
令和3年度第4回　日進市地域公共交通会議　資料

【報告事項】

地域別ワークショップ・専門部会での議論の結果について

…P 1

【議題】

(1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

…別紙

(2) 日進市の地域公共交通の課題と基本方針について

…P 3

(3) 日進市地域公共交通計画における目標設定について

…P 4

令和3年12月16日

報告事項 地域別ワークショップ・専門部会での議論の結果について

◆第2回地域別ワークショップ（6地区計42名参加）

地区名	開催日時	参加人数	課題①	課題②	課題③	課題④
北部 福祉会館地区	11/12（金） 14時～	5名	<市民等>大勢が利用すること <日進市>双方向／幹線と地域線の運行 <事業者>幹線料金の低廉化	<市民等>— <日進市>案内板設置／南北移動を可能に <事業者>「畔道」で名鉄バスと接続	<市民等>各種交通の利用方法の勉強 <日進市>タクシ定期券・補助 <事業者>タクシー台数の増車	<市民等>バスの話し合いの場が欲しい <日進市>料金100円／自転車の走行空間 <事業者>名鉄バスとの話し合いの場
相野山 福祉会館地区	11/15（月） 14時～	8名	<市民等>どこへ行きたいか意見を出す <日進市>— <事業者>—	<市民等>— <日進市>竹の山への地域の乗継拠点 <事業者>名鉄バスとの乗り継ぎ時間調整	<市民等>地域の移動サービスを利用する <日進市>デマンドの検討 <事業者>—	<市民等>日頃から話し合い <日進市>市の職員が地域にもっと出向く <事業者>藤が丘～日進駅の路線
南部 福祉会館地区	11/16（火） 14時～	10名	<市民等>— <日進市>双方向運行／循環線を活かす <事業者>—	<市民等>— <日進市>拠点は道の駅／人が集まる場所 <事業者>日進駅でバスから降ろされる	<市民等>お出かけ支援を使う <日進市>デマンド／バス停間隔300m順守 <事業者>福祉型サービスの導入	<市民等>地域ボランティアの支え合い <日進市>循環線の無料化 <事業者>—
西部 福祉会館地区	11/17（水） 14時～	7名	<市民等>— <日進市>名商大バス活用／双方向運行 <事業者>東西・南北の軸と巡回の交通	<市民等>— <日進市>市役所拠点／道の駅拠点 <事業者>赤池駅ロータリーにバス停設置	<市民等>地域の助け合いシステム考案 <日進市>ボランティアの体制を確保 <事業者>—	<市民等>— <日進市>高齢者無料／学生割定期券 <事業者>高齢者定期券で名鉄バスも乗車
岩崎台・香久山 福祉会館地区	11/18（木） 14時～	8名	<市民等>— <日進市>双方向運行／赤池方向へ幹線 <事業者>—	<市民等>— <日進市>交流できる場所が乗継拠点 <事業者>名鉄バス乗り継ぎも割引	<市民等>地域支援は公共交通ではない <日進市>タクシーケード／デマンド <事業者>日進中央線でくるりんばす定期	<市民等>未利用者へのサポート <日進市>行事や季節イベントでバス活用 <事業者>—
米野木 区民会館地区	11/19（金） 14時～	4名	<市民等>— <日進市>日進駅へ行く路線 <事業者>名鉄豊田線の運賃値下げ	<市民等>地域でベンチを作り <日進市>わかりやすい案内があること <事業者>—	<市民等>くるりんばすの利点を知る <日進市>バス停間隔の短縮・タクシーケード <事業者>各運転手間の対応の差を減らす	<市民等>子ども会・老人会でPR <日進市>総合運動公園へ行けること <事業者>充電ポート付きのバス導入

【6地区のまとめ】

課題①：住宅地と拠点（駅など）を結ぶ幹線機能が必要

○日進市の役割について、くるりんばすの双方向運行や、スクールバスの活用について意見が出ました。市民の役割は、行きたい場所の声を届けることや、しっかり利用することなどが挙げられました。

課題②：乗継拠点の整備・利便性の向上が必要

○乗継拠点の場所では市役所・道の駅・図書館が挙げられ、いずれの場所でも拠点が目的地となるような交流ができ、にぎわう場所がよいという意見が出ました。

課題③：増加する高齢者への対応が必要

○市民の役割として、地域移動支援を活用することが挙げられましたが、公共交通として取込むべきではないという意見も出了しました。

日進市の役割では、周辺市町の事例を参考にしてデマンド型交通やタクシーケードの検討をするという意見が多く出されました。

課題④：あらゆる世代、地域の特性を踏まえた交通手段が必要

○幅広い世代に乗ってもらうためには、小学校や選挙、まち歩きなどのイベントや行事に絡めた乗車体験が必要という意見が多く出され、またバスについて日頃から話し合う場が必要という意見も出されました。

小学校区図

相野山福祉会館地区（相野山小学校区・北小学校区）
北部福祉会館地区（北小学校区・竹の山小学校区）
南部福祉会館地区（南小学校区・梨の木小学校区）
東部福祉会館地区（東小学校区・梨の木小学校区）
岩崎台・香久山福祉会館地区（香久山小学校区）
西部福祉会館地区（西小学校区・赤池小学校区）



▼ワークショップの開催風景



◆令和3年度第3回日進市地域公共交通会議専門部会（令和3年11月24日（水）開催）

<p>課題① 住宅地と拠点を結ぶ幹線機能の充実</p> <p>【課題全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幹線公共交通の導入は新規路線の追加ではなく、既存ネットワークの改善で対応する ● 時間帯別に起点・終点を変更し、朝夕では幹線的な運行をする <p>【日進市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 幹線軸では双方向の運行を実施する ● 大学のスクールバスの活用は必要だが、費用等の条件が検討事項 ● 幹線と地域の交通の間にある準幹線が必要で、幹線と準幹線の使い分けが必要 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道と名鉄バスの幹線サービス強化 	<p>課題③ 増加する高齢者への対応</p> <p>【市民・地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● デイサービス施設や保育園の送迎車を活用したサービスの検討 ● ネーミングライツの導入で75歳以上の運賃を無料にする <p>【日進市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域の移動支援は地域住民の協力あってこそだが、市の基準や補助などがあるうえで事業化を進める ● デマンド型交通とタクシー券という既存と新規の公共交通のハイブリッド型が重要 ● 周辺市町のデマンド型交通のデータを参考に検討する ● 福祉移動サービスは利用できないが、移動に困っている方のためのデマンド型交通が必要 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● タクシーを活用した実証実験が早期に出来るよう協力
<p>課題② 乗継拠点の整備・利便性向上</p> <p>【課題全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗継場所は可能な範囲で多くある方が便利だと思う <p>【市民・地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市内を4～5のブロックに分け、地域路線と結節点を持たせる <p>【日進市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 拠点は道の駅がふさわしく、休憩機能や情報機能を設けることで、市民サービスの向上に努める ● 防風・防寒・防雨が可能で、トイレや駐車場もあるため、公民館や福祉会館を乗継拠点とする ● 市役所以外でも乗継費用を無料とする <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅（赤池・日進・米野木）を乗継拠点として整備する 	<p>課題④ あらゆる世代のニーズや地域の特性を踏まえた交通手段となっている必要がある</p> <p>【課題全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化率が低い地区にも高齢者はいて、高齢化率が高い地区にも若い人はいるので、あらゆる世代にと いうと一律のサービスが必要かもしれないが、適切に分析して知恵を出し合うことが必要 <p>【市民・地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● SNS等新しい情報発信ツールを活用したPR ● 公共交通を利用するライフスタイルが面倒なことではなく、カッコいいこととなるような取組み <p>【日進市・交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● プライムツリー等の商業施設と協力したバスの運行検討 ● 交通事業者のバス停も含めて、バス停に駐輪場があると利用可能性が広がる ● 小中学校区単位で地域性のあるニーズを把握する

◆ 日進市の地域公共交通の課題

課題① 住宅地と拠点を結ぶ幹線機能の充実

【課題の背景となる現状や問題点等】

- 本市の通勤・通学流動は、ともに名古屋市との結びつきが最も強くあるとともに、長久手市や東郷町、みよし市といった南北に隣接する都市との結びつきが強くなっている（1）
- 市内の鉄道駅（赤池駅・日進駅・米野木駅）および長久手古戦場駅の利用者数は、横ばいまたは増加傾向にある（2）
- 市内を運行する名鉄バスの利用者数は、全体で横ばい状態（日進中央線は増加傾向）となっている（2）
- 本市が運行するくるりんばすは、一方通行により往路・復路（またはその両方）において利便性が低下したことや、地域内を可能な限りサービス圏域とする走行ルートの設定による目的地までの所要時間の増大等を要因として、平成29年3月以前と比較して利用者が減少している（2）（6）
- 一方で、市役所および長久手古戦場駅と五色園・かえで台等の住宅地を結び、他のくるりんばす路線と比較して直線的に運行する五色園線は、再編前との比較においても利用者数が増加している（2）（6）
- 市内に立地する大学では、赤池駅周辺等から大学までスクールバスを運行しており、通学ラッシュとは反対方向への移動や昼間時間帯の移動における市内の新たな交通手段としての活用が望まれる（1）（7）

課題② 乗継拠点の整備・利便性向上

【課題の背景となる現状や問題点等】

- イオンモール長久手やプライムツリー赤池、ららぽーと愛知東郷といった大規模な商業施設が本市や周辺都市で開業し、市内外を結ぶ移動需要が高まっている（1）
- 市内の鉄道駅前広場では交通の錯そうが見られ、交通結節点において円滑な交通処理機能を十分には果たしていない状況である（2）
- 名鉄バスは日進市内に留まらない利用が多くあるため、広域的な移動需要に対応する機能を持つ公共交通であるため、くるりんばす等の市内移動の交通機関との乗継ぎにより市内外を結ぶネットワークを形成することが求められる（2）
- くるりんばすの今後の運行については、バス利用者アンケート結果より「乗継ぎしてもよい」が約51%となっており、乗継ぎ場所については市役所や鉄道駅、図書館、道の駅が挙げられている（5）（7）
- 地域で展開される移動支援サービスや、地域の実情に合った新しい交通サービスについては、既存の公共交通との乗継ぎを考慮に入れた導入・運行が求められる（7）（8）

課題③ 増加する高齢者への対応

【課題の背景となる現状や問題点等】

- 2015年の国勢調査による本市の高齢化率は約20%で、今後も増加傾向が継続する見込みである（1）
- くるりんばすの平日の利用は半数以上が65歳以上の高齢者で、買い物や通院の目的で利用されていることから、今後の高齢化の進展に伴って高齢者の移動需要に対応した運行サービスの確保が求められる（2）
- くるりんばすでは半径300mに1つを基準としてバス停を設置しているが、バス停までのアクセスが難しい高齢者が増加している（1）（2）
- くるりんばすが主要な場所を結ぶ便を担当する移動手段とした場合に、地域をくまなく回る移動手段は「予約型の乗り合い交通（約26%）」「タクシー（の補助）（約21%）」「地域の共助による移動支援（約19%）」の順に支持されている（5）
- 高齢者移動支援事業や福祉有償運送事業が展開されているが、地域福祉や障がい者福祉的な視点から移動支援事業の役割や機能を明確化する必要があり、地域公共交通のネットワークやシステムとして包括的に検討・整理することは難しい（8）

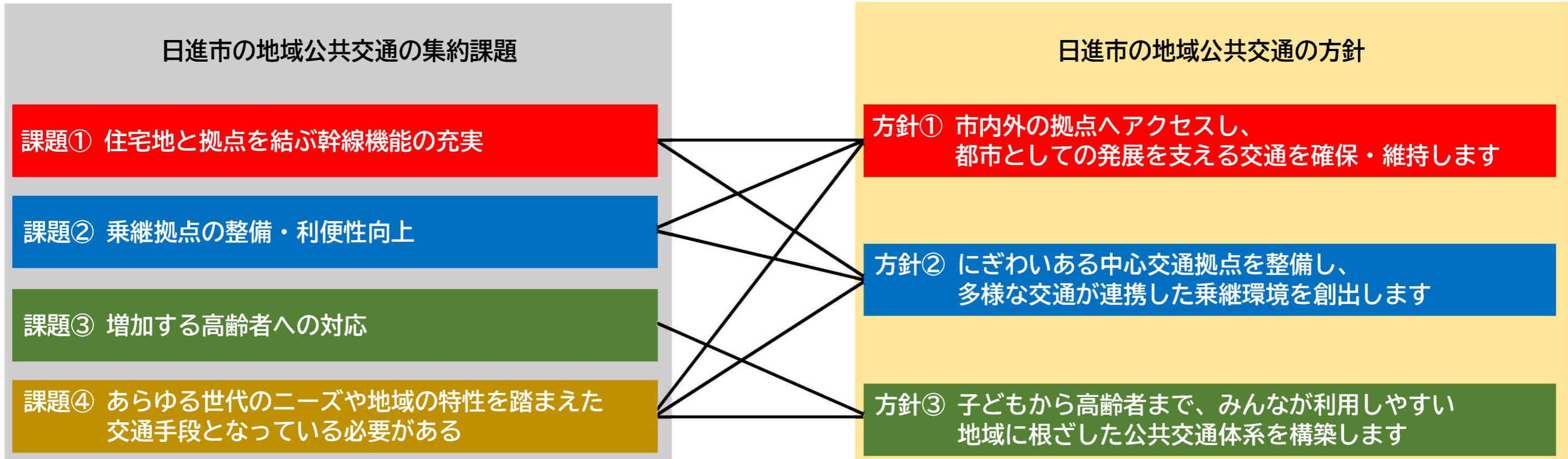
課題④ あらゆる世代のニーズや地域の特性を踏まえた交通手段となっている必要がある

【課題の背景となる現状や問題点等】

- 竹の山地区や米野木台地区においては高齢化率が10%以下である一方で、五色園地区や東山地区では30%を超えており、本市内においても地域事情が大きく異なっているものの、くるりんばすは一律のサービスを提供しているため、地域特性を踏まえた適切な輸送サービスが提供されているとはいえない状況である（1）（2）
- バス車両が通行できない地区においては、くるりんばすのバス停から300m以上離れている「交通空白地域」となっている（2）
- 名鉄バスの利用者は65歳未満が90%を占め、通勤・通学目的での利用が主体を占めている一方、くるりんばすの利用者は半数以上が65歳以上の高齢者で、買い物や通院といった自由目的での利用が主体を占めている（2）（3）（4）
- 各地域での日常的な生活行動範囲（運行エリア等）や移動ニーズ（身近な生活利便施設に近接したバス停設置等）を適切に捉えた移動手段の確保が求められる（4）（7）
- 市民アンケートによる今後の公共交通の運行の考え方、「利用者の多いところを中心に便利にバスを走らせ、利用者の少ない地域にはバスに代わる交通手段を導入する運行方法が良い」という項目が約6割と主体を占めている（3）
- バスとは異なる新たな移動サービスについては、「余分に経費がかからない範囲で利便性を上げればよい」とする回答がくるりんばす利用者では約半数、非利用者では約6割となった（3）

課題の元データ	(1) …日進市の現状	(2) …公共交通の現状	(3) …市民アンケート	(4) …バス乗降調査
	(5) …バス利用者アンケート	(6) …旧計画目標の達成度評価	(7) …地域別ワークショップ	(8) …関係団体ヒアリング

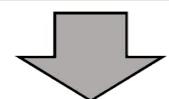
◆ 日進市の地域公共交通の基本方針



基 本 方 針 みんなで支える公共交通環境が、活力とにぎわいを生むまち

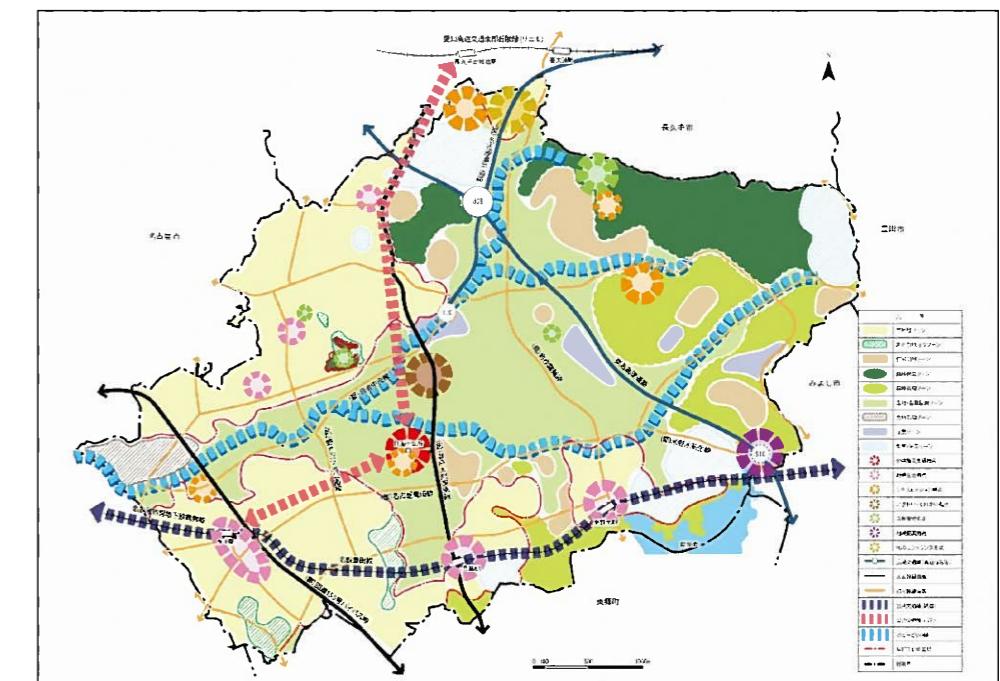
第6次日進市総合計画（計画期間：令和3～12年度）では、『ともに暮らす 私たちがつないで創る 人とみどりを大切にするまち 日進』を将来都市像に掲げ、総合的かつ計画的な土地利用の展開や、行政経営に取り組んでいます。また、日進市都市計画マスタープラン（計画期間：令和3～12年度）では、『豊かな緑を尊重し、都市の活力と多様な交流でにぎわう持続可能な都市環境を私たちが育む』を都市づくりの理念として掲げ、身近にある豊かな自然環境を大切にしながら、活力やにぎわいを持続的に発展させていくことをめざしています。

これらを踏まえ、市民や地域、行政、鉄道事業者やバス事業者をはじめとした民間の交通事業者等、本市の地域公共交通に関わるすべての関係者が連携・協働することにより、それぞれの公共交通の運行が確保された移動環境が整い、本市内外での交流・対流が促される、『みんなで支える公共交通環境が、活力とにぎわいを生むまち』の形成をめざします。



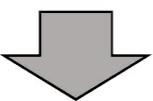
目標指標（案）：市内全体の公共交通利用者数
名鉄バス日進中央線・くるりんばすの利用者1人あたりの行政負担額

図 将来都市構造図



方針① 市内外の拠点へアクセスし、都市としての発展を支える交通を確保・維持します

- 本市の通勤・通学流動は主に名古屋市や豊田市との結びつきが強く、こうした移動には名鉄豊田線をはじめとした鉄道や、名鉄バス岩藤線等の路線バスが対応しており、東西方向の公共交通幹線軸の運行を維持する必要があります。
- カーボンニュートラルを目指す一環として、移動にかかる二酸化炭素排出量の削減のため、通勤・通学目的の移動について公共交通の利用率を高める取組みを実施する必要性が高まっています。
- 市内の住宅地と東西方向の公共交通幹線軸との結節点を結ぶ幹線機能を有した路線を、路線バスや一部のくるりんばすにおいて確保・維持することで、市内の各拠点や長久手市、東郷町、みよし市といった南北に隣接する都市との交流・対流を促し、都市の発展に寄与することが求められています。
- 鉄道駅と市内の各大学を結ぶスクールバスを本市の交通資源として捉え、スクールバスへの一般客の混乗や途中バス停での停車等、本市における公共交通としての活用方法等を運行関係者と協議・調整する必要があります。
- 市内に存在する人口密度が高い大規模住宅団地については、日常的な生活行動圏域や移動ニーズを適切に捉え、鉄道駅や主要な集客施設を相互に連絡する幹線・準幹線の確保が必要です。



目標指標（案）：幹線軸の公共交通利用者数

図 日進市における通勤者の流入先及び流出先（主な都市）

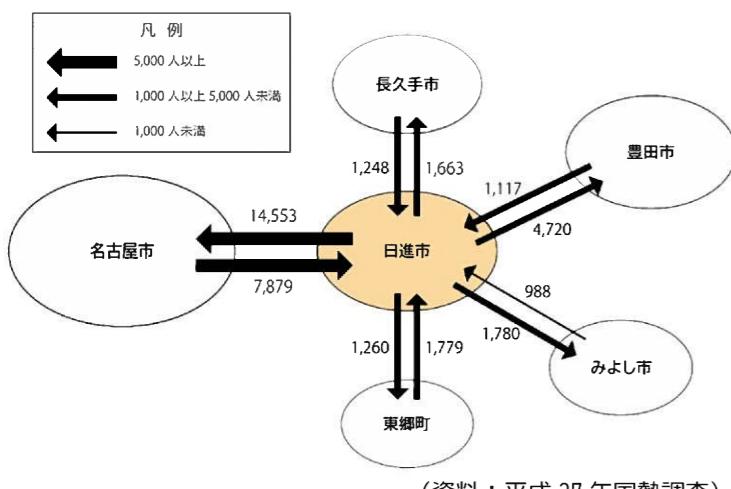


図 日進市における通学者の流入先及び流出先（主な都市）

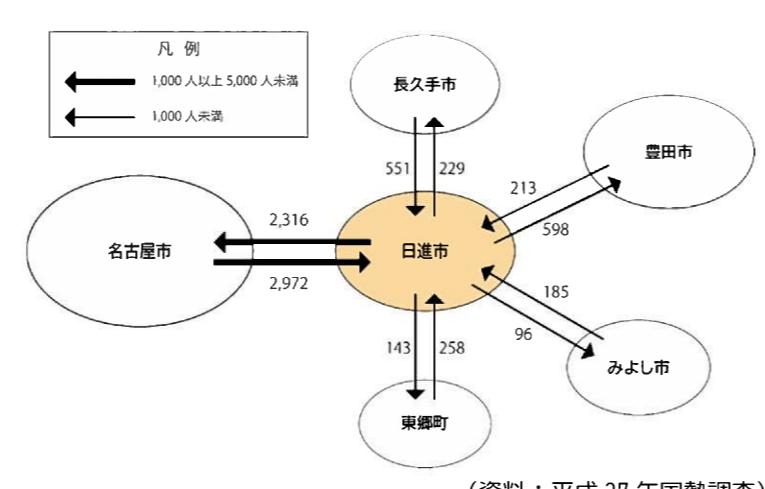
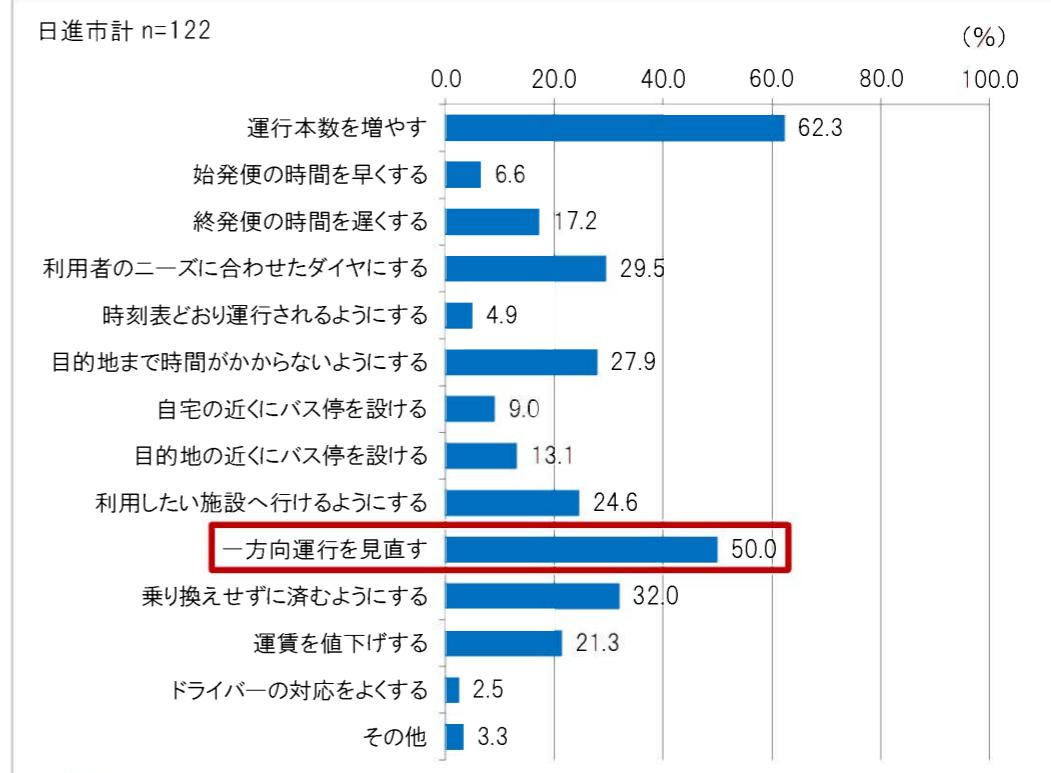
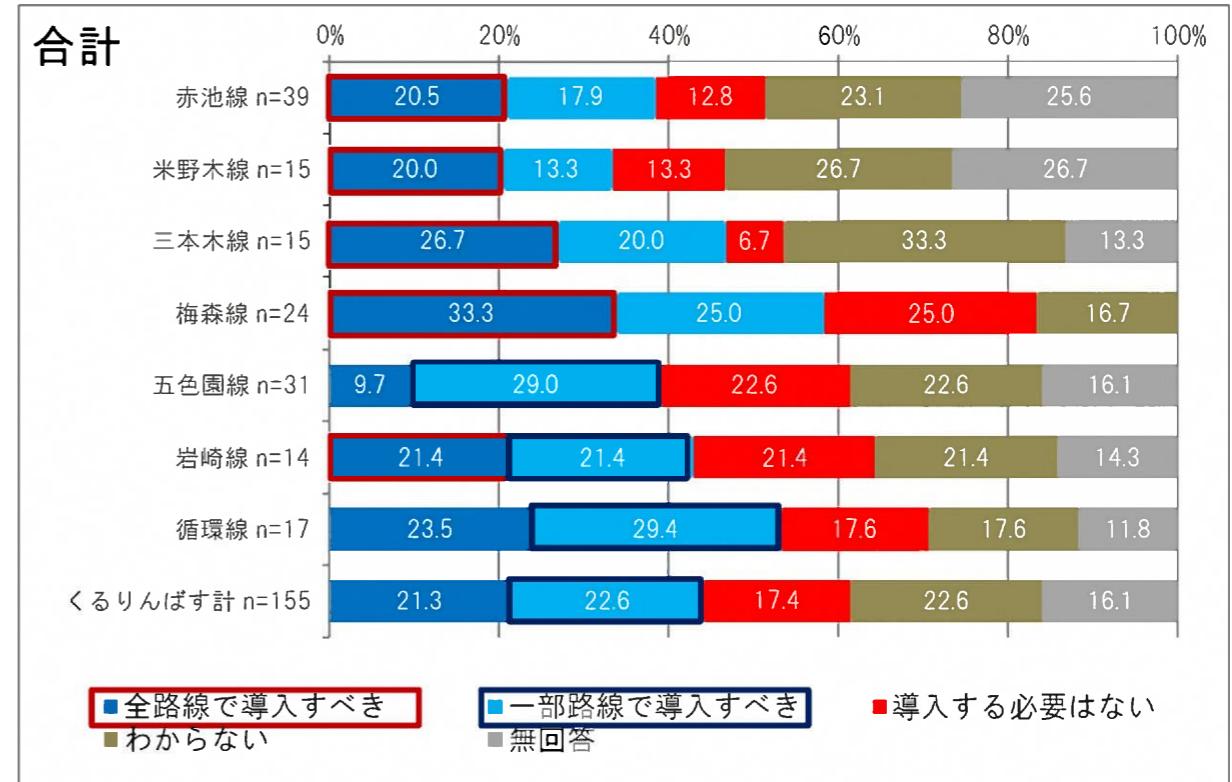


図 くるりんばすについて改善するとよいと思う項目



(資料：令和 2 年度市民アンケート)

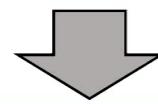
図 くるりんばすの双方向運行に関する考え方について



(資料：令和 3 年度バス利用者アンケート)

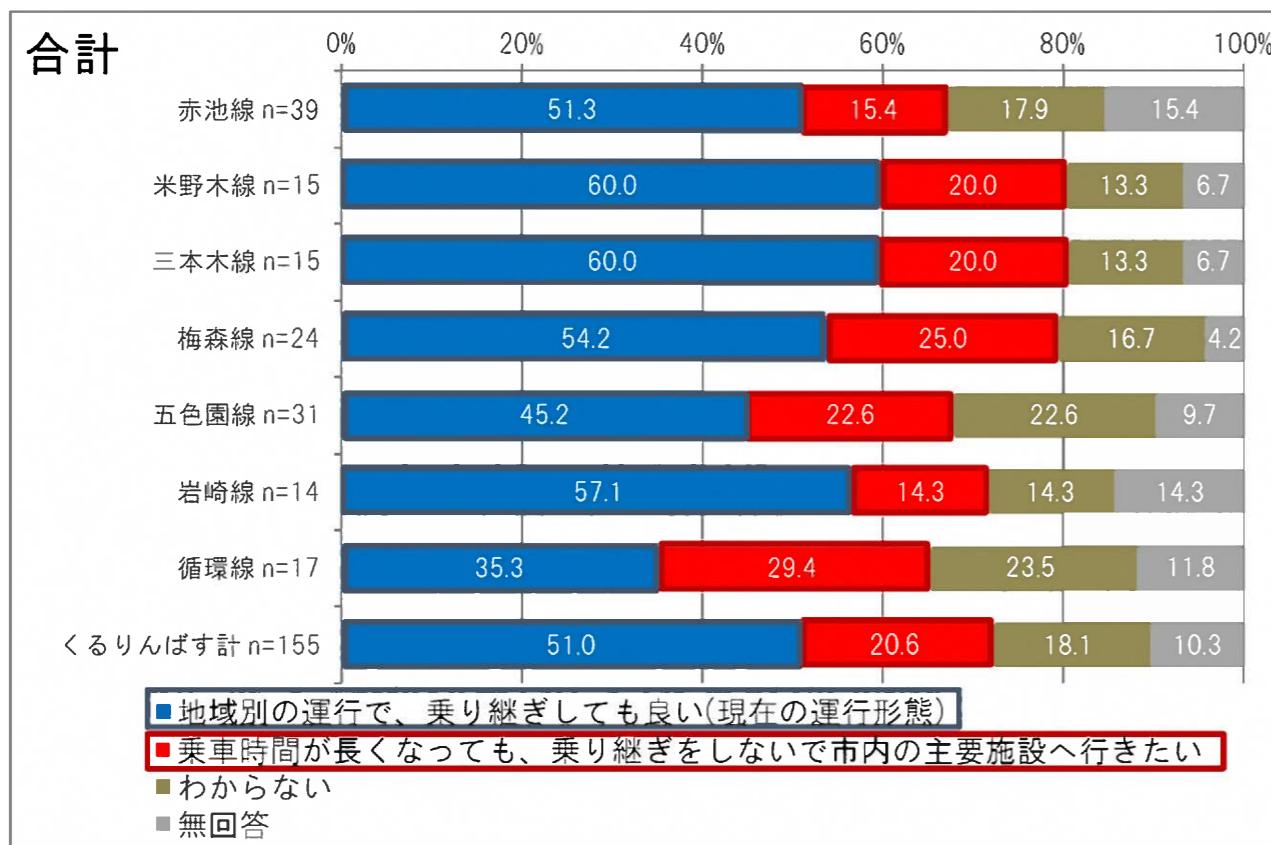
方針② にぎわいある中心交通拠点の整備と、多様な交通が連携した乗継環境を創出します

- プライムツリー赤池やイオンモール長久手、ららぽーと愛知東郷の開業により、買物目的で広域的な移動需要が高まっていることから、公共交通相互の乗継ぎを考慮した交通拠点の整備が必要です。
- くるりんばすは、市内の移動において重要な役割を担っており、1回の乗継ぎで市内のどこへでも行けることをコンセプトとしていますので、くるりんばす相互の乗継ぎがスムーズに行えることが重要です。
- 本市の中心部では、くるりんばすや路線バス、タクシー等の公共交通相互の乗継ぎが可能な交通拠点を整備するとともに、中心交通拠点はただバスを待つだけではなく、交流・対流を創出し、楽しみながらバスを待つことができる「にぎわいのある拠点」とすることが重要です。
- 乗継拠点では、鉄道やバス、タクシーおよび地域の移動支援サービス等、それぞれ連携する交通機関を明確にしたうえで、安心・安全に乗継ぎができる車両の駐停車空間、待合環境に加え、乗継情報やバスの接近・発車情報、周辺施設の案内等を一体的に提供する必要があります。



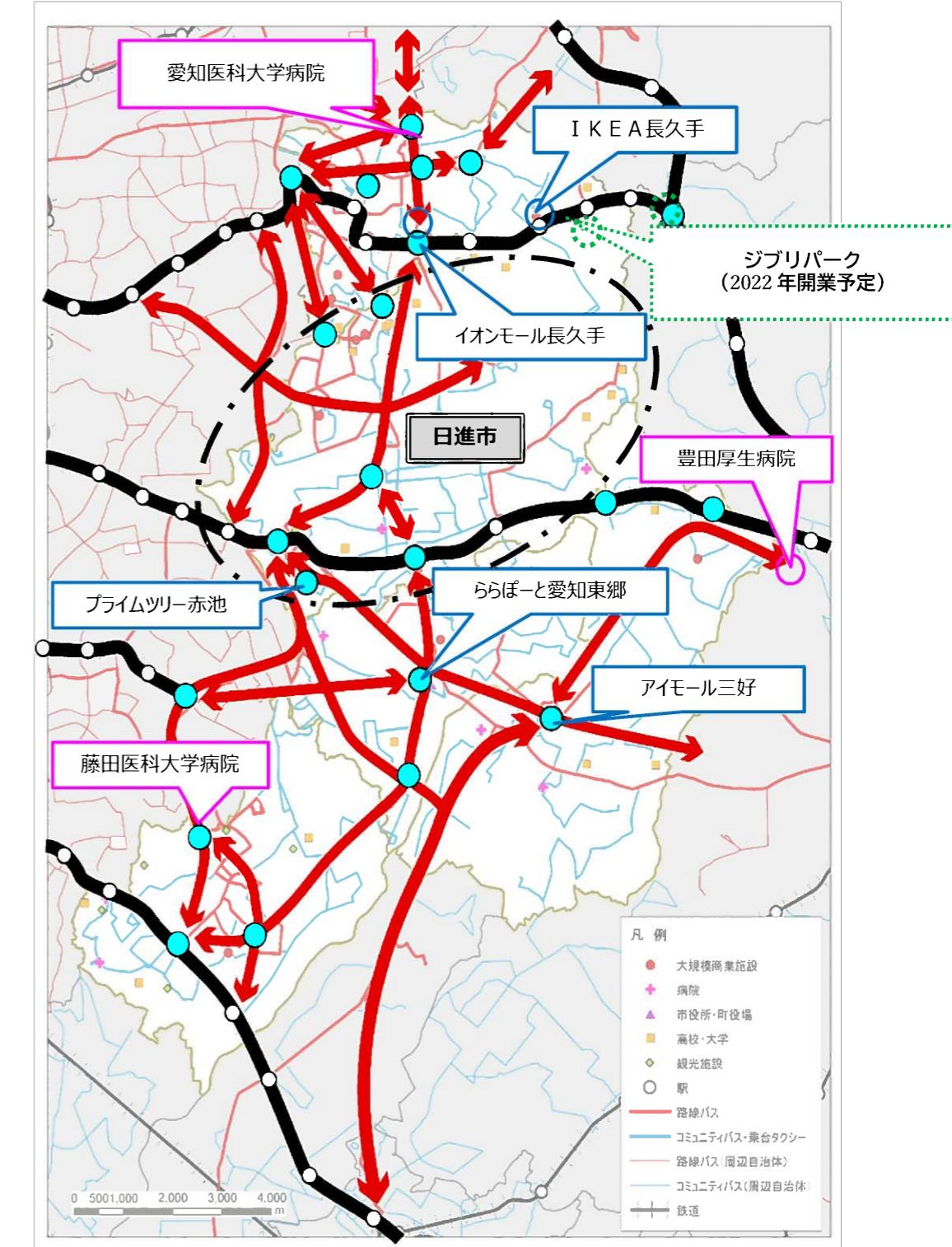
目標指標（案）：駅・中心交通拠点の公共交通利用者数

図 くるりんばすの乗継ぎに関する考え方について（乗車路線別）



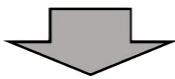
(資料：令和3年度バス利用者アンケート)

図 尾三地区各市町の地域公共交通計画等で位置づけられる広域バス路線の形成イメージ



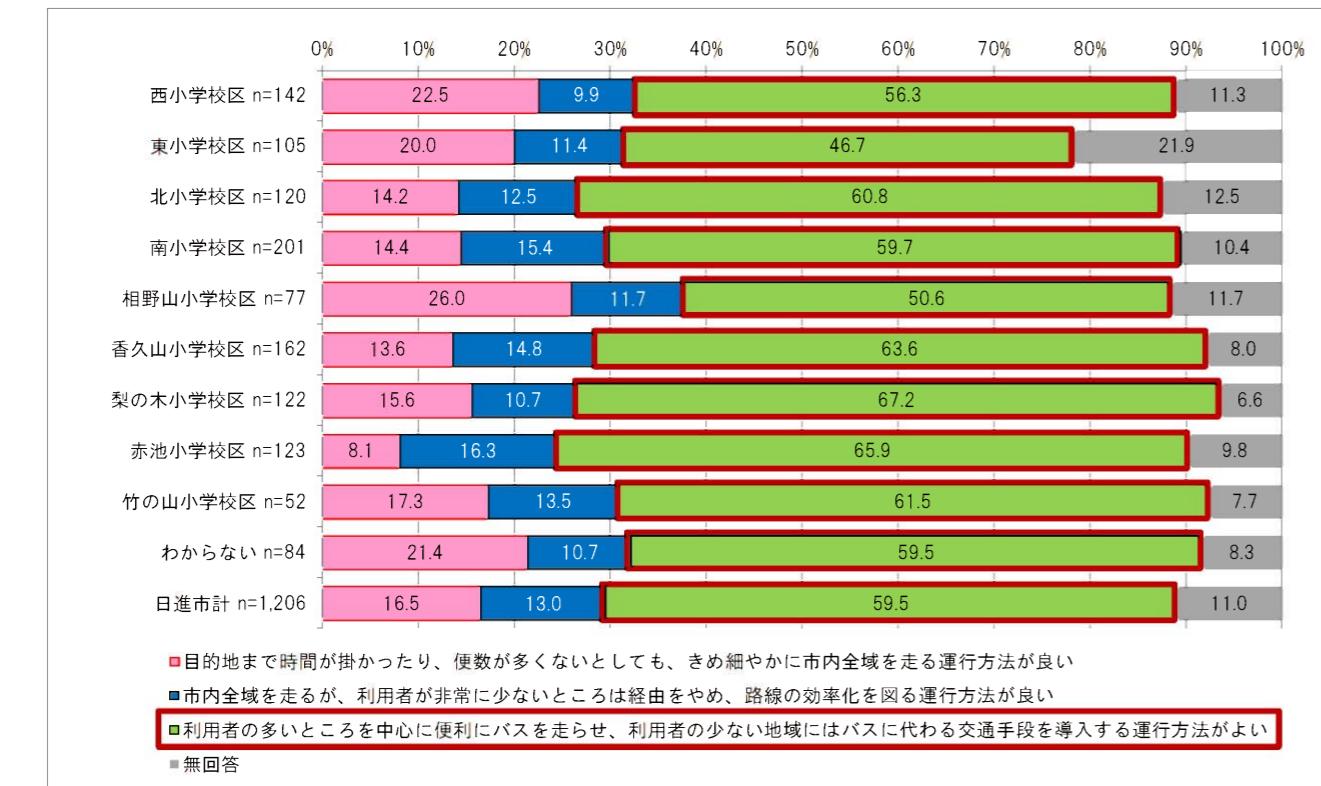
方針③ 子どもから高齢者まで、みんなが利用しやすい地域に根ざした公共交通体系を構築します

- 子どもが多いという本市の特徴から、暮らしの中で公共交通を利用するような行動様式が身につくための取組みを実施し、公共交通を持続的に運行可能な環境づくりを進める必要があります。
- 一方で、本市の高齢化率は令和2年国勢調査で約22%と、愛知県平均(約25%)や全国平均(約29%)よりも低い値ではありますが、連続的に増加しており、今後も増加傾向が見込まれているため、買物や通院といった目的が多い高齢者の移動ニーズに合わせた公共交通の確保・維持が必要です。
- 本市には高齢化率が30%を超える地区が存在する一方、10%未満の地区も存在する等、地域の状況が異なっており、また、くるりんばすの利用者数も地区やバス停によって差があるため、それぞれの地域事情に合わせた公共交通の再編・導入が必要です。
- 地区内全域でのサービスがくるりんばすでは難しい場所においては、地域内をくまなく運行する小型車両での予約型の乗り合い交通や、既存のタクシー車両を用いた新しい公共交通等きめ細やかなサービスの展開を地域と連携して進める必要があります。
- 市内で展開されている高齢者移動支援事業については、原則としてボランティア活動であり、地域福祉的な機能や役割が期待されていることから、本計画において公共交通のモードの1つとして位置づけることは難しいですが、必要な連携を継続的に実施していくことが重要です。



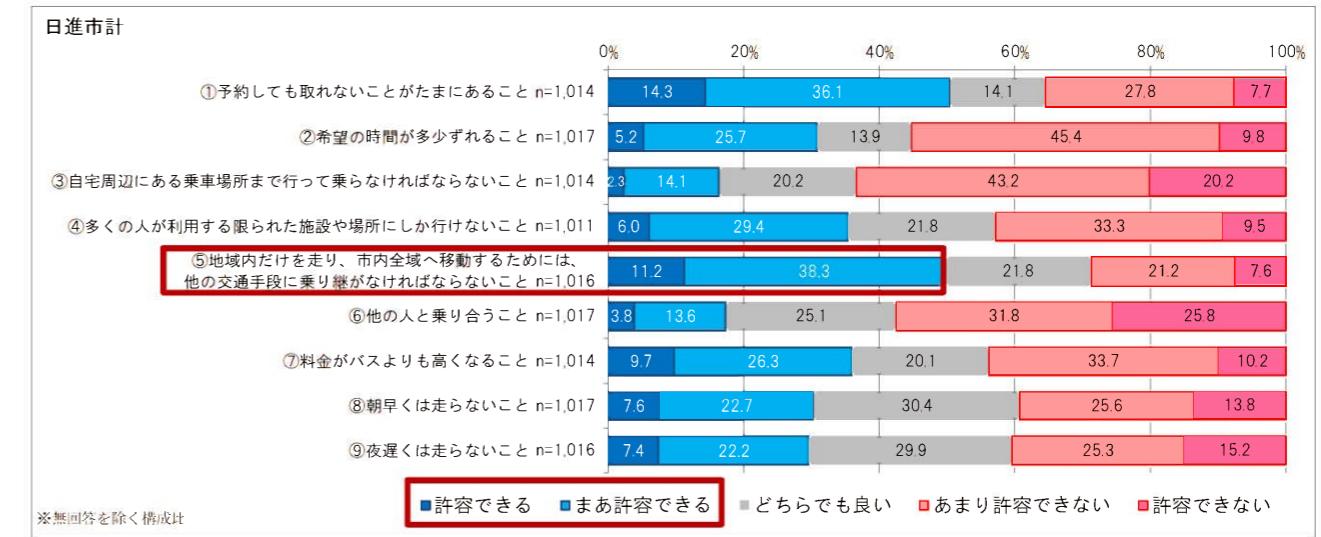
目標指標（案）：市民の公共交通利用割合（小学校区別） 市民・行政・交通事業者が連携した取組みの件数

図 今後の日進市の公共交通の運行の考え方について（居住小学校区別）



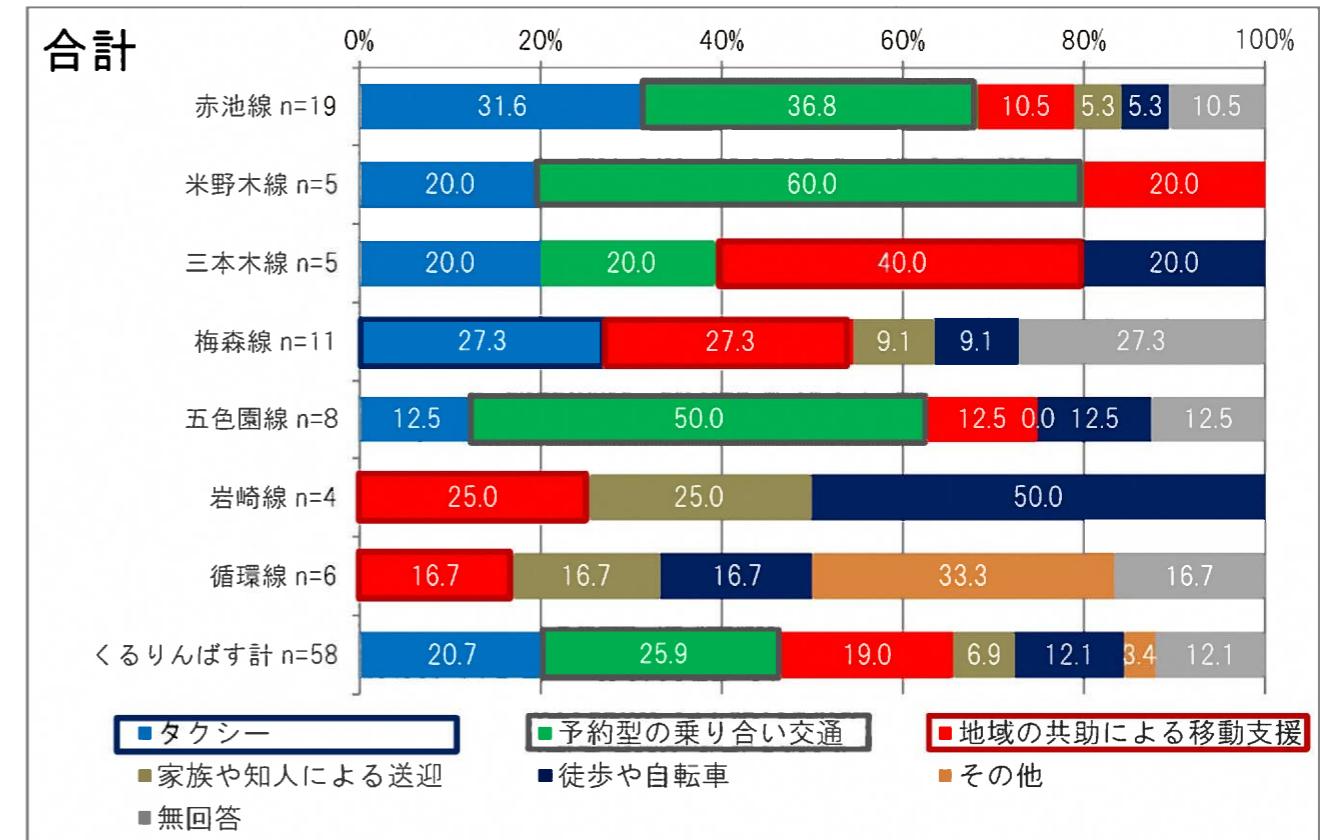
(資料：令和2年度市民アンケート)

図 バスとは異なる新たな移動サービスの状態について（日進市計）



(資料：令和2年度市民アンケート)

図 くるりんばすを代替する輸送手段に関する考え方について



(資料：令和3年度バス利用者アンケート)