

## 第 32 回 刈谷市都市交通協議会 議事概要

■日 時：令和 6 年 10 月 18 日（金）14:00～16:30  
 ■場 所：刈谷市役所 3 階防災会議室  
 ■議 題：

- 1 デマンド交通「チョイソコかりや」実証実験について
- 2 公共施設連絡バス「かりまる」の再編について
- 3 刈谷市都市交通戦略の改定について

■報告案件：

- 1 国土交通省 令和 6 年度共創・MaaS 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



■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<br>(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<br>兼第 5 号委員 | 名鉄バス(株) 運輸本部 首席 交通企画官        | 後藤 泰之  | ○                 |
| 第 6 号委員             | 刈谷市自治連合会 副会長                 | 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 | 欠席                |
| 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          | 川畑 竜八  | ○                 |
| 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  | ○                 |
| 第 10 号委員            | 刈谷市建設部長                      | 水野 秀彦  | 欠席                |
| 第 11 号委員            | 愛知県 都市・交通局 交通対策課長            | 山田 浩之  | オンライン代理<br>(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<br>(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  | 欠席                |
| オブザーバー              | 刈谷市産業環境部長                    | 伊藤 雅人  | 欠席                |

(事務局)：都市政策部都市交通課 都築課長、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、加藤技師

■意見概要（発言順）：

報告案件 1 国土交通省 令和6年度共創・MaaS 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

|   | 主な意見                                                                                                                          | 回答                                                                                                                                            |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>放課後児童クラブからつながりステーションの移動に対して、帰宅の送迎が少ない要因は何か。</li> </ul> <p>【樋口副会長】</p>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>保護者が迎えに来ることが一番の要因である。</li> </ul> <p>【事務局】</p>                                                          |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> <li>夕方時間帯の保護者の送迎が課題であり、一方で夜の送迎であれば保護者の送迎でも問題ないことが確認できたということではいか。</li> </ul> <p>【樋口副会長】</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>よい。保護者アンケートやヒアリングから、フルタイムで働いていると17時までは送迎が難しく、17時以降なら可能であることが分かっている。</li> </ul> <p>【事務局】</p>            |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> <li>料金の規模感を教えていただきたい。</li> </ul> <p>【樋口副会長】</p>                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>料金は、募集の際、対象の保護者に示している。実証実験のため、期間が限定的であること、アンケート等への協力をお願いすることから、今回に限り特別料金としている。</li> </ul> <p>【事務局】</p> |

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 | <ul style="list-style-type: none"> <li>6頁において、「チョイソコ導入前後での交通手段の変化」ということで、バスが7割、タクシーが6割とあるが、具体的にどのような数字の変化か。</li> </ul> <p>【後藤委員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>可能であれば「継続利用した割合」など、表現を修正した資料を公開したほうが良い。</li> </ul> <p>【樋口副会長】</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>チョイソコの利用者の内、利用後も継続してバスを利用される方が7割で、タクシーが6割ということである。</li> </ul> <p>【事務局】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>修正を行う。</li> </ul> <p>【事務局】</p>       |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> <li>8頁の「運転手がまとまった休みを取りにくい運行日もある」というのは、改善基準告示に沿った休憩をとれていない日があるということか。</li> </ul> <p>【横山委員】</p>                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>改善基準告示は遵守している。「まとまった」という意味は、休憩時間は確保できているが、30分や1時間などまとまった形では取れていないということである。</li> </ul> <p>【事務局】</p>                                                     |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> <li>改善基準告示を守れている場合でも、1回の休憩が連続10分では、十分な休憩にならない。特に右左折が多くあったり、今後運行時間を延ばしたりすると、運転手の負担増加に繋がる。</li> </ul> <p>【川畑委員】</p>                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>実証実験として行っている中で、予約件数が少なくても、区域内の長い移動が増えてくるとまとまった休憩がとりにくいという課題が見えてきた。今後、運行区域・運行時間を延ばす際には、2台体制を考慮して、まとまった休憩時間を確保することを併せて検討する必要がある。</li> </ul> <p>【事務局】</p> |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> <li>乗継ぎを促進する際に、乗継ぎ先のバスや鉄道のダイヤに合わせる必要があると思</li> </ul>                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>基本的に、先に予約を入れている方の到着時間を守る形で運行している。ただ</li> </ul>                                                                                                         |

|   |                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                        |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p>うが、システム的に、ダイヤに利用者の時間を合わせるなどの調整はできるのか。</p> <p>【宮川委員】</p>                                                                                                                      | <p>デマンドの特徴としては、時間を合わせて移動ができるというところになるので、乗継ぎができるという使い方を周知していく必要がある。説明会や電話で具体的な使い方を説明すると納得いただくことが多いので、周知の際は丁寧に行う必要があると考えている。</p> <p>【事務局】</p>                                                                                            |
| 5 | <p>・タクシー・バス事業者を確認したいが、ドライバーの負担・負担感の軽減策として、休憩以外に、ナビの仕方などシステム的なものなど何かあるか。</p> <p>【樋口副会長】</p>                                                                                      | <p>・そのような制度やシステムは無い。ただお客様に、交通状況や高齢者の乗り降りなどで、遅延することもあるということを理解してもらうことが重要である。そのようなことで文句を言われるのは辛い。</p> <p>【横山委員】</p> <p>・乗務員は、お客様からの時間に対する無言の圧力がかなりストレスになる。そういった中で、渋滞が一番時間を読めないもので、渋滞が解消されれば、負担は減るのではないか。</p> <p>【川畑委員】</p>               |
| 6 | <p>・大変参考になった。利用促進を図るにあたって、運行の実態や現状を知っていただきながら、余裕をもった移動を推進していくべきだと改めて感じた。また、システム面では、リアルタイムの市内交通情報を集約し、渋滞情報も含めて統合するスマートシティのような取組みも、「かりまる」の運行を支える1つの側面になり得ると思う。</p> <p>【樋口副会長】</p> |                                                                                                                                                                                                                                        |
| 7 | <p>・市民の希望として、北部だけでなく、市全域にチョイソコのようなサービスを展開してほしい。「かりまる」の車両では入りにくい狭い道路もあり、運転手の負担の軽減にもなる。</p> <p>【作田委員】</p>                                                                         | <p>・市は鉄道、バスはじめ色々な交通機能が充実している。中部や南部では、乗合交通の需要としてはバス利用者が多いので、地域路線にはバスを検討している。個別輸送についてはタクシー会社が担っている。これだけの交通機能が充実していることは刈谷市の価値だと捉えている。一方で、北部ではタクシーが使いづらいという課題もあり、チョイソコを導入した。今後は、市民の住まい方や交通事業者の状況を見ながら、市の交通体系を皆さんと考えていきたい。</p> <p>【事務局】</p> |
| 8 | <p>・今後、9～12頁にある内容で、検討を進めていくことについて、承認いただけるか。</p> <p>【磯部会長】</p>                                                                                                                   | <p>・賛成【全委員】⇒承認</p>                                                                                                                                                                                                                     |

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 | <p>・再編にあたって、運賃は距離制ではなく、均一制を採用する考えか。</p> <p>【磯部会長】</p>                                                     | <p>・距離制でなく、定額運賃（100～300 円）を考えている。再編・有料化により、「かりまる」はコミュニティバスへ変更する。市民の方がどこで乗っても、行きたいところに定額で行けるのがコミュニティバスだと考えている。</p> <p>【事務局】</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 2 | <p>・刈谷市公共施設連絡バス（「かりまる」）はコミュニティバスに変わったのか。何か経緯があるのか。法律や根拠を示していただきたい。</p> <p>【横山委員】</p>                      | <p>・まだコミュニティバスと決定されてはいない。有料化した場合は、要綱などを整理し、コミュニティバスへ名称を変更することを考えている。資料はあくまで有料化した場合の記載である。</p> <p>【事務局】</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 3 | <p>・コミュニティバスの政策目的には、お出かけ支援、渋滞対策の2つしか入っていないが、通勤・通学も政策目的か。</p> <p>【横山委員】</p>                                | <p>・通勤・通学の時間帯に車通勤からバス通勤に代わることで、渋滞解消や、環境問題の解決に寄与すると考えている。</p> <p>【事務局】</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 4 | <p>・渋滞対策が再編目的にあるが、実際は対策になるほど自家用車からバスに乗り換えるということは無いのではないか。逆に、バスの運行によって渋滞がひどくなることを懸念している。</p> <p>【横山委員】</p> | <p>・現状、朝の1時間に1便（定員55名）で、渋滞対策に大きく寄与するとは考えにくい。将来的には公共交通をもっと充実させていきたい。</p> <p>【事務局】</p> <p>・渋滞の課題がある中で、交通モードを転換する必要があると考えており、都市交通戦略の改定を進めている。その中の一つとして、「かりまる」、名鉄バス、タクシー、鉄道など、公共交通へモードを変えていくことや、自転車の活用などを通して、自動車依存の都市構造を緩和していくことを目指していく。</p> <p>【事務局】</p> <p>・”幹”と”枝”の考え方が重要であり、”幹”はある程度大量かつ速達に運ぶ機能が求められると考えている。刈谷市の都市構造の中では、南北のバス路線が幹線軸になっているが、そのバスをどのように”幹”にするかの議論は、今の「かりまる」再編の次のステップになると思う。</p> <p>「かりまる」だけでなく、名鉄バスや、企業送迎バスなど、うまく統合・共創し、刈谷の南北の背骨を作っていく、継続的な議論が必要である。</p> <p>【樋口副会長】</p> <p>・「かりまる」だけで全部が対策できることは無く、色々な交通の組み合わせになる。</p> |

|    |                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                      |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                                                                                                                                                                         | <p>渋滞にもレベルがあるが、より酷くならないようにすることも大事な政策である。<b>【磯部会長】</b></p>                                                                                            |
| 5  | <p>・夜の時間帯のバスは増発するか。全国的には対応していない。宴会帰りの需要まで、バスで対応しなくても良いのではないかな。<br/><b>【横山委員】</b></p>                                                                                                                    | <p>・飲んだらタクシーを使って帰ってほしいという考えはある。隣の安城市でもタクシー会社さんが廃業してしまった。夜の需要は「共創」ということでタクシー事業者さんに担っていただきたい。<br/><b>【事務局】</b></p>                                     |
| 6  | <p>・今の「かりまる」のバス停の円盤が小さく、バス停名も書いていない。また、夜になると反射をしないため見えづらい。利用促進の観点から、円盤を大きく、反射して見やすくしてほしい。<br/><b>【川畑委員】</b></p>                                                                                         | <p>・とても貴重な意見である。現状、バス停名は円盤の下に載せているが、今後再編する時は目立つものにしたい。<br/><b>【事務局】</b></p>                                                                          |
| 7  | <p>・新路線案について、刈谷駅の南北それぞれの駅前広場に入ることは便利であると分かっているが、乗務員不足や乗務時間の問題もあり、南北両方に行く必要があるか疑問である。<br/><b>【川畑委員】</b></p>                                                                                              | <p>・運行ルートが重複しているという課題は認識している。ただ、現状 OD がしっかりと取れていない。また、刈谷豊田総合病院やひまわりに毎日通われている方が多数いる。今後、有料化で OD を取れるようになった際に、この箇所も含めた再編を行っていききたい。<br/><b>【事務局】</b></p> |
| 8  | <p>・有料化が決まれば、プロポーザルに参加できるのは、乗合事業者だけでなく、路線事業にノウハウのない貸切事業者も参加できるということなのか。<br/><b>【小林委員】</b></p> <p>・今までは料金を取らなかったが、今後は道路運送法 4 条の乗合事業者でしか運行ができない。プロポーザルの応募条件は明確にする必要があるがどのように考えているか。<br/><b>【磯部会長】</b></p> | <p>・道路運送法 4 条の乗合事業者以外の参加については検討中である。運行開始日には 4 条の許可を持っていることが必要であるため、応募条件には「運行開始日までに 4 条許可を取得すること」と規定することを考えている。<br/><b>【事務局】</b></p>                  |
| 9  | <p>・乗務員が増やせるという前提で新しい路線を書いているが、本当に増やせるか心配である。感触はどうか。<br/><b>【磯部会長】</b></p>                                                                                                                              | <p>・採用の強化は行っているが、増えていかないというのが現状であり、本音としては、1 人でも少ない方がいい。効率化を図るために、市から提案された案を含め、利便性向上につながる策を、一緒に知恵を出しながら進めていきたい。<br/><b>【後藤委員】</b></p>                 |
| 10 | <p>・プロポーザルは、事業者からの提案を受け入れられる柔軟な形にした方が良くと思うがどう考えるか。<br/><b>【磯部会長】</b></p>                                                                                                                                | <p>・プロポーザルの中で、労働環境の負担も踏まえたダイヤの提案など、事業者からの提案を受けられるような仕様書にしたい。<br/><b>【事務局】</b></p>                                                                    |
| 11 | <p>・全国でも完全キャッシュレスの実証実験も行われている。想定されていると思う</p>                                                                                                                                                            | <p>・キャッシュレス導入は考えている。ただし、デジタルデバインドや高齢者の方がい</p>                                                                                                        |

|    |                                                                       |                                                                                                                 |
|----|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <p>が、IC カード等使えるようにしていただきたい。</p> <p>【小林委員】</p>                         | <p>らっしゃるため、現金は併用することになると思う。IC カードだけでなく、QR やクレカタッチ、マイナンバーなども併用していただくことを検討中である。</p> <p>【事務局】</p>                  |
| 12 | <p>・運賃が決まっていない中で、プロポーザルを実施するのか。</p> <p>【小林委員】</p>                     | <p>・地元の意見交換会や都市交通協議会において、ある一定程度の受益者負担は必要との認識であり、その方向で進めている。事務局は200円ということで考えている。それを本日ご承認いただきたい。</p> <p>【事務局】</p> |
| 13 | <p>・運賃の最終決定は運賃協議会で行うということで良いか。</p> <p>【宮川委員】</p>                      | <p>・運賃の最終決定は、運賃協議会で行う。</p> <p>【事務局】</p>                                                                         |
| 14 | <p>・有償化に向けて、運賃は概ね 200 円であり、運賃協議会で最終決定することに承認いただけるか。</p> <p>【磯部会長】</p> | <p>・賛成【全委員】⇒承認</p>                                                                                              |

### 議題 3 刈谷市都市交通戦略改定について

|   | 主な意見                                                                                             | 回答                                                                                                                                                      |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | <p>・スマートシティ構想と都市交通戦略はどういった位置付けか確認したい。また、スマートシティ構想の施策体系や具体的な施策展開を確認したい。</p> <p>【樋口副会長】</p>        | <p>・スマートシティ構想は、取組みが前提として位置づけられているわけではなく、新技術やDXなどの最新技術を進める、革新的な取組みの理念やイメージを謳っている。特にモビリティの分野とは親和性が高く、都市交通戦略に取り込ませていく必要がある。</p> <p>【事務局】</p>               |
| 2 | <p>・スマートと DX の違いを取り違えないようにしていただきたい。スマートのための DX・デジタル化であって、DX・デジタル化が目的になってはならない。</p> <p>【横山委員】</p> | <p>・コロナ禍を経てデジタル化が進展したと思っている。それにより、業務の負担軽減や課題解決、利便性の向上などが図られてきたが、デジタル化自体が目的ではないと思っている。今は様々な場所で、チャレンジしている発展途上の段階である。今後も引き続きの意見交換をお願いしたい。</p> <p>【事務局】</p> |
| 3 | <p>・企業アンケートについて、広く企業に調査する機会も少ないため、広く調査していただきたい。</p> <p>【商工会議所 岡田委員】</p>                          | <p>・前回の都市交通戦略策定時は約 13 社、前回中間改定時は、従業員の多い事業所を中心に調査を行った。一方で、企業バスの需要としては、刈谷駅の南部方面に向かわれる需要もあり、適正な従業員規模を模索していきたいので、ご相談させていただきたい。</p> <p>【事務局】</p>             |

## その他

|   | 主な内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | <p>■刈谷市情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・わんさか祭りでのご協力に感謝したい。200 名程度がご来場いただいたほか、UD タクシーの展示をさせていただいた。また、今週末に福祉・健康フェスティバルを実施する。同じく公共交通・モビリティの PR をするほか、樋口副会長から貸与いただいたシニアカーの展示を行う。</li></ul> <p>【事務局】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・チョイソコかりやで、人工知能を活用した新機能の実証実験を行っている。アイシンから技術提供の提案があり、市の公共交通の課題感と合致して実現している。</li></ul> <p>【事務局】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・昨年から実施している「かりまるでおでかけキャンペーン」を今年も行っている。まずは美術館とコラボしているが、今後もまた別のイベントを企画している。</li></ul> <p>【事務局】</p> |
| 2 | <p>■愛知県バス協会からの情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・明日 JR ゲートタワーにて、バス運転手の合同就職説明会を行う。関心がある方に周知をお願いしたい。</li></ul> <p>【小林委員】</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |