

第 29 回 刈谷市都市交通協議会 議事概要

■日 時：令和 6 年 4 月 26 日（金）14:00～16:00

■場 所：刈谷市役所 7 階大会議室

■議 題：

1. 令和 5 年度決算及び令和 6 年度予算について
2. 公共施設連絡バス「かりまる」実証実験について
3. デマンド交通「チョイソコかりや」実証実験について
4. 刈谷市都市交通戦略の改定について

■報告案件：

1. 都市交通戦略関連個別事業の進捗状況について
2. 国土交通省 令和 5 年度共創モデル実証プロジェクト
「刈谷放課後子育て MaaS プロジェクト」について
3. 刈谷市地域公共交通計画の策定について

■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 | ○ |
| 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 | ○ |
| 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 | ○ |
| 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 | 大野 淳 | ○ |
| 第 6 号委員 | 自治連合会 副会長 | 根来 辰男 | 欠席 |
| 第 6 号委員 | 女性の会連絡協議会 書記 | 加藤 亜佐子 | ○ |
| 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 | 岡田 晃一郎 | 代理 (小松優) |
| 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 | 宮川 高彰 | ○ |
| 第 8 号委員 | 愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事 | 永井 隆拓 | 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 (山本幸久) |
| 第 10 号委員 | 愛知県 知立建設事務所 企画調整監 | 丹羽 照元 | ○ |
| 第 10 号委員 | 刈谷市建設部長 | 水野 秀彦 | ○ |
| 第 11 号委員 | 愛知県 都市・交通局 交通対策課長 | 山田 浩之 | 代理 (松岡直人) |
| 第 11 号委員 | 愛知県 都市・交通局 都市基盤部 都市計画課長 | 伊藤 慎悟 | 代理 (三宅安) |

| | | | |
|--------|-----------------------|-------|---|
| 第12号委員 | 刈谷市都市政策部長 | 竹内 健人 | ○ |
| 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 | ○ |
| オブザーバー | 刈谷市産業環境部長 | 伊藤 雅人 | ○ |

(事務局)：都市政策部都市交通課 都築課長、近藤課長補佐、内藤次世代モビリティ推進係長、岡田公共交通係長、島村道路計画係長、五明主査、竹林主査、岡田主査、加藤技師、清水技師
企画財政部企画政策課 三浦みらい共創係長、中村主事
(事務局補助)：中央コンサルタンツ株式会社 浅野、神谷 株式会社アイシン 上原

■意見概要（発言順）：

議題1 令和5年度決算及び令和6年度予算について

| | 主な意見 | 回答 |
|---|---------------------------------------|-----------|
| 1 | ・令和5年度決算及び令和6年度予算について、賛成でよろしいか。【磯部会長】 | ・賛成。【全委員】 |

議題2 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 | ・「かりまる」のあり方について見直す時期がきている。住民と議論しながら、市の方でもその位置づけを検討しているところなので、この会議でも委員の皆様からご意見を聞き、方向性を確認したい。【磯部会長】 | |
| 2 | ・「かりまる」の運行開始の経緯は、もともとは富士松地区など北部の方が市役所・保健所・図書館などといった中部地区に集まる公共施設を、同じ市民でありながら中部地区の方と比べると自由に、気軽に使えない、という意見から北から南へ公共施設を連絡する目的で開始した。様々な市民の要望を受け入れ、公共的施設も含めて停留所とし、意見交換会を行いながら、発展的にコミュニティバスに変革をしていくという姿が見える。 ・公共施設を連絡するだけでなく、買い物や病院へ向かうのに利用されている。自家用車や家族送迎、バス・タクシーなどで移動している方も当然いるので、使う人たちの受益者負担を進め、また、「かりまる」が他の路線バスやタクシーなどの公共交通の営業を官が民を阻害しない | |

| | | |
|---|--|--|
| | <p>よう配慮をしながら、さらによりよいサービスの向上を目指すことがサステナビリティだと思っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人件費を中心としてコストは全てかかっており、「安ければよい、無料がよい」は通用しなくなっているわけなので、受益者負担、有料化について真剣に考えていただきたい。 ・一方、社会福祉活動を個人として行う中で、収入がない方や障害年金のみで生活している方もいるので、そういった方のことを思うと心苦しいことがある。タクシー料金の割引施策など行っているので、「かりまる」についても弱者の方への配慮も忘れないよう進めてほしい。 <p>【横山委員】</p> | |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> ・刈谷市は財政が豊かであるため無料で運行していると周りから聞くわけだが、有料にしたからといって収支が100%賄えるわけではなく、近隣の自治体をみても数%であるので、運行に係る経費としては大きく変わらないのではと思っている。 ・運行するからには経費は必ずかかっている。福祉バスという考えならよいかももしれないが、通勤や買い物でも多く使われていることを考えると、一般の路線バスと変わらないので、「かりまる」についても有料化を考えるべきだと思う。 ・これから鉄道・バス・タクシーについてもドライバーの給料が安いことから定期的に運賃をあげたいという声が増えてくると思う。「かりまる」とその他の公共交通の運賃の差が大きくなってくると何等か影響が出てしまうこともあるかもしれない。こうした点からも、有料化の方向で検討してほしいと思う。 <p>【小林委員】</p> | |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・小林委員からもご意見あったように、運行すると必ずコストが発生し、資料をみ | |

| | | |
|---|---|--|
| | <p>ていただくと現行路線でも4億円ほど経費がかかっていることが分かる。今は、市がすべて持ち出す形で負担しているが、新路線を8便で運行すると4億6千万円、サービス水準を上げて10便とすると5億7千万円の試算となっている。利用者の利便性を向上させるということを考えるのであれば、それにかかる経費については利用者の方に負担いただくという考えは自然であると思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横山委員の意見にあったご年配の方や障害のある方の料金については、一定の配慮をすることは必要であると思う。どのあたりの運賃が利用者にとって妥当な運賃水準かということ、利用者にも聞きながら、また運行には大きな経費がかかっているということを利用者の方にもご理解いただきながら、どれくらいまでは負担できるか、負担すべきか、ということを議論しながら決めていく必要があると思う。 <p>【宮川委員】</p> | |
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者側として、有料化するという事は市の税金を使って運行しているものであるから、利用する方が負担するという事は個人的には最もだと思う。料金に関して、高齢者の方が払ってもよいというのは興味深いと思った。また、40～50歳台については100円程度ならば半数が支払ってもよいとあるわけだが、これが経費の補填としてどれだけのものになるのかというのは少し疑問もあるが、お金を払っても乗りたいという方は利便性を感じている方だと思う。運行本数は増えれば便利であるし、お金を払ってもよいという方が増えるかもしれないが、一方で運転手不足の問題もあって増発することも難しいという状況もある。 ・個人的な意見だが、バスに乗る方が多い時間と少ない時間が各路線あると思うの | |

| | | |
|---|--|---|
| | <p>で、大型バスだけでなく小型バスやチョイソコの車両のようなもので賄うことができれば、運転手不足など一部解消できるのではないかと。小型のものであれば小回りも聞き、安価で増発も検討できるのではないかと思ったので、こうした乗り物もご検討いただくのも1つの案かと思った。</p> <ul style="list-style-type: none"> 福祉バスとしてはじまった経緯を考えると、高齢者は無料にするなどの案を持っていると思うので、高齢者以外の方からどれくらいお金を払ってもらえるかが検討のポイントと思う。 <p>【作田委員】</p> | |
| 6 | | <ul style="list-style-type: none"> 民間事業者（バス・タクシー）への配慮は必要と考えている。他の自治体でタクシー事業者が廃業している例もあり、交通空白の原因となる。各事業者とのバランスも含め、受益者負担、有料化について検討する必要がある。 障害者や高齢者への配慮について、例えば高齢者を一律無料とするのか、65歳以上・75歳以上とするのか、免許返納者を対象にするのかなど、色々な意見があると思う。また、高齢者だけでなく、子育て世代や子どもたちをどうするのかといった議論もあるので、そういったことは次回以降事務局案として提示させていただければと思う。 路線再編する中で、資料2一ツ木駅周辺の紫色の新路線や小垣江付近のオレンジ色の新路線については、ポンチョの導入を考えている。経費削減の考え方や収益確保のあり方については、広告収益だけでなく他のことについても考えていきたい。 北部地域でチョイソコが運行している。地域内移動の課題を抱える北部地域に対し、ハイエース車両で実証実験を行っているところである。地域公共交通計画で |

| | | |
|---|---|---|
| | | <p>位置付けている「地域路線」を検討する中で、中部から南部にかけてはバス利用者が非常に多い。チョイソコは定員8名までであり、それ以上の乗客が見込まれることを考えると、バスによる移動が必要となる。地域路線としてのバスはミニバスを導入する形で再編を考えている。今後は「かりまる」の再編後の状況と合わせてチョイソコ実証実験を踏まえて、地域に適した移動手段について継続的に考えていきたい。</p> <p>【事務局】</p> |
| 7 | <ul style="list-style-type: none"> ・皆様と同じ意見を持っているが、昨年度策定した地域公共交通計画の中で「かりまる」は公共交通ネットワーク全体の中の1つの役割として明確に位置付けられた。都市構造全体として南北の基幹軸を名鉄バス・「かりまる」の各バス路線でしっかり作っていくことを考えたときに、全体の公共交通として同じサービスレベルが提供できる仕組みづくりということも大切な視点と思うので、運賃水準については民間事業者ともしっかりと意見交換をしながら考えていってほしい。 ・南知多町の例で、運賃を400円に引き上げたが、1日乗車券は600円として往復で利用したときにはお値打ちにしたり、小中学生、高校生、大学生などを無料としたりする補助事業を行っている。理由として、公共交通を利用して名古屋市まで通学・通勤できるよう利便性を高めることで、地元に住み続けながら学べる、働けるまちづくりを将来的に目指しているからである。公共交通の部署だけでなく、福祉や教育といった他部署とも連携をとりながら運賃のあり方を進めていただくことが理想と思うのでよろしく願いしたい。 <p>【樋口副会長】</p> | |

| | | |
|---|--|---|
| 8 | <ul style="list-style-type: none"> ・受益者負担としており、利用者負担ではない。受益者がだれかということをよく考えていただきたい。買い物を例にすると、買い物へ行く人だけでなく、買い物先も受益者であるということ。通勤手当も、受益者負担の考え方の1つにあると思う。 ・「かりまる」は市が行っている公共サービスの1つと考えると、交通以外の他の公共サービスは手数料や使用料をとっているということ。コスト全てを料金としていただいているわけではないと思うので、他のサービス水準と比較していただくことも1つの方法論としてあると思う。 <p>【磯部会長】</p> | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・今後、本日の内容に基づき議論を進めていくということでよいか。 <p>【磯部会長】</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・賛成【全委員】⇒承認 |

議題3 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・定員8名、いわゆるジャンボタクシーサイズでのデマンド交通は、サイズもちょうどよく全国的に見ても多く導入されているが、うまくいかないということがあった。それには2つの側面があり、1つはなかなか利用が伸びなかったということ、2つは収支の課題があげられる。チョイソコかりやは非常の多くの経験のうへ開始したころもあり、順調に滑り出していることが分かる。 ・先ほどの議題で受益者負担の話があり、乗る人も目的地も受益者であるという中で、ピアゴ井ヶ谷店が一番利用されているということだが、いくらスポンサー料をいただいているのか。タクシー事業者の場合スーパーでタクシーが待機すると年間5万円費用がかかる例がある。アイシンはスマートにやられているが、デー | <ul style="list-style-type: none"> ・運行における収入として利用者から運賃をいただくとともにスポンサー制度として協賛金をいただいた事業者のところに停留所を設置する運用で実施している。具体的な金額については、各事業者との契約の関係もあるのでお話しはできないが、金額に応じてランクを使い分けて、車両へのラッピング、広告掲載、チョイソコ通信への記事掲載などPRできる場を提供している。事業者との契約はアイシンが営業活動を行い、その中で停留所の設置及びスポンサー契約を行っている。利用者からだけでなく、地域の事業者からも協賛金をいただき、地域の交通を支えていただくという仕組みづくりを行うことについて、このスポンサーモデルは非常に理想的であると感じている。まだ試行錯誤であるが、引き続き事業者と |

| | | |
|---|---|--|
| | <p>タに基づき事業者からもっとスポンサー料をもらってもよいのではないかということを感じる。</p> <p>【横山委員】</p> | <p>の交渉を進め、目的地を増やしていきたい。</p> <p>【事務局】</p> |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> ・資料3-2を拝見すると、名鉄バス路線、「かりまる」路線に沿った縦軸の移動も意外と多くあることが率直な感想である。 ・バス事業というのは車両が大きく幹線道路を通らないといけないので細かいサービスは難しい。高齢者が増加し、また障害者がバス停まで歩いてくるのが難しいという中で、非常にデータとしてしっかりとれていると思う。現在、刈谷市とは定期的に話をさせていただいている。変えられることは変えていく、そうした体制が弊社としても整っており、こうしたデマンド交通によるサービスも受け入れている。 ・アンケートの中で、今までの移動手段を問う設問があるが、「名鉄バス刈谷・愛教大線」、「名鉄バス愛教大線」の記載について、方面もあると答える方が迷わないと思うのでご検討いただけたらと思う。 <p>【大野委員】</p> | |
| 3 | <p>・12ページの予約方法について、アンケートで予約方法に関する意見を聴取するとある。前提として電話で9割予約がされており、今後利用が増えるとオペレーターの負担がさらに増えていくことが想像されるが、アンケートでの聞き方として、インターネットに移行していきたいという事情でアンケートをとるのか、そのあたりの実態をもう少しお伺いしたい。【樋口副会長】</p> | <p>・アンケートの趣旨としてまずは実態を把握したいので、コールセンター側の事情による把握でなく、利用者視点でどのように捉えているかということを確認したいと考えている。その上で、将来的なインターネット予約への移行をお聞きしたいと思っている。インターネット予約が進んでいくことで、コールセンターの人的な負担も軽減されると思う。コールセンターは他自治体の問い合わせも合わせて受け付けて効率的に行っている。こちらについてはアイシンと意見交換を</p> |

| | | |
|---|--|---|
| | | <p>進めてやっているが、DX化を進めたい考えもある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一方で、電話の場合、例えば単身世帯の方でコミュニケーションがとれるという実感を持っている方もいると聞く。実際の予約において当初希望した時間は難しくても10分ずらせば予約ができるといった会話もできるメリットがある。インターネット予約では、空き時間しか画面で確認ができないため、予約をあきらめてしまうという行動につながってしまうかもしれない。このようなDX化の面とおでかけ促進としての効果のバランスをアイシンと意見交換しながら、今後検証をしていくことになると考えている。 <p>【事務局】</p> |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> コールセンターのつながりにくさというのは、実情としてあるのか。 <p>【樋口副会長】</p> | <ul style="list-style-type: none"> 朝方の時間に予約電話が集中することもあり、時折つながりにくい旨の連絡を受けることがあるが、クレームを多く受けているわけではない。しかし、データで取れているわけではないので、アンケートを活用して確認したいと考えている。 <p>【事務局】</p> |
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の方にスマホ教室を行うことがある。高齢の方だと、カメラで写真は撮ることや電話をとることはできるが、電話することができない、普段使うアプリ以外は使いたくないというケースが多々ある。仮にアプリ予約が可能となる場合、インターネットで深い階層まで見に行かなくても、簡単に予約ができるのではないかと構想している。アイシンのアプリで、簡潔なアプリを開発し、活用する予定などはないかもう少し伺いたい。 導入の際は、使い方教室を行っていただくことより効果があると思う。 <p>【樋口副会長】</p> | <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の方が一番使っているアプリとしてLINEがあげられ、子どもやお孫さんとLINEでやりとりしている方も多いと思う。 LINEを使った予約アプリの開発を進めている。準備整い次第、刈谷市にも展開したいと考えている。こちらが運用されればインターネット予約の割合も変わってくるのではないかと考えている。 <p>【アイシン】</p> |

| | | |
|---|---|--|
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> アンケートを実施して利用者の状況を把握し、さらなる改善を進めていきたいというのが市の考えであるが、ご承認いただけるか。 <p>【磯部会長】</p> | <ul style="list-style-type: none"> 賛成【全委員】⇒承認 |
|---|---|--|

議題4 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"> 改定の方向性について異議はない。資料4の位置づけの図の矢印表記について、都市交通戦略から下向きに矢印が伸びているが、この表現だと都市交通戦略が自転車活用推進計画に落とし込むための計画に見えてしまう懸念があるので、通常線でも良いのではないかと思った。 <p>【樋口副会長】</p> | <ul style="list-style-type: none"> 趣旨としては、都市交通戦略が上位計画にあることを表現した。表現方法については今後議論したい。 <p>【事務局】</p> |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> 中間改定ではなく、本改定として進めていくことについて賛同いただけるか。 <p>【磯部会長】</p> | <ul style="list-style-type: none"> 賛成【全委員】⇒承認 |

報告案件1 都市交通戦略関連個別事業の進捗状況について

| | 主な意見 | 回答 |
|---|--|--|
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> 資料5-2の結果を読み取ると、平成27年度と比較し渋滞交差点の箇所も増え、青で表記いただいた最大渋滞長も伸びているということだと思う。渋滞緩和対策について、道路や信号サイクルといった面からの対策も当然必要と思うが、抜本的なところで交通手段の転換や、自転車活用推進計画を合わせて考えていかないとなかなか改善が進まないと感じている。 自転車活用推進計画を策定した立場として、安全教育はぜひ進めていただきたいが、基本方針2にある「通勤における自転車利用の促進」は、自治体だけでなく事業者と一緒にやっていかないといけない施策であり、力を入れていかないといけないと思う。継続実施と書かれている | <ul style="list-style-type: none"> 交差点の渋滞については、今後、都市交通戦略の改定において、自転車利用や公共交通利用も含め、対策等を検討していく。 自転車活用の促進について、民間企業と連携した取組など具体的な施策を今後詰めていきたいと考えている。 <p>【事務局】</p> |

| | | |
|---|--|--|
| | <p>が、事務局として考えがあればお伺いしたい。</p> <p>【樋口副会長】</p> | |
| 2 | <p>・ぜひお願いしたい。今後意見交換したいこととして、基本方針1「自転車通行空間の整備」にあるように、本計画の場合は市中心部の道路を中心とした自転車通行空間の整備を令和12年度目標に設定されているが、周辺に大企業があることも考え、特定小型原付など新たな乗り物にも考慮しながら施策の検討を進めていただけると良いと思っている。</p> <p>【樋口副会長】</p> | |

報告案件2 国土交通省 令和5年度共創モデル実証プロジェクト
「刈谷放課後子育てMaaSプロジェクト」について
(意見等はなし)

報告案件3 刈谷市地域公共交通計画の策定について

| | 主な意見 | 回答 |
|---|---|----|
| 1 | <p>・公共交通計画策定について、運輸局の立場からも御礼申し上げます。まず、市民へ十分周知していただき、こうした方針で刈谷市の公共交通計画を進めていくということを知っていただく取組をしていただきたい。計画の内容を踏まえながら、先ほど議題であったような路線再編や有料化、チョイソコの今後の進め方などを知っていただくと良いと思う。また、計画を進めていくにあたっては、各委員のご協力やご支援が必要になると思うので、改めてよろしくお願ひしたい。</p> <p>【宮川委員】</p> | |