

令和 7 年 月 日

(名称) 刈谷市都市交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

市民の暮らしを支える「かりまる」各路線は、各地域と刈谷駅周辺を結ぶ支線（フィーダー路線）としての役割を果たし、通学・通勤・買い物・通院など市民の多様な移動ニーズを支えている。また、鉄道、デマンド交通や隣接市町から乗り入れるバス路線網と一体となり、本市の地域公共交通ネットワークを形成し、暮らしを支える機能に加え、交流促進、活気とにぎわいの創出、まちの価値向上の観点から、本市にとって欠かせない交通手段となっている。

この欠かせない交通手段を、利便性・快適性が高く、持続可能な公共交通体系としていくためには、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により、地域内フィーダー系統として確保・維持していくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果**(1) 事業の目標**

ルート (人)	R7 目標 (2～3 月)	R8 目標	長期目標値 (令和 15 年)
東境線	21,440	128,640	134,040
西境線	24,190	144,960	151,050
一ツ木線	12,900	77,440	80,700
逢妻線	21,090	126,570	131,890
小垣江線	16,790	100,790	105,020
東刈谷線	17,950	107,750	112,280
依佐美線	8,040	48,250	50,280

(人)

※依佐美線以外は参考値として記載

(2) 事業の効果

市民の暮らしを支える「かりまる」として、幹線路線と地域路線に再編することで、都市機能が集積する刈谷駅周辺への交通環境及び各地域の日常生活を支える生活圏内を移動しやすい交通環境と、地域間交通ネットワークとの接続による広域的な交通環境が確保される。

また、利用しやすいダイヤ、運賃体系、割引制度を整備することで利便性を向上させるとともに、公共交通の利用への転換を促進し将来にわたる公共交通の継続性が確保される。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体**(1) 「かりまる」の再編（実施主体：刈谷市、運行事業者）**

刈谷駅周辺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）

(2) 「かりまる」の運賃及び割引制度（実施主体：刈谷市、運行事業者）

利用しやすい運賃体系の設定

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」のとおり

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

「かりまる」のうち、4.に記載した地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る運行系統については、その運行経費の総額のうち、運賃収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を刈谷市が負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

【評価手法】利用実績（利用者数）による定量評価

【測定手法】運行事業者による月別の利用実績を計測

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」のとおり

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

有料化及び路線再編に伴い運行事業者を新たに選定したため車両の購入が必要となる。身体の不自由な方や高齢者、車椅子利用者の利便性を鑑みると、ノンステップバスの車両が必要であり、また、新たに狭あい道路を走行する路線においては、現行車両からワンランク車両サイズを下げる必要がある。すべての利用者に安心・安全で快適な公共交通を提供するため、利用者の多様なニーズに対応した車両による運行が必要である。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

導入候補車両	日野ポンチョ
対象ルート	依佐美線
導入時期	令和8年2月（予定）
導入台数	1台
車椅子対応	対応可

計1台

(2) 事業の効果

車両を導入することで路線を維持することができ、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、新規取得車両であれば故障が減り、安定的な運行を提供することできるとともに、代車運行の割合が減ることにより利用者の利便性を確保することができることから、市民の循環バス利用に対する「満足」の割合は増加する。

13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【**車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付。

なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する依佐美線の車両取得について、購入費用総額のうち、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

【**公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【**貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【**貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

(1) 事業の目標

該当なし

(2) 事業の効果

該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【**貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

19. 利用者等の意見の反映状況

市内6中学校区単位ごとに意見交換会を実施しており、公共交通利用者代表、地区代表、女性の会、包括支援センター職員、相談支援事業所職員など様々な方に参画いただいている。令和5～6年度は、路線再編案やダイヤ設定、利用促進策の検討などを目的に開催し、そこでの意見等を踏まえたものを、路線再編等に反映している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 刈谷市東陽町 1 - 1

(所 属) 都市政策部都市交通課

(氏 名) 岡田、加藤

(電 話) 0 5 6 6 - 9 5 - 0 0 0 4

(e-mail) tokou@city.kariya.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。