
令和4年度第3回 日進市地域公共交通会議 資料

【議題】

- (1) 日進市地域公共交通計画目標値の修正について …… P 1
- (2) 地域公共交通確保維持改善事業評価・計画評価について …… P 6
- (3) くるりんばす路線改正に伴う料金体系の見直しについて …… P 14

【報告事項】

- (1) 運行状況について …… P 15
- (2) 計画推進事業について …… P 17

令和5年1月6日

議題（１） 日進市地域公共交通計画目標値の修正について

1. 修正理由

2022 年 4 月策定の日進市地域公共交通計画（以下、「計画書」）に記載されている、日進市内で運行される各路線バスの年間利用者数について、利用者数を集計する運行系統に誤りがあったため、現況値及び目標値を修正します。また、今回の修正に合わせて、数値に誤植があった点についても併せて修正します。また、確認指標として設定している、「くるりんばす、名鉄バス日進中央線の利用 1 回あたりの公費負担額」についても、国・県からの補助を含めて計算すべきところ、含まずに計算していたため併せて修正します。

2. 修正点

- ①名鉄バス 星ヶ丘・豊田線 2019 年度（令和元年度）の現況値
→日進市内を經由しない系統（豊田市～三好）を集計に含んでいたため
- ・計画書 p. 69【名鉄バス星ヶ丘・豊田線の利用者数】
 - ・計画書 p. 71【表 計画目標・方針別目標 1 の目標値設定の根拠】
- 修正前：1,232,318（人／2018 年）、1,273,138（人／2019 年）
修正後：1,182,571（人／2018 年）、1,218,476（人／2019 年）

表 名鉄バス星ヶ丘・豊田線の運行系統別輸送人員

路線名	運行系統			輸送人員（年度）	
	起点	経由	終点	2018	2019
星ヶ丘・豊田	豊田市	衣ヶ原 三好	赤池駅	576,383	603,128
	豊田市	新屋 三好	赤池駅	523,407	537,147
	三好		赤池駅	44,458	43,723
	イオン三好店 アイモール前	御岳	赤池駅	38,323	34,478
	路線計			1,182,571	1,218,476

- ②計画目標及び方針別目標（方針 1）の現況値及び目標値
→①の修正により、目標値算出のための根拠データが変更になったため
- ・計画書 p. 51【（1）計画目標 日進市内の公共交通利用者数の目標値】
 - ・計画書 p. 68【計画目標 日進市内の公共交通利用者数】
 - ・計画書 p. 71【表 計画目標・方針別目標 1 の目標値設定の根拠】
- 修正前：現況値 19,046,598 人／年 >> 目標値 20,050,000 人／年
修正後：現況値 18,991,936 人／年 >> 目標値 20,000,000 人／年
- ・計画書 p. 51【（2）方針別目標 方針 1 幹線軸の公共交通利用者数】
 - ・計画書 p. 68【方針別目標 方針 1 幹線軸の公共交通利用者数】
 - ・計画書 p. 71【表 計画目標・方針別目標 1 の目標値設定の根拠】
- 修正前：現況値 18,722,984 人／年 >> 目標値 19,690,000 人／年
修正後：現況値 18,668,322 人／年 >> 目標値 19,600,000 人／年

- ③方針 3 市民の公共交通利用割合の現況値、目標値
→数値を転記する際に誤植があったため
- ・計画書 p. 68【市民の公共交通利用割合の現況値、目標値
誤：現況値 75.4% 目標値 82%以上
正：現況値 71.2% 目標値 78%以上
- ④名鉄バス 愛知学院線 2019 年度（令和元年度）の現況値
→数値を転記する際に誤植があったため
- ・計画書 p. 69【名鉄バス愛知学院線の利用者数】
誤：973,123（人／年）
正：937,123（人／年）
- なお、日進市内の公共交通利用者数を集計する際には、正しい数値で集計しているため、④の修正による計画目標や方針別目標の数値を修正することはありません。
- ⑤利用 1 回あたりの公費負担額（2019 年度（令和元年度）、2020 年度（令和 2 年度））
→国・県補助を含めて計算すべきところ含まずに計算していたため。また、名鉄バス日進中央線の経費がバス会計年度基準に対し、利用者数が会計年度となっていたため。

- ・計画書 p. 69【利用 1 回あたりの公費負担額】
- 修正前（くるりんばす）：353（円／回）（2019 年）、535（円／回）（2020 年）
修正後（くるりんばす）：431（円／回）（2019 年）、647（円／回）（2020 年）
- 修正前（名鉄バス日進中央線）：55（円／回）（2019 年）、245（円／回）（2020 年）
修正後（名鉄バス日進中央線）：183（円／回）（2019 年）、328（円／回）（2020 年）

表 利用 1 回あたりの公費負担額算出結果

くるりんばす								
年度	経費(円) ①	収入(円) ②	国補助(円) ③	市負担額(円) ④ (①-②-③)	公費負担額(円) ⑤ (①-②)	利用者数(人) ⑥	利用 1 回あたりの市負担額 (円／回) ⑦ (④÷⑥)	利用 1 回あたりの公費負担 額 (円／回) ⑧ (⑤÷⑥)
2019年度	162,067,370	22,444,830	25,542,500	114,080,040	139,622,540	323,614	353	431
2020年度	163,506,986	16,297,495	25,472,500	121,736,991	147,209,491	227,405	535	647
名鉄バス 日進中央線（会計年度利用者数）								
年度	経費(円) ①	収入(円) ②	国県補助(円) ③	市負担額(円) ④ (①-②-③)	公費負担額(円) ⑤ (①-②)	利用者数(人) ⑥	利用 1 回あたりの市負担額 (円／回) ⑦ (④÷⑥)	利用 1 回あたりの公費負担 額 (円／回) ⑧ (⑤÷⑥)
2019年度	54,159,138	31,971,781	15,567,500	6,619,857	22,187,357	120,964	55	183
2020年度	59,278,146	28,027,228	10,266,500	20,984,418	31,250,918	85,610	245	365
名鉄バス 日進中央線（バス会計年度利用者数）								
年度	経費(円) ①	収入(円) ②	国県補助(円) ③	市負担額(円) ④ (①-②-③)	公費負担額(円) ⑤ (①-②)	利用者数(人) ⑥	利用 1 回あたりの市負担額 (円／回) ⑦ (④÷⑥)	利用 1 回あたりの公費負担 額 (円／回) ⑧ (⑤÷⑥)
2019年度	54,159,138	31,971,781	15,567,500	6,619,857	22,187,357	121,460	55	183
2020年度	59,278,146	28,027,228	10,266,500	20,984,418	31,250,918	95,350	220	328

掲載頁	新	旧
p. 51	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：18,991,936 人／年 ≫ 目標値：20,000,000 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：18,668,322 人／年 ≫ 目標値：19,600,000 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	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

掲載頁	新	旧																																										
p. 68	2) 計画の評価指標と確認指標 本計画全体の評価は前ページに示す計画期間の中間年次及び最終年次に行うものとし、その評価に使用する指標は5章で示した計画目標及び方針別目標とします。 また、計画の進捗状況について、計画目標及び以下の3項目を計画の確認指標として、毎年度確認・評価します。 ・ 路線単位の利用者数 ・ くるりんばす、名鉄バス日進中央線の利用1回あたりの公費負担額 ・ 地域公共交通の関係者が連携した取組みの件数 表 計画の目標（再掲） <table> <tr> <th>指標</th><th>現況値</th><th>目標値</th></tr> <tr> <td colspan="3">■計画目標</td></tr> <tr> <td>日進市内の公共交通利用者数</td><td><u>18,991,936 人</u></td><td><u>20,000,000 人</u></td></tr> <tr> <td colspan="3">■方針別目標</td></tr> <tr> <td>幹線軸の公共交通利用者数</td><td><u>18,668,322 人</u></td><td><u>19,600,000 人</u></td></tr> <tr> <td>「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合</td><td>12.2%</td><td>6%以下</td></tr> <tr> <td>市民の公共交通利用割合</td><td><u>71.2%</u></td><td><u>78%以上</u></td></tr> </table>	指標	現況値	目標値	■計画目標			日進市内の公共交通利用者数	<u>18,991,936 人</u>	<u>20,000,000 人</u>	■方針別目標			幹線軸の公共交通利用者数	<u>18,668,322 人</u>	<u>19,600,000 人</u>	「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合	12.2%	6%以下	市民の公共交通利用割合	<u>71.2%</u>	<u>78%以上</u>	2) 計画の評価指標と確認指標 本計画全体の評価は前ページに示す計画期間の中間年次及び最終年次に行うものとし、その評価に使用する指標は5章で示した計画目標及び方針別目標とします。 また、計画の進捗状況について、計画目標及び以下の3項目を計画の確認指標として、毎年度確認・評価します。 ・ 路線単位の利用者数 ・ くるりんばす、名鉄バス日進中央線の利用1回あたりの公費負担額 ・ 地域公共交通の関係者が連携した取組みの件数 表 計画の目標（再掲） <table> <tr> <th>指標</th><th>現況値</th><th>目標値</th></tr> <tr> <td colspan="3">■計画目標</td></tr> <tr> <td>日進市内の公共交通利用者数</td><td><u>19,046,598 人</u></td><td><u>20,050,000 人</u></td></tr> <tr> <td colspan="3">■方針別目標</td></tr> <tr> <td>幹線軸の公共交通利用者数</td><td><u>18,722,984 人</u></td><td><u>19,690,000 人</u></td></tr> <tr> <td>「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合</td><td>12.2%</td><td>6%以下</td></tr> <tr> <td>市民の公共交通利用割合</td><td><u>75.4%</u></td><td><u>82%以上</u></td></tr> </table>	指標	現況値	目標値	■計画目標			日進市内の公共交通利用者数	<u>19,046,598 人</u>	<u>20,050,000 人</u>	■方針別目標			幹線軸の公共交通利用者数	<u>18,722,984 人</u>	<u>19,690,000 人</u>	「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合	12.2%	6%以下	市民の公共交通利用割合	<u>75.4%</u>	<u>82%以上</u>
指標	現況値	目標値																																										
■計画目標																																												
日進市内の公共交通利用者数	<u>18,991,936 人</u>	<u>20,000,000 人</u>																																										
■方針別目標																																												
幹線軸の公共交通利用者数	<u>18,668,322 人</u>	<u>19,600,000 人</u>																																										
「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合	12.2%	6%以下																																										
市民の公共交通利用割合	<u>71.2%</u>	<u>78%以上</u>																																										
指標	現況値	目標値																																										
■計画目標																																												
日進市内の公共交通利用者数	<u>19,046,598 人</u>	<u>20,050,000 人</u>																																										
■方針別目標																																												
幹線軸の公共交通利用者数	<u>18,722,984 人</u>	<u>19,690,000 人</u>																																										
「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合	12.2%	6%以下																																										
市民の公共交通利用割合	<u>75.4%</u>	<u>82%以上</u>																																										

掲載頁	新	旧																																																																																										
p. 69	表 路線単位の利用者数【確認指標】 <table> <tr> <th colspan="2">路線</th><th>2019 年度（令和元年度）</th></tr> <tr> <td rowspan="3">鉄道</td><td>赤池駅</td><td>12,406,344（人／年）</td></tr> <tr> <td>日進駅</td><td>1,881,221（人／年）</td></tr> <tr> <td>米野木駅</td><td>1,169,258（人／年）</td></tr> <tr> <td rowspan="5">名鉄バス</td><td>愛知学院線</td><td>937,123（人／年）</td></tr> <tr> <td>岩藤線</td><td>787,910（人／年）</td></tr> <tr> <td>名商大線</td><td>147,026（人／年）</td></tr> <tr> <td>星ヶ丘・豊田線</td><td>1,218,476（人／年）</td></tr> <tr> <td>日進中央線</td><td>120,964（人／年）</td></tr> <tr> <td rowspan="7">くるりんばす</td><td>赤池線</td><td>63,766（人／年）</td></tr> <tr> <td>米野木線</td><td>27,453（人／年）</td></tr> <tr> <td>三本木線</td><td>31,750（人／年）</td></tr> <tr> <td>梅森線</td><td>43,899（人／年）</td></tr> <tr> <td>五色園線</td><td>72,097（人／年）</td></tr> <tr> <td>岩崎線</td><td>30,042（人／年）</td></tr> <tr> <td>循環線</td><td>54,607（人／年）</td></tr> </table> ※鉄道は乗者人員、名鉄バス・くるりんばすは利用者数として算出 表 利用1回あたりの公費負担額【確認指標】 <table> <tr> <th>路線</th><th>2019 年度（令和元年度）</th><th>2020 年度（令和2年度）</th></tr> <tr> <td>くるりんばす</td><td>431（円／回）</td><td>647（円／回）</td></tr> <tr> <td>名鉄バス 日進中央線</td><td>183（円／回）</td><td>328（円／回）</td></tr> </table> ※公費負担額（国や県からの補助を含む）＝運行経費－運賃収入	路線		2019 年度（令和元年度）	鉄道	赤池駅	12,406,344（人／年）	日進駅	1,881,221（人／年）	米野木駅	1,169,258（人／年）	名鉄バス	愛知学院線	937,123（人／年）	岩藤線	787,910（人／年）	名商大線	147,026（人／年）	星ヶ丘・豊田線	1,218,476（人／年）	日進中央線	120,964（人／年）	くるりんばす	赤池線	63,766（人／年）	米野木線	27,453（人／年）	三本木線	31,750（人／年）	梅森線	43,899（人／年）	五色園線	72,097（人／年）	岩崎線	30,042（人／年）	循環線	54,607（人／年）	路線	2019 年度（令和元年度）	2020 年度（令和2年度）	くるりんばす	431（円／回）	647（円／回）	名鉄バス 日進中央線	183（円／回）	328（円／回）	表 路線単位の利用者数【確認指標】 <table> <tr> <th colspan="2">路線</th><th>2019 年度（令和元年度）</th></tr> <tr> <td rowspan="3">鉄道</td><td>赤池駅</td><td>12,406,344（人／年）</td></tr> <tr> <td>日進駅</td><td>1,881,221（人／年）</td></tr> <tr> <td>米野木駅</td><td>1,169,258（人／年）</td></tr> <tr> <td rowspan="5">名鉄バス</td><td>愛知学院線</td><td>973,123（人／年）</td></tr> <tr> <td>岩藤線</td><td>787,910（人／年）</td></tr> <tr> <td>名商大線</td><td>147,026（人／年）</td></tr> <tr> <td>星ヶ丘・豊田線</td><td>1,273,138（人／年）</td></tr> <tr> <td>日進中央線</td><td>120,964（人／年）</td></tr> <tr> <td rowspan="7">くるりんばす</td><td>赤池線</td><td>63,766（人／年）</td></tr> <tr> <td>米野木線</td><td>27,453（人／年）</td></tr> <tr> <td>三本木線</td><td>31,750（人／年）</td></tr> <tr> <td>梅森線</td><td>43,899（人／年）</td></tr> <tr> <td>五色園線</td><td>72,097（人／年）</td></tr> <tr> <td>岩崎線</td><td>30,042（人／年）</td></tr> <tr> <td>循環線</td><td>54,607（人／年）</td></tr> </table> ※鉄道は乗者人員、名鉄バス・くるりんばすは利用者数として算出 表 利用1回あたりの公費負担額【確認指標】 <table> <tr> <th>路線</th><th>2019 年度（令和元年度）</th><th>2020 年度（令和2年度）</th></tr> <tr> <td>くるりんばす</td><td>353（円／回）</td><td>535（円／回）</td></tr> <tr> <td>名鉄バス 日進中央線</td><td>55（円／回）</td><td>245（円／回）</td></tr> </table> ※公費負担額（国や県からの補助を含む）＝運行経費－運賃収入	路線		2019 年度（令和元年度）	鉄道	赤池駅	12,406,344（人／年）	日進駅	1,881,221（人／年）	米野木駅	1,169,258（人／年）	名鉄バス	愛知学院線	973,123（人／年）	岩藤線	787,910（人／年）	名商大線	147,026（人／年）	星ヶ丘・豊田線	1,273,138（人／年）	日進中央線	120,964（人／年）	くるりんばす	赤池線	63,766（人／年）	米野木線	27,453（人／年）	三本木線	31,750（人／年）	梅森線	43,899（人／年）	五色園線	72,097（人／年）	岩崎線	30,042（人／年）	循環線	54,607（人／年）	路線	2019 年度（令和元年度）	2020 年度（令和2年度）	くるりんばす	353（円／回）	535（円／回）	名鉄バス 日進中央線	55（円／回）	245（円／回）
路線		2019 年度（令和元年度）																																																																																										
鉄道	赤池駅	12,406,344（人／年）																																																																																										
	日進駅	1,881,221（人／年）																																																																																										
	米野木駅	1,169,258（人／年）																																																																																										
名鉄バス	愛知学院線	937,123（人／年）																																																																																										
	岩藤線	787,910（人／年）																																																																																										
	名商大線	147,026（人／年）																																																																																										
	星ヶ丘・豊田線	1,218,476（人／年）																																																																																										
	日進中央線	120,964（人／年）																																																																																										
くるりんばす	赤池線	63,766（人／年）																																																																																										
	米野木線	27,453（人／年）																																																																																										
	三本木線	31,750（人／年）																																																																																										
	梅森線	43,899（人／年）																																																																																										
	五色園線	72,097（人／年）																																																																																										
	岩崎線	30,042（人／年）																																																																																										
	循環線	54,607（人／年）																																																																																										
路線	2019 年度（令和元年度）	2020 年度（令和2年度）																																																																																										
くるりんばす	431（円／回）	647（円／回）																																																																																										
名鉄バス 日進中央線	183（円／回）	328（円／回）																																																																																										
路線		2019 年度（令和元年度）																																																																																										
鉄道	赤池駅	12,406,344（人／年）																																																																																										
	日進駅	1,881,221（人／年）																																																																																										
	米野木駅	1,169,258（人／年）																																																																																										
名鉄バス	愛知学院線	973,123（人／年）																																																																																										
	岩藤線	787,910（人／年）																																																																																										
	名商大線	147,026（人／年）																																																																																										
	星ヶ丘・豊田線	1,273,138（人／年）																																																																																										
	日進中央線	120,964（人／年）																																																																																										
くるりんばす	赤池線	63,766（人／年）																																																																																										
	米野木線	27,453（人／年）																																																																																										
	三本木線	31,750（人／年）																																																																																										
	梅森線	43,899（人／年）																																																																																										
	五色園線	72,097（人／年）																																																																																										
	岩崎線	30,042（人／年）																																																																																										
	循環線	54,607（人／年）																																																																																										
路線	2019 年度（令和元年度）	2020 年度（令和2年度）																																																																																										
くるりんばす	353（円／回）	535（円／回）																																																																																										
名鉄バス 日進中央線	55（円／回）	245（円／回）																																																																																										

掲載頁

新

旧

p. 71

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
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	1,182,571	1,218,476		
日進中央線	117,249	120,964		
路線バス計	3,188,941	3,211,499	3,373,937	3,470,421
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	18,907,887	18,991,936	19,592,011	19,944,339

→ 19,581,318 人
→ 方針1目標
※万の位で切り上げ

→ 計画目標
※万の位で切り上げ

※2026年度及び2030年度の値は、2018年度及び2019年度の値から推計しており、計算上発生する小数点以下の値について四捨五入の処理を行っているため、各交通手段の利用者数の合計が全体の合計と一致しない場合があります

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
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

→ 19,695,085 人
→ 方針1目標
※千人以下切り捨て

→ 計画目標
※千人以下切り捨て

※2026年度及び2030年度の値は、2018年度及び2019年度の値から推計しており、計算上発生する小数点以下の値について四捨五入の処理を行っているため、各交通手段の利用者数の合計が全体の合計と一致しない場合があります

議題（２） 令和４年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

■概要

●地域間幹線系統補助（７～１１ ページ）

地域間幹線系統（複数の自治体にまたがって運行している路線）のうち、地域においてその必要性を判断し、補助により存続を図ることとした路線で一定の要件を満たす路線について、愛知県バス対策協議会が策定する計画（地域間幹線系統確保維持計画）に登録されることで、国の補助（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を受けることができます。

日進市が関係する路線は、運営主体分として「くるりんばす梅森線・五色園線」、関係路線分として名鉄バス株式会社の「日進中央線及び星ヶ丘・豊田線」、東郷町の「じゅんかい君北コース」が、令和４年度の計画路線に位置づけられています。

地域間幹線系統確保維持計画に位置付けられた路線については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき、事業評価を行うこととされています。

愛知県バス対策協議会がこれらの結果を取りまとめたものを、国に対し評価報告として提出する予定となっております。

●フィーダー系統路線補助（今年度該当なし）

地域間幹線系統等へのアクセス機能を有するフィーダー路線（地域内で完結する路線）について、再編実施計画期間において、計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の認定を受けることで、国の補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を受けることができます。

幹線系統同様、要綱に基づき事業評価を行うこととされています。

●地域公共交通計画策定事業補助（１２、１３ ページ）

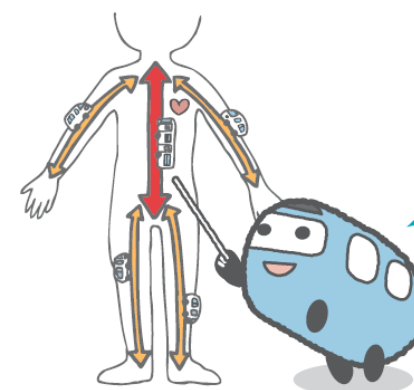
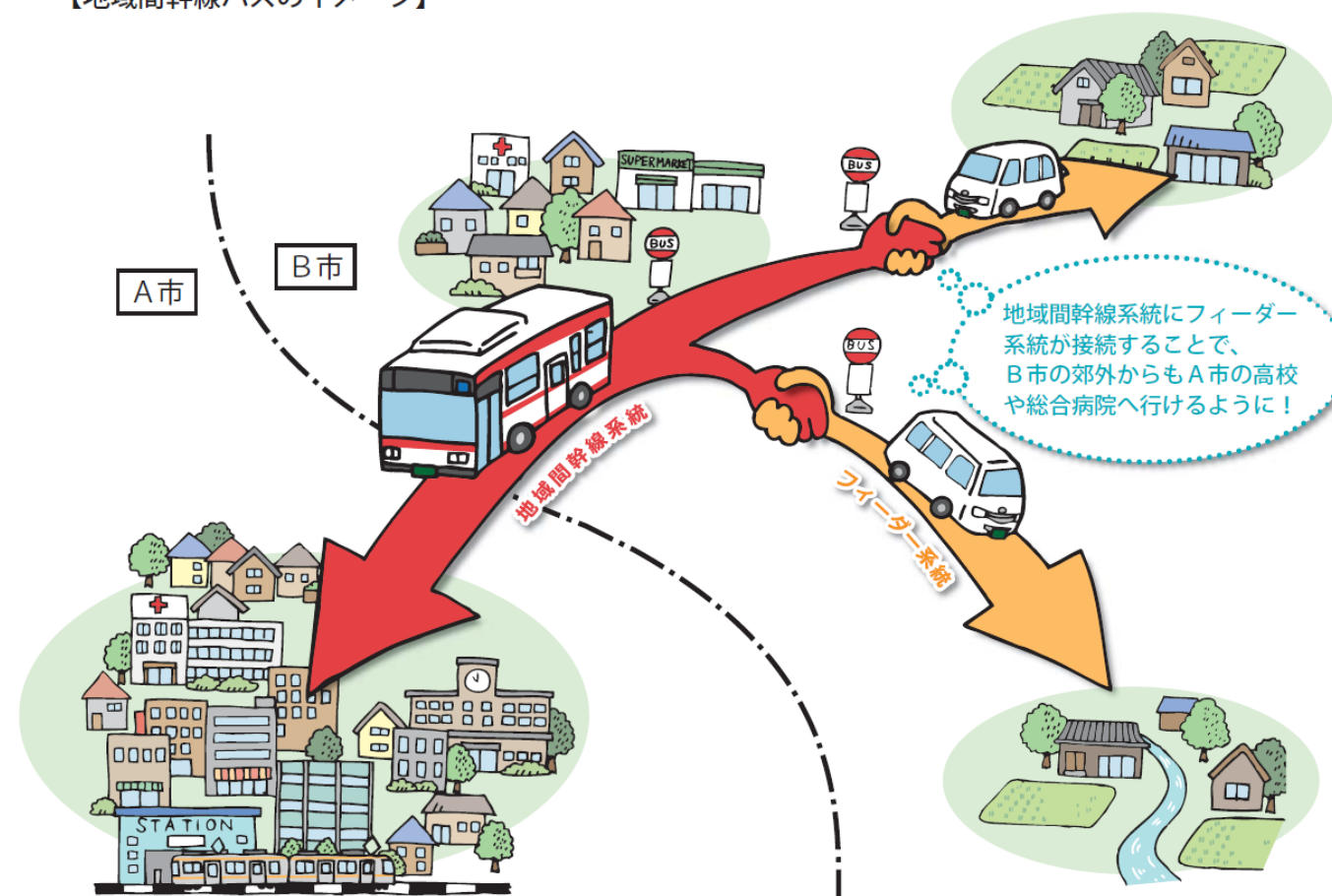
地域公共交通計画の策定のために実施する各種調査費用について、国の補助を受けることができます。

今年度策定を実施している利便増進計画の策定調査補助について交付決定を受けております。

幹線系統・フィーダー系統補助同様、事業評価を行うこととされています。

【地域間幹線系統・フィーダー系統のイメージ】

【地域間幹線バスのイメージ】



地域間幹線バスは、鉄道とともに
地域公共交通ネットワークの「背骨」
の役割を果たしているからネットワー
クの維持のためにも重要です！

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
くるりんばす(梅森線)	日進市	名鉄バス(株)	日進市役所～東名古屋病院～日進市役所	16.0 km	9.9 回	名古屋市 日進市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)	模式図(△□)
<接続する系統> 名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線 赤池駅 名鉄バス 日進中央線 名鉄バス各路線(赤池駅)	
<接続される系統> くるりんばす全線(市役所) くるりんばす赤池線(赤池駅) 名古屋市営バス(東名古屋病院)	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)					
計画どおり運行されたか(△)		年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年間利用者数【人】	44,918	44,304	36,476	33,015	34,000
		平均乗車密度(実績)	1.9	1.7	1.3	1.1	1.3
		輸送量	(計画)	35.6	34.6	18.6	17.8
			(実績)	18.8	16.6	12.7	10.8
A	事業計画とおりの運行回数が確保されている。	収支率(実績)					
		21.14 18.20 14.10 12.59 13.00					

評価の基準<事業実施の適切性>
A: 事業計画とおりの運行回数が確保されている場合
B: 車両故障等運行事業者の責にすべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合
C: 系統廃止に至る場合評価の基準<目標・効果達成状況>
A: 年間目標利用者数を達成できた場合
B1: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合
B2: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合
C: 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合

目標・効果達成状況		
評価	目標の達成状況(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△)
B1	目標	36,322
	実績	34,000
	達成率	93.6%
	要因	前年度比3%増の利用者数となったが、コロナによる移動需要の変化により目標の達成には至らなかった。
運行事業者の所見等(△)		
今年度は、コロナ前の対令和1年実績の約77%まで利用者が戻っており、国が行動制限の解除及び経済活動の制限見直しの方針転換を打ち出したことにより、今後はリモートワーク等による生活様式の変化の影響は一定数受けつつも回復傾向に繋がるのではないかと考えられる。 また、令和2年10月から導入したバスロケーションシステムの影響により、営業者へのお		

複数市町村を跨ぐ系統としての役割					
指標(市町村を跨いでの利用)		利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)		
市町村を跨ぐ利用者数(△)	175 人/月	本路線のみにより市町村を跨ぐ移動を行う利用者は全体の6%程度である。しかし、本路線は日進市西部と名古屋市営地下鉄鶴舞線平針駅及び赤池駅を結ぶ路線であり、多数の利用者が鉄道を利用した市町村を跨ぐ移動を行っている。市域を超えた移動を支える非常に重要な路線である。	市町村名: 名古屋市	市町村名: 日進市	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	6.2 %		日進市民の赤池駅への移動手段の1/4、東名古屋病院への通院利用があると考えられる。	利用状況及び所見(△)に同じ。	
特記事項	停留所別降車数データを使用。乗車数と降車数を同数として利用者数(乗降者数)を算定。				

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
他市との接続先となる停留所での降車数(利用者数)(全利用者に占める割合) ・東名古屋病院: 88人/月 (175人/月) (6.2%) ・平針北: 389人/月 (778人/月) (27.5%) ・赤池駅: 428人/月 (856人/月) (30.2%) ※降車数を同バス乗車数と同数とし、利用者数及び割合を算出	-

3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	市町村名: 名古屋市	市町村名: 日進市	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)		特になし	運営主体の取組(△)に同じ。		
令和4年1月に実施した部分的な路線改正では対応できていない課題について、今後予定している全面的な路線改正での対応を検討してい					
関係者の連携等(△□)	その他の取組	新型コロナウイルスワクチン接種にかかる移動について、ワクチン接種券による無料化を実施。市のイベント等で公共交通利用促進策を展開。市内商業施設と連携し利用促進イベントを開催。			
沿線市町を含む尾三地区管内の担当者会議を年に2回開催。運行事業者と協力し利用促進イベントを実施。		転入者に配布する冊子へ交通エコライフに関する記事を掲載するなど、公共交通利用促進を実施した。			

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)	沿線市町村(□)				
市内巡回バスが幹線交通、福祉交通の両方の役割を担っており、うまく機能していない部分がある。市内の移動資源を総動員し、日進市のあるべき交通の姿を記した新しい公共交通計画に基づき、それぞれの交通の役割分担を実施し、幹線機能の強化、幹線に接続する交通網・乗継拠点の整備、ラストワンマイル対策を実施する必要がある。	市町村名：名古屋市	市町村名：日進市	市町村名：0	市町村名：0	
特になし	運営主体(△)に同じ。				
運行事業者(△)					
新型コロナウイルス感染症の影響によりコロナ過は減少傾向であったが、今年度から回復傾向の兆しが見受けられており、今後も引き続きコロナとの共生しつつ利用者増加に向けて運営主体が課題と認識している課題を運行事業者も協力して行っていく。					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	これまでの各種調査結果や地域説明会等の市民参加手法を用いながら全面的な路線改正案の検討を実施していく。作製したくるりんばすグッズを活用した利用促進イベントの実施や、HP・Twitter等を活用した公共交通の周知活動を実施していく。 収支率の目標: 14.0% (1%改善)	市町村名: 名古屋市	市町村名: 日進市	市町村名: 0	市町村名: 0
	引き続き交通エコライフの取組を進め、公共交通利用促進を実施する。	運営主体の取組(△)に同じ。			

注. 評価にB、Cがある系統(市町村)にあつては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
	市町村名: 名古屋市	市町村名: 日進市	市町村名: 0	市町村名: 0
目標	未策定	市内公共交通利用者数の総計での目標設定となっており、本系統の個別目標の設定はしていない。		
自己評価				

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名: 名古屋市	市町村名: 日進市	市町村名: 0	市町村名: 0
-	日進市役所でくるりんばす赤池線・米野木線・三本木線・岩崎線・循環線と接続している。		

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
くるりんばす（五色園線）	日進市	名鉄バス(株)	市役所-長久手古戦場駅-市役所	19.9(19.6) km	9.9 回	日進市 長久手市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)	模式図(△□)
<接続する系統> 愛知高速交通東部丘陵線 名鉄バス 日進中央線 <接続される系統> くるりんばす全線(市役所) N-バス中央循環線(長久手古戦場駅)	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)						
計画どおり運行されたか(△)		年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年間利用者数【人】	67,994	72,144	57,999	53,975	57,234	
A	事業計画とおりの運行回数が確保されている。	平均乗車密度(実績)	2.2	2.3	1.9	2.0	1.9	
		輸送量	(計画)	22.7	34.6	21.5	22.7	18.8
			(実績)	21.7	22.5	18.6	19.8	18.8
		収支率(実績)	19.19	17.82	14.63	15.10	14.10	

評価の基準<事業実施の適切性>
A: 事業計画とおりの運行回数が確保されている場合
B: 車両故障等運行事業者の責にすべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が頻りに発生した場合
C: 系統廃止に至る場合

評価の基準<目標・効果達成状況>
A: 年間目標利用者数を達成できた場合
B1: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の1%以上の利用があった場合
B2: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の10%以上の利用があった場合
C: 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合

目標・効果達成状況						
評価	目標の達成状況(Δ)		運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)			
B1	目標	58,220	五色園地区等の住宅地とリニモ長久手古戦場駅とを直線的に結ぶ幹線であり、長久手古戦場駅に隣接する大型商業施設やリニモ沿線の総合家具店へアクセスが可能な路線である。令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症のまん延による買い物需要やリモートワークによる通勤需要の変化などにより、利用者数が減少している。令和4年11月のジブリパーク開園による新たな移動需要にも対応するべく、利用者数の改善に向けた利用促進策の展開や公共交通利用への切り替えによる新たな利用者層の獲得等の取組を実施していく必要がある。			
	実績	57,234				
	達成率	98.3%				
	要因	前年度比6%増の利用者数となったが、コロナによる移動需要の変化により目標の達成には至らなかった。	市町村の所見、理由分析、認識(□)			
運行事業者の所見等(Δ)		市町村名:	日進市	市町村名:	長久手市	
今年度は、コロナ前の対令和1年実績の約79%まで利用者が戻っており、国が行動制限の解除及び経済活動の制限見直しの方針転換を打ち出したことにより、今後はリモートワーク等による生活様式の変化の影響は一定数受けつつも回復傾向に繋がるのではないかと考えられる。 また、令和2年10月から導入したバスロケーションシステムの影響により、営業者へのお問い合わせが減少しており、利用者に周知されている状況である。		運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)に同じ。		令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少して以降、令和4年度も引き続きコロナの影響で、利用者数の回復には至っていない。ジブリパーク開業による交通状況の変化等も重視しながら、引き続き利用者数回復に向けた対策を検討する必要がある。		
		市町村名:		0	市町村名:	0

複数市町村を跨ぐ系統としての役割					
指標(市町村を跨いでの利用)		利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)		
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,365 人/月	全体の約7割が市をまたぐ利用であり、交通結節点である長久手古戦場駅と本市東部を結ぶ非常に重要な路線である。	市町村名: 日進市	市町村名: 長久手市	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	70.6 %		利用状況及び所見(△)に同じ。	日進市方面への住民の移動の足として利用されている。	
特記事項	停留所別降車数データを使用。乗車数と降車数を同数として利用者数(乗降者数)を算定。	長久手市をはじめ、名古屋市や豊田市への通勤・通学・通院・買い物の足として幅広く利用され、市域を超えた移動を支える非常に重要な路線である。			

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体(断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等)(△)	沿線市町村(沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載)(□)
他市との接続先となる停留所での降客数(利用者数)(全利用者に占める割合) ・長久手古戦場駅 :1,682人/月 (3,365人/月) (70.6%) ※降客数を同バス停乗客数と同数とし利用者数及び割合を算出	リニモ長久手古戦場駅にて、名鉄バス各路線の他、長久手市N-バスの中央線、西部線及び東部線と接続。

3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	市町村名: 日進市	市町村名: 長久手市	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)		運営主体の取組(△)に同じ。	市民アンケートを実施し、公共交通計画策定に向け、移動ニーズの把握に努めた。		
令和4年1月に実施した部分的な路線改正では対応できていない課題について、今後予定している全面的な路線改正での対応を検討している。	その他の取組		本市主催のイベントで公共交通利用促進を実施し、公共交通情報の周知を図った。		
関係者の連携等(△□)					
沿線市町を含む尾三地区管内の担当者会議を年に2回開催。					

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)	沿線市町村(□)				
市内巡回バスが幹線交通、福祉交通の両方の役割を担っており、うまく機能していない部分がある。市内の移動資源を総動員し、日進市のあるべき交通の姿を記した新しい公共交通計画に基づき、それぞれの交通の役割分担を実施し、幹線機能の強化、幹線に接続する交通網・乗継拠点の整備、ラストワンマイル対策を実施する必要がある。	市町村名: 日進市	市町村名: 長久手市	市町村名: 0	市町村名: 0	
	運営主体(△)に同じ。	新しい生活様式に向け、日進市及び公共交通事業者と連携し、利用者のニーズに合った移動環境の改善及び、安全性の確保に向け、検討を行う必要がある。			
運行事業者(△)					
新型コロナウイルス感染症の影響によりコロナ過は減少傾向であったが、今年度から回復傾向の兆しが見受けられており、今後も引き続きコロナとの共生しつつ利用者増加に向けて運営主体が課題と認識している課題を運行事業者も協力して行っていく。					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	これまでの各種調査結果や地域説明会等の市民参加手法を用いながら全面的な路線改正案の検討を実施していく。作製したくるりんばすグッズを活用した利用促進イベントの実施や、HP・Twitter等を活用した公共交通の周知活動を実施していく。 収支率の目標:15.20%(1%改善)	市町村名: 日進市	市町村名: 長久手市	市町村名: 0	市町村名: 0
	運営主体の取組(△)に同じ。	OD調査や、市民懇談会の情報から移動ニーズを把握し、日進市及び公共交通事業者と連携しながら最適な路線構築を図る。また、市主催のイベント等で周知を行うなど引き続き、利用促進に取り組む。			

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)				
目標	市町村名: 日進市	市町村名: 長久手市	市町村名: 0	市町村名: 0
市内公共交通利用者数の総計での目標設定となっており、本系統の個別目標の設定はしていない。				
自己評価				

7.補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名: 日進市	市町村名: 長久手市	市町村名: 0	市町村名: 0
日進市役所でくるりんばす赤池線・米野木線・三本木線・岩崎線・循環線と接続している。	長久手古戦場駅でN-バス中央線及び西部線と接続している。		

1. 補助系統の概要(Δ)

	系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
細系統	日進中央	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	赤池駅～日進市役所～長久手古戦場駅	11.0 km	15.0 回	日進市 長久手市 0 0
	くるりんばす中央線	日進市	名鉄バス(株)	赤池駅～日進市役所～長久手古戦場駅	8.8 km	9.8 回	長久手市
					km	回	
					km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるように記載)。

接続の状況(Δ□)	模式図(Δ□)
<接続する系統> 愛知高速交通東部丘陵線（長久手古戦場駅） 地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線（赤池駅） 名鉄バス各路線（赤池駅,長久手古戦場駅） <接続される系 くるりんばす全線（市役所） くるりんばす（梅森線・赤池線）（赤池駅） N-バス中央循環線（長久手古戦場駅）	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(Δ)					
計画どおり運行されたか(Δ)		評価の基準・事業実施の適切性> A：事業計画どおりの運行計画が確保されている場合 B：車両故障等運行事業業の質にすべき事由により、運行計画と異なる場合					
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年間利用者数【人】					
A	台風19号の影響により5本の運休となったが、それ以外は所定の確保計画どおりの運行が実施されている。	平均乗車密度（実績）					
		輸送量（計画）		輸送量（実績）			
		収支率（実績）		乗車率（実績）			
		乗車率（計画）		乗車率（実績）			
評価の基準・目標・効果達成状況 A：年間目標利用者数を達成できた場合 B1：年間目標利用者数に達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合 B2：年間目標利用者数に達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合		年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
		年間利用者数【人】	127,170	128,122	109,289	113,938	126,684
		平均乗車密度（実績）	4.1	4.0	3.5	3.8	4.2
		輸送量（計画）	26.4	49.5	63.0	61.5	52.5
		輸送量（実績）	61.5	60.0	52.5	57.0	63.0
		収支率（実績）	65.87	61.98	49.65	52.26	56.93

目標・効果達成状況		
評価	目標の達成状況(Δ)	運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)
A	目標	92,160
	実績	126,684
	達成率	137.5%
	要因	コロナとの共存する新しい生活様式が定着しつつあるため。
市町村の所見、理由分析、認識(□)		
市町村名：日進市 市町村名：長久手市		
令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少が続いていたが、新しい生活様式の定着により、利用者数が回復してきている。駅だけでなく大型商業施設にも接続し、住民の生活の足として重要な路線であり、継続して周知、啓発を実施していく必要が		
市町村名：0 市町村名：0		
運営主体と運行事業者は同じ		

複数市町村を跨ぐ系統としての役割					
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(Δ)	住民の利用状況(□)			
市町村を跨ぐ	2,880 人/月	市町村名：日進市	市町村名：長久手市	市町村名：0	市町村名：0
全利用者に占める率	26.2 %	本市南西部の赤池駅と北部の赤池駅と、長久手古戦場駅を結ぶ路線であり、住民の南方の南北移動の軸となっている。交通結節点を結ぶ他、コミュニティバスとも接続し、幹線として重要な役割を担う路線である。			
特記事項	令和4年5月の乗降調査より算出				

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(Δ)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
主要停留所利用者数/日：長久手古戦場駅96人、竹の山一丁目94人、日進市役所30人、赤池駅180人	

3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)		運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行った。	市町村名：日進市	市町村名：長久手市	市町村名：0	市町村名：0
改善点とした事項(Δ)	利用者の実態把握に努めるとともに事業者・沿線市が連携した利用促進を進める。		・市HPでの本路線の周知を実施した ・路線図、時刻表を市内各所で配布した ・市イベント等で公共交通利用促進策を展開した			
関係者の連携等(Δ□)	公共交通会議等の開催。		本路線と一部区間を並走している名古屋商科大学スクールバスについて、一般路線化を見据えた連携協定を締結した	市民アンケートを実施し、移動ニーズの把握に努めた。本市主催のイベントで公共交通利用促進を実施し、公共交通情報の周知を図つ		

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(Δ)	沿線市町村(□)				
新型コロナウイルスの影響により変化した新たな生活様式において、バスが求められるサービス水準を調査・分析する必要がある。 また、現在の利用者の生活の足を確保するため、サービスを維持しつつ、利便性向上に努めるとともに、利用者の回復のため、新たな利用者発掘を目的とした利用促進策を実施する必要がある。	市町村名：	日進市	市町村名：	長久手市	市町村名：
			0		0
	大規模商業施設に起因する道路渋滞による遅延を防止し、定時安定運行に努め、信頼性を向上させる必要がある。ジブリパークの開園等に伴い、新たな利用者発掘のため路線のPRに継続的に取り組む必要がある		令和4年度も、新型コロナウイルス感染症の影響が出たものの、長久手古戦場駅、赤池駅それぞれに隣接した大型商業施設により、交通渋滞が起き、遅延が発生することが懸念される。		
運行事業者(Δ)					
運営主体と運行事業者は同じ					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	継続してHP、スマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。また高齢者用定期券ゴールド・シルバーバスのPRを積極的に実施し、屋間帯の利用促進を図る。	市町村名：日進市	市町村名：長久手市	市町村名：0	市町村名：0
	公共交通への切り替えを促すため、公共交通の便利な使い方等について、市HP、広報等で周知していく。	市民アンケートを踏まえ、公共交通計画策定に向けた検討を行う。公共交通利用促進のために引き続きイベントを開催し、公共交通に触れる機会を創出する。			

注. 評価にB、Cがある系統（市町村にあっては、目標の達成状況に関しての評価がB、C）、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
目標	市町村名：日進市	市町村名：長久手市	市町村名：0	市町村名：0
	市内公共交通利用者数の総計での目標設定となっており、本系統の個別目標の設定はしていない。	目標数値未設定		
自己評価				

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名：日進市	市町村名：長久手市	市町村名：0	市町村名：0
市役所でくるりんばす各路線（5路線）と接続している。名古屋市営地下鉄鶴舞線赤池駅でくるりんばす赤池線と接続している。	長久手古戦場駅で、リニモやNーバス中央線、西部線及び三ヶ峯線と接続。		

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
星ヶ丘・豊田	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	赤池駅～御品～イオン三好店アイモール前	10.0 km	6.5 回	日進市 みよし市 東郷町 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かる)

接続の状況(△□)	模式図(△□)
＜接続する系統 名鉄豊田線、市営地下鉄 名鉄バス 日進中央線、東郷町じゅんかい君(北コース) ＜接続される系 東郷町じゅんかい君(東コース)、みよし市さんさんバス(いいじゃんライン、さつきライン、くろまつライン)、日進市くるりんばす(梅森、赤池線)	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(Δ)					
計画どおり運行されたか(Δ)		年度					
評価		年間利用者数【人】					
A	台風19号の影響により2本の運休となったが、それ以外は所定の確保計画どおりの運行が実施されている。	評価の基準・事業実施の適切性 A：事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B：車両故障等運行事業者の責にすべき事由により、運休					
		平均乗車密度（実績）					
		輸送量					
		収支率（実績）					
		評価の基準・目標・効果達成状況 A：年間目標利用乗数を達成できた場合 B1：年間目標利用乗数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合 B2：年間目標利用乗数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合					
		30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	
		34,188	39,201	28,834	22,102	33,944	
		2.6	3.0	2.2	1.5	2.6	
		(計画) 18.8	22.1	16.9	19.5	18.8	
		(実績) 16.9	19.5	14.3	9.7	16.9	
		43.27	46.01	32.86	23.95	36.61	

目標・効果達成状況							
評価	目標の達成状況(△)		運営主体の所見、理由分析、認識(△)				
A	目標	26,982	補助対象期間における利用者数は33,944人(前年比125.8%)となり、目標利用者数に達した。新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響もあったが、徐々に通勤通学での利用者が回復してきたものと考えられる。然しながら、国が行動制限の解除及び経済活動の制限見直しの方針転換を打ち出した状況においても、今後はリモートワーク等による生活様式の変化の影響は一定数受けことが想定される。				
	実績	33,944					
	達成率	125.8%					
	要因	コロナとの共存する新しい生活様式が定着しつつあるため。	市町村の所見、理由分析、認識(□)				
運行事業者の所見等 (△)				市町村名:	日進市	市町村名:	みよし市
				令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少が続いていたが、新しい生活様式の定着により、利用者数が回復してきている。駅だけでなく大型商業施設にも接続し、住民の生活の足として重要な路線であり、継続して周知、啓発を実施していく必要がある。		利用者数はコロナ前の水準に戻ったが、今後も生活様式の変化等に伴う影響は想定される。本市においても赤池駅とイオン三好を結ぶ重要路線であるため、引き続き利用促進等に力を入れる必要がある。	
運営主体と運行事業者は同じ				市町村名:	東郷町	市町村名:	0
				赤池駅から本町を経由し、イオン三好店を結ぶ、本町の北部地域の利用者の交通需要を満たすための重要な路線である。新しい生活様式の定着もあり、利用者は戻りつつあるが、さらなる利用促進のため周知啓発を引き続き行う必要がある。			

複数市町村を跨ぐ系統としての役割	指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ	2,430 人/月	主に東郷町内の沿線から日進市の赤池駅、みよし市の商業施設への需要を満たす路線のために市町村域を跨ぐ利用者の割合が高い。内訳は、通勤3.7%、通学2.5%、ゴールド・シルバーバスを利用する高齢者1.2%、現金、ICSFの定期外92.6%。鉄道駅(赤池駅)の利用者、大型商業施設への買物のための利用者が大部分と考えられる。	市町村名：日進市
全利用者に占める率	75.7 %		市町村名：みよし市
特記事項	令和4年5月の乗降調査より算出		市町村名：東郷町
市町村名：0			
利用者の大多数が近隣市の拠点である赤池駅及びイオン三好店への交通手段として機能しており、沿線地域住民の重要な役割を果たしている。			

《参考数値・情報》	その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
主要停留所利用者数/日：赤池駅80人、箕ノ手北8人、イオン三好店アイモール前21人	

3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を取組めた	市町村名：日進市	市町村名：みよし市	市町村名：東郷町	市町村名：0
改善点とした事項(△)		・時刻表を市役所窓口等で配布した ・近隣市町が実施した本路線の利用促進イベントについて市広報で周知を実施した	乗り方教室やイベント時に啓発品の配布、また、当該路線の路線図を一部記載した、市コミュニティバスマップをイオン三好店に設置した。	東郷町、名鉄バス㈱、みよし市、イオン三好店とバス利用促進イベントを令和5年度に行う方向性で協議を行った。	
関係者の連携等(△□)	その他の取組				
公共交通会議等の開催。					

4. 今後の課題

課題と認識している事項	運営主体(△)	沿線市町村(□)			
新型コロナウイルスの影響により変化した新たな生活様式において、バスが求められるサービス水準を調査・分析する必要がある。また、現在の利用者の生活の足を確保するため、サービスを維持しつつ、利便性向上に努めるとともに、利用者の回復のため、新たな利用者発掘を目的とした利用促進策を実施する必要がある。	市町村名：日進市	市町村名：みよし市	市町村名：東郷町	市町村名：0	
赤池駅、東郷町の大型商業施設開業により、移動需要に変化が生じている可能性がある。	新たな生活様式、また、近隣市町の商業施設等の影響による移動需要の変化に注視する必要がある。	新型コロナウイルスの影響により変化した新たな生活様式の定着により、利用者が戻りつつある中、新たな利用促進策を実施しながら公共交通の利用者を増やす必要がある。			
運行事業者(△)					
運営主体と運行事業者は同じ					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組	取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	継続してHP、スマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。また高齢者用定期券ゴールド・シルバーバスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。	市町村名：日進市	市町村名：みよし市	市町村名：東郷町	市町村名：0	
	赤池駅、東郷町の大型商業施設開業後の利用状況等について、沿線市町と情報共有を行う。市HP、広報等を用い、本路線のPRを行い、公共交通利用促進に努める。	商業施設等において、近隣市町とも連携した利用促進に努めるとともに、引き続きイオン三好店内でバスマップを設置する。	東郷町、名鉄バス㈱、みよし市、イオン三好店とバス利用促進イベントを実施する。			

注. 評価にB、Cがある系統（市町村にあっては、目標の達成状況に関しての評価がB、C）、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
目標	市町村名：日進市	市町村名：みよし市	市町村名：東郷町	市町村名：0
自己評価	市内公共交通利用者数の総計での目標設定となっており、本系統の個別目標の設定はしていない。		本路線を含む路線全体で令和元年度利用者数の維持(約214万)	
			令和3年度利用者数と比較して、大幅な増加が見られた。新しい生活様式の定着により、利用者が戻りつつあると考える。	

7.補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名：日進市	市町村名：みよし市	市町村名：東郷町	市町村名：0
名古屋市営地下鉄鶴舞線赤池駅でくるりんばす赤池線と接続している。		該当なし。	

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
じゅんかい君（北コース）	東郷町	神戸自動車運送㈱	ららぽーと愛知東郷～日進駅～ららぽーと愛知東郷	11.8 km	22.6 回	日進市 東郷町 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)	模式図(△□)
<接続する系統> 名鉄豊田線 <接続される系統> じゅんかい君（東コース、南西コース※）、名鉄バス星ヶ丘豊田線、名鉄バス愛教大線、日進市くるりんばす（赤池線、米野木線、循環線）	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性			《参考数値》 主要指標の推移(△)					
計画どおり運行されたか(△)			評価の基準<事業実施の適切性> A：事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B：事業計画を達成するための理由により、遅延（一部区間の運休を含む）が生じた場合 C：系統廃止に至る場合					
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由		年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
A	補助対象期間の開始日から、運休もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。		年間利用者数【人】			90,169	43,779	101,692
			平均乗車密度(実績)				1.3	1.5
			輸送量	(計画)			19.2	15.6
				(実績)			29.3	33.5
			収支率(実績)				10.60	10.72
			評価の基準<目標・効果達成状況> A：年間目標利用者数を達成できた場合 B1：年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合 B2：年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合 C：年間目標利用者数が目標の半数に満たなかった場合					

目標・効果達成状況			
評価	目標の達成状況(△)		運営主体の所見、理由分析、認識(△)
A	目標	86,648	当該系統は、令和3年4月から再編された新設路線である。令和4年度は、運行開始から1年以上経過していることから、利用者への周知や利用の定着がされてきたと認識している。
	実績	101,692	
	達成率	117.4%	
	要因	新型コロナウイルスに係る規制や認識の変化によるため。	市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名： 日進市 市町村名： 東郷町 ららぽーと日進駅を結ぶことにより、東郷町民だけでなく、日進市含め町外からの買い物需要へ対応している。また、ららぽーとでの乗継により藤田医科大学病院へアクセスが可能となるなど、町域を超えた移動を支える重要な路線である。生活路線としての定着に加え、近隣市町含めた路線の周知活動やららぽーととのタイアップ企画等により、路線の認知度が向上し、利用に 市町村名： 0 市町村名： 0
運行事業者の所見等(△)			令和3年4月から再編された路線だが、コロナ禍等ではありながらも、利用者への周知や利用の定着が図れている。

複数市町村を跨ぐ系統としての役割						
指標(市町村を跨いでの利用)		利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	4,499 人/月	市町を跨いでの利用が利用者の26.5%を占め、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。東郷町民の日進駅への通勤・通学利用の他、日進市民の買い物利用(ららぽーと愛知東郷やバレルシェ東郷)への利用もあると考えられる。	市町村名： 日進市	市町村名： 東郷町	市町村名： 0	市町村名： 0
全利用者に占める率(△)	26.5 %		日進駅に接続することにより、日進市含め町外から東郷町内への買い物需要や、東郷町内から町外への異動需要に対応しており、町を跨ぐ広域移動を確保する重要な路線である。	利用状況及び所見(△)に同じ。		
特記事項	日進駅乗降者数を当該路線全体の乗降者数で除したものを市町村を跨ぐ利用者数としている。					

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
主要停留所利用者数/日 日進駅150人、高嶺小学校東42人、いこまい館31人、ららぽーと愛知東郷112人	

3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
B	事業評価を踏まえた取組	大型商業施設と連携した利用促進イベントを実施した。 また、沿線市町を含む尾三地区管内の担当者会議を開催し、広域連携の一つとして、上記利用促進イベントを近隣市町の広報に掲載した。	市町村名： 日進市	市町村名： 東郷町	市町村名： 0	市町村名： 0
改善点とした事項(△)		利用者は高齢者が多いが、駅や大型商業施設を経由することから、若年層にも路線を認識してもらうため、バスのお出かけイベント等の実施を検討する。	市役所窓口等において、当該路線の路線図・時刻表を配布。 沿線市町を含む尾三地区管内の担当者会議を開催し、広域連携のあり方について情報共有を実施した。また、広域連携の取組の一つとして、市広報を活用し、商業施設と連携した利用促進イベントの周知を実施した。	運営主体の取組(△)に同じ。		
関係者の連携等(△□)	その他の取組	バスロケーションシステムの運用や、各種経路検索サービス事業者にGTFSデータの提供を行い、利便性の向上を行った。	-	運営主体の取組(△)に同じ。		
年2回、沿線市町を含む尾三地区管内の担当者会議を開催						

4. 今後の課題

課題と認識している事項							
運営主体(△)		沿線市町村(□)					
当該系統は、大型商業施設と駅を経由する路線であることから、住民のみならず、広く周知を行う必要がある。		市町村名：日進市	市町村名：東郷町	市町村名：0	市町村名：0		
		当該系統の町内外での更なる知名度向上のため、継続した周知活動を展開する必要がある。	運営主体(△)に同じ。				
運行事業者(△)							
令和3年4月からの運行開始に併せて、ららぽーと愛知東郷を乗継拠点として乗継券を発行し、また、バスロケーションシステムを導入した。乗継券の利用状況やバスロケーションシステムを活用しながら、利用者の利便性の向上に努める必要がある。							

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組				
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)		
R5年度、R6年度に行う取組	大型商業施設と連携したバス利用促進イベントの実施や町外への広報(他市町広報掲載依頼、HP、SNS等)を行う。	市町村名： 日進市	市町村名： 東郷町	市町村名： 0
	引き続き、市役所窓口での路線図・時刻表の配布や市HP等での市内巡回バスと当該系統との乗継による移動事例の紹介を実施する。	運営主体の取組(△)に同じ。		0

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
目標	市町村名： 日進市	市町村名： 東郷町	市町村名： 0	市町村名： 0
	地域公共交通計画は策定しているが、本補助系統に対する目標は記載していない。	じゅんかい君の年間利用者数：150,000人		
自己評価	-	令和3年度(令和3年4月から令和4年3月まで)の実績は、150,793人(内、当該系統90,711人)で、上記の目標を達成した。		

7.補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名： 日進市	市町村名： 東郷町	市町村名： 0	市町村名： 0
名鉄豊田線日進駅でくるりんばす赤池線・米野木線・循環線と接続している。	本町の主要停留所であるららぽーと愛知東郷やいこまい館でフィーダー系統である南西コースと接続している。南西コースはららぽーと愛知東郷に2回経由させることで、接続しやすい環境としている。		

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

令和5年1月6日

協議会名: 日進市地域公共交通会議

①事業の結果概要	④事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C 評価 【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】
日進市地域公共交通利便増進実施計画調査業務として以下内容を実施。 □利便増進実施計画の検討 地域公共交通利便増進事業の内容について検討を実施。くるりんばすの路線改正や、デマンド交通及び自動運転バスなどの少量輸送の導入に向け、各種検討や実証実験を実施中。 □路線の新設、再編に係る運行計画案の検討 幹線の新設について、名古屋商科大学スクールバスの一般路線化を目指し連携協定を締結。広域路線の実現に向けて関係機関と協議を実施中。 くるりんばすの路線改正に向け、これまでの各種調査結果等をもとに、改正内容を検討するうえでの基準となる基本方針の策定を実施。基本方針に基づき、地域特性や各種ニーズに対応した路線案、ダイヤ案の検討を行い、改正案としての取りまとめを実施中。 □計画策定に係る推進体制 くるりんばすの路線改正案や少量輸送等の議論のため、令和4年度において12月時点で2回の公共交通会議、3回の公共交通会議専門部会を開催。また、上記基本方針、改正案に対する各地区への周知・意見集約を目的に、地区別説明会をのべ20回開催した。	A 当初のスケジュールに沿って進められており、適切に実施されている。	□補助対象事業者 日進市地域公共交通会議 □事業内容 日進市地域公共交通計画に定めた方針を実現するために必要な施策を具体化するための事業の実施可能性について検討 (具体化すべき事業) ・くるりんばす路線改正による幹線・フィーダー路線の利便性の向上 ・大学や近隣市と連携した幹線路線の新設 ・デマンドタクシー等少量輸送によるタクシー移動の利便性の向上 ・自動運転バスの社会実装(予定。実証実験の結果を踏まえて検討) □実施時期 調査事業としては令和5年3月末までに完了し、その後、令和5年度中に利便増進計画を策定する予定。具体的な時期は、くるりんばす路線改正に合わせたものとなるため、未定。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月6日

協議会名：	日進市地域公共交通会議
評価対象事業名：	令和4年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通利便増進事業（利便増進計画策定事業））
地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	■本市の都市構造及び移動需要 ・人口93,739人（令和4年11月1日時点）で、名古屋市と豊田市の間に位置する恵まれた地理的条件から住宅都市として発展し続けている。全国的な少子化、人口減少期にあっても今後一定期間は人口増か、維持の傾向が続くと見込まれている。 ・市中央の平野部に広がる田園地帯を流れる天白川により北西部と南部、東部が分断されている。 ・市北西部の名古屋市・長久手市隣接部分及び市南部の鉄道駅付近の市街化区域並びに主に市東部の市街化調整区域内に点在する昭和40～50年代に丘陵地を切り開いて開発された住宅団地により住宅地が形成されていることから、いわゆる分散型の都市構造となっている。 ・宅地開発の時期の違いにより、地域により高齢化率が階層的に異なり、運転免許返納等の交通弱者の増加によってこれまで以上に生活の足としての公共交通への依存度が高まっている地域がある。 ・5大学・3高校が立地していることから若年層の市域を超えた移動需要が存在する地域もあるなど、あらゆる年代の多種多様な移動需要が混在する。 ・近隣市町に開業した大型ショッピングセンターや、令和4年11月に開園したジブリパークなど、新たな広域的な移動需要にも対応する必要がある。 ■本市の公共交通網の現状 ・鉄道網として市南部を通る名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線の3駅並びに市北部地区と隣接する愛知高速交通東部丘陵線の長久手古戦場駅が存在する。 ・鉄道駅は全て市の外縁部に存在しているため、コミュニティバスの交通結節点として設定している市役所が立地する市中心部や各住宅地と鉄道駅を結ぶための公共交通網の整備が必要不可欠である。 ・市の北部地区では路線バスにより住宅地と鉄道駅とが接続されている状態だが、その他の地域では前述の役割を補助路線及びコミュニティバスが担っているため、運行本数や運行経路の観点から必ずしも利便性が高いとは言えず、また、広域的な移動需要にも対応できていない状態である。 ・これまで、コミュニティバスは一律のサービスで展開してきたが、地域特性、移動需要の増加及び変化に伴い、需要と供給が合っていない部分が発生してきている。 ■地域の交通の目指す姿 ・以上の現状を踏まえ、あらゆる年代の多種多様な移動需要に対応するため、地域の移動資源を総動員し、将来に渡って持続可能な公共交通体系を構築することが必要となった。 ・令和4年4月に策定した地域公共交通計画では、幹線機能の強化、幹線に接続する路線や利用者ニーズ・地域特性に応じた持続可能な少量輸送の検討、乗継利便性の強化等、日進市の公共交通のあるべき姿を定め、今後の公共交通体系の整備につなげていくことを目標としている。 ・この目標を達成するため、日進市地域公共交通利便増進実施計画を策定し、日進市地域公共交通計画に定めた交通体系の実現と利用促進を安定的に進めていく。

議題（３）　くるりんばす路線改正に伴う料金体系の見直しについて

1. 地域公共交通計画上の位置づけ

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

- 本市は、合計特殊出生率が県・全国平均を大きく上回って増加傾向で推移している全国でも稀な子どもが増加しているまちである一方、高齢化率も継続的に増加していることから、暮らしの中で公共交通を利用する行動様式を学び、実践する取り組みや、公共交通の利用を高める取り組みを積極的に展開することで、子どもから高齢者までみんなが利用しやすい持続可能な公共交通を目指します。

2. くるりんばす路線改正の基本方針での位置づけ

(4) 料金体系

1. 原則として適正な受益者負担率による料金体系とします

2. 障害者・高齢者・子ども等に配慮した料金体系とします

3. 乗継や高頻度の利用に配慮した料金体系とします

4. 引き続き、交通系ＩＣカードの利用による利便性を確保します

3. 運行形態及び料金体系の推移

年月	運行日	1日の運行回数		運行経費 (百万円)	運賃形態（一乗車）		備考
		路線数	全体の回数		65歳未満	65歳以上	
H8.4	週2	4	16	不明	無料	無料	・公共施設巡回バスとして試行運行
H11.4	週3	4	32	36～37	無料	無料	・くるりんばすとして本格運行開始
H13.5	毎日	5	45	82～86	100円	無料	・中コース運行開始 ・毎日運行
H17.4		7	77	122～126	100円		・東南・南西コースの運行開始 ・運行時間帯拡大
H21.4			97	171～184	中央線以外：100円 中央線：200円		・中央線運行開始 ・双方向運行開始
H29.4			平日 87 休日 69	150～171	6路線：200円 循環線：100円		・全線再編 ・中央線を民営化し、30便/日に拡充
R4.1							・部分改正 ・市役所乗換に統一

4. 現行の料金体系

1 利用料金

- (1) 料金：一乗車あたり200円（ただし、循環線は100円）
- (2) 無料対象者：次の市内在住の方
1. 中学生以下のこども
2. 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方
3. 介護保険法による介護認定を受けている方（要支援・事業対象者を含む）
4. ひとり親家庭等医療費受給者証を所持する方
5. 障害者医療費受給証を所持する方
6. 後期高齢者福祉医療費受給証を所持する方
7. 自立支援医療費（精神通院医療）受給証を所持する方
8. 日進市運転免許自主返納支援事業実施要綱第7条の対象となる方（6か月）
9. その他特に市長が認めた者
- ※無料対象であることを証明するパスカードを発行する。
- ※2. 3. 5. 6. 7. の方は、付き添いの方1名も無料とする。

(3) 乗継券

- ・市役所バス停で、他のコースに乗り継ぐ場合に発行、当日中の一乗車に限り有効
- ・乗り継ぎ券で乗車した場合は、更に乗り継ぎ券の発行はしない

2 定期券

区分	1か月料金	3か月料金	6か月料金	対象者
高齢者定期	1,200円（6回分） 1日当たり40円	3,000円（15回分） 1日当たり34円	5,000円（25回分） 1日当たり28円	市内在住の65歳以上の高齢者
学生定期	4,000円（20回分） 1日当たり134円	11,000円（55回分） 1日当たり123円	20,000円（100回分） 1日当たり112円	高校、大学、専門学校等の学生
一般定期	6,000円（30回分） 1日当たり200円	17,000円（85回分） 1日当たり189円	32,500円（162.5回分） 1日当たり181円	条件なし

※有効期間内において予定された運休日については期間延長または日割払戻しの取り扱いはしない。

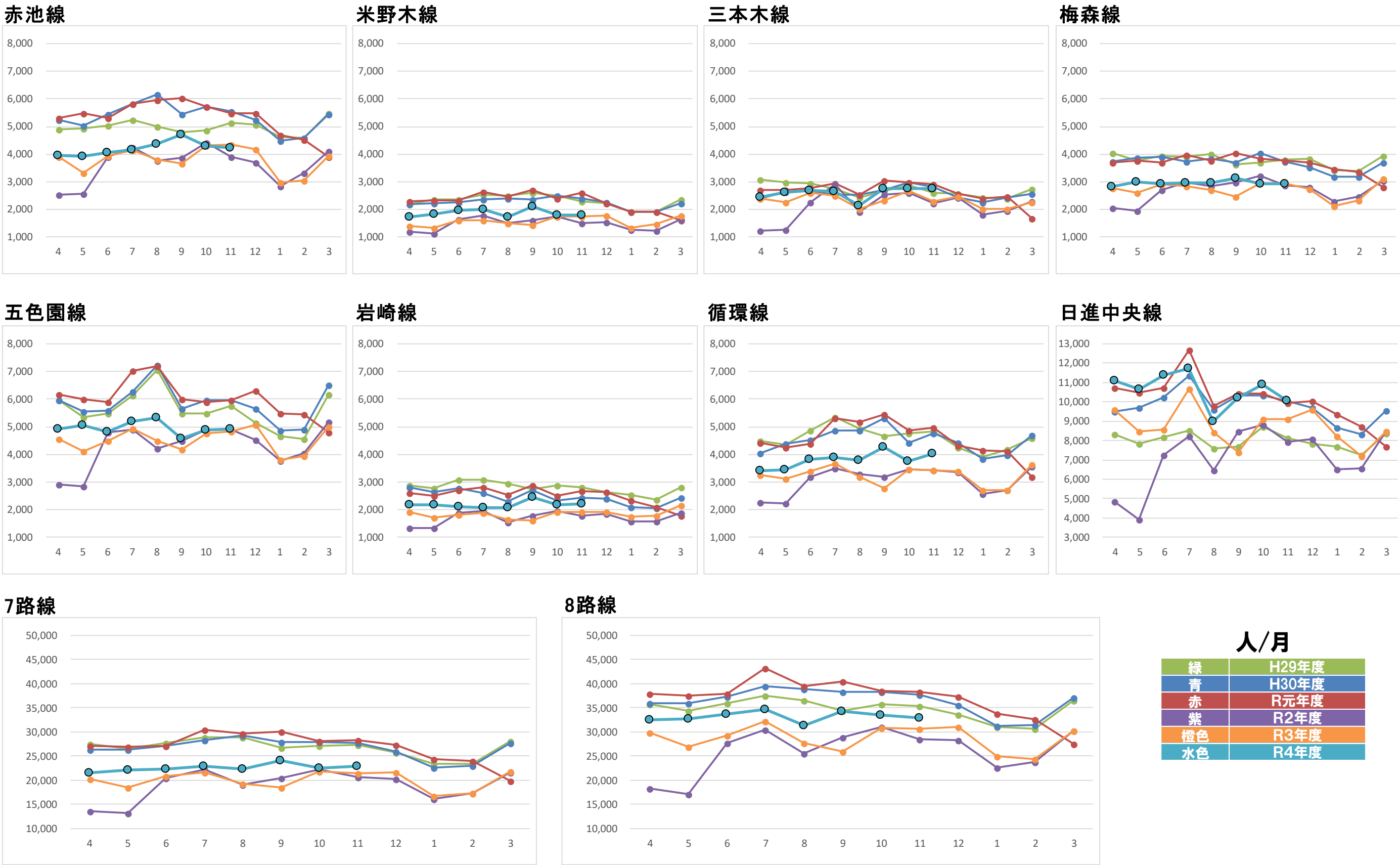
5. くるりんばす路線改正に伴う料金体系見直しのポイント

項目	考え方
一乗車の料金	今回の路線改正で朝夕便と昼間便を設定することから、利用が集中することが想定される朝夕便と、乗車率が高くない昼間便や休日での料金に差を設けるべきか。
無料対象者	市外在住の障害者はこれまで資格確認が確実でないことを理由に無料対象から外していたが、市内の就労支援施設の増加を受けて、利便性向上のため施設利用者については無料対象に加えてはどうか。
定期券	高齢者の外出機会増加による健康寿命延伸、フレイル※予防等の効果を見込んで、高齢者定期券の価格を見直してはどうか。通学利用の定期券についてはどうか。

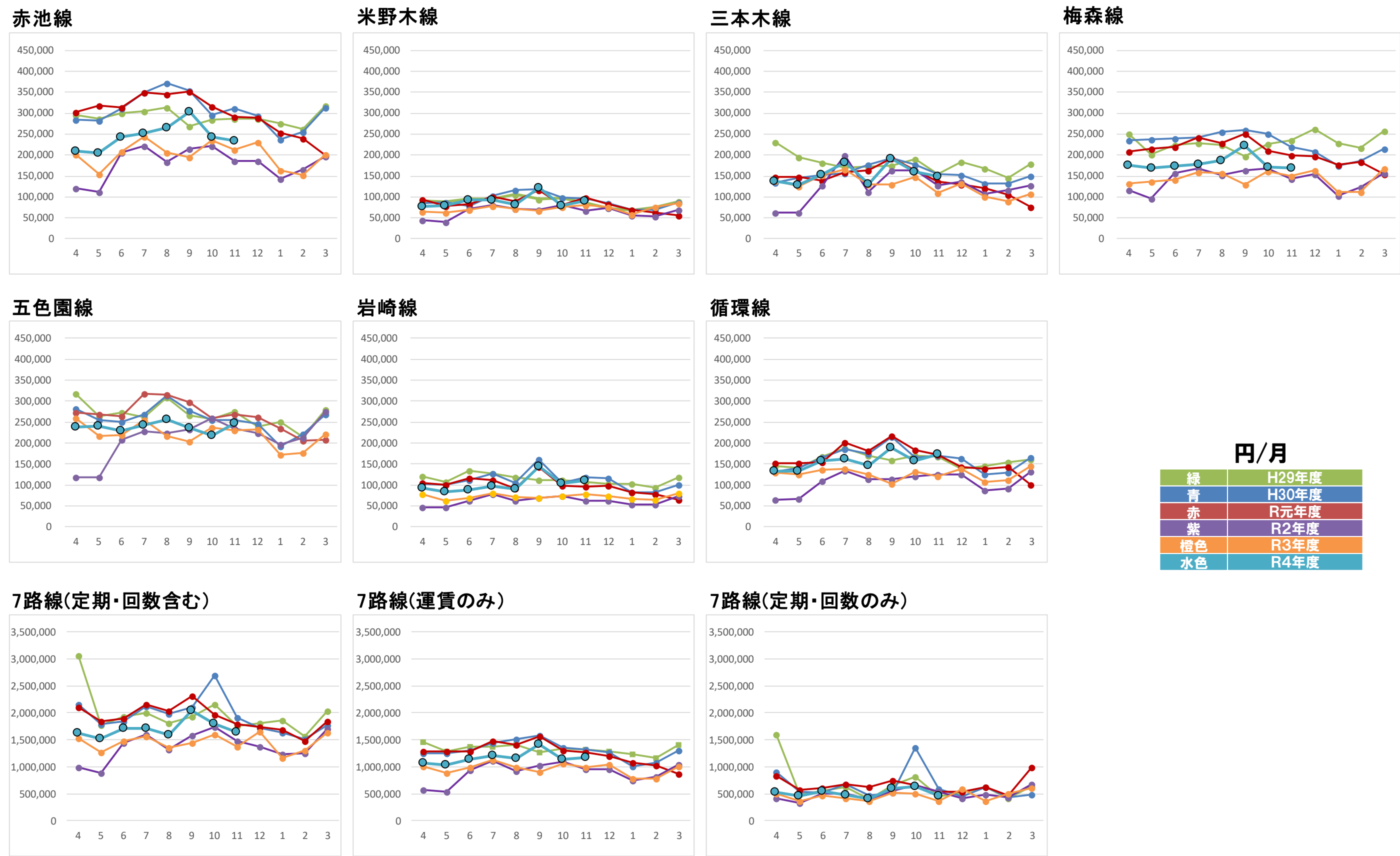
※フレイル：健康な状態と要介護状態(日常生活でサポートが必要な状態)の中間の状態

報告事項（1）運行状況について

くるりんばす・名鉄バス 日進中央線 月毎利用者数



くるりんばす月毎運行収入



報告事項（２） 計画推進事業について

① デマンドタクシー実証実験について

1. 実施期間

令和4年10月3日（月）から令和4年12月28日（水）まで

2. 登録者数及び利用者数（11 月末時点）

	対象地区	登録者数（人）	期間中のベ 利用者数（人）
1	東山、南ヶ丘、藤塚、	146	349
2	三ヶ峯台、北山ニュータウン、南山エピック	20	39
3	御岳団地	33	84
	合計	199	472

3. 利用状況（11月末時点）

◎同時利用者数 1名…387回(81%)、2名…83回(17%)、3名以上…2回(0.4%)

◎平均運賃 対象地区1…996 円、対象地区2…1,323 円、対象地区3…1,234 円

◎主な目的地

順位	全体		対象地区 1	
	目的地	利用者数	目的地	利用者数
1	自宅	189	自宅	132
2	日進すずき整形外科	19	おりど病院	25
3	おりど病院	27	日進すずき整形外科	19
4	フィール日進店 中京スパインクリニック	15	フィール日進店	15
5	武田歯科医院、日進駅	12	中京スパインクリニック	13

順位	対象地区 2		対象地区 3	
	目的地	利用者数	目的地	利用者数
1	自宅	19	自宅	38
2	武田歯科医院	12	アオキスーパー日進店	9
3	米野木ファミリークリニック 中京スパインクリニック	2	野田整形外科	7

◎アンケート回収状況

事業者名	利用者数	回収数	回収率 (%)
名鉄西部交通	327	43	13
愛知つばめ交通	53	4	7
瀬戸自動車運送	92	33	35

② 自動運転バス実証実験について

1. 実施期間（予定）

令和5年1月25日（水）から令和5年3月4日（土）まで

出発式：1月25日（水）午前10時から（於：日進市民会館）

第1期：1月26日（木）から1月31日（火）まで 月～金で運行

第2期：2月1日（水）から2月28日（火）まで 火～土で運行

※実験期間については予定であり、事情により早期に終了する場合があります。

2. 走行エリア

市役所 ～ スポーツセンター ～ 市民会館 ～ おりど病院 ～ 折戸 ～ 日進駅



3. 料金等

無料（事前予約不要）