

刈谷市地域公共交通計画（素案）
パブリックコメントの結果について

1 実施状況

- (1) 募集期間 令和5年8月16日（水）～令和5年9月14日（木）【30日間】
- (2) 意見の件数 81件（9人）
- (3) 提出方法の内訳 メール：79件（8人）FAX：2件（1人）

2 内容別意見の件数

第1章 計画策定にあたって	0件	第5章 目標を達成するために行う施策と実施主体	18件
第2章 公共交通を取り巻く社会情勢	1件	第6章 計画の達成状況の評価	1件
第3章 現況と課題の整理	30件	資料編 数値目標の設定根拠	11件
第4章 地域公共交通の基本的な方針	6件	その他	14件

3 意見と市の考え方

◆第2章 公共交通を取り巻く社会情勢

番号	意見	市の考え方
1	P.13「第4次刈谷市都市計画マスタープラン」で掲げられている将来都市構造は「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～」であり、「都市」と「刈谷」の間は中黒ではなくスペースである。	ご意見のとおり、「集まる・つながる都市（スペース）刈谷」に修正します。

◆第3章 現況と課題の整理

番号	意見	市の考え方
2	P. 20 将来人口は、社人研のものだけでなく、第8次刈谷市総合計画に掲げてある「目標人口」も併せて掲載したらどうか。	ご意見を踏まえ、「●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。」を追記します。(P. 20)
3	P. 21 人口分布の図において、工場地域以外の市街化区域内においても真っ白の部分(=おおよそ100m四方に誰も住んでいない)が散見されるがデータが正しいかどうか確認いただきたい。	本データは国勢調査結果を基にデータを作成しており、寺社、公園、学校等の施設の部分が白色になっております。
4	P. 24 「幹線道路の整備状況と渋滞箇所」の図において、未供用の幹線道路と渋滞状況が似た色であり、見にくい。色の変更を検討されたい。	ご意見を踏まえ、渋滞箇所及び渋滞区間の色を変更します。(P. 24)
5	P. 24 複数の出典から転記したためだろうが、路線名の表記がまちまちで分かりづらい。例えば、国道は「国道1号線」「名豊道路」「衣浦豊田線」と表記に統一性が全くない。県道は番号ではなく路線名で統一こそされているものの、頭に「県道」が付いたり付かなかったりで市道と区別が付きにくい。(高速)(国)(県)(市)と頭に振るなど、分かりやすくした方がよい。	路線名においては、都市計画道路名を記載しており、上位計画である第4次刈谷市都市計画マスタープランから引用しているため、整合を取るために現在の表記としています。
6	P. 25 1つ目の文の3行目、「走行が困難な道路の道路が」となっている。	ご意見を踏まえ、「走行が困難な道路が」に修正します。(P. 25)
7	P. 25 「「かりまる」が走行できる道路」の図において、県道みよし沓掛線の全部、市道01-4号線の名古屋岡崎線との交差点付近、県道泉田共和線や県道名古屋碧南線の西端などが塗られていないが、正しいのか確認いただきたい。	ご意見を踏まえ、県道みよし沓掛線、県道泉田共和線、市道01-4号線と都市計画道路名古屋岡崎線の交差点付近及び県道名古屋碧南線の西端は記載しております。(P. 25)
8	P. 28 図中、「市民ホール」の位置を示す赤丸に重なるように別の赤丸がある。仮に、市民ホールとは別集計になる近接施設が存在するならば、そのデータが示されていないことになる。	ご意見のとおり、隣接する中央生涯学習センターの記載がされていませんでしたので、追記します。(P. 28)
9	P. 28 主な公共施設の利用者数の図において城町図書館や富士松図書館の利用者数も追加したらどうか。	ご意見のとおり、「図書館」を「中央図書館」に修正し、「城町図書館」、「富士松図書館」の利用者を追記します。(P. 28)

10	P. 30 安城市の地域公共交通計画などと同様に、路線別ではなく駅別にまとめた方が良く考える。JR 東海道線においても刈谷駅とそれ以外の駅では大きな差がある（これも一つの課題だと思われる）。また、路線別で「運行本数」と表記は誤解を招く。名鉄名古屋本線の運行されているほとんどの列車は刈谷市内には停車しない。	ご意見のとおり、駅別に運行本数を整理します。(P. 30)
11	P. 31 「路線別の年間乗車人員推移」のグラフにおいて、名鉄名古屋本線と名鉄三河線の凡例が逆ではないか。	ご意見のとおり、名鉄名古屋本線と名鉄三河線の凡例を修正します。(P. 31)
12	P. 32 2つ目の文の末尾、「半数以上が減便しています。」となっているが、正しくない。平成 24 年時点の平日 24 本/日、休日 18 本/日から令和 3 年時点の平日 15 本/日、休日 10 本/日を差し引いた減少本数は、平日 9 本/日、休日 8 本/日である。いずれの減少本数も平成 24 年時点の本数の半分に満たないので、「半数以上が減便しています。」の表現はおかしい。休日に限っては「半数近くにまで減便している」と言えなくもないが、1つ目の文に合わせた「4割程度減便しています。」くらいの表現が適当ではないか。	ご意見のとおり、「4割程度減便しています。」に修正します。(P. 32)
13	P. 32 名鉄バス刈谷・愛教大線の本数減便が 2012 年比で「半数以上」と記載されているが誤りだと考えられる（運行開始年と比べたら半数以上の減便ではある）。	
14	P. 33 「路線バスの運行路線」の図の凡例において「刈谷・愛教大線」の中黒が抜けている。	ご意見のとおり、「刈谷・愛教大線」に修正します。(P. 33)
15	P. 36 1 便あたりの平均利用者を示す折れ線グラフにおいて、小垣江・依佐美線の R1 と R3 の数値が近接していて分かりづらい。バス本数に変化がないことを踏まえ、1 路線あたり平均利用者数と見比べれば、R1 が 22.0 人、R3 が 22.5 人だろうと推定できるが、添えられている数字は逆だと誤認させる配置になってしまっている。他の路線のグラフのように引き出し線を用いるなどすべき。	ご意見のとおり、小垣江・依佐美線の R1 と R3 の数値について、引き出し線を用いてグラフを修正します。(P. 36)
16	P. 37 終点までの所要時間を示すならば、終点が何処かも示した方が良くのではないか。	ご意見を踏まえ、始点から終点までの区間を追記します。(P. 37)

17	P. 37 知立市のミニバス4コース（ブルーコース）の刈谷市内バス停で、「ウォーターパレス KC」が抜けている。主要バス停じゃないということで抜いたのかもしれないが、計画立案の基礎資料であり、正確に記すべきだ。	ご意見のとおり、「ウォーターパレス KC」を追記します。(P. 37)
18	P. 39 タクシー利用に関する助成制度について 刈谷市内在住者である（勤務は除く）視覚障害者は、視覚障害者ガイドボランティアひまわりの会会員による外出支援を受けています。タクシー以外で外出しています。年間件数は社会福祉協議会が把握しています。タクシー券はワクチン接種にも配布されていました。身近な話題をトピックス記事で紹介があるとよい。	P. 39 はタクシー事業者が実施している制度、及び市が実施している制度の掲載をしております。また P. 41 で福祉有償運送の事例として掲載しております。 また、一時的な制度運用の記載は行いません。
19	P. 40 中部国際空港へのアクセスを担う高速バスであることは、確かにその通りだが、途中停留所相互間の区間利用も可能であり、路線バスとしての性格も併せ持っている。 刈谷市内には「刈谷駅前」「東陽町」「刈谷市駅口」の停留所が存在し、隣接市町かつ衣浦定住自立圏構成自治体である知立市・東浦町へ移動可能である。コロナ禍で大幅な減便となり、現時点では路線バスとして利用しやすいとはいえない状況だが、コロナからの回復、市からの働きかけなどによっては、活用できるものになるのではないか。一つの交通機関が一つの性格しか帯びていないと決め付けることは、「地域の輸送資源を最大限活用する取組みの推進」に反すると考える。	ご意見を踏まえ、「知多バスが運行する高速バスについては、「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。」に修正します。 なお、当該バスについては隣接市町連絡路線として重要な輸送資源であると考えています。(P. 40)
20	P. 40 知多バスは通常の高速バスとは異なり、「刈谷駅前」バス停から「東陽町」バス停に行くといった途中区間のみの利用が可能であり、通常路線バス的な性格を持っている。その旨の明記や、コロナ禍前の運行本数を記載したらどうか（コロナ禍で大減便した）。なお、知立駅行きが4本あるように読み取れるが、うち3本は刈谷駅止まりであり、知立駅行きは1日1本のみである。	ご意見を踏まえ、「知多バスが運行する高速バスについては、「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。」に修正します。 また、知多バスの運行本数については、ご意見を踏まえ、「刈谷駅・知立駅行」とし、所要時間を「約50分～70分」に修正します。(P. 40)
21	P. 40 もし可能であれば、総合運動公園のイベント時（シーホース三河の試合や刈谷わんさか祭り等）のシャトルバスに関しての言及もあって良いかもしれない。本来は名鉄バス刈谷・愛教大線が（増便対応するなど）担うべきだと思われるがイベント時は無料シャトルバスを運行するのが通例になってしまっている。	イベントの開催においては、各イベント主催者がシャトルバスを手配して効率的に回すなど、公共交通と適正な役割分担を行い、運行しています。イベント時においては、既存のバスに併せてシャトルバスも有効に活用する必要があると考えています。

22	P. 40 届出等によって市が把握している送迎バス、ということによろしいか？市が把握できていないものは無いのか？各駅などで現地調査しないのか？	<p>企業の送迎バスとして、主に刈谷駅北口・南口を発着しているものを掲載しております。こちらの情報は届出等によるものではありませんが、刈谷駅北口、南口では、各企業間で発着時間を調整されており、情報をご提供いただいております。</p> <p>他の駅については、一部企業送迎に利用されている駅があると把握しておりますが、現状を全て把握することが難しいことから、計画書では主な送迎バスの運行体系でまとめております。各駅の送迎バスの状況は必要に応じて情報収集に努めます。</p>
23	P. 44 名鉄バス刈谷・愛教大線の収支率はコロナ禍前の令和元年度が54.1%、コロナ禍後の令和3年度が39.1%とのことであるが、名古屋市の令和3年度市営バス運行経費に対する乗車料収入(敬老福祉バス除く)は約35%であることなどを踏まえると、これは悲観しすぎる数字ではない。現状の名鉄バス刈谷・愛教大線の利用者は、170円～470円という運賃以上の価値をこのバス乗車に置いているから利用しているということであり、一定水準の意義のある路線であると評価できよう。	<p>名鉄バス刈谷・愛教大線の利用者が減少傾向となっている中、今後もバス事業者と連携して利便性の向上に向けた運行の見直しや改善に努めていきます。</p>
24	P. 45 “率”を中心に細かく表現していますが、なかなか頭に入ってこない。率を表現したいのであれば、グラフもあったほうがよいのではと感じました。	<p>資料編にてアンケートをとりまとめた資料を追加します。</p>
25	P. 45 利用するものを複数選択で全て選択させたのか、最も利用するものを一つだけ選択させたのか、元の資料を当たらなければ、どのような回答方法をさせたか分からない。	<p>本項目は、アンケートの「普段の外出」に関する問において、「最も頻度が高い移動」における出発地から目的地までに利用している交通手段の合計の割合を示しております。資料については、資料編にて整理します。</p>
26	P. 47 図が小さく見づらい	<p>ご意見を踏まえて修正します。(P. 48～P. 53)</p>
27	P. 49～P. 52 意見交換会ごとの参加者数、対象者の内訳人数が分からない。各意見を出した者の属性が分からない。(地区・身分)	<p>意見交換会の参加者につきましては、P. 47 記載のとおり、各中学校区の地区長や公民館長、バス利用者、地域包括支援センター職員、女性の会地区区代表者、相談支援事業所職員にそれぞれの立場の代表として出席いただいております。また、富士松中学校につきましては、愛知教育大学の学生の方にもご参加いただいております。</p> <p>各学区、各回の参加者数の記載は省略します。</p>

28	色付き・太字の意見は何なのか？多く挙げた意見にしても、何を持って多かったと判断したのか明らかにしなければ、市の誘導とも取れてしまう。	各中学校区で行っ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にしており、色付き・太字を再整理しました。(P. 54～P. 56)
29	P62 依佐美中学校区の公共交通カバー率が高いと分析しているが、順位が相対的に高いだけであって、カバー率自体はそれほど高いともいえない。2位(朝日中学校区)より8.5%も低い一方で、4位(刈谷東中学校区)からは2.3%高いに過ぎない。	他地域と比較して地域特性を整理しておりますので、ご意見を踏まえ、「他地域と比べ公共交通カバー率が高いにもかかわらず…」と修正し、表現を統一します。(P. 66)
30	無作為抽出したアンケート結果の中学校区別の割合の記述が無い。これより後に、中学校別の特性の分析・整理がありますので、その前提としても必要です。もし、サンプルがうまく散らばっていないとしても、そのことに言及して記述を進めるべきだと思います。	アンケート調査の詳細な概要については、資料編を作成し、整理を行います。
31	かりまるや路線バスの利用者数・経費、鉄道駅の乗車人員などは令和4年度のデータも現時点であれば入手できるはずであり、グラフの更新やその結果を踏まえた文言の修正も可能であればしていただきたい。	鉄道会社で公開している鉄道駅の乗降者数のデータは、令和元年以降のデータであるため、過年度からの傾向の分析を行うために、「刈谷の統計」からデータを用いております。 バスの乗車人員のデータについては、ご意見のとおり修正します。(P. 33、P. 35)

◆第4章 地域公共交通の基本的な方針

番号	意見	市の考え方
32	P. 66 「第8次刈谷市総合計画」では、重点戦略(34頁)や道路・交通(50頁)にも記載されている「定住促進」が一つの大きなキーワードであろう。本計画にも「定住促進」の文言をどこかに盛り込んでいただきたい。	ご意見にありますように、定住促進に関する内容として本計画においてもP. 66にある「まちの価値を高める公共交通の充実」の中で「誰もが「住みやすい」まち」を掲げており、この内容が「計画の基本方針」の中に記載されておりませんでしたので、基本方針の2行目、「～人と人の交流が生まれ、誰もが住みやすく、子育て環境の充実や健康増進～」に修正します。(P. 70)

33	P. 68 幹線バス路線として幹線軸（南北軸）を2路線位置付けているが、p13にも掲載されている、令和5年3月策定の第4次刈谷市都市計画マスタープランの将来都市構造図とは異なり、一見不整合に見える。	<p>第4次刈谷市都市計画マスタープランでは、南北の公共交通軸として名鉄バス刈谷・愛教大線及び愛教大線を位置づけています。</p> <p>本計画の検討において、アンケートや意見交換会などから把握できた移動需要として、北部地域から刈谷駅方面への移動需要も確認されました。そのため、本計画では、刈谷駅周辺と北部地域を結ぶ幹線軸（南北軸）を2路線位置づけるとともに、知立駅に向けた移動需要を踏まえ、名鉄バス愛教大線は幹線交通の隣接市町連絡路線として設定しています。</p>
34	P. 68 刈谷市は市の中心部に大企業の本社や工場が構えられており、p21の人口分布からもわかるように夜間人口の密度は高くない場所も多い。また、ドライバー不足も深刻化している。このような状況下では、現状のような企業バスと路線バスとコミュニティバスの「棲み分け」はなかなか難しい。企業の協力が不可欠で簡単な話ではないが、企業バスにも近隣住民が乗車できるといったバスの発展的な統合が望ましいと考える。	<p>ご意見のとおり、バスのドライバー不足は全国的に深刻な課題となっております。今後のバス路線の再編においても検証すべき事項であります。その中で市中心部の企業集積と各社の企業バスは従業員の送迎に機能しており、自動車利用の低減に機能しております。通勤時間帯ではない中間の時間帯においては、有効な移動手段のひとつであり、本計画では「生活交通」の中の「その他の移動手段」にまとめました。ご意見のとおり企業の協力が不可欠となる取組であることや、「かりまる」などバス路線の再編の検討を踏まえ、検討する必要があると考えており、参考にします。</p>
35	P. 68 「地域路線」のうち「各地域と刈谷駅周辺を結ぶ路線」や「生活圏域がつながる隣接市町への連絡路線として位置づけ」ている「支線バス路線」が p69 の公共交通ネットワークの図や本文などからイメージできない（現状のかりまるとおおよそ同等の役割？）。	<p>地域路線の支線バス路線は、地域と幹線交通をつなぐバス路線として設定しております。現状の「かりまる」では、一ツ木線や小垣江・依佐美線と同等な路線として考えております。</p> <p>ご意見を踏まえ、「各地域と刈谷駅周辺を結ぶ路線」を「地域と幹線交通を結ぶ路線」に修正します。</p> <p>支線バス路線における隣接市町への連絡路線につきましては、市境において生活圏域が重なってくる地域におけるバス路線として考えております。具体的には、公共交通ネットワーク図に示す衣浦定住自立圏や安城市、豊明市に設定している隣接市町連絡路線を考えております。（P. 72）</p>
36	P. 69 南北線→南北軸	ご意見のとおり、修正します。（P. 73）

37	<p>市の最上位計画 第8次刈谷市総合計画 との結びつき 強化。</p> <p>上位計画の重点戦略1には『若い世代や子育て世代への支援』とありますので本計画目標である『市民の移動ニーズを踏まえた公共交通』の移動ニーズを分析する際には世代ごとに分けて検討するなど宜しくお願い致します。</p>	<p>本計画においても、多世代の移動ニーズを踏まえた公共交通の充実が家族送迎の負担軽減など「子育てにやさしい」まちづくりに繋がると考え、基本方針に定めております。具体的な事業においては、移動ニーズを分析して実施してまいります。</p>
----	---	---

◆第5章 目標を達成するために行う施策と実施主体

番号	意見	市の考え方
38	<p>P. 71【施策①】 刈谷駅以外の JR 東海道本線の駅は日中 30 分間電車が来ない時間帯があることや、名鉄本線の駅は朝の本数の少なさや昼間時間帯で 1 時間に 4 本ある名古屋方面の電車のうち 2 本は名古屋に行くのに使えない（後ろの電車に乗っても同じ急行に接続する）などといった問題もある。今回のバス再編は鉄道事業者にも利する点があるはずなため、市としても鉄道の利便性向上へ向けた働きかけを継続的に実施していただきたい。</p>	<p>アンケートの結果によりますと、市内全体の鉄道に対する満足度は 32.6%となっており、他の交通手段と比べて、最も高い数値となっております。鉄道の利便性の向上につきましては鉄道事業者と引き続き協議を行うとともに、バス路線の再編に合わせて交通結節点の機能を強化し、乗継の利便性の向上を検討してまいります。</p>
39	<p>P. 71【施策②】 刈谷市のバス政策の難しい点は、民間事業者で成り立っているバス路線（名鉄バス愛教大線）が存在することであろう。名鉄バス愛教大線は沿線に愛教大やトヨタ車体本社などがあり高頻度運行が実現されている。このことから北部住民の貴重な足になっており、刈谷市としても重要な路線なはずである。南北軸を担う名鉄バス刈谷・愛教大線の安易な充実化は名鉄バス愛教大の乗客を転換する結果となり、民業圧迫を引き起こすだけでなく、愛教大線の減便となればその沿線住民が不便を被ることになる。名鉄グループとして名鉄バス刈谷・愛教大線の充実化は慎重にならざるを得ないはずである。</p> <p>よって、名鉄バス刈谷・愛教大線の充実を可能にするためには、「沿線住民や事業所通勤者、沿線イベント来訪者等といった愛教大生以外の利用」や（難しいが）「愛教大線を利用していない愛教大生の利用」の促進を図る必要があるはずである。こういった状況では、以下のような施策が有効であると考えるので検討いただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・刈谷市内間の乗車に対してピークロードプライシング（ダイナミックプライシング）を導入し、おおよそ平日 10 時～16 時に始発を発車する便 	<p>第4次都市計画マスタープランにて幹線バス路線として名鉄バス愛教大線を位置づけており、本計画においても重要な幹線バス路線並びに隣接市町連絡路線として考えております。</p> <p>今後のかりまるの路線再編に併せて名鉄バス刈谷・愛教大線及び愛教大線の維持・充実に向け、ご提案いただきました内容も参考に協議を進めていきます。</p>

	<p>ならびに土休日は運賃の上限を設ける<参考となるのは龍ヶ崎市>。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土休日は刈谷ハイウェイオアシスを経由する（ひよっとしたら五大公園構想を勘案すると洲原公園に延長運行することも良いかもしれない）<参考となるのは安城市>。 ・総合運動公園のイベント時などは、機動的に名鉄バス刈谷・愛教大線の増便を行う（刈谷駅～総合運動公園～富士松駅の区間運行でよいかもしれない。市が調整役となる？）。 	
40	<p>P. 71 「刈谷駅の機能向上」を挙げているが、具体的には何か？実施主体が交通事業者のみで、市が入っていないことから、駅に付帯する市有施設ではなく、駅そのものが対象だと思われるが、現に行われているホーム拡張、将来的に行われるホームドア設置以外に、市として刈谷駅に不足している機能、向上すべき機能があると考えているのか？</p>	<p>「刈谷駅の機能向上」は JR 刈谷駅総合改善事業を示しております。駅の課題は安全性の確保と混雑解消による移動の円滑化であり、本事業にて実施するホーム拡張、ホームドアの設置、コンコースの拡張、改札の増設などにより駅の課題を解消することを目的に事業を進めておりますので、現時点で不足しているものはないと考えております。</p>
41	<p>P. 71【施策③】 かりまるの有料化は必要不可欠だと考える。バスの便益を受けているのは実際のバス利用者だけではない。バスを利用していない人も、渋滞の解消、商業の売り上げ増加、何かあったらバスを利用することができるといった安心感などといった便益を受ける。バス事業にはこういった経済学でいう外部性が存在しているため、税金の投入がむしろ推奨される。しかしながら、受ける便益の大きさは市民で共通ではなく、バス利用者が最大の受益者であるはずであるから一定程度の運賃を受領すべきである。無料である以上、「利便性の向上⇔税金投入増加」となり、利便性向上にはある程度上限が存在することとなる。有料化すれば、工夫次第で収入の増加が見込まれるため、持続可能な利便性向上の可能性を生み出す。</p> <p>刈谷市公共施設連絡バスは長年にわたり無料で運行されてきて、車文化であった刈谷市において公共交通に乗る習慣形成に大いに貢献したと考えられる。有料化という次のステージに進むには、利便性向上をセットにしないと市民の理解が得られないであろうから、ご努力いただきたい。</p>	<p>「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、地域の移動需要や特性に応じたバス路線の再編に向け、「かりまる」の有料化の検討も含めて運行体系の見直しを行います。</p>

42	<p>P. 73【施策①】 総合運動公園では駐車場の拡張整備が予定されているが、駐車場需要の少ない平日においてパーク&バスライド駐車場として利用するのはどうか。</p>	<p>ご提案いただきましたように、パーク&バスライドは市内の渋滞緩和において有効な施策のひとつだと考えます。</p> <p>その中で、交通結節点になる総合運動公園において検討することは重要な視点であると考えますが、同公園内の施設では平日においてもスポーツ大会や試合などが開催され、駐車場利用が多い時間帯もあるため、本来の施設目的に支障がないように検討する必要があります。今後の検討においてパーク&バスライドを検討する必要がある場合は参考にします。</p>
43	<p>P. 73【施策①】 今回の路線再編案ではバス通りの乗継機会の増加が見込まれることから乗継拠点の重要性が非常に高まるものとなっている。刈谷駅南口のウィングデッキの下や、刈谷駅北口の取り壊しが予定されている立体駐輪場の場所、富士松駅の空きテナントなどにおいて、バスロケーション情報と連携しながら（場合によってはコンビニやカフェなどを併設し）屋内で快適にバスを待つことができる待合所を設置するのはどうか。</p>	<p>ご意見のとおり、乗継拠点の充実や快適な待合環境の整備に取り組んでいきます。</p>
44	<p>P. 74【施策②】 かりまる有料化の際は、バス同士はもちろん、鉄道との乗継割引の導入も検討されたい。</p>	<p>有料化を検討する際には、ご意見の内容も参考に検討します。</p>
45	<p>P. 74【施策②】 衣浦定住自立圏において、事業者に関わらず鉄道バス乗り放題の1日乗車券や、ドイツ・フライブルクのようなレギオカルテ（地域定期券）を導入することも検討していただきたい。</p>	<p>衣浦定住自立圏をはじめ、生活圏が関わってくる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・充実は重要であり、施策にも位置づけておりますので、ご意見いただきました事例も含めて広域連携の調査研究を行います。</p>
46	<p>P. 74【施策③】 交通結節点機能向上のためにも、かりまるのために設置されたバスロケーションシステムモニターに名鉄バスのバスロケーション情報も表示できるようにできないか。</p>	<p>現行のバスロケーションシステムモニターでは同一システムによるものの表示は可能ですが、名鉄バスのバスロケーションシステムの表示はできません。公共交通の充実において路線バスとの連携強化は必要だと考えますので、今後は関係機関と連携について協議してまいります。</p>
47	<p>P. 74 1つ目の文の1行目、「バス停に」「分かりやすいバス停を設置し、」と記されており、バス停にバス停を設置することになってしまう。</p> <p>「分かりやすい停留所ポール」「分かりやすい停留所サイン」のような表現が妥当ではないか。</p>	<p>ご意見のとおり、「バス停にベンチや上屋、分かりやすいバス停標識を設置し…」に修正します。(P. 78)</p>

48	<p>P. 74 施策④分かりやすい情報の提供について 現状：漢字表記のみです。 提案：ローマ字表記やバス停の看板に路線の色を塗る（例）豊明市と字が読めなくても、色でわかり、乗りやすくなると思います。</p>	<p>多文化共生の観点から、ローマ字等の表記は重要と考えておりますが、現行のバス停看板の表示には情報量とスペースから難しいです。なお、現行では路線を色分けして、時刻表の行先案内を行っております。 今後もわかりやすい看板の表示について調査研究を行います。</p>
49	<p>P. 76【施策⑦】 FCV は導入費の問題があるが、1 台の運行だけでも刈谷市のイメージアップにも寄与すると考えられる。FCV は刈谷市内で運用している企業もあるので場合によっては連携することも選択肢かもしれない。</p>	<p>現行のかりまる路線における道路幅員を現在の FCV の車両の大きさで通行することができませんが、小型化された FCV 車両が生産された際には検討を進めていきます。</p>
50	<p>P. 77【施策①】 意見交換会などは非常に重要で継続していただきたいが、そういったものに出席できない人向けのご意見ポストのようなものを、バス車内や交通結節点、インターネットなどに設置するのはどうか。</p>	<p>現在、市ホームページのトップページ「ご意見・お問い合わせ」からご意見をいただけるようにしております。また市役所、富士松支所、各市民センター内にもご意見箱が設置されており、そちらからご意見をいただいております。引き続き、意見集約に努めてまいります。</p>
51	<p>P. 77【施策①】 かりまるの OD データを継続的に取得するために、有料化の際は均一料金であったとしても名鉄バスの乗車方式に揃え、manaca 等の交通系 IC カードの導入などを検討していただきたい。</p>	<p>OD データの取得は今後のかりまる路線再編にあたり、重要なデータとなると考え、今後様々な方法の検討を行います。有料化の検討の際は、交通系 IC の導入も含めて検討します。</p>
52	<p>P. 77【施策②】 これは企業の理解が不可欠にはなるが、例えば豊明インターの南や高棚北インターの西などに巨大駐車場を建設し、そこからバスで事業所に向かうといった大胆な施策も朝夕の慢性的な渋滞解消には必要かもしれない。</p>	<p>慢性的な渋滞解消のため、公共交通の利用を促していきたいと思いますが、いただいたご意見は本計画と同等計画である刈谷市都市交通戦略にて参考にします。</p>
53	<p>P. 78【施策⑥】 公共交通においてバリアフリーは重要であろうが、関連施策が「教育」だけに限定されているのは違和感がある。刈谷駅の駅前広場におけるバス停留所付近はバス乗降の段差をなくすべくかさ上げされているが、その構造上、バスが寄り切れない。その結果、乗客はバス停から 1 度車道に降りたのちにバス乗車口にのぼるといった状況に陥っている。バスが構造上バス停に寄りきることができるようなハード面の改善も必要だと考える。欧州や名古屋市などのバスターミナルを含めたバス停留所において様々な工夫がされているので参考にされたい。</p>	<p>ご意見のとおり、バリアフリーに配慮したバス停留所の整備は重要と考えるため、【目標 2】市民・来訪者が便利に使われ続ける公共交通」の施策③「バス停待合環境の改善」の内容を「分かりやすいバス停標識を設置し、バリアフリーに配慮したバスの待合環境…」に修正します。(P. 78)</p>

54	<p>「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」の具体化について</p> <p>市の施策なので仕方がないのかもしれませんが、特に北部の豊明、豊田、みよしの連携の記述が少ないと思います。近隣市町の公共交通計画は、把握されているのでしょうか。</p> <p>本編では、「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として、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。」とした上で、p.69で「隣接市連絡路線」の破線、p.72で施策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・充実を挙げていますが、具体的なアクションが見えてきません。近隣市町の公共交通計画を把握した上で、現状課題点と結びつければ、現時点でも、もう少し施策を具体化できるのではと思います。</p> <p>また、特に、刈谷市北部住民にとって、藤田医科大学病院は、豊田刈谷総合病院よりも地理的に近いですが、公共交通の連携が弱いいため、その強化が必要だと思います。</p>	<p>衣浦定住自立圏は、本市を中心市として、知立市、高浜市、東浦町で圏域を構成し、周辺市町からコミュニティバスが乗り入れるなど、連携を進めております。衣浦定住自立圏域以外では安城市から「あんくるバス」が乗り入れるなど、隣接市町間で必要となる公共交通の乗り入れを行っております。</p> <p>本計画の検討においては、アンケートや意見交換会から北部地域の豊明方面への移動ニーズが高いことがわかり、隣接市町連絡路線として位置づけをしています。</p> <p>今後は、地域の特性にあった交通手段を検討してまいります。</p>
55	<p>計画案の中で、「クロスセクター効果」や「共創」などを入れたことは今後の多様性のある諸団体、市民団体と連携できる可能性は広がったと考えるが、具体的な計画までは無かった。</p> <p>今後、どう検討・具体化するのか、刈谷市としての意思を感じられる方針が欲しい。</p>	<p>具体的な取組については、社会情勢の変化に応じて目的や手法を考えて取り組んでいくことが重要であると考え、計画書では考え方を示す内容としておりますが、本計画では共創という考え方に基づいて、他分野との連携が重要であると考えております。</p>

◆第6章 計画の達成状況の評価

番号	意見	市の考え方
56	<p>計画には賛成です 強靱な刈谷市を創っていくという考えに合致していると思います。</p> <p>目標指標数値化されていますが、人口増減予測が外れたらどうなるのが気になります。</p> <p>本計画の実現の為には何より財源の確保が課題と思います。</p> <p>刈谷城再建等色んな事業がある中で、本件は市民に還元される事業優先されるべき件だと思います。</p>	<p>目標値の設定は人口増減予測を踏まえて行っていますので、計画書として外れた場合の想定はしておりません。</p> <p>事業の実施においては、財源の確保も重要であると考えます。そのうえで、公共交通は地域社会を支え発展させる必要な社会インフラであり、これからの公共交通は様々な事業者と連携していくことが重要であると考えております。様々な他分野と共創し、公共交通の充実を図ることで、まちの住みやすさの向上、地域経済の活性化やにぎわいの創出などにつなげ、まちづくり全体の中で持続可能な運行体系を検討してまいります。</p>

◆資料編 数値目標の設定根拠

番号	意見	市の考え方
57	案分→按分 全部違います。	<p>誤字につきましては、ご意見のとおり、修正します。</p> <p>公共公益施設は病院も含めた利益がある公共施設を指しています。また、用語集にて定義の記載を行います。</p>
58	<p>表記の揺れがある。</p> <p>公共施設⇔公共公益施設</p> <p>案分 (P. 82 など) ⇔按分 (P. 88 など)</p>	
59	<p>細かい話ではあるが、「パーセント」と「パーセントポイント」が区別されずに「%」表記になっており、誤解を招く。パーセントポイントとは、パーセントで表された2つの値の差を表す単位であり、例えば、p84に「10年間で4.3%増加」と表記があるが、正しくは「10年間で4.3%ポイント増加」とするべきである（増加率は4.3%ではなく、約7.45%）。p87なども同様。</p>	<p>ご意見のとおり、「%ポイント」に修正します。</p>
60	<p>(全体的に) 現状中間、目標、目標値が並列表記ですが、時間軸を意識させる表記としたい。(頭で、時間軸を補って理解しているから。(例) 矢印の表記など)</p>	<p>ご意見を踏まえ、現状値、中間目標値、目標値それぞれの間に矢印を追記します。</p>

61	<p>P.83 そう思う、どちらかといえばそう思うを合計して 60.1%になるという意味ですが、表からは一見してなんのことかわかりませんでした。 (表記例) ※を記載して、そう思う、どちらかといえばそう思うを交通が利用しやすいと思う回答として解釈など</p>	<p>ご意見のとおり、表の下に「※鉄道やバスなどの公共交通が利用しやすいと感じる市民の割合に対してそう思う、どちらかといえばそう思うと回答した割合。」を追記します。</p>
62	<p>表現をシンプルにしたい。 P.84 (例) 数値目標は、基準値を令和4年(2022年)の現況値から1.575回/人とし、目標値を目標年次である令和15年(2033年)の1.701回/人(※下記アクセス数伸び率の設定を参照)に設定します。また、中間目標値(令和10年(2028年))は、現況値から目標値を按分し、1.644回/人に設定します。</p>	<p>ご意見のとおり、表現を修正します。</p>
63	<p>P.84 1つ目の文の2行目、「年間利用者数で乗算」となっているが、「年間利用者数で除算」が正しい。 かりまる利用者1人あたりのアクセス数(回/人) = 総アクセス数(回) ÷ かりまる利用者数(人)</p>	<p>ご意見のとおり、乗算を除算に修正します。</p>
64	<p>P.85 過去にそのようなものが開かれていたことを全く知らなかった。各校区、年1回開催と読めるが、幅広い方が参加できるよう、平日だけでなく休日にも開催してほしい。</p>	<p>意見交換会は地域の代表者や公共交通利用者を中心にお集まりいただき、地域の意見としてご意見をいただける場として開催しております。今後の開催方法の検討の際の参考にします。</p>
65	<p>P.88 減少に対して「伸び率」と言っている。</p>	<p>ご意見を踏まえ、表現及び表を修正します。</p>
66	<p>P.88 「わからない」と回答した人には、利用したが満足とも不満とも言えない人だけでなく、そもそも利用していないから分からない人いるのではないか。そういう人も引き込んでいかななくてはならないのだから、「やや不満」「不満」だけではなく「わからない」も指標に含めるべきではないか。</p>	<p>本指標は不満度の減少を設定しています。「わからない」の回答は満足、不満にどのようなにつながるかわからず測ることができないため、含めていません。</p>

67	<p>P. 89 都市拠点・地域拠点・生活拠点である各駅はよいとして、それら以外である総合運動公園を主な乗継拠点に選定したのは何故か？また、総合運動公園以外を選定しないのは何故か。乗降者数だけでは乗継需要の高低は判断できないし、基準にするとしても、総合運動公園以外も候補になりえるのではないか。例えば、刈谷豊田総合病院は、全路線乗り入れ・待合環境の良さで勝っていると思える。市が乗継拠点として誘導したいかどうかで選んでいるのか？</p>	<p>現状の「かりまる」の路線において、総合運動公園では運動公園・東刈谷線、一ツ木線、西境線が乗り入れており、北部と南部をつなぐ乗継拠点として機能していることから、選定しております。今後は更に充実させるとともに、新たな乗継拠点も、事業を進めていく中で検討していきます。</p>
----	--	--

◆その他

番号	意見	市の考え方
68	<p>快速バスについては、高齢者や子供までの使用を想定するとシステムを複雑にするのは良くないのでは。 デマンドも同じ。勤務先で導入されているが、勝手に来ないので使わない人はやはり使わない。</p>	<p>ご意見のありました「快速バス」につきまして、意見交換会で出た意見のひとつであり、その背景として、速達性の確保や遅延の解消から出ている意見となっております。バス路線再編の際には、この主旨を参考に検討してまいります。 デマンド交通は公共交通がカバーできていない地域にお住いの方にとって有効な手法であり、定時定運行ではなく予約型で運行し、自宅の近くから目的地まで移動できる手段となっております。</p>
69	<p>利用運賃について 刈谷市の規模の都市で市営バス有料化というと、豊田市のおいでんバスが比較されると思われる。おいでんバスでは、企業への通勤利便を向上するため土橋線では通勤時間帯 15 分に 1 本、その他は 30 分に 1 本という運航スケジュールであり、土橋～三河豊田間で 100 円で移動でき相当の利用者がいる。 目的が高齢者福祉であれば網羅率という観点も同意ができるし、有料化・増便はコストと相談という市の見解も理解できるが、CO2 低減・FCバスによるカーボンニュートラルと慢性的な渋滞解消も市が狙うところとするのであれば自家用車通勤の人が代替利用できる公共交通として定着させる必要があると考える。 刈谷市でもし有料化し、一層身近な公共交通機関として定着するためにはせめて 30 分に 1 本間隔の運行が必要ではないか。そうでなければ結局バスが待てずに自家用車利用となり根付きにくいと思われる。</p>	<p>有料化の検討の際は、ご意見の内容も参考にさせていただきます。</p>

	<p>刈谷駅は通勤時間帯は1時間あたり5~6本快速がでていますが、電車との連絡も検討頂きたい。そこまで根本的にやることがないのであれば、目に見えた効果は見込みにくい可能性もあるので有料化する意味があるかどうか費用対効果をよく議論して頂きたい。</p>	
70	<p>市議会議員が選挙の時に、「刈谷市は地価が高い。高くても満足して選んでもらえる付加価値の高い行政の姿を目指す」と仰っていた。</p> <p>一方、刈谷市では市民へ直接的に分かる形でのサービスの代表的なものの一つが公共バスかりまるだと考える。</p> <p>(他市では市民の日や市民特典を付けて公共施設を割引・無償提供等の施策をしているところもあり。)</p> <p>有料化するのであればそれでもかりまるに魅力があるよう、その姿をよく議論して頂きたい。</p>	<p>有料化の検討の際は、ご意見の内容も参考にさせていただきます。</p>
71	<p>例えば、西境線・一ツ木線が共に通る刈谷駅北口~総合運動公園までの経路は新富町と慢性的に渋滞する。</p> <p>増発することで渋滞を助長させてはいけないのでポケットをどうするか等、対策をダイヤ改正までに検討してほしい。</p>	<p>本計画に基づいて行う路線再編において、長い所要時間や遅延の解消を図れるように取り組んでいきます。</p>
72	<p>刈谷駅南口をみていると公共バスのバス停車スペースの確保が課題だと思います。</p>	<p>現在の刈谷駅南口駅前広場のバス停車スペースは1台分が停車できるようになっており、複数台のバスが入る場合は順にバス停に停車しています。限られた空間の中で対処できるよう、ダイヤ等も工夫しながら円滑な運行を検討してまいります。</p>
73	<p>刈谷駅周辺企業群と連携した巡回バスの運行</p> <p>駅周辺にある企業は各社通勤バスを朝・夕走らせていると思いますが通勤時間帯以外の空白時間（例えば9時-16時）各社と刈谷市共同で駅-各社間-周辺住宅街の巡回バス（市民利用可）を検討してみてもいかがでしょうか。</p> <p>駅周辺のかりまるバス停留所を減らして郊外から駅へ向かう路線の時短になりませんか。</p> <p>将来的には自動運転バスなどにできるとさらによいと思います。</p>	<p>運転手の担い手不足も課題がある中、企業バスを活用することも有効な手法として考えています。いただきましたご意見は今後の施策の実施の参考にさせていただきます。</p>

74	<p>市北部エリアの知立駅への集約</p> <p>市北部エリアの利便性を向上させるため、ここは思い切って市の垣根を超えて知立駅近辺に刈谷公的機関（市役所など）の支店を出してみてもいいでしょうか。</p> <p>そして北部エリアと知立駅を結ぶ路線バスを強化してはどうでしょうか。</p>	<p>北部地域と知立駅を結ぶ名鉄バス愛教大線は本計画書では幹線交通として位置付けており、第4次都市計画マスタープランにおいても公共交通軸として位置づけているため、重要な路線として捉えています。引き続き、バス事業者と連携しながら運行サービスの維持・充実に取り組んでいきます。</p>
75	<p>子育て世代としての意見（一般論刈谷市民ではないので）</p> <p>将来のバス路線としては低頻度かつ所要時間が長い主要駅への直通バスよりも高頻度・所要時間の短い最寄り駅へのバスのほうが子供が電車通学する際に助かります。</p> <p>併せて最寄り駅の列車本数が増えるとさらに望ましいです。</p>	<p>アンケートや意見交換会から地域内での移動ニーズが高いこと、刈谷駅周辺に向かうニーズが高いことがわかりましたので、今後の路線再編を行ってまいります。</p>
76	<p>全国的にみて極めて高齢化率の低い自治体ですので最先端の取り組みを行ってほしいです。</p> <p>昔ながらがよい方には、デマンド型の交通機関を推進するなどすみ分けを。</p>	<p>先進的なパーソナルモビリティの取組や自動運転の実証実験が全国的に行われています。引き続き情報収集に努めながら、地域の特性に適した移動手段を検討してまいります。</p>
77	<p>刈谷市議会は、「平成7年（95年）6月13日に市議会で「福祉バスの早期実現とバス路線の新設・充実を求める決議」決議を上げています。その後前市長も認めて、多少のお金を徴収するなら、逆にお金がかかると言って実施・継続してきた。</p> <p>市民からは、降りる人がみんな運転手さんに「ありがとう」と言って降りると殺伐とした世相の中でホッとすると歓迎する人は多い。刈谷市の広報大使のホームメイド家族のミクロさんは、市民だよりの自己紹介の中で、「無料で乗れるバスが街中を走っていたりして、住む人にとってとてもやさしい街」と刈谷市の大きな魅力であると紹介しています。それを利便性や利用者負担などと引き換えに現在の市内巡回バス（公共施設連絡バス）を有料化することはやめてほしい。</p>	<p>「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、持続可能な公共交通機能としてさらなる利便性の向上を図るため、地域の移動需要や特性に応じた路線やダイヤ等を検討し、有料化の検討も含めた運行体系の見直しを行います。</p>

78	<p>市内タクシー会社への抜本的な支援を求める。昨今、コロナ禍を経て廃業するタクシー会社が増えている。</p> <p>また、カーシェアなどAIを使った様々な交通手段も増えると思うが戦後長年市民の足としてその役割を担ってくれている事業者は、一事業者とは異なると考えます。</p> <p>タクシー券も免許証返納した方には、買い物や病院通いのために新規で増やすとか、新しい交通事業の担い手になってもらうとか、地域の交通手段をこれ以上減らさないため、必要な政策立案を求めます。</p>	<p>タクシーは公共交通の1つとして重要な個別輸送の機能であると考えています。</p> <p>本計画の施策として、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入の支援や乗務員確保の支援などを位置づけております。</p>
79	<p>暦年なのか年度なのかが判別できないデータが散見されるので、明記願いたい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、グラフに年度等の記載を追記します。</p>
80	<p>通学のため、「かりまる」東境線を頻繁に利用させていただいております。無料で乗れてとてもありがたいです。</p> <p>かりまるは本数が少ないので、講義の時間の関係でどうしても合わない日は往復940円払って「名鉄バス刈谷・愛教大線」を使っています。しかしそれも本数が少ないため、特に休日はやむを得ず、往復1180円も払って電車で知立駅まで行って名鉄バスを使うことも多いです。</p> <p>この半年で約10万円が、刈谷市内の家と刈谷市内の大学を往復する交通費だけで消えました。同じ刈谷なのにどうしてこんなに不便なのでしょうか…。</p> <p>現在の状態でも既に、大学生にとって非常に痛いです。しかしそこに追い討ちをかけるように、名鉄がこの10月から運賃を値上げするそうです。たださえ高額な交通費が更に上がります。これでは学生は大学へ行くことを躊躇ってしまいます。今後も講義や研究で大学へ頻繁に行く必要があるのに、登下校に高額な交通費がかかるせいで市内の大学へ行きづらくなるというのはとても悲しいです。</p> <p>かりまるを有料化するという話があるが、無料のままでいて欲しい。確かに本数が増えてくれたら嬉しいが、中途半端に少しだけ増やして有料化するくらいなら現状維持で無料のままの方がありがたい。かりまるが遅延しやすいのは重々承知の上で利用しているので、遅延してもいいから無料で大学まで行かせて欲しい。</p>	<p>現在の「かりまる」は公共施設をつなぐ路線として整備されておりますが、市民の移動ニーズとして生活を支えるコミュニティバスとしての運行や増便などによる利便性の向上が求められております。持続可能な交通機能として充実を図るためには、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が必要となります。</p> <p>今後予定しているバス路線の再編の際には、北部地域への幹線交通となる「かりまる」東境線、西境線と合わせて、名鉄バス刈谷・愛教大線との機能分担を図りながら、利便性の向上に向けた運行の見直しや改善と幹線路線の再編に取り組む必要があると考えております。</p>

81	路線を市の中心部に集中させるという話があるが、愛知教育大学の近くまで行ける路線を廃止しないで欲しい。できれば名鉄バスみたいに大学構内まで入って欲しいとも思うが、少なくとも現在の「愛知教育大学入口」の所にある停留所はなくさないで欲しい。	本計画では、公共交通ネットワークの中で幹線交通と生活交通にすみわけし、バスについては市北部と刈谷駅周辺を結ぶ幹線バス路線と地域内の日常圏内の移動を行う地域路線を位置付けており、愛知教育大学付近まで移動するバス路線は幹線交通である幹線バス路線として重要な路線と考えており、民間路線バス事業者と連携しながら利便性向上に向けた運行の見直しや改善に取り組みます。
----	---	---