

第36回 刈谷市都市交通協議会 議事概要

■日時：令和7年10月10日（金）14:00～15:30

■場所：刈谷市役所 7階大会議室

■議題：

- 1 公共施設連絡バス「かりまる」の再編について
- 2 地域公共交通計画変更認定申請について
- 3 刈谷市都市交通戦略の改定について

■報告案件：

- 1 デマンド交通「チョイソコかりや」実証実験について



■出席者：

委員号数	所属（役職）	氏 名	出欠
第1号委員	中部大学 工学部 都市建設工学科 教授	磯部 友彦	○
第1号委員	大同大学 建築学部 建築学科都市空間インフラ専攻 准教授	樋口 恵一	○
第2号委員	トヨタ紡織㈱ 総務部 総務室長	亀井 隆	○
第2号委員	トヨタ車体㈱ 総務部 総務室長	宮地 哲也	○
第3号委員	名古屋鉄道㈱ 地域連携部 交通サービス担当課長	高井 勇輔	代理 (内藤真一)
第4号委員	(社) 愛知県トラック協会西三支部刈谷部会 部会長	出口 達也	○
第4号委員	愛知県タクシー協会 副会長	横山 宜幸	○
第4号委員	(公) 愛知県バス協会 専務理事	小林 裕之	○
第4号委員	知多乗合株式会社 代表取締役社長	近藤 博之	○
第4号委員	東伸運輸株式会社 代表取締役	片桐 徹	代理 (恒松和輝)
第4号委員	大興タクシー株式会社 代表取締役	潮田 憲	○
第4号委員 兼第5号委員	名鉄バス㈱ 運輸本部 首席 交通企画官	後藤 泰之	○
第6号委員	刈谷市自治連合会 副会長	二宮 成人	○
第6号委員	女性の会連絡協議会 書記	中川 真弓	○
第6号委員	刈谷商工会議所 専務理事	岡田 行永	○
第6号委員	一般社団法人 刈谷青年会議所 理事長	中川 智揮	オンライン代理 (加藤和弥)
第6号委員	かりや消費者生活学校 運営委員長	作田 美乃利	○
第7号委員	中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	原田 光一郎	○
第8号委員	愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	川畑 竜八	代理 (神野利和)
第9号委員	刈谷警察署 交通課長	山口 航平	代理 (板倉雄一)
第10号委員	愛知県 知立建設事務所 企画調整監	志賀 雅樹	○
第10号委員	刈谷市建設部長	竹内 健人	○
第11号委員	愛知県 都市・交通局 交通対策課長	森田 勇人	代理 (藤原太陽)
第11号委員	愛知県 都市・交通局 都市基盤部 都市計画課長	青柳 克彦	代理 (丸山浩司)
第12号委員	刈谷市都市政策部長	清水 雅之	○

オブザーバー	国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課長	後藤 直紀	○
オブザーバー	刈谷市企画財政部長	岡部 直樹	欠席
オブザーバー	刈谷市産業環境部長	浅岡 剛司	○

(事務局)：都市政策部都市交通課 都築課長、深谷課長補佐、安田次世代モビリティ推進係長、岡田公共交通係長、五明主査、岡田主査、加藤主査、石原主事

■意見概要（発言順）：

議題 1 公共施設連絡バス「かりまる」の再編について

	主な意見	回答
1	<p>・資料 1-4 の 32 頁、荒井町一丁目において新設のバス停を予定している。このバス停については、歩道が整備されてない場所であることを現場で確認しており、側溝を含めても側溝から白線までが 1.3m 程度である。安全のため、バス停前後のポストコーン設置、看板（この先バス停有等）設置、車内アナウンスによる注意喚起等を実施していただきたい。また、利用者にも安全面に注意して利用して頂きたい。</p> <p>【板倉氏（山口委員代理）】</p>	<p>・事務局も現地で確認をしており、この道路は人通りもトラック等の車両の通行も多い。運行開始までにポストコーンの設置等の安全対策を実施する。</p> <p>【事務局】</p>
2	<p>・資料 1 の 10 頁の再編のポイントについて、「運行間隔の短縮・運行時間の延長」の説明文に、「東境線・西境線の朝夕の時間帯の運行時間を短縮する」とあるが、運行時間の短縮なのか、運行間隔の短縮なのか、どちらなのか。</p> <p>【中川委員】</p> <p>・赤文字のタイトルが「運行間隔の短縮」となっており、本文が「朝夕の時間帯の運行時間を短縮」とあるため、「運行時間」を「運行間隔」と修正すれば良いと考える。</p> <p>【磯部会長】</p>	<p>・「運行時間」を「運行間隔」へ修正する。</p> <p>【事務局】</p>
3	<p>・10 頁の「増便」や「路線数の増加」は、具体的に数字で表しているが、「バス停の新設・移設」も数字で表現できると思う。バス停は何ヶ所から何ヶ所へ増えるのか。</p> <p>【志賀委員】</p>	<p>・上り下りを区別しない場合、現在の 106 ヶ所から 125 ヶ所（バス停数）に増加する。また、上り下りを区別する場合、現在の 189 ヶ所から 227 ヶ所（バス停標識数は約 1.2 倍）に増加する。そのような表現に修正する。</p> <p>【事務局】</p>
4	<p>・事務局からの説明内容について、承認いただけるか。</p> <p>【磯部会長】</p>	<p>・賛成【全委員】⇒承認</p>

議題2 地域公共交通計画変更認定申請について

	主な意見	回答
1	<p>・12. の車両の減価償却費補助について、13 台申請するということであるが、国の補助制度を活用して導入した車両については、補助期間中は当該系統において 50%以上使用しないとイケないという基準がある。ラッピングをして他の系統には使えないようにするとは思いますが、先述の基準があるため、補助の活用にあたっては留意頂きたい。</p> <p>【原田委員】</p>	<p>・留意する。基本的には専用車両として使用することを想定している。</p> <p>【事務局】</p>
2	<p>・12. について、ルートが東境線から依佐美線までの 6 路線であるが、一ツ木線が入らないのはなぜか。</p> <p>【中川委員】</p>	<p>・複数の市町村をまたぐような、広域の地域を結ぶバス路線（幹線バス路線）に接続しているものというのが、補助の対象としての前提条件であり（フィーダー補助）、東浦町の「う・ら・ら」及び安城市の「あんくるバス」が幹線バス路線の認定を受けている。それらに接続する箇所が、刈谷駅や東刈谷駅であり、一ツ木線についてはいずれにも接続していないため、補助の対象でない。なお、他 6 路線については、それらの駅に行くため、対象とできる。</p> <p>【事務局】</p>
3	<p>・事務局からの説明内容のとおり申請を進めることについて、承認いただけるか。</p> <p>【磯部会長】</p>	<p>・賛成【全委員】⇒承認</p>

議題3 刈谷市都市交通戦略の改定について

	主な意見	回答
1	<p>・40 頁、施策④-3「多様な主体が共創した持続可能な交通文化づくりの推進」とあるが、「交通文化づくり」という言葉がよく分からない。市民やその他の人が見た時に理解しやすいような表現にすることを含めて、検討して頂きたい。</p> <p>【志賀委員】</p>	<p>・単語の趣旨として、これからの時代は、行政が全てを整えて使って頂くというものではないと考える。新技術の提案等は、民間事業者からたくさん出ており、さらに地元の方とも協働しながら、地域に合った交通を考えていかないといけないと考えている。このような考えから自分たちで交通意識を作っていく意識を高めていきたい、醸成していきたい、という点で「交通文化づくり」という表現としている。表記については、再度検討する。</p> <p>【事務局】</p>

2	<p>・40 頁に関連する内容であるが、多様な主体が共創する上で、それぞれの施策をどのようにしてマネジメントをしていくかが、都市交通戦略の一つの視点であると考え。具体的な施策体系についてこれから検討する上で、刈谷市全体の施策の集合体としては本日のとおりであるだろうが、地区ごとに重点化するべき施策もあると思う。刈谷市として、今後 10 年で重点的に行う施策については今後検討するか。</p> <p>【樋口委員】</p>	<p>・現時点で、具体的な施策イメージと書いているものは、これから市として実施することを施策体系の中でまとめて記載している。進め方や体制づくりについては、現時点で示せる状態にはないので検討する。</p> <p>【事務局】</p>
3	<p>・今回の施策案には様々な交通モードの施策があるが、これらが物理的にクロスする地点である交通結節点をシームレスかつ効率的にしていく必要があると考える。この点も含めて総合的に交通戦略を立てていくことが重要であると考え。代用的な交通結節点として鉄道駅があるが、他にもバスと自転車の乗り換えやパーソナルモビリティとの乗り換えなど、様々なレベルでの交通結節点がある。JR 刈谷駅以外の整備に関する言及がなかったが、どのように考えているか。</p> <p>【後藤委員】</p>	<p>・交通結節点として JR 刈谷駅を記載しているのは、現在改善事業を実施しており、一番分かりやすいためである。また、議題 1 にも少し記載しているが、現在バス同士の乗り継ぎ拠点の整備も実施している。今はイメージがしやすいように端的に記載しているところであるが、駅だけではなく、バスとバス、バスと他の交通モード、待ち合い環境等についても、計画書の段階においては記載を検討していく。</p> <p>【事務局】</p>
4	<p>・31 頁の具体的な施策イメージに、「名鉄バス刈谷・愛教大線の維持（補助金）」とある。運行主体は異なるが同じバス路線のため、「かりまる」の路線図を作るときには名鉄バスの路線についても記載すると良いと思う。</p> <p>【作田委員】</p>	<p>・過年度に策定した地域公共交通計画においても、名鉄バスの刈谷・愛教大線との機能分担を図って、かりまるを運行していくとしている。刈谷・愛教大線に関しては、「かりまる」有料化後の利用状況进行分析しながらあり方について検討する。また、現在の「かりまる」の時刻表には、刈谷・愛教大線の路線図は掲載しているが、知立駅から出ている愛教大線は掲載していない。今後は、一つの公共交通として全て載せる形を検討する。</p> <p>【事務局】</p>
5	<p>・事務局からの説明内容について、承認いただけるか。</p> <p>【磯部会長】</p>	<p>・賛成【全委員】⇒承認</p>

報告案件 1 デマンド交通「チョイソコかりや」実証実験について

	主な意見	回答
1	<p>・次回の協議会が承認の場になるが、本格運行について検討しないといけない項目をどのように考えているのか。</p> <p>【樋口委員】</p>	<p>・最新のデータは運行区域拡張前であり、目標 300 人／月も達成し続けている状況であるが、10 月からの運行区域拡張によって利用状況に変化があると考えられるため注視したい。その上で区域の設定や運賃について、住民がどのように考えているのか、アンケートで確認する。今の運行形態のまま本格運行へ移行したいと考えており、満足度や各種要望（停留所の新設等）についてアンケートを行い、現在の運行形態の妥当性やニーズを確認する。</p> <p>【事務局】</p>
2	<p>・2 台運行の開始以降、15 名から 20 名／日の利用がある。当初、17:00 以降の延長利用はなかったが、ここ 2・3 日で利用する方も少し出ている状況である。車両は、2 台運行の開始に伴い、1 台がハイエースで 1 台がノアとなったが、この点についてアンケートを活用してそれらの車両差の有無について捉えたい。</p> <p>【潮田委員】</p>	<p>・アンケートについては回答率向上のため項目を絞っていたが、項目に入れることを検討する。</p> <p>【事務局】</p>