

# 刈谷市地域公共交通 利便増進実施計画

令和7年11月策定

# 刈谷市地域公共交通利便増進実施計画

## 目 次

### 第1章 計画策定にあたって

1 背景と目的 .....	1
2 計画の位置づけ .....	2
3 実施区域 .....	2
4 実施予定期間 .....	2

### 第2章 刈谷市地域公共交通計画の概要

1 地域公共交通の特性 .....	3
2 地域公共交通の課題 .....	5
3 交通計画の基本方針・目標等 .....	6

### 第3章 地域公共交通利便増進事業

1 現在の「かりまる」の課題 .....	9
2 利便増進事業の分類 .....	10
3 利便増進事業の内容と実施主体 .....	11
4 利便増進事業に関連して実施する事業 .....	34
5 刈谷市による支援内容 .....	35
6 事業実施に必要な資金の額・調達方法 .....	35
7 事業の効果 .....	37

---

# 第1章 計画策定にあたって

---

## 1 背景と目的

本市では、将来的な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る中、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及び刈谷駅周辺への移動と地域内の移動を支える公共交通ネットワークの構築が求められています。

このような背景を踏まえ、令和6年（2024年）3月に「刈谷市地域公共交通計画」（以下「交通計画」という。）を策定し、基本方針として『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』を掲げ、公共交通を利用して気軽におでかけでき、市民の暮らしを支えるとともに人と人との交流が生まれ、誰もが住みやすく、子育て環境の充実や健康増進、地域経済の発展など活気とにぎわいを創出し、まちの価値を向上できるよう市民・事業者・行政が共に創り支え合う利便性、快適性の高い持続可能な公共交通体系の実現をめざし、各施策を推進しています。

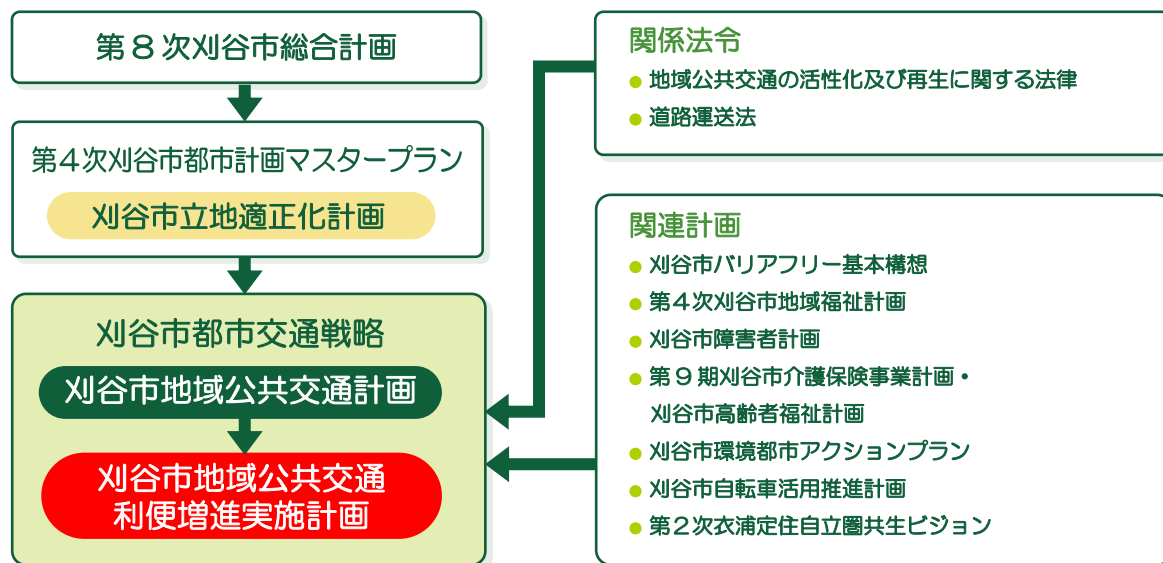
本市では平成9年（1997年）から刈谷市公共施設連絡バスの運行を開始し、これまでも路線の再編や愛称「かりまる」の命名などを行い、現在では年間約70万人が利用しています。しかしながら、公共交通でカバーできていない地域への対応や利便性の向上などの課題を抱えており、誰もが公共交通で移動できる環境の整備が求められています。

これらの課題に対して、「かりまる」の路線再編や有料化の検討を含めた運行体系の見直し及びデマンド交通の導入など地域の特性に応じた移動手段を検討するとともに、様々な移動手段との乗継しやすさやバス利用の利便性の向上を図るため、乗継拠点の整備や待合環境の改善などに取り組む必要があります。

交通計画に示された基本方針及び目標を達成するために、利用者の利便の増進に資する取組を示す「刈谷市地域公共交通利便増進実施計画」（以下「本計画」という。）を策定し、「かりまる」の再編及びその効果を高める利用促進事業を実施していきます。

## 2 計画の位置づけ

本計画は、交通計画のアクションプランとして策定するものです。



## 3 実施区域

本計画は、刈谷市全域を対象とします。



## 4 実施予定期間

本計画の実施予定期間は、令和8年（2026年）2月から令和13年（2031年）1月までとします。

なお、必要に応じて適宜見直しを行います。

	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032	R15 2033
刈谷市地域公共交通 利便増進実施計画（R8.2）			2026.2～2031.1							
刈谷市地域公共交通計画 （R6.3）	2024～2033									

## 第2章 刈谷市地域公共交通計画の概要

### 1 地域公共交通の特性

#### (1) 都市構造

##### 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) 人口の推移と分布

- 本市の人口は令和2年（2020年）で153,834人となっており、将来人口は当面増加傾向にあります。令和12年（2030年）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。生産年齢人口（15～64歳）は減少し、高齢人口（65歳以上）が増加しています。
- 市域全体では市街化区域を中心にまとまった区域で居住しており、北部や南部では市街化調整区域内の既存集落にも居住しています。

##### 3) 主要施設の立地状況

- 医療施設や商業施設など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。また、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。

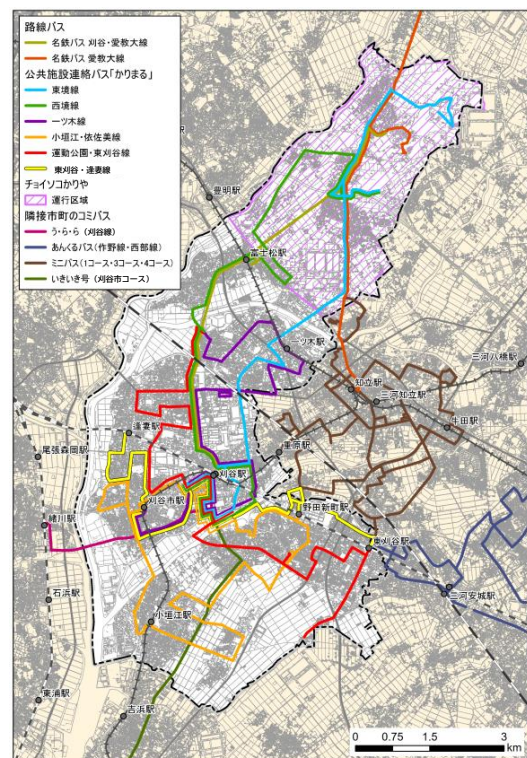
#### (2) 公共交通の現況

##### 1) 鉄道の現況

- 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。

##### 2) 路線バスの現況

- 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。



■本市の公共交通の現況



### 3) 「かりまる」・チョイソコかりやの現状

- 「かりまる」は、市が民間の交通事業者へ委託して運行しています。利用料金は無料です。
- 路線は東境線、西境線、一ツ木線、運動公園・東刈谷線、小垣江・依佐美線、東刈谷・逢妻線の6路線あります。各路線は10～16便/日運行し、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ます。
- 公共交通カバー率が低い富士松中学校区の国道1号線以北の地域では地域路線としてのデマンド交通の適正を検証するため、実証実験としてチョイソコかりやが運行しています。



■「かりまる」



■チョイソコかりや

### 4) 隣接市町のコミュニティバスの現状

- 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）」があり、刈谷駅をはじめとする鉄道駅や刈谷豊田総合病院に乗り入れています。



■隣接市町のコミュニティバス

### 5) 公共交通カバー率

- 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、公共交通カバー率は、77.6%となっています。

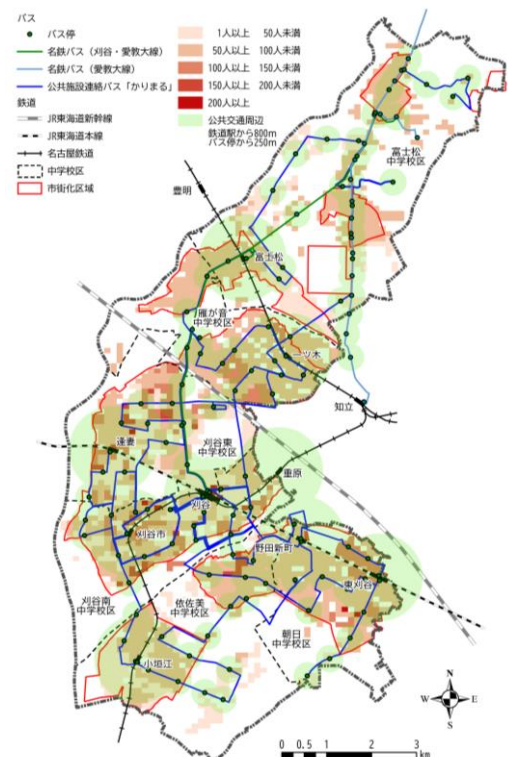
#### 【公共交通カバー率とは】

・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。

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

### (3) 移動傾向

- 日常生活圏が構築されている各地域内の移動及び都市機能が集積する刈谷駅周辺への移動が多くなっています。



■公共交通（鉄道・バス）のカバー状況

## 2 地域公共交通の課題

### 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。
- 狭あい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。

### 3 交通計画の基本方針・目標等

#### (1) 計画の基本方針

地域特性や公共交通の課題を踏まえ、下記のとおり基本方針を設定しています。

##### 【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

誰もが公共交通を利用して気軽におでかけでき、市民の暮らしを支えるとともに、人と人との交流が生まれ、誰もが住みやすく、子育て環境の充実や健康増進、地域経済の発展など活気とにぎわいを創出し、まちの価値を向上できるよう、市民・事業者・行政が共に創り支え合う利便性・快適性の高い持続可能な公共交通体系の実現をめざします。



■まちの価値を高める公共交通の充実



## (2) 計画の目標

### 目標1 市民の移動ニーズを踏まえた公共交通

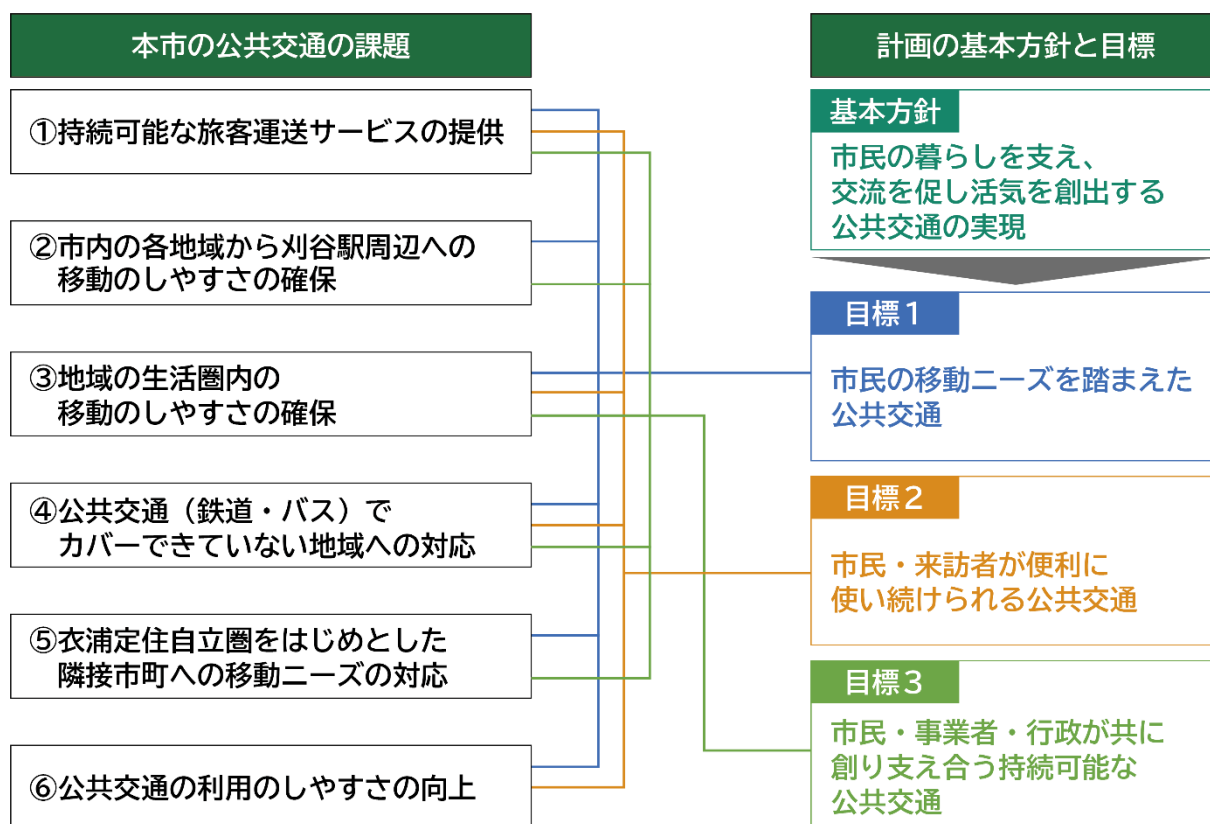
- 多様な交通手段の組み合わせによる公共交通体系の構築
- 各拠点から刈谷駅周辺への移動しやすい南北幹線及び地域路線ネットワークの構築
- 各地域の生活圏内を移動しやすい地域内交通ネットワークの充実
- 近隣市町のコミュニティバスなどと連携した広域的ネットワークの充実

### 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環境の充実
- 公共交通に関する積極的な情報提供
- I C Tなどの新技術も活用したM a a Sの推進

### 目標3 市民・事業者・行政が共に創り支え合う持続可能な公共交通

- 公共交通の利用促進に向けた意識啓発
- 市民や事業者との連携による公共交通の充実
- バリアフリーの推進



■本市の公共交通の課題と基本方針・目標との関係

### (3) 実施施策

3つの目標に基づき、計18の実実施施策を位置づけており、本計画では8つの実施施策に対し、地域公共交通利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）を位置づけます。

基本方針	基本目標	実施施策	利便増進事業
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	【目標1】 市民の移動ニーズを 踏まえた公共交通	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 隣接市町との連携強化による 広域的ネットワークの維持・充実	
	【目標2】 市民・来訪者が 便利に使い続けられる 公共交通	① 様々な交通の乗継拠点の 機能強化	●
		② 共創による付加価値を高めた 公共交通サービスの提供	●
		③ バス停待合環境の改善	●
		④ 分かりやすい情報の提供	●
		⑤ ユニバーサルデザインに配慮 したタクシー車両の導入	
		⑥ 高齢者・障害者への移動支援	
		⑦ 新技術の活用・導入検討	
	【目標3】 市民・事業者・行政が 共に創り支え合う 持続可能な公共交通	① 市民・交通事業者と共に創る 公共交通の実現	●
		② 企業通勤者の公共交通の 利用促進	
		③ 市民・事業者と共に創る 地域内交通の導入検討	●
		④ 公共交通を活用したおでかけ 機会の創出	●
		⑤ バス・タクシーの 乗務員確保の支援	
		⑥ バリアフリー教育の実施	

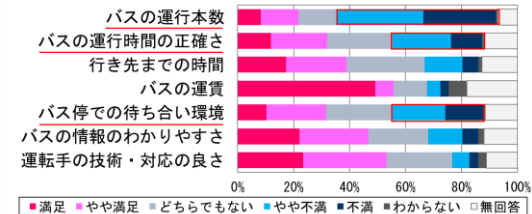
## 第3章 地域公共交通利便増進事業

### 1 現在の「かりまる」の課題

本市の公共交通の課題を踏まえ、「かりまる」には以下の課題があります。

- 「かりまる」の利用者アンケート調査では、「運行本数」「運行時間の正確さ」「バス停での待ち環境」に対する利便性の向上が求められています。また、各中学校区単位で実施した公共交通に関する意見交換会において、「運行本数の増便」「遅延の解消」「バス停の待ち環境の改善」「移動時間の短縮」などを求める声が多くあげられました。

令和3年バス利用者アンケート調査結果



#### ■「かりまる」に対する利用者ニーズ

- 現在の「かりまる」は、全ての路線が刈谷駅及び市中心部に結節する路線になっています。市内の各地域内及び各公共公益施設を巡回して刈谷駅に向かう路線が多く、そのために路線が長大化し、移動に時間を要しています。
- 意見交換会やビックデータ分析では、各中学校区内で医療機関や商業施設が集積し、日常生活圏を構築していることがわかりました。しかし、現在の「かりまる」は、日常生活に資する各施設へのアクセスは限られており、また、地域内移動には適していない路線になっていることから、市民からはコミュニティバスとして運行することを望まれています。
- 市内の公共交通カバー率は77.6%であり、特に富士松中学校区が低くなっています。また、狭あい道路などで大型バスの走行が困難な地域もあり、地域の特性に合った交通を検討する必要があります。
- 「かりまる」は、公共施設連絡バスとして無料で運行しています。しかし、市民生活を支える公共交通機能が求められており、また通勤、通学、買物、通院、娯楽などその目的は多様化しています。公共交通は生活に欠かせない社会インフラであり、路線の増設や増便など利用者の利便性を向上させる取組や運転手不足の課題などに対して持続性を確保するためには、有料化を含めた財源の確保について検討する必要があります。

#### 「かりまる」の主な課題

- ① 運行本数や運行時間の正確さ等への不満が大きい。
- ② 全ての路線が刈谷駅及び市中心部に結節する路線となっていることから、路線が長大化し移動に時間を要している。
- ③ 日常生活に資する医療機関や商業施設へのアクセスが限られており、また、地域内移動には適していない路線になっている。
- ④ 狭あい道路など大型バスで走行が困難なところもあり、現行路線でカバーできていない地域がある。
- ⑤ 持続可能な公共交通体系を維持するための有料化を含めた財源確保の検討が必要である。

## 2 利便増進事業の分類

利便増進事業は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）において、「地域公共交通の利用の容易性の向上又は利用の円滑化その他の地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う事業」と示されています。

本計画で示す利便増進事業は、以下の事業内容の分類に整理して位置づけます。

事業内容の分類	本計画で該当する利便増進事業
一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更 ※地域交通法第2条第13項イ(1)	○「かりまる」の再編 ●刈谷駅周辺への移動時間を短縮するとともに、地域の生活に合った利用しやすい路線に再編（幹線バス路線と地域路線の設定）
一定の運行間隔その他の一定の規則による運行回数又は運行時刻の設定 ※地域交通法第2条第13項ロ(2)	○「かりまる」の増便及び利用しやすいダイヤの設定 ●路線再編とともに、増便や運行間隔の短縮、土日ダイヤの導入など、利用しやすいダイヤを設定
地域公共交通の利用者の利便の増進を図るための事業 ※地域交通法第2条第13項ハ ※地域交通法施行規則第9条の3	○交通結節施設における乗降場の改善 ●乗継拠点の整備 ○旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供 ●「かりまる」バスガイドの作成 ●バスロケーションシステムモニターの新設、更新 ○ＩＣカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化 ●キャッシュレス決済サービスの導入 ○地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入 ●地域路線への小型バス車両の導入 ○地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置 ●「かりまる」利用促進イベントの開催 ●バス停看板デザインのリニューアル ●待合環境の改善（シェルター、ベンチの設置） ●利用促進動画の作成 ●小学生によるバス車内アナウンス ●公共交通に関する意見交換会の開催

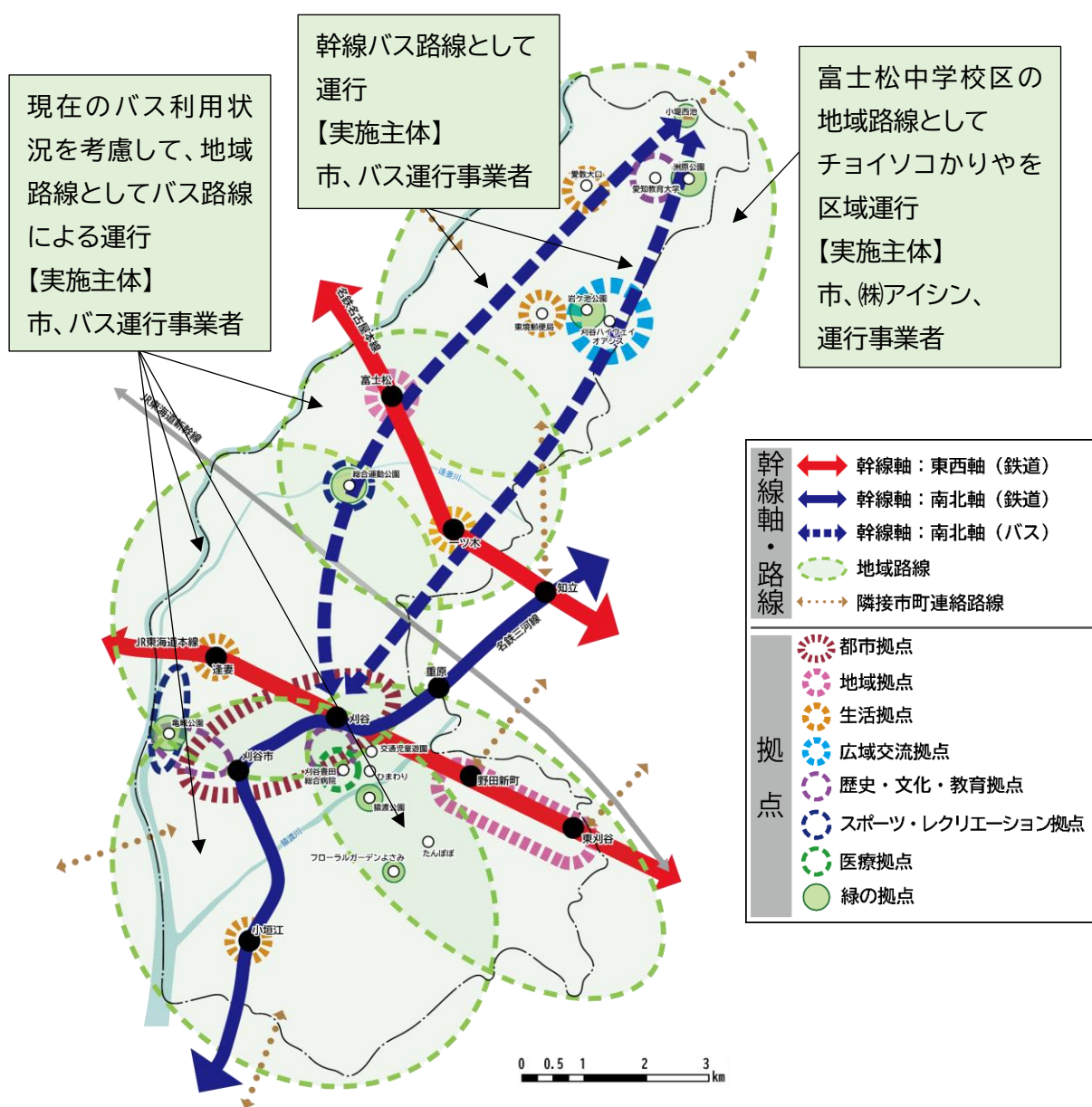
### 3 利便増進事業の内容と実施主体

#### (1) 「かりまる」の再編

持続可能な公共交通機能としての充実を図るため、「かりまる」は、市民の日常生活に身近なコミュニティバスとして運行し、交通計画に位置づけている将来の公共交通ネットワークの具現化を図るよう、路線の再編を実施します。

再編にあたっては、鉄道とバスによる幹線路線及び生活圏域に応じた地域路線を整備します。富士松中学校区の地域路線はチョイソコかりやによる区域運行を導入し、その他の地域路線は現在のバス利用の状況を考慮して、バス路線による運行を実施します。

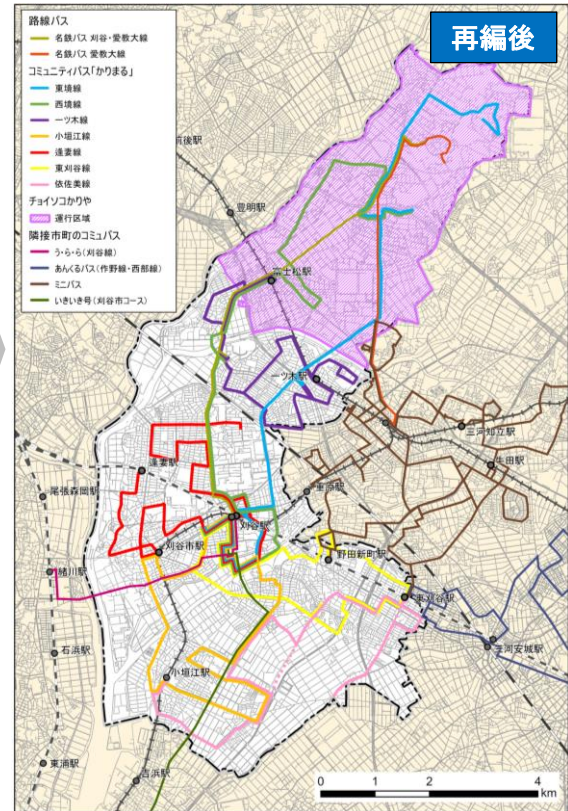
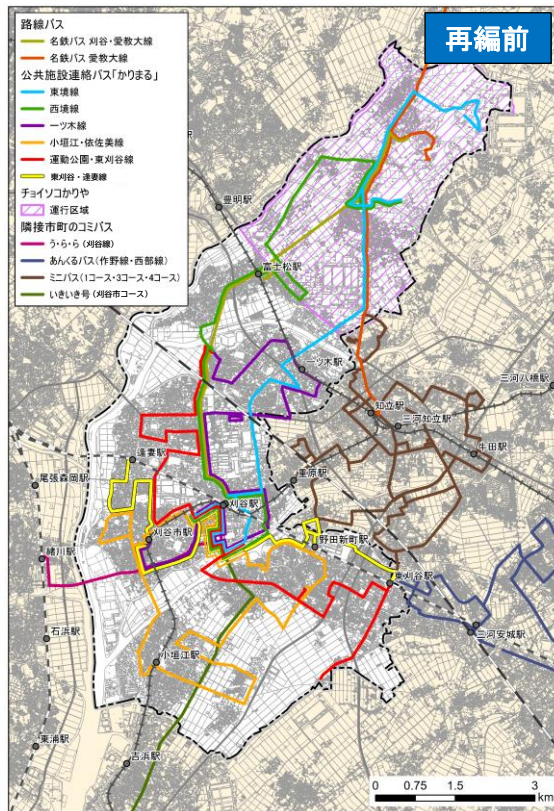
これにより、ＪＲ東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、名鉄バス愛教大線、「かりまる」、チョイソコかりや、タクシーが一体となった公共交通ネットワークの構築をめざします。



■刈谷市地域公共交通計画で示す将来の公共交通



現在の「かりまる」では、すべての路線が刈谷駅を中心に市中心部と繋がる路線となっていますが、再編後は、東境線（青）、西境線（緑）を幹線バス路線に、その他路線（紫、赤、黄、橙、桃）を地域路線に位置づけ、新たに7路線に再編して運行します。



	再編前			再編後		
事業	一般貸切旅客自動車運送事業			一般乗合旅客自動車運送事業		
運賃	無料			200 円/乗車（割引等について P33 参照）		
路線 便数		運行便数	キロ程		運行便数	キロ程
	東境線	16 便/日	19.9km/便	東境線	20 便/日	19.1km/便
	西境線	16 便/日	18.7km/便	西境線	20 便/日	19.1km/便
	一ツ木線	10 便/日	16.4km/便	一ツ木線	20 便/日	11.3km/便
	運動公園・東刈谷線	16 便/日	19.7km/便	木線	10 便/日	7.5km/便
	小垣江・依佐美線	16 便/日	21.5km/便	逢妻線	20 便/日	17.1km/便
	東刈谷・逢妻線	10 便/日	14.6km/便	小垣江線	20 便/日	16.0km/便
	計 6 路線	84 便/日	—	東刈谷線	20 便/日	14.9km/便
				依佐美線	16 便/日	13.1km/便
				計 7 路線	146 便/日	—
バ ス 停 数	市内全 106 箇所			市内全 125 箇所		

※路線のキロ程は主系統におけるものである

※再編後の事業概要（路線情報など）については、本計画策定時点のものである

## 1)「かりまる」再編による各路線の利便増進の考え方

各路線の課題を踏まえ、再編後の各路線の利便増進の考え方は下表のとおりです。

路線	旧路線の課題と利便増進の考え方
東 境 線	<p><b>●旧路線（東境線）の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線バス路線として、速達性が低い</li> <li>● 交通状況の実態とダイヤ設定が合っておらず、しばしば遅延が発生している</li> <li>● 運行本数への不満が大きい</li> <li>● 日常生活に資する施設へのアクセス（目的地や時間）が限られていて、利用ニーズに合っていない</li> <li>● 他路線との接続が十分に考慮されていない</li> </ul> <p><b>○新路線による利便増進の考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線網の位置づけを明確化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通計画で示す幹線バス路線として設定</li> <li>⇒ 幹線交通の位置づけとし、速達性を確保する機能を明確にする効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 運行便数の増便（運行時間の見直し含む） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の 16 便/日から 20 便/日に増便</li> <li>・ 朝夕の刈谷駅への通勤需要に対応するため、バス車両を増加させ、朝は 6 時台～7 時台に 1 本増便（45 分間隔に 1 本）、夕は 17 時以降の時間帯に 1 本増便させるとともに最終便を現行から 1 時間程度遅らせる</li> <li>⇒ 増便等により、刈谷駅方面への移動の利便性が向上する効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 市中心部までの運行距離と所要時間を短縮 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域路線と調整し「一ツ木町朝暮」まで走行していた路線を「一ツ木町一本木」までに変更</li> <li>⇒ 運行距離の短縮により、速達性を高める効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 遅延対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状の遅延状況を考慮し、実態に見合った時刻を設定（朝夕と昼間時の交通状況の違いを反映）</li> <li>・ 平日と休日でダイヤを変え、交通状況の違いに合わせた時刻を設定</li> <li>⇒ 交通状況の実態に見合ったダイヤとすることで、利用者が「待つ」状態を緩和し、利用しやすい交通として認識してもらえる効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 日常生活を支える路線等の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北部地域から市中心部の商業施設、刈谷豊田総合病院へのアクセスを確保</li> <li>・ 刈谷豊田総合病院の受付時間（7 時 30 分～11 時）に合うダイヤを設定</li> <li>⇒ 北部から市中心部の商業施設、医療機関へのアクセス性を高める効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 乗継の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「一ツ木町一本木」で東境線と一ツ木線が円滑に乗継できるようダイヤ設定及び拠点施設を整備</li> <li>・ 富士松中学校区内では、チョイソコかりやと東境線の双方の円滑な乗継を意識したバス停として設置</li> <li>⇒ 乗継がよく、利用しやすい公共交通ネットワークとなる効果がある。</li> </ul> </li> </ul> <p><b>実施主体</b> 刈谷市（「かりまる」実施主体、チョイソコかりや運行管理者） 名鉄バス株式会社（「かりまる」運行事業者）</p>

路線	旧路線の課題と利便増進の考え方
西 境 線	<p><b>●旧路線（西境線）の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線バス路線として、速達性が低い</li> <li>● 交通状況の実態とダイヤ設定が合っておらず、しばしば遅延が発生している</li> <li>● 運行本数への不満が大きい</li> <li>● 日常生活に資する施設へのアクセス（目的地や時間）が限られていて、利用ニーズに合っていない</li> <li>● 他路線との接続が十分に考慮されていない</li> </ul> <p><b>○新路線による利便増進の考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線網の位置づけを明確化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通計画で示す幹線バス路線として設定</li> <li>⇒ 幹線交通の位置づけとし、速達性を確保する機能を明確にする効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 運行便数の増便 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の 16 便/日から 20 便/日に増便</li> <li>・ 朝夕の刈谷駅への通勤需要に対応するため、バス車両を増加させ、朝は 6 時台～7 時台に 1 本増便（45 分間隔に 1 本）、夕は 17 時以降の時間帯に 1 本増便させるとともに最終便を現行から 1 時間程度遅らせる</li> <li>⇒ 増便等により、刈谷駅方面への移動の利便性が向上する効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 市中心部までの運行距離と所要時間を短縮 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 富士松図書館周辺の路線を短縮</li> <li>⇒ 運行距離の短縮により、速達性を高める効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 遅延対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状の遅延状況を考慮し、実態に見合った時刻を設定（朝夕と昼間時の交通状況の違いを反映）</li> <li>・ 平日と休日でダイヤを変え、交通状況の違いに合わせた時刻を設定</li> <li>⇒ 交通状況の実態に見合ったダイヤとすることで、利用者が「待つ」状態を緩和し、利用しやすい交通として認識してもらえる効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 日常生活を支える路線等の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北部地域から市中心部の商業施設、刈谷豊田総合病院へのアクセスを確保</li> <li>・ 刈谷豊田総合病院の受付時間（7 時 30 分～11 時）に合うダイヤを設定</li> <li>⇒ 北部から市中心部の商業施設、医療機関へのアクセス性を高める効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 乗継の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線交通である鉄道（富士松駅、刈谷駅）への結節</li> <li>・ 「総合運動公園」で西境線と一ツ木線、名鉄バス刈谷・愛教大線が円滑に乗継できるようダイヤ設定及び拠点施設を整備</li> <li>・ 富士松中学校区内では、チョイソコかりやと西境線の双方の円滑な乗継を意識したバス停として設置</li> <li>⇒ 乗継がよく、利用しやすい公共交通ネットワークとなる効果がある。</li> </ul> </li> </ul> <p><b>実施主体</b></p> <p>刈谷市（「かりまる」実施主体、チョイソコかりや運行管理者） 名鉄バス株式会社（「かりまる」運行事業者）</p>



路線	旧路線の課題と利便増進の考え方
一ツ木線	<p><b>●旧路線（一ツ木線）の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の生活圏と路線が合っていない</li> <li>● 狭あい道路など大型バスで走行が困難なところもあり、現行路線でカバーできていない地域がある</li> <li>● 交通状況の実態とダイヤ設定が合っておらず、しばしば遅延が発生している</li> <li>● 運行本数への不満が大きい</li> <li>● 日常生活に資する施設へのアクセス（目的地や時間）が限られていて、利用ニーズに合っていない</li> <li>● 他路線との接続が十分に考慮されていない</li> </ul> <p><b>○新路線による利便増進の考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線網の位置づけを地域路線に変更 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 雁が音中学校区を生活圏域として日常生活を支える地域路線として設定 ⇒移動実態に合った日常生活を支える路線となり、利便性増進の効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 小型バスを導入し、狭あい道路などが多く公共交通でカバーできていなかった泉田町、一ツ木町鶴島地域に路線を拡充 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狭あい道路の区間も運行するため、全長約 700cm・乗車定員 36 名の車両を活用</li> <li>・ 今川町帆落田地域に対応するため、「芋川公園」バス停を新設 ⇒これまでバス路線がなかった地域の新たな利用促進の効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 幹線バス路線への乗継を円滑に行えるように、乗継拠点を整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「一ツ木町一本木」「総合運動公園」各バス停に、幹線バス路線である東境線、西境線との乗継ができる乗継拠点を整備し、刈谷駅周辺までの移動環境を現行と同等以上となるように設定</li> <li>・ 円滑に乗継ができるダイヤの設定 ⇒円滑な乗継が可能となり、刈谷駅まで負担なく移動できる効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 幹線交通である鉄道（富士松駅、一ツ木駅）への結節 ⇒鉄道を利用しやすくなり、利便増進の効果がある。</li> <li>● 運行便数の増便 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の一ツ木線 10 便/日から 20 便/日に増便</li> <li>・ 上記未カバー地域にはバス停新設となり、0 便/日⇒10、20 便/日に増便 ⇒増便により、移動の利便性が向上する効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 遅延対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状の遅延状況を考慮し、実態に見合った時刻を設定（朝夕と昼間時の交通状況の違いを反映）</li> <li>・ 平日と休日でダイヤを変え、交通状況の違いに合わせた時刻を設定 ⇒交通状況の実態に見合ったダイヤとすることで、利用者が「待つ」状態を緩和し、利用しやすい交通として認識してもらえる効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 日常生活を支える路線等の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 雁が音中学校区内の医療施設、商業施設、鉄道駅（富士松駅、一ツ木駅）にアクセスできるよう路線を設定 ⇒日常生活を支えるバス路線として利用が増える効果がある。</li> </ul> </li> </ul>
	<p><b>実施主体</b></p> <p>刈谷市（「かりまる」実施主体）、名鉄バス株式会社（「かりまる」運行事業者）</p>

路線	旧路線の課題と利便増進の考え方
逢妻線	<p>●旧路線（運動公園・東刈谷線、東刈谷・逢妻線）の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の生活圏と路線が合っていない</li> <li>● 刈谷駅は南口のみでの乗り入れであるため、北部から刈谷駅のニーズに対し遠回りする路線となっている</li> <li>● 概ね刈谷駅までで乗降する傾向に対し、路線設定が合っていない（長大化）</li> <li>● 交通状況の実態とダイヤ設定が合っておらず、しばしば遅延が発生している</li> <li>● 運行本数への不満が大きい</li> <li>● 日常生活に資する施設へのアクセス（目的地や時間）が限られていて、利用ニーズに合っていない</li> </ul> <p>○新路線による利便増進の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 2路線を中心に再編し、地域路線として新たに設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主に刈谷東中学校区及び刈谷南中学校区を一つの生活圏域として捉えて、現行の運動公園・東刈谷線の刈谷駅周辺以北と運動公園・逢妻線の逢妻駅～刈谷駅間を再編して、地域路線として設定</li> <li>・令和元年度（2019年度）の見直しの際に廃止し、その後設置要望のあった「神明町4丁目」バス停を再設置</li> <li>・バス停まで距離のあった宝町周辺地域に対応するため「宝町7丁目」バス停を新設</li> <li>・「司町4丁目」「司町6丁目」「銀座4丁目」の各バス停を逢妻線の地域路線に組み替えることで、地域の移動需要に合った路線に改編</li> </ul> ⇒移動実態に合った日常生活を支える路線となり、利便性増進の効果がある。 </li> <li>● 運行便数の増便 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の運動公園・東刈谷線 16 便/日から 20 便/日に増便</li> <li>・現行の東刈谷・逢妻線の 10 便/日から 20 便/日に増便</li> </ul> ⇒増便により、移動の利便性が向上する効果がある。 </li> <li>● 遅延対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の遅延状況を考慮し、実態に見合った時刻を設定（朝夕と昼間時の交通状況の違いを反映）</li> <li>・平日と休日でダイヤを変え、交通状況の変化に合わせた時刻を設定</li> </ul> ⇒交通状況の実態に見合ったダイヤとすることで、利用者が「待つ」状態を緩和し、利用しやすい交通として認識してもらえる効果がある。 </li> <li>● 日常生活を支える路線等の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷豊田総合病院へのアクセスを確保</li> <li>・地域内の主要な商業施設にアクセスできるよう路線を設定</li> </ul> ⇒日常生活を支えるバス路線として利用が増える効果がある。 </li> <li>● 刈谷駅までの所要時間短縮 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の運動公園・東刈谷線はJR東海道本線北側のバス利用者は遠回りして刈谷駅南口へ結節していたが、新路線では刈谷駅北口へ乗り入れるように設定し、刈谷駅までの運行距離と所要時間を短縮（稲場町3丁目～刈谷駅間、旧路線1便所要時間31分→新路線1便平日所要時間22分に短縮）</li> </ul> ⇒路線の利便性が向上し、地域路線として機能する効果がある。 </li> </ul>
	<p><b>実施主体</b></p> <p>刈谷市（「かりまる」実施主体）、知多乗合株式会社（「かりまる」運行事業者）</p>



路線	旧路線の課題と利便増進の考え方
小垣江線	<p><b>旧路線（小垣江・依佐美線）の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の生活圏と路線が合っていない</li> <li>● 長大路線であり、刈谷駅への移動に時間を要する</li> <li>● 交通状況の実態とダイヤ設定が合っておらず、しばしば遅延が発生している</li> <li>● 運行本数への不満が大きい</li> <li>● 日常生活に資する施設へのアクセス（目的地や時間）が限られていて、利用ニーズに合っていない</li> </ul> <p><b>○新路線による利便増進の考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線網の位置づけを地域路線に変更 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小垣江駅から刈谷駅までの運行距離を短縮し、依佐美中学校区から刈谷駅までを一つの生活圏として地域路線として設定</li> <li>⇒ 移動実態に合った日常生活を支える路線となり、利便性増進の効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 運行便数の増便 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の小垣江・依佐美線の 16 便/日から 20 便/日に増便</li> </ul> </li> <li>● 遅延対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状の遅延状況を考慮し、実態に見合った時刻を設定（朝夕と昼間時の交通状況の違いを反映）</li> <li>・ 平日と休日でダイヤを変え、交通状況の変化に合わせた時刻を設定</li> <li>⇒ 交通状況の実態に見合ったダイヤとすることで、利用者が「待つ」状態を緩和し、利用しやすい交通として認識してもらえる効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 刈谷駅までの所要時間短縮 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「司町 4 丁目」「司町 6 丁目」「銀座 4 丁目」各バス停を逢妻線の地域路線に組み替えることで、小垣江駅西口から刈谷駅までの運行距離、所要時間を短縮</li> <li>・ 南部生涯学習センター「たんぽぽ」への移動に新たに依佐美線を新設して組み替え、小垣江駅東口から刈谷駅までの運行距離、所要時間を短縮（旧路線 1 便所要時間 55 分→新路線 1 便平日所要時間 41 分に短縮）</li> <li>⇒ 刈谷駅までの移動時間が短縮され、路線の利便性が向上する効果がある。</li> </ul> </li> <li>● 日常生活を支える路線等の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 刈谷豊田総合病院へのアクセスを確保</li> <li>・ 地域内の商業施設にアクセスできるよう路線を設定</li> <li>⇒ 移動実態に合った日常生活を支える路線となり、利便性増進の効果がある。</li> </ul> </li> </ul> <p><b>実施主体</b></p> <p>刈谷市（「かりまる」実施主体）  東伸運輸株式会社（「かりまる」運行事業者）</p>

路線	旧路線の課題と利便増進の考え方
東刈谷線	<p><b>●旧路線（東刈谷・逢妻線、運動公園・東刈谷線）の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の生活圏と路線が合っていない</li> <li>● 概ね刈谷駅までで乗降する傾向に対し、路線設定が合っていない（長大化）</li> <li>● 交通状況の実態とダイヤ設定が合っておらず、しばしば遅延が発生している</li> <li>● 運行本数への不満が大きい</li> <li>● 日常生活に資する施設へのアクセス（目的地や時間）が限られていて、利用ニーズに合っていない</li> </ul> <p><b>○新路線による利便増進の考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 2路線を中心に再編し、地域路線として新たに設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主に朝日中学校区から刈谷駅までを一つの生活圏域として捉えて、現行の運動公園・東刈谷線と運動公園・逢妻線の刈谷駅～東刈谷駅間を再編して、地域路線として設定</li> <li>・ バス交通がカバーできていなかった末広町をカバーするために「末広町」にバス停を新設</li> </ul> ⇒ 移動実態に合った日常生活を支える路線となり、利便性増進の効果がある。 </li> <li>● 運行便数の増便 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の運動公園・東刈谷線 16 便/日から 20 便/日に増便</li> <li>・ 現行の東刈谷・逢妻線の 10 便/日から 20 便/日に増便</li> </ul> ⇒ 増便により、移動の利便性が向上する効果がある。 </li> <li>● 遅延対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状の遅延状況を考慮し、実態に見合った時刻を設定（朝夕と昼間時の交通状況の違いを反映）</li> <li>・ 平日と休日でダイヤを変え、交通状況の変化に合わせた時刻を設定</li> </ul> ⇒ 交通状況の実態に見合ったダイヤとすることで、利用者が「待つ」状態を緩和し、利用しやすい交通として認識してもらえる効果がある。 </li> <li>● 日常生活を支える路線等の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 刈谷豊田総合病院へのアクセスを確保</li> <li>・ 地域内の医療施設、商業施設、鉄道駅（東刈谷駅、野田新町駅）にアクセスできるように路線を設定。</li> </ul> ⇒ 日常生活を支えるバス路線として利用が増える効果がある。 </li> <li>● 刈谷駅までの移動需要に対応した路線 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 逢妻駅や総合運動公園まで向かっていた旧路線に対して、概ね刈谷駅で下車される移動需要を踏まえ、東刈谷方面から刈谷駅周辺までの移動に特化した路線に再編</li> </ul> ⇒ 移動実態に合った日常生活を支える路線となり、利便性増進の効果がある。 </li> </ul> <p><b>実施主体</b>  刈谷市（「かりまる」実施主体）  東伸運輸株式会社（「かりまる」運行事業者）</p>

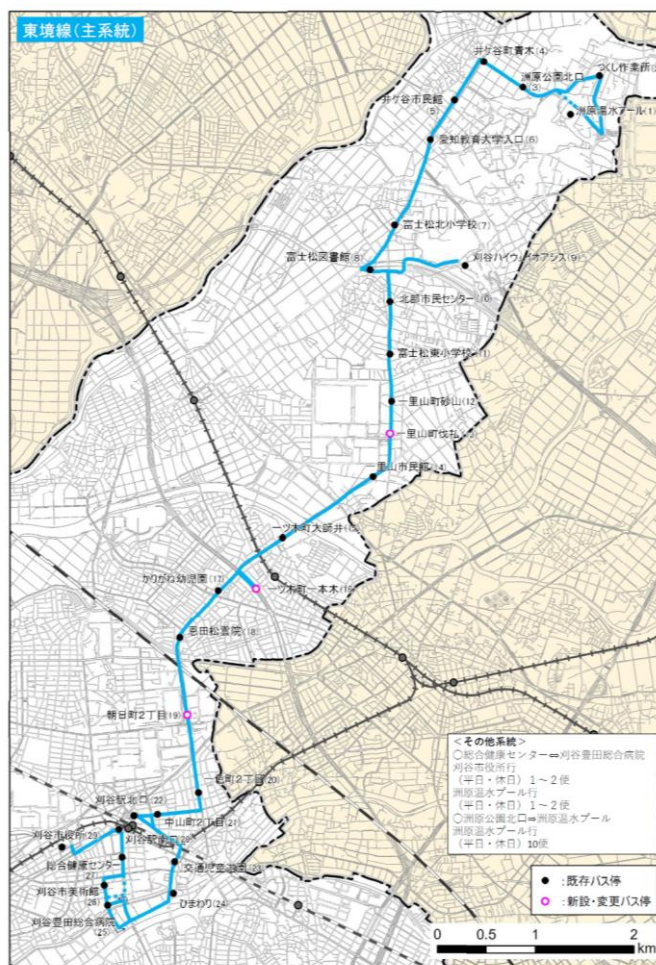
路線	旧路線の課題と利便増進の考え方
依佐美線	<p><b>●旧路線（小垣江・依佐美線、運動公園・東刈谷線）の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●生活圏が重なる朝日中学校区と依佐美中学校区の南部地域内を移動できるバス路線となっていない</li> <li>●狭あい道路など大型バスで走行が困難なところもあり、現行路線でカバーできていない地域がある</li> <li>●運行本数への不満が大きい</li> <li>●日常生活に資する施設へのアクセス（目的地や時間）が限られていて、利用ニーズに合っていない</li> </ul> <p><b>○新路線による利便増進の考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●南部地域内を移動し、日常生活を支える地域路線として設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅に向かう路線と組み替えを行い、南部地域内を移動するバス路線を新設</li> <li>・南部地域を移動する路線として南部生涯学習センター「たんぽぽ」を本路線に付け替え</li> </ul> ⇒移動実態に合った日常生活を支える路線となり、利便性増進の効果がある。 </li> <li>●小型バスを導入し、狭あい道路などが多く公共交通利用圏域でカバーできていなかった荒井町、小垣江町北大道・南屋敷地域に路線を拡充 <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭あい道路の区間も運行するため、全長約 700m・乗車定員 36 名の車両を活用</li> </ul> ⇒これまでバス路線がなかった地域の新たな利用が見込まれる。 </li> <li>●運行便数の増便 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の東刈谷・逢妻線の 10 便/日から 16 便/日に増便</li> </ul> </li> <li>●遅延対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の遅延状況を考慮し、実態に見合った時刻を設定（朝夕と昼間時の交通状況の違いを反映）</li> <li>・平日と休日でダイヤを変え、交通状況の変化に合わせた時刻を設定</li> </ul> ⇒交通状況の実態に見合ったダイヤとすることで、利用者が「待つ」状態を緩和し、利用しやすい交通として認識してもらえる効果がある。 </li> <li>●日常生活を支える路線等の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内の商業施設にアクセスできる路線を設定</li> </ul> ⇒移動実態に合った日常生活を支える路線となり、利便性増進の効果がある。 </li> </ul> <p><b>実施主体</b></p> <p>刈谷市（「かりまる」実施主体）  大興タクシー株式会社（「かりまる」運行事業者）</p>

## 2)「かりまる」再編後の事業内容

### ①東境線（従来路線から一部再編）

項目	内容
運行態様	一般乗合旅客運送（路線定期運行）
実施主体	刈谷市（運行：名鉄バス株式会社）
主な経由地	洲原温水プール（起点）～刈谷ハイウェイオアシス～富士松図書館～一ツ木町一本木～刈谷駅北口～刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口～刈谷市役所（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷ハイウェイオアシス、富士松図書館：西境線、チョイソコかりや</li> <li>・一ツ木町一本木：一ツ木線</li> <li>・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、西境線、逢妻線、東刈谷線、小垣江線、う・ら・ら（東浦町）</li> </ul>
キロ程	19.1km/便
運行日	毎日運行（但し 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
便数ダイヤ	20 便/日 平日と土日祝を異なるダイヤで運行
運賃	1 乗車定額 200 円（別途、割引や定期券について P33 参照）
車両	中型バス（全長:899cm、全幅:230cm、全高:305cm）
運行時間帯	平日：6 時台～21 時台 土日祝：6 時台～21 時台
所要時間	64 分～101 分（1 便あたり）

運行系統図  
運行回数

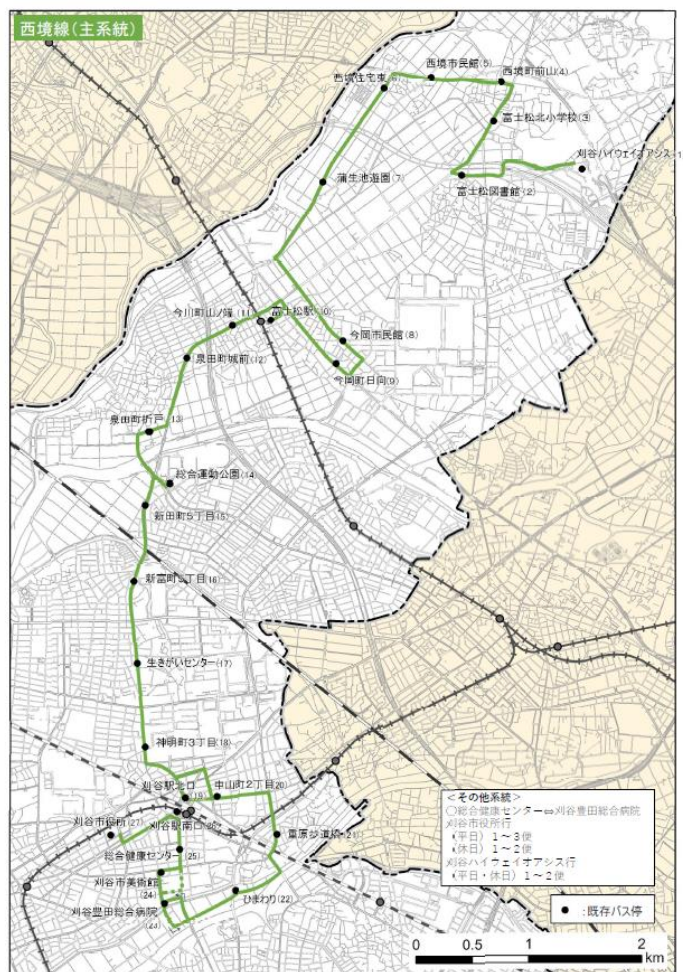




## ②西境線（従来路線から一部再編）

項目	内容
運行態様	一般乗合旅客運送（路線定期運行）
実施主体	刈谷市（運行：名鉄バス株式会社）
主な経由地	刈谷ハイウェイオアシス（起点）～富士松図書館～富士松駅～総合運動公園～刈谷駅北口～刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口～刈谷市役所（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷ハイウェイオアシス、富士松図書館：東境線、チョイソコかりや</li> <li>・富士松駅：名鉄名古屋本線、名鉄バス刈谷・愛教大線、一ツ木線</li> <li>・総合運動公園：名鉄バス刈谷・愛教大線、一ツ木線</li> <li>・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、東境線、逢妻線、東刈谷線、小垣江線、う・ら・ら（東浦町）</li> </ul>
キロ程	19.1km/便
運行日	毎日運行（但し 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
便数ダイヤ	20 便/日 平日と土日祝を異なるダイヤで運行
運賃	1 乗車定額 200 円（別途、割引や定期券について P33 参照）
車両	中型バス（全長:899cm、全幅:230cm、全高:305cm）
運行時間帯	平日：6 時台～21 時台 土日祝：6 時台～21 時台
所要時間	68 分～93 分（1 便あたり）

運行系統図  
運行回数

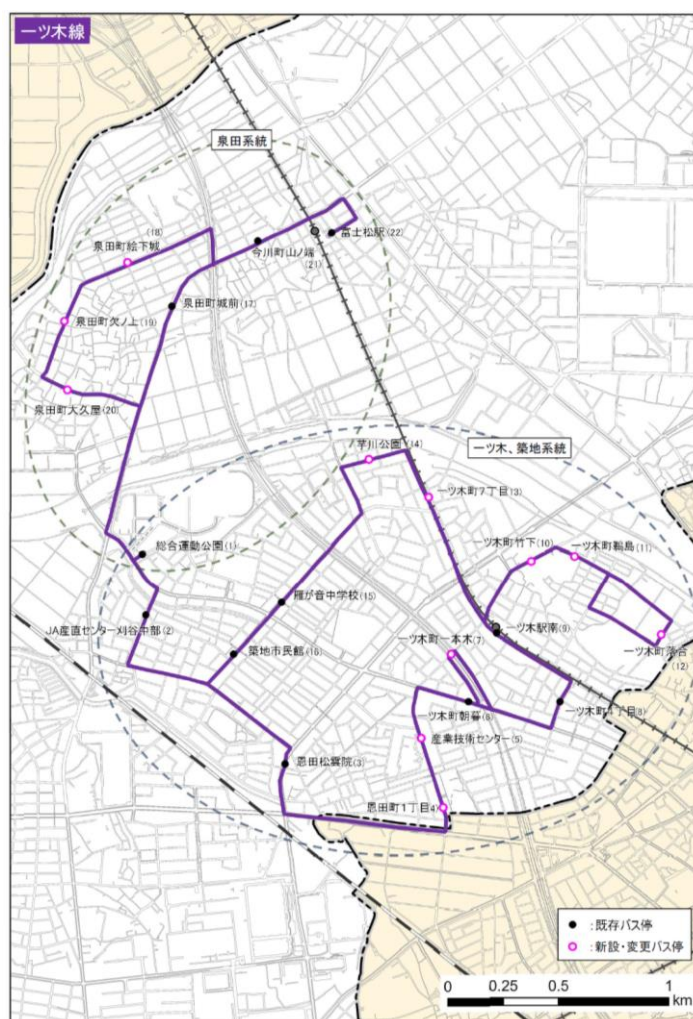




### ③一ツ木線（新規路線）

項目	内容
運行態様	一般乗合旅客運送（路線定期運行）
実施主体	刈谷市（運行：名鉄バス株式会社）
主な経由地	総合運動公園（起点）～富士松駅～一ツ木駅南～一ツ木町一本木～総合運動公園（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 総合運動公園：西境線、名鉄バス刈谷・愛教大線</li> <li>・ 富士松駅：名鉄名古屋本線、名鉄バス刈谷・愛教大線、西境線</li> <li>・ 一ツ木駅：名鉄名古屋本線</li> <li>・ 一ツ木町一本木：東境線</li> </ul>
キロ程	右・左回り：11.2km/便 泉田環状：7.5 km/便
運行日	毎日運行（但し 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
便数ダイヤ	20 便/日 平日と土日祝を異なるダイヤで運行
運賃	1 乗車定額 200 円（別途、割引や定期券について P33 参照）
車両	小型バス（全長：699cm、全幅：208cm、全高：310cm）
運行時間帯	平日：6 時台～20 時台 土日祝：6 時台～20 時台
所要時間	26 分～44 分（1 便あたり）

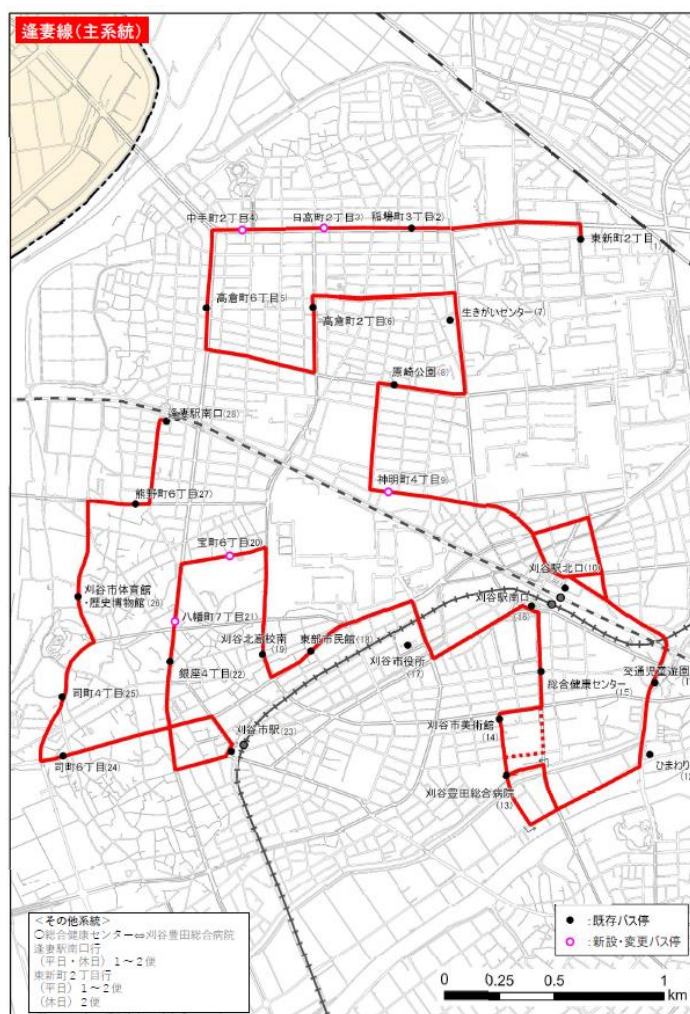
運行系統図  
運行回数



#### ④逢妻線（新規路線）

項目	内容
運行態様	一般乗合旅客運送（路線定期運行）
実施主体	刈谷市（運行：知多乗合株式会社）
主な経由地	東新町2丁目（起点）～刈谷駅北口～刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口～刈谷市役所～刈谷市駅～逢妻駅南口（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、東境線、西境線、東刈谷線、小垣江線、う・ら・ら（東浦町）</li> <li>・刈谷市駅：名鉄三河線、小垣江線</li> <li>・逢妻駅：ＪＲ東海道本線</li> </ul>
キロ程	17.1km/便
運行日	毎日運行（但し12月29日～1月3日は運休）
便数ダイヤ	20便/日 平日と土日祝を異なるダイヤで運行
運賃	1乗車定額200円（別途、割引や定期券についてP33参照）
車両	中型バス（全長：899cm、全幅：230cm、全高：305cm）
運行時間帯	平日：6時台～20時台 土日祝：6時台～20時台
所要時間	61分～75分（1便あたり）

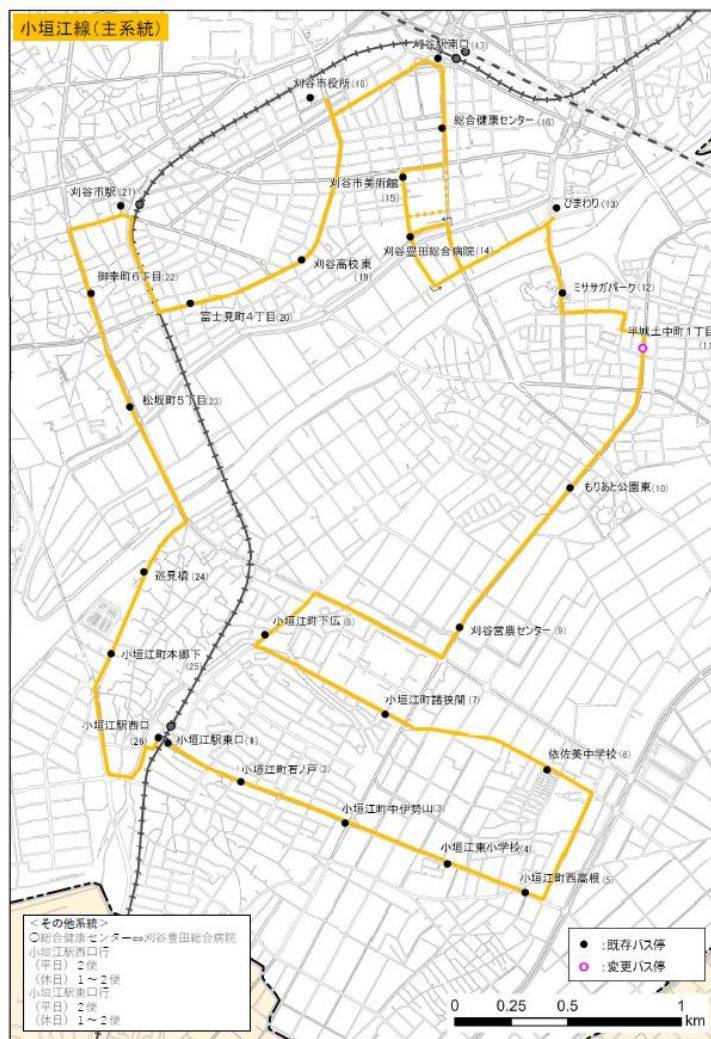
運行系統図  
運行回数



### ⑤小垣江線（新規路線）

項目	内容
運行態様	一般乗合旅客運送（路線定期運行）
実施主体	刈谷市（運行：東伸運輸株式会社）
主な経由地	小垣江駅西口（起点）～刈谷市駅～刈谷市役所～刈谷駅南口～刈谷豊田総合病院～ミササガパーク～依佐美中学校～小垣江駅東口（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小垣江駅：名鉄三河線、依佐美線</li> <li>・刈谷市駅：名鉄三河線、逢妻線</li> <li>・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、東境線、西境線、東刈谷線、逢妻線、う・ら・ら（東浦町）</li> </ul>
キロ程	16.0km/便
運行日	毎日運行（但し12月29日～1月3日は運休）
便数ダイヤ	20便/日 平日と土日祝を異なるダイヤで運行
運賃	1乗車定額200円（別途、割引や定期券についてP33参照）
車両	中型バス（全長：899cm、全幅：230cm、全高：305cm）
運行時間帯	平日：6時台～20時台 土日祝：6時台～20時台
所要時間	50分～64分（1便あたり）

運行系統図  
運行回数

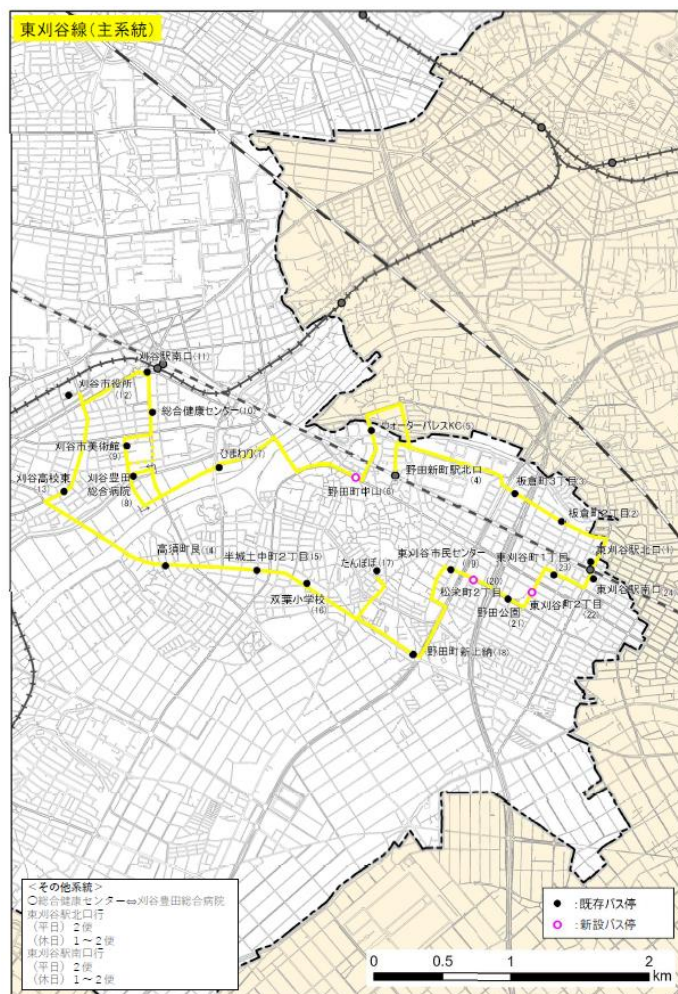




# ⑥東刈谷線（新規路線）

項目	内容
運行態様	一般乗合旅客運送（路線定期運行）
実施主体	刈谷市（運行：東伸運輸株式会社）
主な経由地	東刈谷駅北口（起点）～野田新町駅北口～刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口～刈谷市役所～たんぽぽ～東刈谷市民センター～東刈谷駅南口（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東刈谷駅：ＪＲ東海道本線、依佐美線、あんくるバス（安城市）、ミニバス（知立市）</li> <li>・野田新町駅：ＪＲ東海道本線、ミニバス（知立市）</li> <li>・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、東境線、西境線、逢妻線、小垣江線、う・ら・ら（東浦町）</li> </ul>
キロ程	14.9km/便
運行日	毎日運行（但し12月29日～1月3日は運休）
便数ダイヤ	20便/日 平日と土日祝を異なるダイヤで運行
運賃	1乗車定額200円（別途、割引や定期券についてP33参照）
車両	中型バス（全長：899cm、全幅：230cm、全高：305cm）
運行時間帯	平日：6時台～20時台 土日祝：6時台～20時台
所要時間	59分～67分（1便あたり）

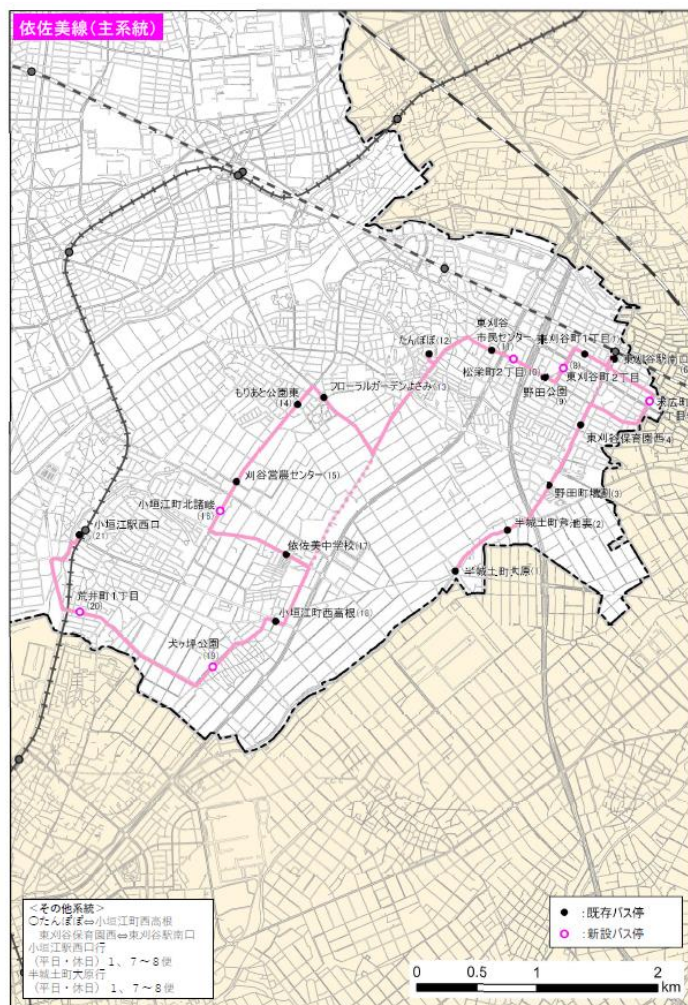
運行系統図  
運行回数



⑦依佐美線（新規路線）

項目	内容
運行態様	一般乗合旅客運送（路線定期運行）
実施主体	刈谷市（運行：大興タクシー株式会社）
主な経由地	半城土町大原（起点）～東刈谷駅南口～東刈谷市民センター～たんぽぽ～フローラルガーデンよさみ～依佐美中学校～小垣江駅西口（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東刈谷駅：ＪＲ東海道本線、東刈谷線、あんくるバス（安城市）、ミニバス（知立市）</li> <li>・たんぽぽ：東刈谷線</li> <li>・小垣江駅：名鉄三河線、小垣江線</li> </ul>
キロ程	13.1km/便
運行日	毎日運行（但し 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
便数ダイヤ	16 便/日 平日と土日祝を異なるダイヤで運行
運賃	1 乗車定額 200 円（別途、割引や定期券について P33 参照）
車両	小型バス（全長：699cm、全幅：208cm、全高：310cm）
運行時間帯	平日・土日祝：6 時台～20 時台 ※全日同一ダイヤ
所要時間	29 分～42 分（1 便あたり）

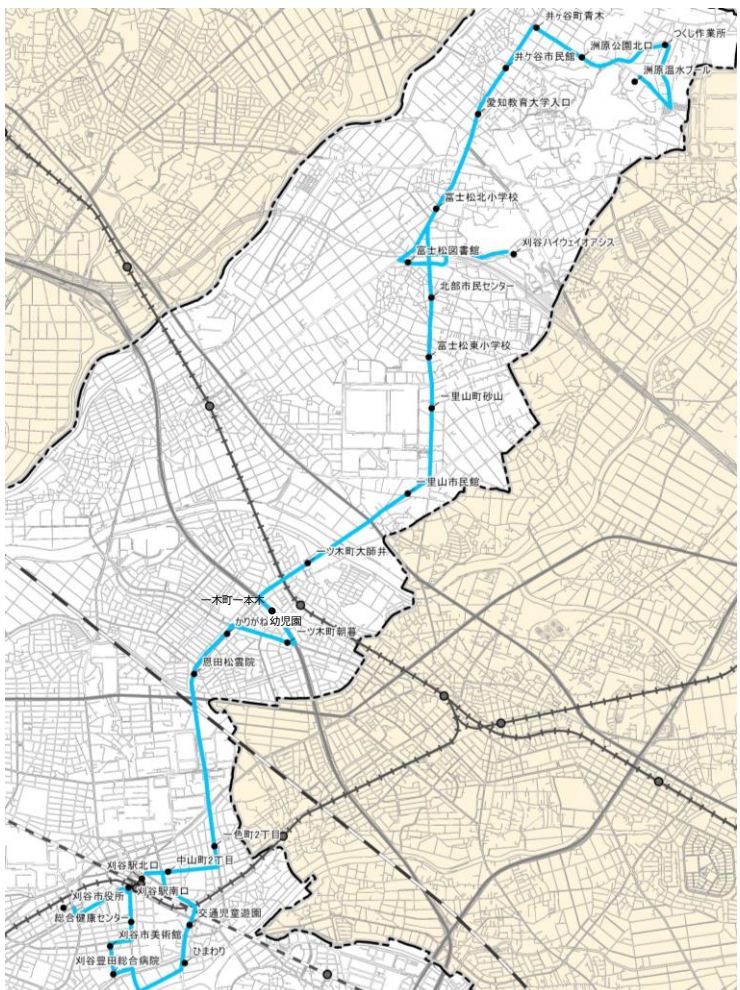
運行系統図  
運行回数





### 3)「かりまる」旧路線の概要

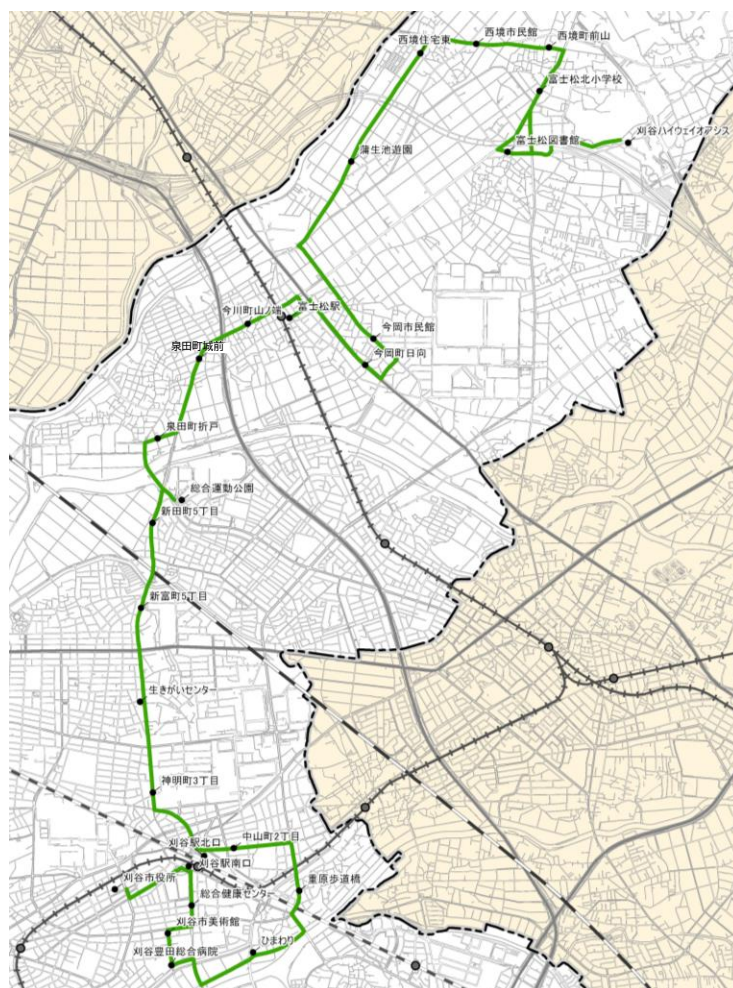
#### ①東境線

項目	内容
運行態様	一般貸切旅客運送
実施主体	刈谷市（運行：名鉄バス株式会社）
主な経由地	洲原温水プール（起点）～刈谷ハイウェイオアシス～富士松図書館～一ツ木町一本木～刈谷駅北口～刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口～刈谷市役所（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士松図書館、刈谷ハイウェイオアシス：西境線、チョイソコかりや</li> <li>・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、西境線、一ツ木線、運動公園・東刈谷線、小垣江・依佐美線、東刈谷・逢妻線、う・ら・ら（東浦町）</li> </ul>
キロ程	19.9km/便
運行日	毎日運行（但し12月29日～1月3日は運休）
便数ダイヤ	16便/日 全日同一ダイヤ
運賃	無料
車両	中型バス（全長:901cm、全幅:230cm、全高:310cm）
運行時間帯	6時台～20時台
所要時間	約60分～70分（1便あたり）
運行系統図 運行回数	

## ②西境線

項目	内容
運行態様	一般貸切旅客運送
実施主体	刈谷市（運行：名鉄バス株式会社）
主な経由地	刈谷ハイウェイオアシス（起点）～富士松図書館～富士松駅～総合運動公園～刈谷駅北口～刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口～刈谷市役所（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士松図書館、刈谷ハイウェイオアシス：東境線、チョイソコかりや</li> <li>・富士松駅：名鉄名古屋本線、名鉄バス刈谷・愛教大線</li> <li>・総合運動公園：一ツ木線、運動公園・東刈谷線</li> <li>・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、東境線、運動公園・東刈谷線、東刈谷・逢妻線、小垣江・依佐美線、う・ら・ら（東浦町）</li> </ul>
キロ程	18.7km/便
運行日	毎日運行（但し12月29日～1月3日は運休）
便数ダイヤ	16便/日 全日同一ダイヤ
運賃	無料
車両	中型バス（全長：901cm、全幅：230cm、全高：310cm）
運行時間帯	6時台～20時台
所要時間	約60分～70分（1便あたり）

運行系統図  
運行回数

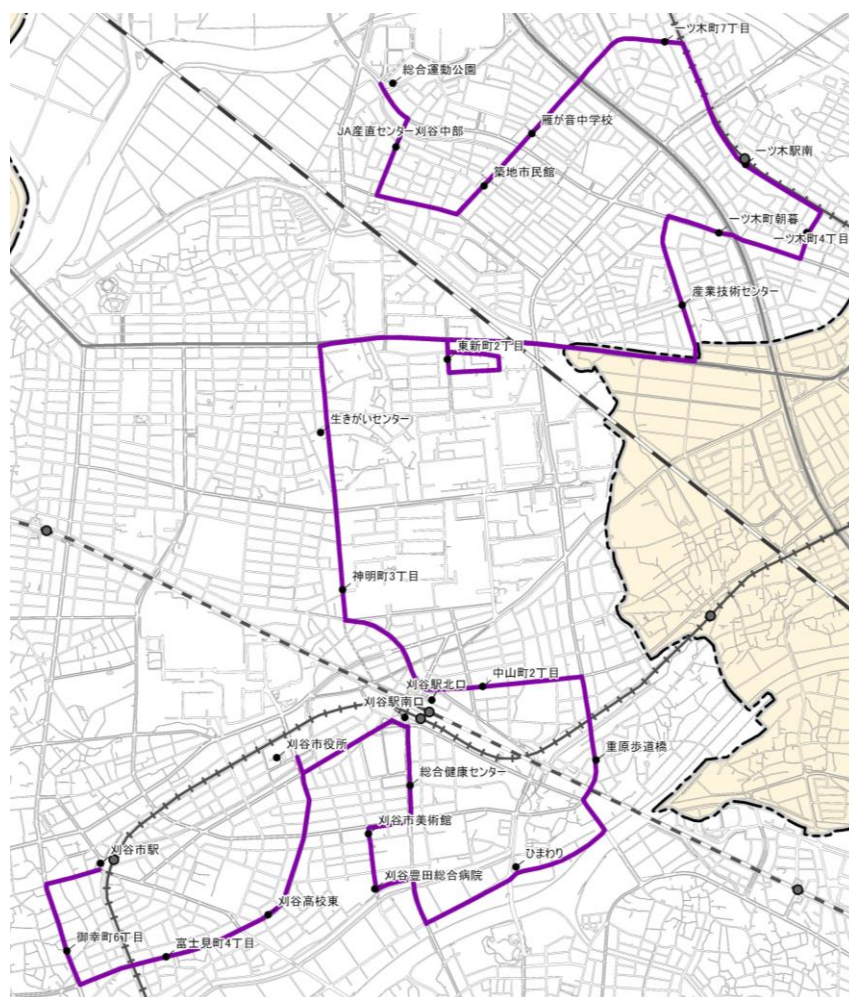




### ③一ツ木線

項目	内容
運行態様	一般貸切旅客運送
実施主体	刈谷市（運行：名鉄バス株式会社）
主な経由地	総合運動公園（起点）～一ツ木駅南～生きがいセンター～刈谷駅北口～刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口～刈谷市役所～刈谷市駅（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 総合運動公園：西境線、運動公園・東刈谷線</li> <li>・ 刈谷駅：J R 東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、東境線、西境線、運動公園・東刈谷線、東刈谷・逢妻線、小垣江・依佐美線、う・ら・ら（東浦町）</li> <li>・ 刈谷市駅：東刈谷・逢妻線、小垣江・依佐美線</li> </ul>
キロ程	16.4km/便
運行日	毎日運行（但し12月29日～1月3日は運休）
便数ダイヤ	10便/日 全日同一ダイヤ
運賃	無料
車両	中型バス（全長:901cm、全幅:230cm、全高:310cm）
運行時間帯	6時台～20時台
所要時間	約60分～70分（1便あたり）

運行系統図  
運行回数



#### ④運動公園・東刈谷線

項目	内容
運行態様	一般貸切旅客運送
実施主体	刈谷市（運行：大興タクシー株式会社）
主な経由地	総合運動公園（起点）～刈谷市役所～刈谷駅南口～刈谷豊田総合病院～たんぼぼ～東刈谷駅南口～半城土町大原（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合運動公園：西境線、一ツ木線</li> <li>・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、東境線、西境線、東刈谷・逢妻線、小垣江・依佐美線、う・ら・ら（東浦町）</li> <li>・刈谷市駅：東刈谷・逢妻線、小垣江・依佐美線</li> </ul>
キロ程	19.7km/便
運行日	毎日運行（但し 12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
便数ダイヤ	10 便/日 全日同一ダイヤ
運賃	無料
車両	中型バス（全長:901cm、全幅:230cm、全高:310cm）
運行時間帯	6 時台～20 時台
所要時間	約 60 分～70 分（1 便あたり）
運行系統図 運行回数	



### ⑤小垣江・依佐美線

項目	内容
運行態様	一般貸切旅客運送
実施主体	刈谷市（運行：東伸運輸株式会社）
主な経由地	小垣江駅東口（起点）～依佐美中学校～たんぽぽ～野田新町駅南口～刈谷豊田総合病院～刈谷駅南口～刈谷市役所～刈谷市駅～小垣江駅西口（終点）
主な乗換	・小垣江駅：名鉄三河線 ・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、東境線、西境線、東刈谷・逢妻線、運動公園・東刈谷線 ・刈谷市駅：東刈谷・逢妻線、一ツ木線
キロ程	21.5km/便
運行日	毎日運行（但し１２月２９日～１月３日は運休）
便数ダイヤ	１６便／日　全日同一ダイヤ
運賃	無料
車両	中型バス（全長：901cm、全幅：230cm、全高：310cm）
運行時間帯	６時台～２０時台
所要時間	約 60 分～70 分（１便あたり）
運行系統図 運行回数	

## ⑥東刈谷・逢妻線

項目	内容
運行態様	一般貸切旅客運送
実施主体	刈谷市（運行：豊栄交通株式会社）
主な経由地	逢妻駅南口（起点）～刈谷市駅～刈谷市役所～刈谷駅南口～刈谷豊田総合病院～野田新町駅北口～東刈谷駅北口（終点）
主な乗換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・逢妻駅：ＪＲ東海道本線</li> <li>・刈谷駅：ＪＲ東海道本線、名鉄三河線、名鉄バス刈谷・愛教大線、東境線、西境線、東刈谷・逢妻線、小垣江・依佐美線、一ツ木線、う・ら・ら（東浦町）</li> <li>・刈谷市駅：名鉄三河線一ツ木線、小垣江・依佐美線</li> <li>・野田新町駅：ＪＲ東海道本線、ミニバス（知立市）</li> <li>・東刈谷駅：ＪＲ東海道本線、あんくるバス（安城市）、ミニバス（知立市）</li> </ul>
キロ程	14.6km/便
運行日	毎日運行（但し12月29日～1月3日は運休）
便数ダイヤ	10便/日 全日同一ダイヤ
運賃	無料
車両	中型バス（全長:901cm、全幅:230cm、全高:310cm）
運行時間帯	6時台～20時台
所要時間	約60分～70分（1便あたり）
運行系統図 運行回数	

#### 4) (参考)「かりまる」の運賃及び割引制度

公共施設連絡バス「かりまる」はタクシー、路線バスなどと同様に日常的に利用されていますが、主たる移動の手段としている人の割合は7.2%と、利用者が限定されていることから、より多くの市民に利用していただけるよう使い勝手のよい「かりまる」へと再編します。再編の検討を進める中で実施した市民アンケートや意見交換会などでは、利便性が向上するのであれば有料とすることに賛成との意見を多くいただいています。運行にかかる人件費や燃料費などの高騰が今後も見込まれる中、将来世代にわたり、より便利で使いたいと思える持続可能な「かりまる」とするため、令和8年2月より利便性の向上に合わせて有料化を実施します。

他方、年齢的理由により運転ができない子どもや免許返納者、身体的理由により運転が出来ないまたは通常の人より運転が困難な高齢者や障害者、また妊婦や年齢の低い子どもを連れた人などにおいては、買い物などの消費活動や社会参画による交流促進、交通事故削減や健康増進の目的で、運賃割引を導入します。

##### ① 運賃、各種割引

支払い方法		1乗車／人	定期券/月	1日乗車券・1日上限額	
現金		200円	—	400円	紙発券 ※2
Ticket QR	アプリケーション	180円	一般3,000円 通学2,000円	360円	自動 ※3
	クレジットカード タッチ	180円	—	360円	自動 ※3
交通系IC ※1		200円	—	—	—

※1 交通系ICは、①東境線、②西境線、③一ツ木線、④逢妻線に限り使用可能です

※2 1乗車目の降車前までに乗務員から直接ご購入ください

※3 1日上限額の適用は、同一の支払い方法で精算する必要があります

##### 【無料対象者】

	高齢者	免許返納者	障害者	子ども	妊婦及び 未就学児監護者	他系統に乗り継ぐ者
条 件	75歳以上 市民限定	市民限定	付添1人まで無料	中学生以下 中学生は市民限定	市民限定 未就学児の監護者 2名まで対象	①一ツ木線⇄東境線 ②一ツ木線⇄西境線 ③依佐美線⇄東刈谷線 ④依佐美線⇄小垣江線
確認 方法	①Ticket QR(アプリ) ②無料乗車券	①Ticket QR(アプリ) ②無料乗車券	①Ticket QR(アプリ) ②障害者手帳の提示 ③無料乗車券	小学生以下 ①目視 中学生 ①Ticket QR(アプリ) ②無料乗車券	①Ticket QR(アプリ)	①乗継券 ※4

※4 1乗車目の支払い後に紙の乗継券を受け取り、2乗車目の降車時に乗務員にお渡しください

##### ② 割引等による効果

種類	効果
Ticket QR による割引	支払い方法を複数用意することで、利便性の向上と利用促進につながる。また、キャッシュレスが普及することにより、支払効率が向上し運転手負担が軽減されることから、より安全で正確な運行が実現され、利用しやすい公共交通となる。
高齢者割引	高齢者の利用を促進する。
免許返納者割引	運転免許証返納及び公共交通の利用への転換を促進する。
障害者割引	障害者の利用を促進する。
子ども割引	子育て世代の負担の軽減を図るとともに、子どもの頃から公共交



	通を利用することで、将来の利用促進につなげる。
妊婦及び未就学児監護者割引	妊婦及び未就学児の子どもに付き添う大人を無料とすることで、子育て世代の利用を促進する。
定期券	通勤・通学時等乗車の多い利用者に向けた定期券発行により、利用を促進する。
乗り継ぎ割引	「かりまる」の乗継を1回無料とすることで、刈谷駅に直接接続していない路線利用者の利用を促進する。

#### 4 利便増進事業に関連して実施する事業

「かりまる」の再編の効果を高めるため、下表の事業を実施します。

項目（施策）	実施主体	取組み概要
乗継拠点の整備 （目標2－①）	刈谷市	● 幹線バス路線である東境線、西境線と地域路線である一ツ木線の円滑な乗換ができる拠点を整備（令和7年度予定）
「かりまる」バスガイドの作成（目標2－④）	刈谷市	● バス新路線図・ダイヤ（「かりまる」バスガイド）の作成・印刷・配付（毎年度予定）
バスロケーションシステムモニター新設、更新（目標2－③、④）	刈谷市	● 一ツ木町一本木バス停（令和7年度予定） ● 総合運動公園バス停（令和7年度予定）
キャッシュレス決済サービスの導入（目標2－②）	刈谷市 交通事業者	● キャッシュレス決済システムの導入（令和7年度予定）
地域路線への小型バス車両の導入（目標1－③）	刈谷市	● 一ツ木線及び依佐美線に小型バス車両を導入（令和7年度）
「かりまる」利用促進イベントの開催（目標2－②、3－④）	刈谷市 交通事業者	● 利用促進イベントの開催（毎年度予定） ● 市内各種イベントへの啓発ブースの出展（毎年度予定）
バス停看板のリニューアル（目標2－③、④）	刈谷市	● 市公式キャラクター「かつなりくん」バス停看板の製作・設置（令和7年度予定）
シelter・ベンチの設置（目標2－③）	刈谷市	● 路線再編後、乗降ニーズの高い停留所への設置（令和9年度以降予定）
利用促進動画の作成（目標2－④）	刈谷市 交通事業者	● 新路線、乗り方などを周知する利用促進動画の作成（令和7年度予定）
小学生によるバス車内アナウンス（目標3－①）	刈谷市 交通事業者	● バス車内アナウンス制作への小学生の参加（令和7年度予定）
公共交通に関する意見交換会の開催（目標3－①、④）	刈谷市	● 「かりまる」の利用促進を考えるワークショップ（毎年度予定） ● 各地域で利用促進啓発冊子を作成（令和7年度予定）

※項目（施策）：交通計画第5章に位置づけている施策（本計画 P10 参照）



## 5 刈谷市による支援内容

利便増進事業に関連し、刈谷市が行う支援策は下表のとおりです。

項目	取組み概要
① 「かりまる」運行費の負担	「かりまる」の運賃収入を差し引いた運行経費の欠損額（赤字相当分）について、国土交通省の補助金を活用しながら、刈谷市が負担します。
② 名鉄バス刈谷・愛教大線運行費の補助	名鉄バス刈谷・愛教大線の運行経費の欠損額（赤字相当分）について、刈谷市が負担します。
③ わかりやすい情報発信	バスロケーションシステムによる運行状況のリアルタイム配信及びモニター設置を行い、利便性の高い環境を整えます。
	利用促進動画を作成し、利用促進を実施します。
	住民との意見交換会を通じて、地域に特化した分かりやすいダイヤの作成などに取り組みます。
④ 「かりまる」の利用促進	多様な事業者と利用促進イベントを企画し、新規の利用者の獲得に繋がります。
	バスの車内アナウンスを地元小学生と共に制作し、「かりまる」への愛着を深める取組を実施します。
⑤ 乗務員確保に向けた支援	乗務員不足の一助になるように、周知またはPR活動に協力します。

## 6 事業実施に必要な資金の額・調達方法

利便増進事業の実施に必要な資金の額および調達方法は、下表のとおりです。

### (1) 「かりまる」運行経費

項目		経費 (千円)	調達方法（千円）		
			運賃収入	国補助	刈谷市(負担金)
「かりまる」 運行	東境線	R7 18,122	1,929	0	16,193
		R8～ 108,729	11,571	2,396	97,158
	西境線	R7 17,892	2,173	0	15,719
		R8～ 107,349	13,035	2,366	94,314
	一ツ木線	R7 12,970	1,161	0	11,809
		R8～ 77,823	6,966	0	70,857
	逢妻線	R7 12,738	1,898	0	10,840
		R8～ 76,427	11,385	1,684	65,042
	東刈谷線	R7 13,120	1,616	0	11,504
		R8～ 78,720	9,692	1,735	69,028
	小垣江線	R7 12,768	1,511	0	11,257
		R8～ 76,610	9,066	1,688	67,544
	依佐美線	R7 7,500	724	0	6,776
		R8～ 44,999	4,341	992	29,797

※「かりまる」運行経費に対する国補助は、令和6年度の国庫補助上限額の金額をもとに算出。

## (2)「かりまる」利用促進に関する取組

項目	経費 (千円)	調達方法 (千円)	
		国補助	刈谷市(負担金)
乗継拠点整備 総合運動公園	R7 34,000	R7 13,500 第2世代交付金	R7 20,500
乗継拠点整備 一ツ木町一本木	R7 44,000	R7 18,000 第2世代交付金	R7 26,000
「かりまる」バスガイドの 作成」	毎年度 1,600	0	毎年度 1,600
バスロケーションシステム モニターの新設、更新	R7 1,800 R8 未定	0	R7 1,800 R8 未定
キャッシュレス 決済サービスの導入	R7 36,300 R8 7,800 R9 7,800	R7 16,700 R8 3,800 R9 3,800 第2世代交付金	R7 19,600 R8 4,000 R9 4,000
地域路線への 小型バス車両の導入	各路線の運行経費に含む		
「かりまる」利用促進イベン トの開催	R7～ 300	0	R7～ 300
バス停看板デザインの リニューアル	R7 12,000	0	R7 12,000
待合環境の改善（シェルタ ー・ベンチの設置）	R7 78,000 内数 (乗継拠点整備) R9 以降 未定	R7 31,500 内数 第2世代交付金 R9 以降 未定	R7 31,500 内数 R9 以降 未定
小学生による バス車内アナウンス	R7 700	R7 350 第2世代交付金	R7 350
利用促進動画の作成	R7 2,500	R7 1,250 第2世代交付金	R7 1,250

※「かりまる」運行経費について、令和7年度は令和8年2月からの2か月分、以降令和12年度までは単年度で同額とする。

※表記載の補助金額などについては、現時点の見込み額であり、記載のとおり調達がなされない場合があります。

## 7 事業の効果

本計画で該当する利便増進事業の内容、事業の効果及び交通計画での目標における位置づけは、下表のとおりです。

○「かりまる」の再編      ○「かりまる」の増便及び利用しやすいダイヤの設定

項目	事業の効果	交通計画での 目標における位置づけ
路線名	東境線	関連する評価指標① ・目標値(R15)：134,040 人/年
	西境線	関連する評価指標① ・目標値(R15)：151,050 人/年
	一ツ木線	関連する評価指標① ・目標値(R15)：80,700 人/年
	逢妻線	関連する評価指標① ・目標値(R15)：131,890 人/年
	東刈谷線	関連する評価指標① ・目標値(R15)：112,280 人/年
	小垣江線	関連する評価指標① ・目標値(R15)：105,020 人/年
	依佐美線	関連する評価指標① ・目標値(R15)：50,280 人/年

項目	事業の効果
○交通結節施設における乗降場の改善 ○旅客の乗継ぎに関する分かりやすい 情報提供	「かりまる」乗継拠点の整備や、「かりまる」バスガイドの作成、バスロケーションモニターシステムの新設により、利用者の利便性を向上します。
○ＩＣカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化	キャッシュレス決済サービスを導入し、支払手段を複数用意することで、利便性の向上と利用促進につなげます。
○地域公共交通の利用者の利便の増進 に資する新たな車両又は自動車の導入	地域路線への小型バス車両の導入により、狭あい道路などが多く公共交通でカバーできていなかった地域に路線を拡充し、利便性を向上します。

○地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置	<p>以下の取組みを行い、利便性の向上と利用促進につなげます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●利用促進イベントの開催</li> <li>●バス停看板のリニューアル</li> <li>●待合い環境の改善</li> <li>●利用促進動画の作成</li> <li>●小学生によるバス車内アナウンスの実施</li> <li>●公共交通に関する意見交換会の開催</li> </ul>
-------------------------	--

項目	交通計画での 目標における位置づけ
○交通結節施設における乗降場の改善	<p>関連する評価指標②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値(R14)：62.0%</li> </ul>
○旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供	<p>関連する評価指標②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値(R14)：62.0%</li> </ul> <p>関連する評価指標③</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値 (R15)：1,701 回/人</li> </ul>
○ＩＣカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化	<p>関連する評価指標②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値(R14)：62.0%</li> </ul>
○地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入	<p>関連する評価指標②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値(R14)：62.0%</li> </ul>
○地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置	<p>関連する評価指標④</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値 (R15)：9 件以上/年</li> </ul> <p>関連する評価指標⑤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値 (R15)：50.0%</li> </ul>

〈参考：刈谷市地域公共交通計画の評価指標〉

評価指標① 公共交通全体の年間利用者数

評価指標② 「公共交通が利用しやすい」と思う市民の割合

評価指標③ かりまる利用者のバスロケーションシステムのアクセス数

評価指標④ 公共交通に関する多様な主体との連携による取組件数

評価指標⑤ 公共交通の利用を心掛けている市民の割合