

### 第38回 刈谷市都市交通協議会 議事概要

- 日 時：令和8年3月12日（木）14:00～15:30  
 ■場 所：刈谷市役所 3階防災会議室  
 ■議 題：  
 1 デマンド交通「チョイソコかりや」実証実験について  
 2 刈谷市都市交通戦略の改定について  
 3 令和7年度決算及び令和8年度予算について

■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(株) 総務部 総務室長	亀井 隆	○
第2号委員	トヨタ車体(株) 総務部 総務室長	宮地 哲也	欠席
第3号委員	名古屋鉄道(株) 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	欠席
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	欠席
第4号委員	知多乗合株式会社 代表取締役社長	近藤 博之	代理 (八汐高満)
第4号委員	東伸運輸株式会社 代表取締役	片桐 徹	○
第4号委員	大興タクシー株式会社 代表取締役	潮田 憲	代理 (石川陽士)
第4号委員 兼第5号委員	名鉄バス(株) 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	河 征孝	○
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 (加古寛樹)
第9号委員	刈谷警察署 交通課長	山口 航平	代理 (山本幸久)
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 (高臣綾子)
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 (岩越敦哉)
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	欠席
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、島村道路計画係長、岡田主査、阿部主査、五明主査、清水技師

■意見概要（発言順）：

議題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>・「チョイソコかりや」によって北部地域の地域の足が確保されることは、大変良いことだと思う。タクシーとの棲み分けができていることから、業界として「チョイソコかりや」の実施に賛成する。</p> <p>【横山委員】</p>	
2	<p>・2台体制下において、国道1号以北の利用者を積み残し等がなく順調に運行できていたのか。また、事業者側の負担として何か意見はあったか。そういった声があれば、この取組内容で実施しても良いと考える。</p> <p>【樋口委員】</p>	<p>・区域の拡大を10月に実施し、1台体制から2台体制の運行になった。乗合率は1台体制時よりも若干低下し、2台が適切に役割分担をしている状態にあると言える。乗合率を高めていくべきである中で低下している理由については、区域拡大が徐々に根付いていっている段階であるためであると考えている。また、1台体制時より休憩が取りやすくなっているため、運行に関して支障になっている点はないと考えている。</p> <p>【事務局】</p>
3	<p>・全体利用のうち他交通機関との乗継で利用する割合がどれくらいかは把握しているか。</p> <p>【原田委員】</p>	<p>・乗継に関するデータを具体的な数字としては把握していない。ただし、運転手に対する聞き取りにおいて、富士松駅におけるバス路線や鉄道への乗継客が多いということを確認しており、乗継利用は一定程度あることを把握している。</p> <p>【事務局】</p>
4	<p>・運行区域の拡大はどのようにして周知を行っているのか。また、今後利用が増えるにあたり新たな課題等が出てくると思うが、利用者の意見を把握する勉強会やアンケート等の実施は考えているか。</p> <p>【磯部会長】</p>	<p>・回覧やチラシによって周知をしている。また、地域との意見交換の場として意見交換会を実施している。</p> <p>【事務局】</p>
5	<p>・事業者停留所から協賛金をいただく仕組みは、みんなで支えるという観点から非常にいいモデルであると考えている。運行区域を拡大した範囲について、事業者停留所の協賛金をいただいたか。また、本格運行に向けてはどのように考えているのか。</p>	<p>・実証実験の段階からスポンサー料をいただいている。10頁において「事業者」と記述のある停留所は、スポンサー料をいただいている。また、区域拡大時には、「チョイソコ」を運営するアイシンと一緒に企業に声かけを行う等して、スポンサーを獲得してきた。本格運行後も同様に継</p>

	<p>・事業者停留所の乗降状況は、その他の停留所と比較してどのようか。 【樋口委員】</p>	<p>続を予定している。 ・事業者への直接の聞き取りは行っていないが、スーパーや病院等は多くの利用がある。また、事業者停留所の利用者属性分析から、利用者数の増加は少人数のヘビーユーザーによってではなく、多くの方に利用されていることによって生じていることを把握している。このことから、事業者として参加している意義はあると考えている。 【事務局】</p>
6	<p>・利用者の高齢者比率が比較的高いが、乗降に時間はかかっているのか。また、交通渋滞の影響を受けることはあるのか。さらに、全ての利用者が予約の段階で希望の時間に目的地に着くことができているのか。 【作田委員】</p>	<p>・利用条件として会員登録のほか、運転手が補助しなくても乗降が可能であることを条件にしている。乗降が運行の支障となっているとの情報は入っていない。また、渋滞による遅延に関する苦情の連絡も入っていない。アイシンの予約システムにおいて、大幅な遅延が生じないように到着時間を算出していると思う。さらに、予約についてはインターネットよりも電話で行う利用者が多く、コールセンターの方が柔軟に対応していると思う。 【事務局】</p>
7	<p>・事務局からの説明内容について、承認いただけるか。 【磯部会長】</p>	<p>・賛成【全委員】⇒承認</p>

議題2 刈谷市都市交通戦略の改定について

	主な意見	回答
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・刈谷駅周辺では企業バスが多数走行しており、かなりの割合を占めていると思うが、戦略案にほとんど出てこないことについて少し違和感がある。これから自家用車通勤を減らしていくならば、どうしても公共交通手段から工場や大企業へと接続する交通手段が必要なため、サポートが必要であると考え。具体的には、駅への出入りのしやすさを改善したり、企業バスの運転手を確保するのが難しいという話を聞いているので、それらの手助けを行ったりする必要があると考える。 【岡田委員】</li> <li>・企業バスも大事な交通の一部であることを踏まえて検討して頂きたい。 【磯部会長】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状では市が主体の取組は行っていない。指摘のとおり現行の都市交通戦略においては、企業バスに関する記述がないため検討したい。一方で、まちづくり推進課において刈谷駅北口の施設配置等について検討しており、令和8年度に周辺のまちづくりの構想を作っていきたいと考えている。この中で刈谷駅北口における企業バスと「かりまる」の混雑緩和を実施したいと考えている。 【事務局】</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の幹線道路はほとんど完成しているという状況の中で道路の容量を増やすという施策が20年後を見据えたときに本当に適切なのか。企業のまちであるからこそ企業バスにも焦点を置いて検討すべきだと考える。地域公共交通計画において幹線軸としての設定のない企業バスを幹線化するような共同運営体・検討会を立ち上げ、自治体を中心として各企業を連携させる施策が非常に有効であると考え。ぜひ施策を見据えた踏み込んだ検討をお願いしたい。また、40頁の「交通結節機能の強化」について、北部地域の拠点に関しては目が向いていないように感じる。北部地域の「チョイソコかりや」との結節点としては富士松駅があり、立地適正化計画や都市計画マスタープランにおいても誘導区域として富士松駅を中心に開発するということを謳っているため、北部の主要な拠点としては富士松駅が挙げられると思う。刈谷駅からの企業へのアクセス性向上のほか、富士松駅からのアクセス向上の視点についても言及しても良いと考える。</li> <li>・どちらかというと区間整理や面的整備をイメージしているのではなく、あくまでもモビリティハブといった交通の機能が集積できるような整備を意識するような施策があっても良いと考えている。 【樋口委員】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士松駅周辺は北部地域の中心となる拠点であるため、富士松駅周辺への機能集積等については上位計画である都市計画マスタープランにも示している。しかし、刈谷駅周辺や刈谷市駅周辺が再開発に向けて各種取組が進められている中で、富士松駅周辺では再開発の話はなく、中心部である刈谷駅周辺の方が、整備の優先度が高くなっている。しかしながら、北部地域においても必要な都市機能の確保に向けた取組を進めていきたいと考えている。 【事務局】</li> </ul>

- ・17頁において、「カーシェアや地域密着型の移動サービスに代表される、共有・共助の考えに基づく交通手段への関心が高くなっています」とあるほか、基本方針④にも「市民・事業者・行政が共に創り支え合う」とあるが、カーシェアや地域密着型の移動サービスを創り支える側に「市民」が入っているように読み取れる点は問題であると考えます。市民は移動する権利を持っており、それを保障するのは国と地方自治体である。しかし、直接国や地方自治体が経営するのではなく、国土交通大臣から免許をもらったタクシー事業者やバス事業者に委託のうえ実施している。それがなく有料で送迎を行うことは全て違法である。必要な地域があるなら、行政が責任を持って公共ライドシェアという形でコスト負担を行い、タクシー事業者等の運行管理事業者に委託をして公共ライドシェアを実施していく必要がある。書き方には注意していただきたい。カーシェアや地域密着型の移動サービスを誰でも自由に実施して良い、という風に受け取られかねないという不安が若干ある。
- ・施策④—3に「多様な主体」とあるが、主体というのは運ぶ側の方のことを言うのではないかと考えています。そこは分けていただきたい。あくまでも主体は、行政・国・それらに委託された事業者に加え、制度通達に基づいた公共ライドシェア実施者を指す。市民はあくまでも移動する権利を行使する側であり、一括して主体とするのは違和感がある。

【横山委員】

- ・改善案として、基本方針④を「共に支え合う」という表現にすれば意に沿うのではと考える。また施策④—3についても、運行主体を市民に任せるよう読み取られることがないように工夫をしないとイケない。一方で、基本方針①②③に政策的に実施する趣旨や意向は明記されているが誤解を招かないような表現とすることは大事だと考える。基本方針①②③は行政を中心に実施し、基本方針④は市民がサービスを受けるだけでなく一緒に考えていきたいというのが事務局の意向であると考えます。

【樋口委員】

- ・「チョイソコかりや」の導入にあたっては、地域内でどのような困りごとがあるのかについてヒアリングし、地元のニーズを把握しながらこれまで進めてきた経緯がある。他地域においても、バス停までの距離が遠いという相談を受け、「かりまる」の再編によってバス停を少し近くに移動させたといった対応をした事例もある。これらの事例のように、「市民」というのは、実際に住んでいる人、あるいはサービスを利用する人をイメージしている。行政がデータ分析のみを利用して交通機関の方針を検討していくのではなく、実際にどのような利用があるのか、どこに問題があるのかについて聞き取りを行い、市民と一緒に運行ルート等を決めていく必要がある。行政のみで検討して利用してくださいと言ったものの、利用がないということにならないよう、一緒に考えていきたいと思いますという趣旨のもとで三者を並べており、市民は参加者といったイメージである。また、公共ライドシェアについては、法において該当している地域であれば実現可能性はあるものの、刈谷市の中では実現性は薄いと考えます。
- ・利便性の高い公共交通の実現においては、行政が用意した交通を受け身で利用するだけの「市民」ではなく、どのようにすれば使いやすい移動手段となるかを関係者とともに考えようとする主体的な姿勢を持ち合わせた「市民」であることが重要である。このような意図から「市民」も「主体」として位置付けている。基本方針④に関して表現を検討する。

【事務局】

4	<ul style="list-style-type: none"> <li>•基本的には、バスやタクシーといった地域を支える既存の交通をしっかりと守っていくことが重要である一方で、それだけではなかなか対応できない交通不便地域が出ているという実情もある。なかなか既存の事業者のマンパワーだけでは対応できない状況の中で、公共ライドシェアなどを活用し、地域を支えていきたいというのが、現在の国の方針である。バス事業者やタクシー事業者が補完しきれないところを、できれば事業者協力型のような公共ライドシェアを活用するのが望ましいと考える。一方、市民が中心となって実施する形態ももちろんある。それについては地域の事情によるが、刈谷市の場合では、限定されたところで、事業者と調整したうえで実施していただくのが良いかと考える。計画の中でどのように書くのかは難しいが、新しい交通の導入に際しては、事業者と調整するという何を何らかの形で示すと良いと考える。</li> </ul> <p>【原田委員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•従来は、交通計画について検討する際、法的な縛りの中での乗り物についてのみ検討していくものであったが、今後はそれに該当しない交通も含めた交通計画を検討していくのが良いと思われる。</li> </ul> <p>【磯部会長】</p>	
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>•鉄道や道路は様々な自治体につながっているものであるため、周辺自治体とも連携を図っていただきたい。特に名鉄知立駅は西三河の一つの拠点でもあり、それを無視して刈谷市は成り立たない。市内の道路は、東西に繋がっているものが多いが、現行の都市交通戦略の検討時にも、産業都市である刈谷市において、高速道路のインターチェンジがないというのが話題となっており、隣町のインターチェンジまでどのようにして道路を繋いでいくのかといった話があった。スマートインターチェンジができたものの、1か所のインターチェンジに頼るわけではなく、交通を分散していくといった方向性も考えられる。より広域を視野に入れて検討することも行いながら進めていただきたい。</li> </ul> <p>【磯部会長】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•公共交通においては近隣市からの乗り入れもあるほか、近隣市との連携についても記載しており、道路に関しても、特に県道の整備が進んでおり、他地域をまたぐ道路の完成が迫っているものもある。引き続き周辺地域と連携した交通のネットワークを考えて戦略に落とし込んでいきたい。</li> </ul> <p>【事務局】</p>

6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事務局からの説明内容について、承認いただけるか。 【磯部会長】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・賛成【全委員】⇒承認</li> </ul>
---	--	---

**議題3** 令和7年度決算及び令和8年度予算について

	主な意見	回答
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・どうして「かりまる」の補助金が一度都市交通協議会に振り込まれた後に、運行費用を負担する刈谷市に振り込まれるといった手順となるのか。もう少し詳しく教えていただきたい。 【岡田委員】</li> <li>・何を目的として使われるかについては気になると思う。協議会としての議題ではないかもしれないものの、機会があれば整理して頂けると良い。 【磯部会長】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補助金の規定として、市に直接ではなく、都市交通協議会のような法律に則った会に振り込むといった要項が決まっている。</li> <li>・補助金については、「かりまる」の運行の一部と「かりまる」の運行のために用意した車両の一部に活用される。具体的な数字としてどれくらい活用したのかについては、次回決算時に示して説明したい。 【事務局】</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事務局からの説明内容について、承認いただけるか。 【磯部会長】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・賛成【全委員】⇒承認</li> </ul>