

第 31 回 刈谷市都市交通協議会 議事概要

■日 時：令和 6 年 8 月 1 日（木）14:00～16:00

■場 所：刈谷市役所 7 階大会議室

■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

■報告案件：

- 1 公共施設連絡バス「かりまる」の再編について

■その他：

- 1 高浜市運行バス「いきいき号」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㈱ 総務部 総務室長	亀井 隆	○
第 2 号委員	トヨタ車体㈱ 総務部 総務室長	宮地 哲也	○
第 3 号委員	名古屋鉄道㈱ 地域連携部 交通サービス担当課長	高井 勇輔	代理 (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	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㈱ 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	○
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 隆弘	○
第 9 号委員	刈谷警察署 交通課長	山口 航平	○
第 10 号委員	愛知県 知立建設事務所 企画調整監	丹羽 照元	欠席
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(オンライン) (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	○(オンライン)
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、五明主査、岡田主査、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	・令和 7 年 3 月 31 日まで実証実験を延長するが、次回の実証実験は今回と全く同じ条件下で実証実験を行うということによろしいか。利用者の意見を考慮した条件のもので次回の実証実験を行うことは考えているか。 【作田委員】	・前提として昨年の 11 月に実証実験を開始する時に、実証実験の期間は令和 7 年 3 月 31 日末としている。道路運送法第 21 条の手続きで、申請期間は最大一年間であるため、期間を 2 期に分けて 1 年間と 5 ヶ月で申請することが主旨である。今回のアンケート結果を踏まえて計画を変更するか検討したが、現状のデータは、まだ 6 ヶ月のデータであることや、アンケート結果はクロス集計等の分析ができていないこと、また、地域内交通と幹線とのつながり方も今回の実証実験のテーマにしているため、まず現状の区域で、残り 5 カ月を継続し、並行して新年度からの実証実験及び運行について考えていきたい。 【事務局】
2	・刈谷市のチョイソコは、他県等の情報を聞いているが、速報の数字を見る限りは大変うまくいっていると思う。タクシーの空白への対応として、チョイソコという形で、商業者と協力してやっていくというアイシン方式に関しては、これほど苦情も不満もなく利用ができていたのは全国でもトップクラスだと思う。刈谷市、アイシン、刈谷市民の意識の高さだと思う。 ・刈谷市がスマートシティをまちづくりの基本に据えることは大変良いと思うが、実際の注文は 9 割が電話である。Go アプリの利用率は 5%程度であるが、アプリは使える、使えないという問題以前に時間調整ができないという問題がある。去年アイシンの現場を見させていただいたが、電話がかかってきた時に、例えば 11 時 15 分に欲しいという予約希望があり、仮に 11 時 15 分には近くに車が行かないとすると、アプリでははねられてしまう。しかし、電話であれば、実際に聞いていたときには、「お客さん、5 分とか 10 分待ってこちらの方の乗り場に行ってくださいと乗れますよ」という話をして、そこでマッチングが成立していた。こういうことは非常に大事だと思う。マッチングアプリにはこのような高度な機能がないこともあり、名古屋市や大阪、横浜以外にも地方都市は電話がまだ主流であり、	・インターネットで申し込む際は、希望する時間を入力すると乗車可能な時間帯だけが表示されるため、その時間が利用者の予定に合わない時間だと、ブラウザを閉じてしまう。そのため、予約不成立等の記録が残らない。一方で電話であれば、コールセンターの対応によって例えば 10 分後であれば可能などの微調整ができるため、電話の需要があると思われる。高齢者のデジタルデバイドの課題もあるが、そうではない理由もあると感じている。 【事務局】

	90%以上を占める。タクシーのアプリ配車は4月が1,200件、5月が1,600件、7月が2,000件と増えているが、それ以上に無線回数も増えており、割合は全然増えていない。このような状態のため、予約方法がアプリに切り替わるのは現実的にはなかなか難しいと思う。 ・市民の希望に従って、運行範囲を広げていくことで、「かりまる」のように全市になってしまったというようなことがないようをお願いしたい。 【横山委員】	
3	・今回のアンケート調査はとても興味深い結果が出ており、なかなか面白いと思う。利用者の一人当たりの利用頻度の分布、例えば、たくさん使っている方が多いのか、皆さん同じぐらいの頻度なのかは、このアンケート調査票の中ではそのような項目はないと思うが、もし事務方でそういったものをまとめているのであれば、参考までにお聞かせいただきたい。 【三宅委員】	・現時点では手元に整ったデータがないため、次回の会議で提示したい。 【事務局】
4	・アンケート調査を見させていただき、率直な感想として、全体で4割の方に外出機会が増えたという結果が出ているが、移動手段の変化について10ページを見ると、チョイソコの登録前に「かりまる」を利用していた人数よりも、登録後も「かりまる」を利用している人数の方が少ないのは、これまで「かりまる」、あるいは名鉄バス、タクシーを利用していた方が、チョイソコを利用するようになったということだと思う。すなわち、これまで利用していた交通手段から選択肢が増えた、チョイソコという選択肢が増えたということになるのであって、利用者が増えたというところを少し疑問に思う。チョイソコによって、「かりまる」への接続や弊社のバスへの接続が容易になり、「かりまる」の利用者が増えた、名鉄バスを利用する人も増えた、これまでバス停まで遠かった人がチョイソコで出られるようになった、そういう方が4割増えたということであれば非常に喜ばしいことだが、ただ選択肢が増えたということだけであれば、単に安いタクシーがでただけだと思う。やはり刈谷市内で移動に制約のある少し不便な地域の方が移動しやすくな	・まさに後藤委員のおっしゃる通りの姿を目指していきたいと考えている。資料にはないが、「かりまる」の状況を確認すると、「かりまる」の路線全体利用者数は伸びており、地域内の移動を見ても大きな変動はない。地域内移動として「かりまる」を利用していた人が、チョイソコに転換した傾向は見受けられない。この状況を踏まえて、名鉄バスの路線状況について意見交換させていただきたい。 ・「外出の機会が増えたか」については、アンケートで「チョイソコをきっかけに外出の機会が増えたか」と問を立てており、移動の選択肢が増えた中で、例えば今までは出かける機会が週に1回程度だった方が週に2回に増えるという傾向があるのではないかと捉えている。実際に、利用経験者154名の方の中で回答をいただいた方々が、どのように転換したかについて、一人一人の乗車頻度まで分析することは難しいので、例えば「かりまる」利用者の状況などと対比しながら、分析したいと考えている。 【事務局】

	ったという結果が出るのがチョイソコの良い姿だと思うので、乗り換えで「かりまる」の利用者も増えた、名鉄バスも増えた、駅にも行きやすくなったというのが刈谷市の求める交通政策かなと思うので、そういったところも含めてアンケート調査や今後の検証を進めてもらいたい。 【後藤委員】	
5	・実証実験の目標値 300 名に利用者がだいぶ近づいてきており、ほぼ達成したような状況になっている。アンケートを拝見すると、概ね好意的な回答であると思われる。アンケートの中で面白いと思った点が、登録はしているが、利用はしていない方が将来的に使うかもしれないからという形で回答がされているということで、将来的なものも含めて、利用者の移動手段が増え、移動手段が確保されていると言えるので、市民の方に安心感が生まれていると推測している。一方、8 ページには乗り継いだことはないという回答や、行きたいところに行けないから使わないという不満があるため、今後の交通体系を総合的に作る中で、いかに乗り継いでもらうかであったり、乗り継ぎ障壁をいかに下げるかであったりを考える必要があると思う。乗り継ぎにはそれほど手間がかからない、許容範囲内の乗り継ぎができて、いろいろな所に行くことができるということが浸透すれば、本当に交通体制としても、理想のものができ、かりまるや名鉄バス、鉄道等の利用促進にもつながると思うので、今後の検証においては、そのあたりも一緒に検討していただきたい。 【宮川委員】	・次の課題はまさに乗継の促進だと考えている。アンケートの結果を見ると、最初は導入初期なので、乗り継ぎの実績は全く出ないと感じていた。しかし、乗り継ぎの実績が出てきたので、これは前向きに捉えたい。その上で便利な移動機能と考えられると、例えば刈谷豊田総合病院等に直接行けると良いと利用者目線から意見が出るが、説明会などで、地域の路線として運行するため、例えば市の中心部の刈谷豊田総合病院などに行くと、片道30分、往復で1時間以上、地域から車両がなくなってしまう、地域内の移動手段がなくなると説明をすると、ご理解いただけている。加えて乗り継ぎの話になると、例えば、バスを乗り継ぐ移動方法を説明すると理解いただけるが、具体的にどこで乗り継いだら良いのかイメージができない方が多いと思われる。しかし、例として富士松駅や富士松図書館、ハイウェイオアシスを紹介すると、ご理解いただける方も多い。このような対応をより丁寧にやっていく必要があると感じている。今後も地域に入り、会員登録と合わせて使い方を広めていけるような取り組みをしていきたいと考えている。 【事務局】
6	・私も順調な滑り出しだと思う。これも事務局が、説明会、導入の検討から含めてかなり地域と面着で対面での調整を積み重ねてきた結果だと思っており、私も非常に嬉しく思う。地域公共交通計画を作る時も、北部地域はアンケートやスマートフォンの位置情報のビックデータを使って、ある程度地域の中で生活ができるというのを検討して目星はついていて。今	

	回のアンケートでも改めて、国道一号以北の人たちは、約 8 割から 9 割がこの地域の中で生活できているという結果も出てきている。今、交通政策でこういう話をしているが、実は、地域公共交通計画で意識しているのは都市の生活圏、地域内の生活圏をどうサポートしていくかという観点、福祉的な観点では、刈谷市でも地域包括ケアシステムが概ね富士松中学校区でケアされているという点を考えると、なかなか行政的に難しかった北部地域・富士松中学校区において、これらの政策をチョイスコという複合的に持続可能なシステムが担える可能性があると思う。その圏域の中で、生活をサポートできる交通システム、さらに福祉的な観点、都市計画的な観点からもサポートできる、非常に良いツールになるという期待がますます持てた。ぜひ、今後の高い目標に向けて、実証実験を引き続き継続していただき、福祉の面、また都市計画的なまちづくりの面も交通政策側がしっかり担って、まちづくりに直接的に、市民に還元するような取り組みをしてほしい。 ・他の地域において、オンデマンドタクシーに変えた瞬間、予約不成立率が急上昇する等、機械には解決できない問題があるので、ぜひ事務局側もアイシンに丸投げというわけではなくて、そのあたりの接続の状況を事務局としてサポートをするような体制で進んでいただきたい。 【樋口委員】	
7	・今回の主旨は、第 2 期も継続したいということである。必ずしも議決案件ではないが、ご理解していただきたいということでお願いしたい。停留所を増やすことは、随時やっていくが、大きなところは変わらないということだが、承認いただけるか。 【磯部会長】	・賛成【全委員】⇒承認

報告案件 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	・第4回の利用促進を検討する上で、料金の件についてはどういう前提のもとでこの会が進められていたのか、確認したい。 【樋口副会長】	・この意見交換会にあたり、有料化した場合でも、今の68万人の利用者数を減らさないためにはどうしたらいいかということも触れながら意見を頂いた。 【事務局】
2	・良い方向性というか、マネジメントされたなと思うが、今まで、公共施設連絡バスとして無料で運行していたため、なかなか利用促進策が出てこなかったと記憶しているし、今後有料化も念頭に置きつつ、バスを使ってもらう仕掛けをこういうふうに推し活というふうな形で、地域の意見を踏まえながらやっていくという方向性には非常に大賛成である。だからこそ今まで都市交通課の中で利用促進をやるというセクションがなかった分、市全体としてやるべき利用促進の話と、地区と密接に連携しながら細やかにやる利用促進といくつか種類があるし、他の例えば住民以外の事業者や、地元の小売店と連携する等、今後利用促進を推進する体制をどうするのか検討いただきたい。 【樋口副会長】	・昨年度から次世代モビリティ推進係を設置し、力を入れていきたいと考えている。また、利用促進をする中で、公共だけでやるべきなのかという課題があると思う。民間とうまく連携して、我々も営業をかけながら、民間だけでなく、地区長さんや、地区のいろいろなイベント等で、どういうものが絡められるのか、そういうことも事務局の負担が増えすぎない範囲で検討していきたい。 ・次回以降の話になるかもしれないが、有料化に関してキャッシュレスを検討していく中で、都市交通課だけでなく、高齢者政策や、健康増進等と既に情報交換をしており、うまく他の施策につなげたいと考えている。 【事務局】
3	・有料化の検討をする時に、どの支払い方法を基本にするのか考えているか。 【横山委員】	・キャッシュレスに関しては、いろんな方法がある。例えば名鉄のmanacaは、東海地区だとかなり浸透している。そういったものをベースに、PayPayをはじめとしたバーコード決済等、いろいろなものを検討している。確定し次第、報告させていただきたい。支払い方法の検討においては、利用者の利便性の確保、運転士に迷惑かけない、事務局の業務量が増えない、の三方よしを考えている。今後報告させていただきたい。 【事務局】

その他 1 高浜市運行バス「いきいき号」の運賃改定等について

	主な意見	回答
1	・資料の 3・2 の軽油価格は 1L あたりの価格か。 【磯部会長】	・1L 当たりの軽油価格である。 【事務局】