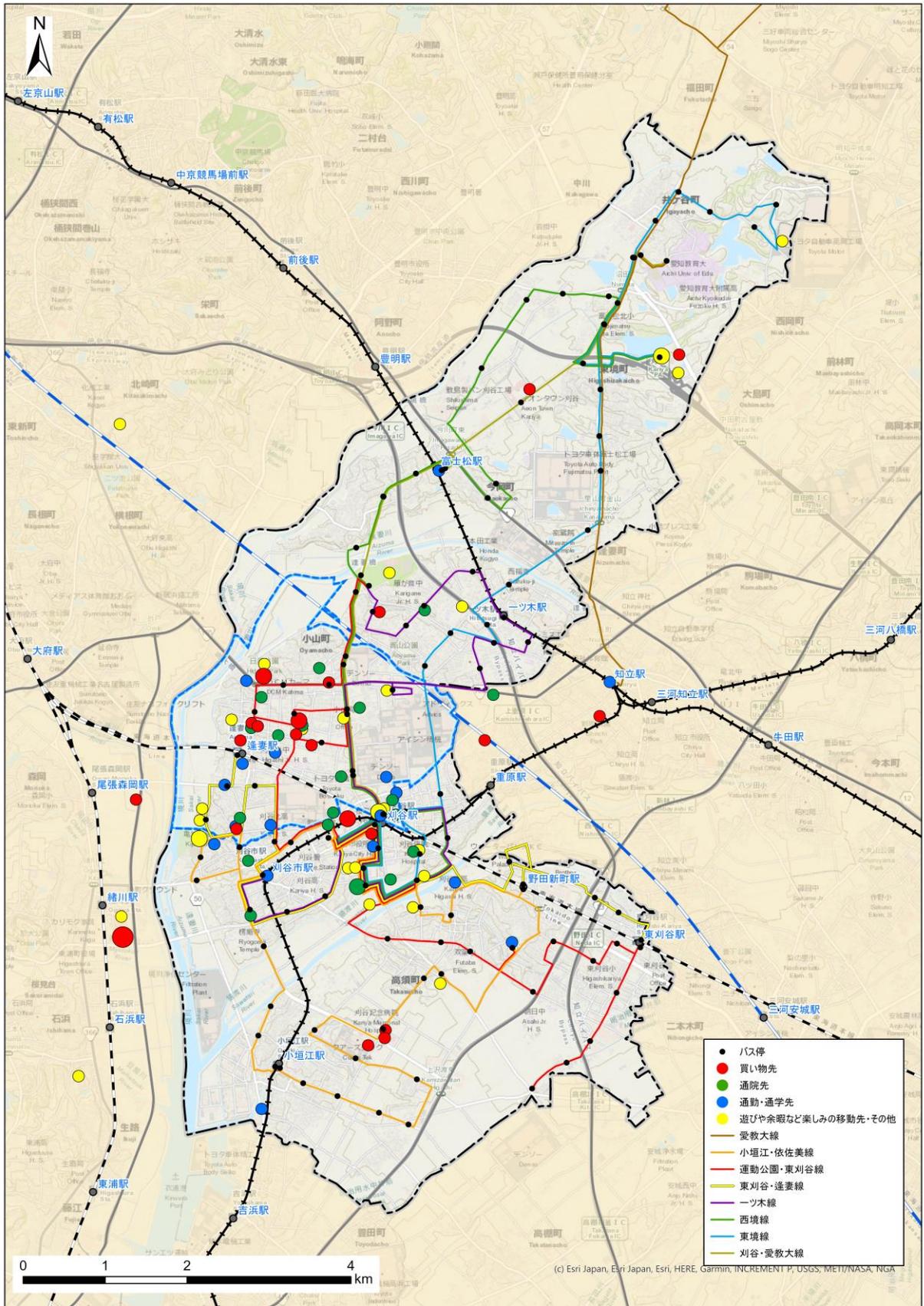
- ・中学校区内に商業施設や診療所が多数立地しており、通勤及び通学以外は中学校区内での移動が中心となっています。
- ・刈谷豊田総合病院など、刈谷駅周辺エリアへの移動も見られます。
- ・JR東海道本線を跨ぐ移動は少なく、特に南側から北側への移動はあまり見られませんでした。



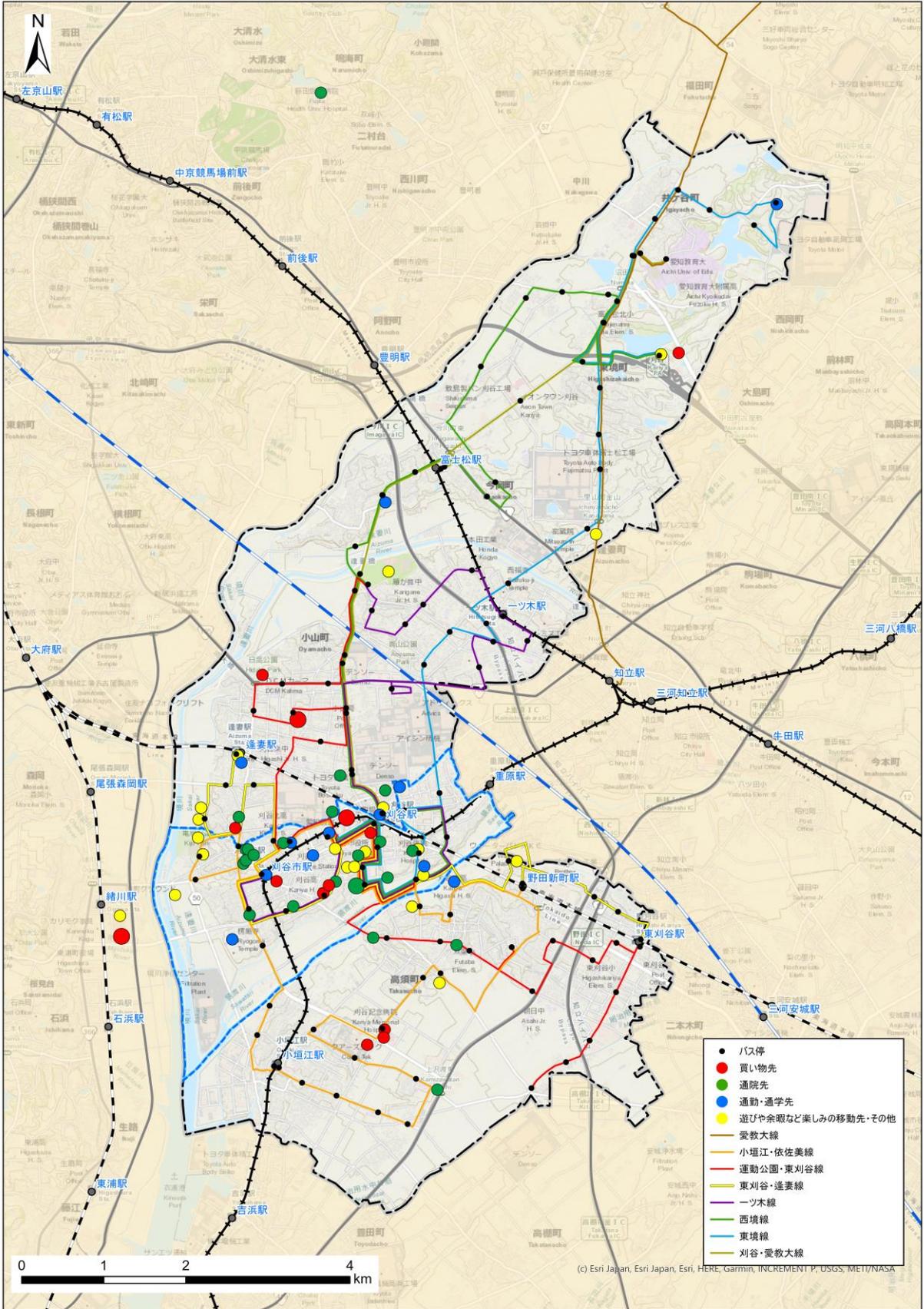
■意見交換会結果（富士松中学校区）



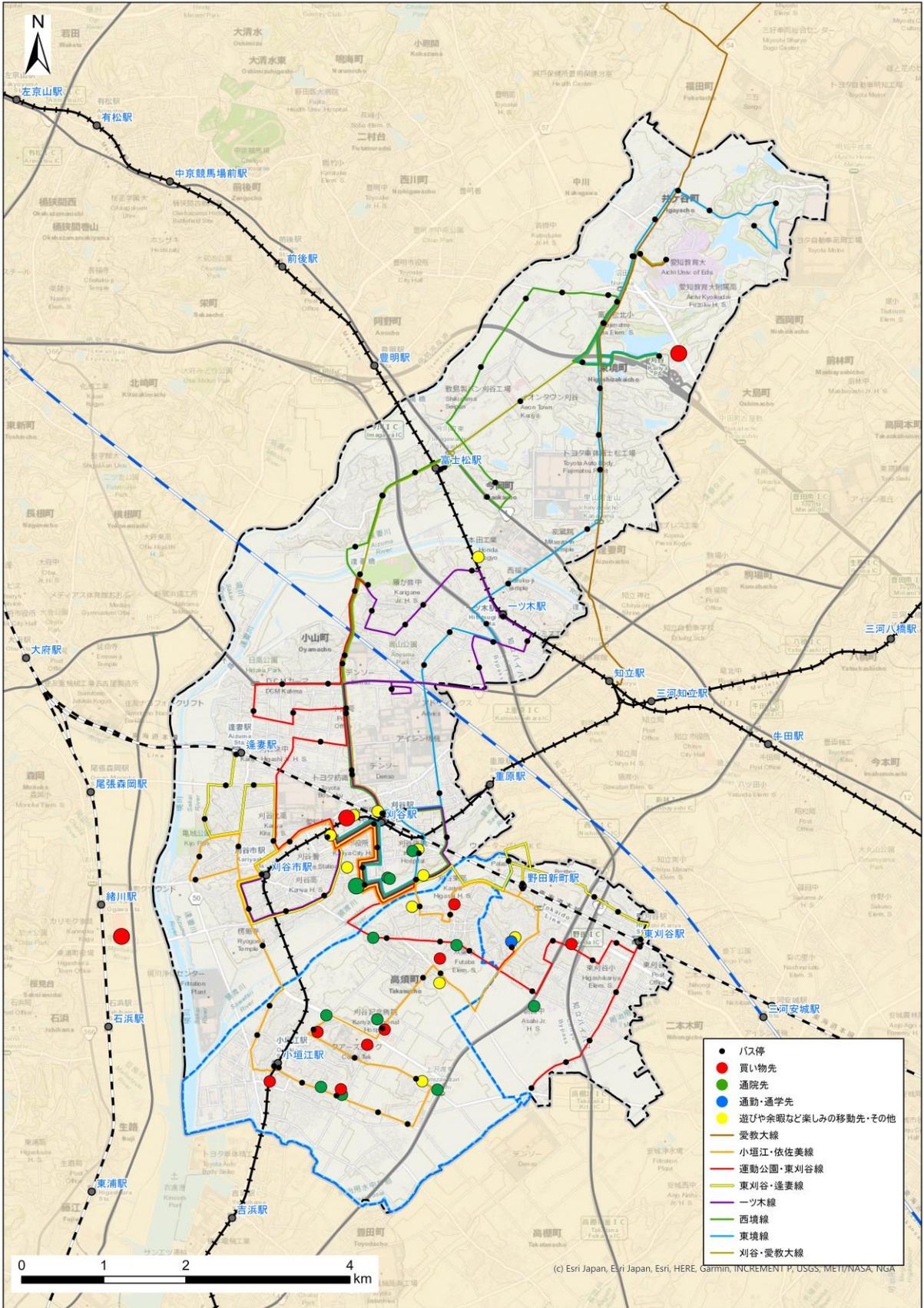
■意見交換会結果（雁が音中学校区）



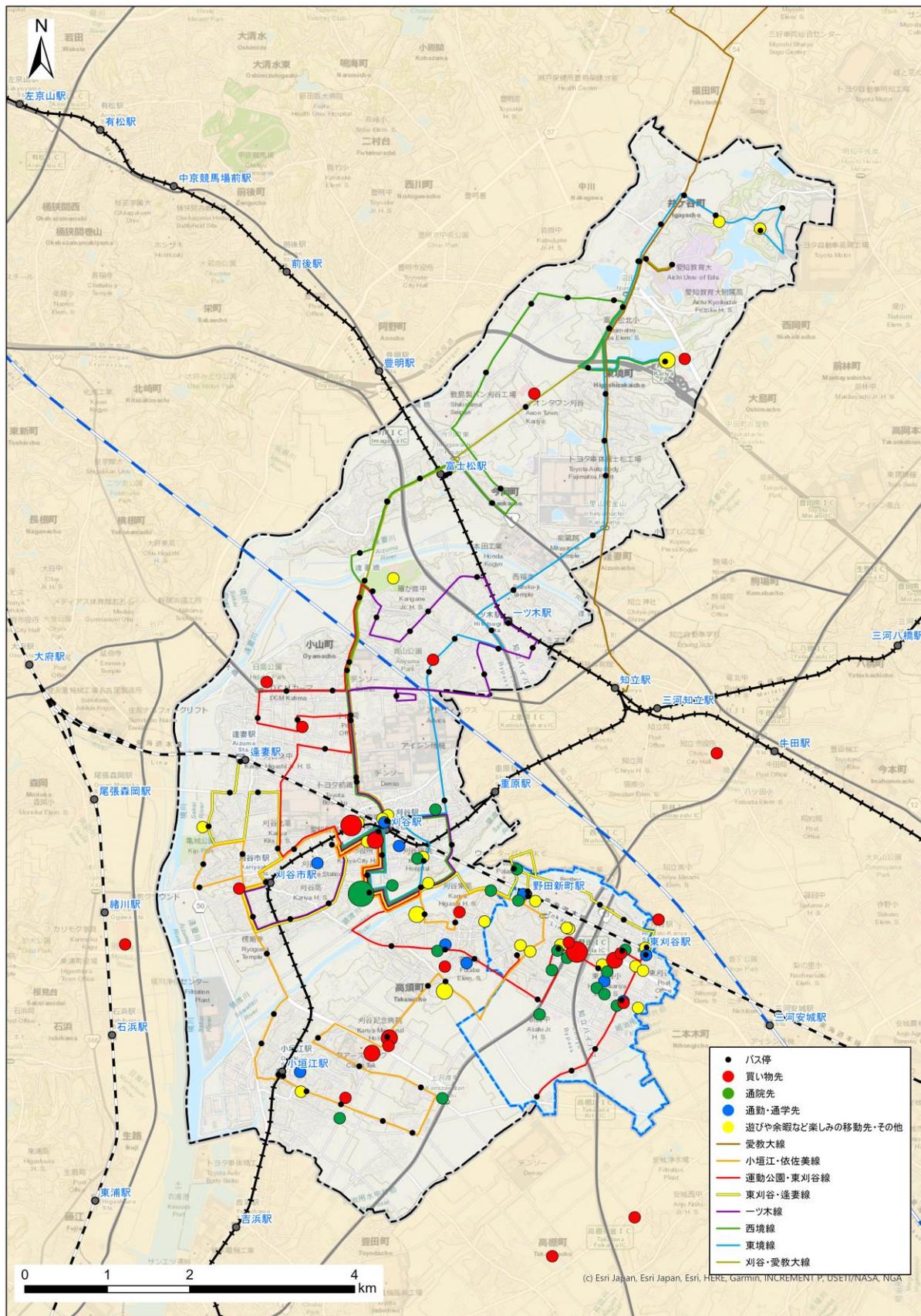
■意見交換会結果（刈谷東中学校区）



■意見交換会結果（刈谷南中学校区）



■意見交換会結果（依佐美中学校区）



■意見交換会結果（朝日中学校区）

■公共交通の「今後」

①「かりまる」の改善

<運行ルート>

- ・南北の幹線ルートを設定し本数を増便。地域内を循環するバスを導入。
- ・主要施設への直通バスの運行。
- ・西境線の延伸（辻村外科、洲原温水プールまで）。
- ・逢妻駅へ向かうバスがH31改正でルートが変更し、便数も減少。
- ・乗換を分かりやすくすることで利便性を向上。
- ・快速（シャトル）バスの運行。時間帯によって停車バス停を変える。

<バス停の新設>

- ・施設付近へのバス停の設置（今井病院、イオンタウン、碧海中央クリニック等）。
- ・バス停のない地域への新設（泉田、吹戸、小山、南沖野等）。

<運行本数・運行時間帯>

- ・運行本数の増便（運行本数が少ない）。
- ・朝の通学及び通勤、通院時間帯の増便。運行時間帯の拡大（21時以降）。
- ・1便/時間以上の運行本数。
- ・一ツ木駅及び東刈谷方面の本数増便。
- ・路線同士の組み合わせで利便性を向上。

<運行ダイヤ>

- ・施設の利用時間帯（つくし作業所等）と運行ダイヤ（発着時刻）の適正化。
- ・分かりやすい運行ダイヤの編成（毎時同時刻での運行）。
- ・渋滞による遅延を見越した運行ダイヤの編成。
- ・鉄道との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤ。
- ・乗継が不便。
- ・障害者にも配慮した運行ダイヤの周知（障害者は運行ダイヤ変更には慣れるまで大変）。

<所要時間>

- ・目的地まで遠回りですり所要時間が長い（刈谷駅まで約1時間等）。

<バス車両>

- ・道路が狭い地域にも対応した小型バスの導入。
- ・認知症の方に配慮したバス車両の実装（車窓ラッピングを控える等）。
- ・低床型車両の導入や手すりの設置を推進。
- ・様々な方（障害者、子育て世代等）に配慮したバス車両の導入（車いすスペース、ベビーカースペースの確保）。

<バス停環境>

- ・ベンチや上屋設置などによるバス停環境の充実。
- ・バス停が1つで乗り間違いあり（富士松図書館、銀座四丁目）。
- ・自転車や自動車に配慮した安全なバス停環境（バスポケット）の整備。
- ・地域の人がコミュニケーションをとれるバス停。
- ・バス停付近での駐輪場の整備（サイクル&バスライドの推進）。
- ・バス停が目立たない。
- ・バス停前の住民や企業の協力によるバス停環境の整備。

<利用運賃>

- ・利便性が向上するのであれば有料化しても良い。
- ・有料化するには、高齢者や障害者、子育て世代、主婦、非課税世帯は運賃無料などの配慮が必要。
- ・通勤手当の通勤者は有料が妥当。
- ・有料化した際の運賃は100円程度が妥当。
- ・有料化の場合は、施設通所者は通勤手当が支給されないため、交通費負担が問題。
- ・有料化の場合は、IT技術を活用して市民専用のスマホ定期を発行。
- ・無料だから乗車する方も存在（無料はありがたい）。
- ・有料化に伴い運行経費が増加するなら、無料のままが良い。

■公共交通の「今後」

②「かりまる」以外の交通

<乗合タクシー・小型バス>

- ・ **地区内を循環する交通や小回りできる小型バス、乗合タクシーの導入。**
- ・ 自宅前まで迎えに来る、施設へ直接乗り入れる、手を挙げれば停まってもらえる交通があると良い。

<新たなモビリティツール>

- ・ 企業の社用車を活用。
- ・ IT技術を活用したデマンド型小規模バスの導入。
- ・ 自動運転を有効活用。

<互助の交通>

- ・ ボランティアタクシー（燃料代は行政負担）の導入。
- ・ 地域の高齢者（60～70歳）の方の雇用の場を創出。

<既存のタクシー>

- ・ タクシーのサブスクリプションサービスの導入。
- ・ 既存タクシーの割引制度の拡大（対象者・エリア・利用回数等）。
- ・ 1/3は自己負担、2/3は市補助などでタクシーが利用できると良い。
- ・ タクシーを呼んだ後時間が掛かる。断られた。
- ・ タクシー料金が高く、日常的に使えない。

<自転車の活用>

- ・ 公共交通と自転車の効果的な組み合わせ。

③利用促進

<情報提供>

- ・ 「かりまる」を知らない市民やバスの乗り方（路線やバス停、運賃無料、バスロケーションシステム等）を知らない市民に対する**アピールの推進。**
- ・ 「かりまるバスガイド」は分かりやすいが、文字が小さい。
- ・ **利用促進に向けた周知方法の工夫**（目的別時刻表の作成、立ち寄り施設の案内、代表的な乗継情報の紹介、地域企業施設とのタイアップ等）。
- ・ **安心感につながるバスロケーションシステムの活用。**
- ・ Google mapのようなアプリがあると良い。

<子どもを対象とした利用促進>

- ・ 子どもに乗ってもらうための検討が必要。
- ・ バス移動に慣れ、親しみを持てるよう小中学生への教育が必要。
- ・ 子育て世代でも利用できるような環境整備。
- ・ 子どもの送迎や習い事の移動手段として公共交通を活用。

<高齢者を対象とした利用促進>

- ・ **自動車運転免許返納者へのサービスの充実。**
- ・ **高齢者が外出促進、孫と一緒に利用できる取組の推進。**

<利用促進に向けたアイデア>

- ・ 「かりまる」を市民の交流に活用し、バスツアーや「1日かりまる乗車会」、近所で誘い合ってバスに乗るイベント、「かりまる」おさんぽコースなどの企画。
- ・ 公園をつなぐバスの導入。

④今後の取組

<公共交通のあり方>

- ・ 東西軸は鉄道、南北軸は幹線バス＋各地域（北部・中部・南部）での循環バス運行。

<まちづくりと一体となった公共交通>

- ・ 目的となる買物場所を増やすなど、まちづくりとの連携強化。
- ・ 刈谷市駅周辺におけるまちづくりと交通を一体的な検討。
- ・ **安全な自転車道の整備。**
- ・ SDGsの取組として、水素バスを導入。

<公共交通による外出促進>

- ・ 「バスに乗る＝楽しい」というイメージの普及。
- ・ 目的地となる施設との連携。

<心のバリアフリー>

- ・ 誰でも乗りやすい雰囲気づくり。
- ・ 障害者への理解及び配慮の徹底。

■交通モード別の意見

①刈谷・愛教大線

- ・大学周辺から市中心部までは、刈谷・愛教大線以外に、「かりまる」や自転車を利用（愛知教育大学の学生参加者より）。
- ・愛知教育大学までノンストップバスの運行（朝は特急便で速達性を確保）。
- ・刈谷・愛教大線の利用者への補助。

②タクシー

- ・タクシーが利用しにくい（夜なし、予約は事前、料金が低い）。
- ・バス停が遠い地域へのタクシーの活用が想定される（鵜島、泉田地区等）。
- ・定額や乗り放題などタクシーを活用できないか。
- ・福祉タクシーチケット、タクシー補助の拡大。

③鉄道

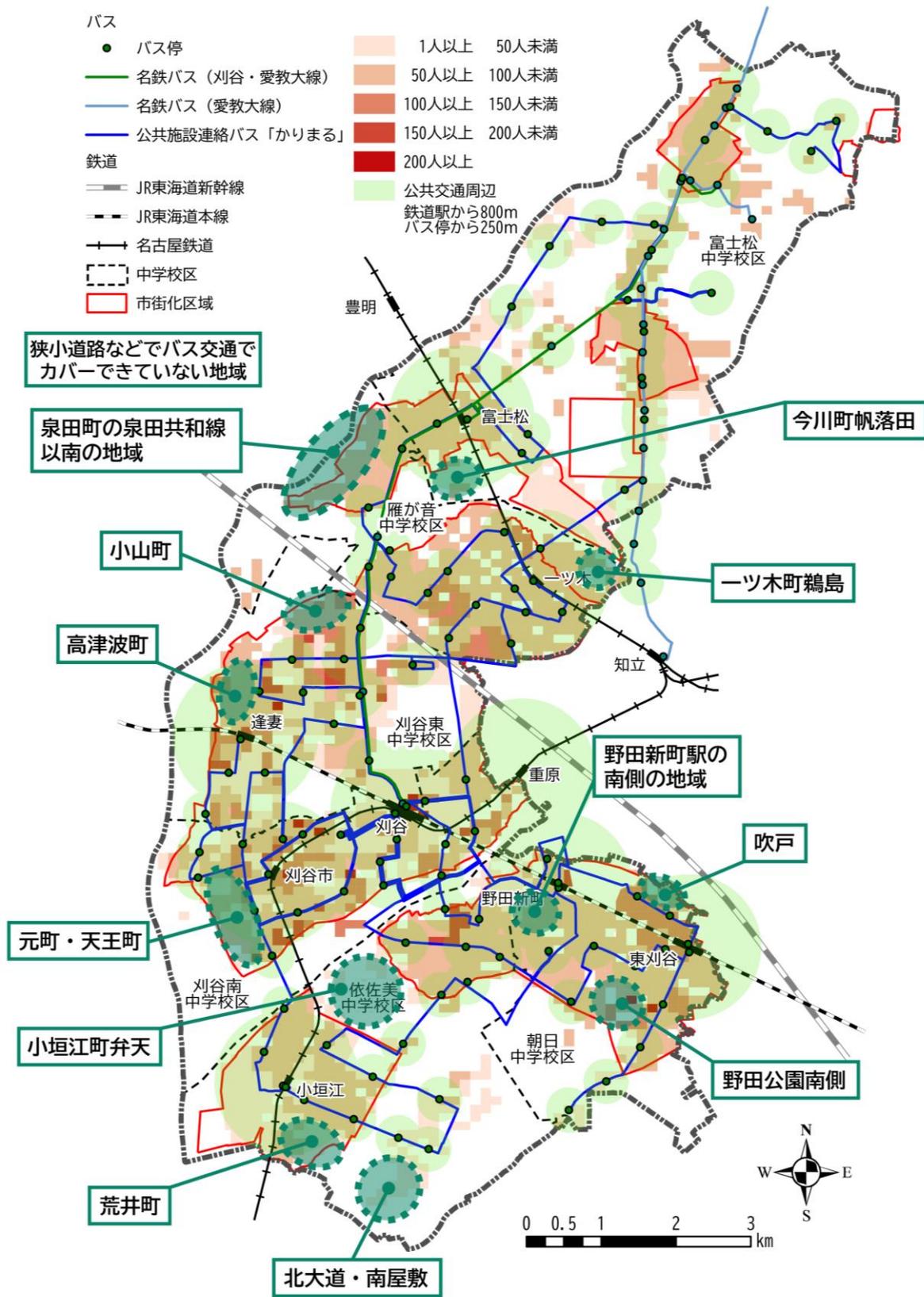
- ・刈谷駅での名鉄三河線とJRの乗り継ぎが悪い。**刈谷駅での電車とバスの乗継向上。**
- ・逢妻駅の機能向上。

④その他（自転車等）

- ・バス停に駐輪場整備。
- ・総合運動公園など乗継拠点の充実（自転車・バス・シニアカー等）。
- ・安全な自転車・歩行空間の整備、安全な通学路の整備。
- ・観光案内所でのE Vレンタサイクルの活用、シェアサイクルの活用。
- ・自転車ヘルメット教育が重要。

※各中学校区で実施した意見交換会の中で、3中学校区以上から出た意見を太字としています。

■「狭小道路などでバス交通でカバーできていない地域（意見交換会で出た主な意見）」



■狭小道路などでバス交通でカバーできていない地域

5 ビッグデータによる移動分析

市民の移動実態を把握するため、ビッグデータを活用した移動分析を実施しました。

【ビッグデータの移動分析の実施概要】

抽出期間	コロナ前コロナ後の計4か月間 ・コロナ前：令和元年（2019年）10月、11月 ・コロナ後：令和3年（2021年）10月、11月
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)
データ元	・携帯電話端末（モバイル空間統計）の移動データを抽出
分析条件	・9時から19時の時間帯で平日・休日ごとに条件設定
抽出方法	・中学校区を出発地として、どのエリアに移動しているかを分析 ・滞在人口の集計は、1時間あたり1人相当として1日平均（平日・休日別）で算出 ・刈谷市の総人口に合わせる形で拡大推計を実施

【ビッグデータの移動分析の結果概要】

■中学校区別の移動分析

■各地域共通

- ・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見られました。

■富士松中学校区

- ・平日においては、地域内や刈谷駅周辺の自動車関連企業などへの移動傾向が見られました。
- ・休日においては、地域内での移動傾向が見られました。

■雁が音中学校区

- ・平日・休日ともに地域内や刈谷駅周辺への移動傾向が見られました。

■刈谷東中学校区

- ・平日・休日ともに刈谷駅周辺を含めた地域内への移動傾向が見られました。

■刈谷南中学校区

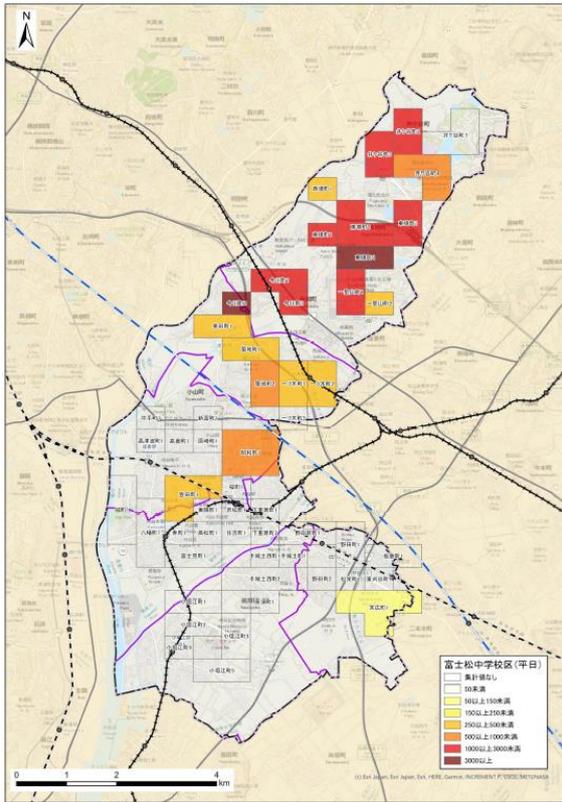
- ・平日・休日ともに刈谷駅周辺を含めた地域内への移動傾向が見られました。

■依佐美中学校区

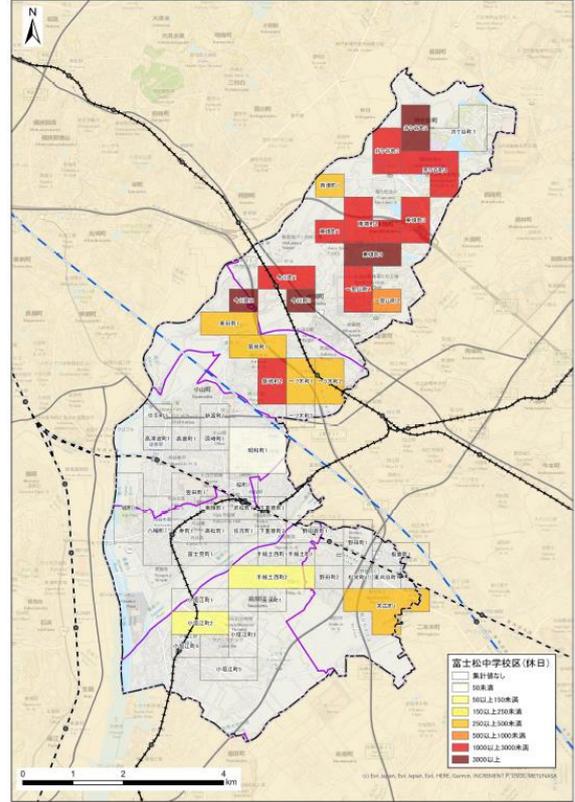
- ・平日においては、地域内や刈谷駅周辺の自動車関連企業などへの移動傾向が見られました。
- ・休日においては、地域内での移動傾向が見られました。
- ・平日・休日ともに北部地域への移動需要が低い傾向が見られました。

■朝日中学校区

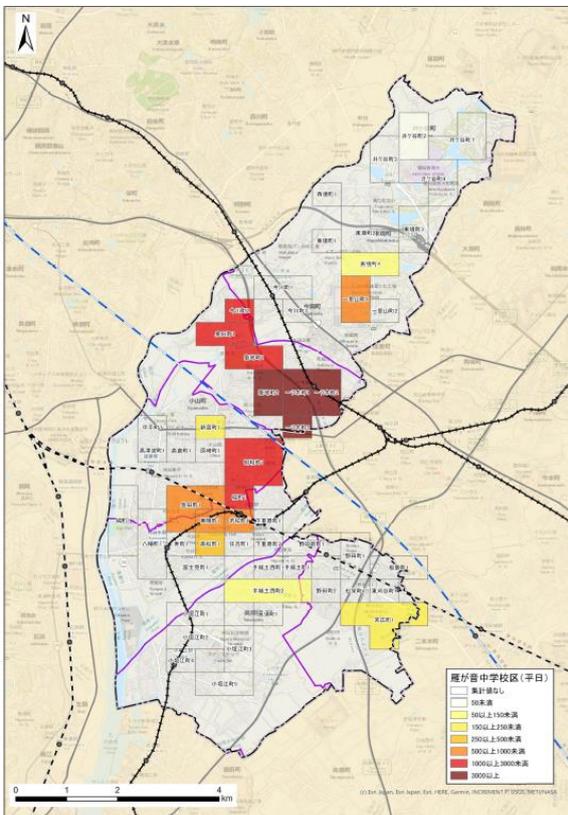
- ・平日においては、地域内や刈谷駅周辺の自動車関連企業などへの移動傾向が見られました。
- ・休日においては、地域内での移動傾向が見られました。
- ・平日・休日ともに北部地域への移動需要が低い傾向が見られました。



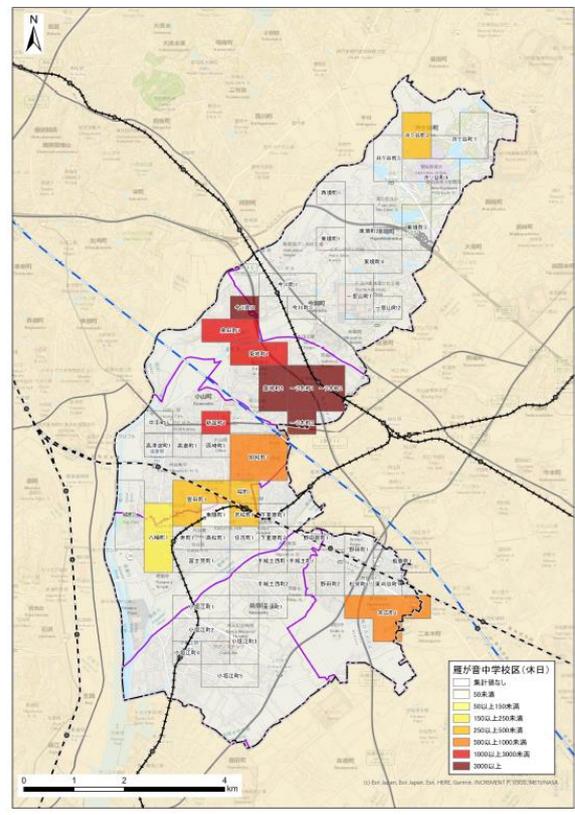
■富士松中学校区（平日）



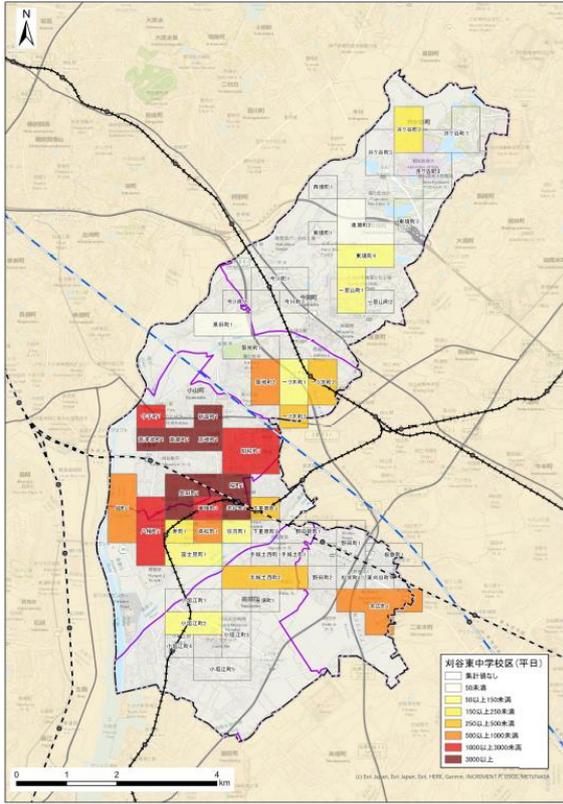
■富士松中学校区（休日）



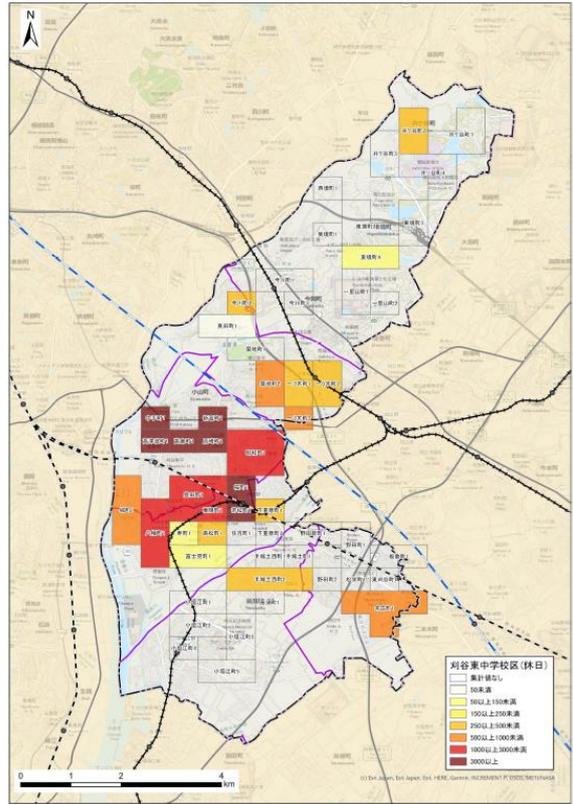
■雁が音中学校区（平日）



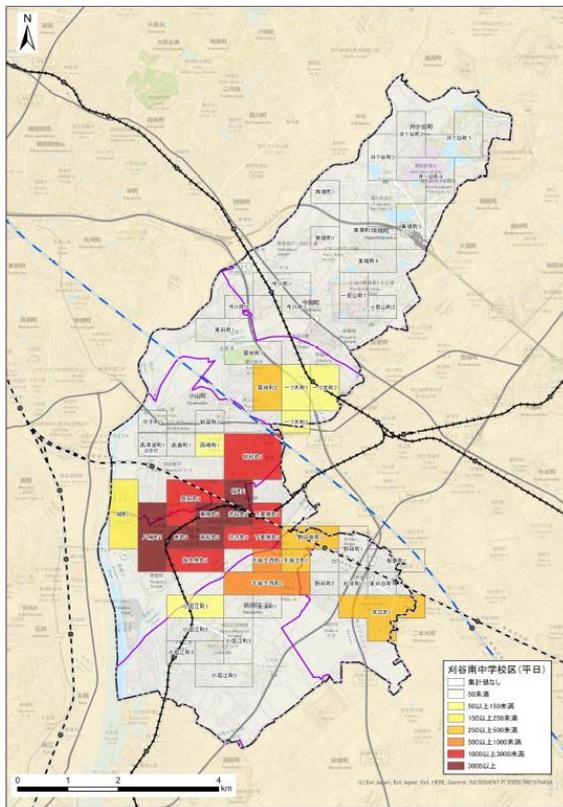
■雁が音中学校区（休日）



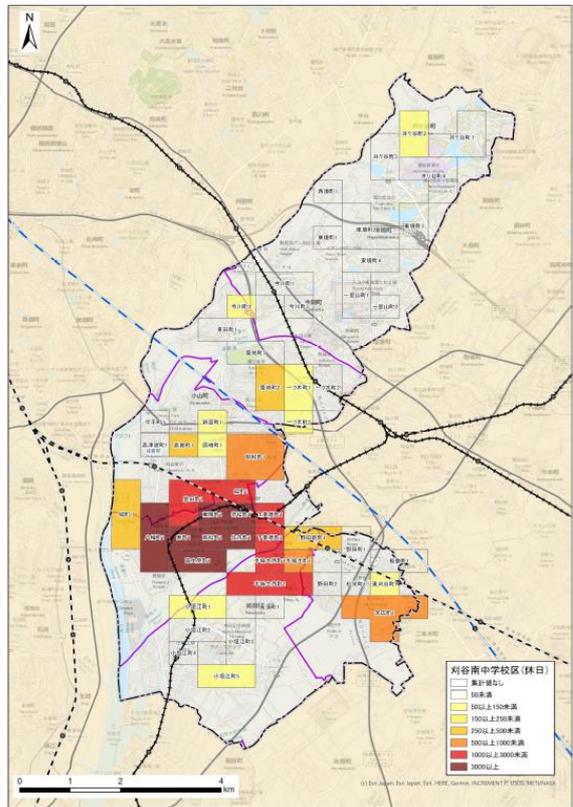
■ 刈谷東中学校区（平日）



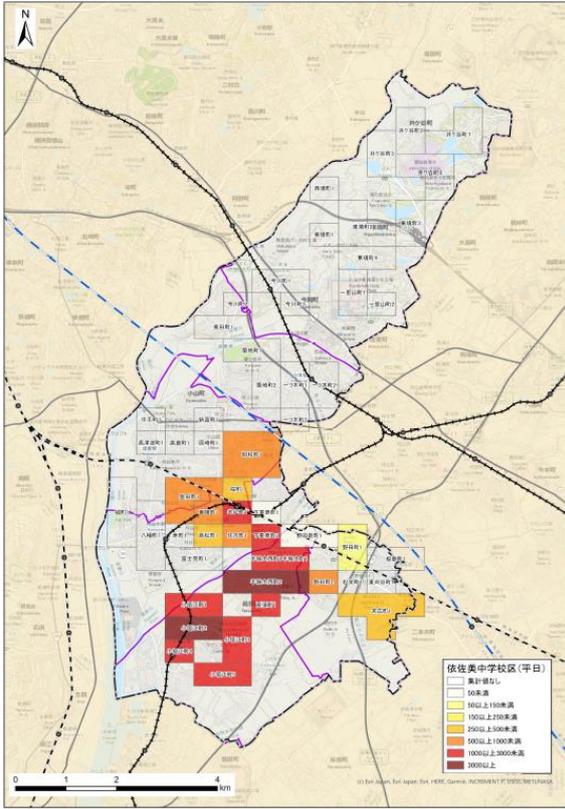
■ 刈谷東中学校区（休日）



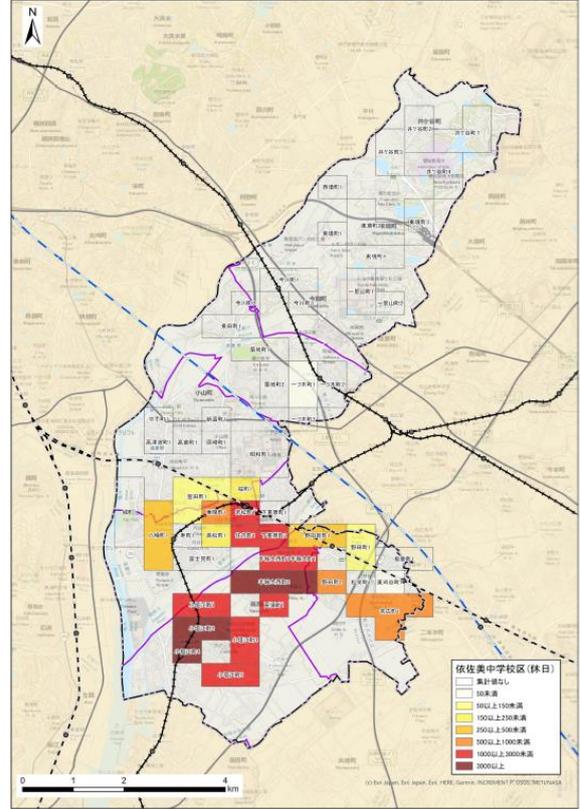
■ 刈谷南中学校区（平日）



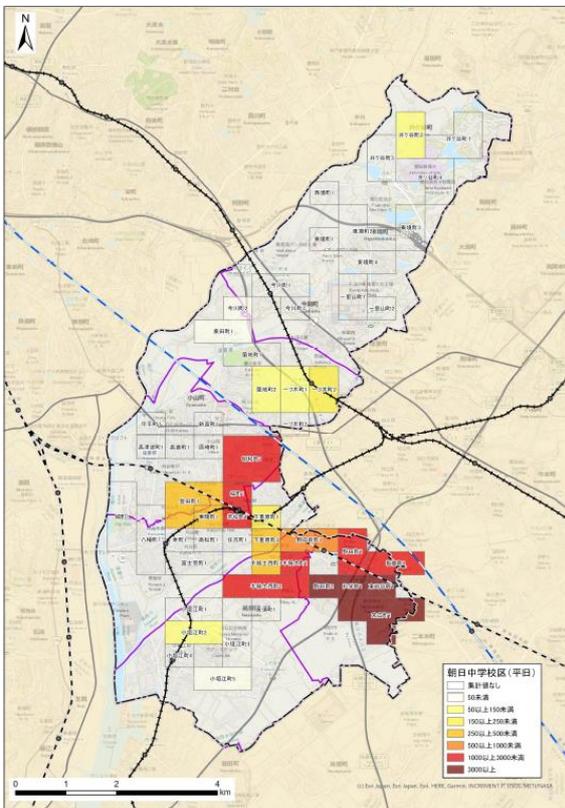
■ 刈谷南中学校区（休日）



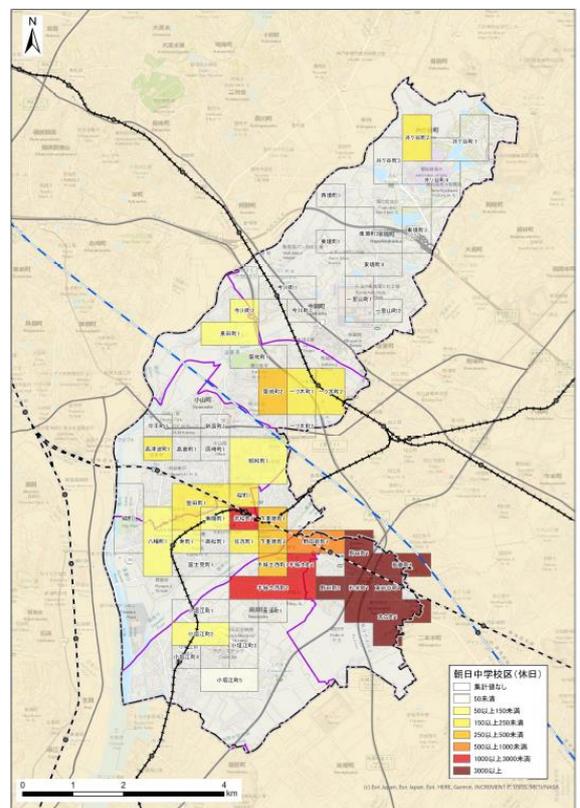
■依佐美中学校区（平日）



■依佐美中学校区（休日）



■朝日中学校区（平日）



■朝日中学校区（休日）

6 地域別（中学校区別）特性の整理

①富士松中学校区（人口：24,263人）

■地域の公共交通の特性

- ・他地域と比べて最も刈谷駅周辺から遠く、公共交通カバー率も低いため、移動は自動車に頼っている状況が見られます。
- ・高齢者比率が高く、今後も交通弱者が増加することが想定されます。
- ・地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動があります。
- ・市内のタクシー事業者の営業所から距離があるため、利用しにくい状況にあります。

■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの

人口密度	6位 (16.0人/ha)
高齢者比率（低い方が上位）	6位 (21.7%)
公共交通カバー率	6位 (58.8%)
高齢者の免許返納意向	6位 (13.0%)
代表交通手段の割合	
自動車（低い方が上位）	4位 (64.3%)
公共交通（鉄道・バス）	6位 (13.9%)
徒歩・自転車	3位 (10.5%)
鉄道の満足度※	6位 (22.6%)
バスの所要時間の満足度※	2位 (15.7%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	6位 (10.4%)

刈谷駅周辺への移動が多くある



地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動ニーズがある

※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

②雁が音中学校区（人口：26,609人）

■地域の公共交通の特性	■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの	
<ul style="list-style-type: none"> ・既存集落で道路が狭く、大型バスが走行できない地域があることから、移動は自動車に頼っている状況が見られます。 ・刈谷駅周辺への移動ニーズが高い一方、バスの所要時間の満足度が低い状況にあります。 ・地域内や近隣の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動があります。 	人口密度	2位 (43.4人/ha)
	高齢者比率（低い方が上位）	1位 (16.0%)
	公共交通カバー率	5位 (71.7%)
	高齢者の免許返納意向	2位 (30.0%)
	代表交通手段の割合	
	自動車（低い方が上位）	5位 (68.0%)
	公共交通（鉄道・バス）	2位 (21.3%)
	徒歩・自転車	5位 (6.6%)
	鉄道の満足度※	5位 (24.6%)
	バスの所要時間の満足度※	6位 (7.4%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	4位 (16.4%)	



※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

③ 刈谷東中学校区（人口：24,881人）

■地域の公共交通の特性	■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの	
<ul style="list-style-type: none"> ・刈谷駅を含む中学校区内での移動需要が高い一方で、バス利用率が最も低い傾向にあります。 ・他地域と比べ、タクシーの利用しやすさの満足度が最も高くなっています。 	人口密度	4位 (34.3人/ha)
	高齢者比率（低い方が上位）	3位 (18.1%)
	公共交通カバー率	4位 (76.0%)
	高齢者の免許返納意向	3位 (27.8%)
	代表交通手段の割合	
	自動車（低い方が上位）	2位 (61.8%)
	公共交通（鉄道・バス）	5位 (17.7%)
	徒歩・自転車	2位 (13.2%)
	鉄道の満足度※	3位 (33.1%)
	バスの所要時間の満足度※	3位 (15.4%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	1位 (21.4%)	

刈谷駅周辺を含めた地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動が多くある

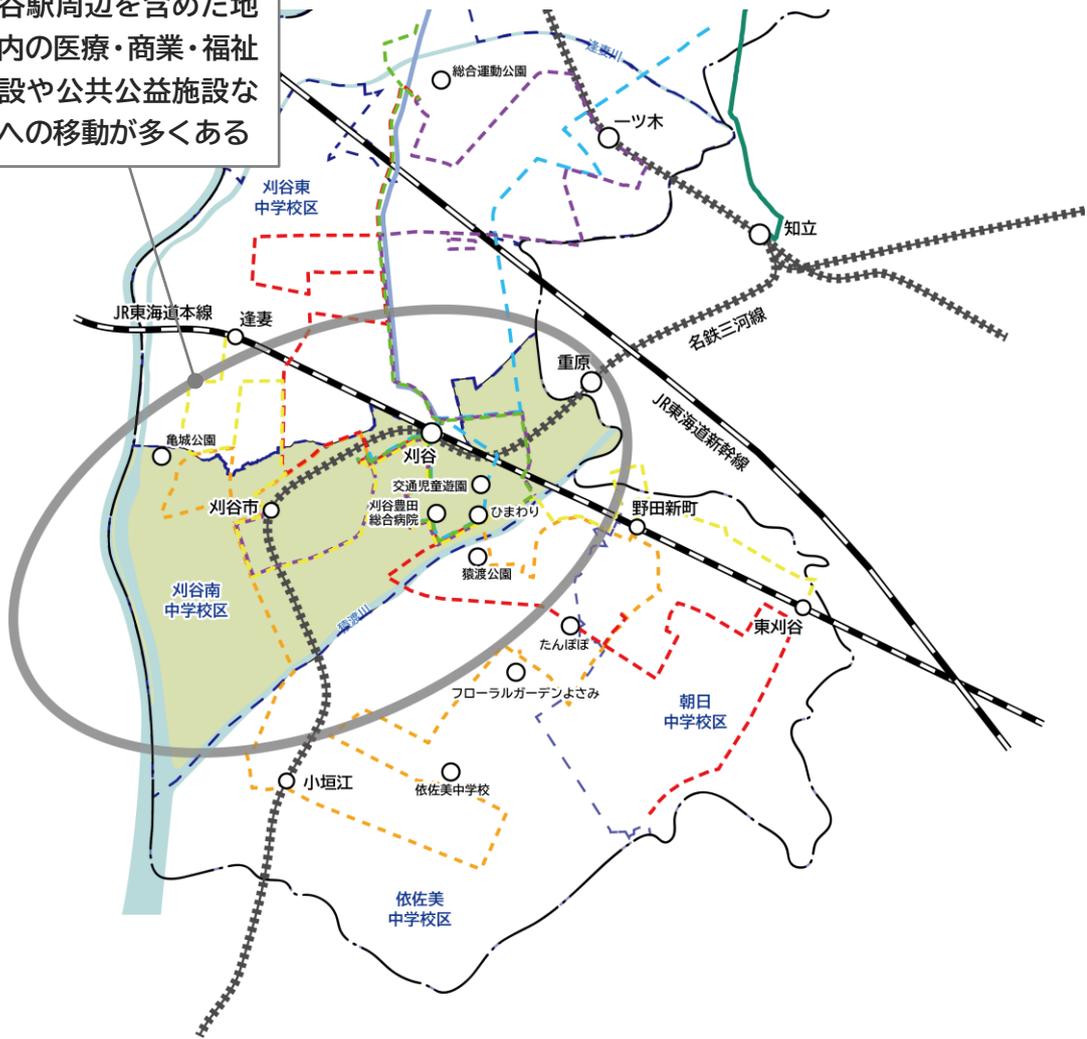


※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

④ 刈谷南中学校区（人口：24,659人）

■地域の公共交通の特性	■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの	
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通カバー率が最も高い中学校区で、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通が最も充実しています。 他地域と比べ、タクシーの利用しやすさの満足度が高くなっています。 	人口密度	3位 (35.9人/ha)
	高齢者比率（低い方が上位）	2位 (18.0%)
	公共交通カバー率	1位 (94.1%)
	高齢者の免許返納意向	1位 (37.5%)
	代表交通手段の割合	
	自動車（低い方が上位）	1位 (57.2%)
	公共交通（鉄道・バス）	3位 (20.2%)
	徒歩・自転車	1位 (18.8%)
	鉄道の満足度※	1位 (42.8%)
	バスの所要時間の満足度※	1位 (16.6%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	2位 (20.3%)	

刈谷駅周辺を含めた地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動が多くある



※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

⑤依佐美中学校区（人口：24,066人）

■地域の公共交通の特性	■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの	
<ul style="list-style-type: none"> ・他地域と比べ、代表交通手段の公共交通（鉄道・バス）割合が最も高い状況にあります。 ・他地域と比べ、公共交通カバー率が高いにもかかわらず、高齢者の免許返納意向が低く自動車に頼っている状況も見られます。 ・刈谷駅周辺への移動ニーズが高くJR東海道本線より北方面への移動需要が低い傾向にあります。 ・地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動があります。 	人口密度	5位 (25.2人/ha)
	高齢者比率（低い方が上位）	5位 (21.2%)
	公共交通カバー率	3位 (78.3%)
	高齢者の免許返納意向	5位 (16.7%)
	代表交通手段の割合	
	自動車（低い方が上位）	3位 (62.5%)
	公共交通（鉄道・バス）	1位 (22.0%)
	徒歩・自転車	4位 (10.3%)
	鉄道の満足度※	2位 (38.2%)
	バスの所要時間の満足度※	4位 (12.5%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	3位 (19.1%)	



※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

⑥朝日中学校区（人口：25,261人）

■地域の公共交通の特性	■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの	
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通カバー率が高いが代表交通手段の自動車が最も高くバスの所要時間の満足度が低い状況にあります。 刈谷駅周辺への移動ニーズが高くJR東海道本線より北方面への移動需要が低い傾向にあります。 地域内や近隣の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動があります。 刈谷駅への主要な道路である県道岡崎刈谷線の交通渋滞からタクシー需要が低い傾向にあります。 	人口密度	1位 (46.4人/ha)
	高齢者比率（低い方が上位）	4位 (19.0%)
	公共交通カバー率	2位 (86.8%)
	高齢者の免許返納意向	4位 (24.1%)
	代表交通手段の割合	
	自動車（低い方が上位）	6位 (68.8%)
	公共交通（鉄道・バス）	4位 (19.7%)
	徒歩・自転車	6位 (4.5%)
	鉄道の満足度※	3位 (33.1%)
	バスの所要時間の満足度※	5位 (11.6%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	5位 (11.6%)	



※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

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・福祉施設や公共公益施設などが立地しており、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などの主要な公共公益施設などが集積する「刈谷駅周辺」への移動ニーズが高い
- J R東海道本線をまたぐ移動は少なく、南側から北側への移動需要は低い



■地域別特性のまとめ

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（高齢者など）の増加、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のしやすさの確保

- 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・福祉施設や公共公益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並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を一体的に再編する必要があります。

課題③ 地域の生活圏内の移動のしやすさの確保

- 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・福祉施設や公共公益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、地域によっては公共交通（鉄道・バス）で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、タクシーが利用しづらい状況にあり、地域差が生じています。そのため、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、地域の特性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隣接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隣接市町への移動ニーズを踏まえ、隣接市町と連携した公共交通ネットワークの形成が求められます。

課題⑥ 公共交通の利用のしやすさの向上

- 公共交通の利用のしやすさを向上するため、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。