

刈谷市地域公共交通計画 (案)

刈谷市

刈谷市地域公共交通計画（案）

目次

第1章 計画策定にあたって	
1 策定の目的	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画の区域	2
4 計画の期間	2
第2章 公共交通を取り巻く社会情勢	
1 公共交通を取り巻く社会情勢の変化	3
2 本市がめざすまちづくりの方向性	11
第3章 現況と課題の整理	
1 都市構造の把握	19
2 公共交通の現況	30
3 公共交通に関する利用者ニーズ	45
4 公共交通に関する意見交換会	47
5 ビッグデータによる移動分析	58
6 地域別（中学校区別）特性の整理	62
7 本市の公共交通の課題	69
第4章 地域公共交通の基本的な方針	
1 計画の基本的な方針	70
2 将来の公共交通ネットワーク	72
第5章 目標を達成するために行う施策と実施主体	
1 目標を達成するために行う施策と実施主体の体系	74
2 実施する施策と実施主体	75
第6章 計画の達成状況の評価	
1 評価指標及び数値目標設定	82
2 計画の評価スケジュール	84
3 公共交通に関する施策の進捗管理	84
用語解説	85

第1章 計画策定にあたって

1 策定の目的

本市では、平成24年（2012年）6月に「刈谷市都市交通戦略」、平成29年（2017年）3月に「刈谷市立地適正化計画」を策定し、地域交通の再編とコンパクトなまちづくりとの連携による「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク（機能集約型都市構造）」の実現に向けた取組を推進してきました。

一方、高齢化の進行や公共交通の担い手不足など公共交通を取り巻く環境が大きく変化していることから、将来的な公共交通サービスの維持・確保に向けた対策が求められています。

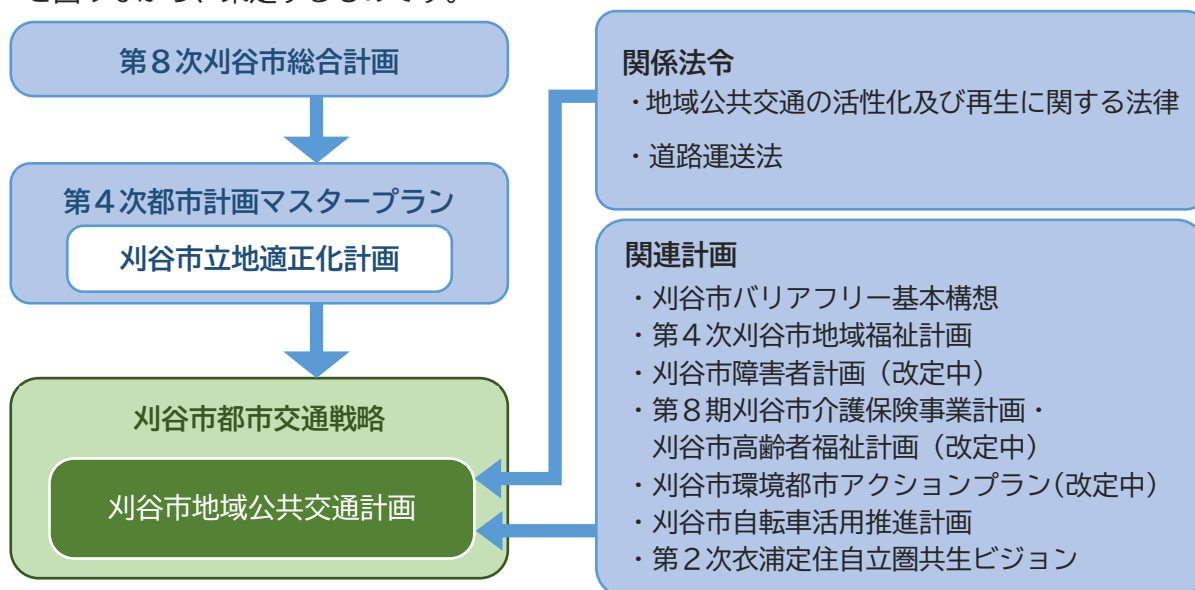
本市では、既存の交通サービスである鉄道やバス、タクシーなどを最大限に活用し、市民・来訪者の移動ニーズに応じた多様な輸送手段を検討した上で、持続可能な公共交通サービスの確保に向けた取組を推進するために「刈谷市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定します。



資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第2版（令和3年（2021年）3月）国土交通省

2 計画の位置づけ

本計画は、第8次刈谷市総合計画、第4次刈谷市都市計画マスタープラン及び刈谷市立地適正化計画を上位計画、刈谷市都市交通戦略を同等計画と位置づけ、関連計画と連携・整合を図りながら、策定するものです。



3 計画の区域

本計画は、刈谷市全域を対象とします。なお、市民の生活における移動を考慮し、周辺市町との広域連携も含めます。



4 計画の期間

本計画は令和6年（2024年）を基準年次とし、目標年次を令和15年（2033年）とします。なお、計画策定後は、毎年、施策の実施状況についての調査を行い、5年後には目標の見直しを行うこととし、必要に応じて、中間改定を行うものとします。

	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032	R15 2033
第8次刈谷市総合計画 (R5.3)	2023～2032（基本構想2042年）										
第4次刈谷市都市計画 マスタープラン(R5.3)	2023～2032										
刈谷市立地適正化計画 (H30.6)	2018～2040										
刈谷市都市交通戦略 (H24.6)	2012～2030										
刈谷市地域公共交通計画	2024～2033										

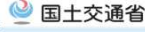
第2章 公共交通を取り巻く社会情勢

1 公共交通を取り巻く社会情勢の変化

(1) 交通政策基本法に基づく政策展開

国は、人口減少や超高齢化社会への対応、DXの推進、国土強靱化、2050年カーボンニュートラルの実現等の課題に対して、「第2次交通政策基本計画」では「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」に向けて以下の目標を掲げています。

- 目標①：地域で自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
- 目標②：まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- 目標③：交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
- 目標④：観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

基本の方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保 

目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

(趣旨) 地域における移動手段を維持・確保するとともに、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた交通サービスの提供を実現する。

- ◆地域公共交通の持続可能性の確保
 - 地域公共交通創成計画(026改正)
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保
 - 地域公共交通計画(026改正)
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保
- ◆MaaSの全国での実装
 - 一つのサービスとして提供(検索・予約・決済)
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保

主な数値目標(KPI)

【地域公共交通計画(策定済)】 618件(2020年度) → 1,200件(2024年度)
 【新たなMaaSサービスに実装可能な地域(地方公共団体)】 197件(2020年度) → 700件(2025年度)

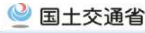
目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

(趣旨) まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行い、地域の活力維持や、生活機能の確保に資する。

- ◆まちづくりと連携した公共交通ネットワークの実現
 - コンパクト化計画
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保
 - ネットワーク
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保
- ◆「居心地が良く歩きやすくなるまちなか」の創出
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保
- ◆「スマートシティ」の創出
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保

主な数値目標(KPI)

【地域公共交通計画(策定済)】 618件(2020年度) → 1,200件(2024年度) 257市町村(2020年度) → 400市町村(2024年度)
 【新たなMaaSサービスに実装可能な地域(地方公共団体)】 197件(2020年度) → 700件(2025年度) 100市町村(2020年度) → 200市町村(2024年度)
 【スマートシティに關し、持続的な発展を遂げた自治体、地域団体数】 実績地域数23(2020年度) → 実績地域数100(2025年度)

基本の方針A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保 

目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

(趣旨) 高齢者、障害者等が、いつでもどこでも、安全・安心かつ円滑に移動できる社会の実現に資する。

- ◆バリアフリー整備目標の質的な実現
 - 旅客施設のバリアフリー化
 - 【鉄道駅・バスターミナル】 平均利用者数が3,000人以上/日の施設及び2,000人以上3,000人未満/日で基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設を対象拡大
 - 【鉄道駅・バスターミナル】 平均利用者数が2,000人以上/日の施設を対象を拡大
- ◆「心のバリアフリー」の強化
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保
- ◆新幹線における車椅子用フリースペース導入
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保

主な数値目標(KPI)

【バリアフリー整備目標の質的な実現】
 【旅客施設のバリアフリー化】 原則として100%バリアフリー化(2025年度)
 【ホームドア設置(鉄道駅)】 1,953線(2019年度) → 3,000線(2025年度)
 【心のバリアフリーの強化】
 【「心のバリアフリー」の整備(駅)】 約24% (2020年6月) → 約50% (2025年度)

目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

(趣旨) 交通手段の利便性の向上と充実を図り、観光客等の日本各地への来訪促進に資する。

- ◆公共交通機関における訪日外国人受入環境整備
 - 外国語による情報提供
 - 公共無線LANの整備
 - 電光案内の導入(ステッカーの取付促進)
- ◆移動そのものを観光資源とする取組の促進
 - 観光列車
 - 魅力ある観光バス
- ◆空港での旅客手続きの自動化(Fast Travel)
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保
- ◆ビジネスジェットの利用環境の改善
 - 【事例】文は 鉄道沿道(車対し利用) かつ まちづくりと連携した 地域公共交通サービスの提供の確保

主な数値目標(KPI)

【訪日外国人に対する多言語対応(鉄道駅)】 67% (2020年度) → 100% (2025年度)
 【日本空港(成田、羽田、中部、関西、福岡、那覇)のチェックイン(セルフ)・荷物検査機にかかる待ち時間(その日の平均値、乗客をその日の100名以下で想定した事例)】 0% (2020年度) → 100% (2025年度)
 【ビジネスジェット利用回線】 1,475回線(2020年) → 2,075回線(2025年)

■第2次交通政策基本計画の概要

資料：国土交通省

(2) 持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に資する取組みの推進

多くの地域で高齢者の運転免許の返納も増える中で、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化や運転者不足の深刻化、乗合バス事業の経営悪化等に直面しており、これまで通りの公共交通サービスの提供が難しい状況にあることから、令和2年（2020年）11月に地域公共交通活性化再生法等が一部改正され、既存の公共交通サービスの改善、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送などの地域の輸送資源を最大限活用する取組みの推進が求められています。

<今後に向けた基本的考え方>

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、Ma a S、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって、取り組める制度を充実・強化していく。

地域が自らデザインする地域の交通

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

国土交通省

→ 参考資料p30~34

○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
- ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進

- ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
- ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



■ 令和2年11月地域公共交通活性化再生法等の一部改正の概要

資料：国土交通省

(3) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、国土交通省では令和4年3月末に「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」を立ち上げ、同年8月に提言が取りまとめられました。

<基本的考え方>

○「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性のある支援措置を講ずるべき。

<具体的な検討の方向性>

(1) 官と民の共創：エリア全体での地域旅客運送サービスの長期安定化

・具体策：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設

(2) 交通事業者間の共創：各社やモードの垣根を越えた地域旅客運送サービスの展開

・具体策：「共創」を進めるための環境整備等の推進

(3) 他分野を含めた共創：くらしのニーズに基づく地域旅客運送サービスの創出

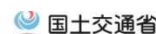
・具体策：くらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

<まとめ>

○地域交通を今のまま単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難であり、本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。

○具体的には、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、①官民の間、②交通事業者の相互間、③他分野との「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を進化させていくことが求められる。

政府の方針における地域交通の「リ・デザイン」の位置づけ



○ 地域交通の「リ・デザイン」については、**経済成長、財政健全化、地方創生**など、**重要政策課題への処方箋**として、**政府の各種方針に位置付け**られている。

『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）

（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組

(3) 多極化・地域活性化の推進

(分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築)

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、**交通事業者と地域との官民共創**等による**持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築**に当たっては、**法整備等を通じ**、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、**規制見直しや健康とは異なる実効性ある支援等を実施する。**

『新しい資本主義のクラフトデザイン及び実行計画』（「フォローアップ」）

（令和4年6月7日閣議決定）

Ⅲ. 経済社会の多極集中化 1. デジタル田園都市国家構想の推進

(3) デジタル田園都市国家構想の前提となる安心の確保

②豊かな田園都市国家を支える交通・物流インフラの整備

(地域交通)

・アフターコロナに向けて住民の豊かな暮らしの実現を目指し、MaaSや自動運転などの最新技術の実装を進めつつ、交通事業者の経営の改善を図り、官と民で、交通事業者相互間で、他分野とも連携する共創を推進し、地域交通ネットワークを持続可能な形でリデザインする。そのため、**公的主体と交通事業者が適切なインセンティブ設定のもとで能動的に関わり、一定エリアにおける地域交通体系の全体最適化と長期的な交通サービスの安定化を実現する仕組みの検討を進める。**

『デジタル田園都市国家構想基本方針』

（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 デジタル田園都市国家構想の実現に向けた方向性 1. 取組方針

(1) デジタルの力を活用した地方の課題解決 ④魅力的な地域をつくる

【公共交通・物流・インフラ分野のDXによる地方活性化】

・買い物や通院などに利用するための十分な移動手段やこれを支えるインフラが確保されていることも地方に求められる大きな条件である。MaaS (Mobility as a Service) の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野にかかるデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、**官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた「共創」で地域交通をリ・デザインし、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする。**(略)このように、地域住民の生活に不可欠なサービスをデジタル技術の活用により維持・確保し、利便性の高い暮らしの実現、地域の生活水準の向上を目指す。

第3章 各分野の政策の推進 2. デジタル基盤の整備

(4) ICTの活用による持続可能性と利便性の高い公共交通ネットワークの整備

(a)持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築

・最新技術の実装を進めつつ、**地方公共団体がバス等のサービス水準を設定した上で、交通事業者に対して、エリア一括して複数年にわたり運行委託する場合に、事業者の取次改善インセンティブを引き出すため、複数年にわたる長期安定的な支援に向け、実効性ある支援等を実施する。**

■アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」の概要

資料：国土交通省

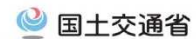
(4) 地域公共交通再構築事業の創設

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」（基幹事業の追加は社会資本整備総合交付金創設以来初）が創設されました。

【地域公共交通再構築事業の主旨】

- 地域づくりの一環として、地域公共交通ネットワークの再構築に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において、中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援**

（関連事項）地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金



利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】 **地域公共交通特定事業の実施計画**※の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、ローカル鉄道に係る**公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

- ・鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備
- ・バス施設（停留所・車庫・営業所・バスロケーション・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本整備総合交付金計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）において、車両に対する支援も可能

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
- ※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置づけられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置づけられること



■ 「地域公共交通再構築事業」の概要

資料：国土交通省

(5) MaaS等新たなモビリティサービスの推進

MaaS※はICTやAIなどの技術革新やスマートフォンの急速な普及を背景に、公共交通分野におけるサービスを大きく変える可能性があり、交通結節点の整備等のフィジカル空間の取組とも連携することで、既存の公共交通の利便性向上、地域や観光地における移動手段の確保・充実が期待できる他、自らの運転だけに頼ることなく、移動しやすい環境の整備が期待できます。

令和4年（2022年）現在、国土交通省や経済産業省が中心となり、MaaSなどを活用した新たなモビリティサービスの社会実装に向けて、様々な取組が推進されています。

今後は、MaaSによる面的な移動サービスの利便性向上、高度化を推進するとともに、交通情報のデータ化等のMaaSの基盤づくりを行い、早期の全国普及をめざすとされています。

【MaaSとは】

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスです。
- 観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域課題解決にも資する重要な手段となるものです。



■MaaSの概要

資料：国土交通省

(6) SDGsの考え方を踏まえた持続可能な都市づくり

平成27年(2015年)に開催された「国連持続可能な開発サミット」において、誰一人取り残さない社会の実現を目指し、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標(SDGs)」が掲げられました。このSDGsは、発展途上国のみならず、先進国も含め全ての国に適用される普遍的な目標であり、我が国においても、この目標達成に向けた取組の方針が示されています。

また、SDGsの17の目標は、経済・社会・環境をめぐる幅広い課題に対応するものであり、本計画とはスケールこそ異なるものの、公共交通の分野においてもこの考えを踏まえた取組を進めていくことが必要とされています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



目標	公共交通との関わり
<p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<p>○公共交通は、高齢者や障害者、子ども等の交通弱者にとって重要な移動手段となっており、本市においても病院や福祉施設等への移動手段に活用されていることから、健康・福祉の視点においても、公共交通の充実(利便性・快適性の向上)を図り、移動しやすい公共交通体系を構築する必要があります。</p>
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>○ターゲット11.2として、「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」ことが求められています。</p>
<p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>○国土交通省の統計等より、自動車での移動はバスの約2.5倍のCO₂(二酸化炭素)を排出するため、地球温暖化対策の視点においても、過度な自動車依存からの脱却を図り、CO₂(二酸化炭素)排出量の削減に取り組む必要があります。</p>
<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p>	<p>○市民の身近な移動手段である公共交通を今後も維持・存続するためには、交通事業者だけの努力では限界があることから、市民、行政、交通事業者が互いに連携・協力し、「自分ごと」として捉えながら、積極的に活用することが求められています。</p>

■SDGsの17の目標と公共交通との関わり

(7) 公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ推進県」

令和2年(2022年)2月に、中長期的視点として2040年の社会経済を展望しつつ、交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応していくため、リニア中央新幹線(東京-名古屋間)の開業を控える2026年度までの5年間に取り組む施策の方向性を占める「あいち交通ビジョン」が策定されました。

「あいち交通ビジョン」は県の総合的な計画である「あいちビジョン2030」の個別計画として、交通分野で取り組む施策の方向性を示し、国・県・市町村・交通事業者・県民などの連携した取組を促進するものです。また、「地域公共交通計画」を始めとする地域における公共交通計画のよりどころとなるものです。

【目指すべき姿】

目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通
～モビリティ先進県を目指して～

【施策の方向性】

<検討の視点>

持続可能な
交通ネットワーク

利便性の高い
交通サービス

愛知の強みを活かした
交通とまちづくり

+

新型コロナウイルス感染症
の影響を踏まえた今後の
公共交通のあり方

1 まもる

地域の安全な移動手段を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進めます。

2 たかめる

リニア中央新幹線の開業効果を活かし、国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進めます。

3 ひきつける

本県の活性化につながる国内外からの観光客を「ひきつける」取組を進めます。

4 つなぐ

魅力にあふれ、快適に暮らすことができるまちづくりに向け、人とまちを「つなぐ」取組を進めます。

5 へらす

脱炭素社会の実現を目指し、環境負荷を「へらす」取組を進めます。

資料：あいち交通ビジョン

1 まもる

【持続可能な移動手段の確保・充実】【安全な交通サービスの提供】

【誰もが安心して快適に移動できる環境の創出】

2 たかめる

【スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくり】

3 ひきつける

【観光交流を促進する交通ネットワークの構築】

【ジブリパークを活かした県内周遊観光の促進】

4 つなぐ

【まちづくりと連携したコンパクト・プラス・ネットワークの構築】

5 へらす

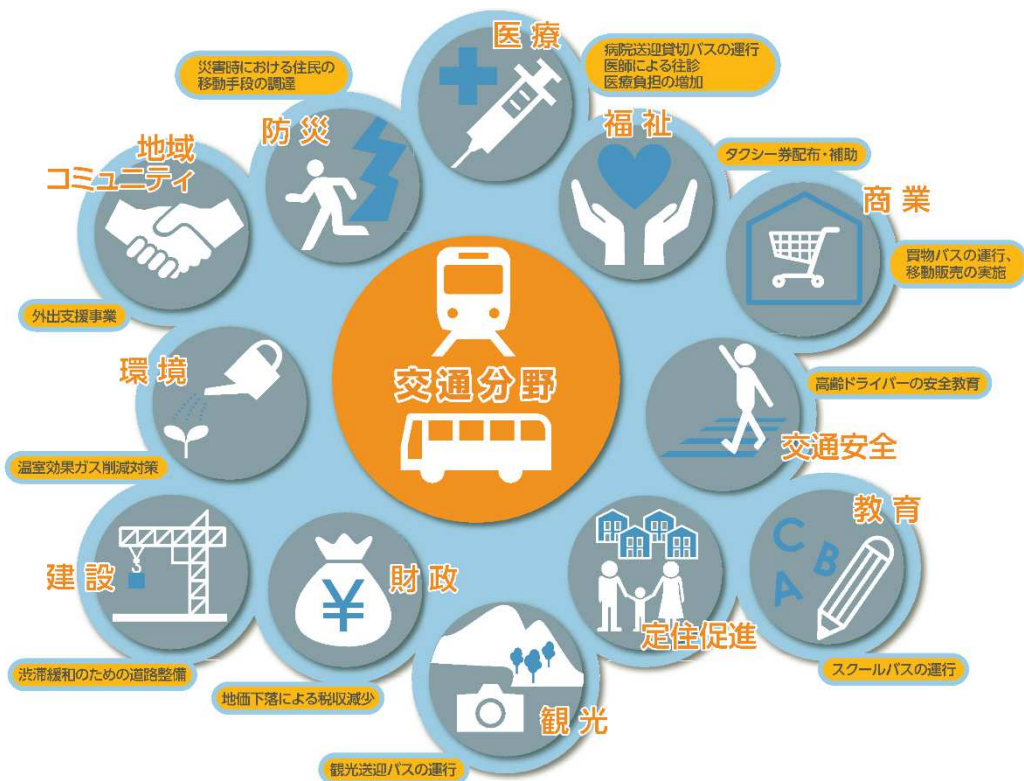
【環境と調和した自動車利用】【航空・港湾分野における脱炭素化の推進】

【クロスセクター効果】

地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境などの様々な分野で大きな効果をもたらします。

例えば、地域公共交通の収支が赤字であっても、公共交通の利便性が高まり、高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性などもあります。こうした効果を「クロスセクター効果」と呼びます。

地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

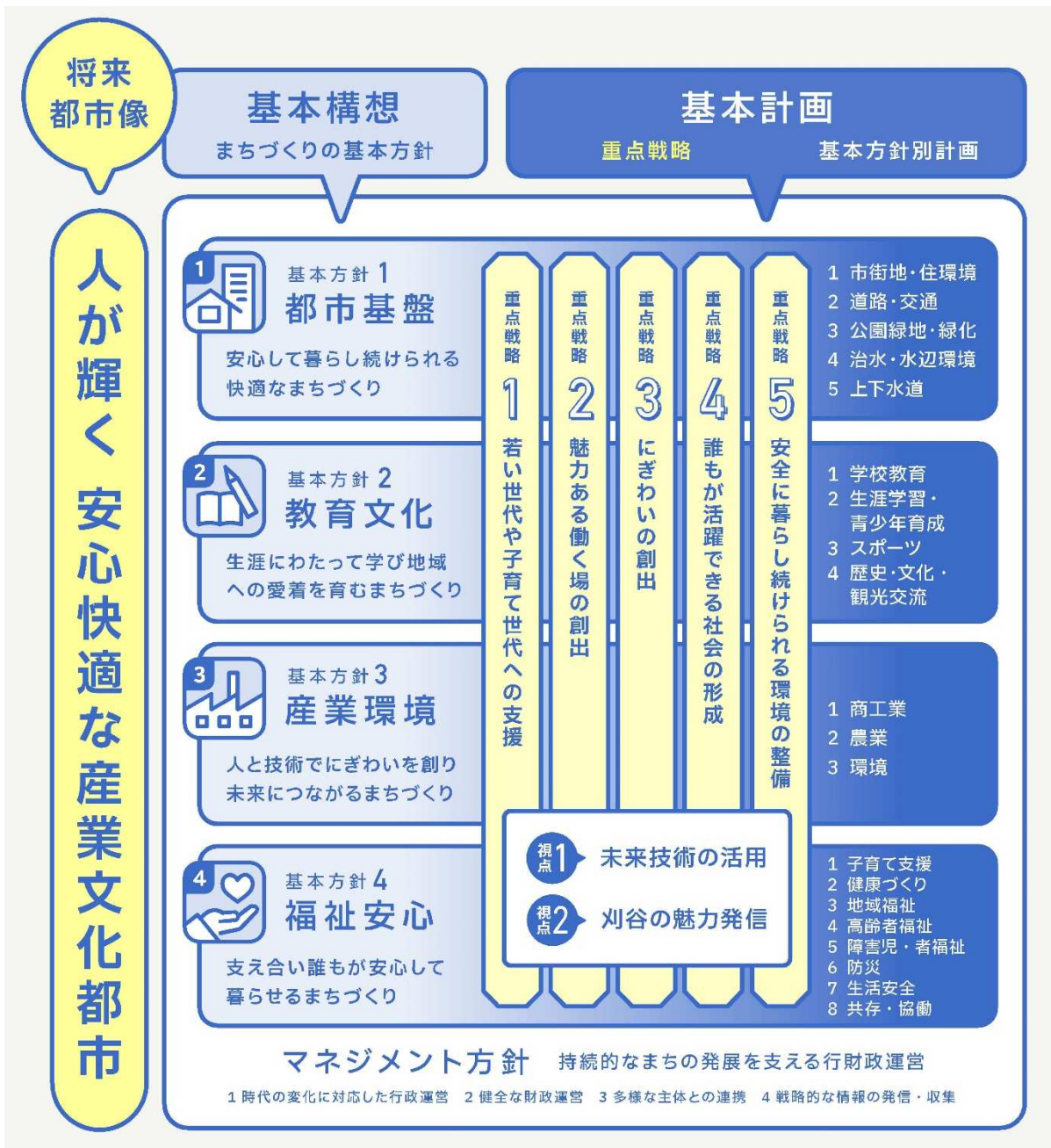


資料：あいち交通ビジョン

2 本市がめざすまちづくりの方向性

(1) 第8次刈谷市総合計画（令和5年3月策定）

- 本市の最上位計画であり、地域のビジョンや将来像を具体化するための道筋を示した「第8次刈谷市総合計画」では、市民が主体となったまちづくりのもと、SDGsの理念を踏まえ、未来に向けて持続的に発展する都市をめざすため、「人が輝く安心快適な産業文化都市」を将来都市像として位置づけています。
- まちづくりの基本方針として、「都市基盤」「教育文化」「産業環境」「福祉安心」の4つの基本方針を定めるとともに、マネジメント方針を定め、各方針に基づく基本施策を設定しています。



■基本方針別計画の施策展開

資料：第8次刈谷市総合計画

- 第8次刈谷市総合計画における道路・交通については、「市民が多様な移動手段を選択でき、誰もが安心安全かつ快適に移動できる交通移動環境が形成」、「適正な交通分担と需要に応じた道路が整備されることで、環境にやさしい持続可能な総合交通体系が構築」されていることをめざす姿として定めています。

めざす姿

- 市民が多様な移動手段を選択でき、誰もが安心安全かつ快適に移動できる交通移動環境が形成されています。
- 適正な交通分担と需要に応じた道路が整備されることで、環境にやさしい持続可能な総合交通体系が構築されています。

[▶ 動画で解説](#)

指 標	現状値	目標値(めざす方向) 2032年
日常(通勤・通学や買物など)の移動手段として、徒歩や自転車、公共交通機関の利用を心がけている市民の割合	36.1% (2022年)	50.0%
刈谷市の道路は車や自転車、徒歩などで移動しやすいと思う市民の割合	67.4% (2022年)	70.1%

- 公共交通については、「公共交通の利便性向上」として、「かりまる」の充実や民間活力を活用した公共交通機能の導入や支援の推進等が掲げられています。

<道路・交通に関する施策内容（公共交通に関連する部分のみ抜粋）>

■総合交通体系の構築

- モビリティ・マネジメント施策を展開し、**環境負荷の軽減にもつながる公共交通や徒歩・自転車への転換**を図り、持続可能な総合交通体系を構築します。
- 公共交通や自転車などへの転換による**適正な交通分担**に合わせ、需要に応じた計画的な道路整備を推進します。

■公共交通の利便性向上

- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携強化、民間活力を活用した公共交通機能の導入や支援を推進し、**地域の特性に応じた利便性の高い公共交通ネットワーク**を形成します。
- 市内鉄道駅の利便性や安全性の向上を図るため、**バリアフリー化や安全対策を推進**するとともに、交通結節機能を強化するため、**駅周辺の整備**を推進します。

<連携・協働の考え方>

- モビリティ・マネジメントの推進にあたり、**市民、事業者、学校などに向けた対話や学習の機会**を提供し、利用者とともに公共交通のあり方を考えます。AI・IoT・Ma a S・C A S Eなどの未来技術やサービスを活用した先進的な交通対策や渋滞対策などの取組を、産学官連携により推進します。

(2) 第4次刈谷市都市計画マスタープラン（令和5年3月策定）

●本市の基本的なまちづくりの方針を定めた「第4次刈谷市都市計画マスタープラン」において、各拠点が持つ役割の明確化を図るとともに、特性や魅力をいかながら拠点が軸により相互に結び付いた「**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～をめざすべき将来都市構造として位置づけています。



■将来都市構造（市民生活）

資料：第4次刈谷市都市計画マスタープラン

- 第4次刈谷市都市計画マスタープランにおける公共交通については、鉄道や主要なバス路線を「公共交通軸」として位置づけているとともに、「市民の持続可能な暮らしを支えていくための軸」として定めています。また、公共交通やその他の交通施設の方針についても定めており、鉄道やバス交通等に関する取組、交通結節機能の強化、交通手段の役割分担等を掲げています。

<公共交通の方針>

- 将来都市構造の実現に向けて、各拠点の形成に加え、それらをネットワーク化する公共交通の充実を図り、自動車に過度に依存しない誰もが安心して利用できる交通環境の構築を進めます。
- 公共交通の中心的な役割を担う鉄道の利便性の向上と交通結節機能の強化を図ります。
- 歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けて、生活に身近な交通であるバス交通などの充実を図ります。

<その他の交通施設の方針>

- 駅前広場などの充実や駐車施設の適正な配置など、安全で円滑な移動を確保するため、交通結節機能の強化を推進します。
- 鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、徒歩など、さまざまな交通手段を有効に組み合わせて利用できるようにすることで、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図ります。
- これらの機能強化・充実にあたっては、バリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮します。

- 地域別構想では北部地域・中部地域・南部地域ごとに「道路・公共交通」の施設整備の方針を定めています。

<北部地域の道路・公共交通の方針（公共交通に関する事項のみ抜粋）>

- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。特に、井ヶ谷町や東境町など、この地域の北部には徒歩圏に鉄道駅が存在しないという地理的状況を踏まえ、都市拠点である中心市街地へのアクセス利便性の向上に向け、バス交通による市内南北線の維持・充実を図ります。

<中部地域の道路・公共交通の方針（公共交通に関する事項のみ抜粋）>

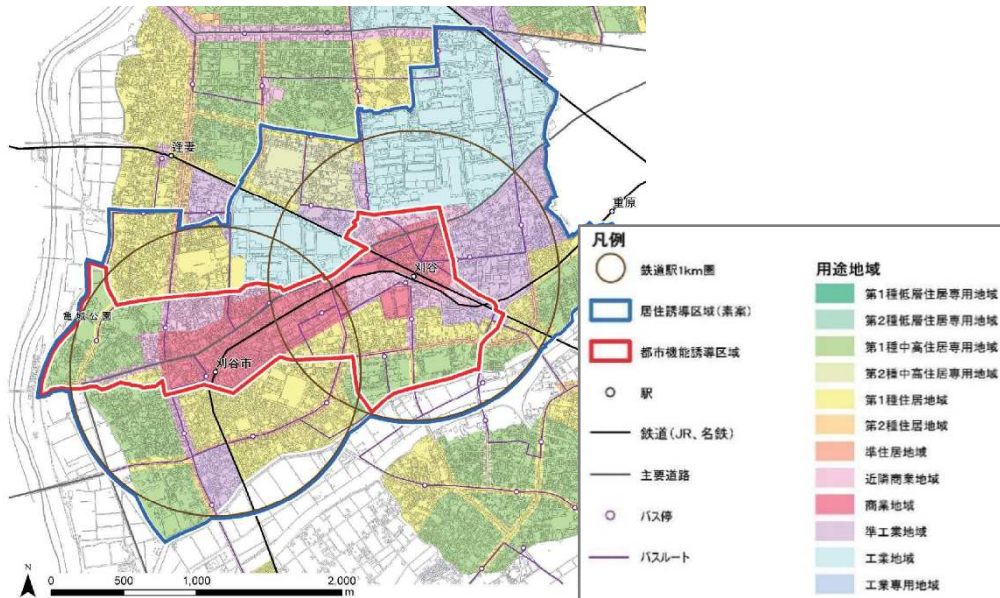
- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。
- 刈谷駅はホームや改札などの安全性の確保と混雑緩和に向けた取組を推進します。また、刈谷駅の駅前広場はバスやタクシー、一般車などへの乗り換えの円滑化を図ることや、立体的な利用による駅前空間の有効活用を行うなど、交通結節機能のさらなる強化を推進します。

<南部地域の道路・公共交通の方針（公共交通に関する事項のみ抜粋）>

- 公共施設連絡バス「かりまる」の充実や近隣自治体との連携を図り、地域の特性やニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。特に、この地域で計画されている新市街地の創出にあたっては都市拠点の中心である刈谷駅などへの鉄道駅へのアクセス利便性の確保に配慮します。

(3) 刈谷市立地適正化計画（平成 30 年 6 月策定）

- 刈谷市立地適正化計画では、都市拠点や地域拠点に都市機能や生活機能の誘導を図り、これら拠点間を鉄道やバスなどの公共交通で結ぶことで、誰もが歩いて暮らせる「機能集約型都市構造」の構築をめざすこととしています。
- その中でも、公共交通に関しては「鉄道駅等の交通結節機能の拡充やアクセス性の向上」、「公共交通の利便性向上や移動手段の適正化」などの施策を設定しています。



■都市機能誘導区域と居住誘導区域

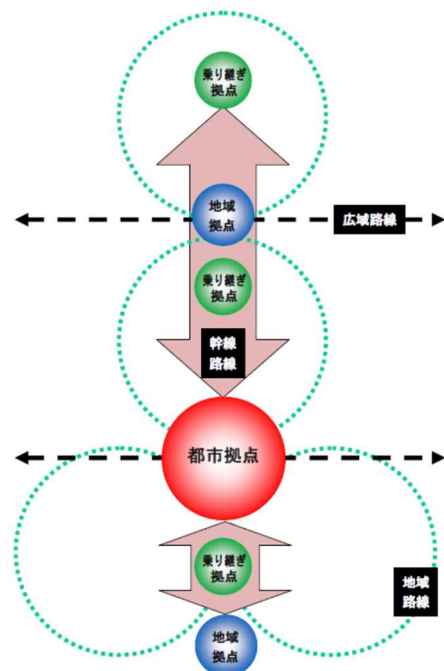
資料：刈谷市立地適正化計画

(4) 刈谷市都市交通戦略（平成 24 年 6 月策定）

- 本市の都市交通に関するマスタープランである「刈谷市都市交通戦略」では、「産業」「交流」「生活」「環境」の4つの視点から持続可能な都市交通体系の構築を目指しており、特に公共交通に関する施策として、「体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成」を位置づけています。

体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

- 公共交通の機能分類の明確化と「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町との連携強化
- 主要駅や主要バス停における交通結節機能の強化
- 公共交通ネットワーク活性化に向けた役割分担



■公共交通体系ネットワークイメージ

資料：刈谷市都市交通戦略

(5) 刈谷市バリアフリー基本構想（令和2年3月策定）

- 刈谷市バリアフリー基本構想において、バリアフリー化の目標を「だれもが安心、安全かつ快適に活動できるまちづくり」を目標として設定し、基本方針として以下のとおり掲げています。また、移動円滑化のための整備方針として、刈谷駅周辺地区の重点整備地区においては、バスによるネットワーク路線を位置づけています。

■バリアフリー化の基本方針	
方針	内容
●交通結節点としての充実・強化	○刈谷駅は公共施設連絡バス「かりまる」や民間事業者のバスが乗り入れているなど、公共交通の結節点としており、徒歩、自転車、自家用車など多様な利用手段に対応した乗換機能の充実・強化により、利便性及び安全性の向上を図ります。
●心のバリアフリーの推進	○情報提供や教育啓発活動を強化し、高齢者、障害者等に関する理解を深めます。

資料：刈谷市バリアフリー基本構想

(6) 第4次刈谷市地域福祉計画（令和2年3月策定）

- 第4次刈谷市地域福祉計画において、「誰もが住みやすい都市環境づくりの推進」を掲げており、今後の方向性及び具体的な取組として、以下の内容を位置づけています。

今後の方向性	
公共施設、交通、住まいなどを対象にして、移動しやすさ、住みやすさを追求した取組を推進し、誰もが安全に移動でき、安心して住むことができるまちをめざします。	
■「誰もが住みやすい都市環境づくりの推進」に関する具体的な取組	
主体	取組内容
刈谷市	○車を使用しない人や自動車免許返納者の移動手段の確保、買い物難民対策、障害のある人などの社会参加、高齢者の外出支援を促進する観点から公共施設連絡バス「かりまる」の利用促進及び新たな交通手段の検討を含め、利便性の向上に努めます。
市民・地域	○バリアフリーやユニバーサルデザインの理念について理解し、街なかで移動に困っている人や助けを必要としている人を見かけたら、移動の補助をします。

資料：第4次刈谷市地域福祉計画

(7) 刈谷市障害者計画（令和6年3月改定予定）

- 刈谷市障害者計画において、基本目標の一つとして「人にやさしいまちづくり」を定めており、施策の方向性として「安全な移動の確保」を掲げ、以下の内容を位置づけています。

■「安全な移動の確保」に関する具体的な取組	
取組	内容
●刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」の充実	○刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」を運行し、障害のある人や高齢者等の社会参加を促進します。
	○路線の再編やバス停のシェルター、ベンチ等の整備を推進します。
	○運行事業者と共にバリアフリー教育の実施に取り組み、誰もが安心して利用できる環境を整えます。

資料：刈谷市障害者計画

(8) 第8期刈谷市介護保険事業計画・刈谷市高齢者福祉計画（令和6年3月改定予定）

- 第8期刈谷市介護保険事業計画・刈谷市高齢者福祉計画において、「高齢者の移動支援の充実」を掲げており、今後の方向性及び具体的な取組として、以下の内容を位置づけています。

今後の方向性	
高齢者が通院や買い物等の外出をしやすい環境を整備するため、多様な交通システムの導入を検討します。	
■「高齢者の移動支援の充実」に関する具体的な取組	
取組	内容
①刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」の運営	○刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」において、利便性の向上を図るため、運行経路やバス停の場所、運行本数等の改善を検討します。
②地域に密着した公共交通システムの整備	○高齢者の買い物、通院等の外出を支援する乗り合い交通システム等を活用した高齢者の外出支援策の検討を進めます。
③移動環境のバリアフリー整備	○バリアフリー法に基づき、特定旅客施設である刈谷駅と主要な公共施設などを結ぶ経路や施設の相互間などの経路のバリアフリー整備を推進し、安心して移動できる環境づくりを推進します。

資料：第8期刈谷市介護保険事業計画・刈谷市高齢者福祉計画

(9) 刈谷市環境都市アクションプラン（令和6年3月改定予定）

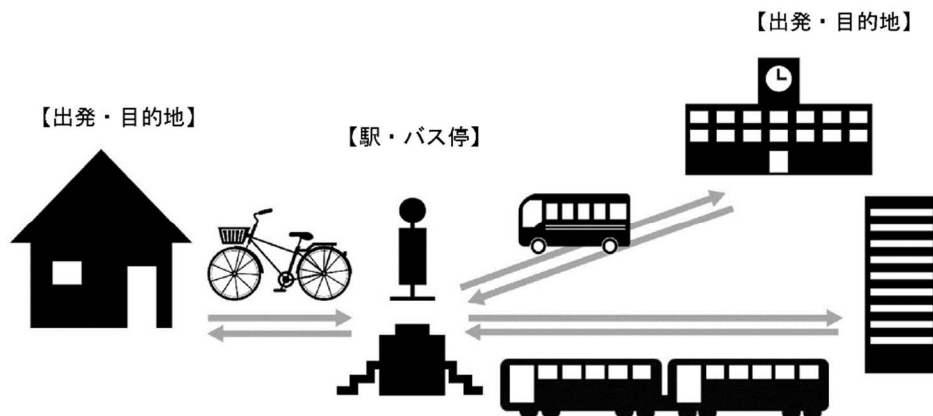
- 刈谷市環境都市アクションプランにおいて、将来都市像を「かりやの技術・行動・情報力が織りなす“E-smile都市かりや”」と掲げ、モビリティ分野において生活スタイルに合わせた環境負荷の少ない交通体系の構築を目指します。
- モビリティ分野では、「環境負荷の少ない交通体系の構築」及び「エコモビリティライフの推進」の取組を位置づけています。

■「モビリティ分野」に関する取組内容	
取組	内容
①自転車活用の推進	○自転車通行空間の確保、駐輪場の整備・運営などを通じて、自転車活用の促進を図ります。
②公共施設連絡バス「かりまる」の充実	○路線再編やダイヤの見直し、バスロケーションシステムの普及啓発やモニター設置を検討するなど、「かりまる」の充実を図ります。
③次世代自動車の普及促進	○電気自動車などの次世代自動車への補助を実施するとともに、充電スタンドの普及を図ります。

資料：刈谷市環境都市アクションプラン（改定中）

(10) 刈谷市自転車活用推進計画（令和5年3月策定）

- 安心安全かつ快適に移動できる自転車利用環境を創出するために策定した「刈谷市自転車活用推進計画」において、基本方針の一つとして「様々な自転車ニーズに対応する自転車利用環境の形成」を定めています。公共交通に関する施策としては、「サイクル&バス・レールライドの推進」を掲げており、自転車と公共交通（鉄道・バス）の連携を図ることを目指しています。



■サイクル&バス・レールライドの利用イメージ

資料：刈谷市自転車活用推進計画

(11) 第2次衣浦定住自立圏共生ビジョン 前期ビジョン（令和3年10月策定）

- 第2次衣浦定住自立圏共生ビジョンにおいて、結びつきやネットワークの強化に関する分野として「行政バスの広域利用の推進」を掲げており、「行政バス等の乗継拠点等を整備し、圏域内の移動しやすい路線網を構築することにより、利用者の利便性の向上を図る」こととしています。
- 具体的取組として、「コミュニティバス連携促進事業」や「コミュニティバス広報活用事業」、「刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」運行事業」をはじめ、各自治体のコミュニティバス運行事業の推進を位置づけています。



■結びつきやネットワークに関する分野 (公共交通に関する取組事業)

- コミュニティバス連携促進事業
(刈谷市、知立市、高浜市、東浦町)
・乗継拠点及び路線再編、また全体路線図の有効活用策等について協議、検討を行う。
- コミュニティバス広報活用事業
(刈谷市、知立市、高浜市、東浦町)
・各市町のバス車内やホームページなどに、関係各市町の全体路線図、バス時刻表、圏域内で開催される各種イベント及び定住自立圏における取組の啓発ポスターなどを掲示する。
- 刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」運行事業
(刈谷市、知立市、高浜市、東浦町)
- 知立市ミニバス運行事業 (刈谷市、知立市)
- 高浜市いきいき号運行事業 (刈谷市、高浜市)
- 東浦町「う・ら・ら」運行事業 (刈谷市、東浦町)

■衣浦定住自立圏と公共交通に関する取組事業

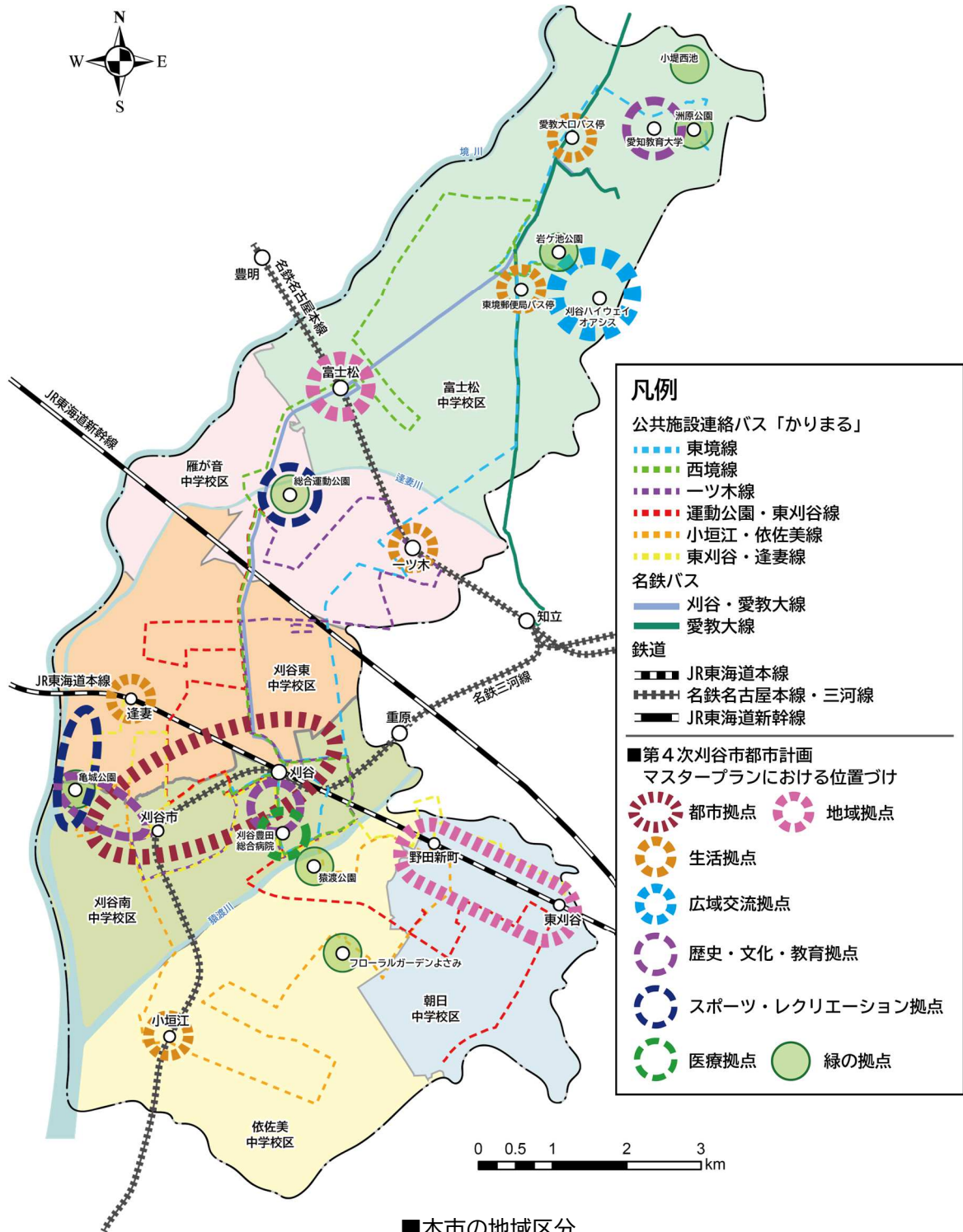
資料：第2次衣浦定住自立圏共生ビジョン

第3章 現況と課題の整理

1 都市構造の把握

(1) 本市の地域区分

- 本市は6つの中学校区（富士松中学校区、雁が音中学校区、刈谷東中学校区、刈谷南中学校区、依佐美中学校区、朝日中学校区）で区分されています。

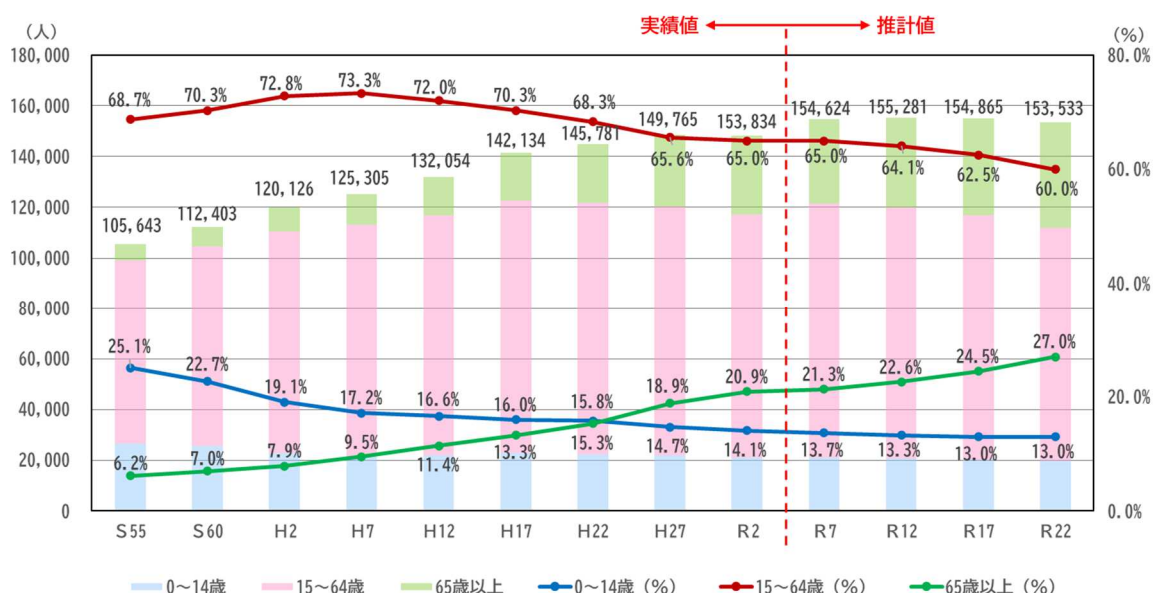


(2) 人口の推移

人口推移と将来人口

- 本市の人口は年々増加しており、令和2年（2020年）では153,834人となっており、平成27年（2015年）時点から約2.7%増加しています。
- 将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、当面は増加傾向にあり、10年後の令和12年（2030年）の155,281人をピークに緩やかに減少に転じる見込みとなっています。
- 人口構成においては、平成7年（1995年）をピークに生産年齢人口（15～64歳人口）が減少している一方、高齢人口（65歳以上人口）が増加しており、令和22年（2040年）では高齢化率が27.0%まで上昇すると推計されています。
- 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。

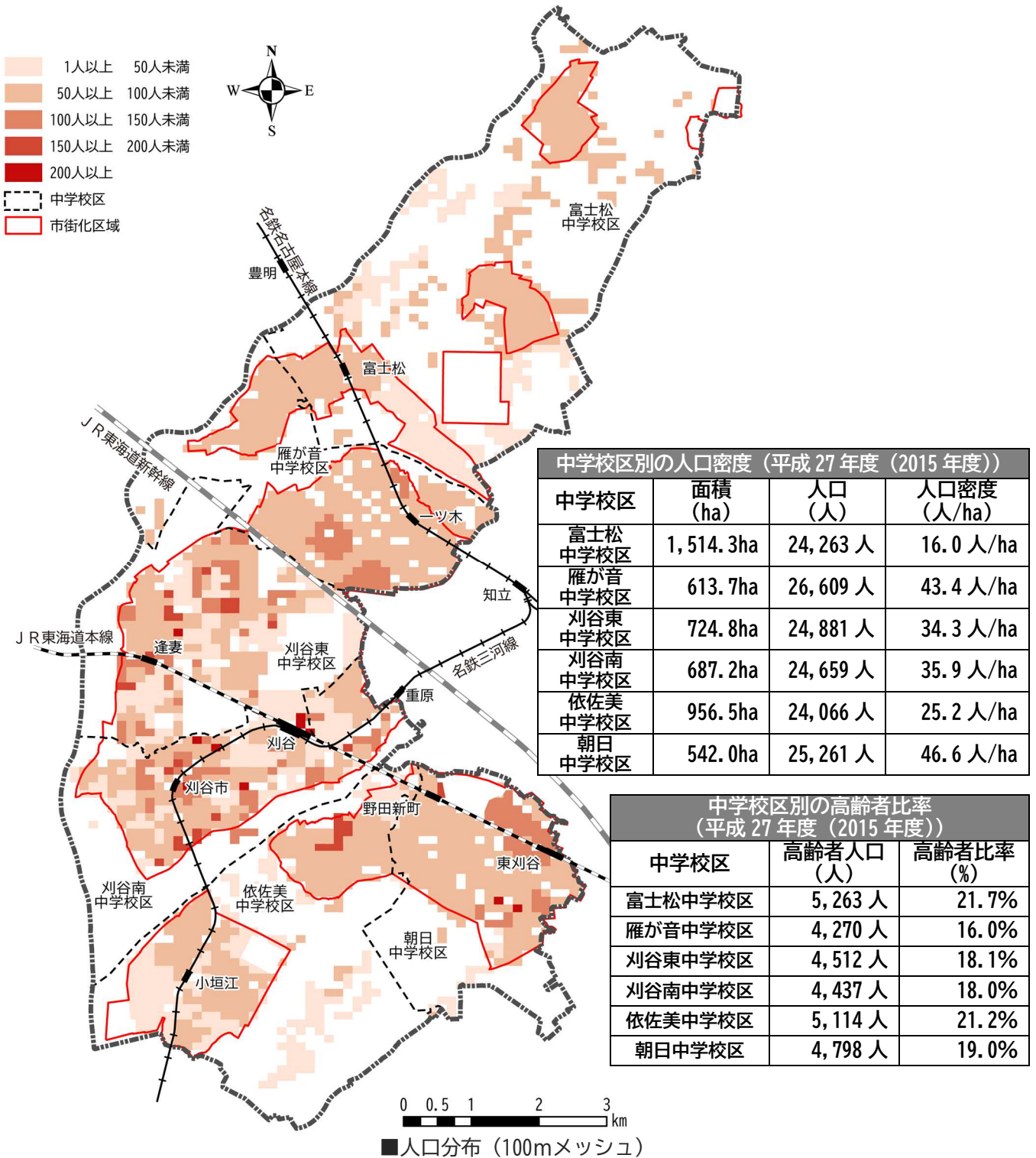
■人口推移と将来人口（年度別）



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

人口分布（100mメッシュ）

- 人口分布（100mメッシュ）をみると、北部の富士松中学校区を除いた中学校区において、市街化区域を中心にまとまった区域で居住しています。
- 中学校別で人口集積や高齢者（65歳以上）比率が異なっており、富士松中学校区や依佐美中学校区では高齢者比率が20%を超えています。

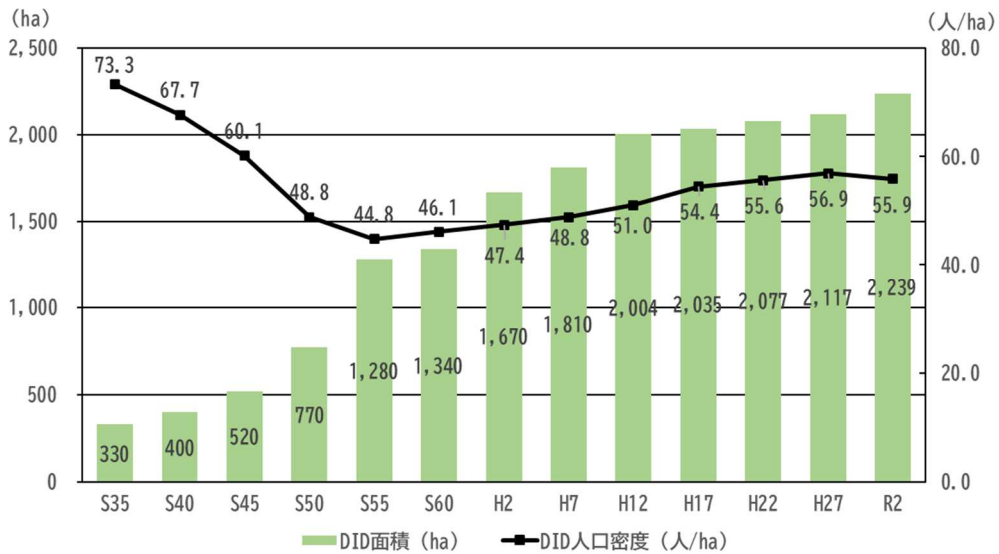


資料：国勢調査

D I D（人口集中地区）の変遷

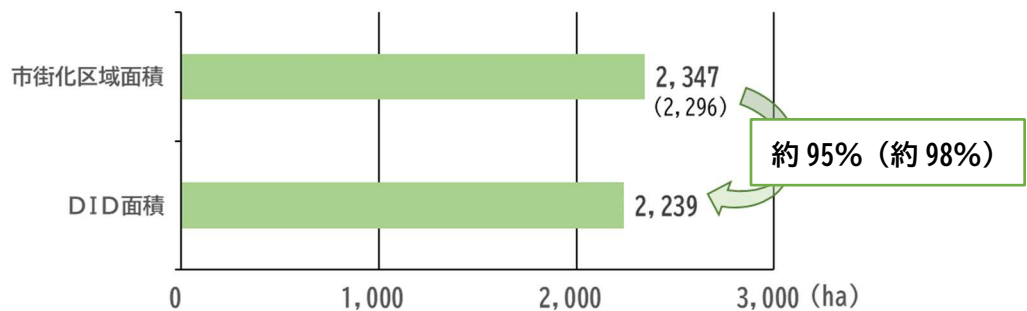
- 昭和35年（1960年）から昭和55年（1980年）の間は、D I D面積の拡大により、D I D人口密度は減少傾向にありましたが、これ以降はD I D面積の拡大が緩やかになり、D I D人口密度も増加傾向にあります。
- 本市の市街化区域の約95%がD I Dとなっていることから、市街化区域とD I Dがおおむね一致しており、適正な市街地形成が進められています。また、都市人口の約81%がD I D内に居住しています。

■D I Dの人口密度推移



資料：国勢調査

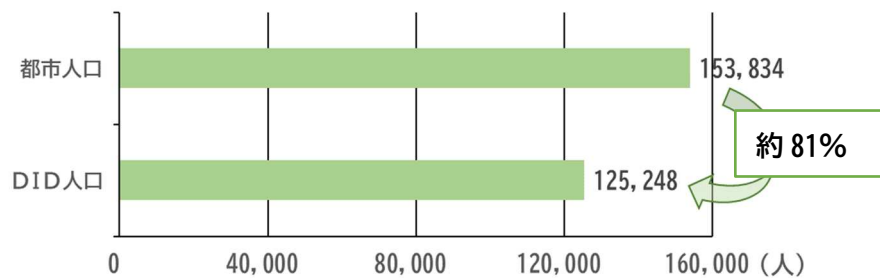
■市街化区域に対するD I D面積比率（令和2年（2020年））



資料：国勢調査

※（ ）は工業専用地域を除く値

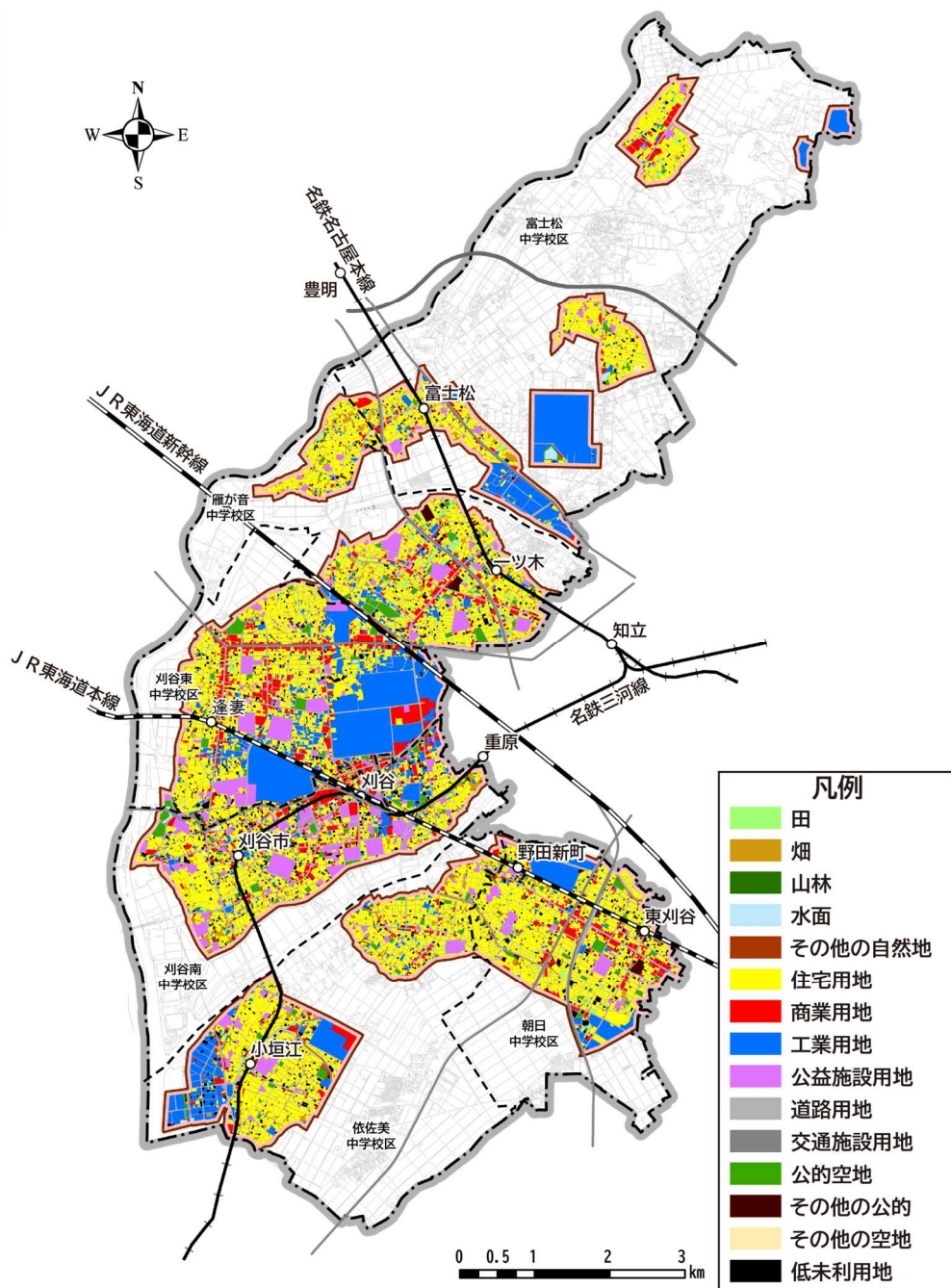
■都市人口に対するD I D人口比率（令和2年（2020年））



資料：国勢調査

(3) 市街化区域内の土地利用

- 本市の市街化区域は2,347haで、市全体（行政区域面積）の約5割を占めています。
- 刈谷駅周辺では商業用地が集積しており、これに隣接する形で自動車関連産業の本社などが立地する工業用地、それらを取り巻くように住宅用地が広がっています。
- 小垣江駅、野田新町駅、東刈谷駅などの鉄道駅周辺では土地区画整理事業による住居系市街地が形成されている一方、北部地域の井ヶ谷町、東境町、今川町や南部地域の半城土町大原などの既存集落を中心とした住居系市街地が形成されています。
- 市内各所に大規模工場を中心とした工業系市街地が立地しており、依佐美中学校区では新しい工業系新市街地が計画されています。



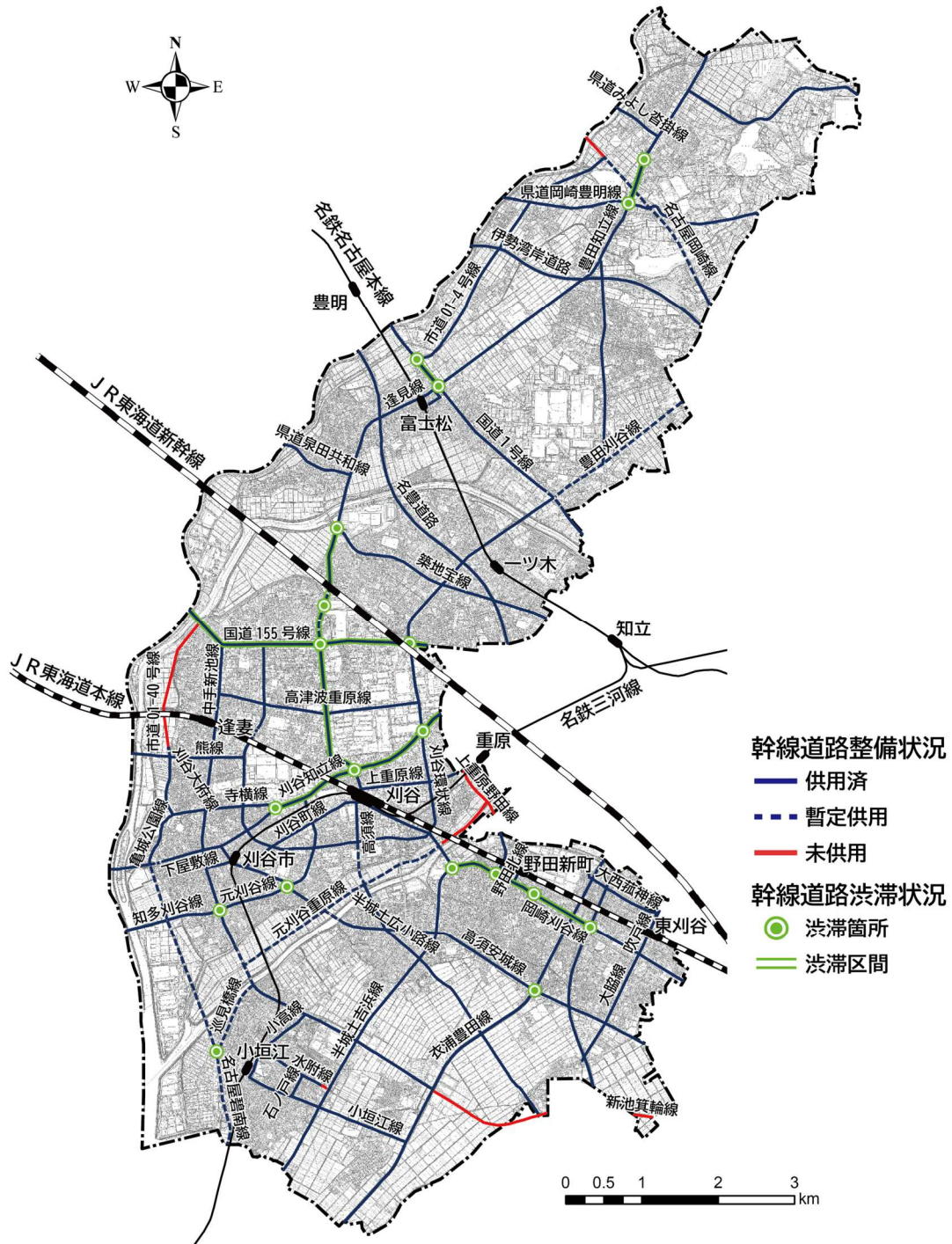
■市街化区域内の土地利用の状況

資料：第4次刈谷市都市計画マスタープラン

(4) 交通状況

■ 幹線道路の整備状況と混雑状況

- 本市の幹線道路は一部に未整備区間があるものの、高い整備率となっています。一方で、細長い地形特性から南北を結ぶ道路ネットワークが少ない状況となっています。
- 刈谷駅周辺に大規模な自動車関連企業などが集積していることから、岡崎刈谷線や国道155号線、逢見線などの幹線道路で慢性的な交通渋滞が発生しています。

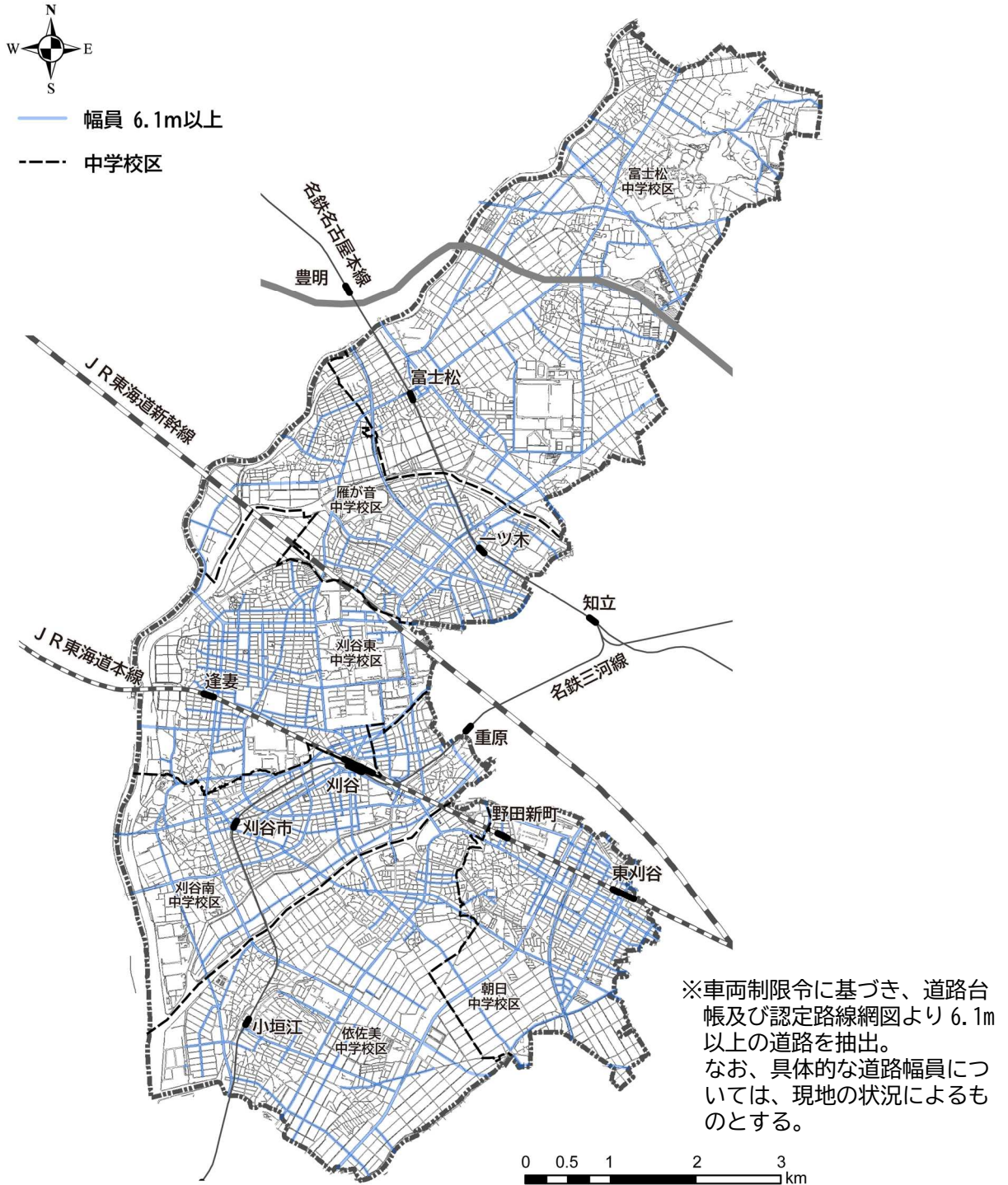


■ 幹線道路の整備状況と渋滞箇所

資料：第4次刈谷市都市計画マスタープラン・名古屋国道事務所資料

「かりまる」が走行できる道路

- 刈谷東中学校区及び刈谷南中学校区では、「かりまる」の相互走行が可能な道路(幅員 6.1m 以上)が充足している一方、富士松中学校区では生活道路において狭小道路が多く、「かりまる」の走行が困難な道路が多く見られます。
- 野田新町駅の南側、小垣江駅の北西側、刈谷市駅の西側などでは狭小道路が偏在していることから、「かりまる」の走行が困難な地域となっています。

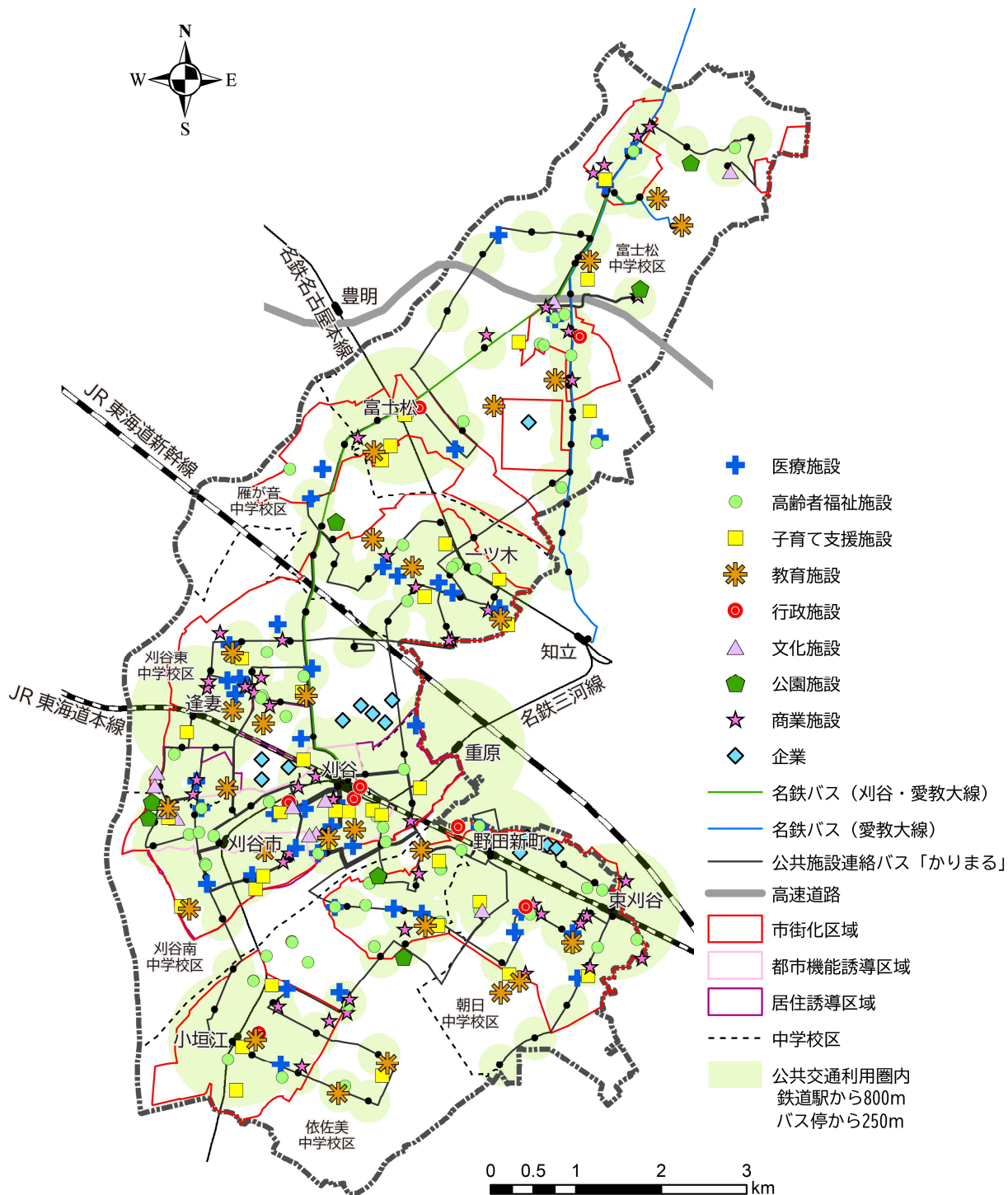


■「かりまる」が走行できる道路

(5) 主要施設の立地状況

■ 主要施設の立地状況

- 医療施設や商業施設など、市域内外からの利用が想定される施設は市街化区域全域に立地しており、特に刈谷駅周辺で充実しています。
- 子育て支援施設や教育施設、高齢者福祉施設などの日常的に利用する身近な施設は、市内全域に広く立地しています。



■ 主要施設の立地状況

中学校区別の主要施設の立地状況

- 富士松中学校区や刈谷南中学校区では、主要施設が適度に立地しているのに対し、雁が音中学校区については、子育て支援施設や商業施設などの施設数が少ない状況です。
- 依佐美中学校区においては、他の中学校区と比較して「高齢者福祉施設」が多く立地しています。

■中学校区別の主要施設の立地状況

施設区分	中学校区						合計
	富士松	雁が音	刈谷東	刈谷南	依佐美	朝日	
医療施設	6	7	9	10	6	5	43
高齢者福祉施設	11	6	7	13	21	7	65
子育て支援施設	7	4	5	11	6	4	37
教育施設	6	3	5	5	5	3	27
行政施設	2	0	1	2	2	1	8
文化施設	2	0	2	6	0	1	11
公園施設	2	1	0	2	2	0	7
商業施設	10	5	11	8	7	8	49
企業	1	0	8	0	0	4	13
合計	47	26	48	57	49	33	260

■中学校区別の公共交通利用圏内の主要施設の立地状況

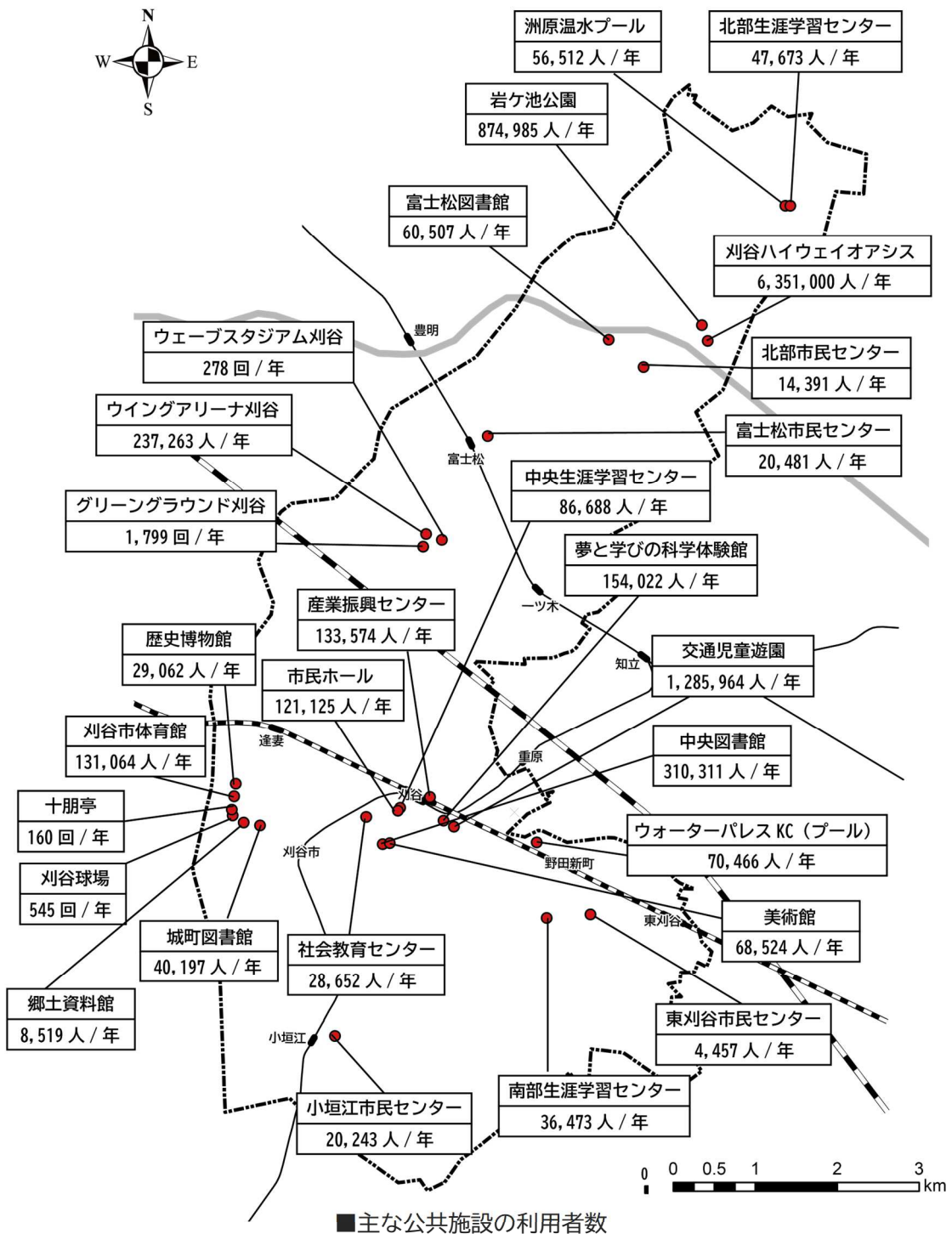
施設区分	中学校区						合計
	富士松	雁が音	刈谷東	刈谷南	依佐美	朝日	
医療施設	4	6	9	9	6	4	38
高齢者福祉施設	8	4	6	12	16	7	53
子育て支援施設	6	4	5	10	5	4	34
教育施設	4	2	5	4	4	1	20
行政施設	2	0	1	2	2	1	8
文化施設	2	0	2	6	0	1	11
公園施設	2	1	0	2	2	0	7
商業施設	8	5	10	8	7	7	45
企業	0	0	2	0	0	4	6
合計	36	22	40	53	42	29	222
公共交通カバー率 (公共交通利用圏内の施設数/総施設数)	76.6%	84.6%	83.3%	93.0%	85.7%	87.9%	85.4%

■（参考）各施設区分に含まれる施設

施設区分	対象施設
医療施設	病院、診療所（内科、外科、小児科含む）
高齢者福祉施設	総合福祉センター、通所系高齢者福祉施設（デイサービス等）、訪問系高齢者福祉施設（ケアステーション等）、小規模多機能型居住介護施設
子育て支援施設	幼稚園、保育園、こども園、子育て支援センター、交通児童遊園、科学館
教育施設	小学校、中学校、高等学校、大学
行政施設	市役所、市役所支所、市民センター、その他国・県の施設
文化施設	文化ホール、図書館、展示場・コンベンションホール、博物館、美術館、体育館、生涯学習センター、市民交流センター
公園施設	総合公園、運動公園、その他地域の拠点的な公園
商業施設	大型小売店舗、スーパーマーケット、ドラッグストア
企業	市内の主要な企業

■ 主な公共施設の利用者数

- 令和3年度（2021年度）における施設利用者数としては、北部地域に位置する刈谷ハイウェイオアシスが最も多く、年間で約635万人の方が訪れています。
- 公共施設としては、交通児童遊園や岩ヶ池公園、ウイングアリーナ刈谷（刈谷市総合運動公園内）が多くなっており、多くの方に利用されています。



資料：刈谷の統計

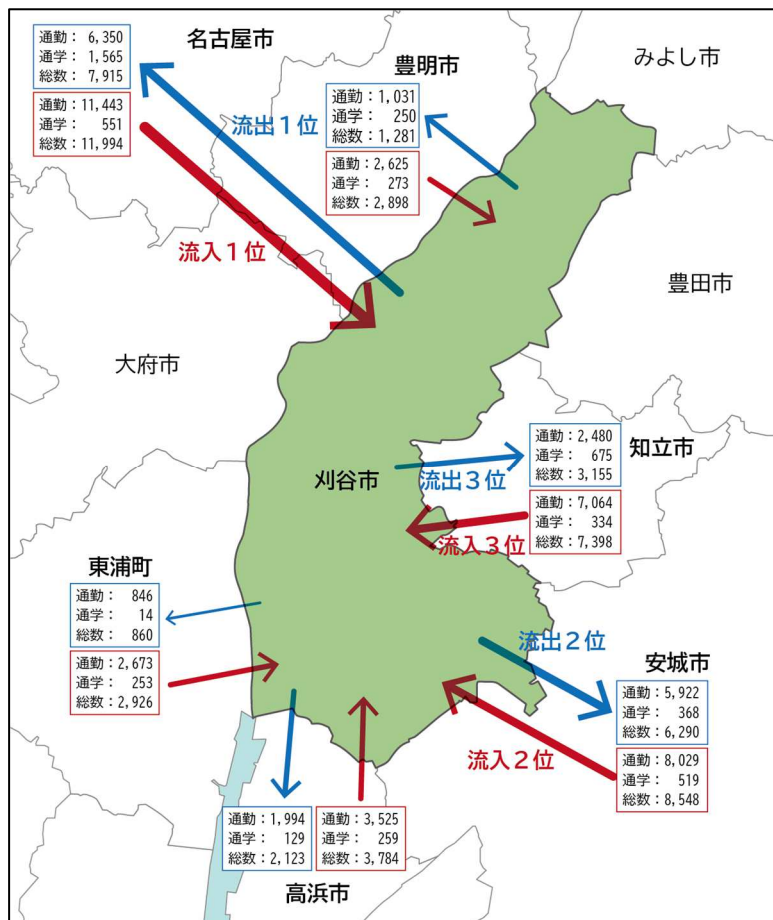
(6) 通勤・通学流動

- 平成 27 年（2015 年）時点での通勤・通学流動は、刈谷市で従業・通学する人は市内常住者より多く、流入超過となっています。
- 近隣市町との流動をみると、名古屋市や安城市、知立市との流動が多い傾向にあります。

■通勤・通学流動（表中の青数値は流入超過量）（平成 27 年度（2015 年度））

流出				流入-流出	流入				
	総数	就業者	通学者		総数	就業者	通学者		
刈谷市に常住する就業・通学者	84,597	77,217	7,380	34,744	119,341	111,949	7,392	刈谷市に常住する就業・通学者	
刈谷市内で従業・通学	42,725	40,441	2,284	0	42,725	40,441	2,284	刈谷市内で従業・通学	
他市町で従業・通学	39,222	34,240	4,982	34,447	73,669	68,693	4,976	他市町で従業・通学	
近隣市町	知立市	3,155	2,480	675	4,243	7,398	7,064	334	知立市
	名古屋市	7,915	6,350	1,565	4,079	11,994	11,443	551	名古屋市
	岡崎市	2,057	1,662	395	3,533	5,590	5,272	318	岡崎市
	安城市	6,290	5,922	368	2,258	8,548	8,029	519	安城市
	東浦町	860	846	14	2,066	2,926	2,673	253	東浦町
	大府市	2,764	2,316	448	1,892	4,656	4,263	393	大府市
	高浜市	2,123	1,994	129	1,661	3,784	3,525	259	高浜市
	豊明市	1,281	1,031	250	1,617	2,898	2,625	273	豊明市
	西尾市	1,123	1,114	9	1,236	2,359	2,162	197	西尾市
	碧南市	1,403	1,273	130	1,027	2,430	2,178	252	碧南市
豊田市	4,224	4,044	180	899	5,123	4,756	367	豊田市	
みよし市	751	716	35	149	900	799	101	みよし市	
愛知県その他の市町	4,129	3,590	539	8,667	12,796	11,763	1,033	愛知県その他の市町	
県外	850	623	227	1,417	2,267	2,141	126	県外	

資料：国勢調査



■通勤通学流動

2 公共交通の現況

(1) 本市の交通手段

1) 鉄道

■ 鉄道の現状

- 市内の鉄道は、市域を東西に横断するＪＲ東海道本線、名鉄名古屋本線、南北に縦断する名鉄三河線があります。ＪＲ東海道本線は逢妻駅・刈谷駅・野田新町駅・東刈谷駅、名鉄名古屋本線は富士松駅・一ツ木駅、名鉄三河線は刈谷駅・刈谷市駅・小垣江駅の計９駅が存在しており、特にＪＲ東海道本線刈谷駅については、140本/日程度運行していることから、本市の主要な交通結節点となっています。

■ 路線別の運行体系（令和５年（2023年）10月時点）

路線名	鉄道駅名	方面	運行本数	運行時間帯	
			(本/日)	始発	終発
JR東海道本線	逢妻駅	岡崎・豊橋方面	69	5:56	0:25
		名古屋・大垣方面	64	5:36	23:34
	刈谷駅	岡崎・豊橋方面	141 (73)	5:59	0:31
		名古屋・大垣方面	139 (75)	5:34	23:31
	野田新町駅	岡崎・豊橋方面	68	6:02	0:34
		名古屋・大垣方面	62	5:31	23:24
	東刈谷駅	岡崎・豊橋方面	69	6:04	0:37
		名古屋・大垣方面	63	5:29	23:22
名鉄名古屋本線	富士松駅	東岡崎・豊橋方面	65	5:32	0:01
		金山・名鉄名古屋方面	65	5:56	23:24
	一ツ木駅	東岡崎・豊橋方面	65	5:34	0:03
		金山・名鉄名古屋方面	65	5:54	23:22
名鉄三河線	刈谷駅	知立方面	70	5:45	23:35
		碧南方面	70	6:04	23:50
	刈谷市駅	知立方面	70	5:42	23:33
		碧南方面	70	6:07	23:52
	小垣江駅	知立方面	70	5:39	23:29
		碧南方面	70	6:11	23:56

※運行本数は平日の運行本数を整理している。なお、刈谷駅のみ、各方面の区間快速、快速、新快速、特別快速の運行本数を（）内に記載している。

資料：ＪＲ東海ホームページ、名古屋鉄道ホームページ

鉄道の利用状況

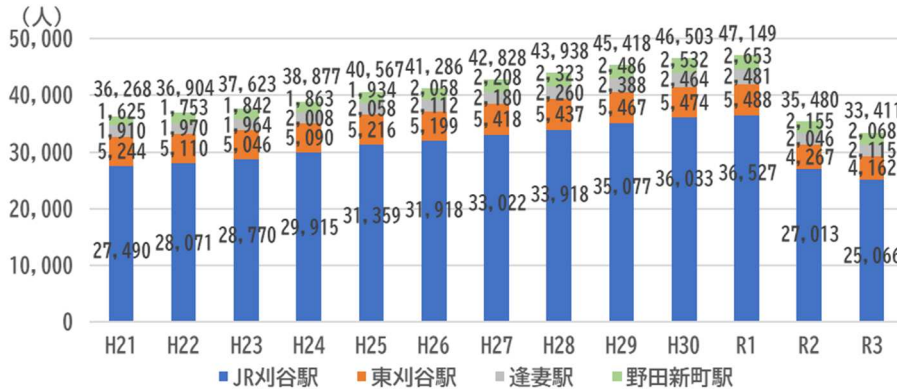
- 鉄道の乗車人員は、J R 東海道本線と名鉄名古屋本線、名鉄三河線ともに年々増加傾向にありましたが、令和2年度（2020年度）においては、新型コロナウイルス感染症の影響により減少しています。
- J R 東海道本線の鉄道駅別1日平均乗車人員については、約37千人と最も多くなっています。
- 名鉄名古屋本線及び名鉄三河線の鉄道駅別1日平均乗車人員については、名鉄刈谷駅が約14千人と最も多くなっています。

■ 路線別の年間乗車人員推移（年度別）



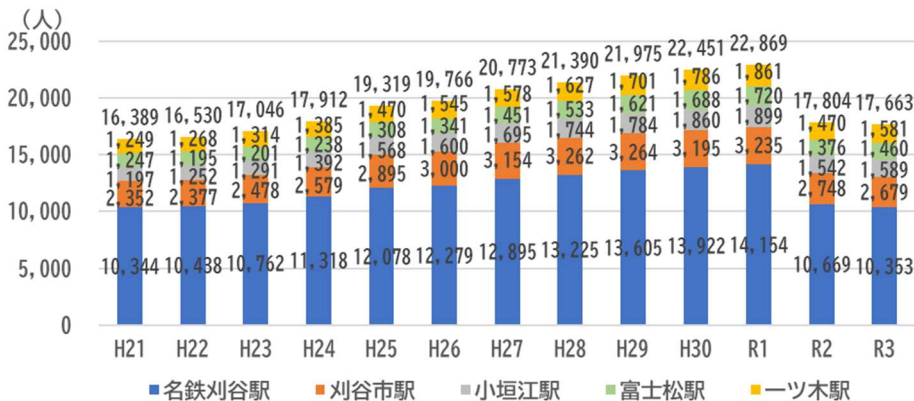
資料：刈谷の統計

■ J R 東海道本線の鉄道駅別1日平均乗車人員の推移（年度別）



資料：刈谷の統計

■ 名鉄名古屋本線及び名鉄三河線の鉄道駅別1日平均乗車人員の推移（年度別）



資料：刈谷の統計

2) 路線バス

路線バスの現状

- 市内の路線バスは、刈谷駅北口から愛知教育大学までを結ぶ名鉄バス刈谷・愛教大線と知立駅から刈谷市内を通り愛知教育大学までを結ぶ名鉄バス愛教大線があります。
- 刈谷・愛教大線、愛教大線ともに平日・休日で運行しており、刈谷・愛教大線は平日 15 本/日、休日 10 本/日の運行頻度、愛教大線は平日 122～135 本/日、休日 68 本/日の運行頻度となっています。

■路線バスの運行体系（令和5年（2023年）10月時点）

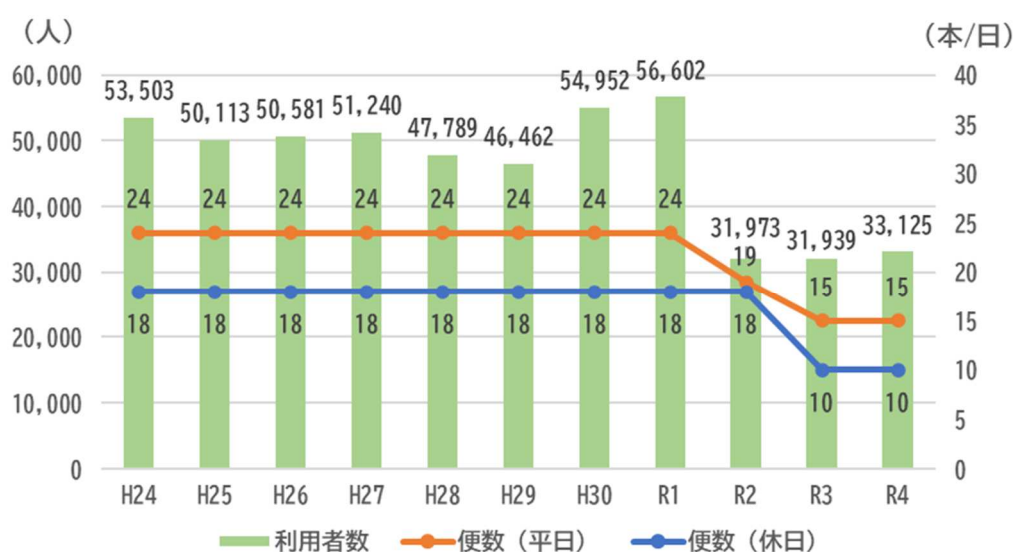
路線名		運行本数（本/日）		運行時間帯		運賃
		平日	休日	平日	休日	
名鉄バス						
刈谷・愛教大線	刈谷駅方面	7	5	8～19時台	8～17時台	距離制
	愛知教育大前方面	8	5	7～20時台	7～16時台	
愛教大線	知立駅方面	63～68	34	6～22時台		
	愛知教育大前方面	59～67	34			

資料：名鉄バス株式会社ホームページ

路線バスの利用状況

- 名鉄バス刈谷・愛教大線の年間の利用者数は、近年増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大による外出抑制などの影響から、令和4年度（2022年度）では約33千人と令和元年度（2019年度）から4割程度減少しています。
- 名鉄バス刈谷・愛教大線の本数については、平成24年（2012年）時点は平日24本/日、休日18本/日だったのに対し、令和4年（2022年）では平日15本/日、休日10本/日と4割程度減便しています。

■名鉄バス刈谷・愛教大線の利用者数及び本数の推移（年度別）



資料：名鉄バス株式会社

3) 公共施設連絡バス「かりまる」

公共施設連絡バス「かりまる」の現状

- 公共施設連絡バス「かりまる」(以下、「かりまる」)は、市が民間の交通事業者に運行を委託しています。
- 平成9年(1997年)12月から約3年間の試行運転を経て、平成13年(2001年)4月より本運行が開始されており、これまでに路線や運行ダイヤの改編、バスロケーションシステムを導入しています。
- 運行路線は北部地域へ移動する東境線、西境線、一ツ木線と南部地域へ移動する運動公園・東刈谷線、小垣江・依佐美線、東刈谷・逢妻線の6路線があります。各路線ともに市役所や刈谷駅をはじめとした主要な公共施設などへ移動することができるバスとして無料で運行しています。

■「かりまる」の運行体系

路線名	運行本数 (本/日)	運行時間帯	運賃	
公共施設連絡バス「かりまる」				
東境線	刈谷市役所行	8	6~18時台	無料
	洲原温水プール行	8	7~20時台	
西境線	刈谷市役所行	8	6~19時台	
	刈谷ハイウェイオアシス行	8	7~20時台	
一ツ木線	刈谷市駅行	5	6~19時台	
	総合運動公園行	5	7~20時台	
運動公園・東刈谷線	総合運動公園行	8	6~20時台	
	半城土町大原行	8	6~20時台	
小垣江・依佐美線	小垣江駅東口行	8	7~19時台	
	小垣江駅西口行	8	6~20時台	
東刈谷・逢妻線	逢妻駅南口行	5	6~18時台	
	東刈谷駅北口行	5	8~20時台	



■公共施設連絡バス「かりまる」



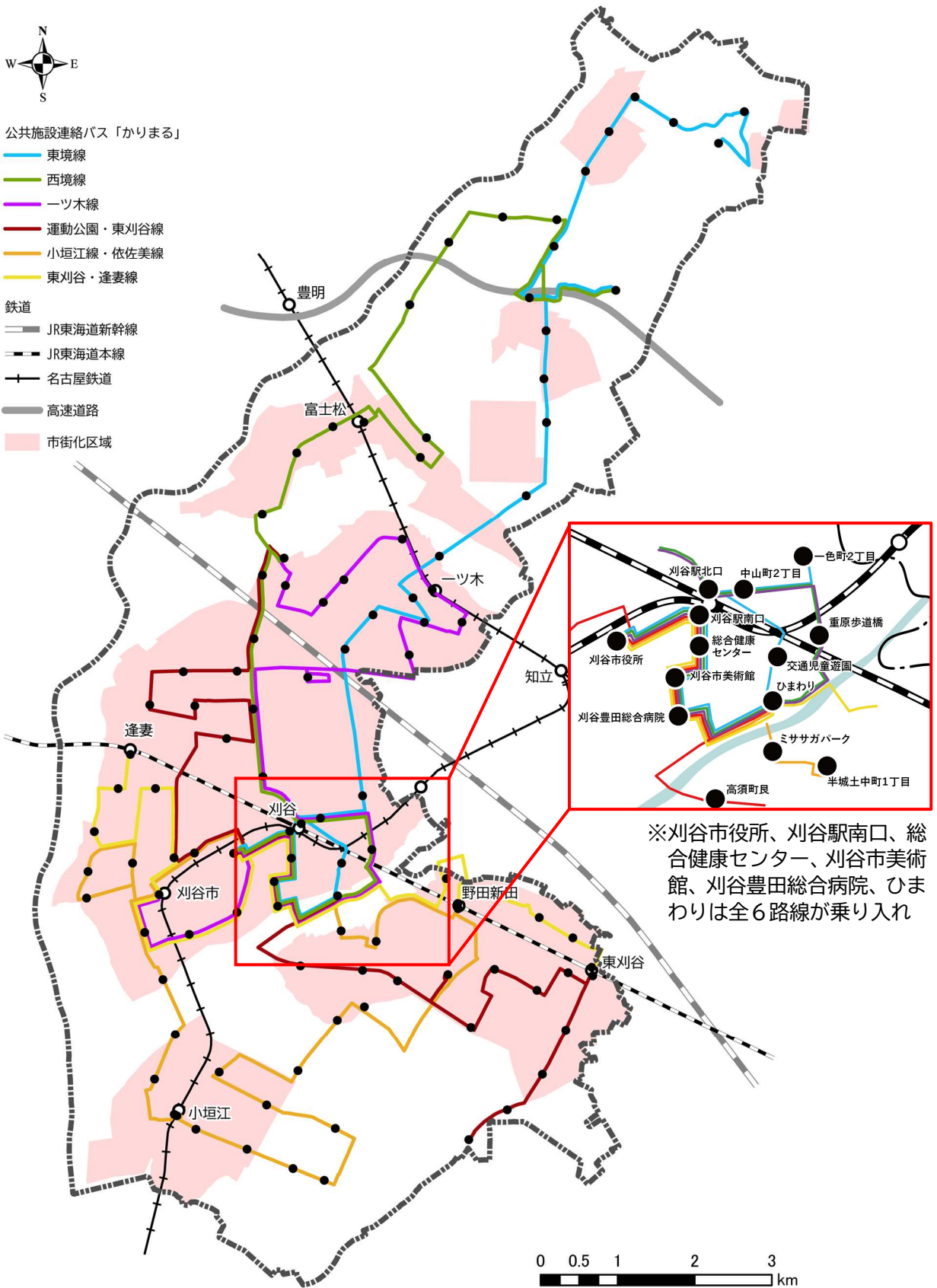
公共施設連絡バス「かりまる」

- 東境線
- 西境線
- 一ツ木線
- 運動公園・東刈谷線
- 小垣江線・依佐美線
- 東刈谷・逢妻線

鉄道

- JR東海道新幹線
- JR東海道本線
- 名古屋鉄道
- 高速道路

市街化区域



※刈谷市役所、刈谷駅南口、総合健康センター、刈谷市美術館、刈谷豊田総合病院、ひまわりは全6路線が乗り入れ

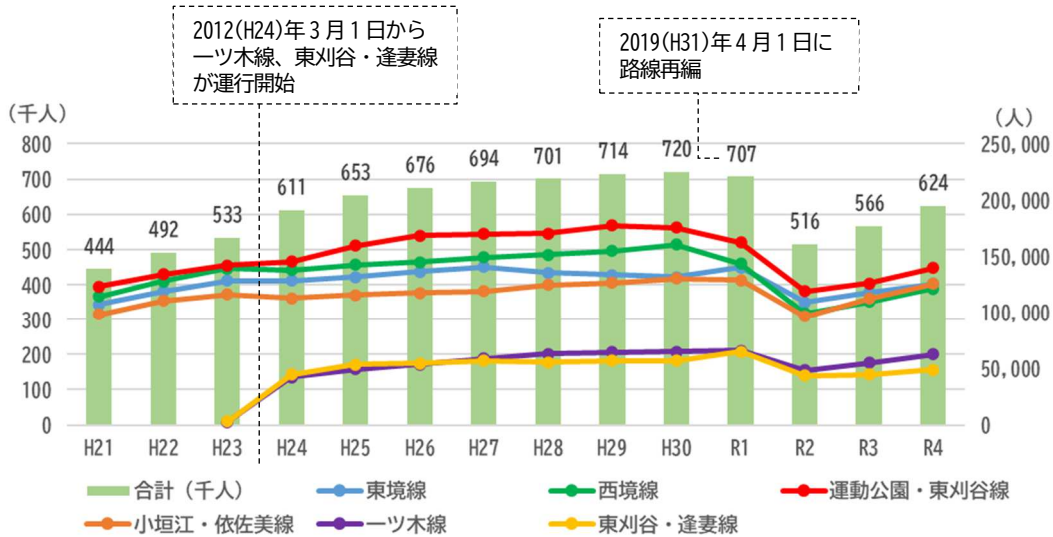
■「かりまる」の路線図

資料：都市交通課

「かりまる」の利用状況

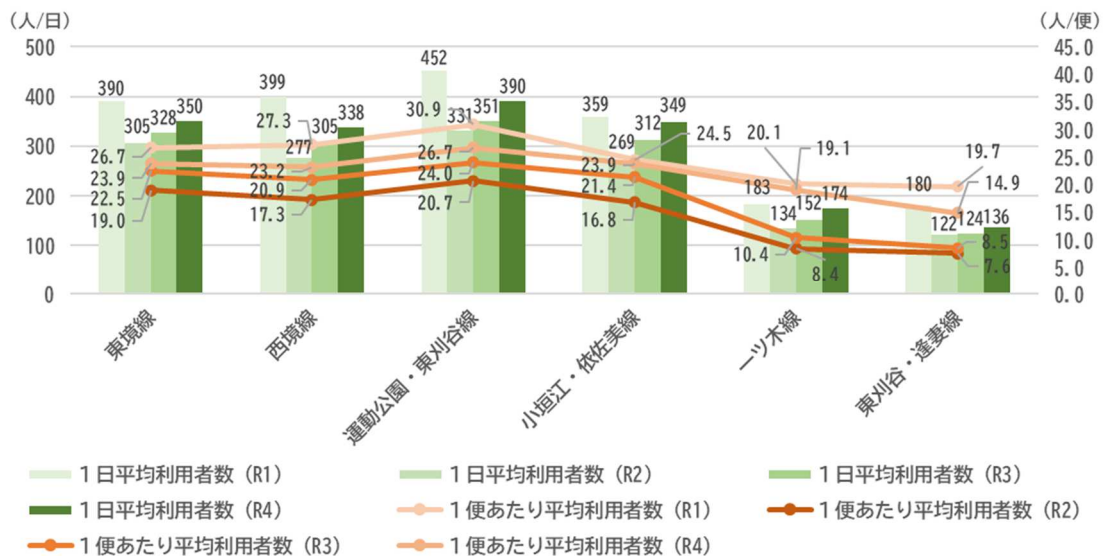
- 「かりまる」の利用者数は運行開始以降、年々増加傾向にありピーク時の平成30年度（2018年度）では約720千人まで増加しましたが、新型コロナウイルス感染拡大による外出抑制などの影響から、令和3年度（2021年度）では利用者数が2割程度減少しています。
- 路線別の1日あたり平均利用者数及び1便あたり平均利用者数では、中心部を運行する運動公園・東刈谷線が多い他、北部地域と中心部を運行する東境線、西境線でも多い傾向にあります。新型コロナウイルス感染拡大の影響などから、令和2年度（2020年度）では利用者数が減少していますが、令和4年度（2022年度）では全ての路線で回復傾向が見られます。

■ 「かりまる」の利用者数（人/年）の推移（年度別）



資料：都市交通課

■ 1日あたり平均利用者数及び1便あたりの平均利用者数の推移（年度別）



資料：都市交通課

4) 隣接市町のコミュニティバス

隣接市町のコミュニティバスの現状

- 刈谷市へ乗り入れている隣接市町のコミュニティバスは、「う・ら・ら（東浦町運行バス）」、「あんくるバス（安城市運行バス）」、「ミニバス（知立市運行バス）」、「いきいき号（高浜市運行バス）」の4つがあります。
- 4つのコミュニティバスのうち、「う・ら・ら」や「あんくるバス」、「ミニバス」は刈谷駅をはじめとする鉄道駅に乗り入れており、「いきいき号」は刈谷豊田総合病院に乗り入れています。いずれのコミュニティバスも1乗車100円で運行されています。

隣接市町のコミュニティバスの運行体系

路線名	運行本数 (本/日)	路線の起終点		刈谷市内 のバス停	所要時間※1	運行時間帯	運賃	
		起点	終点					
う・ら・ら（東浦町運行バス）								
刈谷線	緒川駅東口行	7	刈谷駅南口	緒川駅東口	刈谷駅南口	16～22分※2	8～18時台	100円/乗車
	刈谷駅南口行	8	緒川駅東口	刈谷駅南口	刈谷豊田 総合病院	14～20分※2		
あんくるバス（安城市運行バス）								
作野線（循環バス）	7	新安城駅南口		東刈谷駅 北口	23～25分	7～18時台	100円/乗車	
西部線（循環バス）	7				43～49分			
ミニバス（知立市運行バス）								
3コース（オレンジコース）	11	知立駅		東刈谷駅 北口	24～27分	6～19時台	100円/乗車	
4コース（ブルーコース）	10	知立駅		野田新町 駅北口 ウォータ パレスKC	43～49分			
いきいき号（高浜市運行バス）								
刈谷市コース	9	高浜市役所		刈谷豊田 総合病院	26～33分	8～17時台	100円/乗車	

※1 各市町内の終点までの所要時間

※2 「う・ら・ら」刈谷線については、刈谷駅南口から緒川駅東口までの所要時間

資料：各市町ホームページ



5) タクシー

■ タクシーの現状

- タクシー事業者は、市内に2事業者があり、ドアツードアを可能とする個別輸送の移動手段としての役割を担っています。
- 誰もが使いやすい車両として、普通車に加え、車いす専用車両などのバリアフリーに配慮した車両の導入が取り組まれています。
- 70歳以上の方で運転経歴証明書を提示すると利用料金が割引される、免許返納に関する取組が実施されています。
- 令和3年4月から身体、知的、精神障害者で障害者手帳を提示すると利用料金が割引される取組が実施されています。

■市内のタクシー事業者（令和5年（2023年）10月時点）

事業者名	所管営業所	車両数
刈谷交通株式会社	本社（大手町）	普通車：36台（うち、UD17台） 車いす専用：1台
大興タクシー株式会社	本社（神田町）	普通車：37台（うち、UD16台） 特定大型車：3台、車いす専用：2台 車いす・寝台兼用：1台

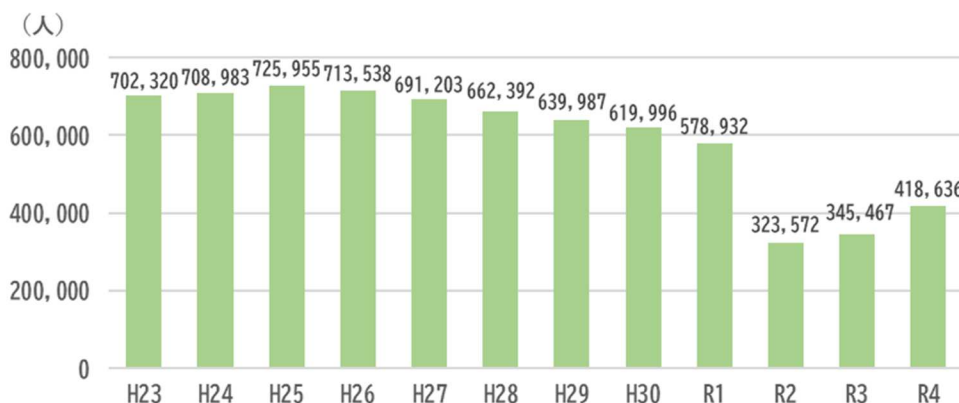
資料：刈谷交通株式会社、大興タクシー株式会社



■ タクシーの利用状況

- タクシーの年間利用者数は平成25年度（2013年度）の726千人をピークに緩やかに減少傾向にありましたが、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響から、令和2年度（2020年度）では324千人まで減少していますが、令和4年度（2022年度）は令和元年度（2019年度）と比べ約7割まで回復しています。

■ タクシーの年間利用者数（年度別）



資料：愛知県タクシー協会、大興タクシー株式会社

タクシー利用に関する助成制度

- タクシー事業者及び市において、高齢者や障害者等の移動を支えるため、タクシー利用に関する助成制度を実施しています。

タクシー事業者による助成制度		
①刈谷交通株式会社		
助成制度	対象者（条件等）	助成内容
免許返納割引	70歳以上の方（運転経歴証明書の提示）	1割引
障害者割引	障害者手帳または療育手帳の提示	1割引
②大興タクシー株式会社		
助成制度	対象者（条件等）	助成内容
運転免許証返納割引	70歳以上の方（運転経歴証明書の提示）	1割引
障害者割引	障害者手帳または療育手帳の提示	1割引
刈谷市による助成制度		
■高齢者タクシー		
目的	対象者（条件等）	
移動に関して電車バスなどを利用することが困難で家に閉じこもりがちな高齢者の外出支援	要支援2又は要介護1以上で、同居親族全員が市民税非課税の65歳以上の方 ※他のタクシー助成を受けている方は対象外	
交付枚数・助成上限額/枚		
【交付枚数】1ヶ月あたり3枚 1乗車6枚まで 【助成上限額/枚】 ●尾張・三河地区のタクシー会社：普通780円 ●名古屋地区のタクシー会社：普通610円		
■介護タクシー		
目的	対象者（条件等）	
通常の自家用車を利用することが困難な高齢者の通院などの支援	要介護1以上で、特殊車両の必要な65歳以上の方 ※他のタクシー助成を受けている方は対象外	
交付枚数・助成上限額/枚		
【交付枚数】1ヶ月あたり3枚 1乗車6枚まで ※福祉輸送車両利用の場合の利用券交付 【助成上限額/枚】 ●尾張・三河地区のタクシー会社：福祉輸送車両 普通3,510円、大型4,270円 ●名古屋地区のタクシー会社：福祉輸送車両 普通3,260円、大型3,610円		
■福祉タクシー		
目的	対象者（条件等）	
電車等の公共交通機関を利用することが困難な障害児・者の支援	①身体障害者手帳1～3級、②療育手帳A・B ③精神障害者保険福祉手帳1・2級 ④身体障害者手帳下肢4級の所持者 ※④のみ他のタクシー助成を受けている方は対象外	
交付枚数・助成上限額/枚		
【交付枚数】1ヶ月あたり3枚 1乗車6枚まで ※④のみ1枚/月 【助成上限額/枚】 ●尾張・三河地区のタクシー会社：普通700円 福祉輸送車両 普通3,150円、大型3,840円 ●名古屋地区のタクシー会社：普通540円 福祉輸送車両 普通2,930円、大型3,240円		

■タクシー助成制度（令和5年（2023年）3月時点）

6) その他の交通

■ 高速バス

- 市内の高速バスは、JRバス関東及びJR東海バスが運行する高速バスと知多バスが運行する高速バスの2路線があります。
- JRバス関東及びJR東海バスが運行する高速バスについては、いずれも東京方面へ移動する路線となっており、毎日1便運行されています。
- 知多バスが運行する高速バスについては、市内の「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。

■ 高速バスの運行体系

路線名		運行本数 (本/日)	運行区間		運賃	
JRバス関東・JR東海バス						
知多シーガル (JRバス関東)		1往復/日	知多半田駅～東京駅間		距離制	
ドリーム知多 (JRバス関東・JR東海バス)		1往復/日	八田駅～東京ディズニーランド間		変動制	
路線名	運行本数 (本/日)	所要時間	運行時間帯		運賃	
			始発	終発		
知多バス						
中部空港線	中部国際空港行	4	約50分	5:30	15:10	距離制
	刈谷駅・知立駅行	4	約50分～70分	12:20	22:10	

資料：交通事業者ホームページ

■ 企業・学校の送迎バス

- 企業の送迎バスは、駅から各事業所・工場等への送迎を行っており、刈谷駅北口では3事業者、刈谷駅南口では5事業者の送迎バスが運行されています。
- 学校などの送迎バスは、日本福祉大学半田キャンパス及びしげはら園、愛知県立安城特別支援学校への送迎を行っており、日本福祉大学の送迎バスは刈谷駅南口駅前広場で乗降されています。また、しげはら園の送迎バスは、市内10ヶ所のバス停を巡回する形で運行されています。

■ 主な企業・学校の送迎バスの運行体系

送迎バス		運行本数 (本/日)	運行時間帯	
			始発	最終
刈谷駅北口周辺発着				
豊田自動織機	高浜工場行(発のみ)	9	6:50	9:20
	刈谷工場行(月)(発のみ)	3	7:05	7:35
	刈谷工場行(火～金)	9	6:30	20:20
	刈谷工場行(土)	6	6:30	8:35
アイシン・アドヴィックス(共同)		9	7:35	8:15
ジェイテクト		9	7:00	9:15
刈谷駅南口周辺発着				
小林クリエイト		12	7:15	18:55
豊田自動織機	高浜工場(着のみ)	10	15:45	21:20
	刈谷工場(火～金)(着のみ)	7	15:15	19:40
K&I		4	7:10	19:35
東海特装車		1	7:40	
日本福祉大学(半田キャンパス)		11	8:35	22:00
刈谷記念病院		2	7:40	18:05
その他発着				
しげはら園		2	8:35	15:00
愛知県立安城特別支援学校		9	7:35	16:05

資料：都市交通課

福祉有償運送

- 福祉有償運送としては、平成19年（2007年）より「特定非営利活動法人 ラル あゆみ」が実施する通院、買い物などの有償運送サービスがあります。
- 令和4年（2022年）での会員数は60人となっており、1年間で4,667回運行していることから、高齢者や障害者の重要な移動手段となっています。

■福祉有償運送の概要

自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類						
区分	寝台車 (軽)	車いす車 (軽)	兼用車 (軽)	回転シート車 (軽)	セダン等 (軽)	合計 (軽)
所有	0	4	0	0	1	5
	(0)	(2)	(0)	(0)	(0)	(2)
持込	0	0	0	0	4	4
	(0)	(0)	(0)	(0)	(1)	(1)
合計	0	4	0	0	5	9
	(0)	(2)	(0)	(0)	(1)	(3)

運送しようとする旅客の範囲	
区分	該当範囲
イ 身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者	○
ロ 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第5条に規定する精神障害者	○
ハ 障害者の雇用の促進等に関する法律第2条第4号に規定する知的障害者	○
ニ 介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者	○
ホ 介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者	○
ヘ 介護保険法施行規則第140条の62の4第2号の厚生労働大臣が定める基準に該当する者	
ト その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者	

輸送実績				
	2018/10 ～2019/9	2019/10 ～2020/9	2020/10 ～2021/9	2021/10 ～2022/9
会員数	78人	71人	77人	60人
走行キロ	59,696km	52,182km	46,945km	42,842km
実車キロ	23,983km	21,762km	19,753km	17,201km
実車率(実車/走行)	40.18%	41.70%	42.08%	40.15%
運送回数	4,989回	4,893回	4,454回	4,667回
平均実車距離	4.8km	4.4km	4.4km	3.7km

資料：長寿課

(2) 公共交通（鉄道・バス）のカバー率

公共交通のカバー率

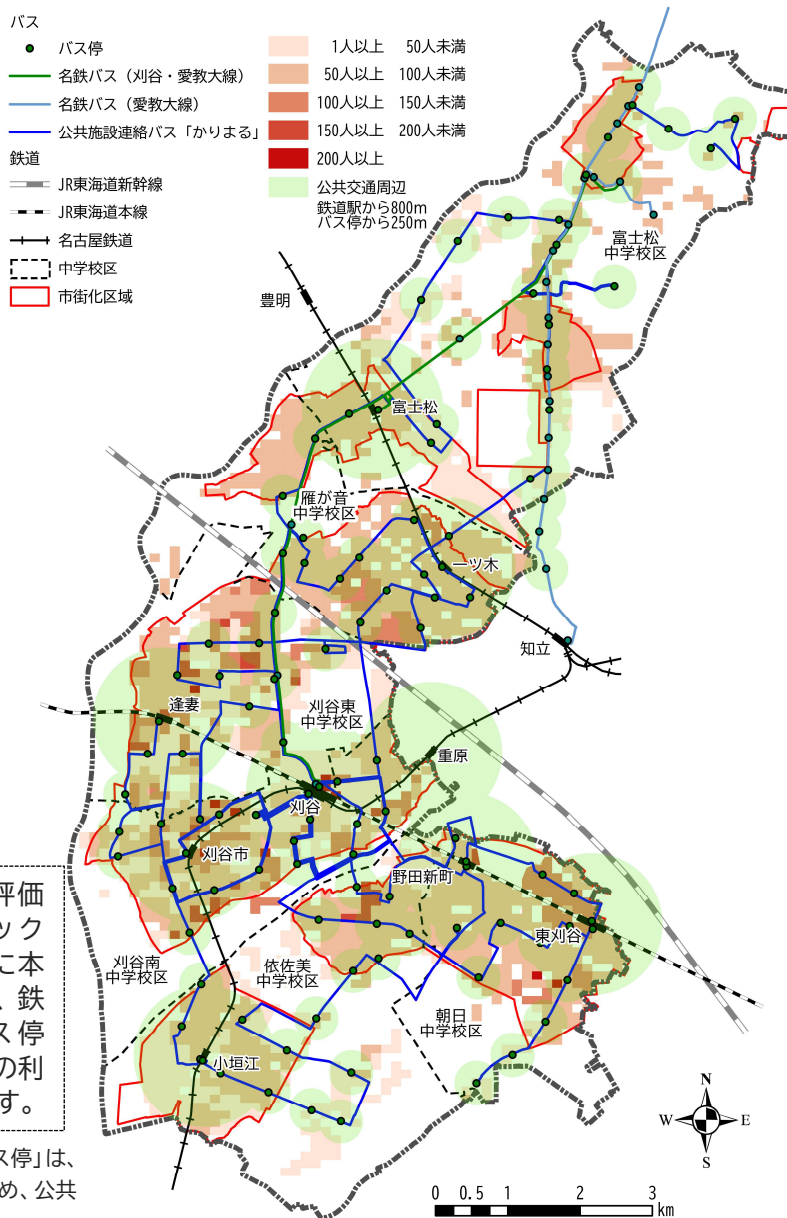
- 一般的な徒歩圏域を鉄道駅から 800m 以内またはバス停から 250m 以内のエリアと設定した場合、地域公共交通の利用圏域人口は約 117 千人となり、公共交通（鉄道・バス）のカバー率は、77.6%となります。

【公共交通カバー率とは】

- ・公共交通カバー率とは、総人口あたりの公共交通（鉄道・バス）利用圏域に含まれる人口割合です。

$$\text{公共交通（鉄道・バス）の利用圏域人口} \div \text{総人口} \times 100 = \text{公共交通カバー率（\%）}$$

区分	人口（人）	カバー率（%）
公共交通（鉄道・バス）利用圏域	116,240	77.6%
公共交通（鉄道・バス）利用圏域外	33,499	22.4%



「都市構造に関する評価に関するハンドブック（国交省）」を参考に本市独自の指標として、鉄道駅（800m）・バス停（250m）で公共交通の利用圏を設定しています。

※「愛知教育大学附属高校前バス停」は、朝1便の降車のみの利用のため、公共交通利用圏外とする。

資料：国勢調査、国土数値情報

地域別の公共交通（鉄道・バス）のカバー率

- 地域別の公共交通（鉄道・バス）のカバー率としては、北部地域が市全体のカバー率（77.6%）よりも低く、特に富士松中学校区（58.8%）は最も低くなっています。南部地域は比較的高い傾向にあり、特に刈谷南中学校区（94.1%）と朝日中学校区（86.8%）で高いカバー率となっています。

地域区分	人口（人）	公共交通利用圏域 人口（人）	カバー率（%）
北部地域	50,872	33,348	65.6
富士松中学校区	24,263	14,270	58.8
雁が音中学校区	26,609	19,078	71.7
中部地域	49,540	42,112	85.0
刈谷東中学校区	24,881	18,912	76.0
刈谷南中学校区	24,659	23,200	94.1
南部地域	49,327	40,780	82.7
依佐美中学校区	24,066	18,845	78.3
朝日中学校区	25,261	21,935	86.8
市全体	149,739	116,240	77.6

※100mメッシュ人口を基に集計しているため、集計値が合わない場合があります。

高齢者に対する公共交通（鉄道・バス）のカバー率

- 高齢者に対する公共交通（鉄道・バス）のカバー率としては、富士松中学校区（59.6%）が最も低く、また、地域別と同様に刈谷南中学校区（96.4%）や朝日中学校区（87.2%）で高いカバー率となっています。

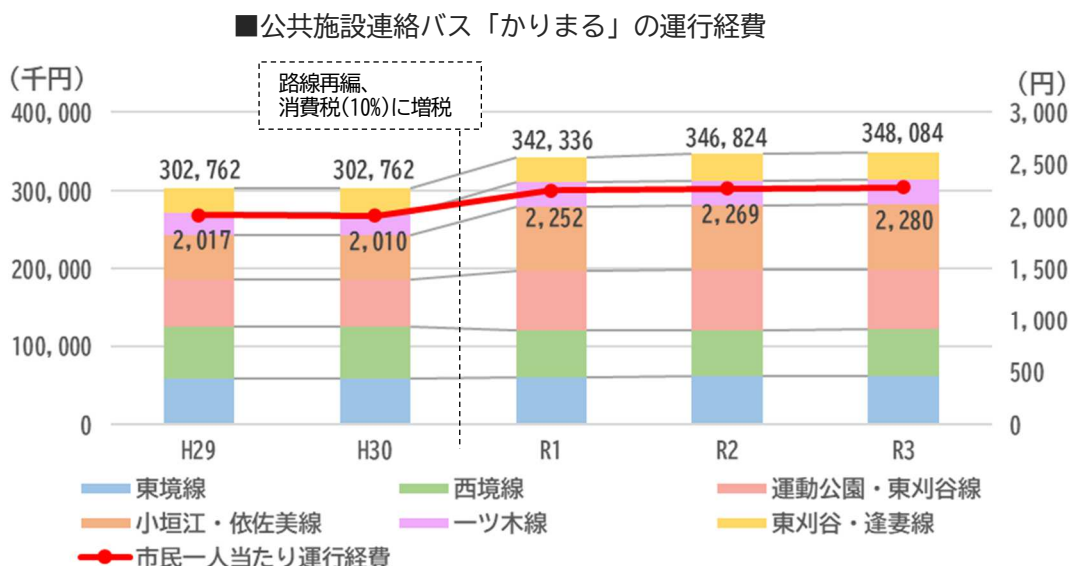
地域区分	高齢人口（人）	公共交通利用圏域 高齢人口（人）	カバー率（%）
北部地域	9,533	6,179	64.8
富士松中学校区	5,263	3,135	59.6
雁が音中学校区	4,270	3,044	71.3
中部地域	8,949	7,829	87.5
刈谷東中学校区	4,512	3,550	78.7
刈谷南中学校区	4,437	4,279	96.4
南部地域	9,912	8,114	81.9
依佐美中学校区	5,114	3,933	76.9
朝日中学校区	4,798	4,181	87.2
市全体	28,394	22,122	77.9

※100mメッシュ人口を基に集計しているため、集計値が合わない場合があります。

(3) 市内バス交通に係る運行経費

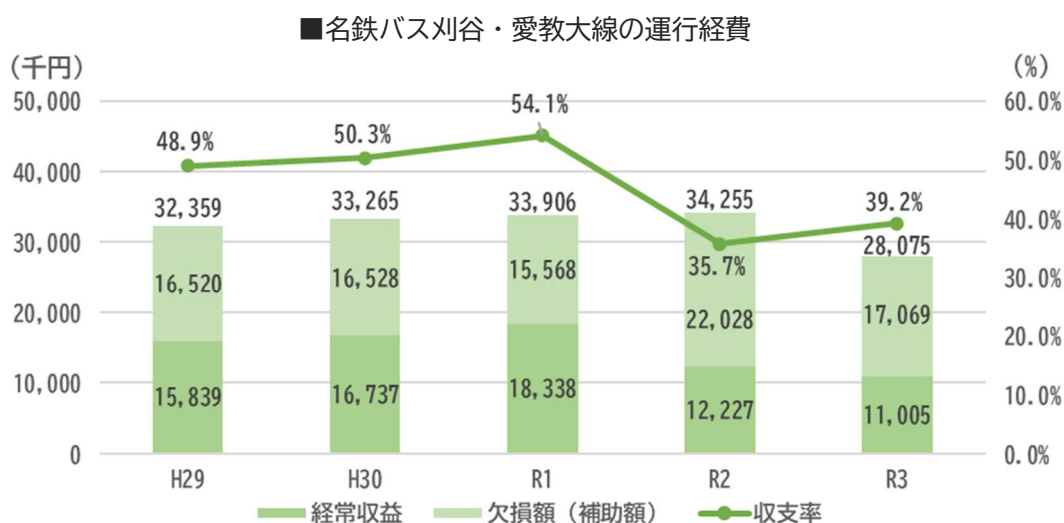
「かりまる」の運行に係る経費

- 公共施設連絡バス「かりまる」の運行に係る経費は、現行の6路線体制での運行開始以降で増加傾向にあり、令和3年度（2021年度）では約348,084千円となっています。
- 市民一人当たりの運行経費は令和3年度（2021年度）時点で年間2,280円となっています。



名鉄バス刈谷・愛教大線の運行に係る経費

- 名鉄バス刈谷・愛教大線の運行に係る経費は、令和3年度（2021年度）では28,075千円となっています。内訳としては経常収益（運賃収入）が11,005千円、市からの補助金が17,069千円となっており、収支率としては39.2%となっています。
- 令和2年度（2020年度）以降は、昨今の新型コロナウイルスの影響などによる利用者数の減少から、経常収益（運賃収入）及び収支率が大きく減少しています。



3 公共交通に関する利用者ニーズ

公共交通に関する利用者ニーズを把握するため、市民及び公共施設連絡バス「かりまる」利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。

【公共交通に関するアンケート調査の実施概要】

調査期間	・令和3年（2021年）12月6日（月）～12月20日（水）
調査対象	・市民：1,900人（16歳以上の市民から無作為抽出） ・公共施設連絡バス「かりまる」利用者：600人
調査方法	・市民：郵送配付・郵送回収 ・公共施設連絡バス「かりまる」利用者： バス車内に設置したアンケートボックスにて配布 後日、同ボックスまたは郵送にて回収
調査内容	・日常生活の移動実態 ・公共交通に関する満足度・重要度 ・公共施設連絡バスの利用実態 等
回収率	・市民：41.5%（788通/1,900通） ・公共施設連絡バス「かりまる」利用者：40.7%（244通/600通）

【公共交通に関するアンケート調査の結果概要】

■自動車の運転免許返納意向

- ・刈谷南中学校区が37.5%と最も高く、次いで雁が音中学校区（30.0%）、刈谷東中学校区（27.8%）、朝日中学校区（24.1%）、依佐美中学校区（16.7%）となっており、富士松中学校区が13.0%と最も低くなっています。

■日常生活における代表交通手段の利用割合

- ・「公共交通（鉄道・バス）」の利用割合は、依佐美中学校区（22.0%）が最も高く、次いで雁が音中学校区（21.3%）、刈谷南中学校区（20.2%）、朝日中学校区（19.7%）、刈谷東中学校区（17.7%）となっており、富士松中学校区（13.9%）が最も低くなっています。
- ・「自動車」の利用割合は、朝日中学校区（68.8%）、刈谷南中学校区（57.2%）が高く、「徒歩・自転車」の利用割合は刈谷南中学校区（18.8%）や刈谷東中学校区（13.2%）が高くなっています。

■公共交通の満足度・重要度

【富士松中学校区】

- ・鉄道とバスの満足度（鉄道22.6%、バス14.8%）が低いですが、バスの重要度（53.0%）が高く、特にバスの行先までの所要時間に対する重要度（55.7%）が最も高くなっています。
- ・タクシーは満足度（8.7%）、重要度（30.4%）ともに低くなっています。

【雁が音中学校区】

- ・鉄道とバスは満足度（鉄道24.6%、バス14.7%）が低く、バスの行先までの所要時間に対する満足度（7.4%）が最も低くなっています。
- ・タクシーの重要度（45.1%）は他の中学校区と比較して高くなっています。

【刈谷東中学校区】

- ・バスの満足度（14.7%）は低い一方、タクシーの満足度（12.5%）は高くなっています。
- ・バスの行先までの所要時間に対する重要度（50.7%）は高くなっています。
- ・タクシーの利用しやすさの満足度（21.4%）が高くなっています。

【刈谷南中学校区】

- ・鉄道とバス、タクシーの満足度（鉄道42.8%、バス21.7%、タクシー12.3%）、重要度（鉄道63.8%、バス56.6%、タクシー45.7%）ともに他の中学校区と比較して高くなっています。

■公共交通の満足度・重要度

【依佐美中学校区】

- ・鉄道の満足度（38.2%）が高くなっています。
- ・バスの行先までの所要時間に対する重要度（50.0%）が高くなっています。
- ・タクシーの利用しやすさの満足度（19.1%）、重要度（44.9%）が高くなっています。

【朝日中学校区】

- ・鉄道の満足度（33.1%）やバスの満足度（21.5%）は高い一方で、バスの行先までの所要時間に対する満足度（11.6%）は低くなっています。
- ・タクシーの満足度（7.2%）、重要度（33.9%）が低くなっています。

■バスによる移動ニーズ

【富士松中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・富士松中学校区内（30.6%）、刈谷東中学校区（28.6%）が高く、刈谷豊田総合病院やハイウェイオアシス、市役所などが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・知立駅や豊明駅、藤田医科大学病院などが挙げられています。

【雁が音中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・刈谷東中学校区（62.7%）、刈谷南中学校区（27.5%）が高く、刈谷豊田総合病院、アピタ刈谷店、ハイウェイオアシスなどが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・知立駅やイオンモール東浦などが挙げられています。

【刈谷東中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・刈谷東中学校区内（37.5%）、刈谷南中学校区（37.5%）が高く、刈谷豊田総合病院やハイウェイオアシス、市役所などが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・イオンモール東浦や知立駅などが挙げられています。

【刈谷南中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・刈谷南中学校区（55.0%）が高く、ハイウェイオアシスや刈谷豊田総合病院、市役所、総合運動公園など挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・イオンモール東浦や藤田医科大学病院などが挙げられています。

【依佐美中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・刈谷南中学校区（85.3%）が高く、刈谷豊田総合病院やハイウェイオアシス、アピタ刈谷店、小垣江駅などが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・イオンモール東浦や知立駅などが挙げられています。

【朝日中学校区】

○市内の移動ニーズ

- ・市内の移動ニーズとして、刈谷南中学校区（73.8%）が高く、刈谷豊田総合病院、ハイウェイオアシス、市役所などが挙げられています。

○市外の移動ニーズ

- ・イオンモール東浦や知立駅などが挙げられています。

4 公共交通に関する意見交換会

中学校区毎の公共交通の現状や問題点、今後の公共交通のあり方を把握するため、地域住民との意見交換会を実施しました。

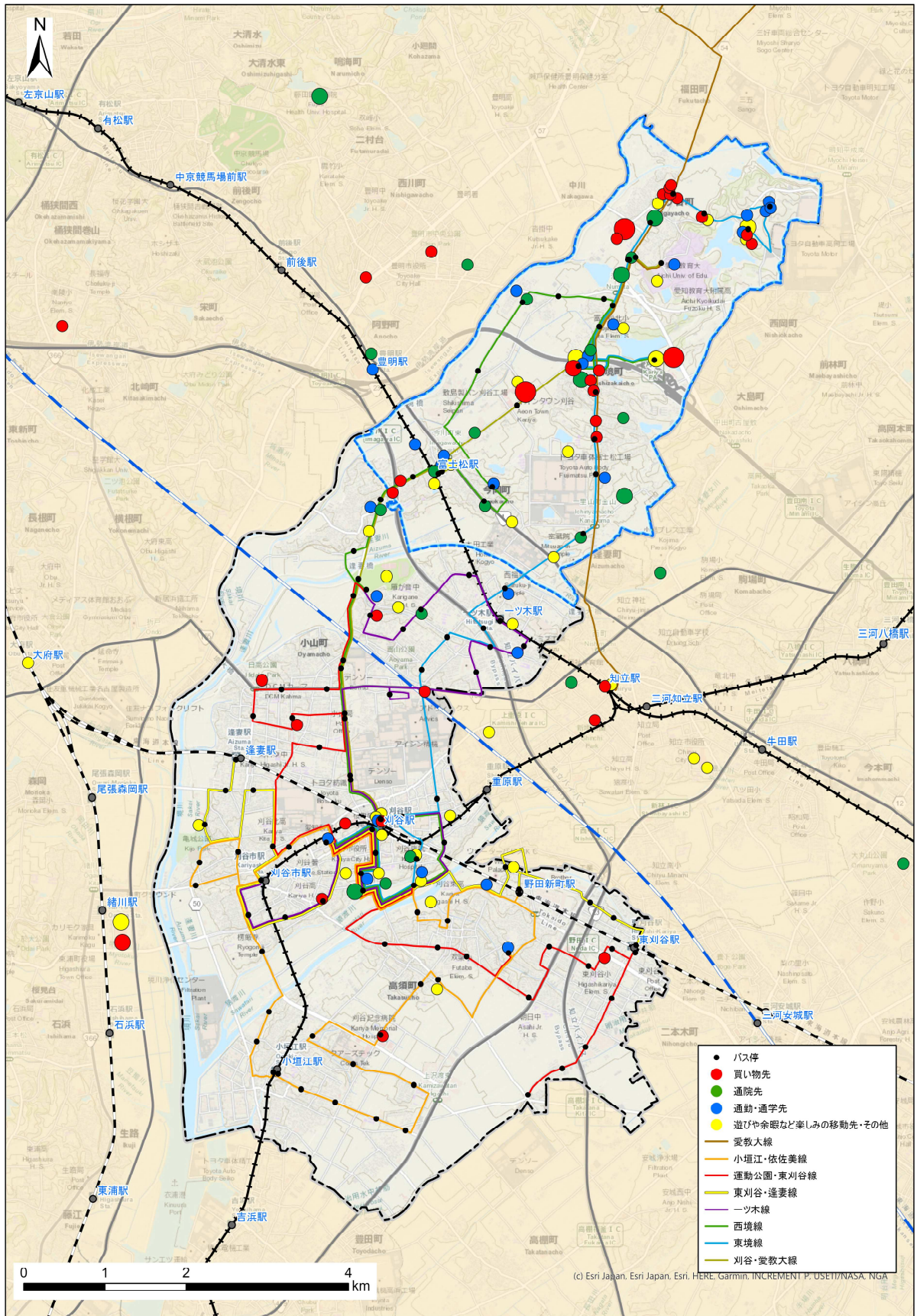
【公共交通に関する意見交換会の実施概要】

実施期間	【第1回】※各中学校区にて実施 ・令和4年（2022年）9月13日（火）～9月28日（水） 【第2回】※各中学校区にて実施 ・令和4年（2022年）12月13日（火）～12月23日（金）
実施対象	・各中学校区内の地区長及び公民館長 ・バス利用者 ・愛知教育大学の学生（富士松中学校区のみ） ・地域包括支援センター職員 ・女性の会地区代表者 ・相談支援事業所職員
実施方法	・ワークショップ方式にて中学校区毎に実施
実施内容	【第1回】 ・中学校区毎の「現在」の移動状況 ・公共交通の「今後」等 【第2回】 ・「かりまる」の路線再編に向けた意見交換 等

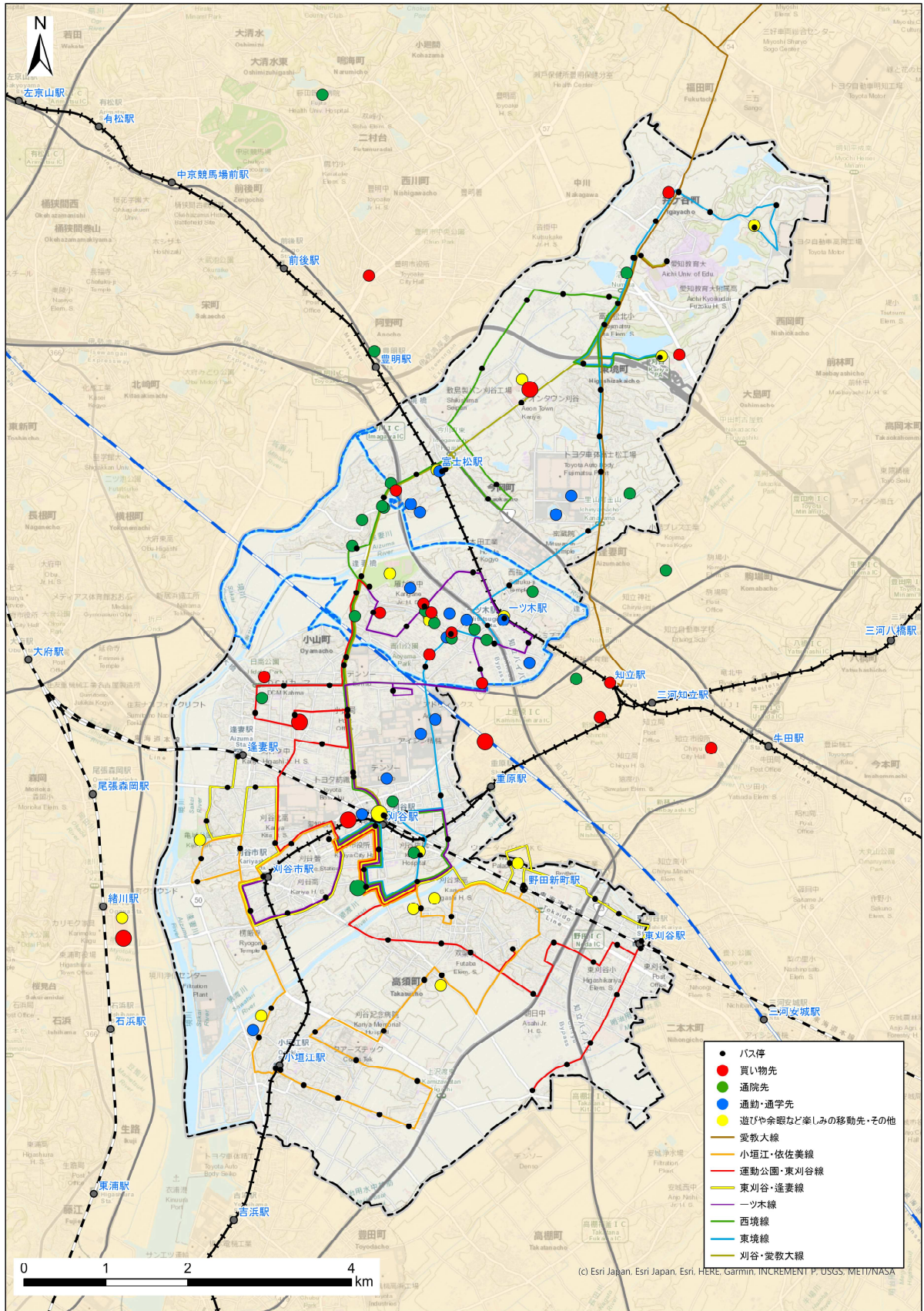
【公共交通に関する意見交換会の結果概要】

■中学校区別の「現在」の移動状況

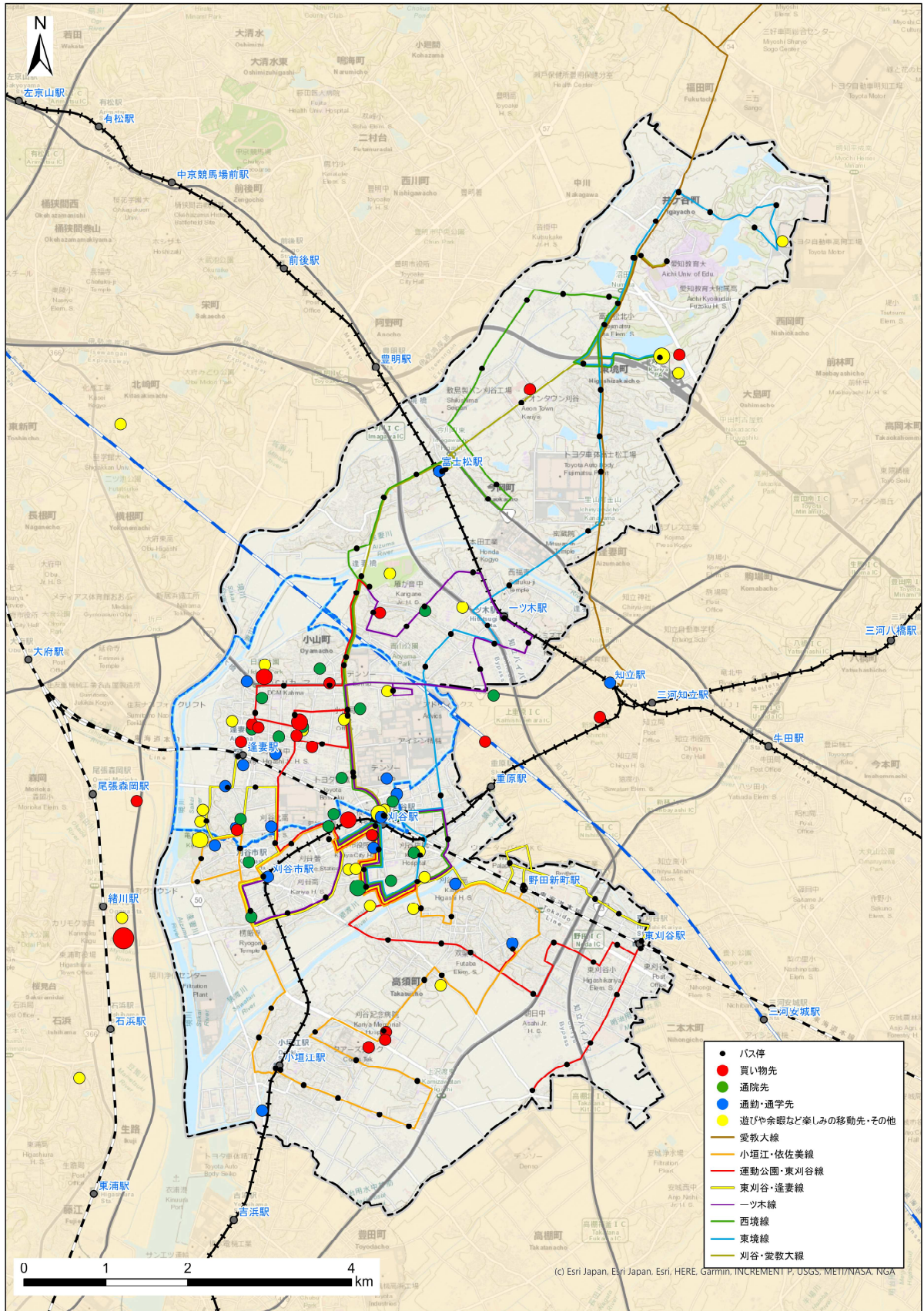
- ・中学校区内に商業施設や診療所が多数立地しており、通勤及び通学以外は中学校区内での移動が中心となっています。
- ・刈谷豊田総合病院など、刈谷駅周辺エリアへの移動も見られます。
- ・JR 東海道本線を跨ぐ移動は少なく、特に南側から北側への移動はあまり見られませんでした。



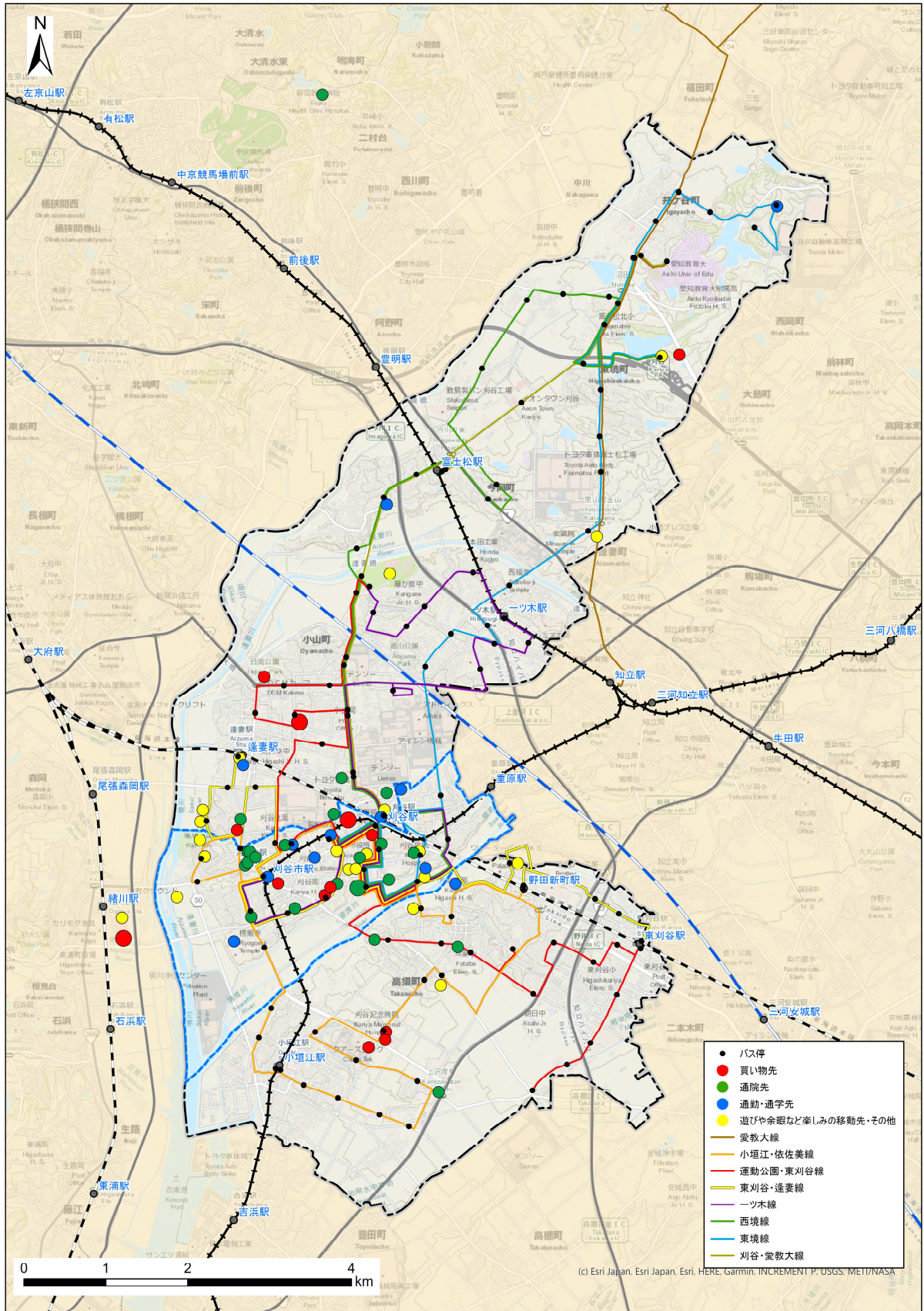
意見交換会結果（富士松中学校区）



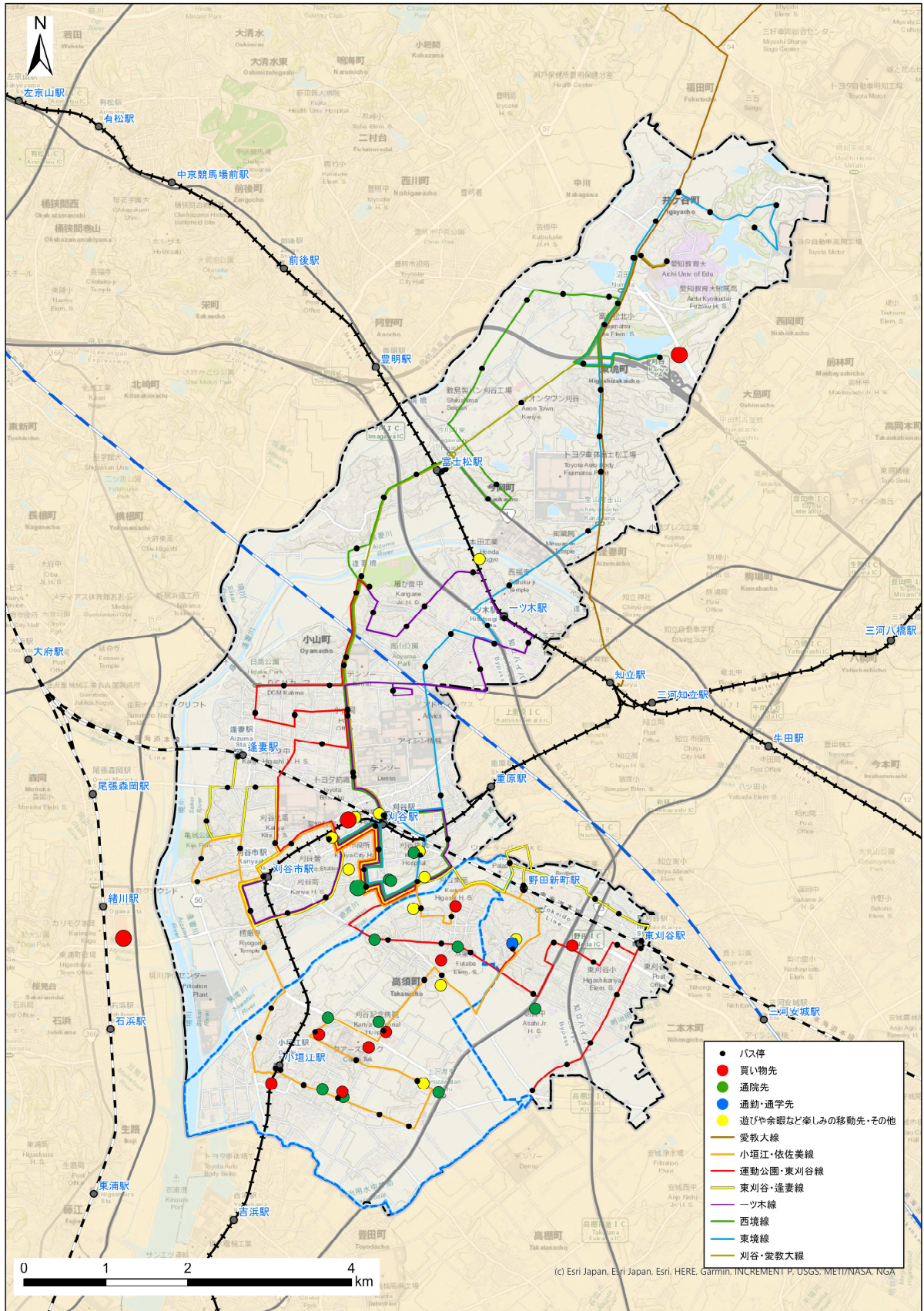
意見交換会結果（雁が音中学校区）



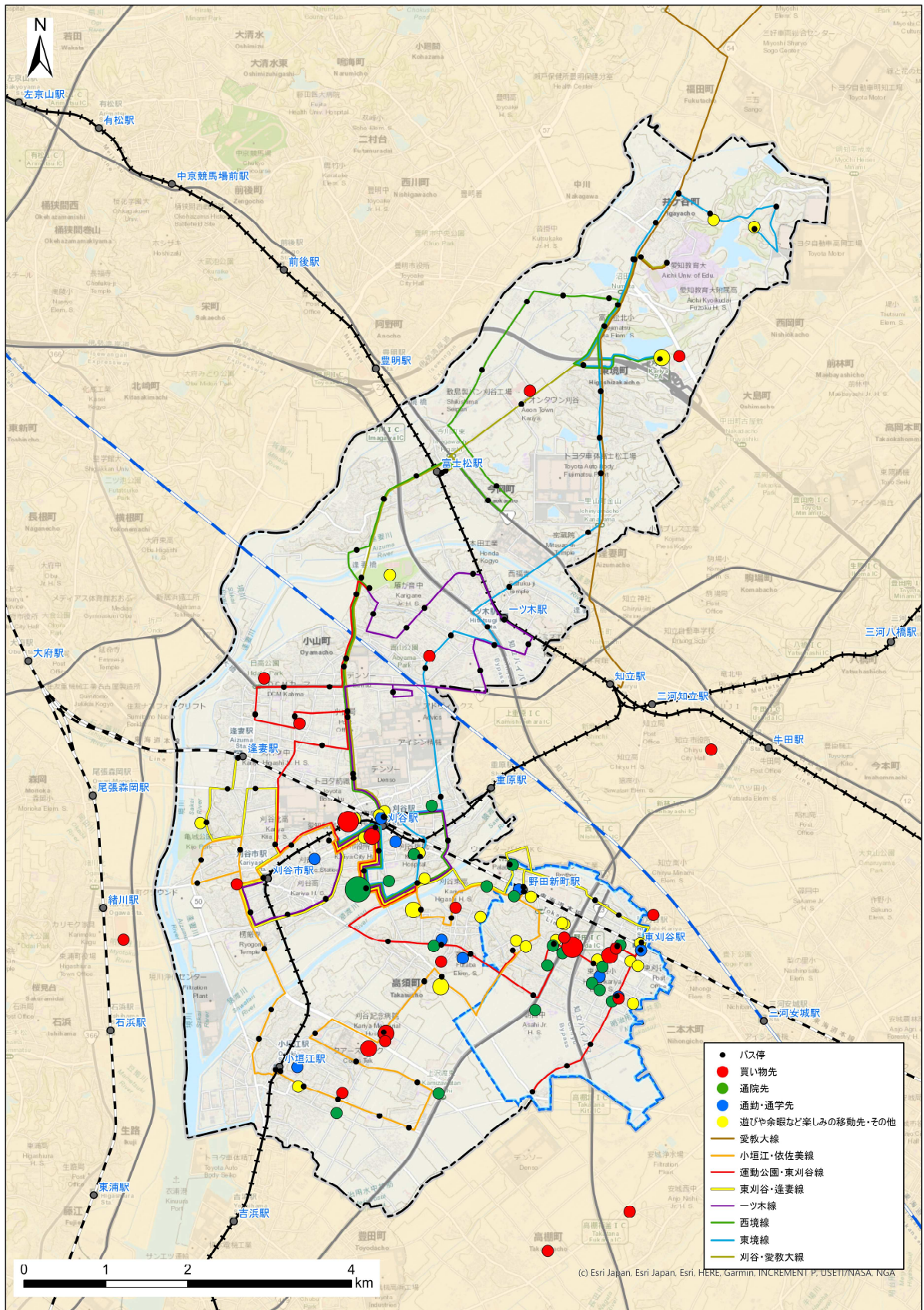
意見交換会結果（刈谷東中学校区）



意見交換会結果（刈谷南中学校区）



意見交換会結果（依佐美中学校区）



意見交換会結果（朝日中学校区）

■公共交通の「今後」

①「かりまる」の改善

<運行ルート>

- ・南北の幹線ルートを設定し本数を増便。地域内を循環するバスを導入。
- ・主要施設への直通バスの運行。
- ・西境線の延伸（辻村外科、洲原温水プールまで）。
- ・逢妻駅へ向かうバスがH31改正でルートが変更し、便数も減少。
- ・乗換を分かりやすくすることで利便性を向上。
- ・快速（シャトル）バスの運行。時間帯によって停車バス停を変える。

<バス停の新設>

- ・施設付近へのバス停の設置（今井病院、イオンタウン、碧海中央クリニック等）。
- ・バス停のない地域への新設（泉田、吹戸、小山、南沖野等）。

<運行本数・運行時間帯>

- ・運行本数の増便（運行本数が少ない）。
- ・朝の通学及び通勤、通院時間帯の増便。運行時間帯の拡大（21時以降）。
- ・1便/時間以上の運行本数。
- ・一ツ木駅及び東刈谷方面の本数増便。
- ・路線同士の組み合わせで利便性を向上。

<運行ダイヤ>

- ・施設の利用時間帯（つくし作業所等）と運行ダイヤ（発着時刻）の適正化。
- ・分かりやすい運行ダイヤの編成（毎時同時刻での運行）。
- ・渋滞による遅延を見越した運行ダイヤの編成。
- ・鉄道との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤ。
- ・乗継が不便。
- ・障害者にも配慮した運行ダイヤの周知（障害者は運行ダイヤ変更には慣れるまで大変）。

<所要時間>

- ・目的地まで遠回りですべて所要時間が長い（刈谷駅まで約1時間等）。

<バス車両>

- ・道路が狭い地域にも対応した小型バスの導入。
- ・認知症の方に配慮したバス車両の実装（車窓ラッピングを控える等）。
- ・低床型車両の導入や手すりの設置を推進。
- ・様々な方（障害者、子育て世代等）に配慮したバス車両の導入（車いすスペース、ベビーカースペースの確保）。

<バス停環境>

- ・ベンチや上屋設置などによるバス停環境の充実。
- ・バス停が1つで乗り間違いあり（富士松図書館、銀座四丁目）。
- ・自転車や自動車に配慮した安全なバス停環境（バスポケット）の整備。
- ・地域の人がコミュニケーションをとれるバス停。
- ・バス停付近での駐輪場の整備（サイクル&バスライドの推進）。
- ・バス停が目立たない。
- ・バス停前の住民や企業の協力によるバス停環境の整備。

<利用運賃>

- ・利便性が向上するのであれば有料化しても良い。
- ・有料化するには、高齢者や障害者、子育て世代、主婦、非課税世帯は運賃無料などの配慮が必要。
- ・通勤手当の通勤者は有料が妥当。
- ・有料化した際の運賃は100円程度が妥当。
- ・有料化の場合は、施設通所者は通勤手当が支給されないため、交通費負担が問題。
- ・有料化の場合は、IT技術を活用して市民専用のスマホ定期を発行。
- ・無料だから乗車する方も存在（無料はありがたい）。
- ・有料化に伴い運行経費が増加するならば、無料のままが良い。

■公共交通の「今後」

②「かりまる」以外の交通

<乗合タクシー・小型バス>

- ・ **地区内を循環する交通や小回りできる小型バス、乗合タクシーの導入。**
- ・ 自宅前まで迎えに来る、施設へ直接乗り入れる、手を挙げれば停まってもらえる交通があると良い。

<新たなモビリティツール>

- ・ 企業の社用車を活用。
- ・ IT 技術を活用したデマンド型小規模バスの導入。
- ・ 自動運転を有効活用。

<互助の交通>

- ・ ボランティアタクシー（燃料代は行政負担）の導入。
- ・ 地域の高齢者（60～70 歳）の方の雇用の場を創出。

<既存のタクシー>

- ・ タクシーのサブスクリプションサービスの導入。
- ・ 既存タクシーの割引制度の拡大（対象者・エリア・利用回数等）。
- ・ 1/3 は自己負担、2/3 は市補助などでタクシーが利用できると良い。
- ・ タクシーを呼んだ後時間が掛かる。断られた。
- ・ タクシー料金が高く、日常的に使えない。

<自転車の活用>

- ・ 公共交通と自転車の効果的な組み合わせ。

③利用促進

<情報提供>

- ・ 「**かりまる**」を知らない市民やバスの乗り方（路線やバス停、運賃無料、バスロケーションシステム等）を知らない市民に対する**アピールの推進**。
- ・ 「かりまるバスガイド」は分かりやすいが、文字が小さい。
- ・ **利用促進に向けた周知方法の工夫**（目的別時刻表の作成、立ち寄り施設の案内、代表的な乗継情報の紹介、地域企業施設とのタイアップ等）。
- ・ **安心感につながるバスロケーションシステムの活用**。
- ・ Googlemap のようなアプリがあると良い。

<子どもを対象とした利用促進>

- ・ 子どもに乗ってもらうための検討が必要。
- ・ バス移動に慣れ、親しみを持てるよう小中学生への教育が必要。
- ・ 子育て世代でも利用できるような環境整備。
- ・ 子どもの送迎や習い事の移動手段として公共交通を活用。

<高齢者を対象とした利用促進>

- ・ **自動車運転免許返納者へのサービスの充実**。
- ・ **高齢者が外出促進、孫と一緒に利用できる取組の推進**。

<利用促進に向けたアイデア>

- ・ 「**かりまる**」を市民の交流に活用し、バスツアーや「1 日かりまる乗車会」、近所で誘い合っ**てバスに乗るイベント、「かりまる」おさんぽコースなどの企画**。
- ・ 公園をつなぐバスの導入。

④今後の取組

<公共交通のあり方>

- ・ 東西軸は鉄道、南北軸は幹線バス+各地域（北部・中部・南部）での循環バス運行。

<まちづくりと一体となった公共交通>

- ・ 目的となる買物場所を増やすなど、まちづくりとの連携強化。
- ・ 刈谷市駅周辺におけるまちづくりと交通を一体的な検討。
- ・ **安全な自転車道の整備**。
- ・ SDGs の取組として、水素バスを導入。

<公共交通による外出促進>

- ・ 「バスに乗る＝楽しい」というイメージの普及。
- ・ 目的地となる施設との連携。

<心のバリアフリー>

- ・ 誰でも乗りやすい雰囲気づくり。
- ・ 障害者への理解及び配慮の徹底。

■交通モード別の意見

①刈谷・愛教大線

- ・大学周辺から市中心部までは、刈谷・愛教大線以外に、「かりまる」や自転車を利用（愛知教育大学の学生参加者より）。
- ・愛知教育大学までノンストップバスの運行（朝は特急便で速達性を確保）。
- ・刈谷・愛教大線の利用者への補助。

②タクシー

- ・タクシーが利用しにくい（夜なし、予約は事前、料金が大きい）。
- ・バス停が遠い地域へのタクシーの活用が想定される（鵜島、泉田地区等）。
- ・定額や乗り放題などタクシーを活用できないか。
- ・福祉タクシーチケット、タクシー補助の拡大。

③鉄道

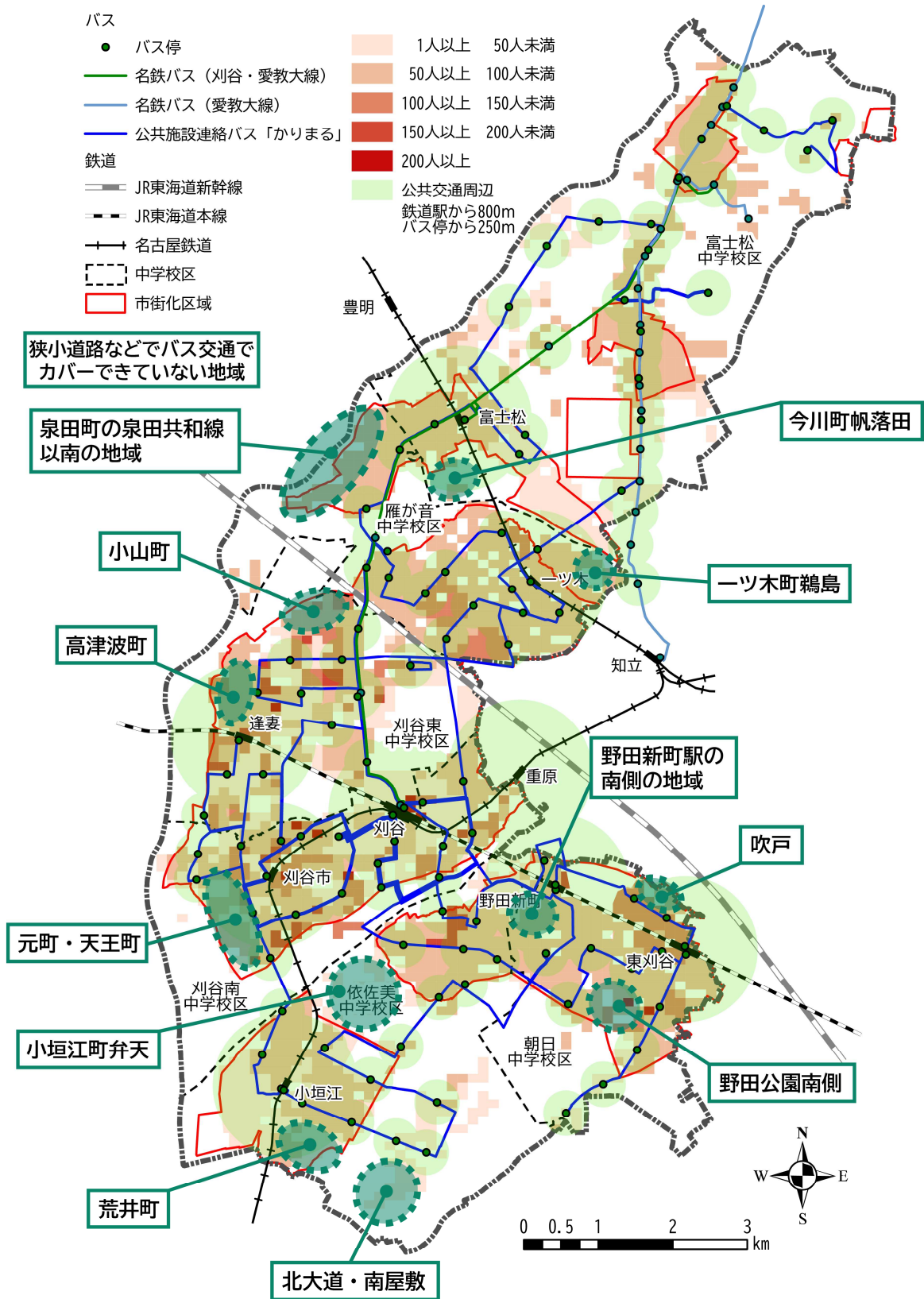
- ・刈谷駅での名鉄三河線と JR の乗り継ぎが悪い。**刈谷駅での電車とバスの乗継向上。**
- ・逢妻駅の機能向上

④その他（自転車等）

- ・バス停に駐輪場整備。
- ・総合運動公園など乗継拠点の充実（自転車・バス・シニアカー等）。
- ・安全な自転車・歩行空間の整備、安全な通学路の整備。
- ・観光案内所での EV レンタサイクルの活用、シェアサイクルの活用。
- ・自転車ヘルメット教育が重要。

※各中学校区で実施し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と
しています。

■「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

5 ビッグデータによる移動分析

市民の移動実態を把握するため、ビッグデータを活用した移動分析を実施しました。

【ビッグデータの移動分析の実施概要】

抽出期間	コロナ前コロナ後の計4か月間 ・コロナ前：令和元年（2019年）10月、11月 ・コロナ後：令和3年（2021年）10月、11月
対象エリア	・54エリア （医療施設、高齢者福祉施設、子育て支援施設、文化施設、商業施設、行政施設、公園施設、企業、教育施設の主要な施設がある地域を選定）
データ元	・携帯電話端末（モバイル空間統計）の移動データを抽出
分析条件	・9時から19時の時間帯で平日・休日ごとに条件設定
抽出方法	・中学校区を出発地として、どのエリアに移動しているかを分析 ・滞在人口の集計は、1時間あたり1人相当として1日平均（平日・休日別）で算出 ・刈谷市の総人口に合わせる形で拡大推計を実施

【ビッグデータの移動分析の結果概要】

■中学校区別の移動分析

■各地域共通

- ・各中学校区に住んでいる人がどのエリアに移動しているかを分析した結果、地域内での移動需要が高い傾向が見られました。

■富士松中学校区

- ・平日においては、地域内や刈谷駅周辺の自動車関連企業などへの移動傾向が見られました。
- ・休日においては、地域内での移動傾向が見られました。

■雁が音中学校区

- ・平日・休日ともに地域内や刈谷駅周辺への移動傾向が見られました。

■刈谷東中学校区

- ・平日・休日ともに刈谷駅周辺を含めた地域内への移動傾向が見られました。

■刈谷南中学校区

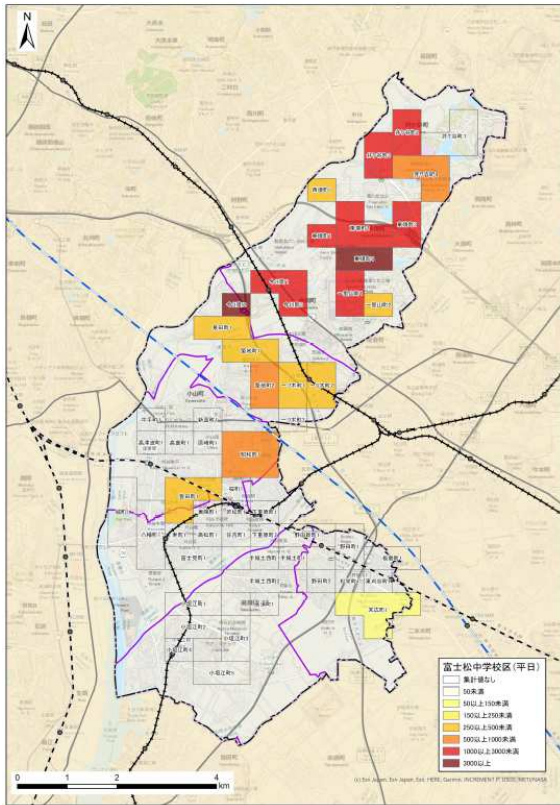
- ・平日・休日ともに刈谷駅周辺を含めた地域内への移動傾向が見られました。

■依佐美中学校区

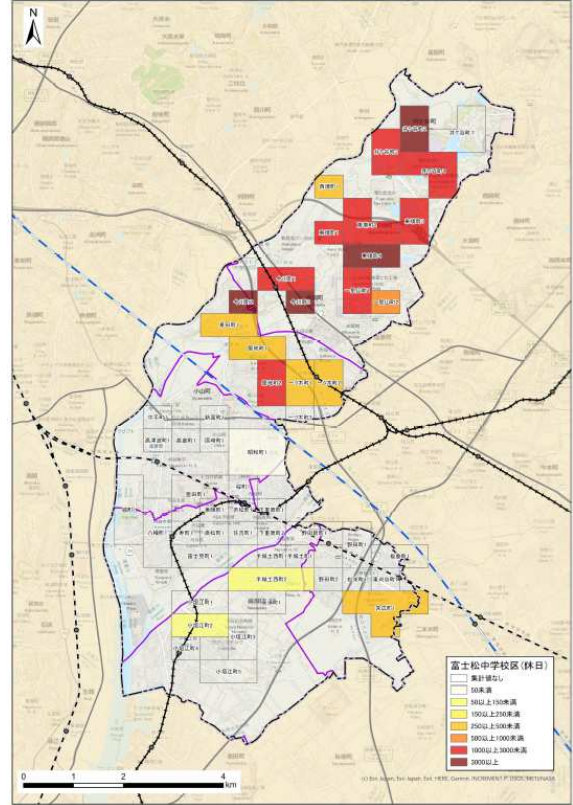
- ・平日においては、地域内や刈谷駅周辺の自動車関連企業などへの移動傾向が見られました。
- ・休日においては、地域内での移動傾向が見られました。
- ・平日・休日ともに北部地域への移動需要が低い傾向が見られました。

■朝日中学校区

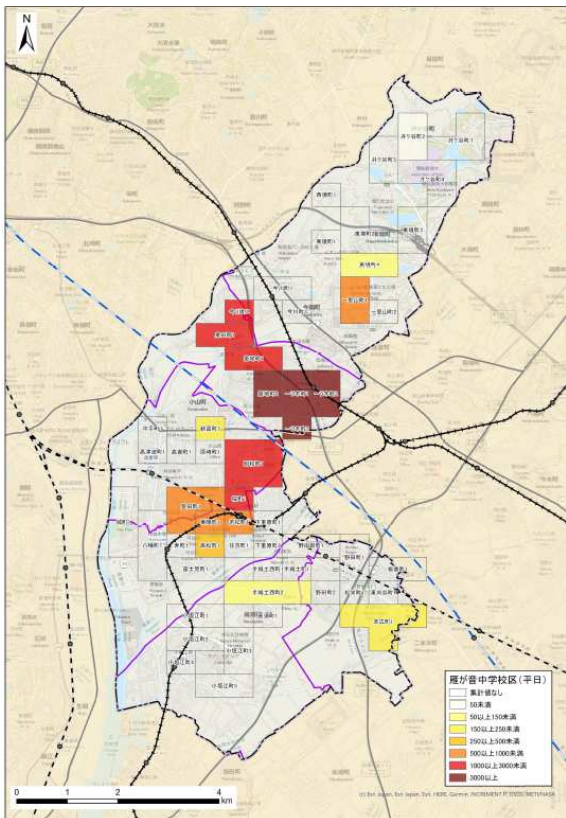
- ・平日においては、地域内や刈谷駅周辺の自動車関連企業などへの移動傾向が見られました。
- ・休日においては、地域内での移動傾向が見られました。
- ・平日・休日ともに北部地域への移動需要が低い傾向が見られました。



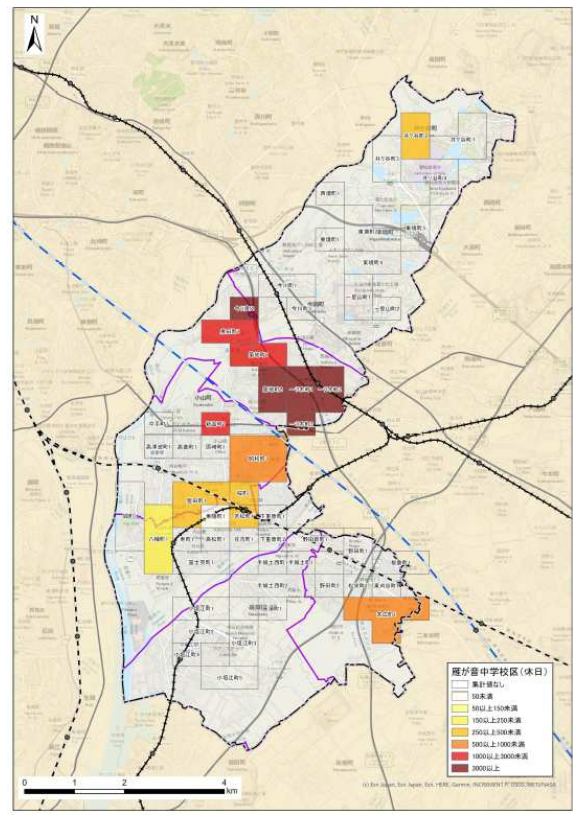
富士松中学校区（平日）



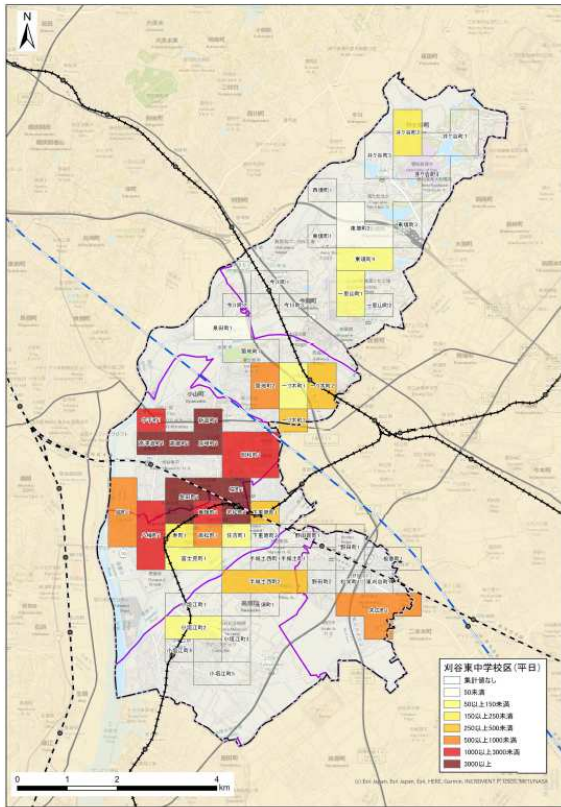
富士松中学校区（休日）



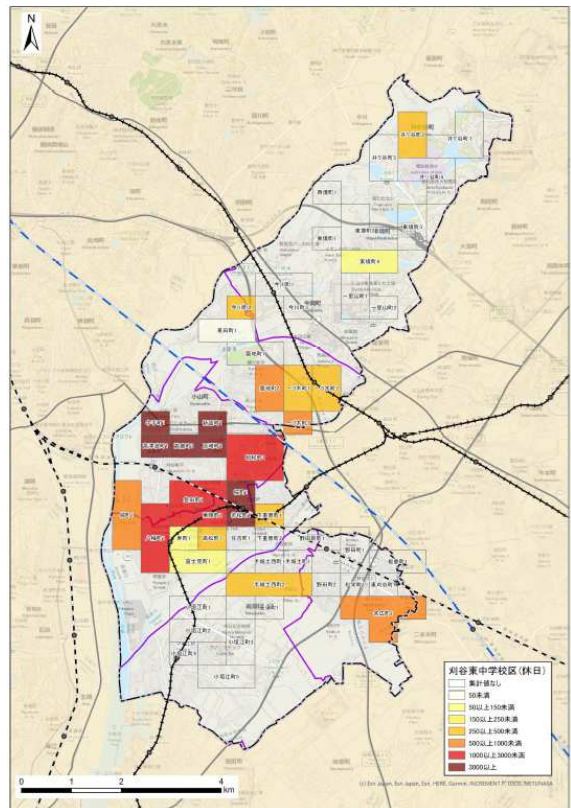
雁が音中学校区（平日）



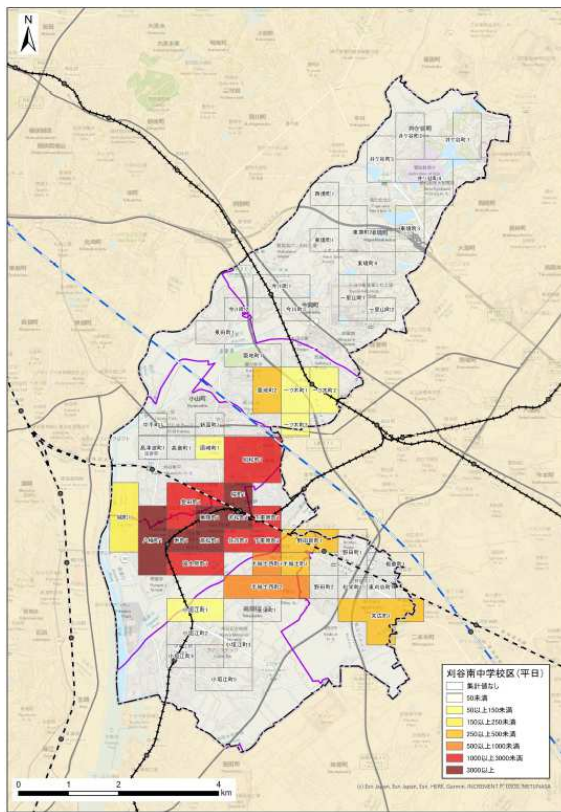
雁が音中学校区（休日）



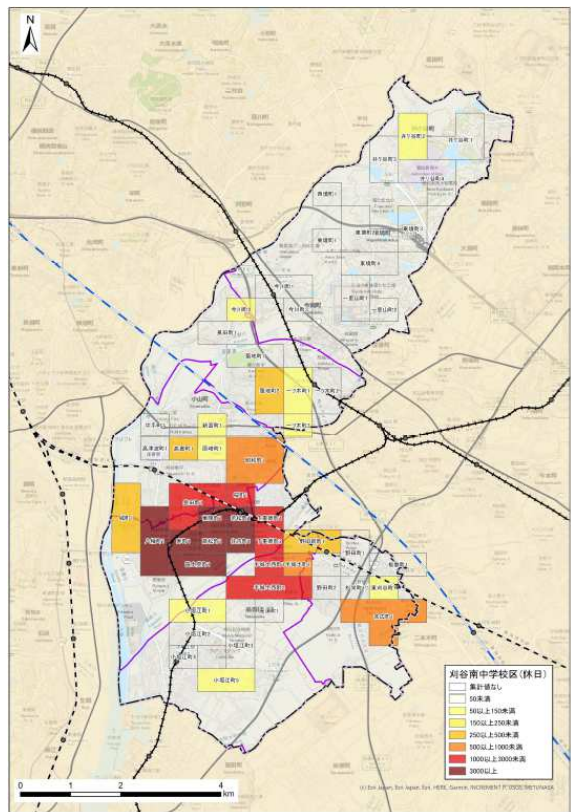
刈谷東中学校区（平日）



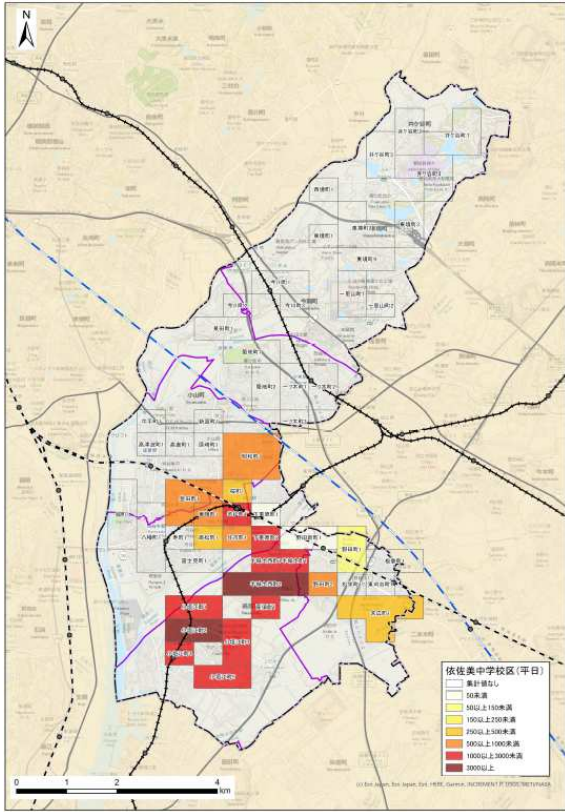
刈谷東中学校区（休日）



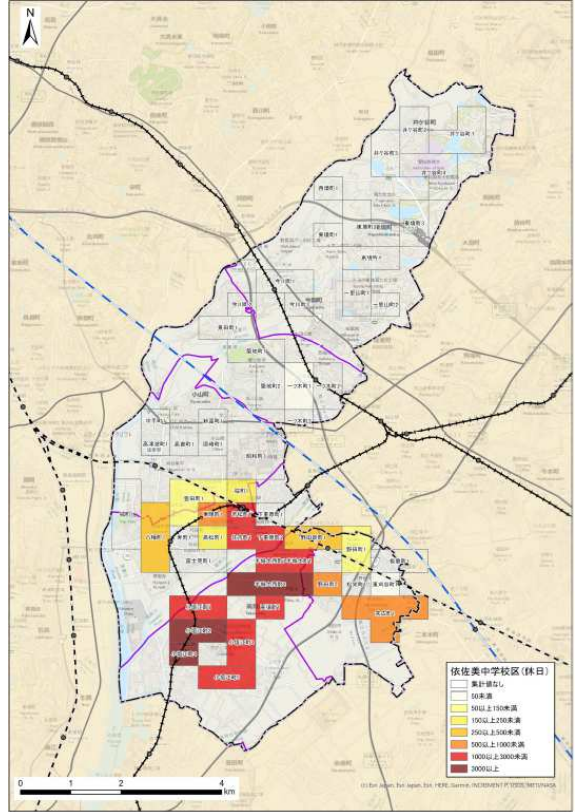
刈谷南中学校区（平日）



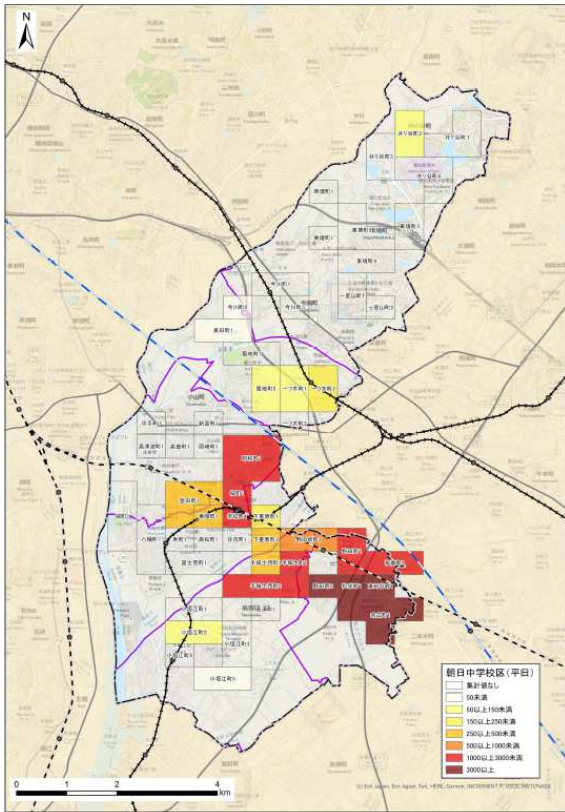
刈谷南中学校区（休日）



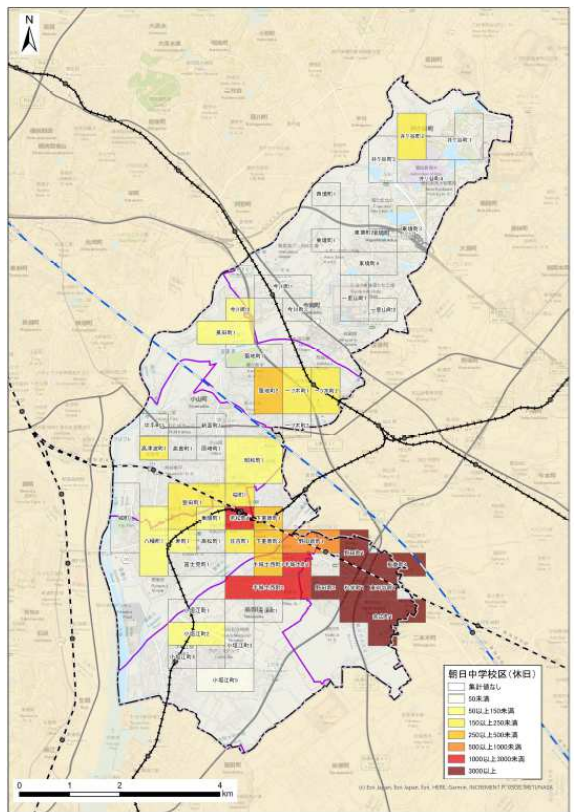
依佐美中学校区（平日）



依佐美中学校区（休日）



朝日中学校区（平日）



朝日中学校区（休日）

6 地域別（中学校区別）特性の整理

①富士松中学校区（人口：24,263人）

■地域の公共交通の特性	■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの	
<ul style="list-style-type: none"> ・他地域と比べて最も刈谷駅周辺から遠く、公共交通カバー率も低いため、移動は自動車に頼っている状況が見られます。 ・高齢者比率が高く、今後も交通弱者が増加することが想定されます。 ・地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動があります。 ・市内のタクシー事業者の営業所から距離があるため、利用しにくい状況にあります。 	人口密度	6位 (16.0人/ha)
	高齢者比率（低い方が上位）	6位 (21.7%)
	公共交通カバー率	6位 (58.8%)
	高齢者の免許返納意向	6位 (13.0%)
	代表交通手段の割合	
	自動車（低い方が上位）	4位 (64.3%)
	公共交通（鉄道・バス）	6位 (13.9%)
	徒歩・自転車	3位 (10.5%)
	鉄道の満足度※	6位 (22.6%)
	バスの所要時間の満足度※	2位 (15.7%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	6位 (10.4%)	

刈谷駅周辺への移動が多くある



※満足度＝「満足」＋「やや満足」と回答した割合

②雁が音中学校区（人口：26,609人）

■地域の公共交通の特性	■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの	
<ul style="list-style-type: none"> ・既存集落で道路が狭く、大型バスが走行できない地域があることから、移動は自動車に頼っている状況が見られます。 ・刈谷駅周辺への移動ニーズが高い一方、バスの所要時間の満足度が低い状況にあります。 ・地域内や近隣の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動があります。 	人口密度	2位 (43.4人/ha)
	高齢者比率（低い方が上位）	1位 (16.0%)
	公共交通カバー率	5位 (71.7%)
	高齢者の免許返納意向	2位 (30.0%)
	代表交通手段の割合	
	自動車（低い方が上位）	5位 (68.0%)
	公共交通（鉄道・バス）	2位 (21.3%)
	徒歩・自転車	5位 (4.9%)
	鉄道の満足度※	5位 (24.6%)
	バスの所要時間の満足度※	6位 (7.4%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	4位 (16.4%)	



※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

③刈谷東中学校区（人口：24,881人）

■地域の公共交通の特性

- ・刈谷駅を含む学区内での移動需要が高い一方で、バス利用率が最も低い傾向にあります。
- ・他地域と比べ、タクシーの利用しやすさの満足度が最も高くなっています。

■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの

人口密度	4位 (34.3人/ha)
高齢者比率（低い方が上位）	3位 (18.1%)
公共交通カバー率	4位 (76.0%)
高齢者の免許返納意向	3位 (27.8%)
代表交通手段の割合	
自動車（低い方が上位）	2位 (61.8%)
公共交通（鉄道・バス）	5位 (17.7%)
徒歩・自転車	2位 (13.2%)
鉄道の満足度※	3位 (33.1%)
バスの所要時間の満足度※	3位 (15.4%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	1位 (21.4%)

刈谷駅周辺を含めた地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動が多くある

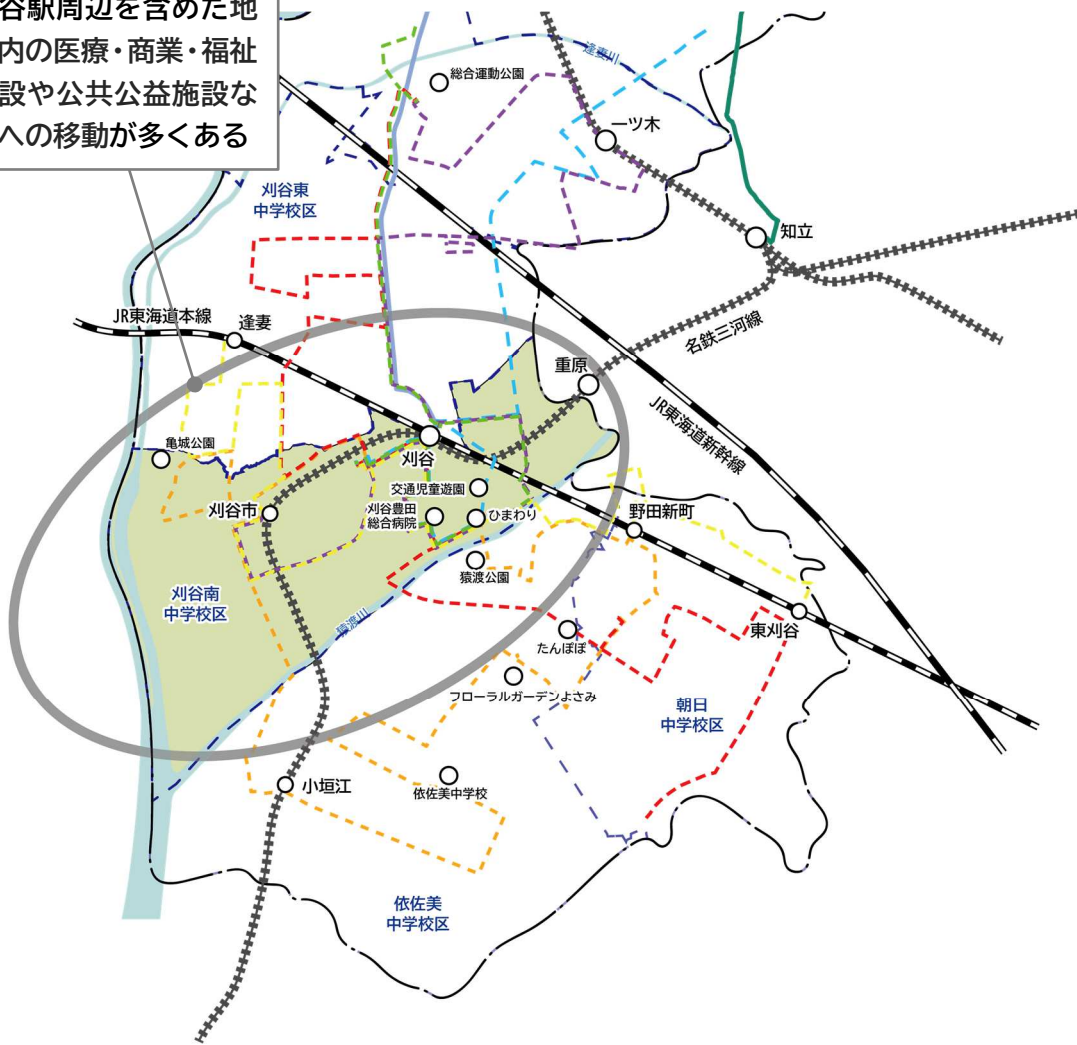


※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

④ 刈谷南中学校区（人口：24,659人）

■地域の公共交通の特性	■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの	
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通カバー率が最も高い学区で、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通が最も充実しています。 他地域と比べ、タクシーの利用しやすさの満足度が高くなっています。 	人口密度	3位 (35.9人/ha)
	高齢者比率（低い方が上位）	2位 (18.0%)
	公共交通カバー率	1位 (94.1%)
	高齢者の免許返納意向	1位 (37.5%)
	代表交通手段の割合	
	自動車（低い方が上位）	1位 (57.2%)
	公共交通（鉄道・バス）	3位 (20.2%)
	徒歩・自転車	1位 (18.8%)
	鉄道の満足度※	1位 (42.8%)
	バスの所要時間の満足度※	1位 (16.6%)
タクシーの利用しやすさ満足度※	2位 (20.3%)	

刈谷駅周辺を含めた地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動が多くある



※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

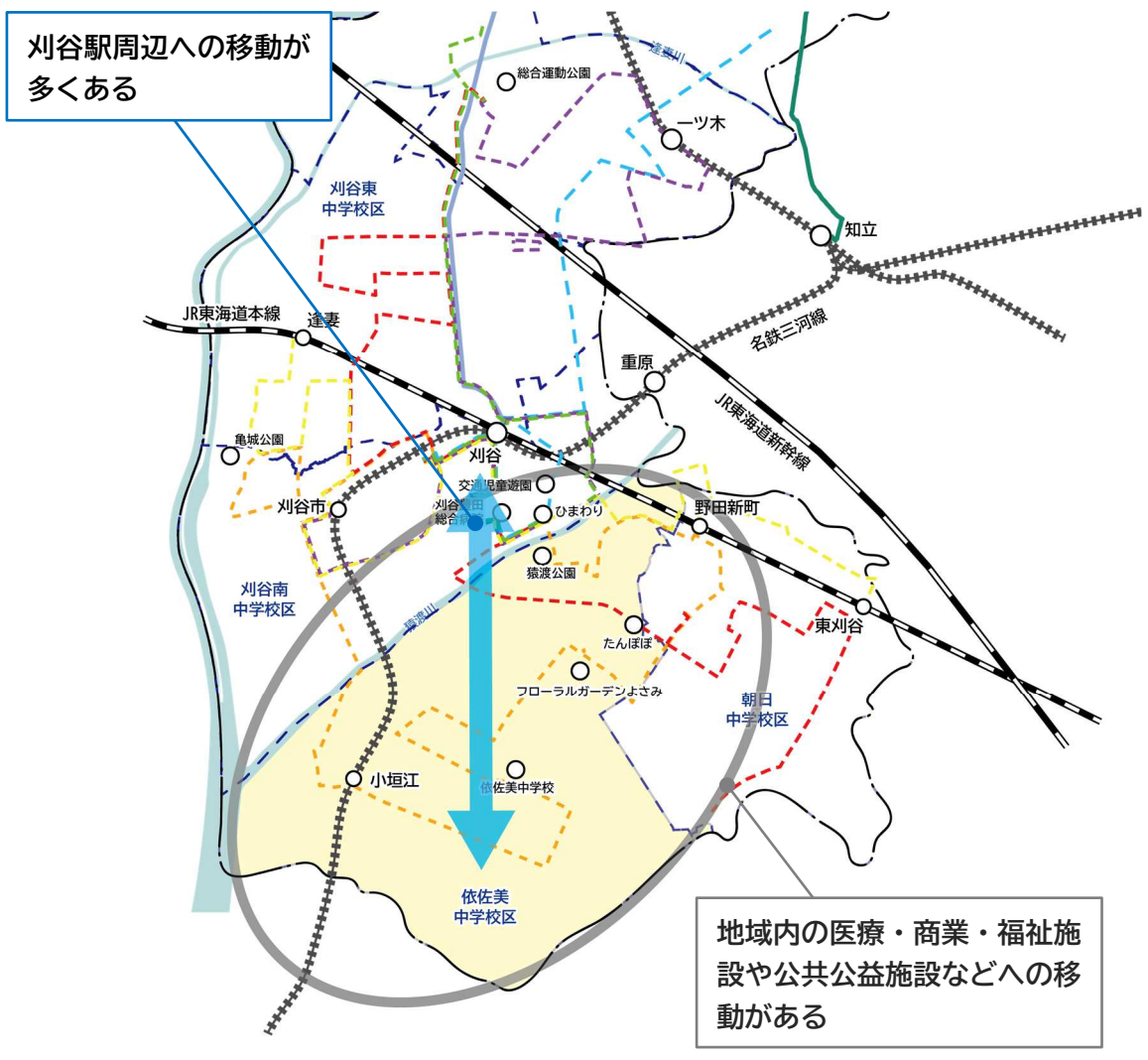
⑤依佐美中学校区（人口：24,066人）

■地域の公共交通の特性

- ・他地域と比べ、代表交通手段の公共交通（鉄道・バス）割合が最も高い状況にあります。
- ・他地域と比べ、公共交通カバー率が高いにもかかわらず、高齢者の免許返納意向が低く自動車に頼っている状況も見られます。
- ・刈谷駅周辺への移動ニーズが高くJR東海道本線より北方面への移動需要が低い傾向にあります。
- ・地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動があります。

■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの

人口密度	5位 (25.2人/ha)
高齢者比率（低い方が上位）	5位 (21.2%)
公共交通カバー率	3位 (78.3%)
高齢者の免許返納意向	5位 (16.7%)
代表交通手段の割合	
自動車（低い方が上位）	4位 (62.5%)
公共交通（鉄道・バス）	1位 (22.0%)
徒歩・自転車	4位 (10.3%)
鉄道の満足度*	2位 (38.2%)
バスの所要時間の満足度*	4位 (12.5%)
タクシーの利用しやすさ満足度*	3位 (19.1%)



※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

⑥朝日中学校区（人口：25,261人）

■地域の公共交通の特性	■地域の特徴 ※順位は市内6地域中のもの	
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通カバー率が高いが代表交通手段の自動車が最も高くバスの所要時間の満足度が低い状況にあります。 刈谷駅周辺への移動ニーズが高くJR東海道本線より北方面への移動需要が低い傾向にあります。 地域内や近隣の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動があります。 刈谷駅への主要な道路である県道岡崎刈谷線の交通渋滞からタクシー需要が低い傾向にあります。 	人口密度	1位 (46.4人/ha)
	高齢者比率（低い方が上位）	4位 (19.0%)
	公共交通カバー率	2位 (86.8%)
	高齢者の免許返納意向	4位 (24.1%)
	代表交通手段の割合	
	自動車（低い方が上位）	6位 (68.8%)
	公共交通（鉄道・バス）	4位 (19.7%)
	徒歩・自転車	6位 (4.5%)
	鉄道の満足度*	3位 (33.1%)
	バスの所要時間の満足度*	5位 (11.6%)
タクシーの利用しやすさ満足度*	5位 (11.6%)	



※満足度 = 「満足」 + 「やや満足」と回答した割合

地域別特性のまとめ

【各地域共通の交通特性】

- 各地域に医療・商業・福祉施設や公共公益施設等が立地しており、日常生活圏が構築されていることから、地域内の移動ニーズが高い
- 市役所や刈谷豊田総合病院等の主要な公共公益施設等が集積する「刈谷駅周辺」への移動ニーズが高い
- JR 東海道本線を跨ぐ移動は少なく、南側から北側への移動需要は低い



■地域別特性のまとめ

7 本市の公共交通の課題

課題① 持続可能な旅客運送サービスの提供

- 市民の移動ニーズや公共交通を必要とする世代（高齢者等）の増加、運転手の担い手不足などの課題を踏まえ、鉄道やバス、タクシー、地域内交通などの各種交通手段の最適な機能分担により、効果的・効率的な公共交通サービスを提供する必要があります。
- 今後は生産年齢人口の減少や高齢化の進展により、地域社会の活力低下が懸念されます。公共交通は地域をつなぎ、健康、福祉、商業、環境など様々な分野で効果があることが見込まれ、地域社会を支え発展させる必要な社会インフラとして、公共交通の持続的な経営を維持していく必要があります。

課題② 市内の各地域から刈谷駅周辺への移動のしやすさの確保

- 市の中心部である刈谷駅周辺は、市役所や刈谷豊田総合病院などの医療・商業・福祉施設や公共公益施設などが集積する本市の都市拠点であり、市内の各地域からの移動ニーズが最も高くなっています。そのため、将来都市構造の実現に向けた市内の各地域から刈谷駅周辺に移動しやすい公共交通ネットワークを形成する必要があります。
- 名鉄バス刈谷・愛教大線は利用者が減少しており、減便などの措置が講じられています。また、「かりまる」東境線及び西境線と並行して運行していることから、最適な機能分担を図るため、市民の移動ニーズを踏まえながらバス事業者と連携してバス交通を一体的に再編する必要があります。

課題③ 地域の生活圏内の移動のしやすさの確保

- 市内の6つの中学校区が各地域の生活圏となっており、各地域内の医療・商業・福祉施設や公共公益施設などへの移動ニーズが見られることから、様々な交通手段を最適に組み合わせながら、各生活圏内の移動を支える公共交通ネットワークを形成する必要があります。

課題④ 公共交通（鉄道・バス）でカバーできていない地域への対応

- 市内各方面へ鉄道、バス、タクシーなどの公共交通が運行していますが、地域によっては公共交通（鉄道・バス）でカバーしきれない状況にあります。特に富士松中学校区では公共交通カバー率が他地域に比べ低く、タクシーが利用しづらい状況にあり、地域差が生じています。そのため、行政・交通事業者・市民らが協力しながら、公共交通（鉄道・バス）でカバーできていない地域への対応が求められます。
- 狭小道路などで大型バスの走行が困難な地域があり、移動手段に困っている地域が点在していることから、地域の特性に合った交通を検討する必要があります。

課題⑤ 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

- 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。

課題⑥ 公共交通の利用のしやすさの向上

- 公共交通の利用のしやすさを向上するため、利用しやすい交通手段の導入や分かりやすい情報発信、交通結節機能となる拠点の強化、待合環境の改善などの充実が求められます。
- 「かりまる」については、長い所要時間の解消や遅延の解消を図る必要があります。
- 高齢者・障害者・子育て世帯・外国人などをはじめとして、誰もが使いやすい公共交通機能の充実が求められます。

第4章 地域公共交通の基本的な方針

1 計画の基本的な方針

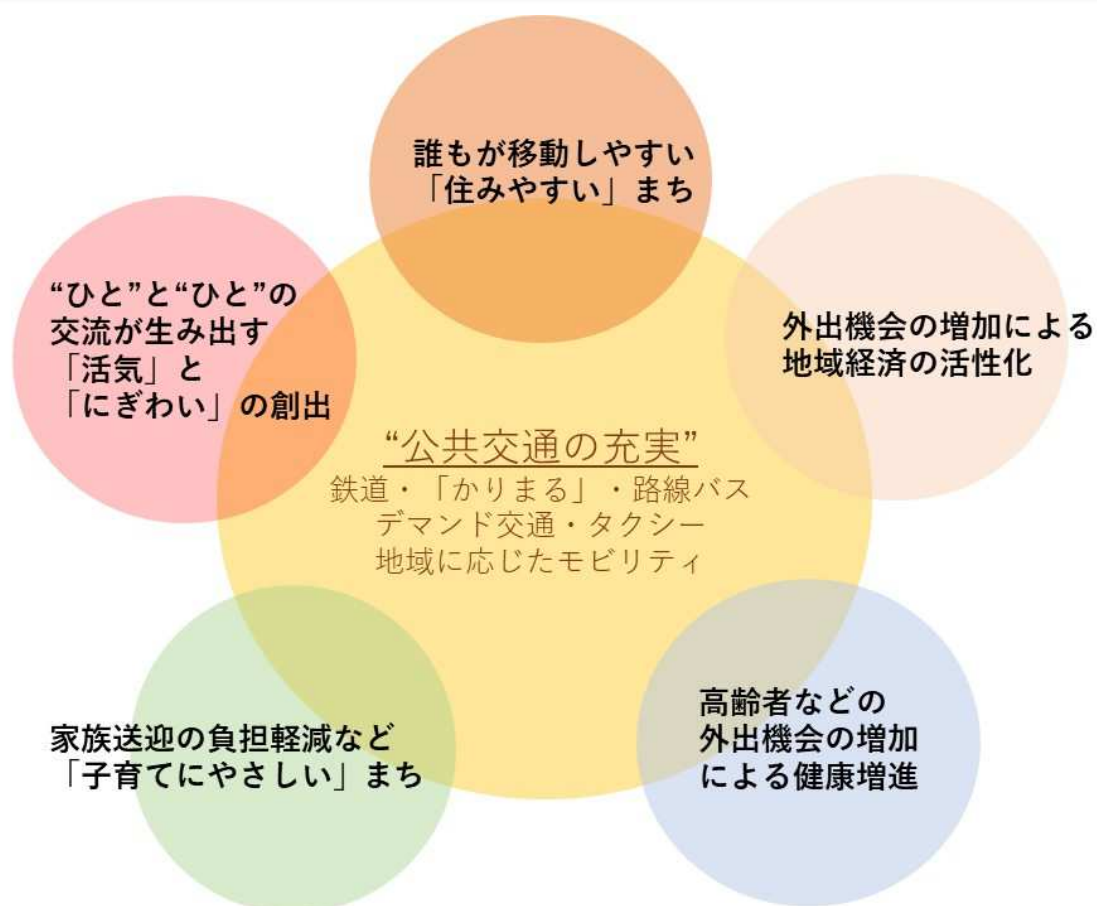
上位・関連計画で示される将来像や基本理念などを踏まえるとともに、本市の地域特性や公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本方針と基本方針に基づく目標を設定します。

計画の基本方針

【計画の基本方針】

市民の暮らしを支え、交流を促し活気を創出する公共交通の実現

誰もが公共交通を利用して気軽におでかけでき、市民の暮らしを支えるとともに、人と人との交流が生まれ、誰もが住みやすく、子育て環境の充実や健康増進、地域経済の発展の向上など活気とにぎわいを創出し、まちの価値を向上できるように、市民・事業者・行政と共に創り支え合う利便性・快適性の高い持続可能な公共交通体系の実現をめざします。



■まちの価値を高める公共交通の充実

計画の目標

目標1 市民の移動ニーズを踏まえた公共交通

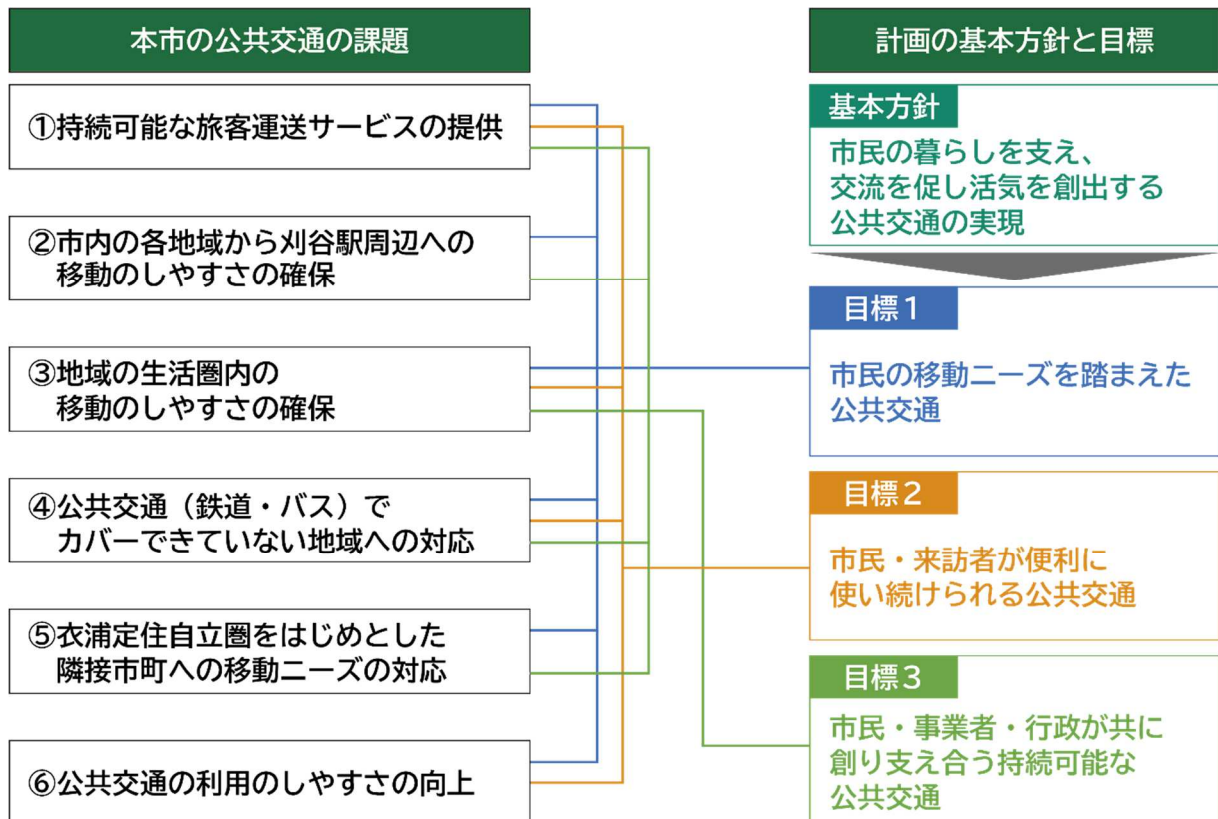
- 多様な交通手段の組み合わせによる公共交通体系の構築
- 各地域拠点から刈谷駅周辺への移動しやすい南北幹線及び地域路線ネットワークの構築
- 各地域の生活圏内を移動しやすい地域内交通ネットワークの充実
- 近隣市町のコミュニティバスなどと連携した広域的ネットワークの充実

目標2 市民・来訪者が便利に使い続けられる公共交通

- 待合環境・乗継環境の改善による利便性の向上
- 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実
- 公共交通に関する積極的な情報提供
- ICTなどの新技術も活用した MaaS の推進

目標3 市民・事業者・行政が共に創り支え合う持続可能な公共交通

- 公共交通の利用促進に向けた意識啓発
- 市民や事業者との連携による公共交通の充実
- バリアフリーの推進



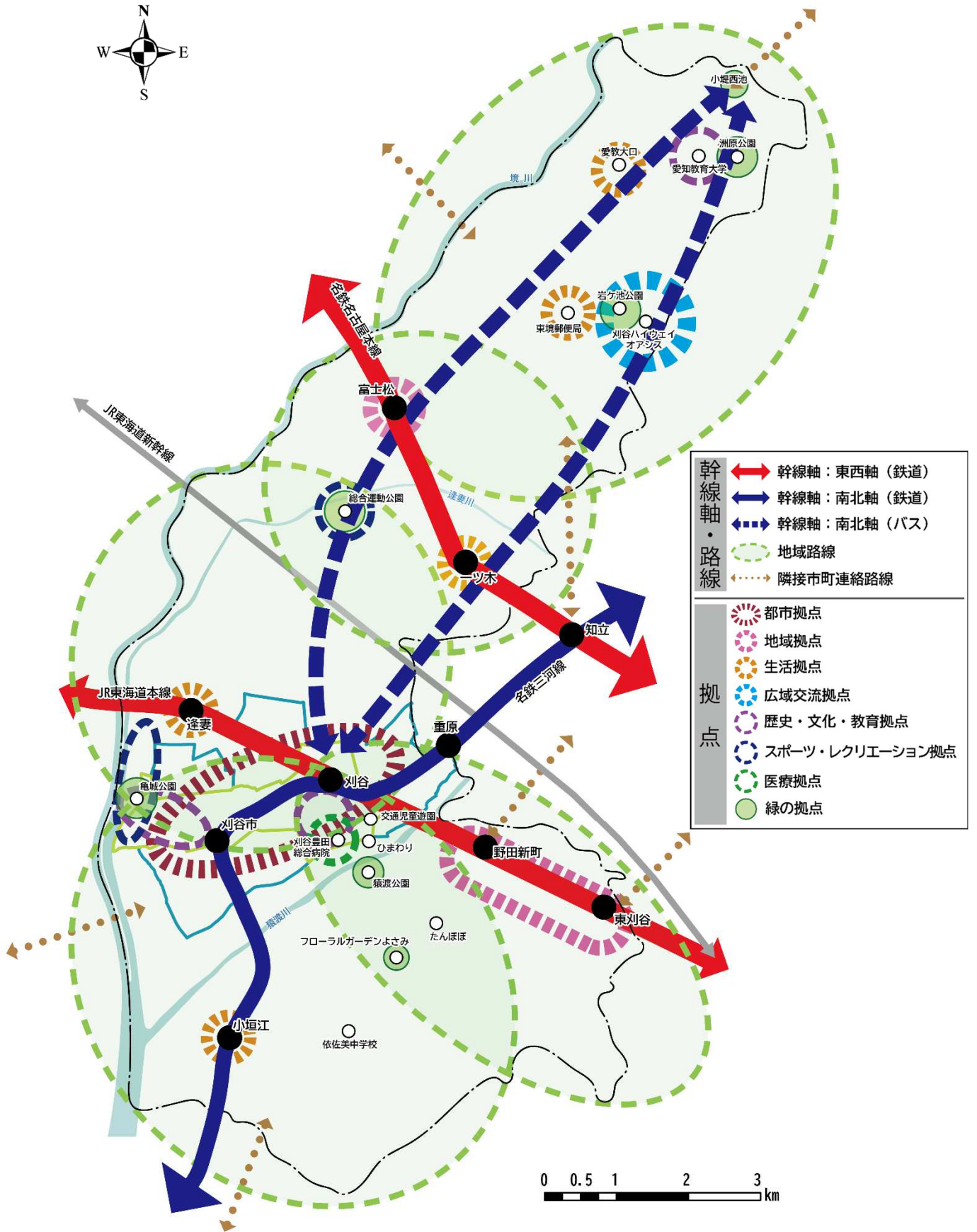
■本市の公共交通の課題と基本方針・目標との関係

2 将来の公共交通ネットワーク

将来都市構造を支える公共交通軸となる持続可能で利便性・快適性の高い公共交通ネットワークを構築するため、交通手段別の位置づけとネットワークのイメージを以下のように定めます。なお、公共交通ネットワークについては、事業の進捗状況などに応じて段階的に見直しを行うものとします。

■移動手段別の位置づけ

幹線交通	鉄道	【JR 東海道本線・名鉄名古屋本線】 ●地域公共交通の幹線軸（東西軸）に位置づけ 【名鉄三河線】 ●地域公共交通の幹線軸（南北軸）に位置づけ	
	幹線バス路線	●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）	
	隣接市町連絡路線	●隣接市町への連絡路線として位置づけ	
生活交通	地域路線	支線バス路線	●地域と幹線交通を結ぶ路線として位置づけ ●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
		地域内交通	●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 例：デマンド交通等 ※運行形態については、地域の実情に応じて設定
	タクシー	●個々の様々な移動手段として位置づけ	
	その他の移動手段	●必要に応じて多様な交通手段（企業バス等）の活用も検討	



■公共交通ネットワーク

第5章 目標を達成するために行う施策と実施主体

1 目標を達成するために行う施策と実施主体の体系

本市がめざす「市民の暮らしを支え、交流を促し活気を創出する公共交通の実現」に向けて、以下のような施策に取り組みます。

基本方針	基本目標	実施施策	実施主体
市民の暮らしを支え、交流を促し活気を創出する公共交通の実現	【目標1】 市民の移動ニーズを踏まえた公共交通	① 鉄道の運行維持と機能向上	交通事業者
		② 路線バスの維持・充実	刈谷市/交通事業者
		③ 「かりまる」の充実・再編・運行体系の見直し	刈谷市/交通事業者
		④ デマンド交通等の地域内交通の導入	刈谷市/交通事業者 民間企業
		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	刈谷市/隣接市町 交通事業者
	【目標2】 市民・来訪者が便利に使い続けられる公共交通	① 様々な交通の乗継拠点の機能強化	刈谷市/交通事業者
		② 共創による付加価値を高めた公共交通サービスの提供	刈谷市/交通事業者
		③ バス停待合環境の改善	刈谷市/交通事業者 民間企業
		④ 分かりやすい情報の提供	刈谷市/交通事業者
		⑤ ユニバーサルデザインに配慮したタクシー車両の導入	刈谷市/交通事業者
		⑥ 高齢者・障害者への移動支援	刈谷市/交通事業者
		⑦ 新技術の活用・導入検討	刈谷市/交通事業者 民間企業
	【目標3】 市民・事業者・行政が共に創り支え合う持続可能な公共交通	① 市民・交通事業者と共に創る公共交通の実現	刈谷市/市民 交通事業者
		② 企業通勤者の公共交通の利用促進	刈谷市/民間企業
		③ 市民・事業者と共に創る地域内交通の導入検討	刈谷市/市民/民間 企業/交通事業者
		④ 公共交通を活用したおでかけ機会の創出	刈谷市/市民 交通事業者
		⑤ バス・タクシーの乗務員確保の支援	刈谷市/交通事業者
		⑥ バリアフリー教育の実施	刈谷市/市民 交通事業者

2 実施する施策と実施主体

【目標1】市民の移動ニーズを踏まえた公共交通

施策①

鉄道の運行維持と機能向上

- ・市民や来訪者の市内外の重要な移動手段として東西の幹線軸である JR 東海道本線及び名鉄名古屋本線、南北の幹線軸である名鉄三河線の鉄道の運行の維持及び刈谷駅の機能向上に取り組みます。

【実施主体】 交通事業者

【実施期間】 令和6年度～令和15年度



JR 刈谷駅等の写真を掲載予定

施策②

路線バスの維持・充実

- ・北部地域と刈谷駅周辺をつなぐ幹線バス路線である名鉄バス刈谷・愛教大線は、「かりまる」との機能分担を図りながら、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・改善を図ります。
- ・将来都市構造の幹線軸である名鉄バス愛教大線は、バス事業者と連携して運行サービスの維持・充実に取り組みます。

【実施主体】 刈谷市/交通事業者

【実施期間】 令和6年度～令和15年度



刈谷・愛教大線の
写真等を掲載予定

施策③

「かりまる」の充実・再編・運行体系の見直し

- ・市全域で運行している「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。
- ・各地域から刈谷駅周辺への移動しやすさを実現するとともに、北部地域においては、名鉄バス刈谷・愛教大線との機能分担を図りながら幹線バス路線の再編に取り組みます。

【実施主体】 刈谷市/交通事業者

【実施期間】 令和6年度～令和15年度



「かりまる」の
写真等を掲載予定

施策④

デマンド交通等の地域内交通の導入



- ・地域の特性に応じた日常生活の移動に対応するため、多様な交通手段を検討し、地域内交通の充実を図ります。
- ・市内で特に高齢化率が高く、他地域に比べ公共交通カバー率が低い北部地域に対して、市民の移動手段を確保するため、地域の生活圏を中心に個別の移動ニーズに柔軟に対応できるデマンド交通等の導入を検討します。

【実施主体】 刈谷市/交通事業者
民間企業

【実施期間】 令和6年度～令和15年度

「デマンド交通」の
写真等を掲載予定

「小型バス導入事例」の
写真等を掲載予定

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



- ・隣接市町との連携を強化し、バスや様々な交通手段を活用して移動しやすい広域的ネットワークの維持・充実を図ることで、利用者の利便性の向上を図ります。

【実施主体】 刈谷市/隣接市町
交通事業者

【実施期間】 令和6年度～令和15年度

隣接市町コミバスの
写真等を掲載予定

【目標2】市民・来訪者が便利に使い続けられる公共交通

施策①



様々な交通の乗継拠点の機能強化

- ・ 幹線軸に鉄道、バス、タクシー、自転車、新たなモビリティなど様々な交通の乗継拠点を整備し、交通結節点の強化と乗継環境の改善による利便性の向上を図ります。
- ・ 地域拠点や生活拠点となる鉄道駅においては、様々な交通の乗継拠点となることから、交通結節点としての機能強化を図ります。特に、刈谷駅は、市内外から多様な人々が日常的に利用しており、「JR 刈谷駅総合改善事業」を中心に交通基盤整備及び駅機能の高度化を進め、誰もが安全で利用しやすい交通結節点としての整備を進めます。
- ・ 地域路線である支線バス路線と地域内交通が円滑に利用できるよう、誰もが利用しやすい乗継拠点の整備を進めます。
- ・ サイクル&バス・レールライドを可能とし、自転車と公共交通の乗継利便性を高めるため、主要なバス停での駐輪場整備を進めます。

【実施主体】 刈谷市/交通事業者

【実施期間】 令和6年度～令和15年度

乗継拠点の
イメージ図等を掲載予定

施策②

共創による付加価値を高めた公共交通サービスの提供

- ・「かりまる」をはじめとした公共交通と多様な分野をつなぎ、共創による公共交通の利用促進や利便性向上を図ります。

【実施主体】刈谷市/交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和15年度



共創による公共交通サービスの
イメージを掲載予定

施策③

バス停待合環境の改善

- ・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、バリアフリーに配慮したバスの待合環境の改善を図ります。
- ・市内13箇所のバス停で設置されているバスロケーションシステムモニターの維持を図るとともに、バス路線再編に伴い必要に応じて新たなモニターの導入を検討します。

【実施主体】刈谷市/交通事業者
民間企業



バスロケーションシステムの
写真等を掲載予定

施策④

分かりやすい情報の提供

- ・バスロケーションシステムを活用し、バスの位置情報や到着予定時刻、運行情報などを発信するとともに様々な乗継検索機能を連携して情報提供に取り組みます。
- ・本市が発行する「かりまるバスガイド」をはじめ、駅や車内サイネージ、ホームページ、SNS、アプリなどを活用し、市内の公共交通手段に関する情報（路線・ダイヤ等）や使い方、乗継情報、立ち寄れる施設の情報等を分かりやすく情報発信します。
- ・鉄道、バス、タクシー、自転車など様々な交通の乗継拠点となる刈谷駅において、総合案内サインや吊りサイン等を活用して乗継情報などの情報提供に取り組みます。

【実施主体】刈谷市/交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和15年度



GTFS データ活用事例の
写真等を掲載予定

施策⑤

ユニバーサルデザインに配慮したタクシー車両の導入

- ・高齢者や障害者、子育て世代、外国人などをはじめとして、誰もが快適に利用できる公共交通サービスを提供するため、ユニバーサルデザインに配慮したタクシー車両の導入を継続的に推進します。

【実施主体】刈谷市/交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和15年度



タクシーのUD車両の
写真等を掲載予定

施策⑥

高齢者・障害者への移動支援

- ・本市は、高齢者や障害者の移動を支えるため、高齢者タクシー料金助成利用券・障害者タクシー利用券の交付を継続して実施します。
- ・タクシー事業者は、運転免許を返納した高齢者（70歳以上）や障害者の方を対象とした割引制度を継続して実施します。

【実施主体】刈谷市/交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和15年度



タクシー等の割引事業事例の
写真等を掲載予定

施策⑦

新技術の活用・導入検討

- ・各地域の課題に対応するために新技術を活用したMaaSや次世代モビリティ（例：自動運転、超小型モビリティ、パーソナルモビリティ等）等の導入を検討し、スマートシティの取組を推進します。
- ・EV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）等の新技術を活用したバス車両の導入を検討し、環境に配慮した公共交通の提供を図ります。

【実施主体】刈谷市/交通事業者/民間企業

【実施期間】令和6年度～令和15年度



MaaS等の事例紹介



燃料電池バス
(出典：トヨタ自動車ホームページ)

【目標3】市民・事業者・行政が共に創り支え合う持続可能な公共交通

施策①

市民・交通事業者と共に創る公共交通の実現

- ・公共交通を学ぶ機会（バス、タクシーの乗り方教室、バスロケーションシステムの使い方等）や意見交換会などを通じて、公共交通に関する理解を深め、利用促進を図り、市民、交通事業者と共に創る公共交通の実現を目指します。

【実施主体】刈谷市/市民/交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和15年度



公共交通の使い方教室等の
事例写真を掲載予定

施策②

企業通勤者の公共交通の利用促進

- ・企業通勤者のマイカー利用抑制や自動車から公共交通への利用転換を継続的に取り組みます。

【実施主体】刈谷市/民間企業

【実施期間】令和6年度～令和15年度



企業の送迎バス等の
事例写真を掲載

施策③

市民・事業者と共に創る地域内交通の導入検討

- ・地域での移動支援等について、行政・市民・事業者が共に考え、地域の特性に応じた地域内交通を確保するための取組を検討します。

【実施主体】刈谷市/市民/民間企業
交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和15年度



住民主体で運営等を行う
地域内交通の事例写真

施策④

公共交通を活用したおでかけ機会の創出

- ・公共交通は地域をつなぎ、健康や福祉、観光等といった様々な面で効果が見込まれることから、観光事業、地域主体のイベントなど他分野と共創し、公共交通を活用したおでかけ機会の創出を図ります。

【実施主体】刈谷市/市民/交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和15年度



まちづくりと連携した
利用促進事例を掲載予定

施策⑤

バス・タクシーの乗務員確保の支援

- ・バスやタクシーの運行を将来に渡って維持し続けるため、各交通事業者と連携し、乗務員確保の啓発などの支援に取り組みます。

【実施主体】刈谷市/交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和15年度



運転手確保イベント等の
事例を掲載予定

施策⑥

バリアフリー教育の実施

- ・誰もが安心して便利に使うことができる公共交通を持続的に維持するため、各交通事業者と共に公共交通に関するバリアフリー教育の実施に取り組みます。

【実施主体】刈谷市/市民/交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和15年度



バリアフリー教育の
取組事例の紹介

第6章 計画の達成状況の評価

1 評価指標及び数値目標設定

本計画で定めた3つの目標の達成度を評価するため、評価指標及び数値目標を以下のように設定します。

評価指標① (毎年評価)	目標1	目標2	目標3
公共交通全体の年間利用者数*	○	○	○
基準値 (令和3年)	中間目標値 (令和10年)		目標値 (令和15年)
19,586 千人/年	25,161 千人/年		25,463 千人/年

※鉄道駅 (JR 東海道本線、名鉄名古屋本線・三河線)、名鉄バス (刈谷・愛教大線)、「かりまる」、タクシー (刈谷交通、大興タクシー) の年間利用者数の合計値。

評価指標② (2年に1度評価)	目標1	目標2	目標3
「公共交通が利用しやすい」と思う市民の割合*	○	○	
基準値 (令和4年)	中間目標値 (令和9年)		目標値 (令和14年)
57.7%	60.0%		62.0%

※第8次刈谷市総合計画「重点戦略5 安全に暮らし続けられる環境の整備」の評価指標及び令和14年の数値目標。

評価指標③ (毎年評価)	目標1	目標2	目標3
かりまる利用者のバスロケーションシステムのアクセス数*		○	○
基準値 (令和4年)	中間目標値 (令和10年)		目標値 (令和15年)
1.575 回/人	1.644 回/人		1.701 回/人

※かりまる利用者1人あたりのバスロケーションシステムへのアクセス数。

評価指標④ (毎年評価)	目標1	目標2	目標3
公共交通に関する多様な主体との連携による取組件数*			○
基準値 (令和4年)	中間目標値 (令和10年)		目標値 (令和15年)
7件/年	8件以上/年		9件以上/年

※中学校区別の意見交換会やバスの乗り方教室等の公共交通に関する取組件数。

評価指標⑤ (2年に1度評価)	目標1	目標2	目標3
公共交通機関の利用を心掛けている市民の割合*			○
基準値 (令和4年)	中間目標値 (令和9年)		目標値 (令和14年)
36.1%	43.1%		50.0%

※第8次刈谷市総合計画「道路・交通」分野の評価指標及び令和14年の数値目標。

また、計画の見直し時期においては、以下の評価指標についても検証し、目標の達成度を評価します。

参考指標① (5年に1度評価)		目標1	目標2	目標3
普段の外出での公共交通の利用割合※			○	○
基準値 (令和3年)	中間目標値 (令和10年)	目標値 (令和15年)		
20.4%	25.4%	29.0%		

※令和3年度実施の「公共交通に関する市民アンケート」より、普段の外出での公共交通（鉄道、バス、タクシー）を利用している市民のあり合い。

参考指標② (5年に1度評価)				目標1	目標2	目標3
公共交通手段別の不満度※				○	○	
基準値 (令和3年)		中間目標値 (令和10年)		目標値 (令和15年)		
鉄道	9.9%	鉄道	9.4%	鉄道	9.1%	
バス	14.0%	バス	13.4%	バス	12.9%	
タクシー	11.6%	タクシー	11.1%	タクシー	10.7%	

※令和3年度実施の「公共交通に関する市民アンケート」より、鉄道、バス、タクシーの総合評価（不満+やや不満）の割合。

参考指標③ (5年に1度評価)				目標1	目標2	目標3
主な乗継拠点におけるバスの乗降者数※				○	○	
基準値 (令和3年)		中間目標値 (令和10年)		目標値 (令和15年)		
刈谷駅	851人/日	刈谷駅	1,025人/日以上	刈谷駅	1,150人/日以上	
刈谷市駅	60人/日	刈谷市駅	75人/日以上	刈谷市駅	85人/日以上	
野田新町駅	42人/日	野田新町駅	53人/日以上	野田新町駅	60人/日以上	
東刈谷駅	89人/日	東刈谷駅	110人/日以上	東刈谷駅	125人/日以上	
富士松駅	126人/日	富士松駅	155人/日以上	富士松駅	175人/日以上	
逢妻駅	18人/日	逢妻駅	22人/日以上	逢妻駅	25人/日以上	
一ツ木駅	15人/日	一ツ木駅	21人/日以上	一ツ木駅	25人/日以上	
小垣江駅	48人/日	小垣江駅	58人/日以上	小垣江駅	65人/日以上	
総合運動公園	107人/日	総合運動公園	132人/日以上	総合運動公園	150人/日以上	

※「かりまる」及び名鉄バス刈谷・愛教大線のバス停別乗降者数（R3年度OD調査）より設定。

2 計画の評価スケジュール

本計画の推進にあたって、各種施策の実施 (Do)、評価 (Check)、見直し・改善 (Action)、実施施策・計画更新 (Plan) という PDCA サイクルを継続的に行い、持続可能な公共交通の構築に向けて取り組み、計画期間中においては、以下のスケジュールに基づき各種施策を評価します。

■中間年次までの評価スケジュール

	R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)
各種施策の実施 (Do)	●	●	●	●	●
計画・実施施策の評価・検証 (Check)					
利用実態調査	●	●	●	●	●
市民意識調査	●	—	●	—	●
公共交通に関する市民アンケート	—	—	—	●	—
市民との対話 (意見交換会)	●	●	●	●	●
実施施策の評価・検証	●	●	●	●	●
計画の評価・検証	○	○	○	○	●
計画及び目標値の見直し・改善 (Action)	○	○	○	○	○
実施施策の検討	○	○	○	○	○
計画の更新 (中間改定) (Plan)	—	—	—	—	○
都市交通協議会の開催	●	●	●	●	●

※「●」：実施、「○」：必要に応じて適宜実施

■年間単位の評価スケジュール

実施内容	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月
都市交通協議会	①	②		③
関連事項		◆ 次年度 予算要求		
評価の実施 (PDCAの実施)	<p>Do: 各種施策の実施 (4月～12月)</p> <p>Plan: 次年度実施施策の検討 (7月～9月)</p> <p>Check: 今年度実施施策の評価・検証 (10月～12月)</p> <p>Action: 実施状況の確認、改善・見直し (4月～6月, 1月～3月)</p>			

※都市交通協議会の日程は適宜調整が必要

3 公共交通に関する施策の進捗管理

本計画で掲げる各種施策、前述の評価スケジュールに基づき、「刈谷市都市交通協議会」にて、定期的に計画の進捗状況及び各種施策の実施内容について協議した上で取り組みます。

用語解説

用語	解説
あ行	
IoT	Internet of Things の略。コンピュータなどの情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体（モノ）に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信したりすることにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。
ICT	Information and Communication Technology の略。情報や通信に関連する科学技術の総称で、特に、電気、電子、磁気、電磁波などの物理現象や法則を応用した機械や器具を用いて情報を保存、加工、伝送する技術のこと。
アクセス	道路や交通機関を用いて、ある地点や施設へ到達すること。
インフラ	道路、鉄道、バス、公園、上下水道、河川など、生活や経済活動の基盤を形成する施設。インフラストラクチャー (infrastructure) の略。
AI	Artificial Intelligence の略。人間にしかできなかったような高度に知的な作業や判断について、コンピュータを中心とする人工的なシステムにより行えるようにした技術のこと。今後、より高度で自律的な制御システムの進展により、様々な社会課題の解決が期待されている。
SDGs	Sustainable Development Goals の略。持続可能な開発目標のこと。2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際指標のこと。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind)」ことを基本理念としている。
SNS	Social Networking Service の略。人と人との社会的なつながりを維持・促進する様々な機能を提供する、会員制のオンラインサービスのこと。Web サイトや専用アプリなどで閲覧・利用することができる。
か行	
カーボンニュートラル	二酸化炭素を始めとする温室効果ガスについて、「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
衣浦定住自立圏	刈谷市を「中心市」、知立市、高浜市、東浦町を「周辺市町」とし、生活に必要な都市機能の確保、各市町のつながりや魅力の向上を図るための圏域のこと。
CASE	自動車を取り巻く社会と技術の変化として挙げられる、Connected (コネクティッド)、Autonomous/Automated (自動化)、Shared (シェアリング)、Electric (電動化) を総称するもの。

用語	解説
か行	
公共公益施設	教育施設、医療施設、社会福祉施設、市役所などの地域住民の共同の福祉又は利便のために必要な施設。
交通結節点	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的な施設として、鉄道駅やバスターミナル、駅前広場など。
交通弱者	自動車中心社会において移動を制約される人、交通事故の際に、自動車に対してより大きな被害を受けやすい子供や高齢者などの歩行者。
国土強靱化	地震や津波、台風などの自然災害に強い国づくり・地域づくりを目指す取組のこと。
国立社会保障・人口問題研究所	人口・世帯数の将来推計や社会保障費に関する統計の作成・調査研究などを行う、厚生労働省の政策研究機関のこと。略称は「社人研」。
コミュニティバス	市町等の自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バス。刈谷市公共施設連絡バスが該当。
コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。
コンパクトシティ	都市中心部にさまざまな機能を集めることによって、相乗的な経済交流活動を活発化させ、持続可能な暮らしやすさを実現する都市構造のこと。
さ行	
サイクル&バス・レールライド	最寄りのバス停、または駅まで自転車で行き（＝サイクル）、バスや鉄道等の公共交通機関に乗り変えて（＝ライド）、目的地まで行くこと。
市街化区域	都市計画区域内で、既に市街地を形成している区域およびおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
自家用有償旅客運送	過疎地域等のバス・タクシー事業が成り立たない地域で、輸送手段の確保が必要な場合に、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。
自転車通行空間	自転車が通行するための道路又は道路の部分。
社会資本整備総合交付金	活力創出、水野安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目標を実現するため、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援することを目的として創設された交付金。

用語	解説
さ行	
スーパー・メガリージョン	東京・名古屋・大阪の三大都市圏がリニア中央新幹線によってつながり、高速交通ネットワーク整備がもたらす巨大経済圏のこと。
スマートシティ	都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区のこと。
総合交通体系	道路や公共交通を利用する人の利便性を向上させ、誰もが移動手段を自分で選択できるとともに、移動費用や環境負荷を抑制し、移動の効率化を図るため、複数の交通手段を適正に組み合わせることができ交通の仕組のこと。
た行	
代表交通手段	一回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えて移動する際に、その中の主な交通手段のこと。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となる。
脱炭素	二酸化炭素を始めとする温室効果ガスについて、「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人から2人乗り程度の車両。
DID	Densely Inhabited District の略。人口集中地区のこと。原則、国勢調査において、人口密度が40人/ha以上の調査区が集合し、合計人口が5,000人以上となる統計地域が該当する。
DX	デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること。既存の価値観や枠組みを根底から覆すような革新的なイノベーションをもたらすもの。
デマンド交通	バスの新しい運行形態の1つで、ダイヤによる定時運行ではなく、利用者の要求（demand）に応じてバスがその場所へ寄って利用者に乗せて目的地へ向うもの。要求は電話によるもの等があり、行き先は一定のルート上の場所に限定されていることが多い。乗合制なので、最適な運行が可能となるようにセンターによる集中的な運行管理が必要となる。
道路台帳	道路法第28条の規定に基づき道路管理者が調製、保管するもので、道路区域の境界線や道路施設の現況等の道路管理の基本的事項を記載した資料。
都市機能誘導区域	医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域。

用語	解説
た行	
都市交通	都市間及び都市内における人や物資の移動のこと。
都市交通戦略	都市における道路や公共交通を利用する人の利便を向上させ、移動費用や環境負荷を抑制し、移動の効率化を図るため複数の交通手段を適正に組み合わせて行う移動手段のこと。
土地区画整理事業	宅地の利用増進と公共施設の整備改善を図るため、土地の区画形質の変更、公共施設の新設、変更を同時に行い、健全な市街地を形成する事業。減歩と換地の制度により、公園、街路などの公共施設用地を生み出すことが大きな特色。
トリップ	人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動した単位。
な行	
認定路線網図	市が道路法に基づく道路（市道）として認定している位置とその路線名を図示したもの。
燃料電池自動車 燃料電池バス	燃料電池で発電した電気で走行するバス。通常の電気自動車と違い、自分で発電するので充電が必要ない。燃料電池だけでも走行できるが、補助電源を搭載したハイブリッド式も開発されている。燃料として水素の補給が必要。
乗合バス事業	他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバスのことで、正式には「一般乗合旅客自動車運送事業」という。一般的には路線（バスの走る経路）を定めて定期に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態のことを指す。
は行	
パーソナルモビリティ	一般的に街中での近距離の移動を想定した電動のコンセプトカーを指す。また、ハンドル型電動車いすや電動車いす、電動アシスト付き自転車、電動キックボードなど、1～2名で使用し、電動で楽に移動する手段は広くこの概念に含まれると考えられている。
バスロケーションシステム	GPSなどを用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。このシステムにより、バスの遅れの状況を利用者に情報発信することができる。
バリアフリー	高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方。
バリアフリー法	一体的・総合的なバリアフリー整備を促進するために、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した法律。正式名称は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）という。

用語	解説
は行	
ビッグデータ	人間では全体を把握することが困難な巨大なデータ群のことを指す。ビッグデータの活用により社会に新たなソリューションやイノベーションを生み出すことが期待されている。
PDCA サイクル	Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Action（改善）を繰り返して業務を継続的に改善する方法のこと。
福祉有償運送	NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。
ま行	
モビリティ	移動すること、移動手段。
モビリティ・マネジメント	日常生活の移動手段について、過度に自動車に頼らず、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用するよう自発的な転換を促す交通施策を展開していく取組のこと。
や行	
UD タクシー	UD（ユニバーサルデザイン）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のことを指す。特徴としては、縦にも横にもゆとりのある車内空間や、乗降用のステップや手すりの装備等が挙げられる。
ら行	
立地適正化計画	市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業などの都市機能の立地、公共交通の充実などに関する包括的なマスタープラン。
リニア中央新幹線	東京都から名古屋市、大阪市までの約 438km を、独自の技術である超電導リニアによって結ぶ新たな新幹線のこと。
路線バス	「一般乗合旅客自動車運送事業」により運行するバス。一般的には路線（バスの走る経路）を定めて定期に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗客が乗り降りする。
わ行	
ワークショップ	複数の人々が参画して、多様な観点から考え、具体的な作業を通して合意形成を図りながら、ある一定の成果を作り上げていくこと。