

---

---

## 平成28年度第4回 日進市地域公共交通会議 資料

---

---

### 【報告事項】

- (1) 年末特別運行の実施結果について ……P 1
- (2) くるりんばす調査結果（中間報告）について ……P 2

### 【議題】

- 中部運輸局における平成27・28年度地域公共交通確保維持  
改善事業に関する自己評価について ……P 10

平成29年1月11日

# 報告事項（１） 年末特別運行の実施結果について

## ■これまでの経緯

平成24年度から、「年末もくるりんばすを利用したい」という利用者の声を受け、年末年始運行を実施している自治体での実施結果を参考に、年末のうち需要が見込まれる12月29日、30日の2日間に、24年度からの3か年、試行運行を実施した。

## ■実施内容

運行日：12月29日、30日の2日間

ダイヤ：中央線を除く7コースの3・4便、6～9便を休日ダイヤで運行

周知：広報にしん12月号へ掲載

市内全バス停に案内を掲示（12月7日から）

市ホームページにて運行情報を掲載（12月2日から）

## ■平成27年くるりんばす土休日運行の利用実績（人）

運行日	コース	3便	4便	6便	7便	8便	9便	計
12月平均 (5.6,12.13,19.20,23.26,27日)	東	19.8	15.1	13.2	9.7	10.7	5.9	74.3
	西	16.2	15.1	10.3	8.9	14.4	16.0	81.0
	南	21.6	24.4	15.7	19.9	14.3	12.3	108.2
	北	19.6	19.6	18.3	19.2	16.4	15.6	108.7
	中	17.7	19.4	15.4	14.2	11.3	9.9	88.0
	東南	11.2	15.2	10.3	10.4	9.8	11.0	68.0
	南西	18.3	22.1	16.7	15.6	16.2	11.4	100.3
	計	124.3	131.0	100.0	97.9	93.2	82.1	628.6

## ■年末特別運行で降車人数が多かったバス停（10人以上/2日間）

コース	バス停(降車人数)
東	日進駅(43)、市役所(23)、米野木駅(12)、 <b>栄(11)</b>
西	赤池駅(38)、市役所(18)、 <b>香久山(10)</b>
南	赤池駅(62)、市役所(15)、 <b>日進駅南(11)</b>
北	長久手古戦場駅(121)、市役所(47)、 <b>かえで台(20)</b> 、 <b>岩藤東(16)</b> 、 <b>五色園南(16)</b>
中	<b>竹の山中(31)</b> 、 <b>香久山中(24)</b> 、市役所(19)、日進駅(16)、 <b>岩根(13)</b>
東南	米野木駅(16)、市役所(15)、 <b>三ヶ峯(13)</b> 、日進駅(13)、 <b>米野木(11)</b> 、 <b>日進ニュータウン(10)</b>
南西	<b>平針北(33)</b> 、日進駅(22)、市役所(22)、赤池駅(15)、図書館(10)

※黒：公共施設・鉄道駅 赤：商業・医療施設等 青：住宅地

## ■実施結果

コース	年度	29日利用者（休日比）		30日利用者（休日比）		2日間合計
東	H28	61人	82.1%	43人	57.8%	104人
	H27	52人	67.8%	54人	70.4%	106人
	H26	43人	52.6%	40人	48.9%	83人
	H25	45人	55.9%	32人	39.8%	77人
	H24	44人	48.0%	32人	34.9%	76人
西	H28	59人	72.8%	63人	77.8%	122人
	H27	69人	84.2%	63人	76.9%	132人
	H26	68人	68.5%	68人	68.5%	136人
	H25	87人	107.6%	55人	68.0%	142人
	H24	70人	77.5%	31人	34.3%	101人
南	H28	106人	97.9%	63人	58.2%	169人
	H27	117人	101.4%	69人	59.8%	186人
	H26	72人	59.2%	66人	54.3%	138人
	H25	86人	82.3%	62人	59.4%	148人
	H24	71人	66.4%	37人	34.6%	108人
北	H28	126人	116.0%	131人	120.6%	257人
	H27	61人	101.7%	43人	71.7%	104人
	H26	43人	57.9%	62人	83.5%	105人
	H25	54人	81.7%	33人	49.9%	87人
	H24	48人	66.4%	29人	40.1%	77人
中	H28	83人	94.3%	60人	55.2%	143人
	H27	71人	80.1%	78人	88.0%	149人
	H26	51人	52.4%	73人	75.0%	124人
	H25	70人	76.4%	64人	69.8%	134人
	H24	68人	81.5%	44人	52.7%	112人
東南	H28	62人	91.2%	41人	60.3%	103人
	H27	41人	58.6%	75人	107.1%	116人
	H26	49人	64.1%	53人	69.3%	102人
	H25	42人	58.9%	47人	65.9%	89人
	H24	49人	79.2%	16人	25.9%	65人
南西	H28	87人	86.7%	74人	73.8%	161人
	H27	66人	64.2%	94人	91.4%	160人
	H26	57人	60.2%	76人	80.3%	133人
	H25	56人	70.2%	69人	86.5%	125人
	H24	65人	85.4%	59人	77.5%	124人
合計	H28	584人	92.9%	475人	75.6%	1,059人
	H27	477人	80.1%	476人	80.0%	953人
	H26	383人	59.4%	438人	67.9%	821人
	H25	440人	76.6%	362人	63.0%	802人
	H24	415人	71.2%	248人	42.6%	663人

## ■実施結果から見られたこと

- ・利用者数、12月の休日比（該当便のみとの比較）ともに概ね昨年度並であった。
- ・利用者の37.5%が現金・IC利用、62.5%が乗継券、定期・無料利用者であった。
- ・「赤池駅」や「日進駅」などの鉄道駅に加え、「竹の山中」や「香久山（香久山中）」、「岩藤東」などの商業施設近辺のバス停が、降車数の上位バス停となった。特に、イオン長久手店が開業した影響もあり、北コース及び「長久手古戦場駅」の利用が非常に増加した。

# 報告事項（２） くるりんばす調査結果（中間報告）について

## 調査の概要

### 調査目的

愛知県日進市で運行されているコミュニティバス「くるりんばす」を対象に調査を行い、日進市民の日頃のコミュニティバスを利用した移動の実態と、コミュニティバスに対する満足度・意見などを把握し、今後の「くるりんばす」の運行方針を検討する際の基礎資料を提供することを目的とする。

本調査では、小学生以上の「くるりんばす」利用者を対象として、3日間のOD調査とアンケート調査を実施した。

### 調査方法① 利用実態調査（OD調査）

#### 1. 調査対象

日進市内を巡回するコミュニティバス「くるりんばす」の小学生以上の利用者

#### 2. 調査方法

コミュニティバス利用者に、乗車口で利用実態調査票を配布し、降車口で利用料金の支払い方法別に回収した。調査票を配布後もしくは回収後に利用者にインタビューをする。その際、乗り換え調査票を配布し、調査当日に再度コミュニティバスに乗車するときに、乗車口担当の調査員に手渡すようお願いした。乗車口担当の調査員は、乗車口で受け取った乗り換え調査票を利用実態調査票にホッチキスで留め、利用者に配布した。

#### 3. 調査期間

平成28年10月27日(木)・10月29日(土)・11月2日(水)

### 調査方法② 利用者意識調査（アンケート）

#### 1. 調査対象

日進市内を巡回するコミュニティバス「くるりんばす」の小学生以上の利用者

#### 2. 調査方法

バス車内で利用者にアンケートを配布し、後日、郵送・webで回収した。なお、アンケートは、利用者1人につき、調査日3日間で1人1部ずつ配布した。

#### 3. 調査期間

平成28年10月27日(木)・10月29日(土)・11月2日(水)

### 調査実施主体

名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科 松本研究室

## 調査結果の概要

### OD数

各コースのOD調査票の枚数は、表-1に示す通り合計で4,373枚となった。

表-1 コース・調査日別OD数

調査日	東	南	西	北	中	東南	南西	中央	総計
10/27(木)	167	267	217	164	195	176	160	244	1590
10/29(土)	180	207	155	121	153	165	159	244	1384
11/2(水)	155	222	208	128	140	153	160	233	1399
総計	502	696	580	413	488	494	479	721	4373

### アンケート配布回・収数

各コースと赤池駅でのアンケート配布数は、表-2、表-3に示す通り平日929部、休日385部となった。

表-2 コース別のアンケート配布数（平日）

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	合計
東	16	23	28	5	7	4	15	9	4	7	13	131
南	36	33	12	13	14	18	5	8	6	0	0	145
西	25	10	32	7	0	2	2	5	0	1	2	86
北	19	19	17	13	6	7	5	10	10	6	0	112
中	10	22	15	9	17	6	7	6	6	2	5	105
東南	16	13	3	2	2	3	7	2	2	0	0	50
南西	10	17	21	6	10	7	7	2	2	8	2	92
中央	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	中央	102
	16	11	10	4	8	12	5	2	6	2		
	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便	20便	赤池駅	106
	3	2	3	0	5	0	2	4	3	4		
総配布数												929

平日の回収数 400部（回収率43.1%）



# 調査結果の集計 (OD調査)

## 個人属性

### ① 性別

性別のOD調査票数を図-1に、男女比率を昨年度の結果と共に図-2に示す。男女とも約半数が複数乗車（往復もしくは乗継による）利用をしていることがわかる。

性別の比率は女性が約6割、男性は4割である。昨年度と比較してもその比率に大きな変化はない。

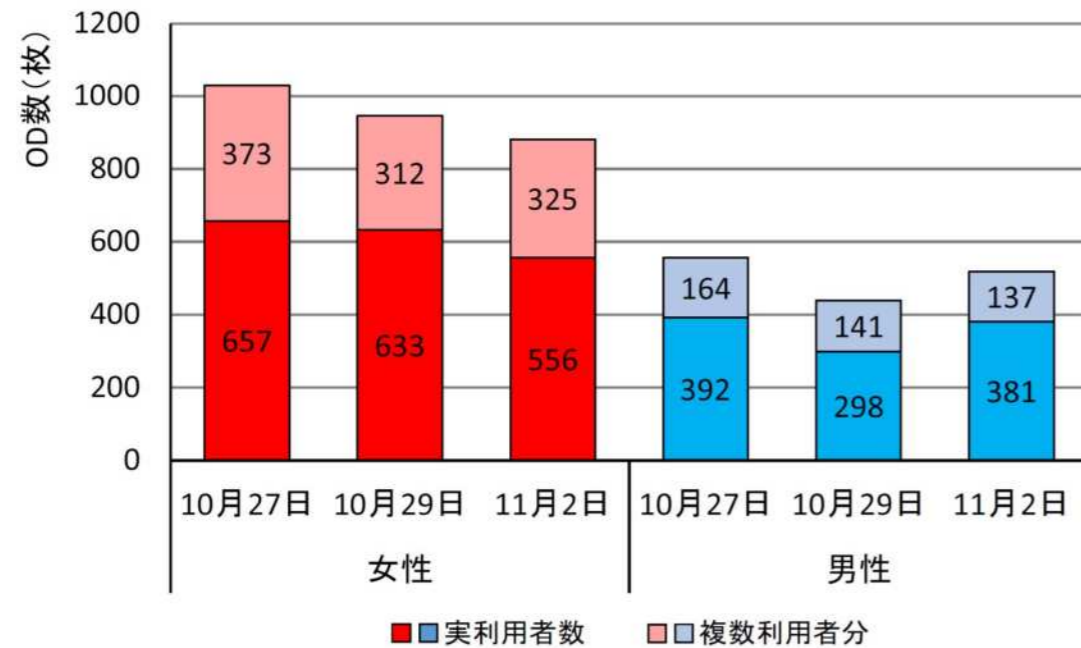


図-1 性別のOD数と実利用者数

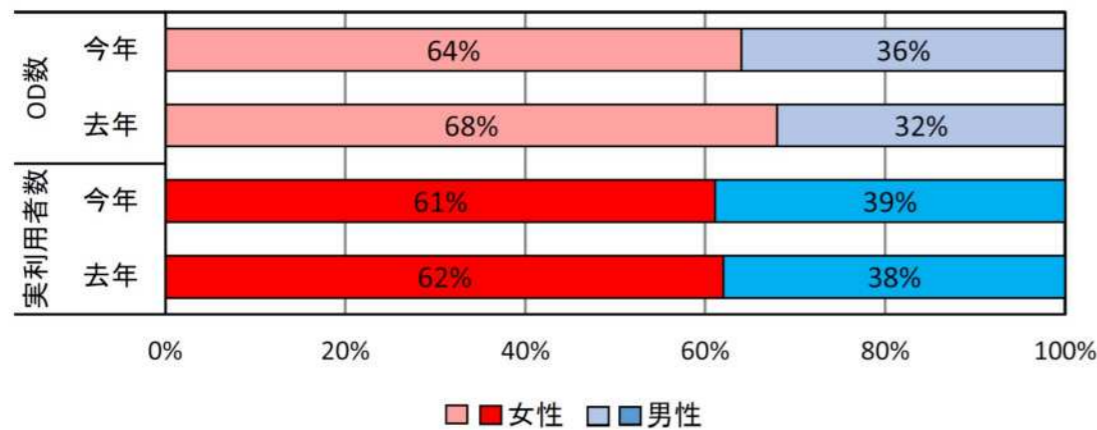


図-2 性別のOD数と実利用者数の比率 (平日の平均)

### ② 年齢層

年齢別のOD調査票数を図-3に、年齢別の比率を昨年度の結果と共に図-4に示す。高齢利用者が複数乗車（往復もしくは乗継による）利用を最も多くしていることがわかる。

年齢別の比率は高齢利用者が約4割、非高齢利用者は6割である。昨年度と比較すると、非高齢利用者が増えたといえる。

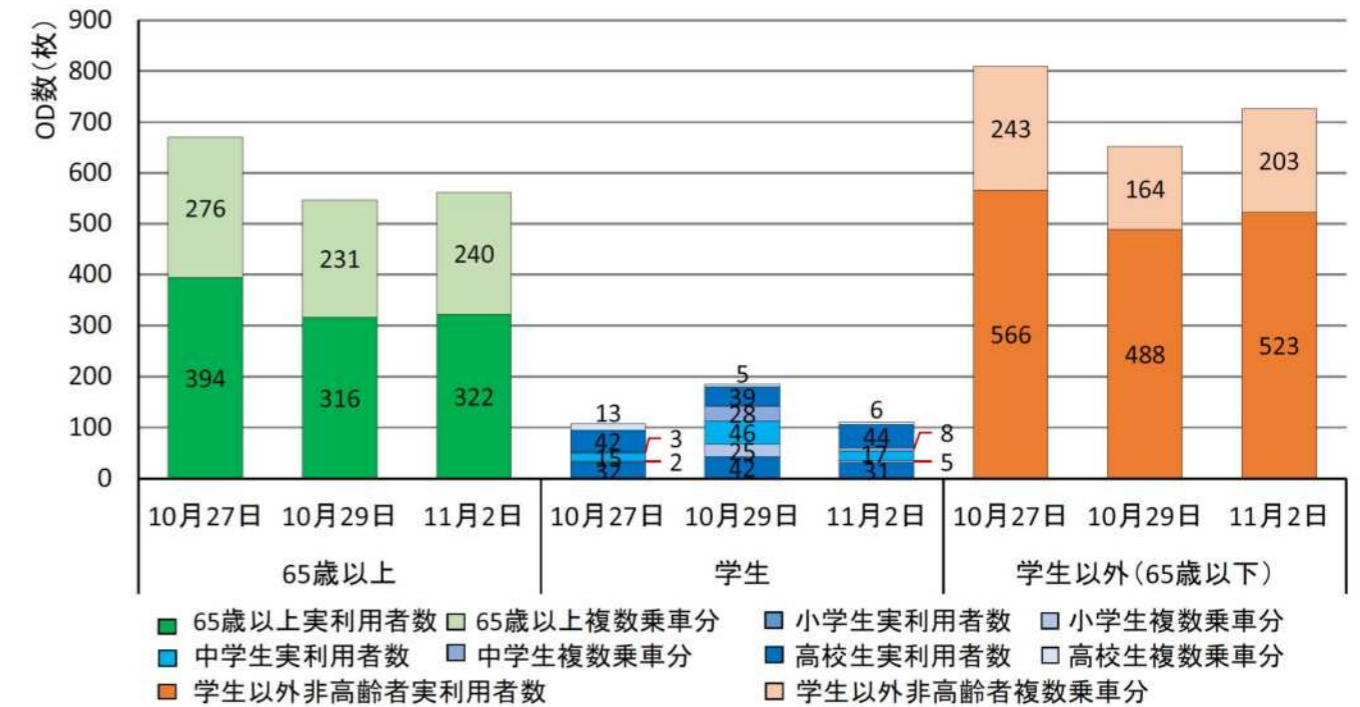


図-3 年齢別のOD数と実利用者数

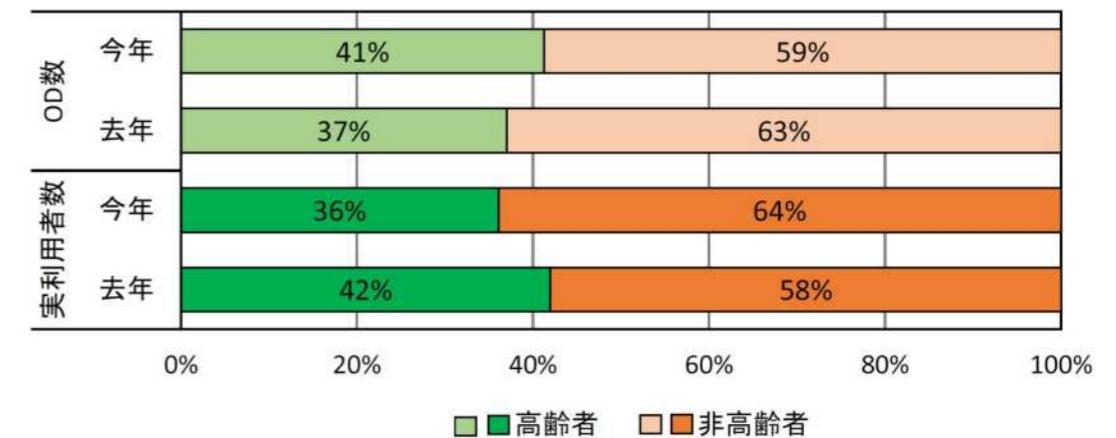


図-4 年齢別のOD数と実利用者数の比率 (平日の平均)

## 支払い種別

支払い種別のOD調査票数を図-5に、支払い種別の比率を昨年度の結果と共に図-6に示す。約半数の定期券、無料利用者が複数乗車（往復もしくは乗継による）利用をしていることがわかる。

支払い種別の比率では、約6割が現金・ICでの支払いであることがわかる。

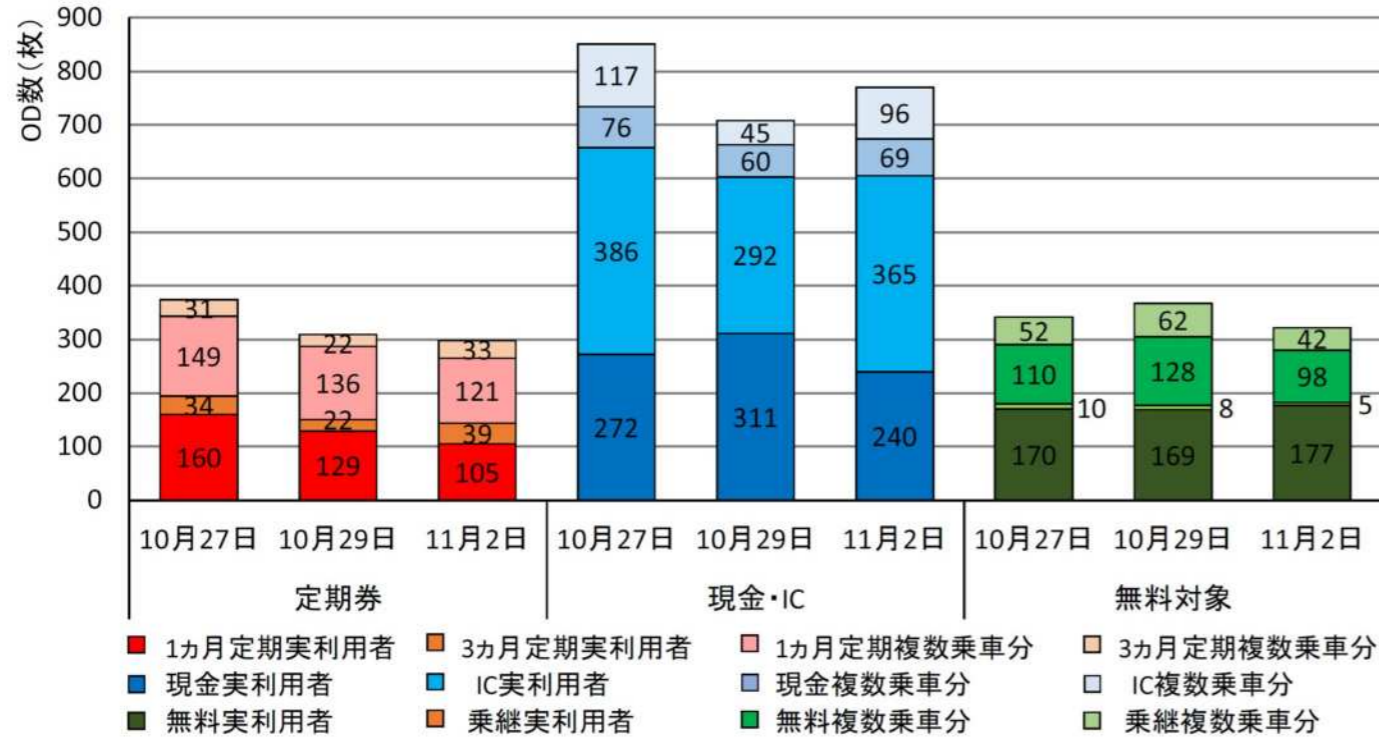


図-5 支払い種別のOD数と実利用者数

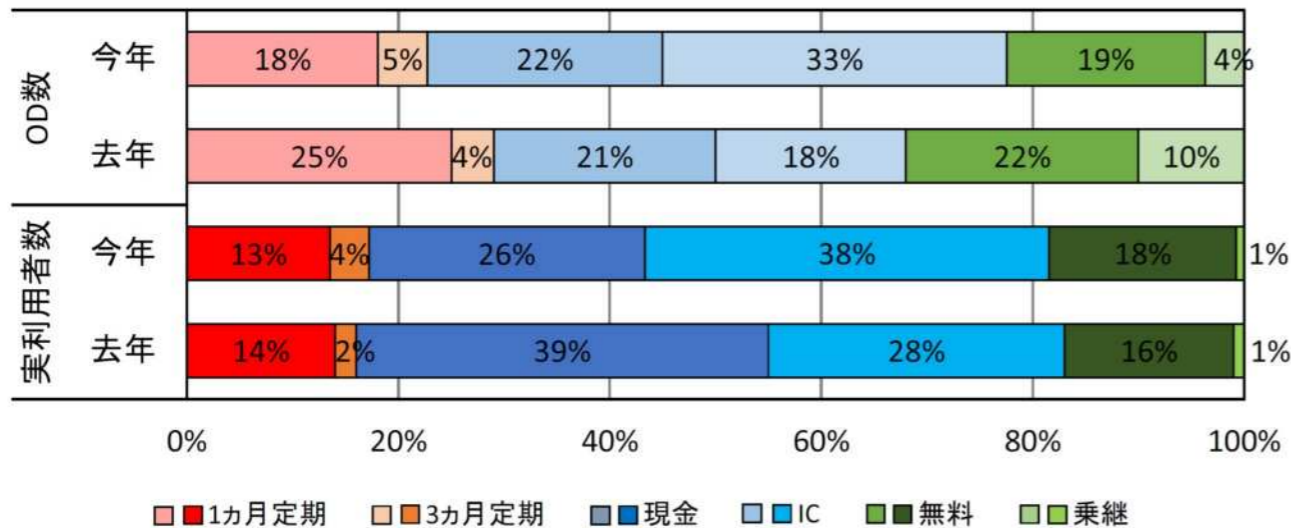


図-6 支払い種別のOD数と実利用者数の比率（平日の平均）

## 調査結果の集計（アンケート平日分）

### 問1. あなたの性別、年齢、職業、居住地について教えてください

#### 1-1. 性別

問1-1「性別」の回答者割合を図-7に示す。「女性」が全体の約7割を占めており、「女性」回答者が多い。

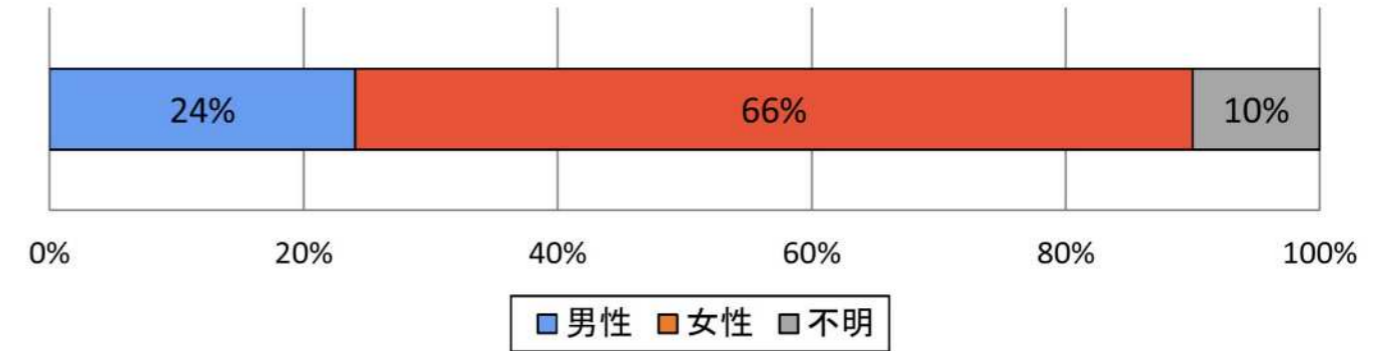


図-7 問1の回答者割合（性別）(n=399)

#### 1-2. 年齢

問1-2「年齢」の回答者割合を図-8、図-9に示す。65歳以上の高齢者の割合が全体の約6割を占めており、高齢者の回答者が多い。

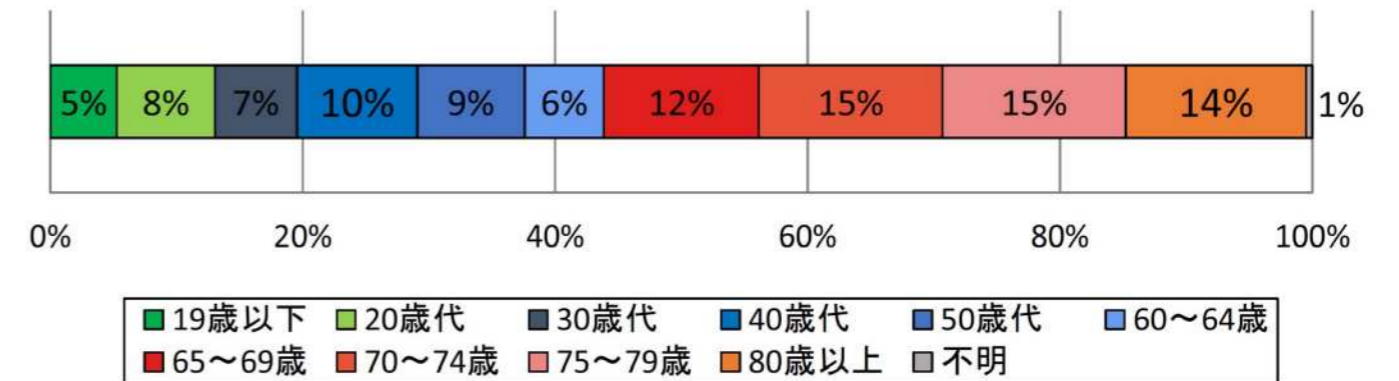


図-8 問1-2の回答者割合（年齢）(n=399)



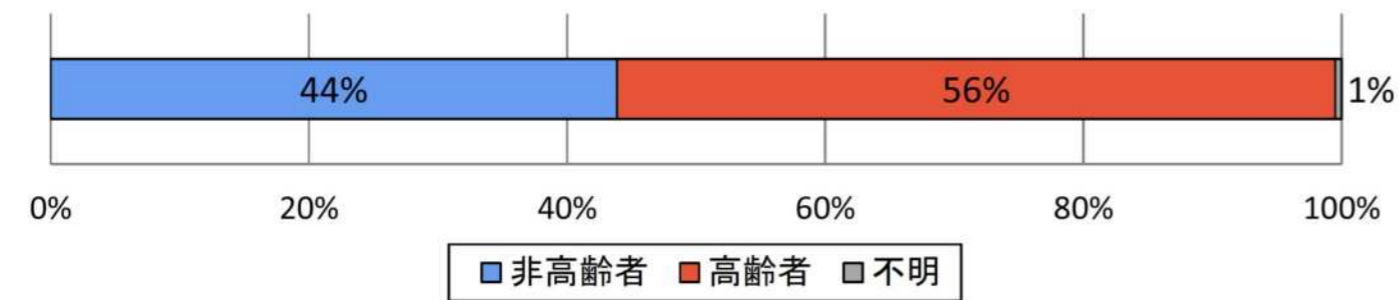


図-9 問1-2の回答者割合（年齢）(n=399)

### 1-3. 職業

問1-3「職業」の回答者割合を図-10に示す。「専業主婦・主夫」，「無職」で全体の約6割を占める。

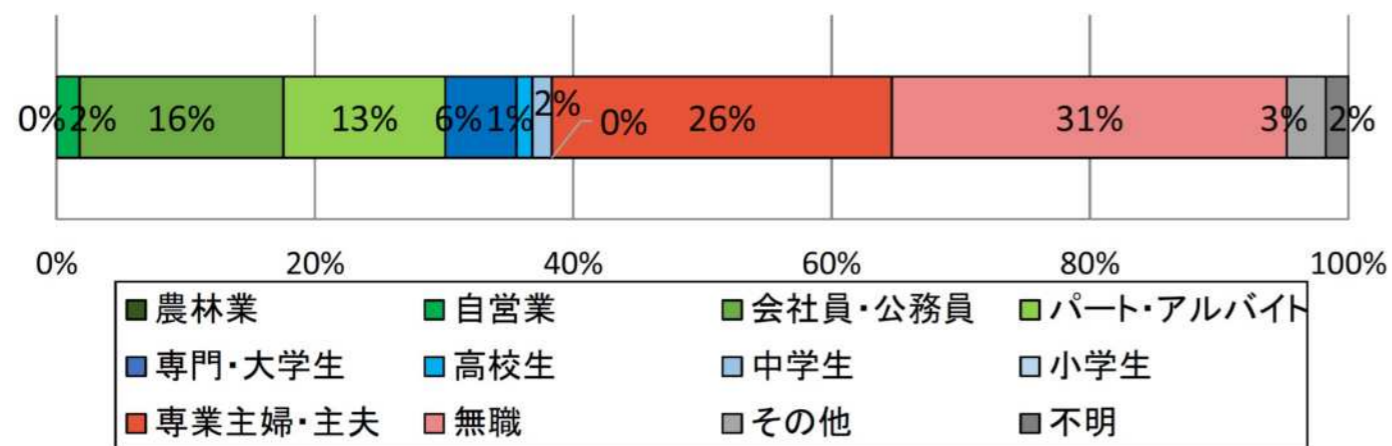


図-10 問1-3の回答者割合（職業）(n=399)

### 1-4. 住所

問1-4「住所」の回答者割合を図-11に、町区別回収数を表-4に示す。「日進市内」に在住の回答者は全体の約9割を占めており、「愛知県内」（日進市除く）に在住の回答者は日進市の隣接市町が多い。

回収数は、「日進市内」に在住の回答者のうち「五色園」，「東山」，「栄」の順で多い。

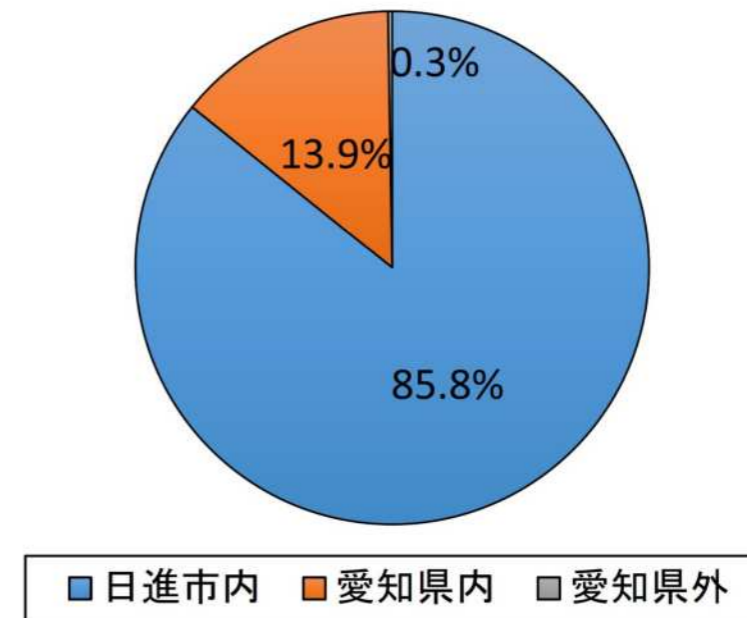


図-11 問1-4の回答者割合（住所）(n=380)

表-4 町区別回収数(n=380)

日進市内				名古屋市		愛知県内他市		愛知県外			
赤池	12	折戸町	18	野方町	1	名古屋市内	2	東郷町	12	岐阜県	1
赤池町	3	香久山	19	東山	37	天白区	6	豊田市	4		
赤池南	2	蟹甲町	5	藤枝町	9	東区	5	長久手市	4		
浅田町	11	北新町	1	藤島町	7	名東区	4	豊明市	1		
浅田平子	3	米野木台	4	藤塚	26	千種区	3	瀬戸市	1		
岩崎台	7	米野木町	11	本郷町	2	昭和区	2	一宮市	1		
岩崎町	21	五色園	46	南ヶ丘	21	緑区	2	刈谷市	1		
岩藤町	6	栄	35			南区	1	北名古屋市	1		
梅森台	9	三本木町	5			西区	1	小牧市	1		
梅森町	3	竹の山	3			中区	1	知立市	1		

**問2. 現在お持ちの運転免許をすべてお答えください(複数回答可)**

問2「運転免許の有無」の回答者割合を図-12に示す。「運転免許を持っていない」回答者は全体の4割を占める。

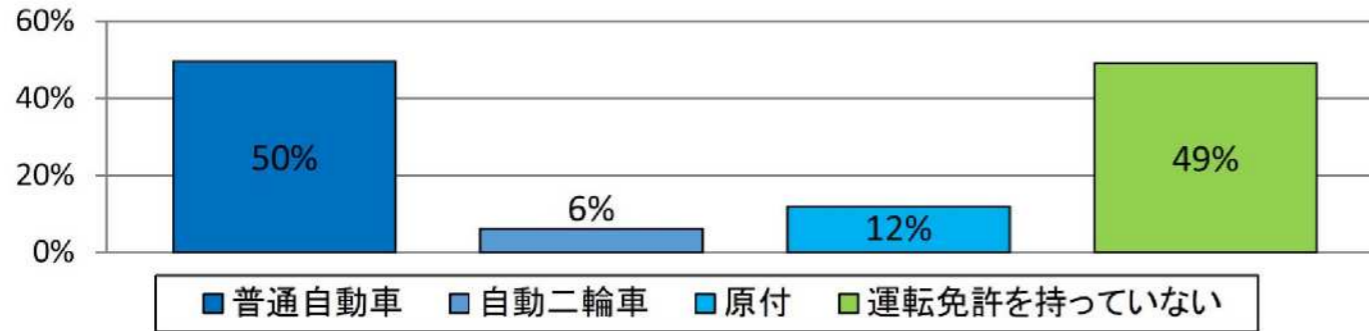


図-12 問2の回答者割合 (n=379)

**問3. 好きな時に利用できる交通手段をすべて教えてください(複数回答可)**

問3「好きな時に利用できる交通手段」の回答者割合を図-13に示す。家族の送迎が全体の約4割を占める。

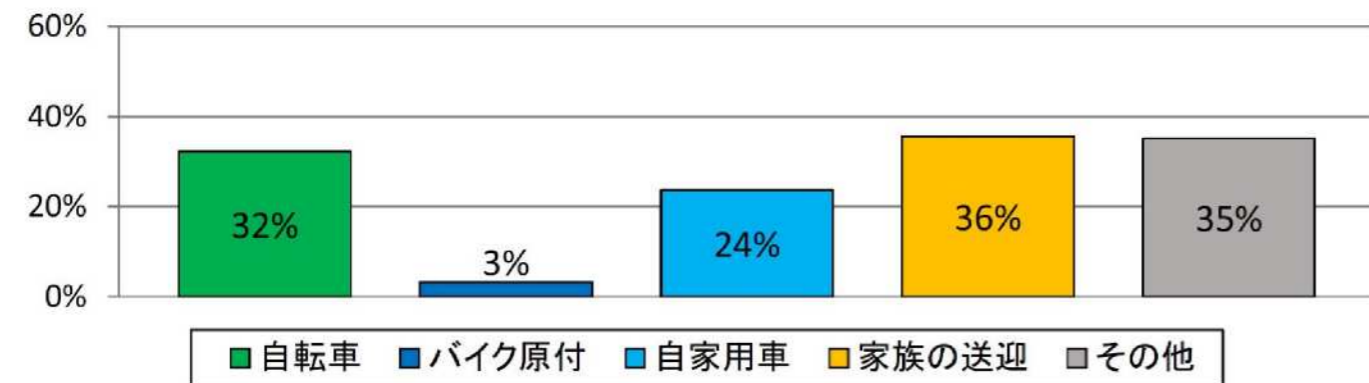


図-13 問3の回答者割合 (n=351)

表-5 その他記述

徒歩	5
くるりんばす	4
タクシー	4
なし	3
バス	3
市バス	2
地下鉄	1

**問9. 昨年と比べて利用頻度に変化はありますか？**

問9「利用頻度の変化」の回答者割合を図-21に示す。「利用頻度が増えた」回答者は全体の4割を占める。

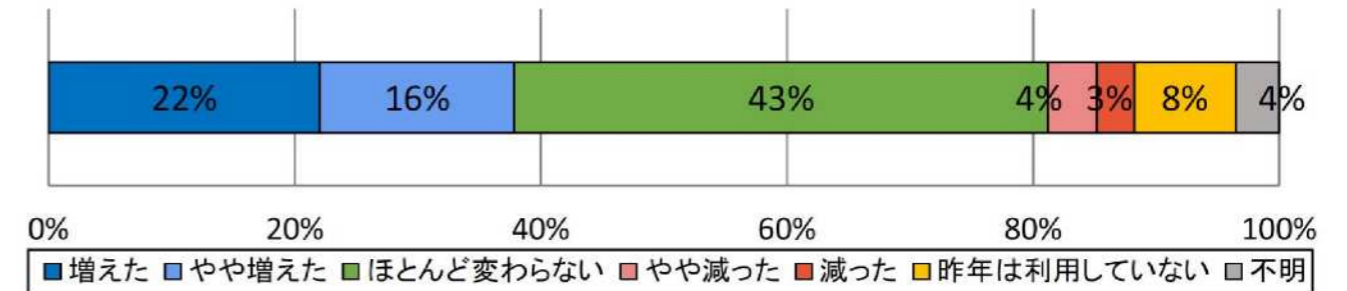


図-21 問9の回答者割合 (n=399)

**問10. 普段、「くるりんばす」の運賃を何で支払っていますか？(複数回答あり)**

問10「くるりんばす運賃の支払方法」の回答者割合を図-22に示す。「現金」, 「マネカ」との回答が多く, 「マネカ」は全体の約5割が利用している。また, 「定期券」は全体の約2割が利用している。

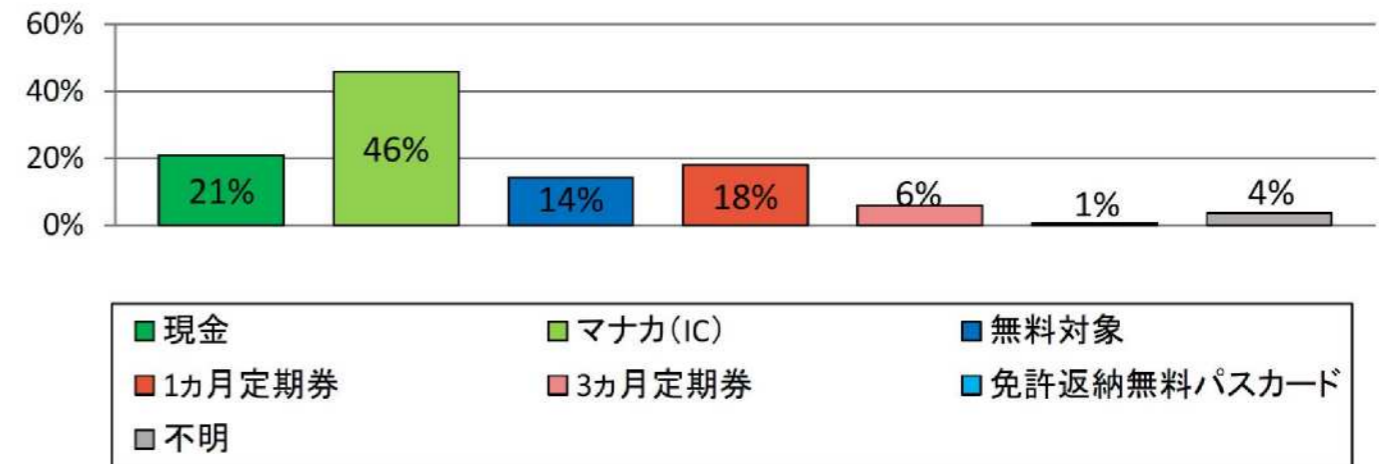


図-22 問10の回答者割合 (n=387)



**問14. あなたにとって、「くるりんばす」による1回の移動はいくらぐらいの価値があると思いますか？**

問14「くるりんばす1回の移動の価値」の回答者割合を図-29に示す。「100円」、「150円」、「200円」との回答が全体の約8割を占める。

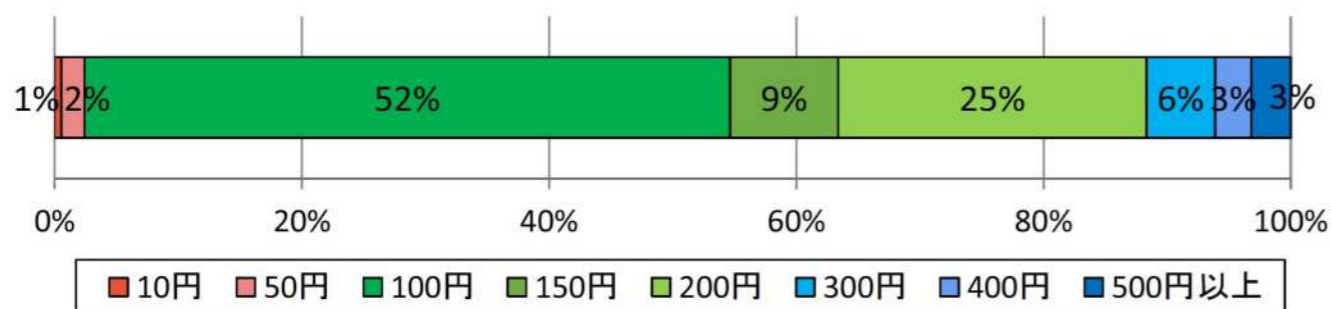


図-29 問14の回答者割合 (n=379)

**問15. 「くるりんばす」について下記の項目の満足度を5段階で評価してください**

3). 運行ダイヤ

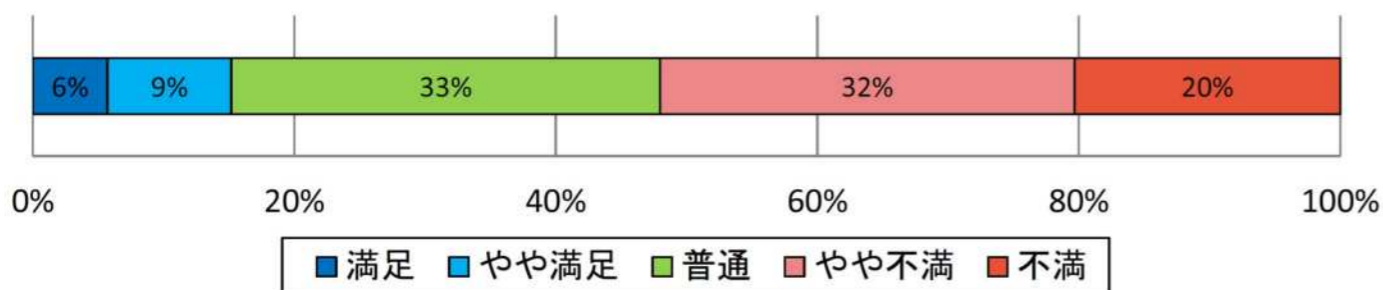


図-32 運行ダイヤの満足度 (n=369)

4). 運行便数(1日11便)

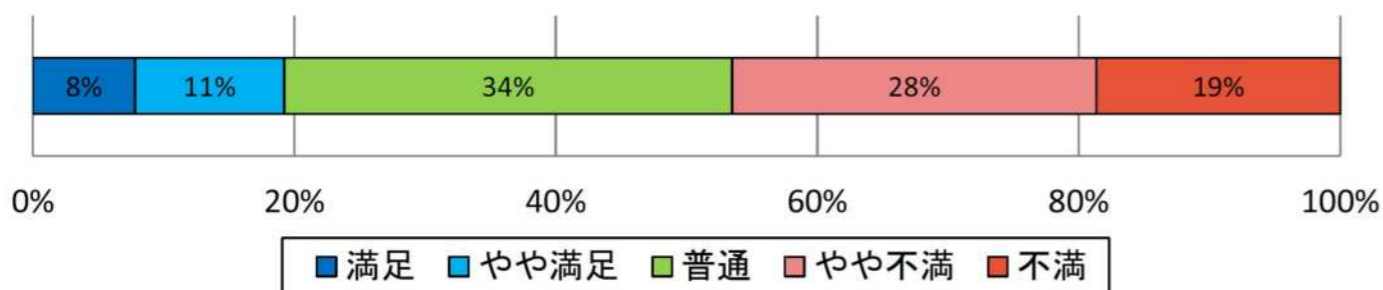


図-33 運行便数の満足度 (n=359)

5). 始発時間(6:50に市役所発)

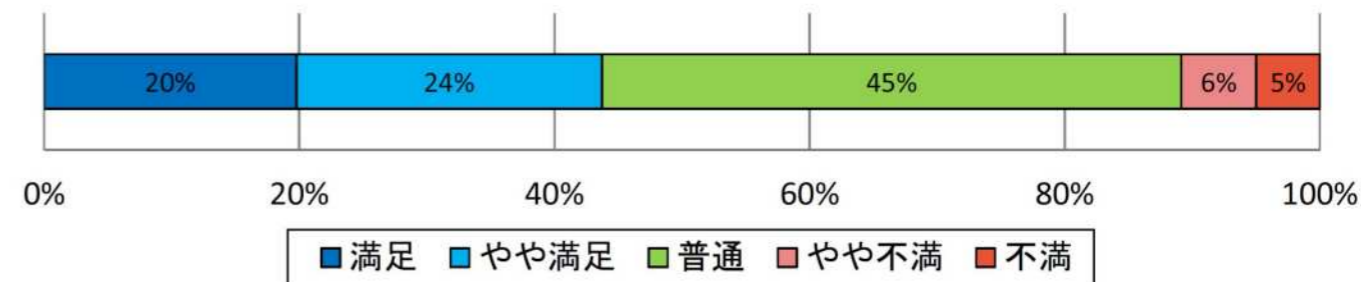


図-34 始発時間の満足度 (n=359)

6). 終発時間(19:25に市役所発)

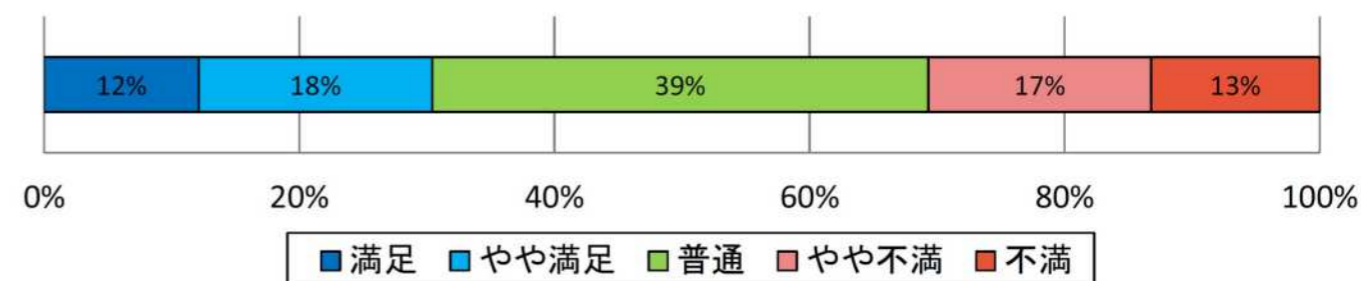


図-35 終発時間の満足度 (n=355)

11). バス停の待合い環境

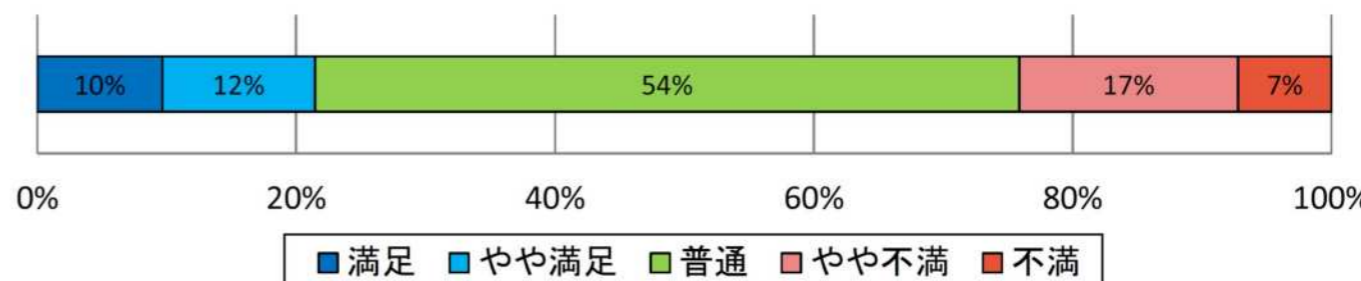


図-40 バス停の待合い環境の満足度 (n=373)

12). 目的地までの移動時間

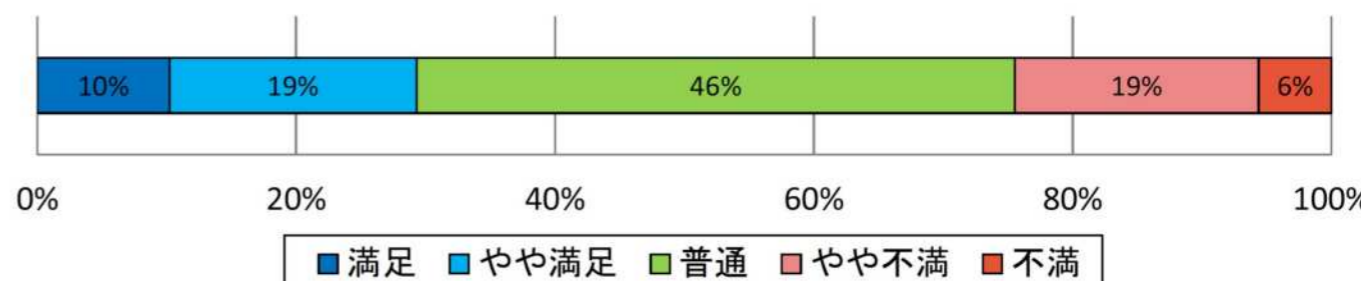


図-41 目的地までの移動時間の満足度 (n=372)



**問16. この運賃改定について、以前から知っていましたか？**

問16「運賃改定」の回答者比率を図-50に示す。運賃改定を5割が「知っていた」と回答し、4割が「知らなかった」と回答した。

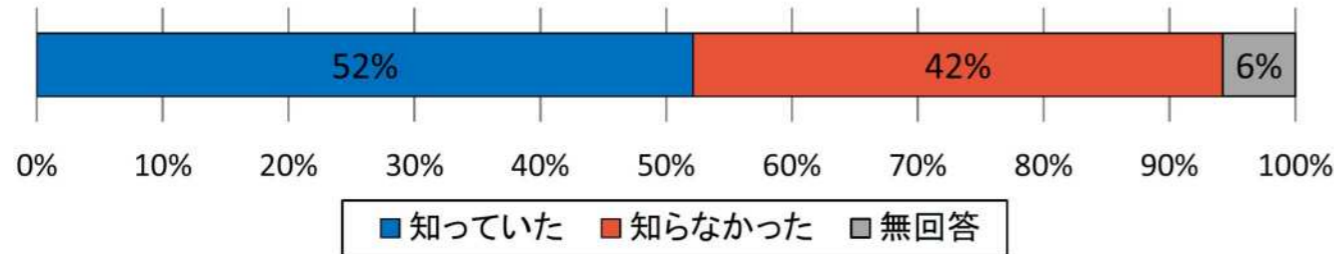


図-50 問16の回答者割合 (n=399)

**問17. 運賃改定後、何で運賃を支払うことになりそうかを教えてください。**

問17「運賃改定前後の支払方法」の回答数を図-51に示す。運賃改定後、高齢者1ヶ月定期券の利用が減り、高齢者3ヶ月・6ヶ月定期券の利用が増えることがわかる。

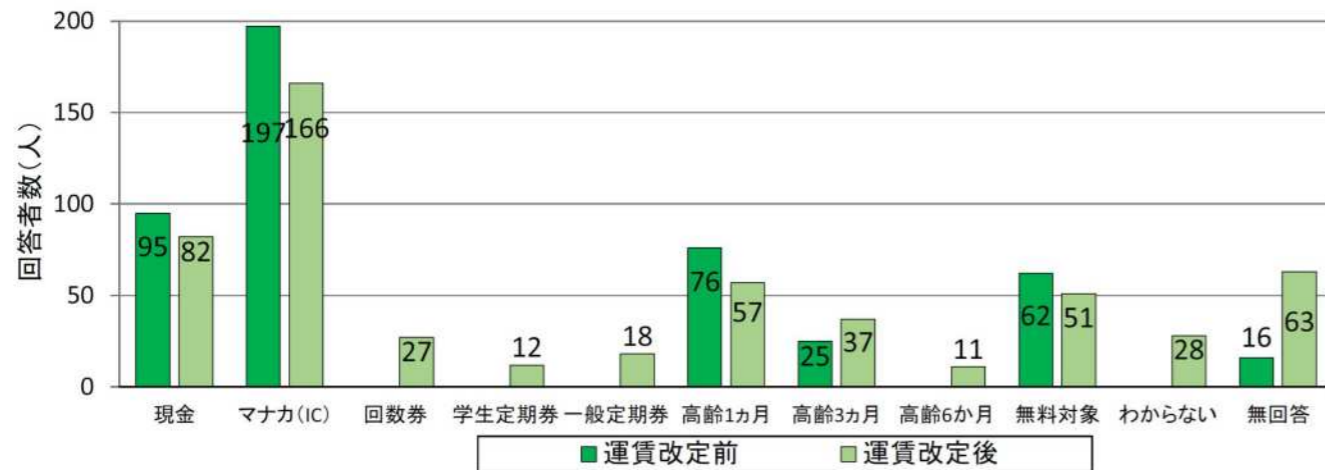


図-51 問17の回答数 (n=399)

**問18. 運賃改定後、問11で答えていただいた「本日のくるりんばすを利用した移動」の利用回数と利用頻度はどのように変化しますか？ また、利用頻度はどのようになりそうですか？**

問18「運賃改定後の利用回数・利用頻度の変化」の回答者割合を図-52、図-53に示す。利用回数は、約6割の回答者が「変わらない」と回答し、約2割の回答者が「たぶん減る」「必ず減る」と回答した。

利用頻度は、約5割の回答者が「変わらない」と回答し、約1割の回答者が減ると回答した。また、約1割の回答者は「利用しなくなる」と回答し、利用を継続しなくなることがわかる。

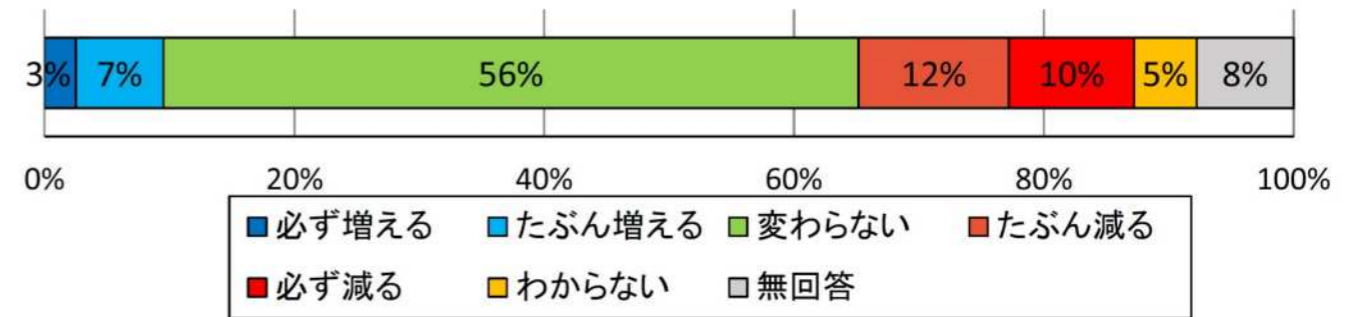


図-52 問18の回答者割合 (利用回数) (n=399)

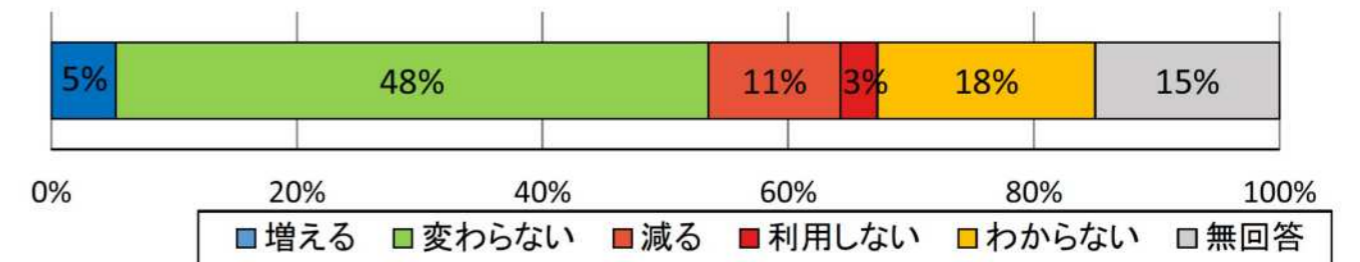


図-53 問18の回答者割合 (利用頻度) (n=399)

問19. 問18で利用回数が「④たぶん減る」「⑤必ず減る」と回答した方にお伺いします。

19-1. 今まで「くるりんばす」で行っていた目的地はどう変化しますか？

問19-1「目的地の変化」の回答者割合を図-54に示す。約6割の回答者が、目的地は「変わらない」と回答した。

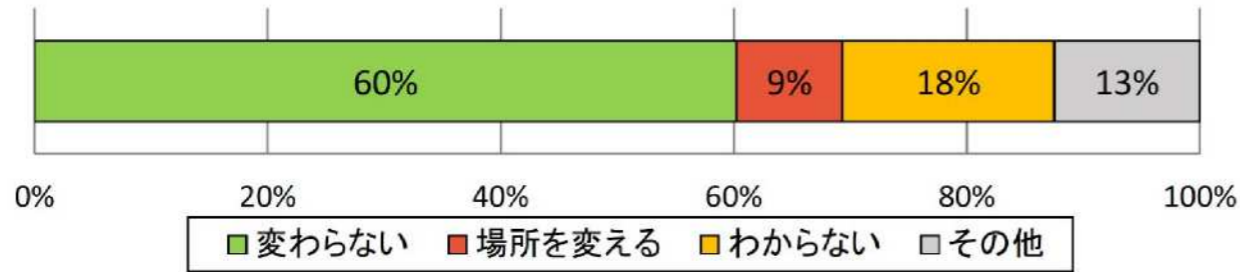


図-54 問19-1の回答者割合 (n=88)

19-2. 問19-1の目的地には何で移動しますか？

(選択肢②は該当するもの全てに○をつけてください)

問19-2「移動手段の変化」の回答者割合を図-55、図-56に示す。約6割の回答者が「移動を変える」と回答し、約1割の回答者は「変わらない」と回答した。また、「移動を変える」の回答のうち、「徒歩」や「自転車」の回答数が全体の約半数を占めた。

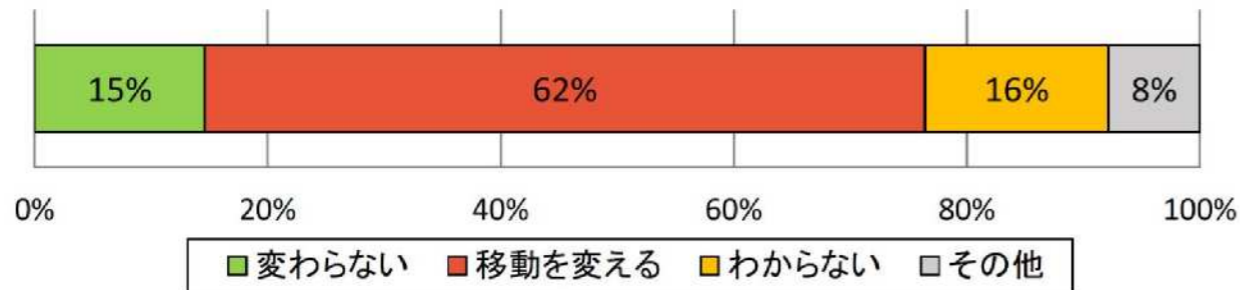


図-55 問19-2の回答者割合 (n=89)

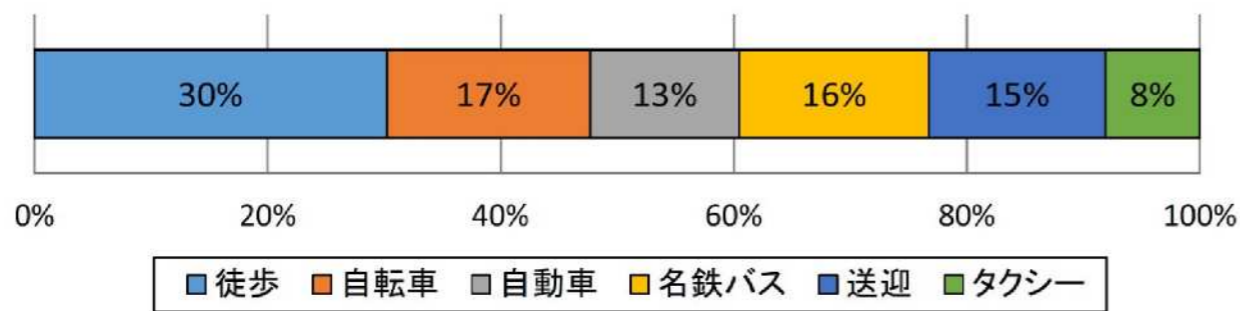


図-56 問19-2の選択肢②「移動を変える」の回答者割合 (n=86)

問20. 運賃改定を行うことによって外出のしやすさはどのように変化しますか？

問20「外出しやすさの変化」の回答者割合を図-58に示す。約5割の回答者が「変わらない」と回答し、約3割の回答者は移動が「ややしくなる」「しにくくなる」と回答した。

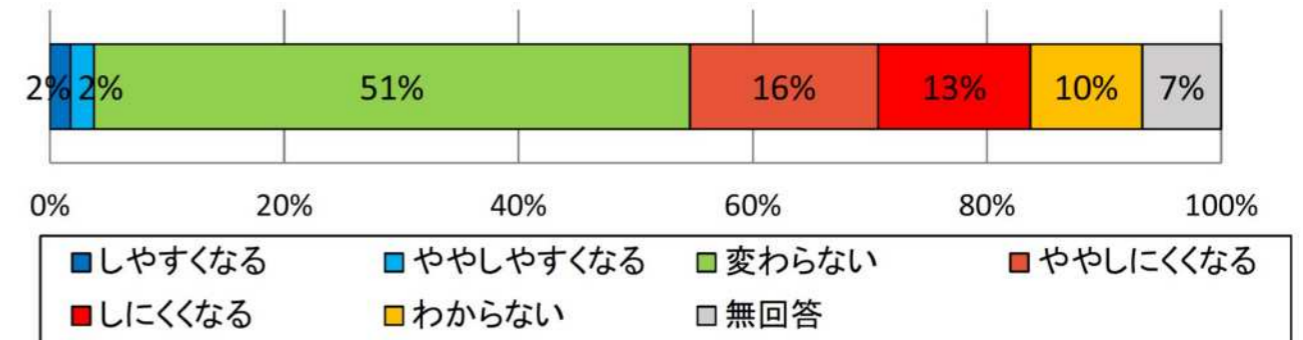


図-58 問20の回答者割合 (n=399)

問21. 下の選択肢の中から、バスでもっともいきたい施設を上位から3つまで○をつけてください

問21「バスで最もいきたい施設」の回答数を図-59に示す。バスでいきたい施設は、「イオン長久手店」、「アピタ長久手店」、「イオン三好店」の順が多い。

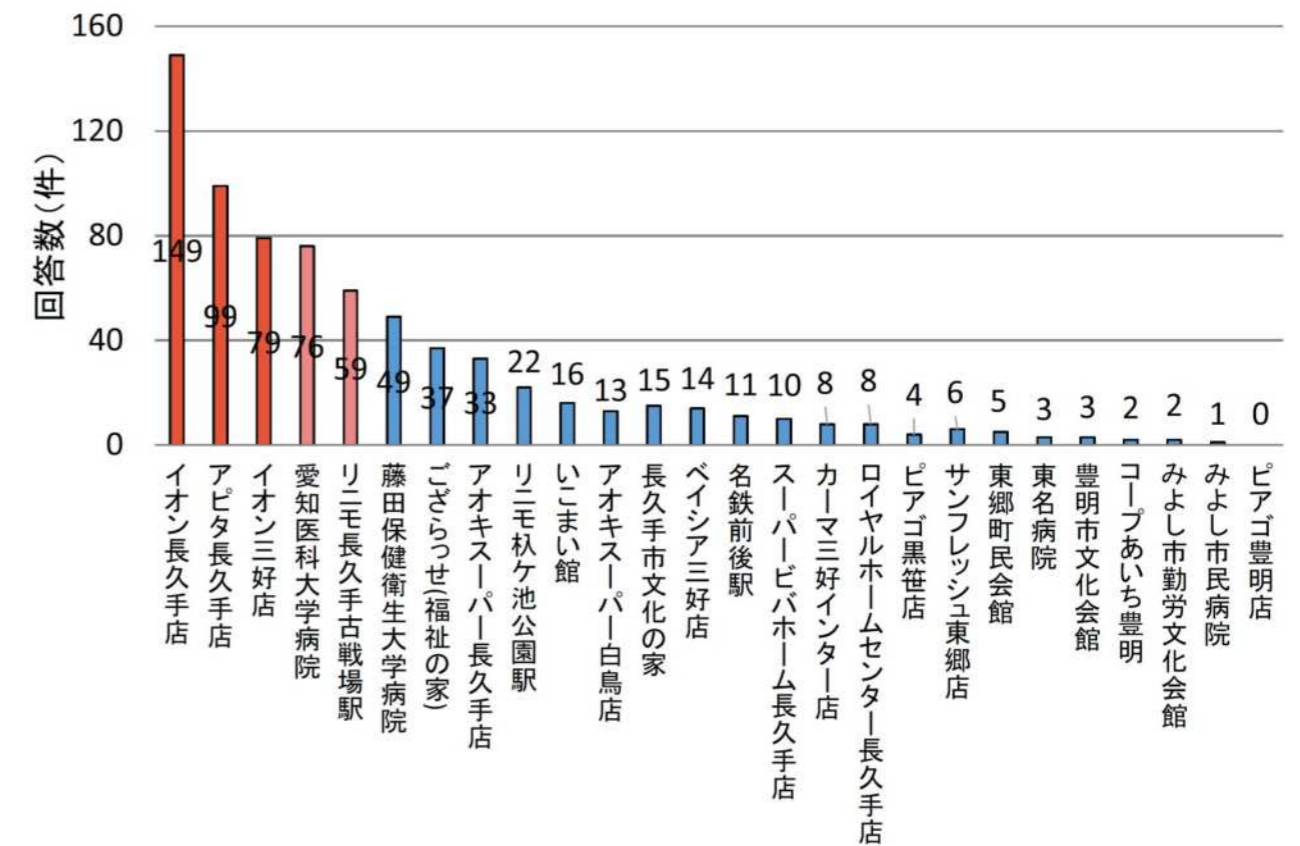


図-59 問21の回答数 (n=297)



# 議題 中部運輸局における平成 27・28 年度地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価について

平成 28 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要 (全体)

中部様式 1

日進市地域公共交通会議

平成 19 年 10 月 2 日設置

平成 27 年 4 月 30 日網形成計画策定

## 1. 協議会が目指す地域公共交通の姿

### ● 地域の特性と背景

- 本市は、愛知県のほぼ中央部である尾張と三河の境に位置し、西は名古屋市東部、東は豊田市・みよし市、南は東郷町、北は長久手市にそれぞれ隣接しています。行政区域は東西 8.9km、南北 6.8km で、面積は 34.91km<sup>2</sup> を有し、標高 37m の日進市役所を中心に、周囲を標高 50m から 160m の丘陵地により形成され、市のほぼ中央部を天白川が東西に流れ、その流域の平地には農耕地が広がっています。人口は、新たな住宅地の開発等により、平成 22 年の国勢調査で 84,237 人と、平成 17 年の国勢調査と比較して 7.2% の増加率（愛知県平均 2.2%）を示しており、着実に人口は増加しています。
- この人口増加を支えた背景の 1 つとして交通網の整備が挙げられます。鉄道は、市南部に名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線の 3 駅が存在するとともに、市外北部の長久手市に東部丘陵線（リニモ）が運行し、名古屋市中心部へのアクセスは 30 分以内となっています。自動車交通は、市の周辺に東名高速道路、名古屋第二環状自動車道、名古屋高速道路のインターチェンジが存在し、広域交通体系の利便性が高い状況にあります。一方、バス交通は、モータリゼーションの進展に伴う利用者の減少や平成 14 年の規制緩和により、路線バスの廃止や撤退が相次ぐ事態となりました。このような状況の中で、本市では平成 8 年から公共施設巡回バスの試行運行を重ね、平成 11 年には市内巡回バス「くるりんばす」として本格運行を開始し、その後見直しを重ねる中、平成 21 年より一部コースの双方向運行や巡回形態とは異なる鉄道駅間をシャトル的に運行する中央線の新設を行い現在に至っています。
- くるりんばすは、年間約 50 万人の利用があり、市民の足として親しまれていますが、依然、市内にはバス利用不便地区が存在し、多様なニーズに対応したサービス内容の改善に関する要望等が出されています。また、本市の高次都市機能特性として、5 大学、1 短大、3 高校が立地しており、広域的な移動需要が存在するなど、周辺都市との連携確保も重要な課題となっています。

### ● 計画の目標及び期間

日頃バスを利用する人<sup>\*</sup>の割合 (%) 幹線バス 39.5%以上、地域交流交通 34.0%以上  
 公共交通の利用者数 (千人) 公共交通全体 10,900 以上  
 公共交通利用の不满割合 (%) 幹線バス 35.0%以下 地域交流交通 40.0%以下

計画期間：平成 27 年～平成 32 年

### ● 公共交通の将来像

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

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

### ● 公共交通の機能分類とサービス水準等の設定

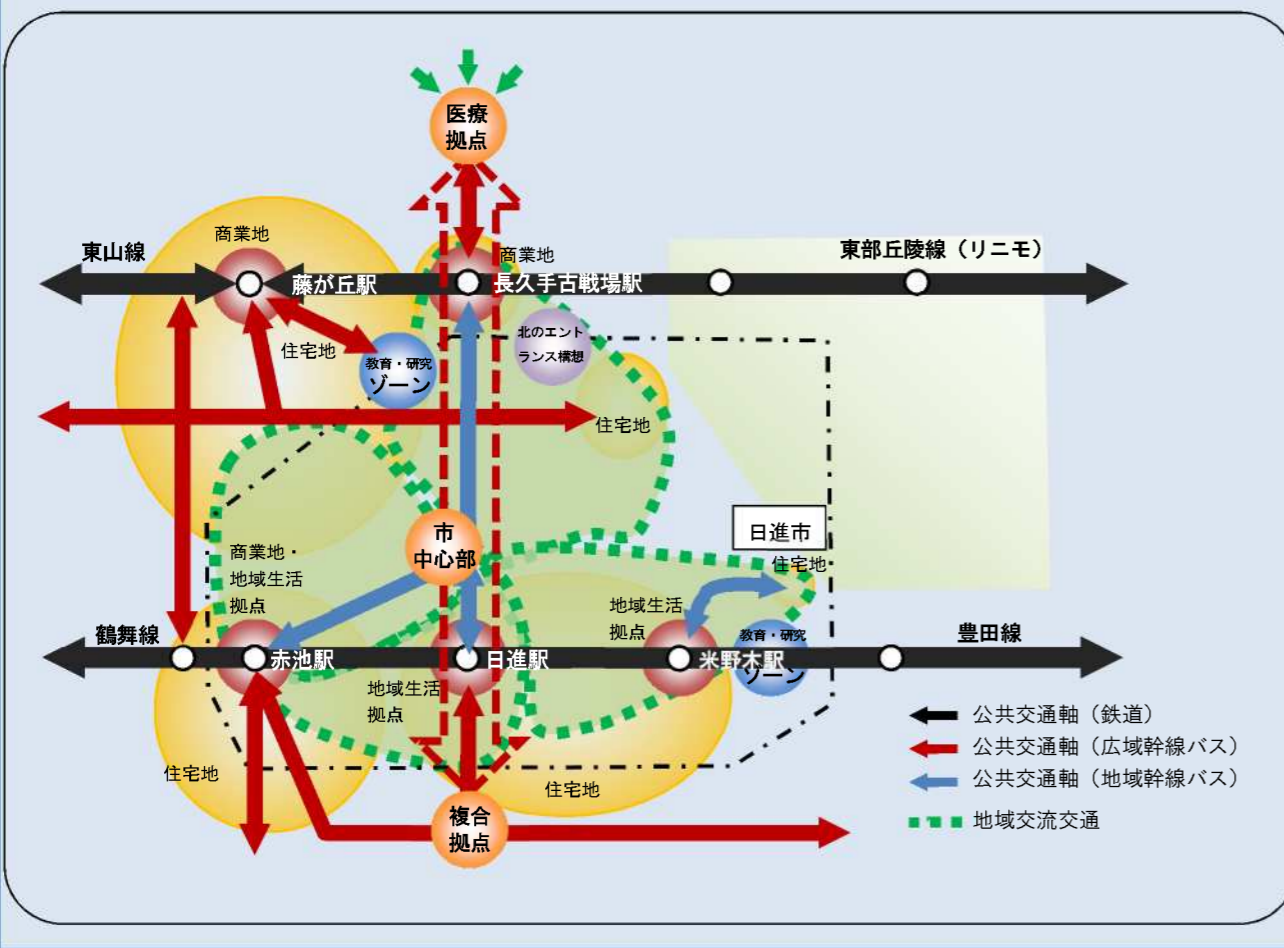
機能分類	路線機能	サービス確保の考え方	運行主体	該当する現行路線
公共交通	鉄道	通勤・通学や買物、通院等、様々な利用目的に対処し、本市と周辺市町を連絡する都市間交通軸として機能します。	交通事業者	名古屋市営地下鉄東山線・鶴舞線 名古屋鉄道豊田線 東部丘陵線（リニモ）
	広域幹線バス	通勤・通学や買物、通院等、様々な利用目的に対処し、鉄道と一体となって日進市の公共交通の骨格を形成します。	交通事業者	路線バス（都市間路線）
	地域幹線バス	鉄道駅アクセス需要に対処し、広域幹線バスと一体となり、地域の軸線として機能します。	交通事業者	路線バス（都市内路線） くるりんばす（中央線）
地域交流交通	住宅地と、公共交通軸（鉄道、幹線バス）や地域の生活拠点（商業施設、医療施設、公共施設等）を結ぶ機能を有します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地と公共交通軸（鉄道、幹線バス）、を結ぶルートとします。</li> <li>住宅地と、地域の生活拠点（商業施設、医療施設、公共施設等）へのアクセス利便性の確保に留意したルート及びダイヤを設定します。</li> <li>幹線バスとの競合の回避に留意したルート及びダイヤを設定します。</li> <li>幹線バス及び周辺市町のバス路線との乗継利便性の確保に留意したダイヤを設定します。</li> <li>地域ごと、年代ごと等の利用特性に応じて適切なサービス水準を維持します。</li> </ul>	市・交通事業者	くるりんばす（中央線を除く）
個別輸送（オンデマンド交通）	個別輸送手段は、幹線バスや地域交流交通と空間的及び時間的な補完関係を構築します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーは、駅や集客施設を発着地とした移動ニーズに対応するとともに、個別の移動ニーズに柔軟に対応できるサービス水準を確保します。</li> <li>福祉有償運送等は、タクシーを補完し、移動困難者の輸送に対応します。</li> </ul>	交通事業者・福祉事業者等	タクシー 福祉有償運送等

- 公共交通網見直しの方向性
  - ・鉄道及び路線バスが一体となり公共交通軸を形成
  - ・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
  - ・市中心部及び鉄道駅を乗継拠点として位置づけ
  - ・乗継・待合・乗降環境の改善、わかりやすい情報提供の実施
  - ・まちづくり計画と連携する中で、段階的な見直しを実施
  - ・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

※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

- ・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。

公共交通体系のイメージ



## 2. 計画の達成状況の評価に関する事項

- 公共交通網評価の基本的考え方

		評価の視点	
● 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？			
維持基準	利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランスを検証	● 需要に応じたルート・ダイヤ設定となっているか？ ● 需要に応じた車両選択となっているか？	
	地域の取り組みを検証	● 地域による取り組みは実施されているか？	
見直し基準	サービスの妥当性を検証	● 定性的サービスが確保されているか	
	ネットワークの妥当性を検証	● 需要に応じたネットワークとなっているか ● 他路線と競合関係にないか？ ● 乗り継ぎ抵抗の軽減は図られているか？	
● 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？			
見直し基準	利用者数と運行経費のバランスを検証	● バス利用者数は増加しているか？ ● 費用効率が極端に悪化していないか？ ● 市財政に対する負担は適切か？	
● 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？			
見直し基準	運行目的の達成状況を検証	● 公共交通が利用できる環境にあるか？ ● 各路線が期待される役割を果たしているか？ ● 運行目的に合った利用がされているか？	
		安心・安全の観点から検証	● 運行上の問題が発生していないか？

- 評価指標及び評価基準(網全体、および各地区・路線・サービス等)

項目	事業の効果及び目標指標	
公費負担額	再編前 148,705千円 → 再編後 146,630千円 公費負担額はほぼ横ばいであるが、再編により効率化が図られ、民営化に伴う増便によるサービス水準の向上が図られる。	
収支率	再編前 19.9% → 再編後 26.2% 民営化及び料金改定の影響により、大幅な改善を見込みます。	
路線別の事業効果と目標指標	路線バスにおける路線の新設（日進中央線）	現行くるりんばす中央線の民営化に伴う路線の新設により、本計画の目標年次（平成32年度）における年間利用者数は、79千人以上（平成26年度：71千人）への増加を見込みます。
	日進市くるりんばすにおける路線の再編	くるりんばすの路線再編に伴い、本計画の目標年次（平成32年度）における年間利用者数は、570千人（平成26年度：433千人）への増加を見込みます。
	循環線	循環線の新設に伴い、本計画の目標年次（平成32年度）における年間利用者数は、69千人を見込みます。
	赤池線	赤池線の新設に伴い、本計画の目標年次（平成32年度）における年間利用者数は、124千人（平成26年度：118千人）への増加を見込みます。
	米野木線	米野木線の新設に伴い、本計画の目標年次（平成32年度）における年間利用者数は、73千人（平成26年度：62千人）への増加を見込みます。
	三本木線	三本木線の新設に伴い、本計画の目標年次（平成32年度）における年間利用者数は、81千人（平成26年度：65千人）への増加を見込みます。
	梅森線	梅森線の新設に伴い、本計画の目標年次（平成32年度）における年間利用者数は、100千人（平成26年度：51千人）への増加を見込みます。
事業全体の効果と目標指標	日頃バスを利用する人の割合	本計画に基づく事業により、本計画の目標年次（平成32年度）における日頃バスを利用する人（年に数日以上の利用がある人）の割合は、幹線バス39.5%以上（平成26年度：39.0%）、地域交流交通34.0%以上（平成26年度：32.8%）を見込みます。
	公共交通の利用者数	本計画に基づく事業により、本計画の目標年次（平成32年度）における公共交通の利用者数は10,900千人以上（平成25年度：10,079千人）を見込みます。
	公共交通利用の不満割合	本計画に基づく事業により、本計画の目標年次（平成32年度）における公共交通利用の不満割合は、幹線バス35.0%以下（平成26年度：39.1%）、地域交流交通40.0%以下（平成26年度：45.1%）を見込みます。
	岩崎線	岩崎線の新設に伴い、本計画の目標年次（平成32年度）における年間利用者数は、58千人（平成26年度：47千人）への増加を見込みます。



### 3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

#### 1) 取組み経緯

##### (1) 地域公共交通再編実施計画 (H27 補助対象事業)

- 域内の公共交通の概要、問題点、実施に至る経緯  
網形成計画に定められた再編事業を実施するため、再編実施計画を策定することとした。
- 調査の主な内容  
周辺地域における関連計画の整理、バス走行環境に関する調査、スクールバス利用状況の確認、地域公共交通再編実施計画の作成 (H27 補助対象。詳細は昨年度報告済)
- 協議会の開催状況、議論の概要 (予定を含む)  
28 年 10 月 24 日 (金)、28 年度第 3 回会議において、道路運送法上の協議を行い、承認を得た。
- 調査結果の概要 (予定を含む)  
再編実施計画の策定 (平成 28 年 11 月 25 日申請受理)

##### (2) くるりんばすの料金体系の見直し、定期券・回数券の導入 (非補助事業)

- 域内の公共交通の概要、問題点、実施に至る経緯  
収支改善による事業の持続可能性を高めるとともに、反復利用者へのサービス向上を目的として見直しを行った。
- 協議会の開催状況、議論の概要 (予定を含む)  
28 年 3 月 31 日 (金)、27 年度第 6 回会議において、改正案を提示し、承認を得た。

##### (3) 乗継・待合・乗降環境の改善 (補助対象外事業)

- 域内の公共交通の概要、問題点、実施に至る経緯  
市役所停留所における乗継・待合環境の向上は、かねてより利用者より要望が高かった。
- 協議会の開催状況、議論の概要 (予定を含む)  
平成 24 年度以降、地域公共交通会議において、市役所停留所における待合環境については度々意見が出されて来た。  
これを踏まえ、事務局において検討を続けてきたが、網形成計画の策定により、事業実施の方向が明確化されたことにより、市としての方針が決定し、着手が可能となった。  
28 年 10 月 24 日 (金)、28 年度第 3 回会議において、実施内容について事務局より報告した。

##### (4) 総合交通マップの作成・配布 (H28 補助対象事業)

- 域内の公共交通の概要、問題点、実施に至る経緯  
平成 27 年 4 月に策定した網形成計画に基づき、再編事業を進める中において、再編後の路線について、新たな総合交通マップを作成する必要性があった。(H28 補助対象)
- 調査の主な内容  
利用者目線で利用しやすいマップを作成するため、ワークショップ形式による意見聴取を行い、その結果を反映したマップを作成した。
- 協議会の開催状況、議論の概要 (予定を含む)  
平成 25 年度に、地域公共交通会議において、市民委員のみの作業部会を開催し、わかりやすい路線図・時刻表の作成を行った。  
28 年 5 月 20 日 (金) 28 年度第 1 回会議において、市民参加の手法により実施する旨を協議。  
28 年 10 月 24 日 (金) 28 年度第 3 回会議において、ワークショップに出席した委員より内容について報告
- 調査結果の概要 (予定を含む)  
29 年 1 月末、市広報誌に折込みにより全戸配布を予定。その他、バス車内、市役所はじめ市内の公共施設 (市民会館、図書館、福祉会館等) において配布を予定。

#### 2) 目標を達成するために行う事業・実施主体

事業名	内容	実施予定年度										実施主体			
		H27		H28		H29		H30		H31			H32		
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		上期	下期	
1. 広域幹線の維持	鉄道														交通事業者
	広域幹線バス														交通事業者
2. 地域公共交通再編実施計画	幹線バス見直し														交通事業者
	くるりんばす見直し														行政・交通事業者・市民
3. 公共交通利用推進計画	(1) 利用者が利用しやすいバスの運行サービスの提供	①公共交通利用に係る積極的な情報提供													行政・交通事業者
		②わかりやすいバス系統表示													行政・交通事業者
		③わかりやすい運行情報・乗継情報の提供													行政・交通事業者
	(2) 利用促進を誘導する施策	①くるりんばすの料金体系の見直し													行政・交通事業者
		②定期券・回数券の導入													行政・交通事業者
		③免許返納推進環境の整備と制度の拡充													行政
		④モビリティ・マネジメントの実施													行政
		⑤市民サポーター制度の導入の検討													行政・市民
		⑥乗継・待合・乗降環境の改善													行政・交通事業者
		⑦駅前駐輪場の整備													行政
(3) 地域づくりと一体となったバスへの参画(マイバス意識)を高める方策	①交通マップの作成・配布													行政・協議会	
	②企業と一体となった取組													行政・関係団体	
	③地域住民による各種活動の実施													市民	
4. 推進体制及び経費	POCAサイクルによる実施													協議会	

#### 4. 具体的取組みに対する評価

##### (1) 地域公共交通再編実施計画 (H27 補助対象事業)

- ◎地域公共交通会議の委員をはじめとする市民・関係機関・行政の協力により、円滑に調査を実施することができた。
- ◎路線再編案の作成にあたっては、上記調査結果に加え、地域公共交通会議での議論、市民参加の懇談会での議論により市民や関係機関の意見を確認し、市民ニーズに合致した路線再編案を作成できた。
- ◎以上より、本調査は、社会的状況や市民ニーズを踏まえた路線再編の実施に向けた地域公共交通再編実施計画策定の基礎調査として当初に予定された通り、適切に実施されたといえる。

##### (2) くるりんばすの料金体系の見直し、定期券・回数券の導入 (非補助事業)

- ◎再編計画策定に伴う資金計画の検討の中で、現行の料金の見直しを行った。
- ◎見直しにあたっては、交通弱者や高頻度利用者の利便性の向上を図った。

##### (3) 乗継・待合・乗降環境の改善 (補助対象外事業)

- ◎かねてから要望の高かった、停留所での待合所の整備を行うこととした。
- ◎整備の準備段階においては、市内障害者団体との調整により、車椅子利用者の利便性に配慮した設計とした。
- ◎また、市内病院との共同事業として、病院に隣接する公有地を活用して安全に乗降できるバスベイの設置を行うこととした。

##### (4) 総合交通マップの作成・配布 (H28 補助対象事業)

- ◎市民参加の手法により、利用者の声を聞き入れながら、内容を精査することができた。
- ◎色、マーク、番号といった方法により、各路線の識別をしやすくすることでわかりやすさの向上を図った。
- ◎全戸配布により、市民全員に再編の事実の周知を行うとともに、未利用者に対する利用促進にも寄与するものと考えている。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

自己評価結果（1）、（3）、（4）からは課題の抽出はされなかった。

（2）からは、今後の見通しとして、③についての課題が抽出された。

それ以外にも、①、②についても考えられる可能性としての課題を抽出した。

① 目標の達成状況に関する課題

次年度からの再編により、これまでの慣れた路線、時刻での運行から変更されることにより、一時的には利用者が減少することが見込まれている。

② 公共交通ネットワークに関する課題

再編により新たに地域間幹線として位置づけられる民間路線が生まれることから、地域の公共交通ネットワークの軸としてその機能を十分発揮されることが期待される。

③ 公共交通の維持に関する課題

料金改正の影響による利用者における有料利用者の構成比がどのように推移するか注視する必要がある。

① 目標の達成状況に関する課題

定期券や回数券導入を含めた料金体系の見直し、待合環境の向上、わかりやすい路線図・時刻表の作成配布、といった利用促進策を並行して実施することで、利用の繋ぎ止めに加えて、未利用者や新規利用者の掘り起こしを進めていく。

② 公共交通ネットワークに関する課題

公・民の役割分担を明確にしつつも、協調できる部分においてはしっかりと連携し、利用促進に努める必要がある。

③ 公共交通の維持に関する課題

収支率の悪化に伴う、運行経費の負担増が一定金額の範囲を超えることがないように、利用促進に努めていく。

日進市地域公共交通会議

平成19年10月2日設置

1. 直近の第三者評価の活用・対応状況

直近の第三者評価委員会における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
地域公共交通再編実施計画の策定に向けて、バス走行環境に関する調査、スクールバスの利用状況の確認等の計画策定に必要な調査が、適切に実施されたことについて評価します。今後は、調査等の分析の結果を踏まえつつ、平成29年のくるりんばすの路線再編に向け、関係機関との調整を図り、地域公共交通網形成計画の基本方針を実現する地域公共交通再編実施計画を策定されることを期待します。	市において日進市地域公共交通再編実施計画を策定（平成28年10月24日の協議会に於いて運送法上の協議実施）、平成28年11月25日付で中部運輸局長あて申請。	計画の認定の結果に合わせて、ネットワーク計画の策定及び利用促進事業の実施に努めていく。

2. アピールポイント

●平成28年3月開催の協議会において、他自治体における利用促進施策の事例を分類整理した資料を配布、これを基に、利用促進に寄与するアイデアを議論した。



（当日配布した会議資料（抜粋））

●平成28年5月開催の協議会において、委員より「地域公共交通について活発で良い議論ができる会議のために」の冊子が配布され、この内容を実現のものとするため、関係各位が地域公共交通に関する課題を共有し、解決へつなげていくことを目的として、公共交通について日頃から気付いた点等について議題として意見交換を行った。

その結果、停留所の環境改善、駅ロータリー内でのバスの停車位置、使用している車両の大きさ等について意見が交わされた。そのうち、駅ロータリー内でのバスの停車位置については、その後の検討を経て、29年4月から、現在よりも駅舎に近い位置に変更されることとなった。