

公共交通に関する意見交換会

～皆さまとともにつくる

刈谷市の公共交通へ～

日時:令和6年2月13日(火) 14:00～15:30

場所:富士松市民センター



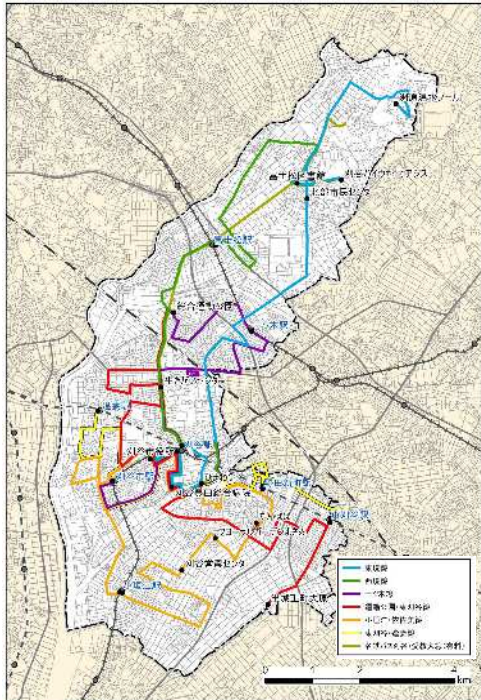
もくじ

1. 「かりまる」の現状
2. これまでの検討経緯と目的
3. 「かりまる」再編のポイント(市全体)
4. 「かりまる」新路線網素案
5. 〃 の特徴(富士松中学校区)
6. 意見交換のテーマ



「かりまる」運行概要

- ✓ 1997年に「公共施設連絡バス」として無料で運行開始
- ✓ 直近では2019年4月に路線再編を実施



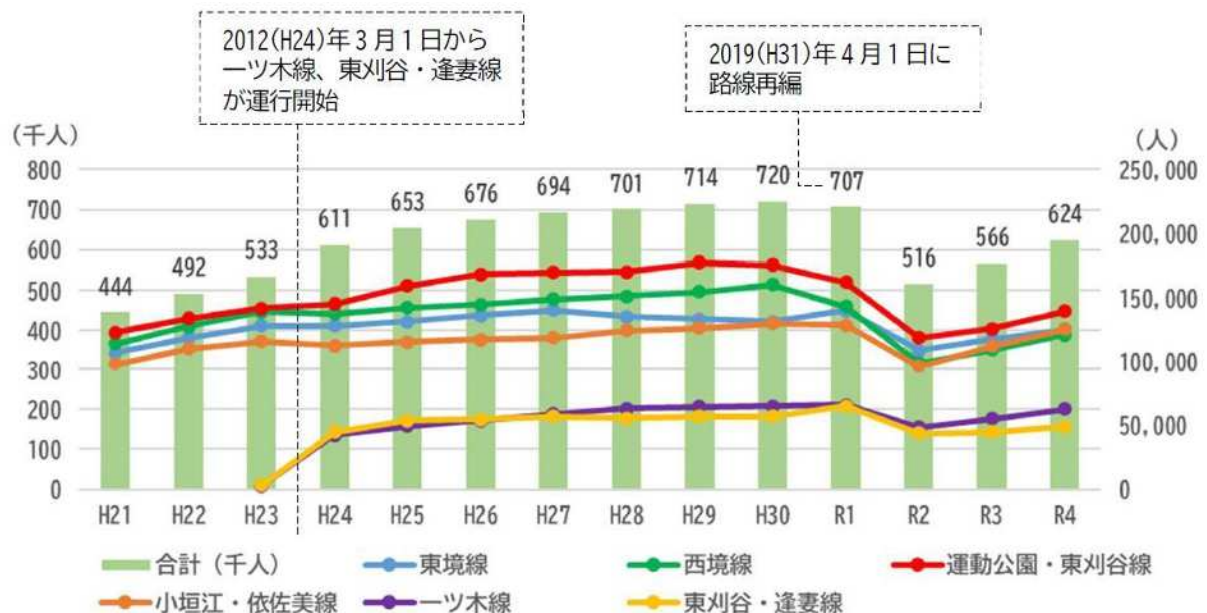
路線	便数	日車両数
東境線	16便/日	2台
西境線	16便/日	2台
一ツ木線	10便/日	1台
運動公園・東刈谷線	16便/日	2台
小垣江・依佐美線	16便/日	2台
東刈谷・逢妻線	10便/日	1台
計	84便/日	10台



3

「かりまる」利用状況

- ✓ 年々増加傾向にあり、平成30年度では約720千人まで増加
- ✓ コロナ禍により利用者が減ったが、令和4年度は620千人まで回復



4

「かりまる」利用状況

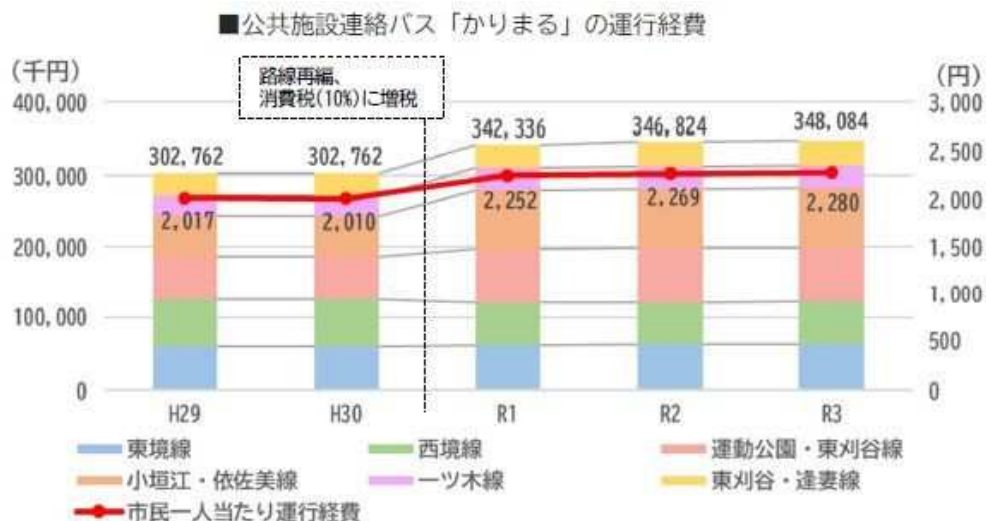
路線	1日平均利用者数		1便あたり平均利用者数	
	(R1)	(R4)	(R1)	(R4)
東境線	390人/日	350人/日	24.4人/便	21.9人/便
西境線	399人/日	338人/日	24.9人/便	21.2人/便
一ツ木線	183人/日	174人/日	18.3人/便	17.4人/便
運動公園・東刈谷線	452人/日	390人/日	28.2人/便	24.4人/便
小垣江・依佐美線	359人/日	349人/日	22.4人/便	21.9人/便
東刈谷・逢妻線	180人/日	136人/日	18.0人/便	13.7人/便



5

「かりまる」運行経費

- ✓ かりまるは年間約3.5億円の経費が掛かっており、R6年度は法改正により**増額予定**
- ✓ 市民一人当たりに換算すると、年間約2,280円

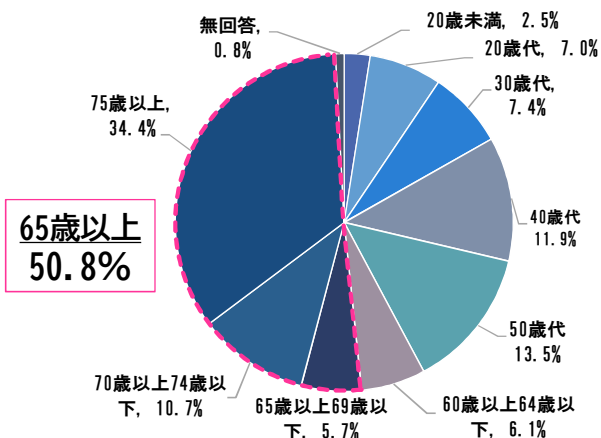


6

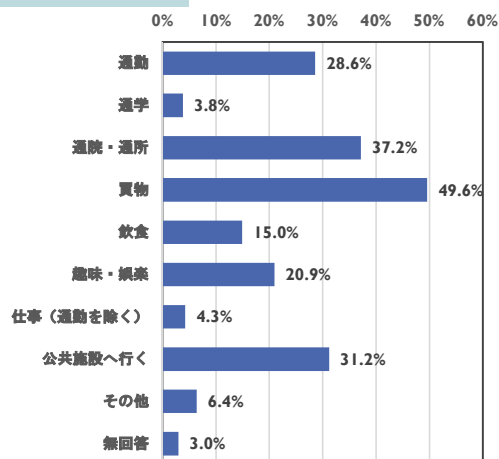
「かりまる」利用者年齢及び利用目的

- ✓ 利用者アンケートによると、利用者の約半数が65歳以上の高齢者です。
- ✓ 「買い物」や「通院・通所」「通勤」など様々な目的で利用されています。

年齢

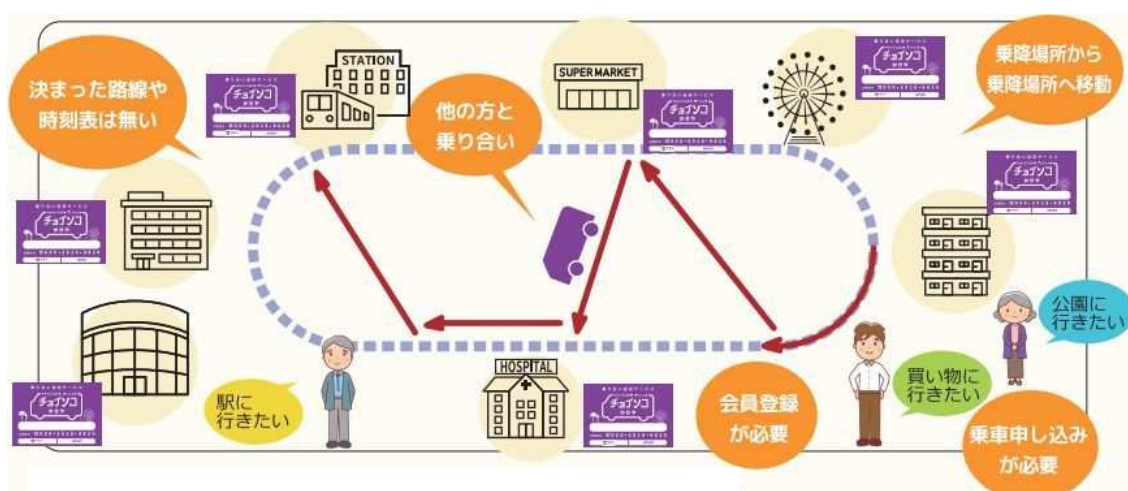


利用目的



資料：令和3年12月6日（月）～12月20日（木）のかりまる利用者アンケート調査結果（N=244通）

チョイソコかりや（実証実験）の概要



会員条件	小学生以上で、国道1号以北の市域にお住まいの方など
運行日・運行時間	平日・午前8時30分から午後4時00分まで
運行範囲・車両	国道1号以北の刈谷市内（+富士松駅・富士松支所）
車両	ハイエース1台にて運行
運賃	一般（中学生以上75歳未満）：300円 75歳以上、小学生、障害者：200円（未就学児：無料）

もくじ

1. 「かりまる」の現状
2. **これまでの検討経緯と目的**
3. 「かりまる」再編のポイント（市全体）
4. 「かりまる」新路線網素案
5. 〃 **の特徴（富士松中学校区）**
6. **意見交換のテーマ**



9

意見交換会に参加して下さっている方々

バス利用者

利用者の実情

地区長・
公民館長

地区の実情

女性の会
地区代表

女性の実情
子育ての実情

包括支援
センター職員

高齢者の実情

相談支援
事業所職員

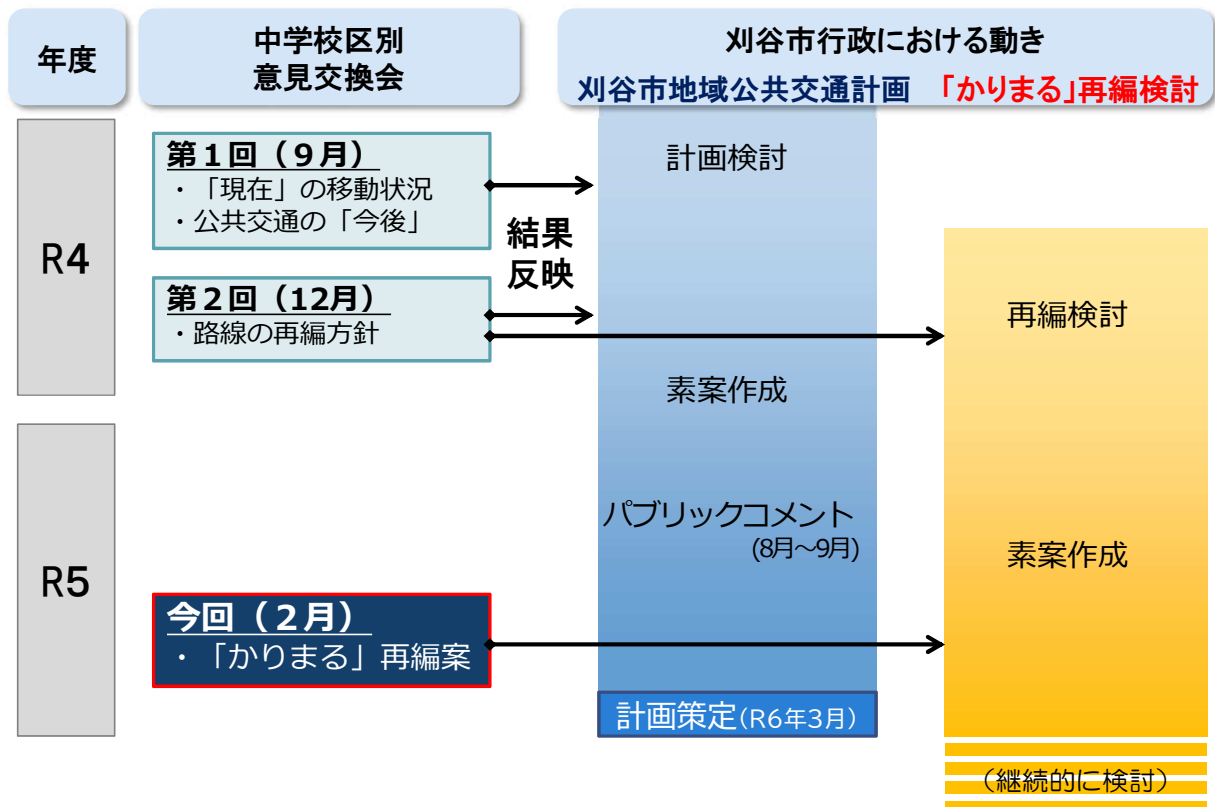
障害者の実情

様々な意見を皆様で共有し、
「かりまる」を考えたい



10

前回の意見交換会からの流れ



11

なぜ、意見交換会をするのか（事務局の想い）

これまでの検討

- 昨年度の意見交換会の結果や各種データをもとに、「かりまる」の再編素案を検討

目的

✓ 「かりまる」再編素案について、皆様の意見やお考えをお伺いしたい

- この路線網で地域の方は使っていただけるか？
- ここにバス停をおけるとよいが、問題ないか？
- 予算・運転手など制約がある中、運行本数を増やしたいが、どう考えるか？

などを確認したい

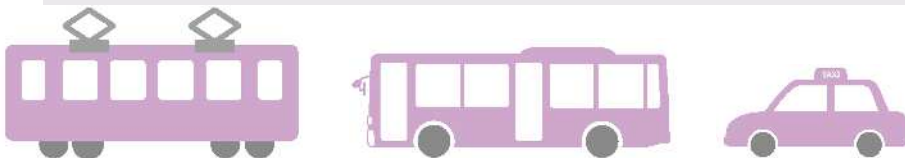
さらに今後は、市民・事業者・行政で共に創り支え合っていきたいため・・・

✓ 共に刈谷市の地域公共交通づくりを進めるきっかけとしたい

12

もくじ

1. 「かりまる」の現状
2. これまでの検討経緯と目的
3. 「かりまる」再編のポイント(市全体)
4. 「かりまる」新路線網素案
5. “ ” の特徴(富士松中学校区)
6. 意見交換のテーマ



13

調査からみる移動傾向

公共交通に関する
アンケート調査

昨年度の意見交換会

人流ビッグデータ分析

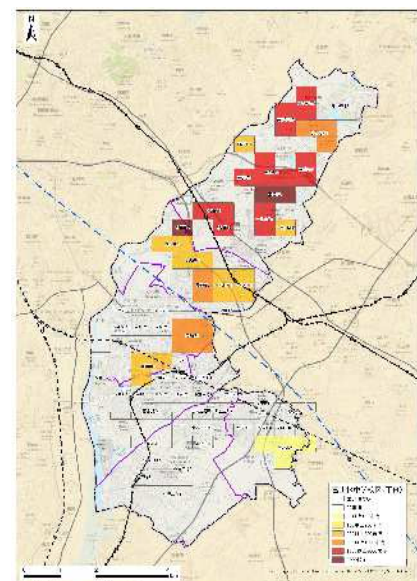


刈谷駅周辺への
移動及び各地域
内の移動が多い

昨年度の意見交換会の結果
(富士松中学校区)



ビッグデータ(平日)の結果
(富士松中学校区)

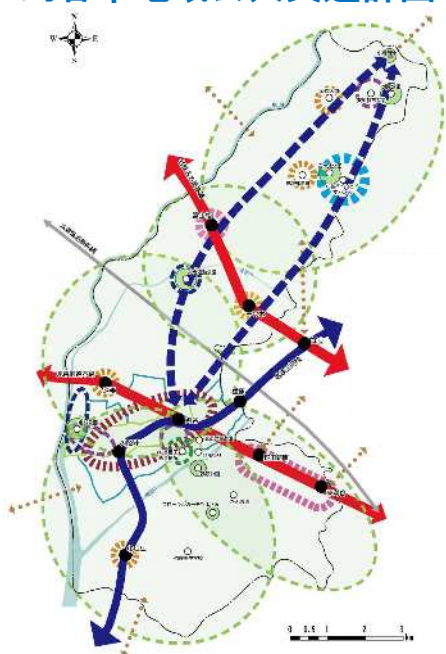


✓ 移動傾向に即したネットワークの構築を目指します。
(刈谷駅周辺及び各地域内の商業施設等へのアクセスのしやすさ)

14

刈谷市地域公共交通計画で示すネットワーク

刈谷市地域公共交通計画：令和6年(2024年)～令和15年(2033年)の10年間



路線網		位置づけ
地域路線	幹線バス路線 ←→	<ul style="list-style-type: none"> 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)
	支線バス路線	<ul style="list-style-type: none"> 地域と幹線交通を結ぶ路線として位置づけ 生活圏域をつながる隣接市町への連絡路線として位置づけ
	地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> 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

✓ 将来の「公共交通ネットワーク」のイメージを具現化する路線網を目指します。

今回の「かりまる」再編について

現状

市全域：公共施設連絡バス「かりまる」

北部地域：チョイソコかりやの実証実験

今回の再編

市民の日常の暮らしを支える『かりまる』への再編

市民・事業者・行政と共に創り支え合う持続可能な公共交通体系

継続検討

利用状況や時勢に応じてより適切な地域公共交通ネットワークを検討・共創

少しずつ市民の皆さんの公共交通への関心を高め、共に創っていく取組を広げていきたい

将来の「公共交通ネットワーク」のイメージを具現化する路線網の実現

「かりまる」再編の3つのポイント

ポイント1

刈谷駅周辺まで、及び地域の生活圏内の移動のしやすさの確保

ポイント2

バス、鉄道でカバーできていない地域への対応

ポイント3

サービス向上と受益者負担の考え方

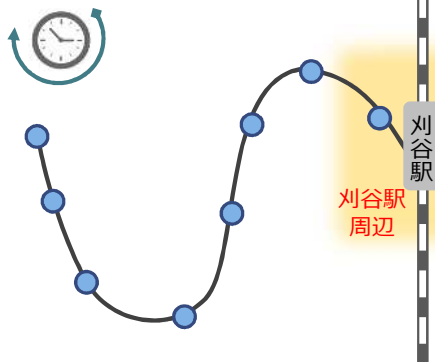
17

【ポイント1】

刈谷駅周辺まで、及び地域の生活圏内の移動のしやすさの確保

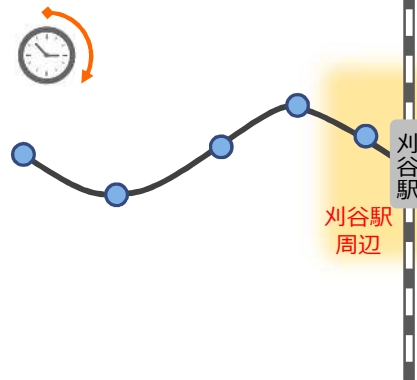
～現在のイメージ～

様々な地域を通るため、
刈谷駅周辺まで時間がかかる



～再編のイメージ～

各地域から刈谷駅周辺まで
短い所要時間で到達可



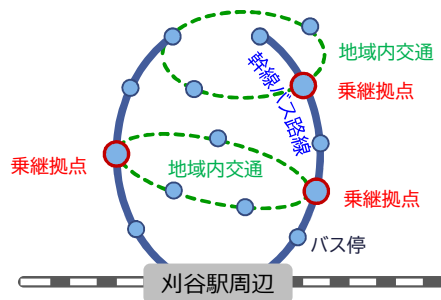
✓ 1つの路線で様々な地域を運行し、刈谷駅周辺まで時間がかかっていた点を改善し、刈谷駅周辺まで効率的に到達する路線設定を行います。

18

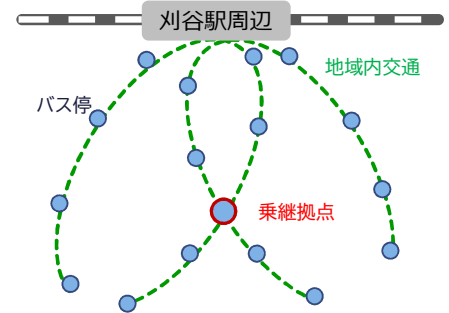
【ポイント1】

刈谷駅周辺まで、及び地域の生活圏内の移動のしやすさの確保

～刈谷駅より北側の概念イメージ～



～刈谷駅より南側の概念イメージ～



- ✓ 刈谷駅周辺まで距離があるため、「**幹線バス路線**」を設定し、刈谷駅周辺までの移動ニーズに対応
- ✓ 「**地域路線**」が生活圏域内の移動ニーズに対応

- ✓ 刈谷駅周辺まで近い位置関係のため、「**地域路線**」にて、刈谷駅周辺及び生活圏域内の移動ニーズに対応

- ✓ 原則既存のバス停は走行。
- ✓ 「**地域路線**」は**スーパー、薬局、病院など、普段のお出かけ先を走行**
- ✓ 幹線バス路線と地域路線の「**乗継拠点**」を設定

19

「かりまる」再編の3つのポイント

ポイント1

刈谷駅周辺まで、及び地域の生活圏内の移動のしやすさの確保

ポイント2

バス、鉄道でカバーできていない地域への対応

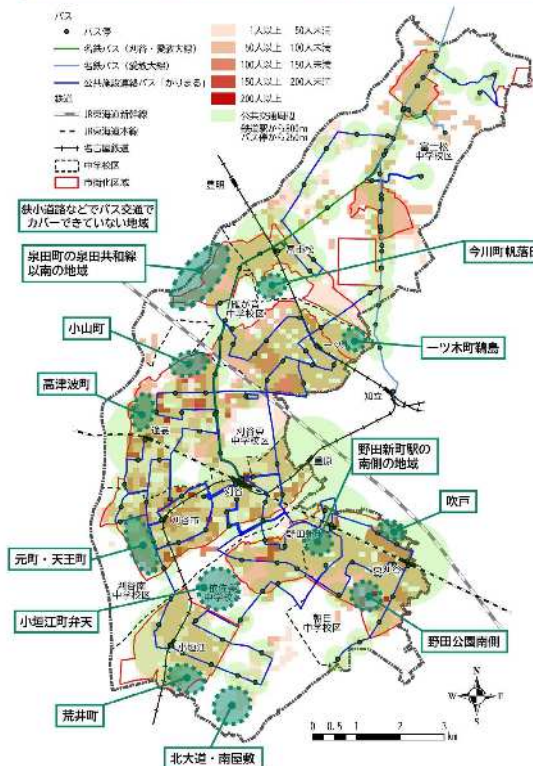
ポイント3

サービス向上と受益者負担の考え方

20

【ポイント2】 バス、鉄道でカバーできていない地域への対応

■「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

- ・周辺の道路網
- ・周辺のバス・鉄道駅
- ・地域ニーズ（要望）

✓「かりまる」路線再編の際、地域路線
において、車両の小型化について検
討します。

21

「かりまる」再編の3つのポイント

ポイント1

刈谷駅周辺まで、及び地域の生活圏内の移動
のしやすさの確保

ポイント2

バス、鉄道でカバーできていない地域への対応

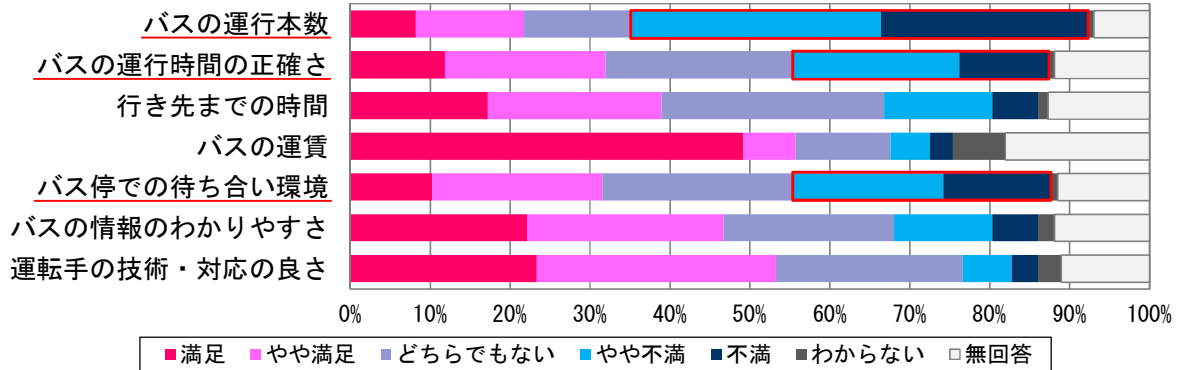
ポイント3

サービス向上と受益者負担の考え方

22

【ポイント3】 サービス向上と受益者負担の考え方

令和3年バス利用者アンケート調査結果



満足度が低い
項目を高める
ことが必要

- ➡ ニーズ(1):運行本数の増便
- ➡ ニーズ(2):運行時間の正確さ確保(遅延の解消)
- ➡ ニーズ(3):バス停での待合環境の向上

【ポイント3】 サービス向上と受益者負担の考え方

ニーズ(1):運行本数の増便

～現在～

路線	便数	車両数	経費
東境線	16便/日	2台	62,717千円
西境線	16便/日	2台	59,519千円
一ツ木線	10便/日	1台	31,570千円
運動公園・東刈谷線	16便/日	2台	82,612千円
小垣江・依佐美線	16便/日	2台	77,728千円
東刈谷・逢妻線	10便/日	1台	34,562千円
計	84便/日	10台	348,708千円

～再編のイメージ～

路線	便数	車両数
〇〇線		
〇〇線		
〇		
〇		
〇		
〇〇線		
〇〇線		
計		

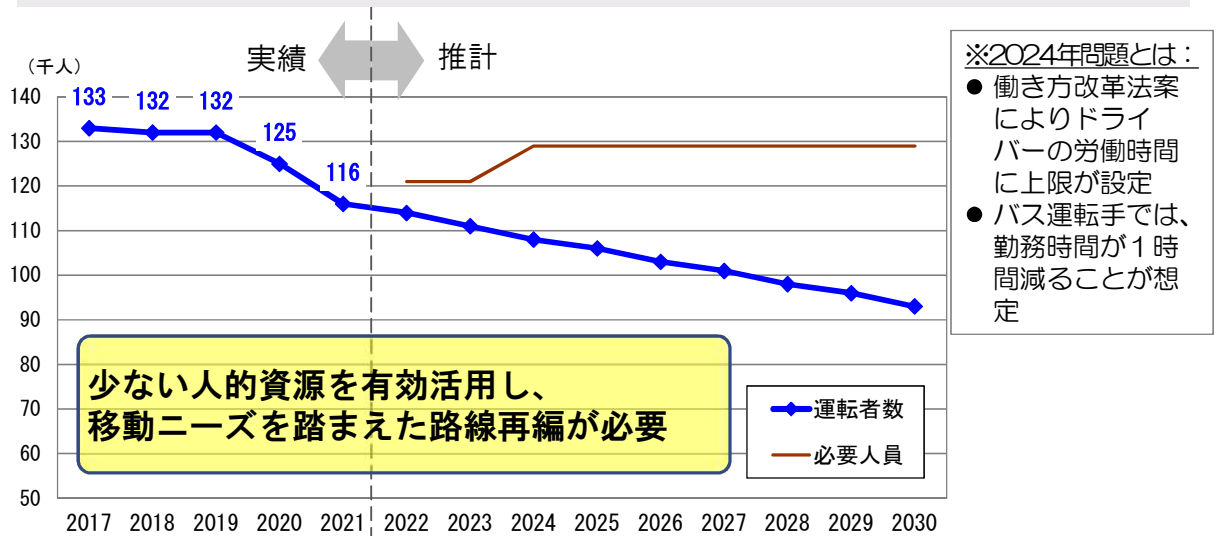
現在と比較し、
概ね1.2倍～1.5倍
の増便を想定して
います。

✓ 現状より運行本数の増便を目指します。
(昨今の運転手不足より、増便できない可能性があります。)

【ポイント3】 サービス向上と受益者負担の考え方

運行本数を考える上での参考情報：バス運転者数の推移

- ✓ 2017年から2021年の4年間で約17,000人・13%の減少
- ✓ 2024年問題※も加わり、より一層深刻化することが想定



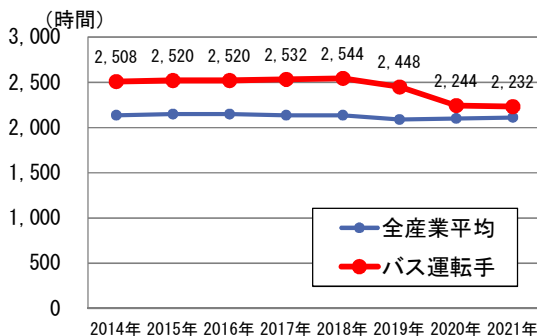
資料：公益社団法人日本バス協会試算（国土交通省の資料より作成）

【ポイント3】 サービス向上と受益者負担の考え方

運行本数を考える上での参考情報：バス運転者数の労働環境

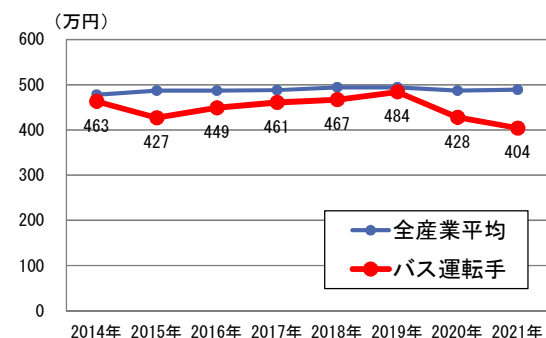
年間労働時間

- ✓ バス運転手は他の産業と比較し、労働時間が長い
(コロナ禍によって減少した結果、全産業に近づいている)



年間所得額

- ✓ バス運転手は所得は、他の産業と比較し、低い



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

【ポイント3】 サービス向上と受益者負担の考え方

ニーズ(2):運行時間の正確さ確保(遅延の解消)

遅延発生 の 主な要因

要因①

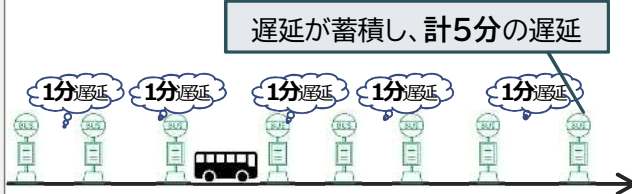
- ・ 渋滞発生 の 区間・時間帯 の 運行
(例: 国道1号 の 交差点横断、県道岡崎刈谷線 の 半城土交差点)

遅延解消 の 対応策

- ✓ 「かりまる」再編は、渋滞を見越したダイヤ設定を図っていきます。

要因②

- ・ 1つの路線の運行距離が長い長大路線で遅延が蓄積し、大きな遅延へ



- ✓ 遅延が蓄積しないように、長大な路線を分割及び組替えをし、1つの路線の運行距離を短くします。

27

【ポイント3】 サービス向上と受益者負担の考え方

ニーズ(3):バス停での待合環境の向上

事例A:
待ち合いしやすいバス停



事例B:自転車とバスの乗継しやすいバス停



資料: 茅ヶ崎市ホームページ

事例C:バス同士が乗継しやすいバス停



資料: 国土交通省関東運輸局

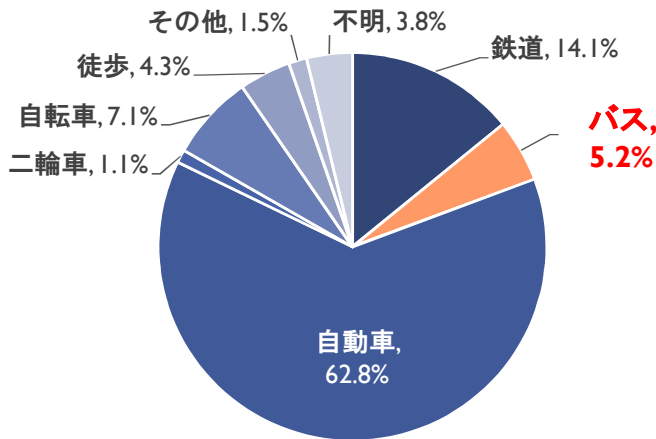
- ✓ バス停における待合環境の向上を目指します。
- ✓ バス同士の乗り継ぎ、バスと自転車の乗り継ぎなどの乗継環境の向上を目指します。

28

【ポイント3】 サービス向上と受益者負担の考え方

受益者負担を考える上での参考情報：市民の移動と運行経費

市民の移動する際の交通手段



資料：令和3年12月6日（月）～12月15日（水）
市民アンケート調査結果（N=788通）

利用者一人あたりの運行経費

東境線	495円
西境線	491円
一ツ木線	506円
運動公園・東刈谷線	591円
小垣江・依佐美線	621円
東刈谷・逢妻線	709円
平均	559円

資料：令和4年実績

29

【ポイント3】 サービス向上と受益者負担の考え方

昨年度の意見交換会

- 利便性が向上するのであれば有料化しても良い。
- 有料化した際の運賃は100円程度が妥当。
- 無料だから乗車する方も存在（無料はありがたい）

➡ 有料化には一定のご理解
（※割引施策等の配慮は必要）

刈谷市地域公共交通計画の位置づけ

施策：「かりまる」の充実・再編・運行体系の見直し

- 「かりまる」は、持続可能な公共交通機能としての充実を図るため、地域の移動需要や特性に応じたバス路線の再編や有料化の検討も含めた運行体系の見直しを行います。

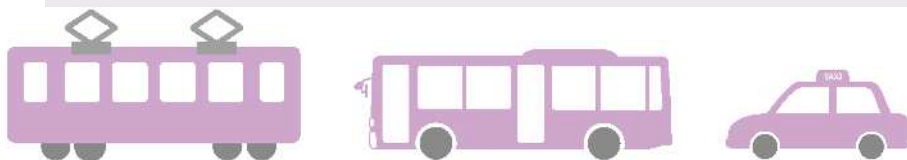
➡ 有料化も含めた見直し検討
を位置づけ

- ✓ サービス向上を図りつつ、かりまるの有料化も視野に入れ、持続可能な公共交通の構築を目指します。

30

もくじ

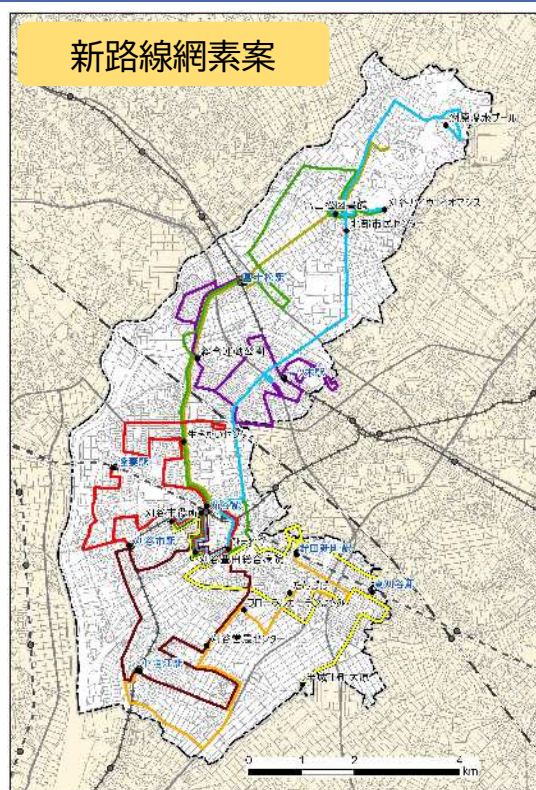
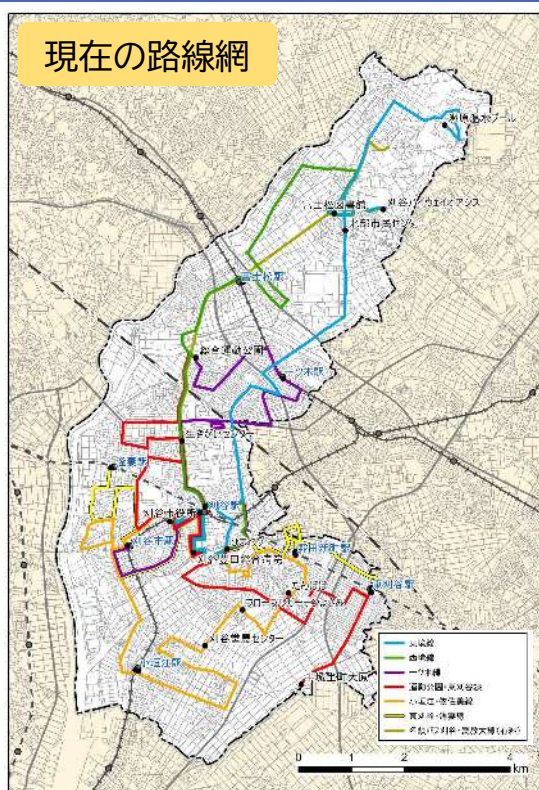
1. 「かりまる」の現状
2. これまでの検討経緯と目的
3. 「かりまる」再編のポイント（市全体）
4. 「かりまる」新路線網素案
5. “ ” の特徴（富士松中学校区）
6. 意見交換のテーマ



31

「かりまる」新路線網素案

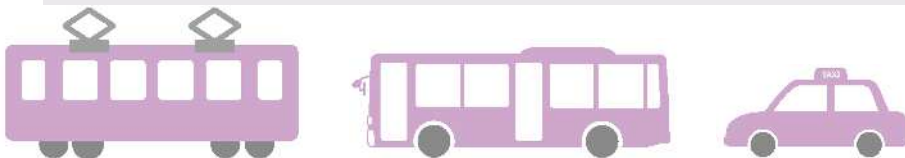
※現時点の案です。意見交換等を踏まえ今後検討を重ねていきます。



32

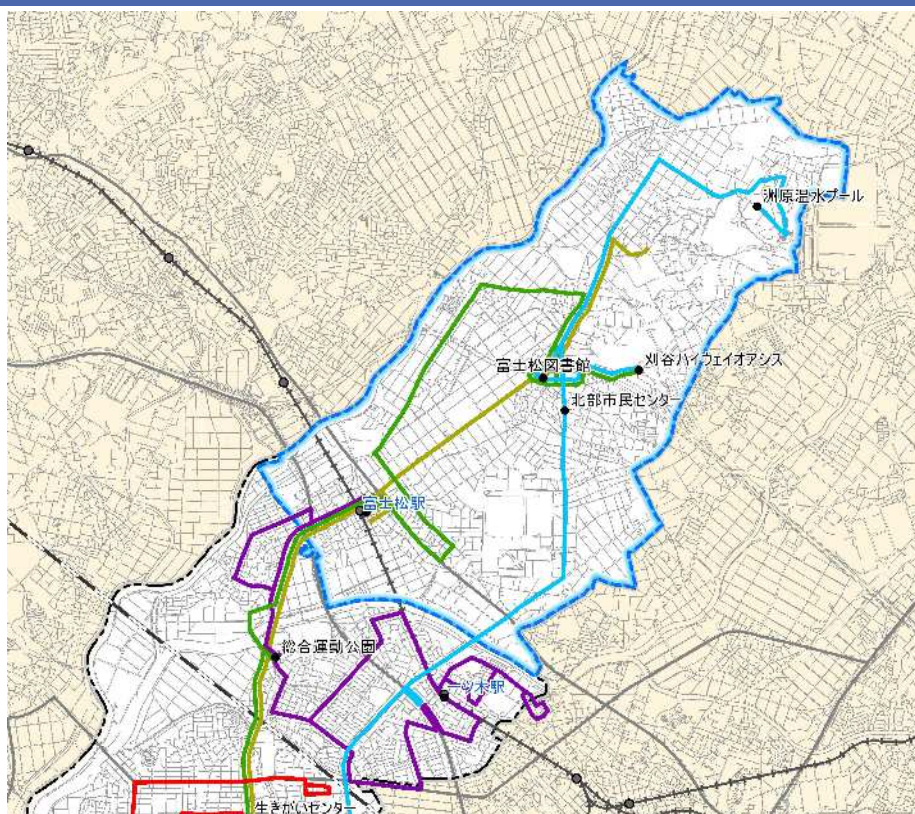
もくじ

1. 「かりまる」の現状
2. これまでの検討経緯と目的
3. 「かりまる」再編のポイント（市全体）
4. 「かりまる」新路線網素案
5. **〃** **の特徴（富士松中学校区）**
6. 意見交換のテーマ



33

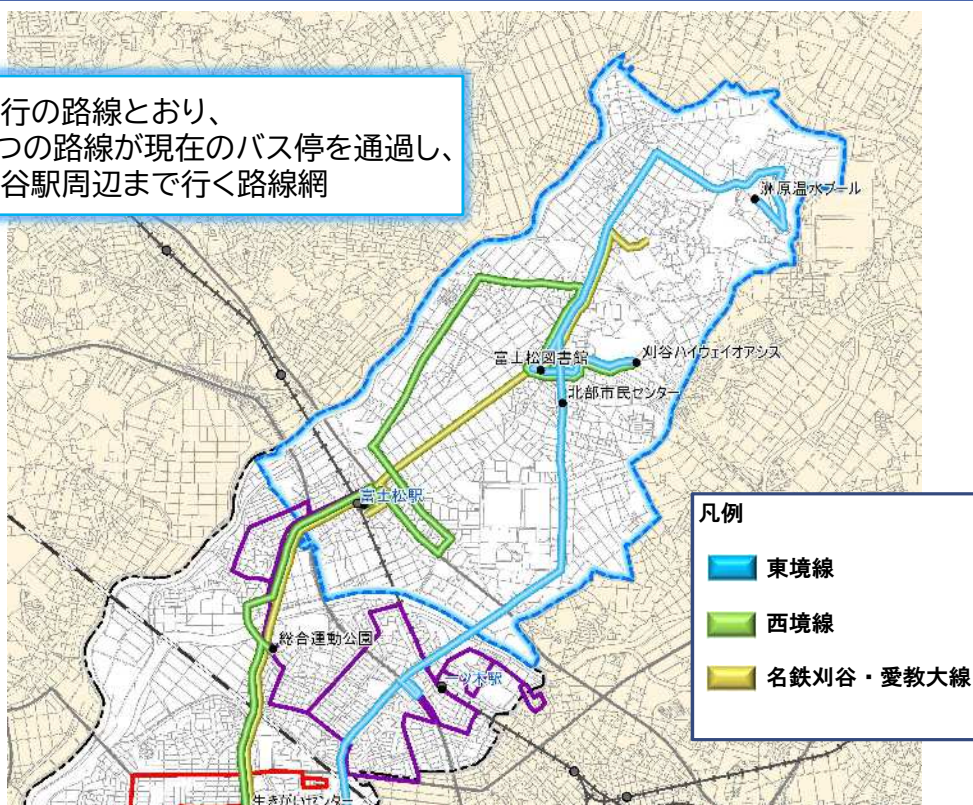
「かりまる」再編素案（富士松中学校区）



34

特徴①：3つの幹線軸の確保

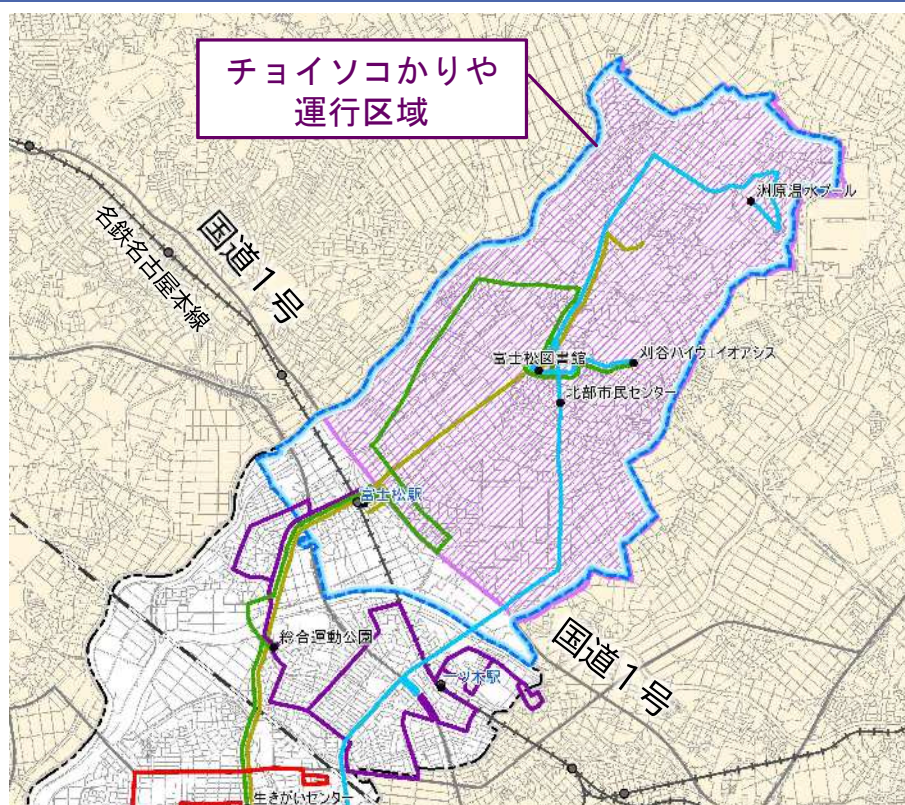
現行の路線とおり、
3つの路線が現在のバス停を通過し、
刈谷駅周辺まで行く路線網



35

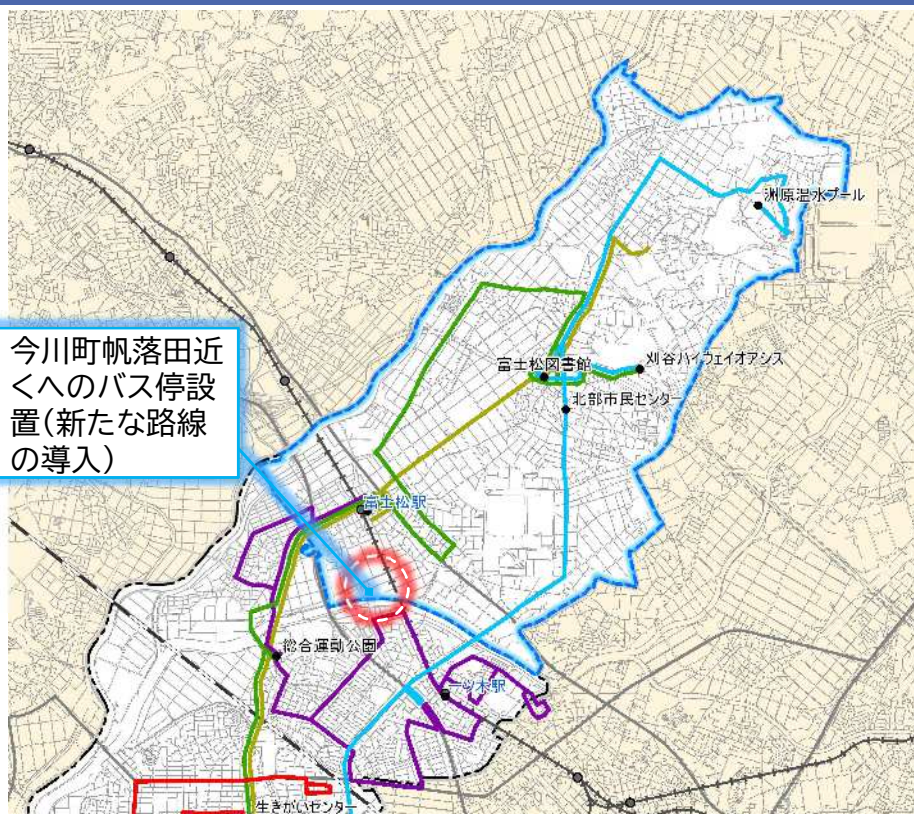
特徴②：地域路線（チョイソコかりや）

チョイソコかりや
運行区域



36

特徴③：新たな運行地域の確保



37

中心部路線



重複箇所の効率的な運行方法の検討

38

もくじ

1. 「かりまる」の現状
2. これまでの検討経緯と目的
3. 「かりまる」再編のポイント（市全体）
4. 「かりまる」新路線網素案
5. “ ” の特徴（富士松中学校区）
6. 意見交換のテーマ

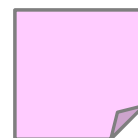


39

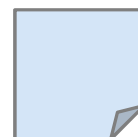
かりまる再編素案に対する意見交換

- ✓ かりまる再編素案に対して、下記のテーマで意見交換をお願いします。
- ✓ 詳細については、各テーブルのファシリテーターより説明します。

テーマ①：路線網



テーマ②：バス停・乗継拠点



テーマ③：運行本数・ダイヤ



**その他テーマ：
サービス向上と受益者負担の考え方**



40

みなさんで 「かいる」の再編を 一緒に考えましょう！

さあ、グループごとの
意見交換会へ



今後の予定（現段階の予定）

年度	かいる再編	市民とともに作る 刈谷市の公共交通
R5	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関調整 ・ 運行事業者調整 ・ 刈谷市都市交通協議会での審議 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 意見交換会の実施（今回）
R6		<ul style="list-style-type: none"> ・ 意見交換会の実施（来年度）
R7		<ul style="list-style-type: none"> ・ 具体的な利用促進策の展開
	<p>かいるの再編（予定）</p>	<p>少しずつ市民の皆さんの公共交通への関心を高め、広げていきたい</p>