

第 30 回 刈谷市都市交通協議会 議事概要

■日 時：令和6年7月5日（金）14:00～16:00

■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

■その他：

1 東浦町運行バス「う・ら・ら」の運賃改定等について



■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	代理 (上野由貴)
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 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	自治連合会 副会長	根来 辰男	○
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	○
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(ワライン) (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	○(ワライン)
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	伊藤 雅人	○

(事務局)：都市政策部都市交通課 部築課長、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、五明主査、清水技師

■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	<ul style="list-style-type: none"> 第3回意見交換会にて帰りのバスがないという意見が出ている。第29回都市交通協議会後、女性の会の皆さんや自分の子供、周りの人にかりまるについて聞いたところ、「本数が少ないから使いたいけど使えない」という意見が一番多かった。お金を出しても良いから、本数を増やしてほしい。そうしてもらえれば、いくらでも乗ると聞いている。現状2時間に1本ぐらゐの本数で、行きはあるが帰りがない、帰りはあるが行きがないため、車を利用して駐車場に1,000円以上払っている。駐車場を使うことを考えると、運賃が400円でも使う。駐車場を使うよりも安く、タクシーよりも安いので、400円でも出すよと多くの方が言われる。おそらく近隣市町村との足並みを揃えるために、今回は100円、200円、300円で検討されているが、400円以上の場合の検討はしたのか。また、今夕方までの路線しかないが、夜間の路線の検討はしているのか。 今のサービス状況では高いと思うが、例えば30分に1本になったら、乗る方は増えると思う。サービスを向上させて、値段を上げるということは考えたか。 <p>【加藤委員】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運行経費において現状で1乗車500円以上がかかっているため、運賃を400円以上にする場合や水道料金と同じように運行費用の全額を運賃のみで賄う場合についても検討している。ただ、過年度に行ったアンケートによると、運賃を100円以上とすると32%の人が乗らなくなるという結果がある。また、現在のバスは交通弱者の支援という役割を担っていることから、値段を高くすると毎日利用されている方々が利用できなくなるという問題もある。時々利用される方にとっては400円でも良いかもしれないが、毎日利用されている方々にとっては、無料から400円への運賃の急激な引き上げは家計の負担を大きくする恐れがある。これらの点を考慮した上で、資料1の検討を行い、運賃を100円～300円の範囲で考えることは、最初の段階としては妥当であると考えている。 夜間の路線の検討に関しては、まだダイヤの確定はしていないが、10便にすることで夜間の部分で時間が少し伸びると考えている。しかし、行きは良いけど帰りがない、意見交換の場でも、飲みみに出かけて帰りのバスがないという話をよく聞くが、その点に関してはタクシーを使っただきたい。民間競合の観点から、夜間のバスを作ることでタクシー会社がなくなり、交通空白が生まれてしまう可能性があるためである。路線や便は、バランスを考慮しつつ、考えなければならない。 サービスの向上も考えている。その一環として8便から10便への増便も考えている。しかし、急な増便、例えば1時間に1本全路線というのは、2024年問題や運転手確保の観点から難しいため、まずは段階を踏んで、徐々に増やしていくことを考えている。
2	<ul style="list-style-type: none"> タクシーだと、ドア・ツー・ドアでいつでも動けるので、他の交通手段に比べて料金は高いが利便性も高い。電車は、東京へ行く場合に、新幹線の方が在来線より速いが、それは時間をお金で買っているという考え方である。利用者にとって距離感や利便性なども含めて不快、適正、安いと感じる適正価格が人それぞれの感覚であるので、料金に対するストレス度合いの評価や考察があっても良いのではないかと思う。 <p>【丹羽委員】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 10便にした場合に1時間に1本に増えるかに関しては、今各社の意見を聞いて地域を回る路線、幹線、刈谷駅まで直行する路線を考えているが、1つの路線が始点から終点まで1時間以上かかることを考慮すると、1時間に1本は現実的に難しい。
3	<ul style="list-style-type: none"> 高須地区の地区長もしており、町内の人たちに聞くと、具体的な金額については誰も言っていないが、有料にしても良いと言われている。 高須町の停留所から刈谷駅に行こうとすると、バスが2時間に1本しかなく、徒歩で25分の方が早い。町内の人からは刈谷 	

	<p>駅に直行するようなバスが欲しいという意見が出ている。今すぐは難しいと思うが、将来はまっすぐ行くようなバスを検討してほしい。</p> <p>【根来委員】</p>	<p>バスの台数とバスの運転手さん双方を増やさなくてはならない問題もあるので、次の再編で実現というのは難しいと思うが、実現に向けた努力はしたい。</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> 通勤や通学の時間帯に増発するのかわを知りたい。定期券等の割引をする以上、割引の対象者が利用しやすいようにする必要があると思う。これまでの公共施設を巡るバスというのとも良いが、駅に直行するバスがやはりどの地区からも必要ではないかと思うので、路線の見直し等ここで今一度していただきたい。 <p>【作田委員】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現在料金を徴収していないため、誰がどこで乗り、どこで降りたかという情報が取れていない。料金を徴収することで移動傾向の分析を行い、各バス停の必要性を検討して、駅への直行便への切り替え等も次の段階として検討したい。 路線再編については、過年度に各地区・各中学校区に出向いて行った4回ほどの意見交換の中で、公共施設をつなぐバスではなくて、日常生活や買い物の場所、病院をつないでほしいと聞いている。このことから、今回の再編の趣旨は、公共の施設をつなぐバスから、日常生活をつなぐバスへ、また、各地区から駅に直行する路線ではなく、地域路線の結節を重点に置いた再編と考えている。 <p>【事務局】</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> 運賃の話は大事だと思うが、要するにこのバスがどういう新しい性格を持つのかを知りたい。現在は「公共施設連絡バス」だが、今後もその枠内でいくのか、そうじゃないのかを知りたい。 お金を払うとしたらサービスは良くなってほしいが、どういう風にサービスを良くしたいのかについても併せて議論しなければならない。 <p>【磯部会長】</p>	
6	<ul style="list-style-type: none"> この協議会では、増便の話になっているが、今、全国的にはすべて減便であり、バス会社からは「やれない」、「減便を」という声がある。今決定的なのは乗務員の不足である。1時間に1本にするためには、乗務員が今の1.8から2倍必要となるが、そんな採用はできない。乗務員が集まらないから減便という流れが全国的に起きている。 乗務員の確保とその乗務員が辞めないような年収を保証できる料金をバス会社に出さないといけないと思う。政策的に5割負担とするならば、私は100円ではとても無理だと思う。さらに半額制度なども検討すると、どのようにして積み上げていけるのか。乗務員の給料を一般産業並みにして初めて定着、少し良いくらいで人が集まってくる。大型2種免許を取るのに、1か月から2か月程度かかり、一人あたり60万円程度、タクシーの場合でも10日間くらいで25万円程度かかる。今の世の中で、バス乗務員さんが急に増えたり、刈谷だけ増えて刈谷だけ増便したりするのは難しいと思う。増便をするので 	<ul style="list-style-type: none"> 増便について、運行事業者を確認すると、10便に増やすことは厳しいという声もいただいている。タクシー事業者、バス会社、鉄道会社等すべての公共交通をどのように組み合わせて、限られた人員の中で回していくのが課題だと思う。今後のキャッシュレス化等によって分析を取り、使われていないバス停を探ることで速達性を確保していきたいと思う。 移動の足として、北部はチョイソコ、他の地域はバスの利用者が多いという現状を踏まえてバスというコンセプトで、路線の再編を考えている。今回のバス路線再編で終わりではなく、利用状況の分析を繰り返すことで、各地域にあった交通へと改善していきたいと思う。 <p>【事務局】</p>

	<p>あれば、運賃協議会でバス会社に異例の支払いをする必要があると思う。また、免許の取得後、すぐ運転手になることができる訳でもない。今までハイエースや、4t車までしか乗っていない運転手には、大型バスで街中を回る教習を1～2か月行って、やっと運転ができる。そのため、一人要請するために最低100万円以上かかると言われていた。運賃協議会で刈谷市が増やすと決めたなら、最大の問題は乗務員であると思う。そして乗務員を増やすには給料が問題。給料を払えるかどうか重要だと思う。最後に、全国では減便がトレンドとなっている。</p> <p>【横山委員】</p>	
7	<ul style="list-style-type: none"> ・私としては、今話を聞きながら、分けて考えたいと思っている点がある。まず、費用という点で、受益者負担かどうかというのは置いておいて、車で移動する場合、経費として駐車場代やガソリン代がかかる。バスを利用する場合も乗務員さんの確保や燃料費等々お金がかかる。やっぱり移動するにはお金がかかるということを前提に、考えるべきだと思う。その点で参考になるのが、名鉄バスの料金だと思う。統計的なデータを含めて、バスを1台運行するのに必要な経費が試算されている重要な指針だと思う。ここに乗務員の確保のための人件費を上乗せするかどうかは、別の次元の話だと思うので、バスの運行にかかる費用を考えるならば、名鉄バスの運賃は一つの基準になると思う。 ・費用と公共としてのサービスを分けて考えると、サービスについては割引制度の工夫が、大事になってくると思う。費用とサービスは切り離した上で、政策的にできる範囲の費用と割引制度を検討していくべきだと思う。地域公共交通計画の73ページに将来の刈谷市の公共交通のネットワークの将来像がある。このネットワークの内、刈谷駅まで直通する路線が 	

青の点線で描かれている太い幹である。そのサービスレベルと、主に日常生活で使用する細やかなところにまで行く路線のサービスレベルは切り離して考えていくべきだと思う。皆さんの意見を踏まえると、幹線のサービスレベルをより高く、より速くという要望として出ていると思う。ネットワークの作り方については、検討が必要だと思う。先ほど民間バスのお金を基準にすると良いよという話をしたが、豊川市では、コミュニティバスと豊鉄バスをゾーン運賃で、同じ運賃体系にしている。利用者側からするとわかりやすい。名鉄バスとかりまるで別々の料金体系とするのではなく、エリア制で運賃を設定することで、わかりやすさや料金のやりやすさ、運営のやりやすさが出てくると思う。課題は幹線を太くしたい場合には必ず乗り継ぎが出てくることである。乗り換え拠点の整備や乗り換えへの許容性も併せて推進しないとネットワークはなかなか達成できないと思う。ネットワークや官民連携の幹線を作ることを考えると、民間のバス路線の料金基準をまず念頭に置いて費用負担を検討した上で、行政サービスとして割引率や定期券等、いろんな法制度で賄っていく形の検討が良いと思う。

【樋口副会長】

- 8
- ・愛知県内の他の市町村でも運転手不足による減便傾向というのが確かにある。どの自治体も頭を悩ませている。一方で、運賃の値上げを考えているところも一定数ある。コミュニティバスが始まった10年、20年前に、一乗車130円や250円等、細かい額をやり取りすると運転手が大変なので、一乗車100円で始めた自治体が多いと思うが、昨今のキャッシュレス決済の普及を踏まえると、必ずしも運賃のやり取りの手間を考えなくても良い

	<p>と思う。また、10年、20年前は100円でできたかもしれないが、現在は運転者の定着のために人件費や燃料費を確保する必要がある。100円ではなく200円や300円という適切な価格設定をしないと今後サービス向上はおろか運行自体が維持できない可能性も出てくることを念頭に、運賃体系は考えるべきだと思う。</p> <p>【宮川委員】</p>	
9	<p>・バスの運転手不足で増便が難しいという課題を乗り越えるためには、タクシー事業者にも公共交通の担い手になってもらう必要がある。タクシー事業者とも連携しないとネットワークは作りえないので、継続して連携しながら作っていくことを頭に置きながら、議論をできたと思う。</p> <p>【樋口副会長】</p>	
10	<p>・増便というのは広い意味での増便。要するにバスだけで増やすのではなく、いろいろな公共交通を総動員して利用できる機会を増やしていく。そういう意味で増便という言葉を使ってもらえると良いと思う。</p> <p>【磯部会長】</p>	
11	<p>・増便やバス停・ダイヤ検討を実施した後料に料金確定ということになるのか。</p> <p>【作田委員】</p>	<p>・運賃や割引制度、定期券の具体的な金額は、今年度の残りの都市交通協議会で協議したいと考えている。事務局内で8便から10便のダイヤ案やバス停案をつくり、最低8便以上としてプロポーザルを行う。このプロポーザルの仕様は都市交通協議会で事前説明する。プロポーザルを行った後、都市交通協議会で運賃額を協議し、運賃協議会で決定していきたいと考えている。</p> <p>【事務局】</p>
12	<p>・北部以外の地域で、バスに加えてチョイソコを検討するという意向はあるか。</p> <p>【作田委員】</p>	<p>・チョイソコは現在、国道1号以北の北部地域で今年度末までの実証実験という形で運行している。まずは、車両1台でどのように機能するか検証することを前提</p>

		<p>としている。実証実験を行っている富士松中学校区は国道1号より南も含まれており、次の段階としては、地域路線として国道1号以南の交通課題に取り組む必要があると考えている。実証実験の検証が1年、2年といった単位でかかるので、南部や中部に関しては、かりまるを再編した後の課題と合わせて地域と意見交換して考えたい。タクシーとの連携については、計画はないが視野に入れていきたい。</p> <p>【事務局】</p>
13	<ul style="list-style-type: none"> ・どんな意見が出たかという、もっとたくさん払っても良いという意見がある。実は運行事業者から見るともっと経費が大きいと思われることから、あまり低い額で決め打ちをしない方が良いという意見である。 ・たくさん使う人にとってはわかりやすい方が良いと思う。しかし、利用者には個人差があるので、個人に対して適切な割引制度を考えていくということが大切だと思う。 ・お金を払う以上もっと便利にしてほしい。便利になってほしいという期待感があり、それに対しての負担はやむを得ないと考えている。払える人と払えない人がいる点については適切な処置を考えていただきたい。 ・どれだけの費用を負担するかについても教えていただきたい。 <p>【磯部会長】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行事業者への支払いは、赤字額を補助として支払うことになる。例えば経費が今4億円かかっている、運賃を100円または200円または300円にしたときに、それぞれ収入が1000万円、2000万円、3000万円だと仮定すれば、100円の場合は残りの3億9000万円を市で補助するという考え方になる。バスの運転手確保にかかる費用を出し惜しみするといった考えはない。運賃とともにどの程度市が負担すべきかを考えていきたい。 <p>【事務局】</p>
14	<ul style="list-style-type: none"> ・今回は様々な意見が提案された。どの意見によって議決するというのは難しいので、「こういった意見があった」というまとめ方でよい。 <p>【磯部会長】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃について、100円～300円を超えた金額や運転手確保の視点、エリア制運賃などのさまざまな意見をいただいた。運賃協議会には、都市交通協議会よりいただいた意見を提言という形で、事務局でまとめさせていただく。 <p>【事務局】</p>

15	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃額について、事務局でまとめた上で運賃協議会に提言するという事によるか。 <p>【磯部会長】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・賛成【全委員】⇒承認
----	--	---

その他1 東浦町運行バス「う・ら・ら」の運賃改定等について

	主な意見	回答
1	<ul style="list-style-type: none"> ・改定案についての質問ではないが、現状刈谷駅南口から刈谷総合文化センターまでが主に刈谷市民が利用すると想定している中で、利用実態がどうなっているか情報提供いただきたい。もし今日わからなければまた改めて事務局に情報提供いただきたい。 <p>【樋口副会長】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・参考に令和5年度の刈谷線の利用者数は3万2300人である。具体的にOD調査している訳ではないため刈谷市民の割合はわからないが、最終便についてはイオンモール東浦から刈谷駅に向かう線に多くの方に乗っていただいているので、刈谷市の方がたくさん乗っている印象がある。ダイヤ改正で本数自体は減ってしまうが、乗り継ぎ利便性等は上げているので、引き続き多くの方に乗っていただきたい。 <p>【事務局】</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> ・定住自立圏というので一体化している地域であり、結構刈谷市民の買い物交通という話も聞く。 ・特段意見なしという形で整理したい。 <p>【磯部会長】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・賛成【全委員】⇒承認