

令和4年3月16日開催
令和3年度第6回日進市地域公共交通会議

資料3

日進市地域公共交通計画

(案)

パブリックコメント結果反映版

※結果反映により修正した頁のみ

令和4年 4月



日進市

<目 次>

1. 計画策定の背景と目的

- 1) 計画策定の背景と目的1
- 2) 上位・関連計画及び法制度の整理2

2. 日進市の地域特性及び交通特性

- 1) 地域特性5
- 2) 交通特性 10

3. 日進市の地域公共交通の現状

- 1) 地域公共交通の現状 13
- 2) 現行計画における個別事業の進捗状況及び計画目標の達成度 22
- 3) 市民ニーズ等の把握 27

4. 日進市の地域公共交通の課題

- 1) 日進市の地域公共交通の課題 40

5. 日進市地域公共交通計画

- 1) 地域公共交通の基本的な方針 45
- 2) 地域公共交通の役割と位置づけ 48
- 3) 計画対象地域及び計画期間 50
- 4) 計画の目標 51
- 5) 目標を達成するために実施する事業 52

6. 計画の達成状況の評価

- 1) 公共交通ネットワークの評価の基本的な考え方 66
- 2) 計画の評価指標と確認指標 68

参考資料

- 1) 用語解説 70
- 2) 目標値設定の根拠 71
- 3) 日進市地域公共計画策定経緯

1. 計画策定の背景と目的

1) 計画策定の背景と目的

本市は、住宅都市として発展し、人口減少社会を迎えた今日も、令和2年と平成27年の国勢調査結果と比較して4.0%の増加率（愛知県全体0.8%）を示しており、人口の増加が続いています。

一方で、65歳以上の高齢者人口が急速に増加することも予見されており、令和2年度に策定した「人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、2045年には、高齢者人口は現在の約1.6倍になることを見込んでいます。

本市では、平成27年に「日進市地域公共交通網形成計画」を策定し、市内巡回バス「くるりんばす」の全線再編を平成29年4月から実施した結果、くるりんばす及び名鉄バス日進中央線の合計利用者数は、いったん利用が落ち込んだものの、平成31年度実績では再編前の約9割まで回復するなど、徐々に利用が伸び始めていたところでしたが、新型コロナウイルス感染症の緊急事態宣言やまん延防止等重点措置に伴う移動抑制策により利用が落ち込み、令和2年度実績では前年度の70%まで大幅に利用者数が減少するに至ったところです。

地域の暮らしを支える公共交通の維持が容易ではない危機的な状況において、令和3年4月には新たな市の将来像を描いた「第6次日進市総合計画」・「日進市都市マスタープラン」が策定・更新され、市民が安全で快適に移動できる環境の向上が喫緊の課題とされています。また、令和2年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」も改正され、地域が自ら交通をデザインすることが重要となっています。

さらに、近年ではオンデマンド交通*やMaaS*（Mobility as a Serviceの略）など移動の利便性向上に資する技術・サービスの開発や、各地域における地域福祉の一環としての移動支援事業の展開といった新しい動きが始まっています。

こうした流れを受け、いま一度公共交通の果たすべき機能・役割についても再整理を行い、現状のバスサービスでの移動が困難となる高齢者が多数となる超高齢社会の到来に備えるとともに、本市の継続的な発展を支える重要な都市基盤の一つである公共交通を維持・確保していくために前計画策定時からの変化を踏まえた新たな交通体系を確立することが必要であることから、日進市地域公共交通計画を策定します。

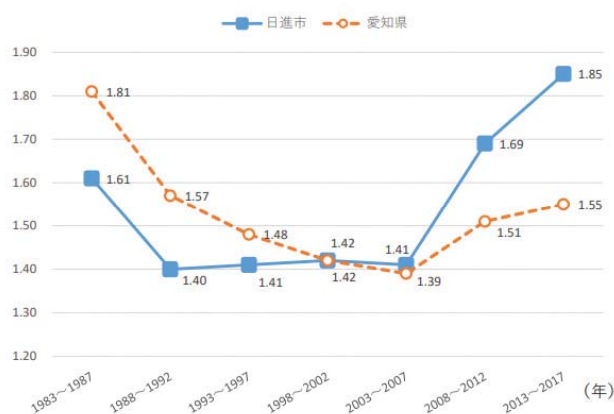
「*」がついている用語は70ページで解説をしています。

第2期 日進市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略(2021年3月)

【合計特殊出生率】

本市の合計特殊出生率は、直近の値が1.85で、愛知県の平均より0.30ポイント高くなっています。

図 合計特殊出生率の推移（日進市・愛知県平均）



【基本目標4：安全・安心な暮らしが続けられ、住むなら日進といわれるまちを創る】

だれもが、いつまでも不安や心配なく本市で生活していくためには、安全・安心で快適な環境であることが必要です。

すべての世代が快適で暮らしやすいまちをめざし、防災、防犯、公共施設の老朽化対策、感染症対策等を進めるとともに、従来の公共交通機関だけでなく、多様な交通手段の導入について検討を進め、移動支援の取組を推進します。

また、住宅都市として「住みやすく暮らしやすい」という本市の地域ブランドを強化するとともに、地域資源（ひと・もの・こと）を積極的に市内外へ向けて情報発信し、「住むなら日進」と思える、愛着と誇りを持てる地域社会を育てていきます。

目標項目	初期値	目標値
公共交通の利便性に対する満足度(%)	25.6 (2020年度)	30.0 (2030年度)

(2) 公共交通に関する法制度及び改正の状況

「交通政策基本法」

国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念と、基本理念を実現するために実施することが必要な交通に関する基本的施策についての基本理念を定めたもの。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正

地域の移動手段の確保・充実のため地方自治体に交通計画策定の努力義務を規定、地方自治体が公共交通サービスの改善を主導し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進。

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」の一部改正

2025年度の目標達成に向けて、ハード整備とともに、ソフト面の対策の強化や、「心のバリアフリー」を推進。

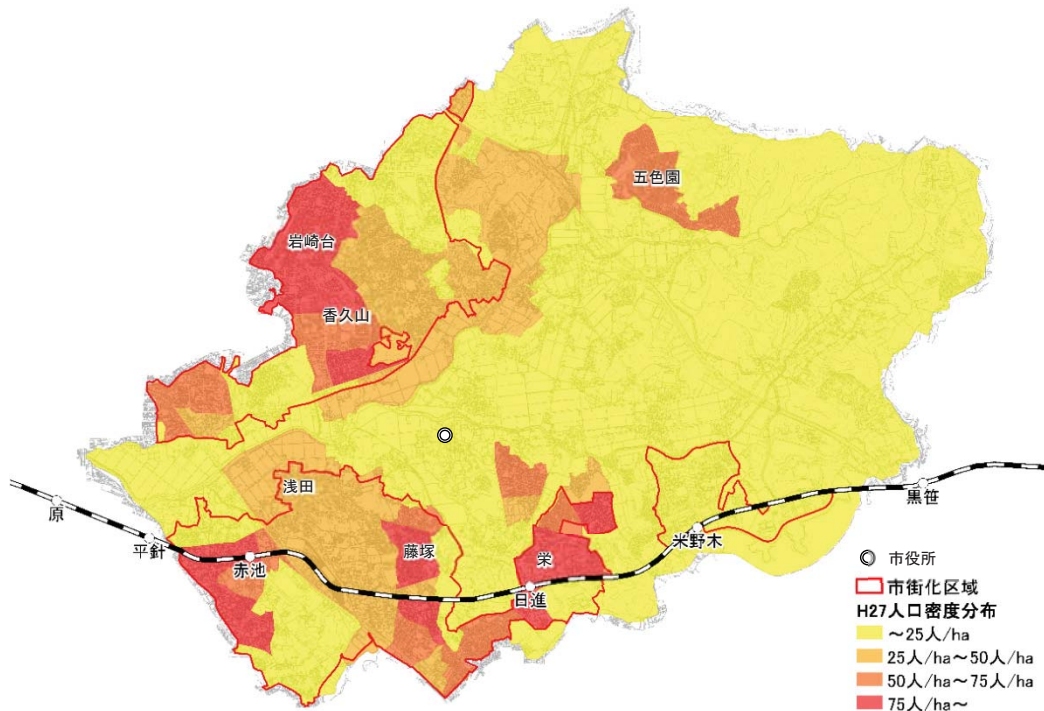
タクシー事業に係る運賃などの制度改正

事前確定運賃、変動迎車料金、定額タクシー、タクシーによる食料等の運送などを導入。

●高齢者人口割合の拡大

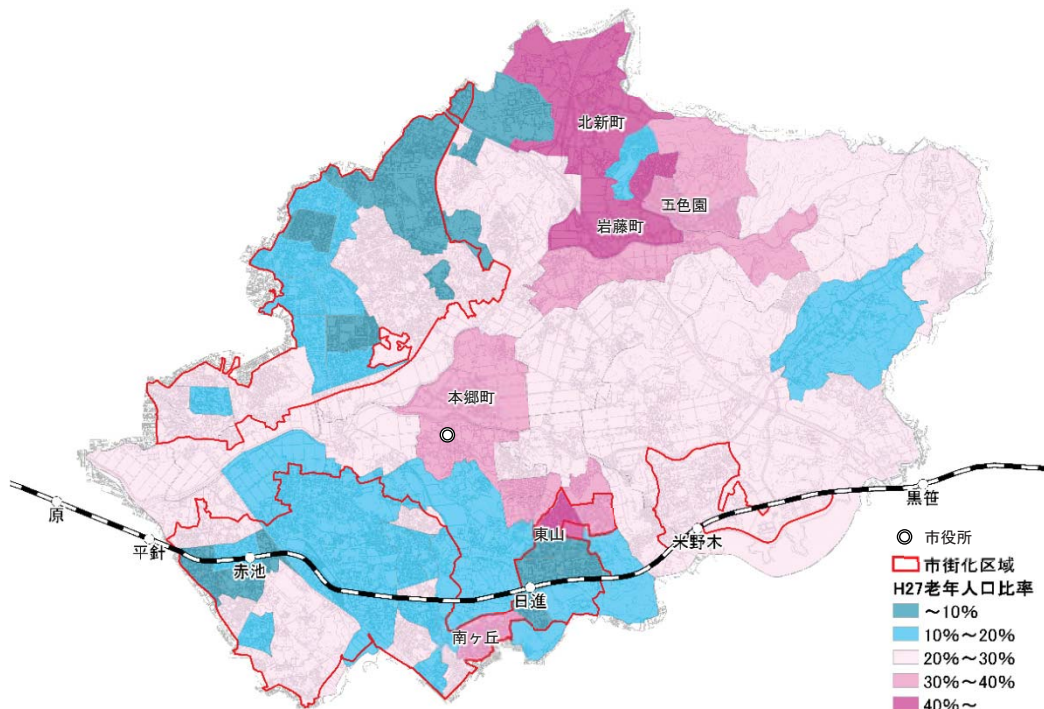
地区別人口密度は、主に市街化区域内の駅周辺の地区で高い状況にあります。地区別高齢者割合は、主に日進駅北側の既成市街地や市域北部に分布する集落において、高齢者人口割合が高い状況にあります。

図 地区別人口密度



(資料：平成 27 年国勢調査)

図 地区別老年人口比率



(資料：平成 27 年国勢調査)

(2) 計画目標の達成度

日進市地域公共交通網形成計画において設定した、目標とする成果指標について、目標年次である2020年（令和2年）の達成度を確認します。

	策定時	目標値 【2020 (R2)】	最終評価	達成状況
日頃バスを利用する人※の割合				
■幹線バス	39.0% 【2014 (H26)】	39.5%	47.9% 【2020 (R2)】	○
■地域交流交通	32.8% 【2014 (H26)】	34.0%	19.4% 【2020 (R2)】	×
公共交通の利用者数				
■公共交通全体	16,631 千人 【2013 (H25)】	18,100 千人	20,293 千人 【2019 (R1)】	○
公共交通利用の不満割合				
■幹線バス	39.1% 【2014 (H26)】	35.0%	40.6% 【2020 (R2)】	×
■地域交流交通	45.1% 【2014 (H26)】	40.0%	53.3% 【2020 (R2)】	×

※年に数日以上の利用がある人

【要因分析】

● 日頃バスを利用する人の割合

幹線バスにおいては目標値を大きく上回り達成することができましたが、地域交流交通については策定時の割合を下回ることとなりました。

これは、これまで地域交流交通が担っていた一部の幹線機能を日進中央線が担うこととなったため、利用者の乗り換えが発生したことが大きな要因と考えられます。

● 公共交通の利用者数

全体として目標値を上回ることができました。

日進中央線の民間路線化やくるりんばす循環線の運行に伴う利便性の向上により、駅利用者が増加したことが影響したものと考えられます。

● 公共交通利用の不満割合

幹線バス、地域交流交通共に目標値に届かず、現状値を下回る結果となりました。

再編により採算性を重視するため、料金体系を見直したことや、幹線バスと地域交流交通の重複を避けた路線体系としたことにより、利用者の満足度が低下したものと考えられます。

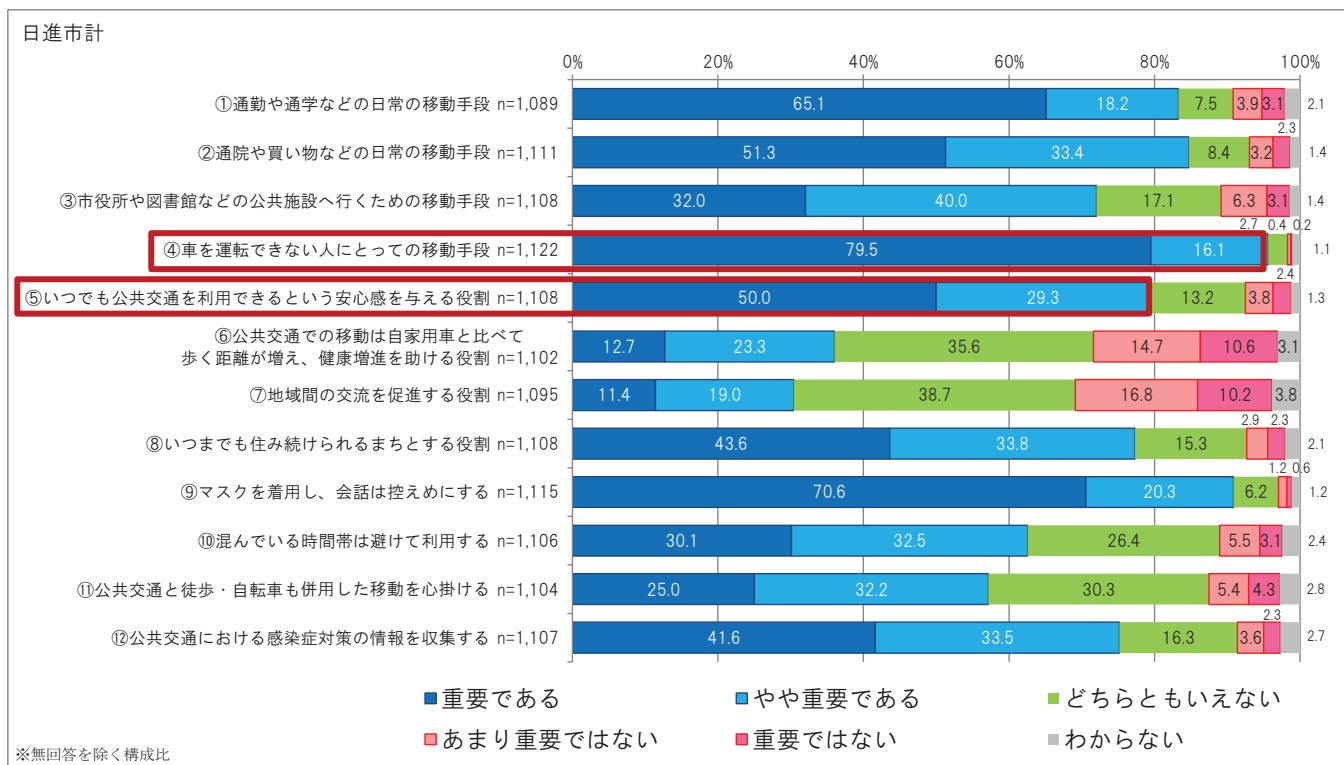
(2) 調査結果

①市民アンケート

※図中の赤枠は各図の説明文の根拠部分です

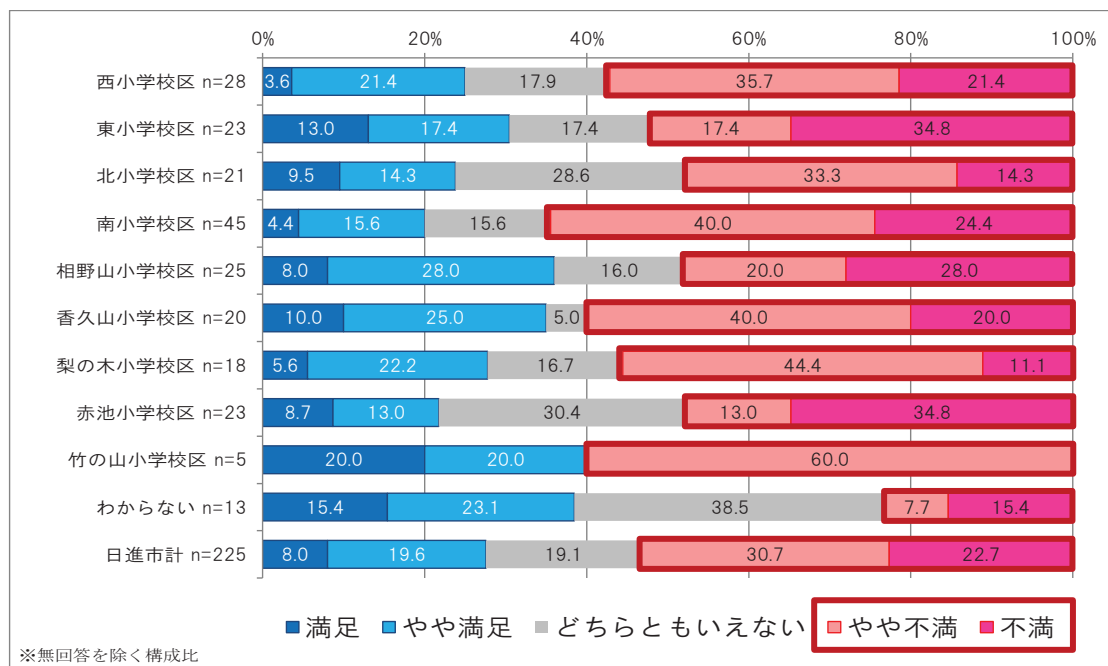
- 今後の公共交通のあり方として「車を利用できない人の移動手段」「いつでも利用できる安心感を与える役割」といった存在価値を重視しています

図 今後の日進市の公共交通のあり方・使い方に関する重要度



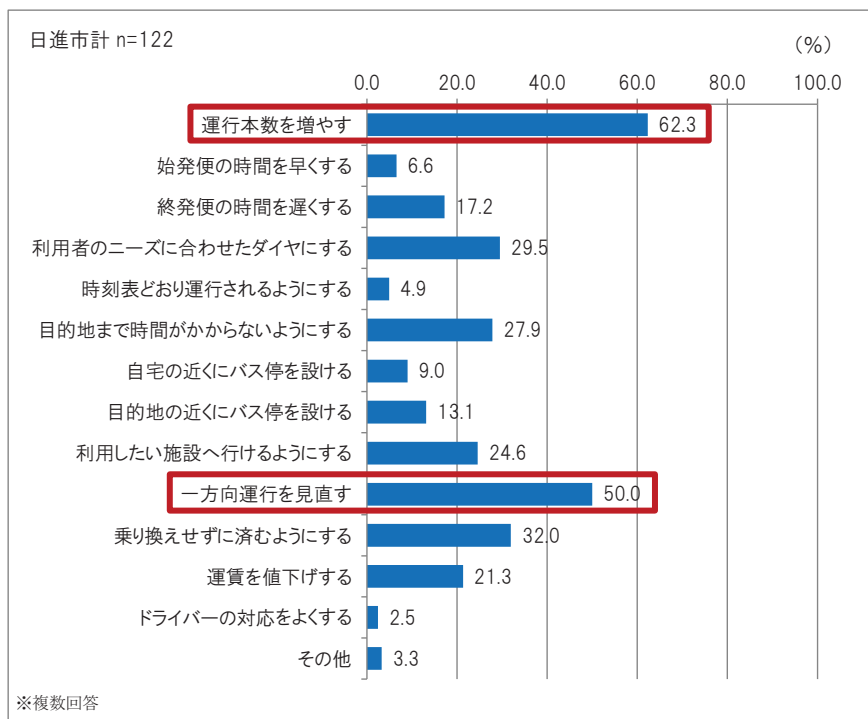
- くるりんばすの不满割合は半数以上となっています

図 くるりんばすの満足度



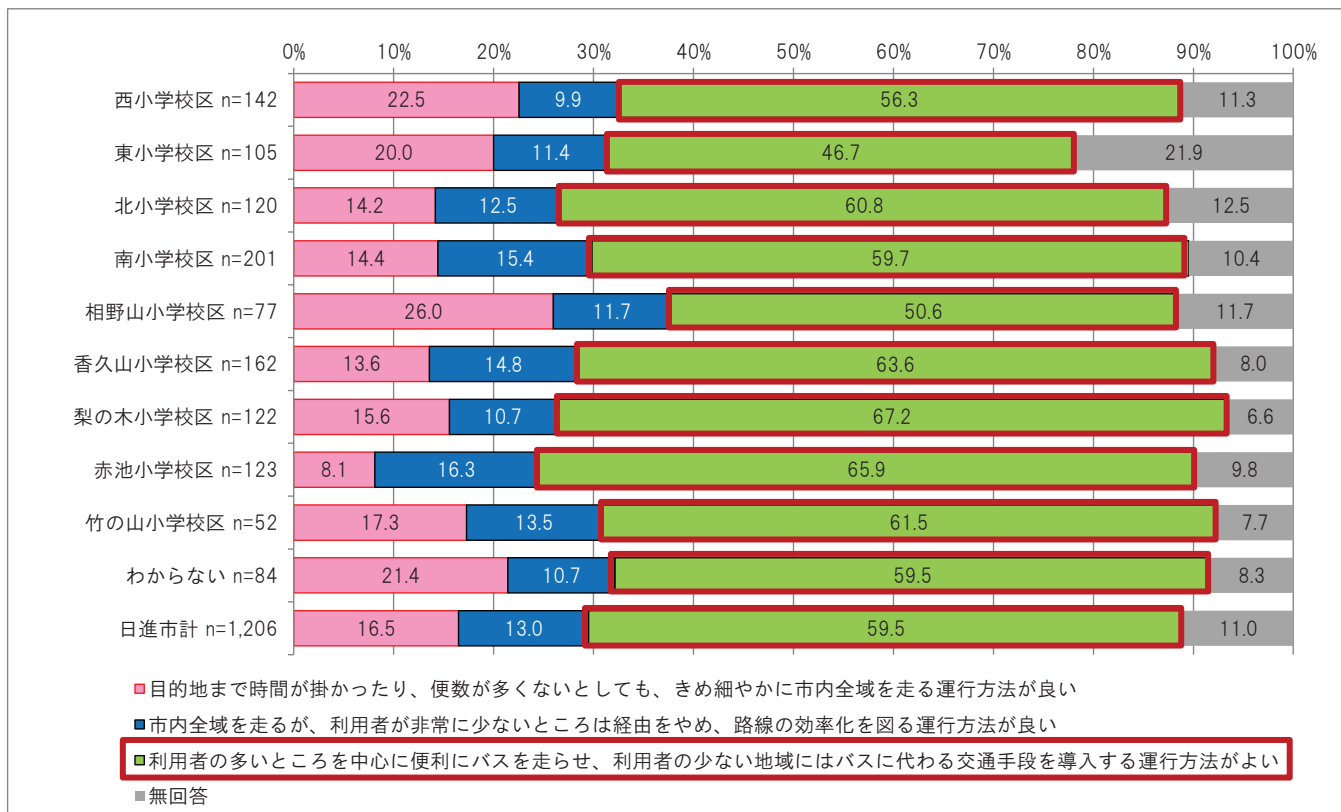
●くるりんばすの不満項目は「運行本数」「一方向運行見直し」が多くなっています

図 くるりんばすで不満なサービス項目



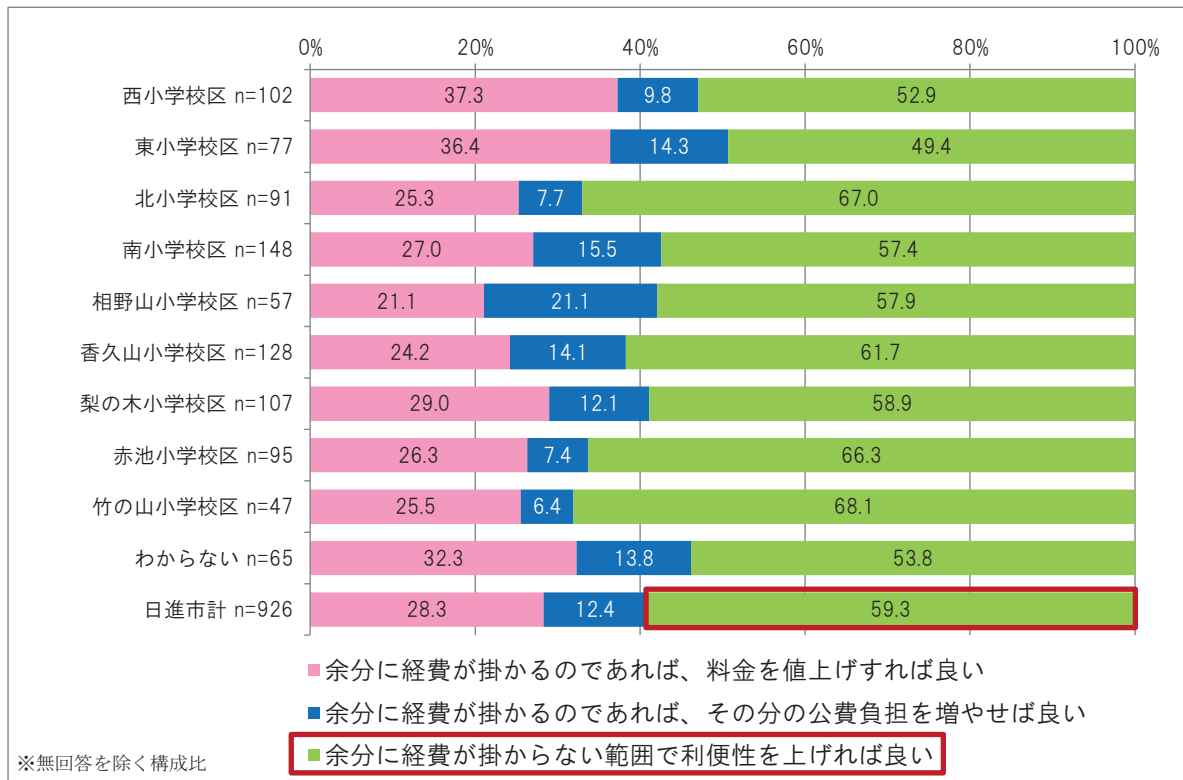
●今後の公共交通の運行の考え方は、「利用者の多いところを中心に便利にバスを走らせ、利用者の少ない地域にはバスに代わる交通手段を導入する運行方法が良い」が半数以上となっています

図 今後の日進市の公共交通の運行の考え方



- 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」が半数以上となっています

図 バスとは異なる新たな移動サービスの経費



②乗降調査

- くるりんばすは平日の利用者の半数が65歳以上の高齢者であり、主に買物・通院等の自由目的で利用されています

図 年齢（くるりんばす）

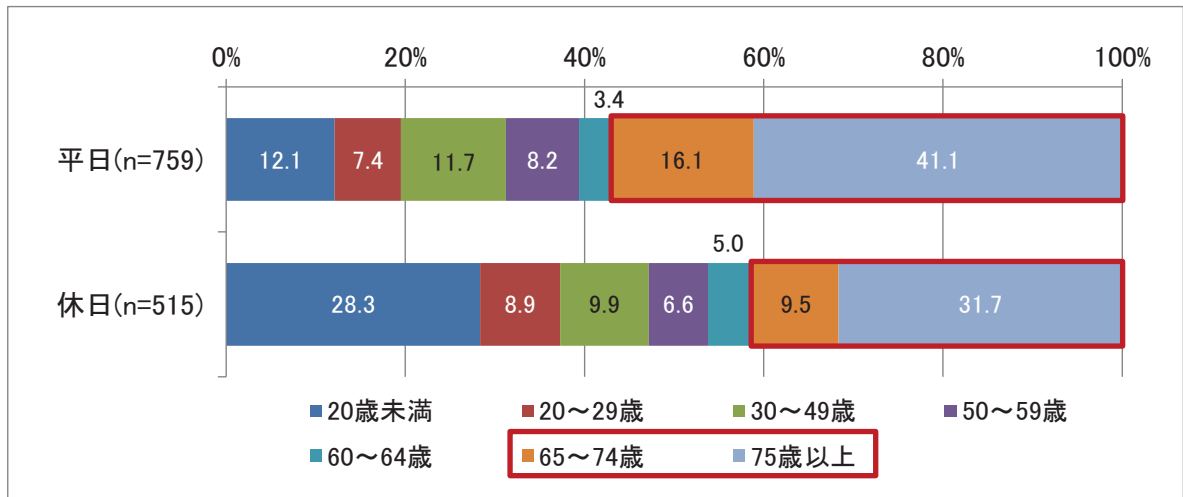
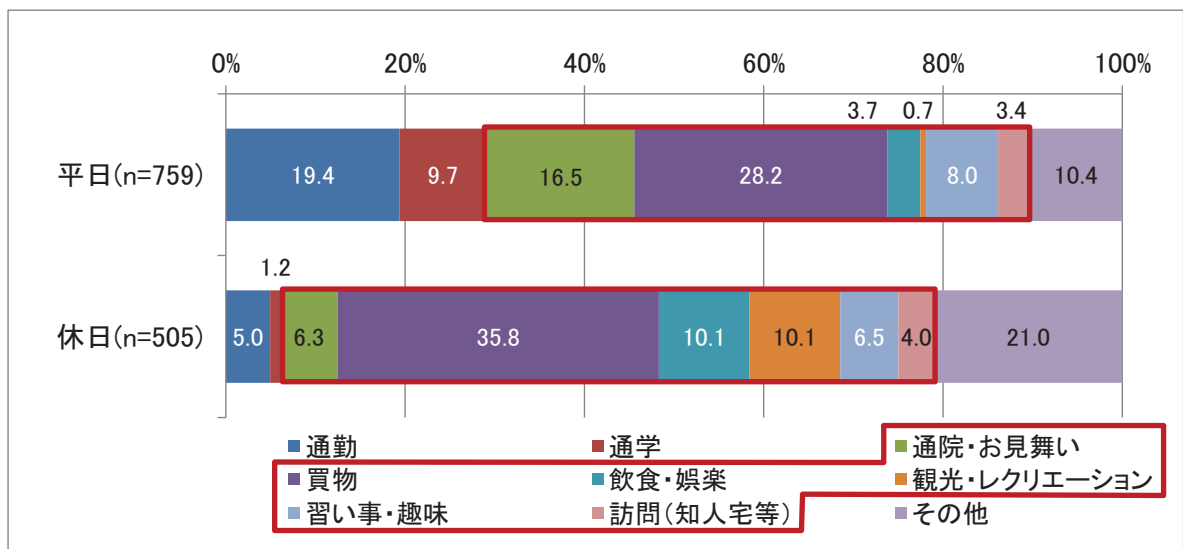


図 利用目的（くるりんばす）



●名鉄バスは利用者の9割が65歳未満であり、通勤・通学目的で主に利用されています

図 年齢（名鉄バス）

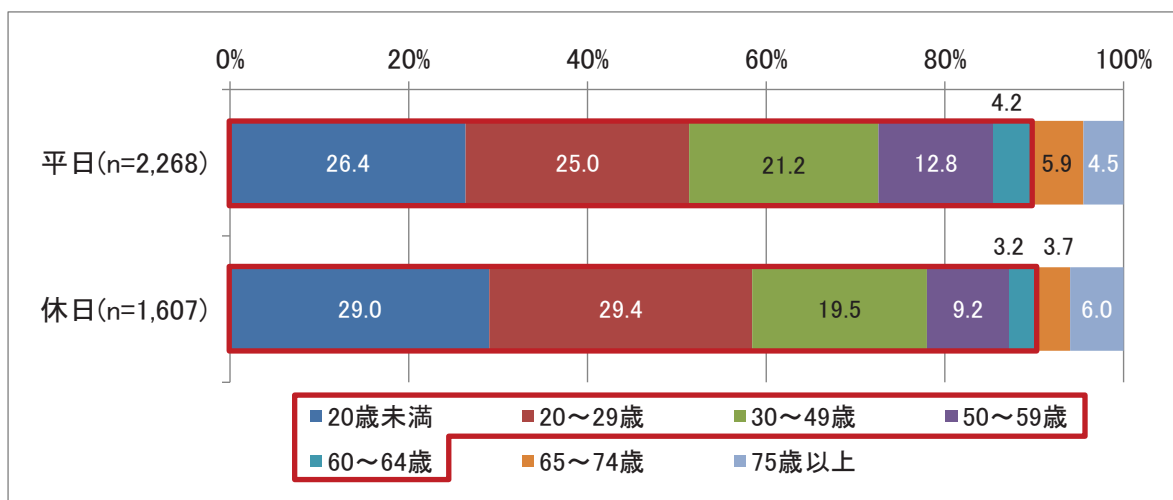
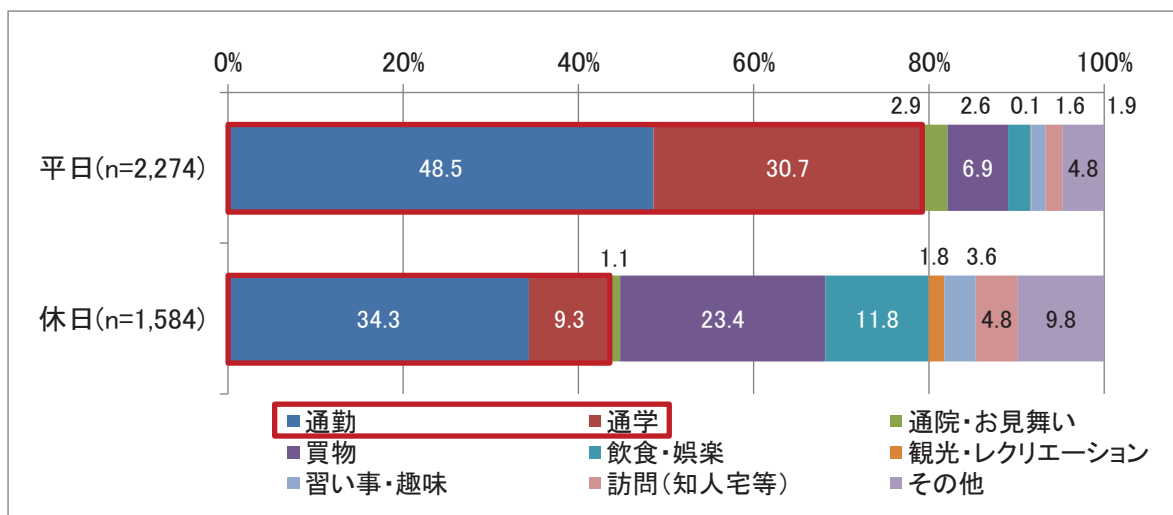


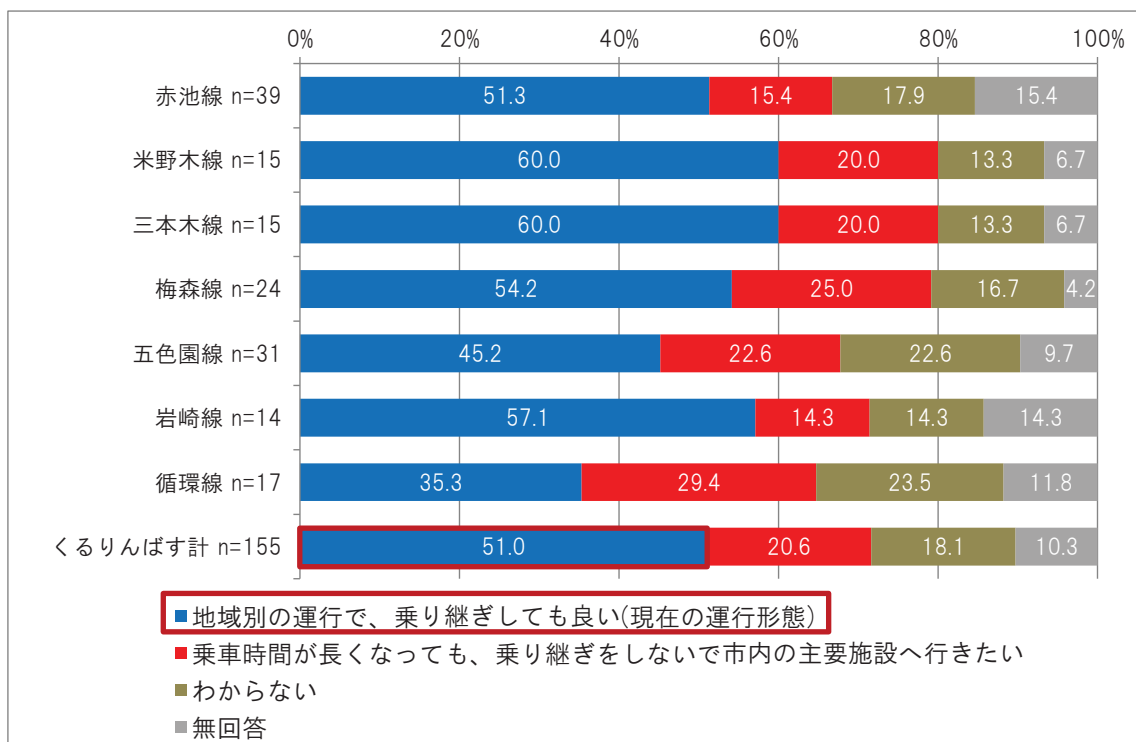
図 利用目的（名鉄バス）



③バス利用者アンケート調査

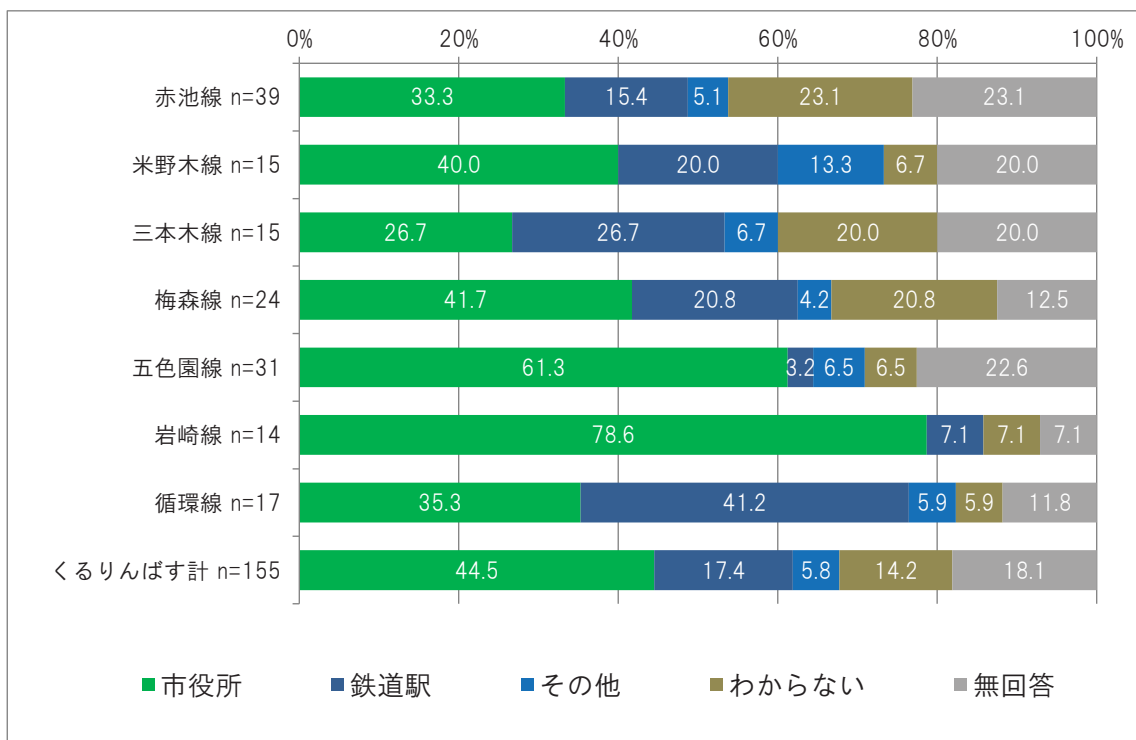
●くるりんばすの今後の運行については、「乗継ぎしてもよい」が半数を占めています

図 くるりんばすの乗り継ぎについての考え



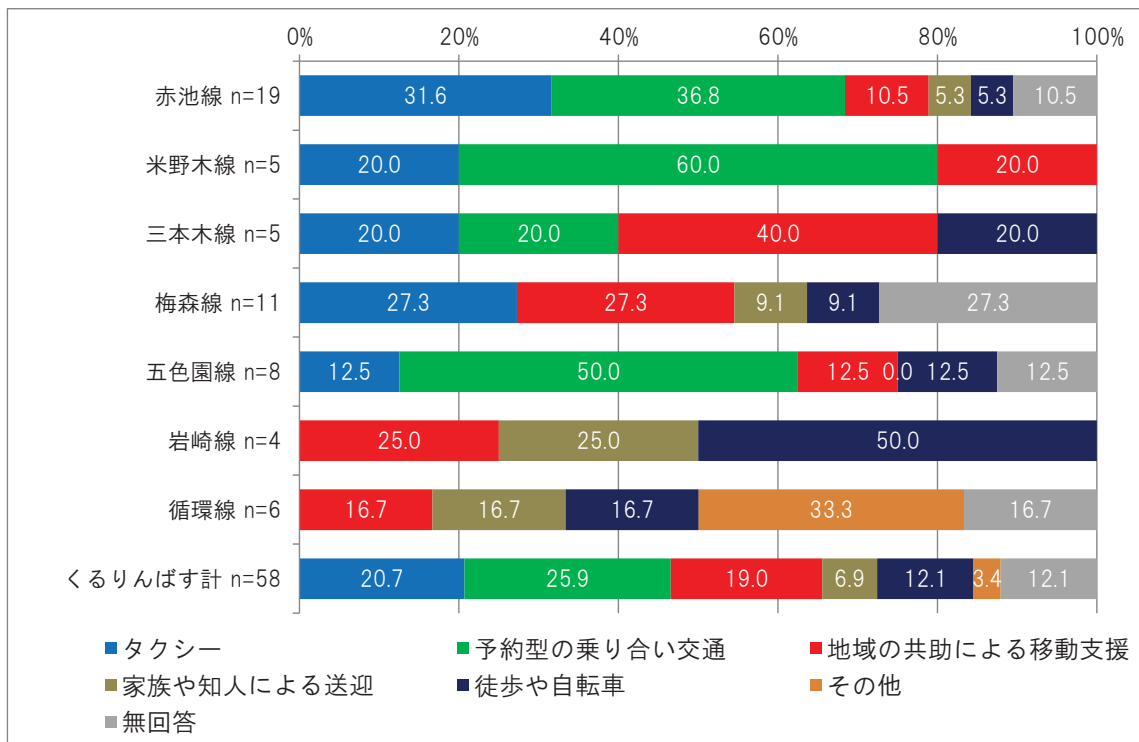
●くるりんばすの乗継場所としてふさわしいのは「市役所」「鉄道駅」が上位となっています

図 くるりんばすの乗継拠点にふさわしい場所



●地域をくまなく回る移動手段として希望が多いのは「予約型の乗り合い交通*」「タクシー」「地域の共助による移動支援」が上位となっています

図 バスが通らない地域の移動手段



「*」がついている用語は70ページで解説をしています。

④地域別ワークショップ

<第1回>

地区名	開催日時	参加人数
相野山福祉会館地区	8/16（月）14時～	16名
北部福祉会館地区	8/17（火）14時～	13名
南部福祉会館地区	8/18（水）14時～	17名
米野木区民会館地区	8/19（木）14時～	11名
岩崎台・香久山福祉会館地区	8/20（金）14時～	12名
西部福祉会館地区	8/23（月）14時～	11名

【6地区のまとめ】※複数の方から出された意見を中心に掲載しています

テーマ1：普段よく行くお出かけについて

○買い物目的では、マックスバリュ米野木店やアオキスーパー日進店などの最寄りのスーパーマーケットが多く挙げられました。通院目的では、おりど病院や地域のかかりつけ医院等が多く挙げられました。

テーマ2：そのお出かけについての問題・課題について

○くるりんばすについて、所要時間が長い、車両が大きい、一方通行が不便、ちょうどいい時間の便がない、本数が少ない、乗継が不便などの問題・課題が各地区で共通して挙げられました。

テーマ3：問題・課題を解決するアイデアを考えよう！

○くるりんばすについて、1周を30分ほどのシンプルなルートにする、車両を小型化する、双方向に走らせる、イベント時の臨時運行の実施、30分に1本に本数を増やす、どの停留所でも乗継券を発行する、運賃を100円にするなどのアイデアが提案されました。また、その他にも、大学のスクールバスの活用、乗合タクシーの導入などのアイデアが提案されました。

▼第1回地域別ワークショップの開催



<第2回>

地区名	開催日時	参加人数
北部福祉会館地区	11/12（金）14時～	5名
相野山福祉会館地区	11/15（月）14時～	8名
南部福祉会館地区	11/16（火）14時～	10名
西部福祉会館地区	11/17（水）14時～	7名
岩崎台・香久山福祉会館地区	11/18（木）14時～	8名
米野木区民会館地区	11/19（金）14時～	4名

【6地区のまとめ】※複数の方から出された意見を中心に掲載しています

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券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。

▼第2回地域別ワークショップの開催



2) 地域公共交通の役割と位置づけ

本市内の鉄道路線では3つの鉄道駅を有しており、周辺に存在する鉄道駅とともに名古屋市や豊田市方面への広域的な移動手段として機能しています。また、五色園や香久山、竹の山周辺の住宅地からは、民間の路線バスが名古屋市方面への移動手段として重要な役割を果たしており、こうした基幹的な路線を軸とした地域公共交通網を段階的に形成するものとします。

こうした基幹的な公共交通軸は市の南北に存在し、東西方向へ運行されていることから、南北方向への移動や市の中央部における東西方向の移動における幹線機能を有した路線を配置することで、市民の比較的広域な移動需要に対応します。

日進市が運行するくるりんばすは、一定程度の幹線機能を有しながら地域住民の生活に合致した運行をするとともに、より地域事情に密着したきめ細やかな移動サービスとの連携を図ることで、一体的な地域公共交通環境をつくります。

図 地域公共交通の将来ネットワークイメージ

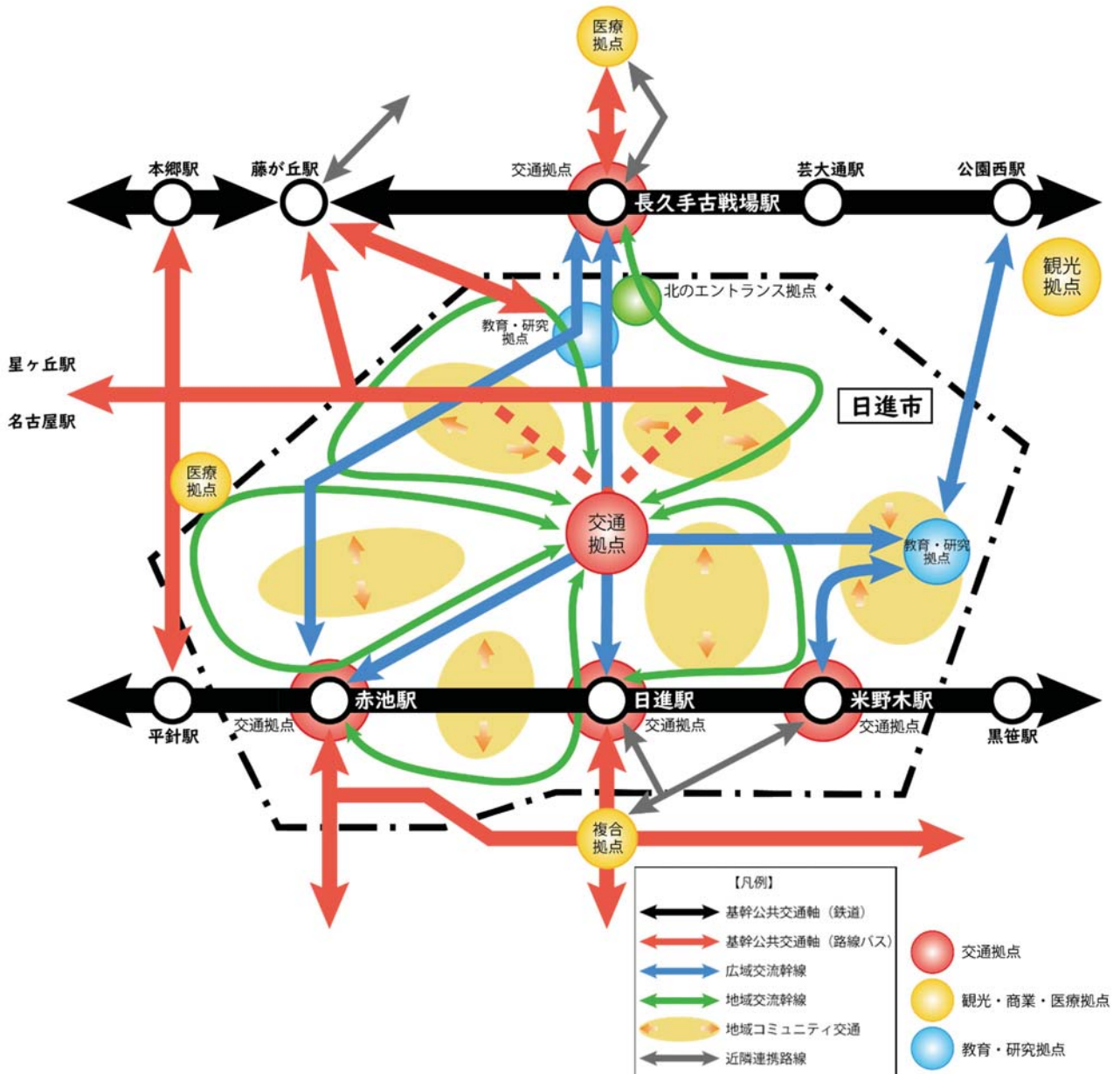


表 地域公共交通の機能・役割

機能分類	路線の機能・役割とサービス水準	運行主体	該当する現行路線
基幹公共交通軸 (鉄道)	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学を主として、買物や通院など様々な目的に対応 本市と周辺市町を連絡する路線 広域的な移動需要に対応した高いサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋鉄道豊田線 名古屋市営地下鉄東山線・鶴舞線 愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)
基幹公共交通軸 (路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学を主として、買物や通院など様々な目的に対応 本市と周辺市町を連絡する路線 鉄道と一体的に本市の公共交通の軸として機能し、広域的な移動需要に対応した高いサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 名鉄バス(都市間路線)
広域交流路線 (幹線)	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買物や通院など様々な目的に対応 各拠点間を結び、基幹公共交通軸を補完 各路線沿線の移動需要に応じたサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 日進市 学校法人 	<ul style="list-style-type: none"> 名鉄バス(都市内路線) くるりんばす(循環線) 大学スクールバス
地域交流路線 (準幹線)	<ul style="list-style-type: none"> 買物や通院などを主とするほか、通勤・通学目的に対応 市内移動の核となる中心交通拠点を起点に、各地域の移動需要に即したサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 日進市 	<ul style="list-style-type: none"> くるりんばす(循環線を除く)
地域コミュニティ交通	<ul style="list-style-type: none"> 買物や通院などの目的に対応 上記幹線交通と連携した運行により、地域の交流を促進する役割 各地域の移動需要に即したサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 日進市 地域 	<ul style="list-style-type: none"> くるりんばす(循環線を除く) 少量輸送(デマンド型交通等)
近隣連携路線	<ul style="list-style-type: none"> 本市と周辺市町を連絡する路線 必要に応じて本市内の交通と連携し、尾三地区の南北方向への移動需要に対応したサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 長久手市 東郷町 	<ul style="list-style-type: none"> 長久手市N-バス(各路線) 東郷町じゅんかい君(各路線)
個別輸送 (タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> 上記の地域公共交通とは空間的・時間的な補完関係を構築 個々の移動需要に応じたサービスを提供 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 一般タクシー

福祉有償運送事業や高齢者移動支援事業については、不特定の方が利用する交通を前提とした本市の地域公共交通として一体的に扱うことはありませんが、上記の表中の移動手段を利用できない要介護者、身体障害者などの移動困難者については、日常生活及び社会生活を営む上で、安全・円滑・快適に移動することができるよう他の個別計画と連動し、合理的な配慮に基づいた運用や交通施設(車両、駅、停留所、案内表示、道路施設など)の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。

3) 計画対象地域及び計画期間

(1) 計画対象地域

計画対象地域は、日進市に関連する公共交通全体のネットワークのあり方を一体的に取り扱うことから、日進市全域とします。

なお、周辺市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

(2) 計画期間

計画期間は、第6次日進市総合計画、日進市都市マスタープランなどの上位・関連計画における計画期間との整合を図るため、2022年度（令和4年度）～2030年度（令和12年度）までを計画期間とします。

なお、本計画は2026年度（令和8年度）ごろに中間評価を行うとともに、計画期間内であっても、公共交通の安全性の確保や、利便性の向上に配慮した個別施策・事業などの見直しは、適切な時期に実施します。

	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
総合計画	← 第6次日進市総合計画 →										
都市計画 マスタープラン	← 日進市都市マスタープラン →										
地域公共交通計画		← 日進市地域公共交通計画 →									

4) 計画の目標

本計画の目標について以下に整理します。

(1) 計画目標

日進市内の公共交通利用者数

現況値：19,046,598 人／年

≫

目標値：20,050,000 人／年

※現況値は 2019 年(令和元年)の鉄軌道各駅乗車人員、路線バス、くるりんばすの利用者数の合計

(2) 方針別目標

方針 1

幹線軸の公共交通利用者数

現況値：18,722,984 人／年

≫

目標値：19,690,000 人／年

※現況値は 2019 年(令和元年)の鉄軌道各駅乗車人員、路線バス利用者数の合計

方針 2

「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合

現況値：12.2%

≫

目標値：6%以下

※バス利用者アンケートにおいて、上記項目の満足度として「やや不満」もしくは「不満」と回答した割合

方針 3

市民の公共交通利用割合

現況値：71.2%

≫

目標値：78%以上

※市民アンケートにおいて、鉄道、路線バス、くるりんばす、一般タクシーの直近の利用状況で「利用していない」または「無回答」以外の回答をした市民の割合

5) 目標を達成するために実施する事業

前項までに整理した方針とその目標を達成するために実施する事業について以下に整理します。

表 目標を達成するために実施する事業

基本方針			実施事業
方針1	方針2	方針3	
○			①需要に応じた東西方向の公共交通幹線軸の運行維持
○		○	②既存路線の見直しによる南北方向の公共交通軸、準幹線の確保・維持
○		○	③既存交通資源を活用した新規幹線の導入
○		○	④環境にやさしい公共交通を便利に利用できる環境整備の推進
	○	○	⑤公共交通の安全な利用と運行を確保する施設・空間の整備・改善
	○	○	⑥公共交通を利用して参加できるイベントの開催等
	○	○	⑦公共交通を楽しく便利に利用できる環境の整備
○	○	○	⑧公共交通を安心して利用できる情報・案内の提供
	○	○	⑨乗継制度の見直しによる利便性の向上
○		○	⑩公共交通を学び、利用を高める取組みの展開
		○	⑪地域に必要な公共交通を検討する場づくりと取組みの支援
○		○	⑫公共交通の運行を支える企業・地域の取組みの促進

また、これらの事業は「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成に向けた取組みの一環となるため、関連する目標についてアイコンで示します。

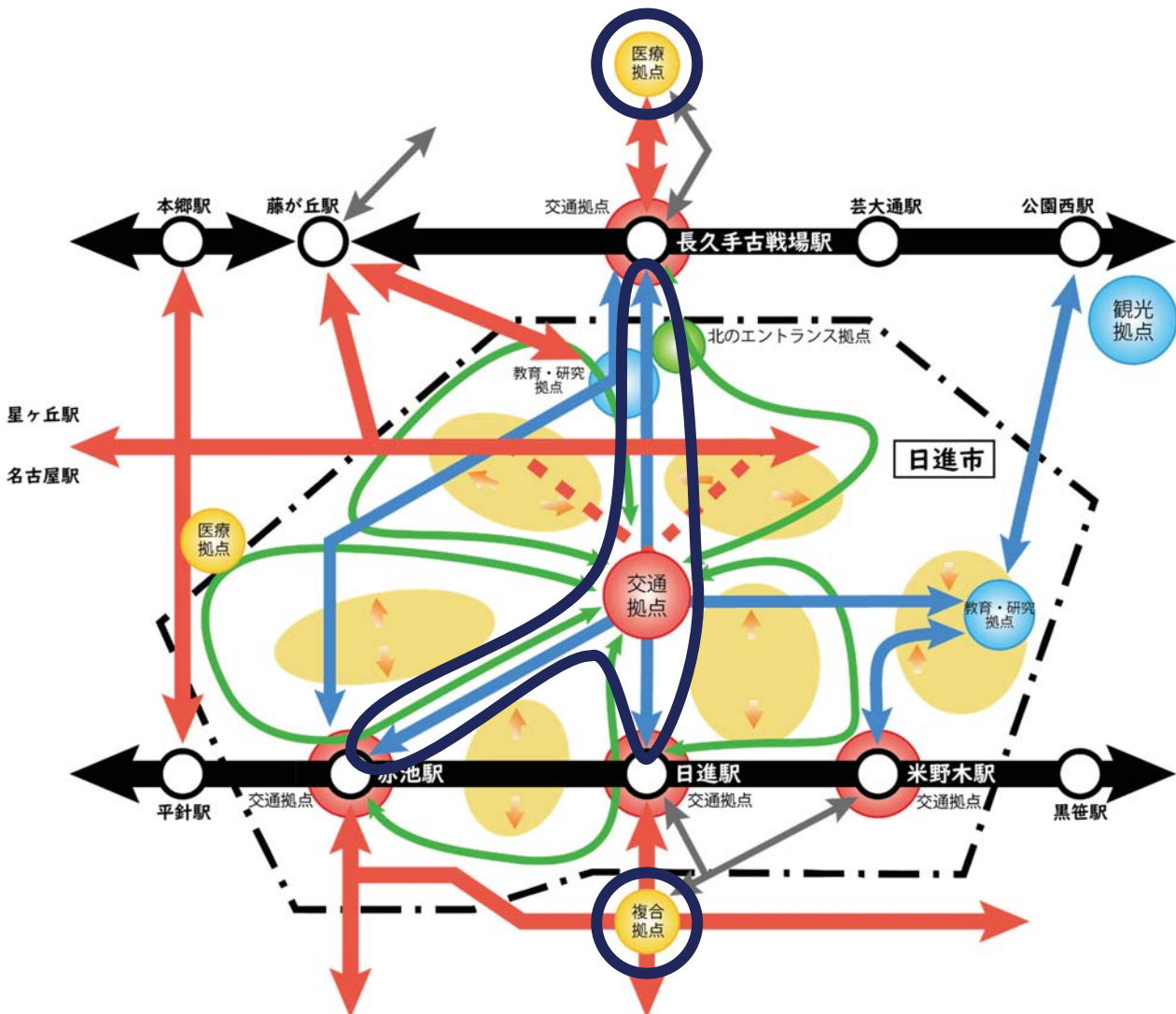



②既存路線の見直しによる南北方向の公共交通軸、準幹線の確保・維持	方針1	方針2	方針3	9	11
		○		○	
事業内容	名鉄バス日進中央線やくるりんばす循環線等について、本市における南北方向の公共交通軸として運行サービスの提供を確保・維持します。 また、沿線の人口集積や移動ニーズを踏まえた、くるりんばすの機能や運行形態、ルート、サービス水準等の見直しを実施し、市内の住宅地と鉄軌道駅や主要な集客施設等を相互に連絡する幹線・準幹線の機能を確保します。				
実施主体	日進市・交通事業者				

【事業事例等】

名鉄バス日進中央線やくるりんばす循環線は、赤池駅や日進駅と長久手古戦場駅を結ぶ南北方向の公共交通軸として機能しています。これらの路線は市内の南北移動だけでなく、愛知医科大学病院やららぽーと愛知東郷など、周辺都市の主要な医療・商業施設と本市とのアクセスを可能にする役割があります。

図 地域公共交通の将来ネットワークイメージ（再掲）



③既存交通資源を活用した新規幹線の導入	方針1	方針2	方針3	
	○		○	
事業内容	鉄軌道駅と市内の大学を結ぶスクールバスについて、一般客の混乗や途中バス停への停車等の活用に向けて、大学や関係機関との協議・調整を進めます。			
実施主体	日進市・大学・関係機関			

【事業事例等】

本市内には5つの大学が立地しており、各大学でそれぞれスクールバスを運行しています。下図中の矢印は、実施予定の路線を示しています。

図 本市の大学立地状況

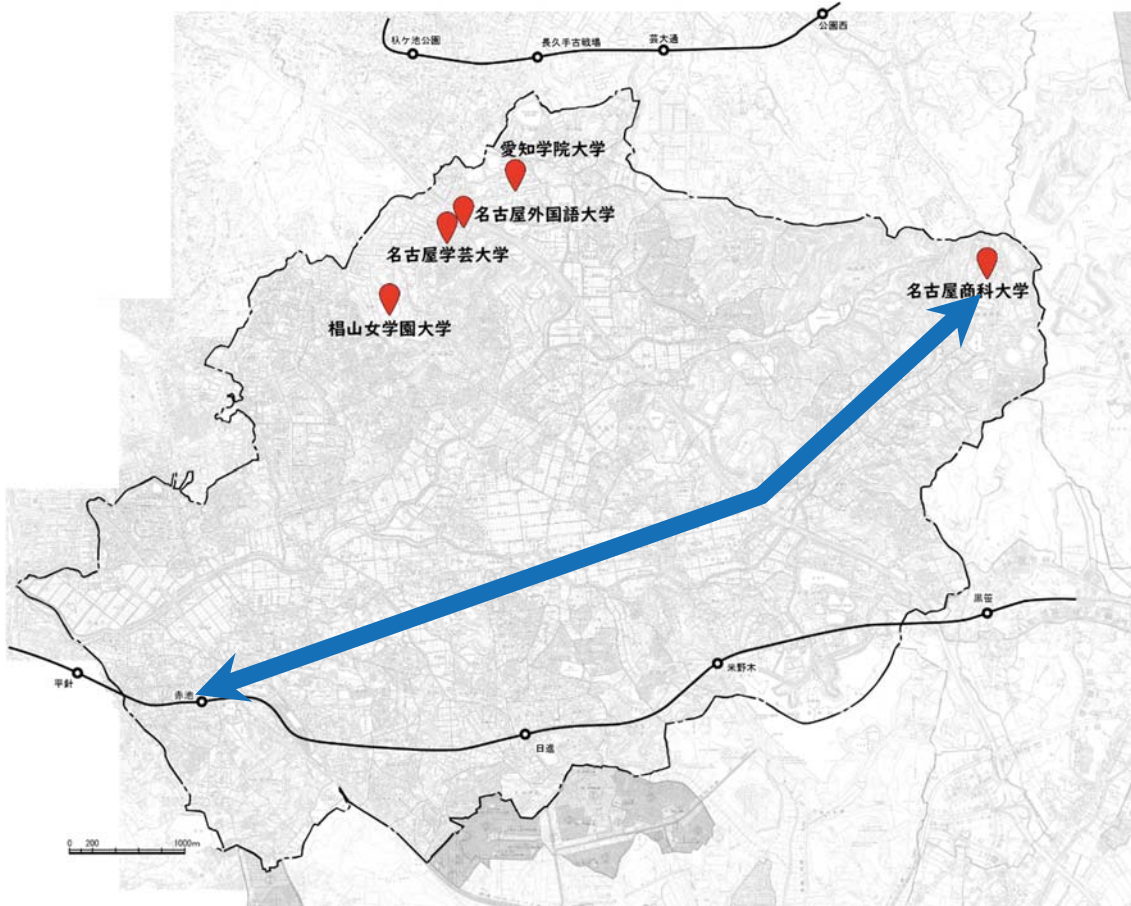


表 市内に立地する大学のスクールバス

	路線名	運行本数 (本/日)	運行時間帯		料金
			始発	終着	
名自 鉄運 大行 学バ ス独	名古屋商科大学線 (赤池駅一名商大)	22	7:37	20:55	350円
	名古屋商科大学線 (公園西駅一名商大)	41	7:55	20:29	160円
ス ク ー ル バ ス	長久手古戦場駅～ 愛知学院大学・名古屋外国語大学・名古屋学芸大学	61	8:03	20:14	無料
	上社～名古屋外国語大学・名古屋学芸大学・ 名古屋学芸大学短期大学部	210	7:40	22:20	無料
	赤池～名古屋外国語大学・名古屋学芸大学・ 名古屋学芸大学短期大学部	98	8:00	22:40	無料
	赤池～榎山女学院大学日進キャンパス	27	8:40	18:50	無料
	榎山女学院大学星ヶ丘キャンパス～ 榎山女学院大学日進キャンパス	58	8:40	19:30	無料

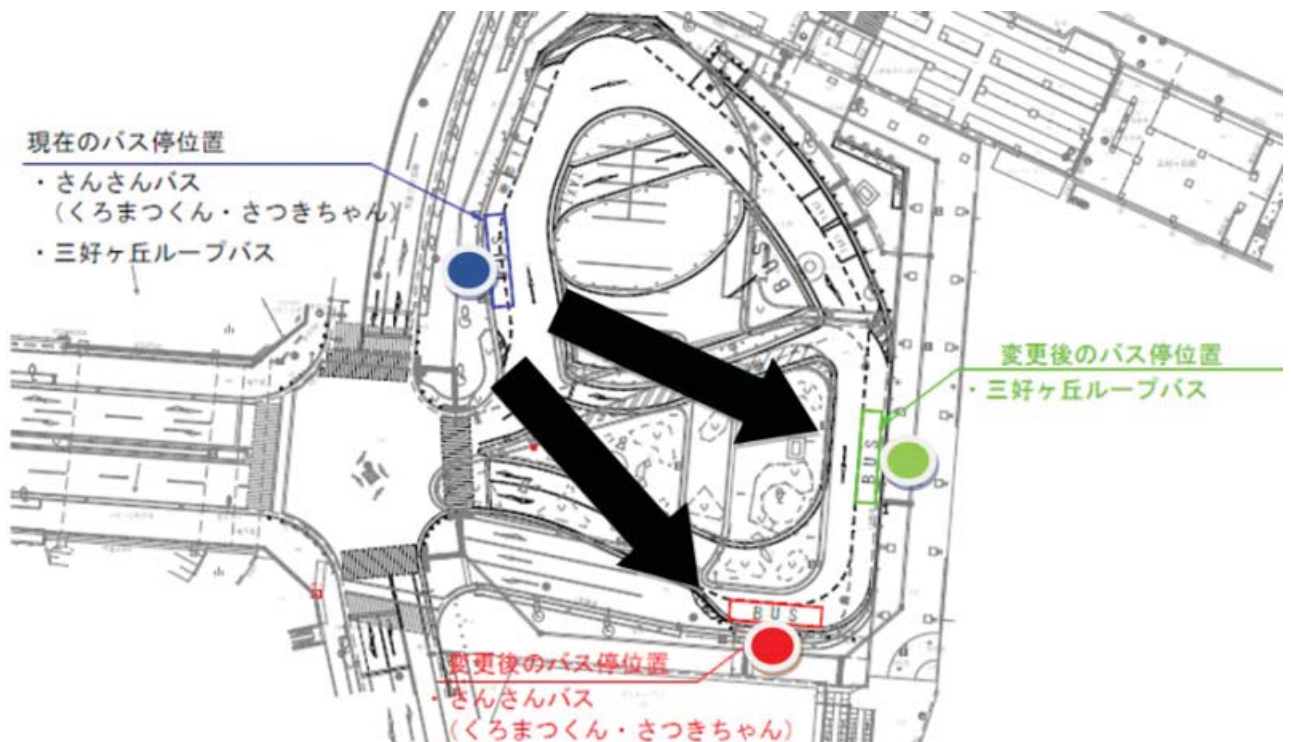
⑤公共交通の安全な利用と運行を 確保する施設・空間の整備・改善		方針1	方針2	方針3	9 障害と高齢者等の 移動支援	11 防災・防犯・安全 まちづくり
			○	○		
事業内容	<p>日進駅をはじめとした鉄軌道駅や、市内の主要なバス停において、ベンチや上屋等の待合環境や車両の走行・駐停車空間の確保、また、各バス停におけるバリアフリー化等、公共交通の安全な利用と運行を確保する施設・空間を整備・改善を進めます。</p> <p>また、駅周辺の交通動線の整理等により渋滞の緩和や公共交通の駅への導入の円滑化を進めます。</p>					
実施主体	日進市・交通事業者					

【事業事例等】

みよし市の三好ヶ丘駅では駅前広場の整備を行い、これまで駅舎から離れた位置に停車していたバス停を、駅舎や交流拠点(カリヨンハウス)に近接した位置に変更しました。

また、バス・タクシーと一般車が交錯し、バスの定時性が損なわれていたため、駅前広場での公共交通と一般車の空間を分離しています。

図 三好ヶ丘駅駅前広場整備に伴うバス停位置の変更



(資料：みよし市 Web サイト)

⑥公共交通を利用して参加できる イベントの開催等	方針1	方針2	方針3	3 子供の心に 感動を届けよう	9 健康と生活環境の 改善をすすめて	11 住み続けられる まちづくりを
		○	○			
事業内容	交通拠点における交流・対流を促進する多様な施設(商業・飲食・娯楽等)の集積や、地域と連携したイベントの開催、マルシェやキッチンカーの設置等、にぎわいを創出する取組みを関係課と連携して展開します。					
実施主体	日進市・交通事業者・地域・企業					


【事業事例等】

JR 三河安城駅前の矢総公園において、地元企業や商店街などが連携したイベント「つかう.meet.FES」が開催されました。当日はキッチンカーが出店し、バスケットボールのパブリックビューイングが行われるなど、2日間で延べ1,187人が参加するにぎわいとなりました。

図 つかう.meet.FES 会場見取り図



(資料：NPO 法人 Mieru-Da Project Web サイト)

⑦公共交通を楽しく便利に 利用できる環境の整備	方針1	方針2	方針3	
		○	○	
事業内容	バス停周辺の清掃や緑化の推進、地元出身有名人によるくるりんばすの車内案内の実施など、地域の公共交通への興味・関心を持っていただくとともに、くるりんばすの利用案内、乗降時の補助等、安心・安全な利用を支援する「バスコンシェルジュサービス」を実施し、初めて利用される方や、市外部からの来訪者が安心して便利に利用できる取組みを実施・支援します。			
実施主体	日進市・地域			

【事業事例等】

路線バスにより安心して乗車できる環境づくりと、旅客サービスの向上を目指し、岐阜バス案内人「シェルパ」が、主要ターミナルである JR 岐阜駅、名鉄岐阜バスターミナル、名鉄岐阜(神田町通り)で活動しています。岐阜バス運行エリアでのイベント時には、イベント会場での案内も行っています。

活動内容は以下の通りです。

- 路線バスに乗り慣れていない方への案内サービス
- 障がいのある方への乗降介助
- 観光客への案内サービス(インバウンド対応含む)
- イベント会場へのアクセス案内及び帰路の乗車案内
- その他(忘れ物対応、バス乗降時の安全確保、路線障害の情報提供など)


図 くるりんばすの利用案内風景(日進市役所)(再掲)



図 岐阜バス案内人「シェルパ」



(資料：岐阜バス NEWS RELEASE (令和3年9月17日付))

⑨乗継制度の見直しによる利便性の向上	方針1	方針2	方針3	
		○	○	
事業内容	くるりんばす相互やくるりんばすと他の公共交通との乗り継ぎについて、乗継抵抗が緩和される割引の導入や乗継券の発行等のあり方を検討し、利便性を向上します。			
実施主体	日進市・交通事業者			

【事業事例等】

半田市では、主に幹線道路で運行する路線バスをはじめ、地区内の主要な施設をめぐる地区路線 A、他の公共交通が運行されないエリアをきめ細かくめぐる地区路線 B まで、段階的な公共交通網が形成されています。

こうした公共交通網の中で、路線バス2路線の市内区間、地区路線 A・B6路線の計8路線共通で、1日乗り放題となる「半田市内共通1日乗車券」を設定しています。

図 半田市公共交通バスと1日乗車券



(資料：半田市 Web サイト)

⑪公共交通を考え、愛着や興味・関心を高める取組みの支援	方針1	方針2	方針3	3 子育てに 関心をもつ	11 地域に 関心をもつ	13 環境に 関心をもつ
			○			
事業内容	既存公共交通に関する意見交換の場や、オンデマンド型の少量輸送や自動運転等の「新たな交通手段」の研究、その導入可能性を検討する場など、地域住民が愛着をもった、地域の公共交通を自ら考える場の設置や活動を支援します。また、移動支援事業を実施する地域に対する補助・支援・助言等、地域の公共交通の維持に向けた必要な支援を行います。					
実施主体	日進市・地域・交通事業者					

【事業事例等】

瀬戸市の菱野団地コミュニティ交通運行協議会では、2018年8月6日より「住民バス」を運行しています。毎月開催している協議会では、菱野団地内全世帯アンケートや、各種利用促進策の実施、まちのイベントとの連携などについて議論しています。

図 菱野団地コミュニティ交通運行協議会の様子

運行協議会の様子（※毎月開催）



運行再開に向けての様々な協議



子どものアイデアあふれる
車両デザイン及び愛称の募集・選考



バス停や啓発グッズの作成



新しい住民バス出発式の開催

(資料：令和元年度「エコ モビリティ ライフ推進表彰」資料)

⑫公共交通の運行を支える 企業・地域の取組みの支援	方針1	方針2	方針3	3 すべての人に はるかに暮らしを	9 暮らしの質を高める まちづくりを	11 暮らしの質を高める まちづくりを
	○		○			
事業内容	くるりんばすの車内広告やバスマップへの広告掲載等、企業や地域へくるりんばすの運行を支える取組みへの協力・協賛を募ります。また、介護事業者、商業施設、病院等が所有する車両の空き時間を活用した地域バスの運行の仕組みを検討します。					
実施主体	日進市・企業・地域					

【事業事例等】

大口町では平成 21 年から、コミュニティバスの車体や窓ガラスにラッピング広告を募集し、コミュニティバスの運賃外の収入としています。

図 大口町コミュニティバス協賛広告チラシ

**大口町
コミュニティバス
協賛広告の
ご案内**

効果絶大！「一歩一歩」走り。
役立つ「伝わる」と「共感」が
たくさんあります。

地域密着のエリア展開
コミュニティバスは町内の早とちり毎日運行しています。継続的な地域の皆さまへの確実なアピールに最適です。

地域の活性化、福祉にも貢献
当事業の収益の一部は「大口町コミュニティバス」運行の維持・存続のためにも使われ地域貢献にもつながります。

日常に溶け込む“走る広告塔”
公共の乗り物に広告を載せる事で、人々に安心・安全なイメージをPRでき動く広告塔として不特定多数の方々の目に触れます。

形状・費用とも幅広い選択肢
広告スペースも多種ご用意。目的やご予算に応じて選択ください。

※詳細はチラシ裏面をご覧ください。

COMMUNITY BUS
ADVERTISEMENT



(資料：大口町 Web サイト)

本計画に基づく各事業は、日進市地域公共交通会議が実施主体となって進捗を管理することとします。各事業の検討・準備期間及び実施時期、実施主体は以下の通りとします。

事業内容	2022(R4)		2023(R5)		2024(R6)		2025(R7)		2026(R8)		2027(R9)		2028(R10)		2029(R11)		2030(R12)		実施主体
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	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 需要に応じた東西方向の公共交通幹線軸の運行維持																			交通事業者
② 既存路線の見直しによる南北方向の公共交通軸、準幹線の確保・維持																			日進市・交通事業者
③ 既存交通資源を活用した新規幹線の導入																			日進市・大学・関係機関
④ 環境にやさしい公共交通便利に利用できる環境整備の推進																			日進市・市民・企業・大学等
⑤ 公共交通の安全な利用と運行を確保する施設・空間の整備・改善																			日進市・交通事業者
⑥ 公共交通を利用して参加できるイベントの開催等																			日進市・交通事業者・地域・企業
⑦ 公共交通を楽しく便利に利用できる環境の整備																			日進市・地域
⑧ 公共交通を安心して利用できる情報・案内の提供																			日進市・交通事業者・尾三地域各自治体
⑨ 乗継制度の見直しによる利便性の向上																			日進市・交通事業者
⑩ 公共交通を学び、利用を高める取組みの展開																			日進市・地域・保育園・幼稚園・小学校・交通事業者
⑪ 地域に必要な公共交通を検討する場づくりと取組みの支援																			日進市・地域・交通事業者
⑫ 公共交通の運行を支える企業・地域の取組みの促進																			日進市・企業・地域

参考資料

1) 用語解説

頁	用語	解説
1	オンデマンド交通	決まった時間に決まった停留所を回るのではなく、予約があるときのみ運行する移動サービス。
1	MaaS	【Mobility as a Service】の略。 出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせてひとつの移動サービスとして捉えるもの。
10	パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。
10	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。
12	P&R(パーク・アンド・ライド)	鉄道駅等に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて移動すること。
12	K&R(キス・アンド・ライド)	目的地までの交通手段として、出発地から都市周辺部の駅まで自動車を送迎してもらい、そこから都心部まで電車等の公共交通機関を利用する交通手段のこと。
21	名古屋タクシー交通圏	名古屋市を中核とする12市4町1村の区域。 名古屋市、津島市、瀬戸市、尾張旭市、豊明市、日進市、清須市、愛西市、北名古屋市、弥富市、あま市、長久手市、東郷町、豊山町、大治町、蟹江町、飛島村
23	バスロケーションシステム	バスの現在地、運行状況、遅れ情報等の提供を行うシステム。
23	GTFS	【General Transit Feed Specification】の略。 公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義した、世界標準の公共交通データフォーマット。
24	モビリティ・マネジメント	1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
34	予約型の乗り合い交通	予約があるときのみ運行する移動サービスで、車両はタクシー車両やジャンボタクシー車両、バス車両などが考えられる。
46	サステナブル	「人間・社会・地球環境の持続可能な発展」を意味します。
66	PDCAサイクル	Plan(計画)・Do(実行)・Check(評価)・Action(改善)を繰り返すことによって、生産管理や品質管理などの管理業務を継続的に改善していく手法のことです。

2) 目標値設定の根拠

計画目標ならびに方針別目標1の目標値は、第1章に示す『第6次日進市総合計画』における個別指標の算出根拠に基づき、以下のように設定しました。

【目標値設定の条件】

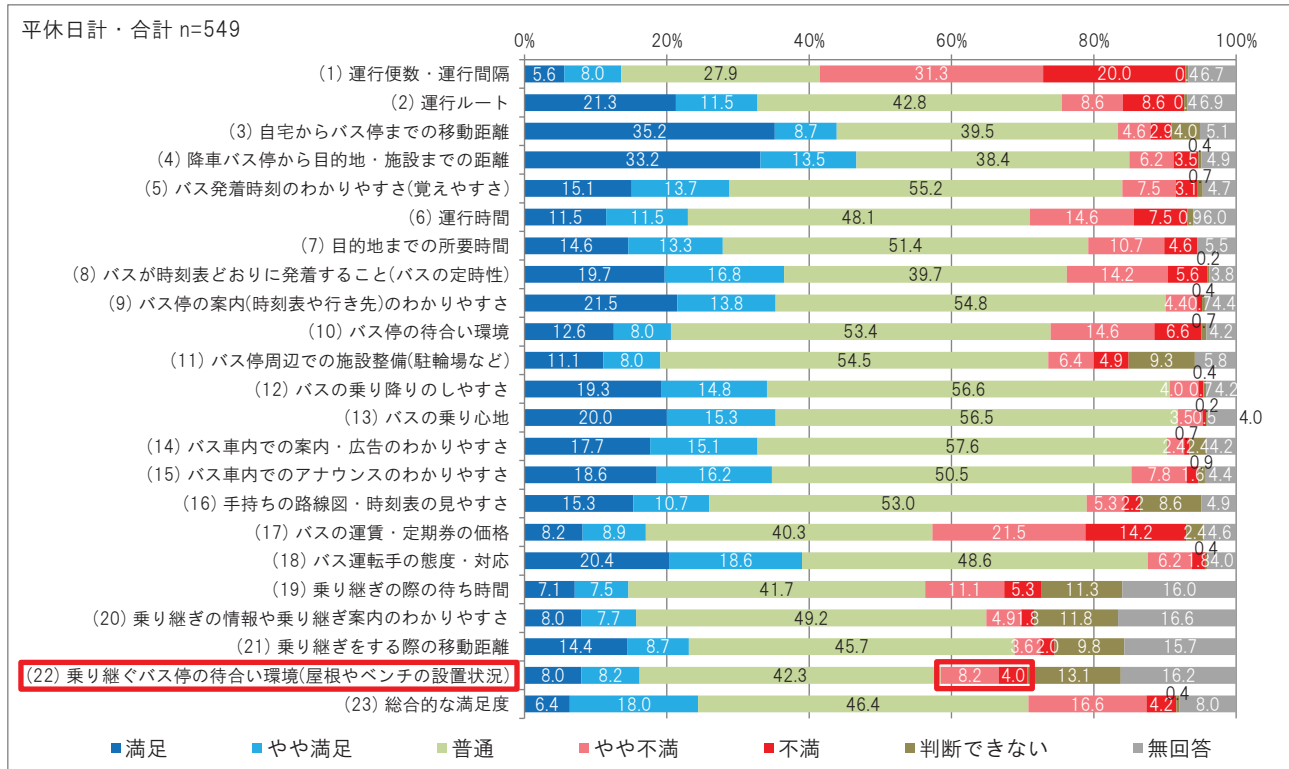
- ・新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、現況値は2019年度の数値
- ・2018年度から2019年度への増加ペースを維持（総合計画における指標に準拠）
→2019年度数値÷2018年度数値により、鉄道・路線バス・くるりんばす別の係数を算出
- ・現況値から最終年次まで、前年度の値に係数を乗ずることで目標値を算出

表 計画目標・方針別目標1の目標値設定の根拠

	2018年度	現況値 2019年度	中間年次 2026年度	目標年次 2030年度	
赤池駅	12,348,337	12,406,344			
日進駅	1,896,064	1,881,221			
米野木駅	1,154,294	1,169,258			
鉄道計	15,398,695	15,456,823	15,869,910	16,110,897	→ 19,695,085人 → 方針1目標 ※千人以下切り捨て
愛知学院線	927,483	937,123			
岩藤線	802,446	787,910			
名商大線	159,192	147,026			
星ヶ丘・豊田線	1,232,318	1,273,138			
日進中央線	117,249	120,964			
路線バス計	3,238,688	3,266,161	3,465,109	3,584,188	
赤池線	64,216	63,766			
米野木線	27,096	27,453			
三本木線	30,999	31,750			
梅森線	44,138	43,899			
五色園線	70,115	72,097			
岩崎線	29,565	30,042			
循環線	54,122	54,607			
くるりんばす計	320,251	323,614	348,165	363,021	
合計	18,957,634	19,046,598	19,683,184	20,058,107	→ 計画目標 ※千人以下切り捨て

方針別目標2の目標値は、本計画に記載された各種事業を実施することにより、「乗り継ぐバス停の待合い環境」に不満をお持ちの方が半減することを目指しています。

図 バス利用者アンケート バスサービス項目別満足度



方針別目標3の目標値は、本計画に記載された各種事業の実施によって、市民の公共交通に対する親しみが高まり、くるりんばすの利用率が倍増することで、年に数日以上公共交通を利用している市民の割合が高まることを目指しています。

図 くるりんばすの利用率（市民アンケートより）

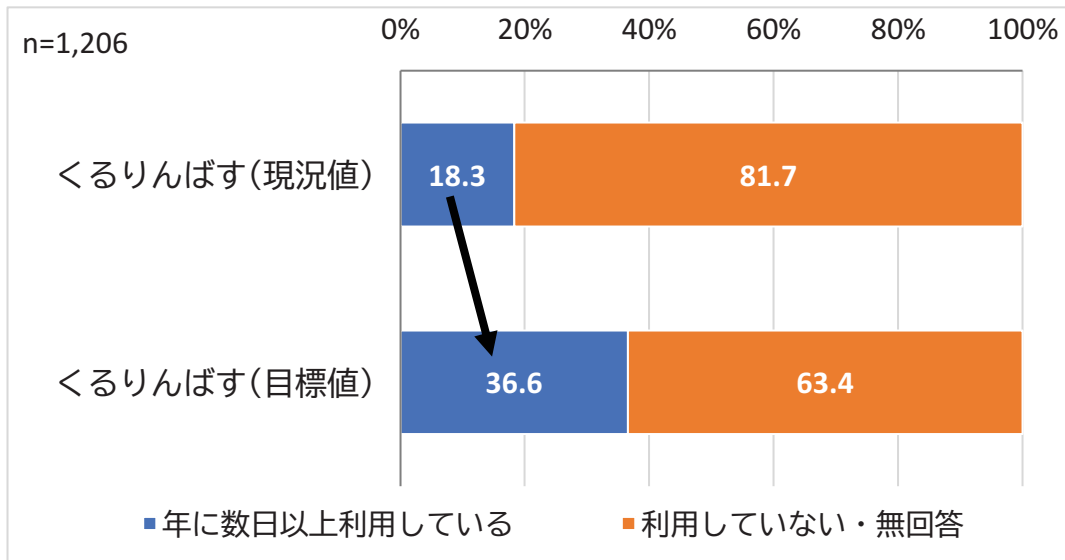


表 くるりんばすの利用についての回答者数（市民アンケートより）

	年数日以上利用している	利用していない・無回答	合計
現況値	221人 (18.3%)	985人 (81.7%)	1,206人
	↓ +220人(転換者)	↓ -220人	
目標値	441人 (36.6%)	765人 (63.4%)	1,206人

表 くるりんばす転換者が公共交通利用者となる人数の算出

くるりんばす非利用者で、その他の公共交通は年に数日以上利用している人	638人	A
くるりんばす非利用者で、その他の公共交通も利用していない人・無回答者	347人	B
B/(A+B)より求められる割合に、くるりんばす利用転換者(220人)を乗じた人数	78人	

- ・日進市内の公共交通を年に数日以上利用している人 859人 (71.2%) → 937人 (77.7%)
- ・日進市内の公共交通を利用していない人(無回答含む) 347人 (22.3%) → 269人 (22.3%)

くるりんばすを「利用していない・無回答」と回答した985人のうち220人が、「年に数日以上利用している」状態に転換した場合、公共交通全体の利用率より78人が「公共交通を年間で1度も利用していない」から「公共交通を年に数日以上利用している」状態へ転換することとなります。

この結果、方針別目標3に掲げた「市民の公共交通利用割合」は71.2%から77.7%へ上昇します。(目標値は小数点第一位を四捨五入しています。)