

第 33 回 刈谷市都市交通協議会 議事概要

- 日 時：令和 7 年 1 月 30 日（木）10:00～11:30
- 場 所：刈谷市役所 7 階大会議室
- 議 題：
- 1 「かりまる」新路線における割引制度について
 - 2 デマンド交通「チョイソコかりや」実証実験について



■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	欠席
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	○
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	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	○
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	中川 智揮	欠席
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	○
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 (常本久美)
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 (小島健)
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	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 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、加藤技師

■意見概要（発言順）：

議題１ 「かりまる」新路線における割引制度について

	主な意見	回答
1	・運賃について、「子連れ（市民限定）未就学児付添１名０円」とあるが、子ども中学生０円と分ける必要があるか。【川畑委員】	・「未就学児付添１名０円」は、付き添いの父母などの付き添いの方が１名無料になるということである。【事務局】
2	・定期券のオンライン販売について、具体的な運用方法を教えていただきたい。また、スマートフォン画面で表示される場合、電源が切れた際の対応策はどうか。【川畑委員】	・定期券の表示は、アプリ上でQRコードを表示し、機器にタッチする形を想定している。スマートフォンの電源が切れた際の対応策は現段階で未定だが、キャッシュレス決済事業者決定後に詳細を詰め、バス運転手への負担や現場での混乱が起きないようにしたい。【事務局】
3	・キャッシュレス決済について、具体的にどのような支払い方法を導入するのか伺いたい。【川畑委員】	・交通系ICカードやクレジットカードのタッチ決済、QRコード決済など、多種多様な決済手段を検討したい。タッチで簡単に乗れる、市民にとっても運転手にとっても負担のないような方法を考えている。【事務局】
4	・高齢者や障害者などの割引について、どのように対象者を判断するのか。また、市民限定であれば何かしらの証明を発行するのか。さらに、障害者手帳の種類や常時携帯・提示への抵抗感など、対応策を検討する必要があるが、事務局の見解はどうか。【横山委員、磯部会長】	・確認方法等については、次回の協議会において具体策を提示する予定である。【事務局】
5	・運賃の収受方法および乗車方法について、一律運賃であるが、乗車時に１回の支払い、あるいは１回のタッチで済むのか、明示してほしい。【宮川委員】	・運賃収受方法は今後決定する事項であるが、ODデータを取得したいという観点から、乗車時と降車時の２回タッチしていただきたいと思っている。ただ利用者視点では、２回タッチする煩雑さが懸念されるため、１回タッチと２回タッチのどちらが適切か、慎重に検討し決めていきたい。システムにより１回のタッチで行けるものや２回タッチが必要なもの等いろいろなシステムがあることを把握している。１回タッチのシステムにすることで費用が高くなることも考えられるので、よく検討したいと思う。【事務局】
6	・高齢者で免許返納された方の料金を０円とする方策は賛成だが、タクシーの割引についてはタクシー事業者が負担している。高齢者のフレイル予防という観点では、かりまる以外でも割引ができると良い。【樋口副会長】	—

7	・キャッシュレス決済利用者は1割引ということであるが、キャッシュレス決済と現金決済で差をつけることについて、国交省の考え方があれば伺いたい。【小林委員】	・国交省としては、キャッシュレス決済と現金決済での料金の差について、公式見解は示していない。今回の場合は協議運賃として運賃協議会で決定されれば、制度上問題はない。【宮川委員】
8	・「かりまる」再編にあたりどこまでサービスや値段を増やしていくのか、基準を考えていただきたい。再編によって、バス業界やタクシー業界が被害を受けることがないような形で考えていただきたい。【横山委員】	・民業圧迫ということはないように考えている。市民にとってより良いサービスはなにか、タクシー業界と「かりまる」が手を取り共創できるようにしたい。【事務局】
9	・「乗継ぎ1回0円」について、どのような運用を想定しているか。【加藤委員】	・刈谷駅へ直接向かわないルートとなる一ツ木線など、ある路線から別の路線に乗り換える際に1回無料になることを想定している。区切りとなる時間などはシステムとの兼ね合いで考えていきたい。また、乗り継ぎ券を配ることは運転手の負担となるため、キャッシュレスの場合はシステムの中で完結させたいと考えている。現金の場合は、運賃を受領する際にバス運転手から路線の色が分かる乗継券を配りたいと考えている。【事務局】
10	・「かりまる」についても学校で無料券がもらえるようなインセンティブを与えるのも良いのではないか。また障害者についても障害者手帳を見せづらい方もいるほか、提示を促す方も言いづらいといったこともある。【加藤委員】	・指摘を踏まえ検討する。【事務局】
11	・「かりまる」の乗務員はバス停別の乗車人数を控えている。システムでODが取れるのであれば手書きで記入している負担が軽減されるためお願いをしたい。【川畑委員】	・現金決済の人もいるので、多少運転手の負担は残ってしまうと思う。最終的に、完全にキャッシュレス化になる場合は負担を軽減したいと考えている。また、無料券の人や現金の人はカウント方法が課題となるが、運転手の負担のない形で考えていきたい。【事務局】
12	・「子連れ（市民限定）未就学児付添1名」は、子育て中の父母限定なのか、あるいは近所の方や知り合いの場合も対象になるか。【作田委員】	・想定できていないため、今後確認をしていきたい。子どもが市民であればいいと思うが、運用方法は次回の協議会でお示ししたい。【事務局】
13	・公共交通機関の運賃の割引は大きく2つあると言われている。1つは事業者が負担する営業的割引、もう1つは行政が負担する社会政策的割引である。実際には、タクシーの障害者割引や、鉄道やバスの通学定期券の割引などは事業者負担で行われている。割引制度が営業的割引か、社会的割引として行うべきかという視点でも考える必要がある。【磯部会長】	—

14	・障害者手帳の提示をお願いしにくいという話があったが、そのような背景で福祉チケットを36枚もらえるという制度がある。この制度にも孫や知り合いに配るという問題がある。今後、割引方法について工夫した検討をいただきたい。【横山委員】	—
15	・今後、資料1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。【磯部会長】	・賛成【全委員】⇒承認

議題2 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	・スケジュール感の確認であるが、議題1において、かりまるの路線再編を令和8年2月に予定しているとのことだが、チョイソコかりやの本格運行開始と同時に路線再編を行うという認識でいいのか。本実証実験がどのように本格運行に繋げていくのか、事務局の考え方を伺いたい。【樋口副会長】	・地域公共交通計画策定時から、地域路線を考えていく中で、北部地域ではチョイソコが地域路線を担っていくという位置付けで計画し、今まで実証実験という形で実施してきた。今回のエリアの拡大については、地域路線として、富士松中学校区全体をカバーするというのがコンセプトである。かりまるの再編が令和8年2月に行われる予定であるが、この再編に合わせて、北部地域をカバーする地域路線としてチョイソコかりやを、そして市全域としてかりまるをイメージしている。これにより刈谷市の新しい公共交通ネットワークの構築していく流れができていくと考えている。また、車両の追加後の令和8年9月までを実証実験としているのは、2台で運行することが初めてであるということ、また現状ハイエースでは入れない地域もある一方で、小型の車両の導入により対応できるエリアも増えることなどがあり、システムの運用と、実際の地域での移動実態を合わせていく必要があるためである。【事務局】
2	・令和7年10月から運行区域と運行時間の拡大をするということ、また併せて現行の2期の実証実験の期間を令和7年9月まで延長するという2点について、承認いただけるか。【磯部会長】	・賛成【全委員】⇒承認