
平成27年度第2回 日進市地域公共交通会議 資料

【報告事項】

平成27年度の運行実績について ……P 1

【議題】

(1) 平成26年度歳入歳出決算について ……P 3

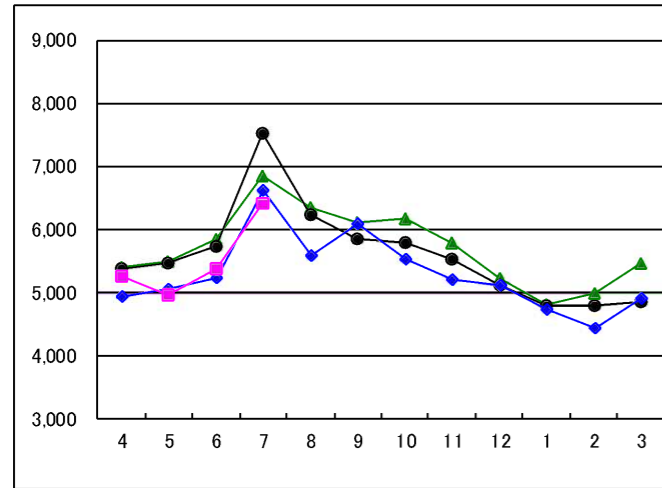
(2) 地域公共交通再編実施計画の策定に関する基礎調査について ……P 4

平成27年8月10日

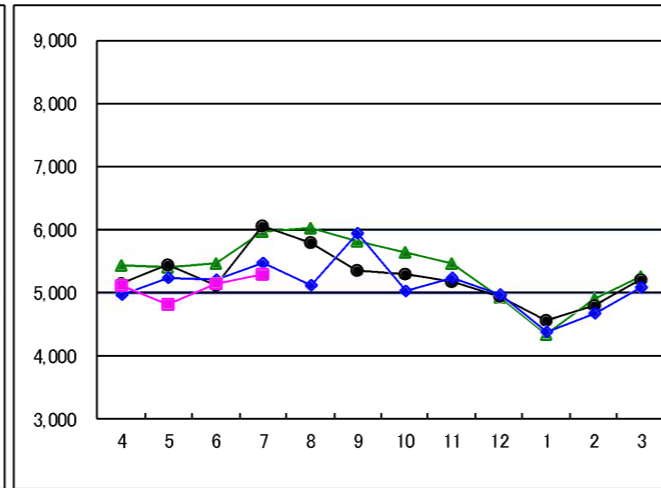
報告事項 平成27年度の運行実績について

くるりんばす月毎利用者数

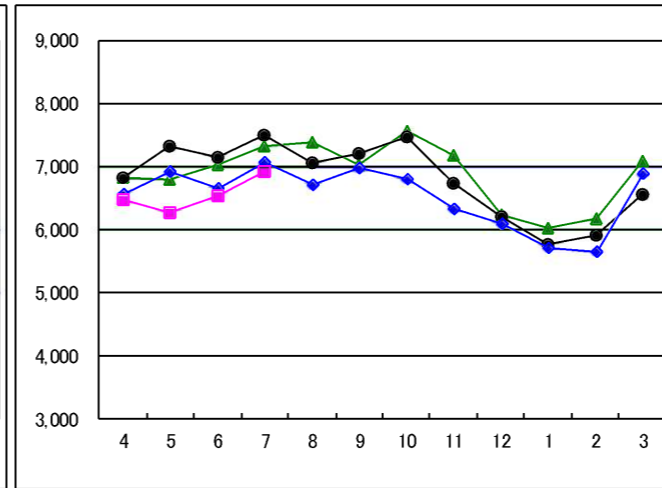
東コース



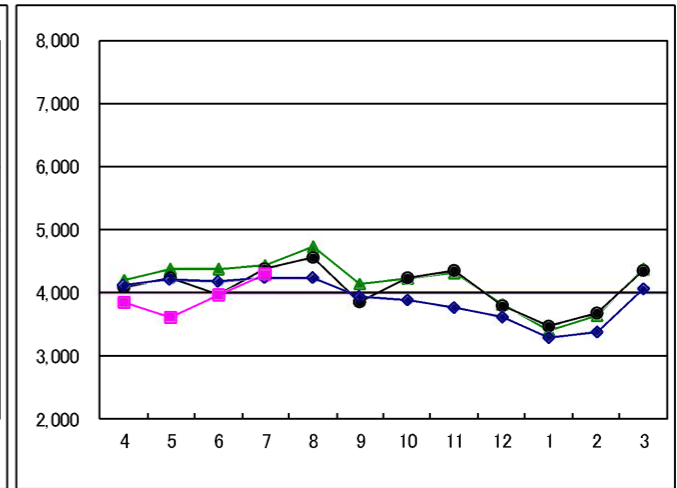
西コース



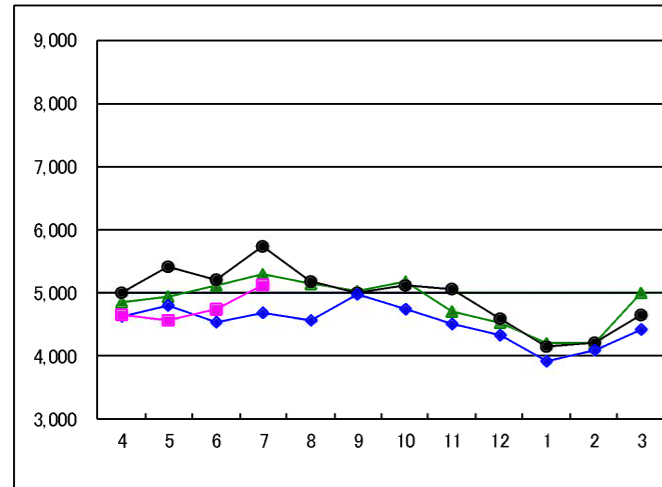
南コース



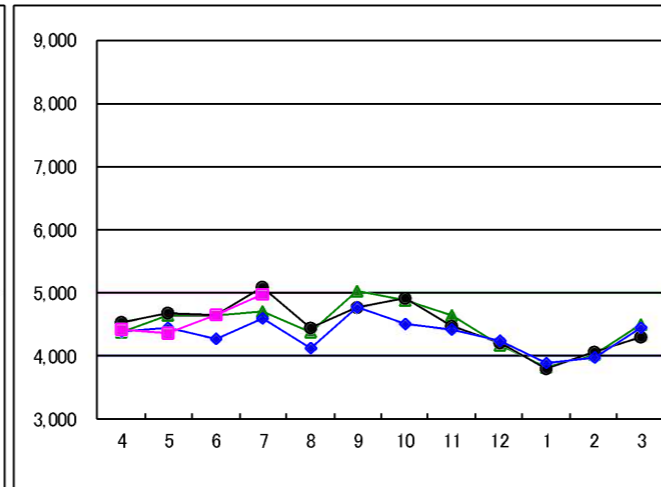
北コース



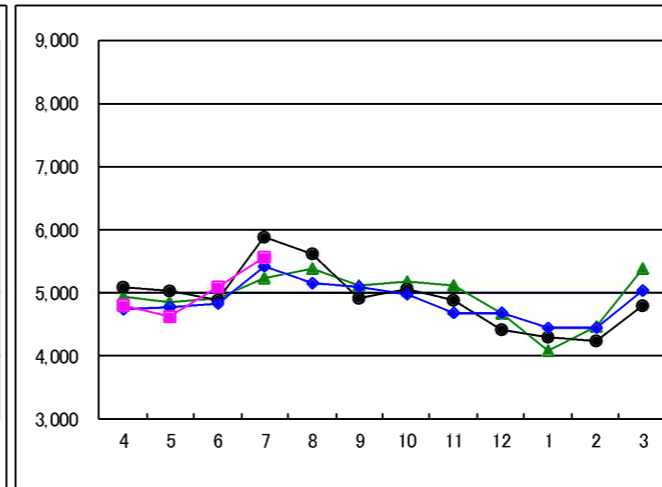
中コース



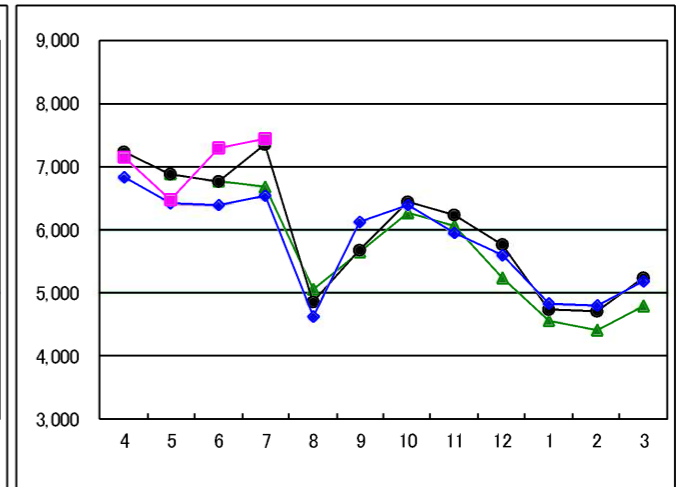
東南コース



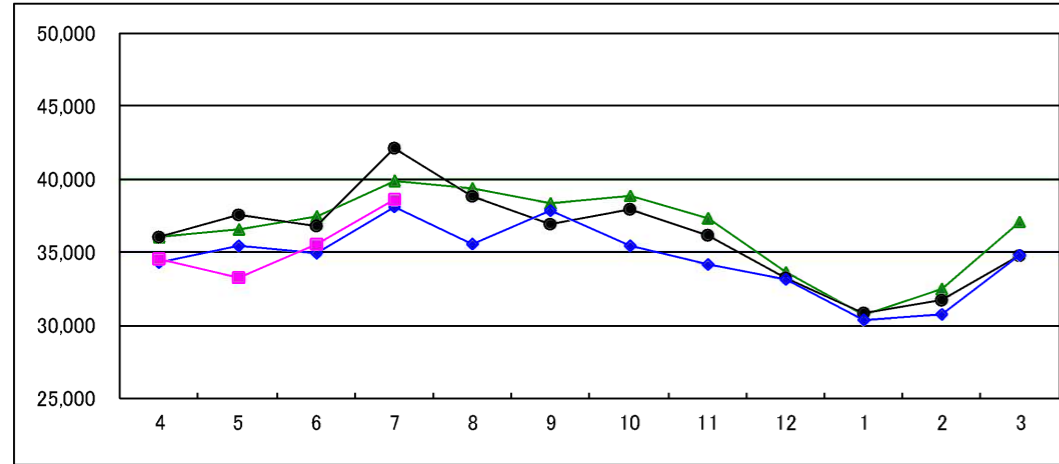
南西コース



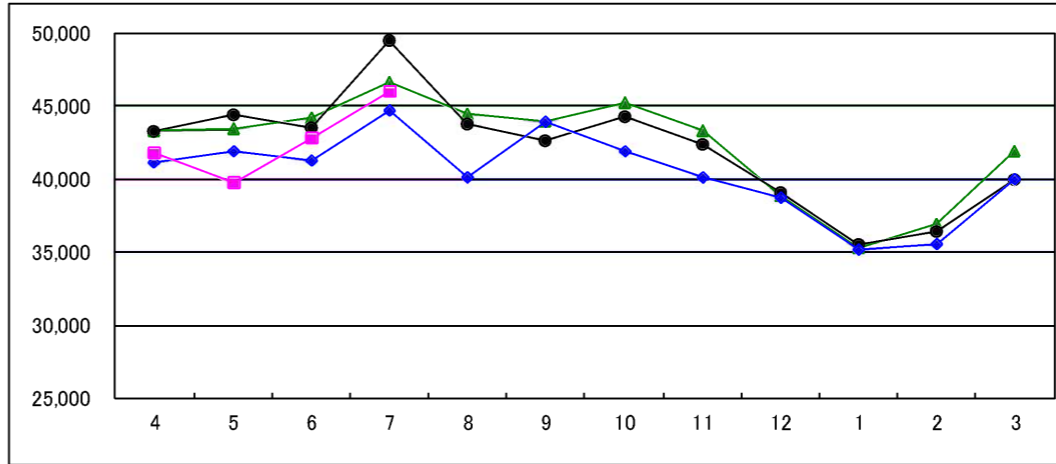
中央線



7コース



8コース

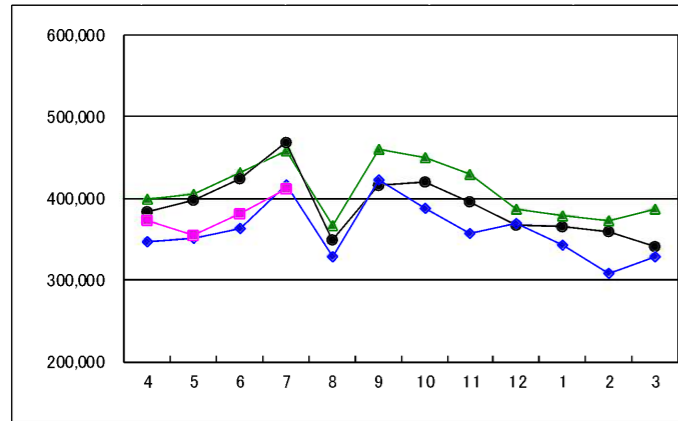


人/月

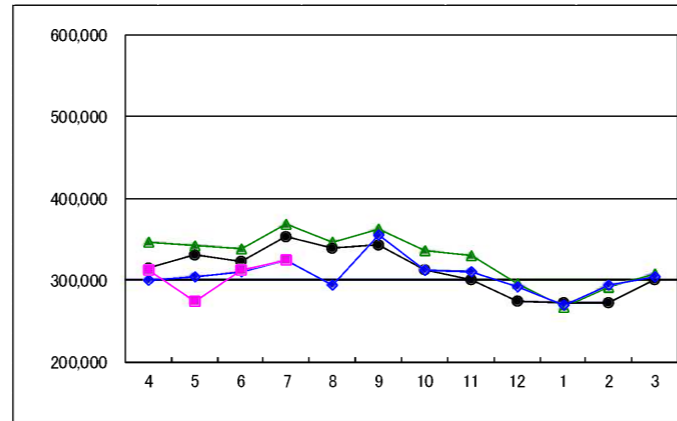
| | |
|-----|------|
| 緑 | 24年度 |
| 黒 | 25年度 |
| 青 | 26年度 |
| ピンク | 27年度 |

くるりんばす月毎運行収入

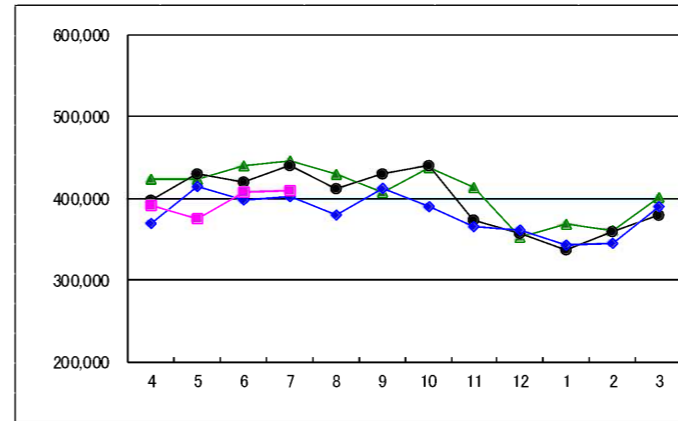
東コース



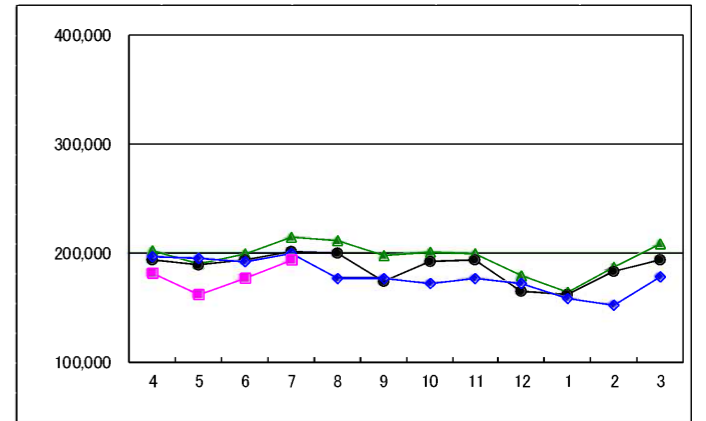
西コース



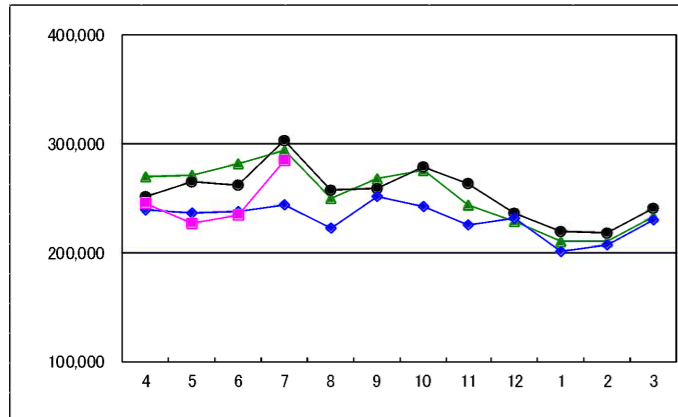
南コース



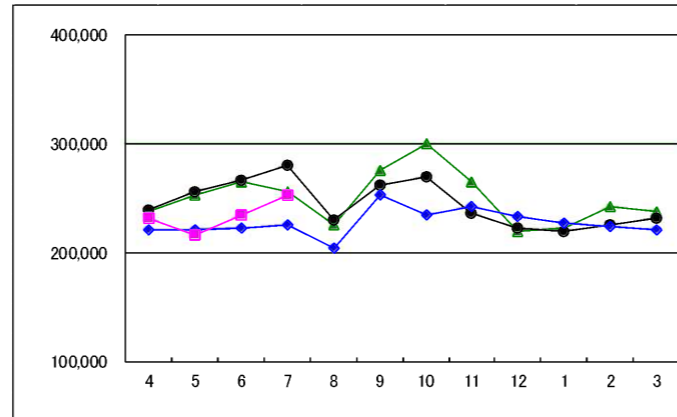
北コース



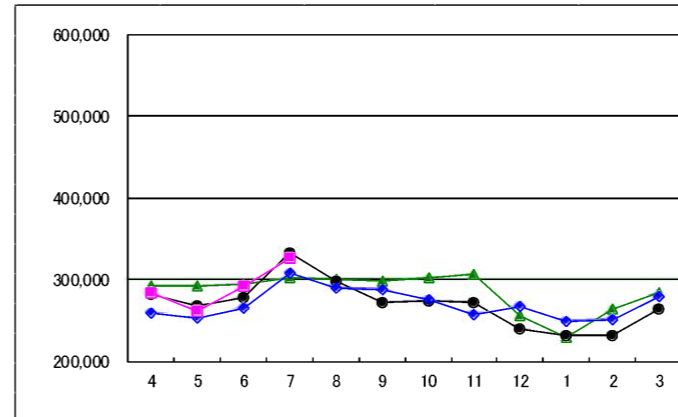
中コース



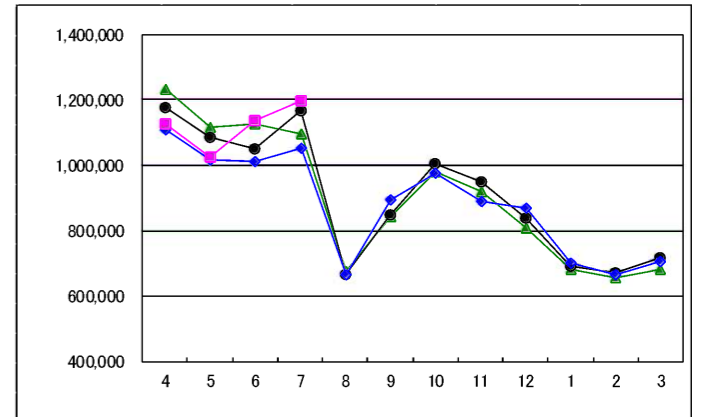
東南コース



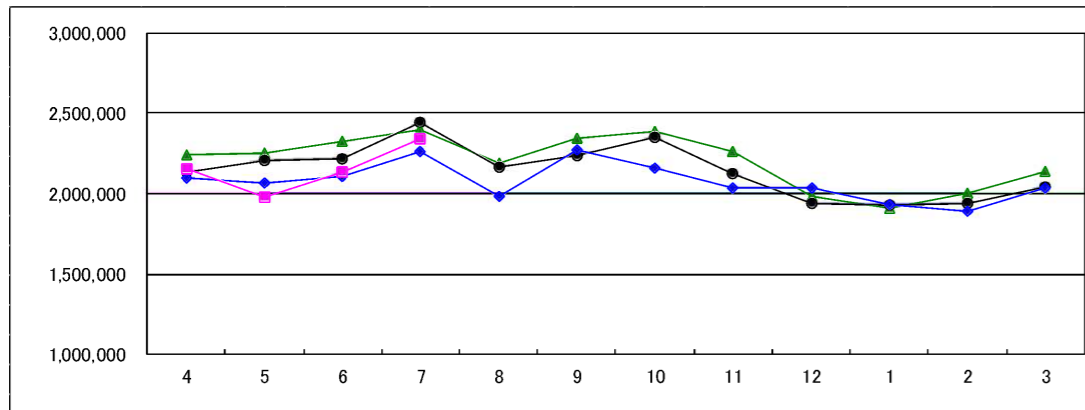
南西コース



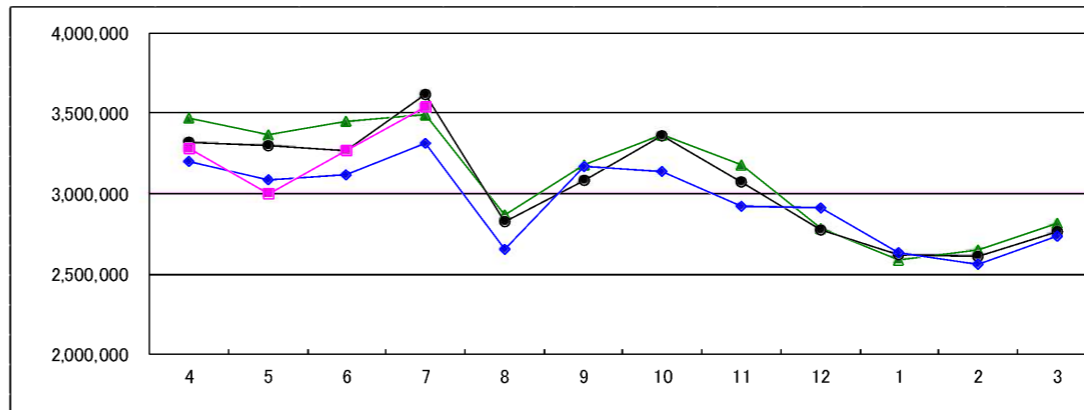
中央線



7コース



8コース



円/月

| | |
|-----|------|
| 緑 | 24年度 |
| 黒 | 25年度 |
| 青 | 26年度 |
| ピンク | 27年度 |

議題（１）平成26年度歳入歳出決算について

平成26年度日進市地域公共交通会議 事業報告

1 日進市地域公共交通に関する総合的な計画（地域公共交通網形成計画）策定調査事業

地域公共交通調査事業の補助対象事業として、「(仮称)日進市における地域公共交通に関する総合的な計画」(日進市地域公共交通網形成計画)を策定するために必要な調査を実施した。

委託業務履行期間 平成26年7月25日から平成27年3月31日まで
 契約相手方 株式会社国際開発コンサルタント 名古屋支店

2 協議会等の開催

地域公共交通会議 全6回開催

- 第1回 平成26年5月21日(水)
- 第2回 平成26年8月11日(月)
- 第3回 平成26年10月22日(水)
- 第4回 平成26年12月17日(水)
- 第5回 平成27年1月27日(火)
- 第6回 平成27年3月17日(火)

地域公共交通計画調査事業実施事業者選定委員会 1回開催
 平成26年7月11日(金)

平成26年度日進市地域公共交通会議 歳入歳出決算書

平成27年8月10日提出

日進市地域公共交通会議 会長 松本 幸正

第1表 歳入歳出決算

歳入 (単位:円)

| 款 | 項 | 予算額 | 決算額 | 増減額 | 説明 |
|----|-------------|------------|------------|--------|--------------------|
| 1 | 負担金 1 負担金 | 13,974,960 | 13,974,960 | 0 | 日進市負担金 |
| 2 | 補助金 1 国庫補助金 | 6,600,000 | 6,600,000 | 0 | 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 |
| 3 | 繰越金 1 繰越金 | 0 | 0 | 0 | |
| 4 | 諸収入 1 諸収入 | 1,000 | 0 | △1,000 | その他収入無し |
| 合計 | | 20,575,960 | 20,574,960 | △1,000 | |

歳出 (単位:円)


| 款 | 項 | 予算額 | 流用増減額 | 予算現額 | 決算額 | 増減額 | 説明 |
|----|-------------|------------|------------|------------|------------|--------|---------------------|
| 1 | 1 運営費 1 会議費 | 720,000 | △196,064 | 523,936 | 523,936 | 0 | 謝礼、食料費、 印紙、振込手数料 |
| | 2 事務費 | 6,600,000 | 1,585,064 | 8,185,064 | 8,185,064 | 0 | 市への精算金 |
| 2 | 事業費 1 事業費 | 13,254,960 | △1,389,000 | 11,865,960 | 11,865,960 | 0 | 調査事業委託料 |
| 3 | 予備費 1 予備費 | 1,000 | 0 | 1,000 | 0 | △1,000 | |
| 合計 | | 20,575,960 | 0 | 20,575,960 | 20,574,960 | △1,000 | |

収入支出に伴う関係書類及び関係帳簿等を審査した結果、いずれも正確かつ適正であることを認めます。

監査委員

宇野公秀 

監査委員

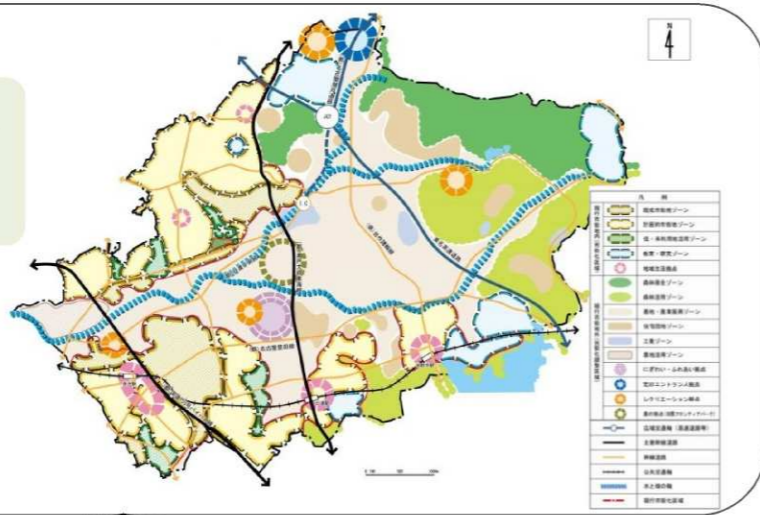
小嶋みゆ子 

議題（2） 地域公共交通再編実施計画の策定に関する基礎調査について（くるりんばす再編案の検討）

1. 地域公共交通網形成計画の目標と基本方針

都市の将来像

いつまでも暮らしやすい
みどりの住環境都市



日進市の交通将来像

公共交通を利用して、誰もが安心して
出かけられる、交通環境が充実したまち

公共交通の基本方針

- 1 高齢社会への対応として、誰もがわかりやすく、安全で利用しやすい公共交通とします。
- 2 移動ニーズへの対応として、周辺市町への移動がしやすい公共交通ネットワークを形成します。
- 3 公共交通の利用促進として、魅力的な移動環境を創出します。
- 4 まちづくりとの一体化により、「いつまでも暮らしやすい みどりの住環境都市」の実現に向けた戦略的な公共交通体系を構築します。
- 5 多様な主体の連携により、持続可能な公共交通維持システムを構築します。

公共交通ネットワークのサービス水準

- 公共交通軸として機能する鉄道及び路線バスについて、その機能を維持します。
- 各地域と中央エリアのアクセスについて、ネットワークを再構築します。
- くるりんばすは、現在の7コースをベースに、市民の生活行動、利用実態を踏まえ、路線を再編します。

目標とする成果指標

[目標年次：平成 32 年]

- 日頃バスを利用する人*の割合 (%)

| | | |
|--------|-------------|-----------|
| 幹線バス | 39.0% [H26] | ⇒ 39.5%以上 |
| 地域交流交通 | 32.8% [H26] | ⇒ 34.0%以上 |
- 公共交通の利用者数 (千人)

| | | |
|--------|--------------|-------------|
| 公共交通全体 | 10,079 [H25] | ⇒ 10,900 以上 |
|--------|--------------|-------------|
- 公共交通利用の不満割合 (%)

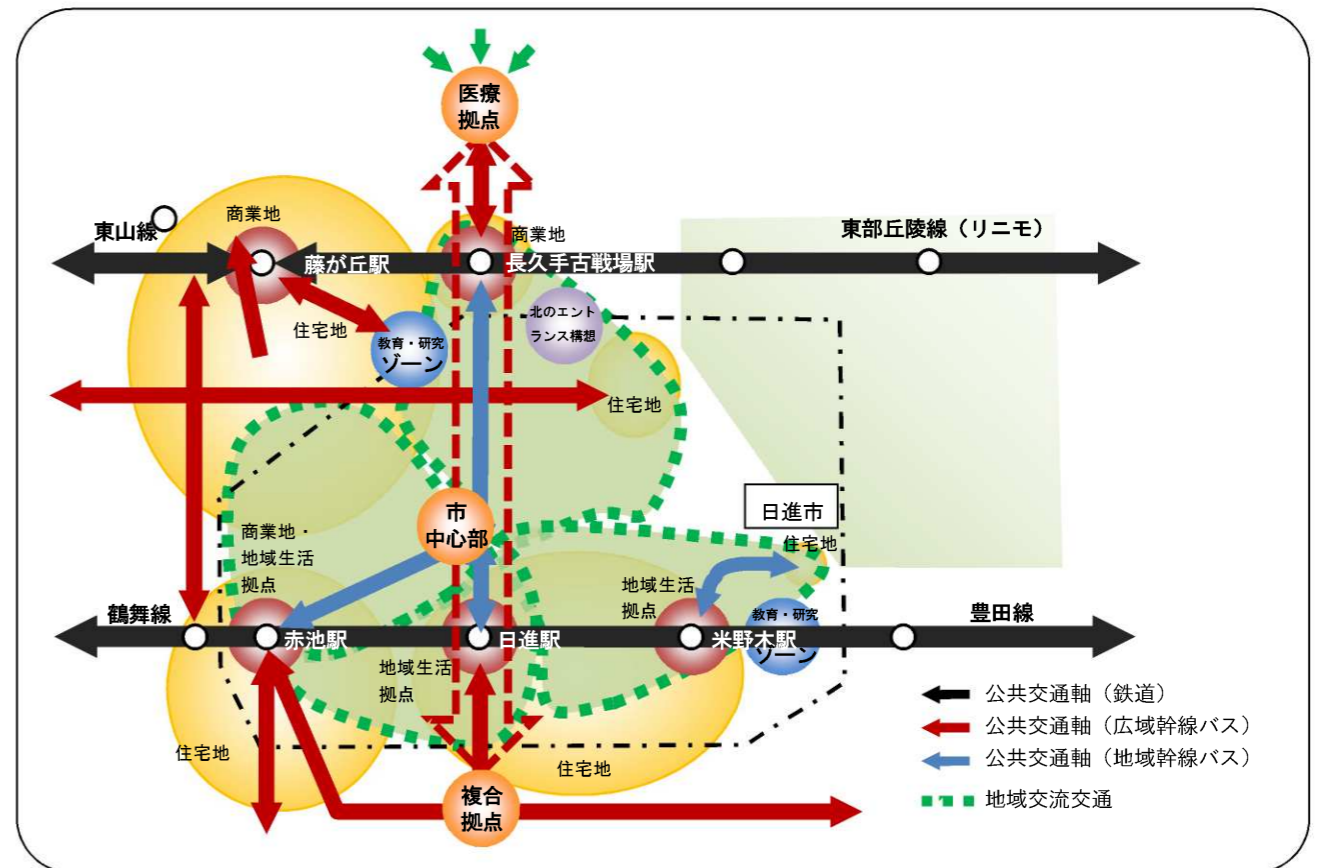
| | | |
|--------|-------------|-----------|
| 幹線バス | 39.1% [H26] | ⇒ 35.0%以下 |
| 地域交流交通 | 45.1% [H26] | ⇒ 40.0%以下 |

*年に数日以上の利用がある人

2. 公共交通ネットワーク全体の見直し方針

- 鉄道及び路線バスが一体となり公共交通軸を形成します。
- 市中心部と赤池駅、日進駅、長久手古戦場駅等を結ぶ幹線バスを本市の南北軸として位置づけます。
- 市中心部及び以下の鉄道駅を乗継拠点として位置づけます。
 - 鉄道駅（赤池駅、日進駅、米野木駅、長久手古戦場駅）
- 乗継・待合・乗降環境の改善、わかりやすい情報提供を行います。
- まちづくり計画と連携する中で、段階的な見直しを実施します。
- くるりんばすは、地域の生活拠点（商業施設、医療施設、公共施設等）、公共交通軸及び乗継拠点へのアクセス機能を有する地域交流交通として位置づけます。
 - ※路線の設定にあたっては、次の点に留意し、運行のサービス水準を設定します。
 - 市の財政状況を鑑み、事業の継続が可能な範囲とします。
 - 各地域から地域の生活拠点、公共交通軸及び乗継拠点（市中心部、鉄道駅）へは、乗継なし、もしくは1回の乗継でアクセス可能とします。
 - 各路線のダイヤは、主要目的施設の利用時間帯を踏まえ設定します。
- 見直しの具体的な実施計画として、地域公共交通再編実施計画を策定します。

図 公共交通ネットワークの形成イメージ



3. 生活交通部会で出された主な意見（平成27年7月21日開催）

開催日時：平成27年7月21日 13:15~15:00

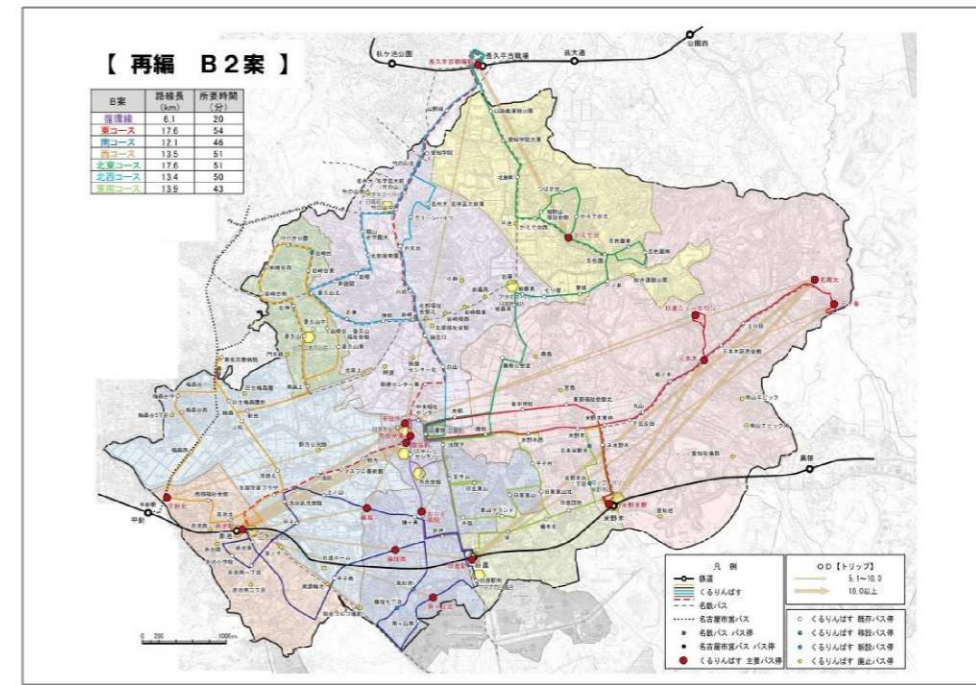
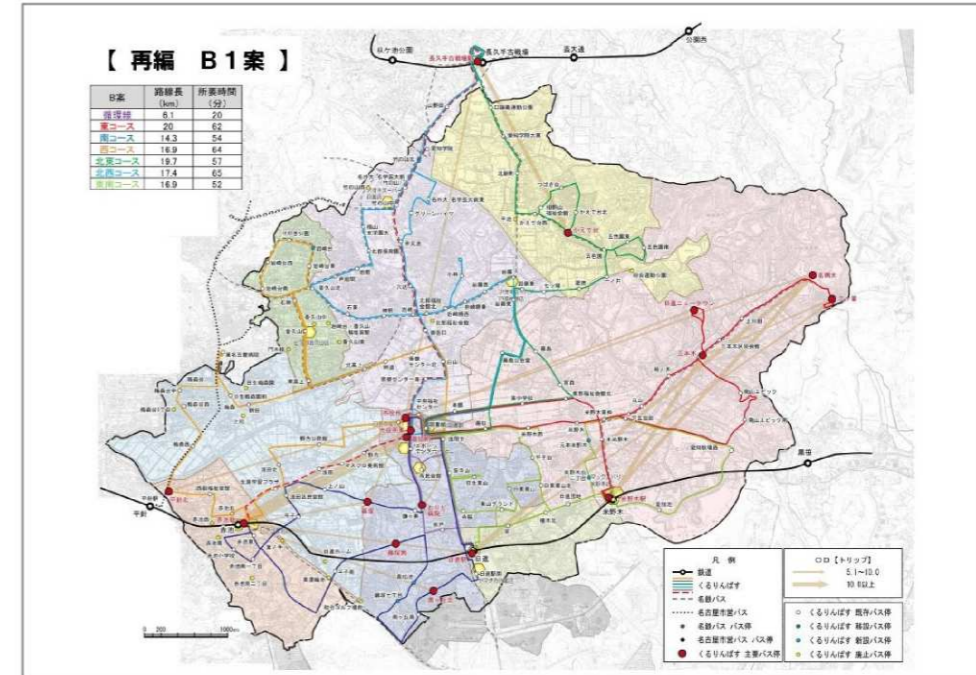
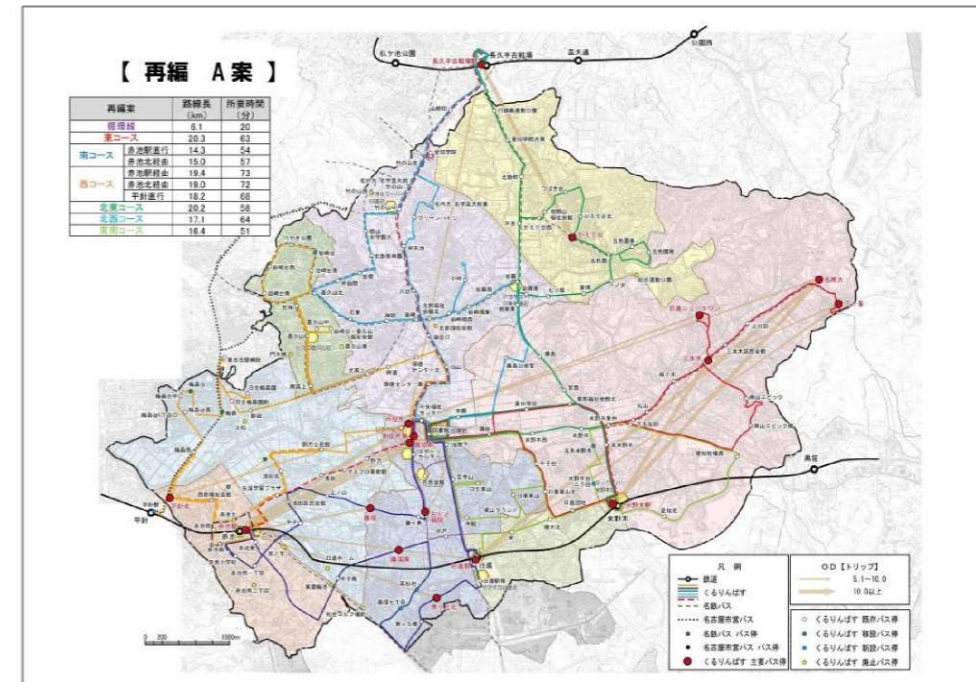
参加人数：10人

開催内容：くるりんばす再編案について



主な意見

| | |
|-----------|---|
| ルートについて | <ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道駅へ早く着きたい <ul style="list-style-type: none"> ・梅森台と平針駅、赤池駅⇒早く行きたい ・朝夕は短時間で駅へ行けるルートとし、昼間はきめ細かなルートとする ◆南ヶ丘～赤池間、行き路線バス・帰りくるりんバス使い分け <ul style="list-style-type: none"> ・南ヶ丘～赤池は、南コース左回りとなるため使いづらい（帰りは早い）行きは路線バスを利用し、帰りはくるりんばす利用の使い分けもある ◆総合運動公園 <ul style="list-style-type: none"> ・総合運動公園は7・8月にシャトルバスを走らせてみては ◆愛知池 <ul style="list-style-type: none"> ・愛知池へ行く必要があるか？⇒愛知牧場とともに観光ルートを想定 ◆図書館が乗継ぎ拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・昼間は市内の動きが中心となるため図書館での乗り換えが可能となるダイヤを設定してほしい（乗継ぎ案内は必要） ◆その他のルートを要望 <ul style="list-style-type: none"> ・買物へ行けるルートとして欲しい（買物へ行く時間10時頃～） ・五色園～市役所便も欲しい。図書館からは遠い。 ・名所に行けるようにして欲しい。高齢者がレクリエーション利用する。 ・長久手古戦場駅～日進駅を連絡する便はできないの？ |
| バス停位置について | <ul style="list-style-type: none"> ◆バス停間隔について <ul style="list-style-type: none"> ・バス停間隔もつと長くてもよいか？（歩いてもらおう）時間短縮のため ・コミュニティバスはきめ細かなバス停は位置としたい。所要時間はあまり変えられないと思う ・バス停は、きめ細かく網羅した方がよい ◆総合運動公園 <ul style="list-style-type: none"> ・総合運動公園へは一ノ井バス停から歩いて下さい ◆福祉施設への対応検討 <ul style="list-style-type: none"> ・椋山女学園大と北部保育園の間に福祉施設があるので、バス停位置の見直しを検討してほしい ◆赤池駅広場 <ul style="list-style-type: none"> ・赤池駅の駅広場、再整備はいつ頃にできるか。⇒財政事情により延期されている ◆できる限りバス停を残す（特に昼間） <ul style="list-style-type: none"> ・バスの使い方も情報提供していくことが大切 |
| アイデア等 | <ul style="list-style-type: none"> ◆図書館駐車場をバスターミナルとする（道の駅） <ul style="list-style-type: none"> ・図書館の駐車場をバスターミナルとし待ち合いとして喫茶店を設置する ・スーパー道の駅の拠点として図書館にバスターミナルを整備 ◆通勤・通学利用への対応は？ <ul style="list-style-type: none"> ・通勤利用への対応を図る必要があるか？⇒対応する場合は運賃を変えてもいいかな ・通学対応はしてあげたい、市に若い活力を導入したい ◆運賃体系 <ul style="list-style-type: none"> ・距離によって運賃体系を変えてもいいんじゃないか ◆乗継ぎした場合の運賃体系は？ <ul style="list-style-type: none"> ⇒今後は乗り継ぎ券ではなく定期券や回数券としたい ◆車両台数（増車なし） <ul style="list-style-type: none"> ・車両の増台はあるの？⇒現行7台（中央コース除く）をベースとしたい ◆その他 <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーサービスの提供があってもいいかと思う |



4. ぐるりんばすの見直し方針

<地域幹線バス>

- 交通事業者が運行する路線バスと一体となり、主要施設をアクセスする幹線バス機能を確保します。
- 朝夕の通勤、通学需要に対応するとともに、鉄道や民間路線バスとの乗り継ぎ、主要施設（商業施設、医療施設、大学等）の開閉時間に配慮したダイヤ設定とします。
- 地域幹線バスは、通勤・通学需要に対応するため、朝夕のピーク時間帯の運行や、利用者に分かりやすいパターンダイヤを目指します。
 - 「中央線」は赤池駅～市中心部（市役所周辺）～長久手古戦場駅の鉄道駅相互を連絡するルートを維持しつつ、利用促進を図るため住宅団地を経由するルートへ見直しを行います。
 - 多様な都市機能が集積・立地する日進駅～市中心部（市役所周辺）を連絡する「循環コース」を新設します。
 - 「中央線」は1時間に1本程度（片道）の運行、「循環コース」は1時間2本程度（循環）の運行を目指します。

<地域交流交通>

- 現在の7コースをベースに、利用実態（バス停間OD）や生活圏域（小学校区）を考慮したサービス圏域を設定します。
- 民間路線バスや他のコースとの路線重複（行き先が異なる場合を除く）を極力回避し、所要時間の短縮（ルートの短縮）による利便性の向上を図ります。
- 地域の最寄り鉄道駅を発着地（中央線がサービスする北西コースを除く）とし、図書館へのアクセスを確保します。
- 各鉄道駅には、2コース以上の乗り入れを行い、隣接地域等市内移動の利便性を確保します。
- 双方向運行を廃止し、1方向運行による分かりやすいルートとします。
- 鉄道、民間路線バス及び地域幹線バス（中央線、循環コース）との乗り継ぎに配慮したダイヤ設定とします。
- 地域交流交通は、現状以上の利便性の確保を目指します。
 - 東部エリアは米野木駅を中心に生活拠点施設を巡回するコース
 - 南部エリアは日進駅および赤池駅を中心に生活拠点施設を巡回するコース
 - 西部エリアは平針駅を中心に生活拠点施設を巡回するコース
 - 北部エリアは長久手古戦場駅を中心に生活拠点施設を巡回するコース

【再編案】(8/10 現在)

| 再編案 | 路線長 | 所要時間 | 運行間隔 | 運行本数 (現行運行時間帯) |
|-------|--------|------|------|-------------------|
| 中央線 | 11km | 45分 | 60分 | 現状以上 |
| 循環コース | 5.4km | 18分 | 30分 | 現状約2倍 |
| 南コース | 14.4km | 55分 | 70分 | 現状程度 |
| 西コース | 14.4km | 54分 | 70分 | |
| 北東コース | 17.6km | 57分 | 70分 | |
| 北西コース | 16.4km | 53分 | 70分 | |
| 東コース | 17.7km | 55分 | 70分 | |
| 東南コース | 17.3km | 53分 | 70分 | |

