
令和5年度第4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の修正について …… P 1
- (2) 利便増進実施計画の認定申請について …… 別紙
- (3) くるりんばす路線改正の周知方法について …… P 10

【報告事項】

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について …… P 11
- (2) 令和5年度の運行状況について …… P 17
- (3) 地域公共交通計画実施事業の進捗状況について …… P 19

令和5年12月27日

議題（１） 日進市地域公共交通計画の修正について

1. 修正理由

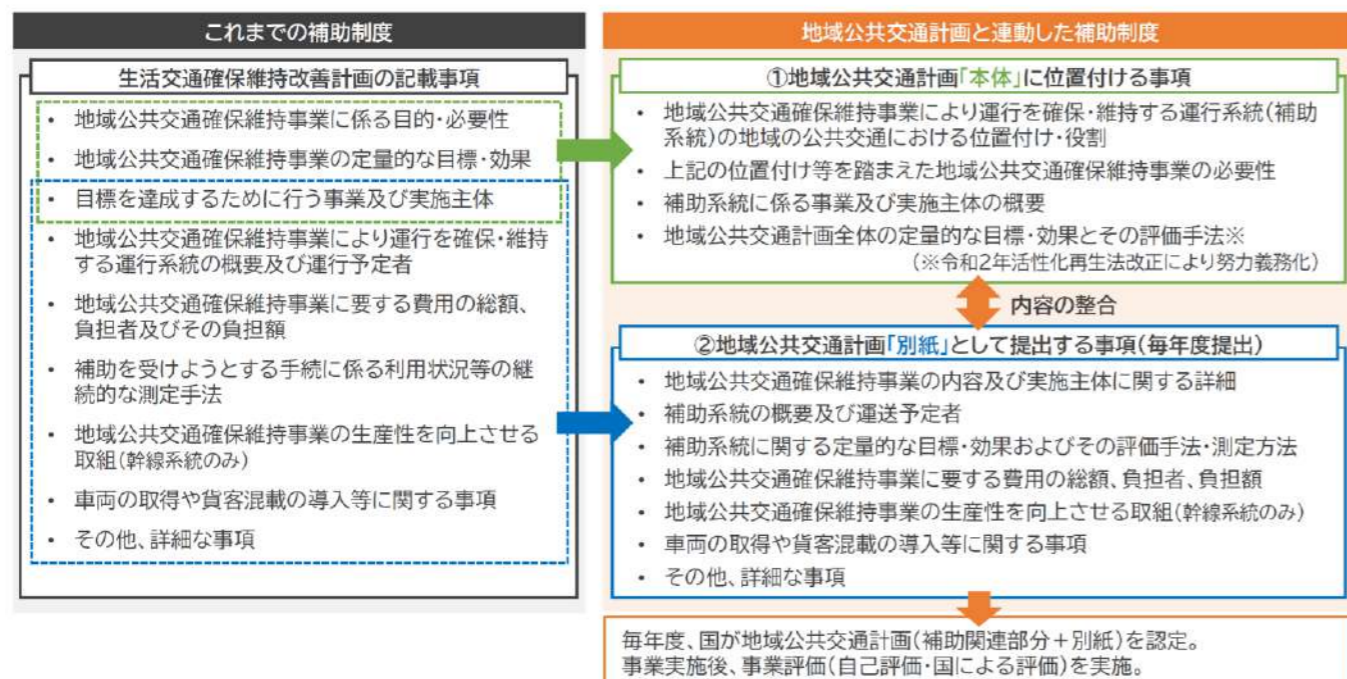
令和4年4月策定の日進市地域公共交通計画（以下、「計画書」）の記載内容について、地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に対応するため及び利便増進実施計画の内容に整合させるため、記載内容を修正します。

2. 修正点

① 地域公共交通の役割と位置付け及び確保・維持の方法（新 p.50~53、旧 なし）

地域公共交通計画に記載の各モードについて、計画への位置づけの有無、確保維持の必要性及び維持策について具体的に記載を追加。

- ② ネットワークイメージ図の修正（新、旧 p.48）
イメージ図内の表現している路線について、幹線系統、フィーダー系統の区別を表示。
- ③ 利便増進実施計画記載事業の実施事業への位置付けの記載（実施事業②、⑧、⑨）
各利便増進実施計画記載事業について、実施事業への位置づけの有無を記載



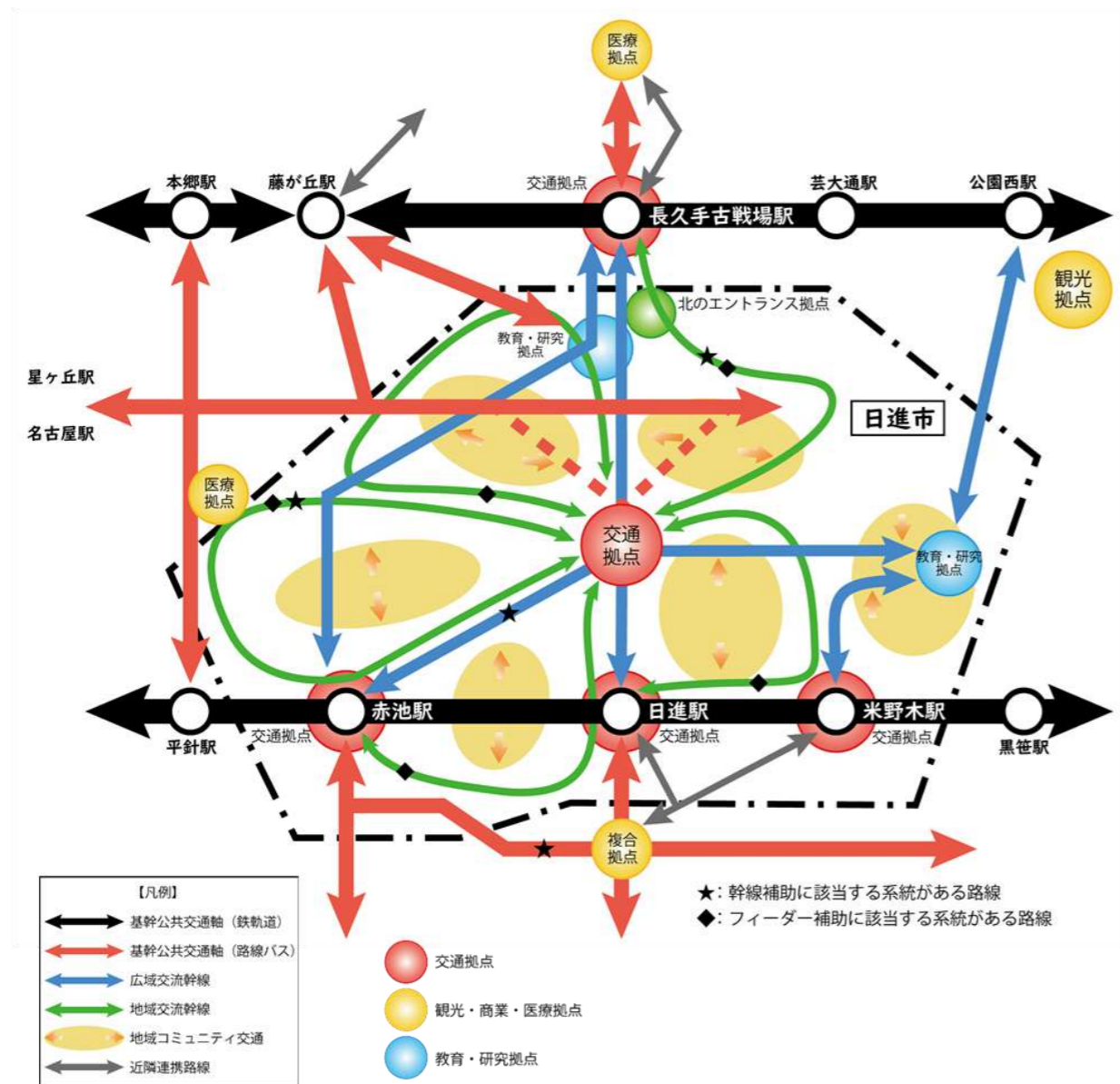
2) 地域公共交通の役割と位置づけ

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



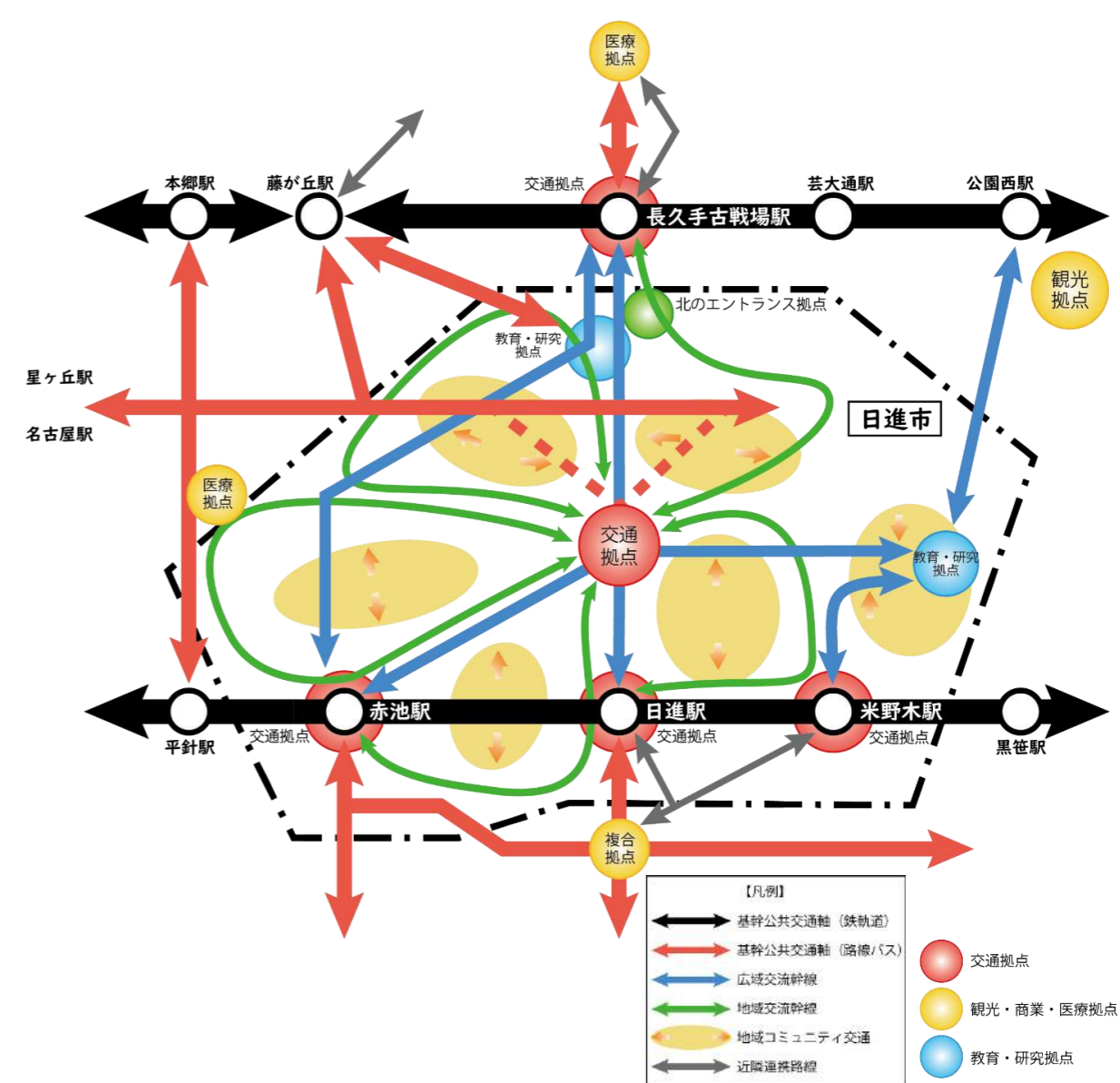
2) 地域公共交通の役割と位置づけ

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



■ 地域公共交通確保維持改善事業の活用について

本市の公共交通を確保・維持してゆくため、関係者の連携のもと本計画に基づく各種施策を行ってゆきますが、国・県の支援も活用する必要があります。

特に、下記の路線については、本市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、「地域公共交通確保維持改善事業」も活用し、確保・維持に努めます。

機能分類	路線・系統	区間			実施主体	補助区分
		起点	主な経由地	着地		
基幹公共交通軸 (路線バス)	星ヶ丘・豊田線	赤池駅	御岳	イオン三好店 アイモール前	①	①
	日進中央線	赤池駅	日進市役所	長久手古戦場		
広域交流路線 (幹線)	ぐるりんバス 循環線	② 市役所	保健センター東、日生東山、日進駅、南ヶ丘南、おりど病院、市民会館	市役所	②	②
		③ 市役所	市民会館、おりど病院、南ヶ丘南、日進駅、日生東山、保健センター東	市役所		
地域交流路線 (準幹線)	ぐるりんバス 梅森線	② 市役所	岩崎台・香久山福祉会館、東名古屋病院、梅森台	赤池駅	②	①
		③ 赤池駅	梅森台、東名古屋病院、岩崎台・香久山福祉会館	市役所		
	五色園線	① 五色園	長久手古戦場駅、五色園、米野木駅	市役所	②	①
		④ 市役所	米野木駅、五色園	長久手古戦場		
		⑤ 長久手古戦場	五色園、米野木駅	市役所		
⑧ 米野木駅	藤島、五色園、長久手古戦場駅、五色園	岩藤東				
地域 コミュニティ 交通	ぐるりんバス 赤池線	① 市役所	南ヶ丘、藤塚、生涯学習プラザ、赤池駅、日進駅	市役所	②	②
		② 市役所	おりど病院、藤塚、赤池駅、日進駅	市役所		
		③ 市役所	藤塚、赤池駅、日進駅	市役所		
		④ 市役所	日進駅、赤池駅、西部福祉会館	市役所		
		⑤ 市役所	日進駅、赤池駅、西部福祉会館	日進駅		
		⑥ 日進駅	赤池駅、日進西高校	日進駅		
	米野木線	① 市役所	米野木駅、日進駅、おりど病院	市役所	②	②
		② 市役所	おりど病院、日進駅、東部福祉会館北	米野木駅		
		③ 市役所	日進駅、東部福祉会館北	米野木駅		
		④ 米野木駅	東部福祉会館北、日進駅、おりど病院	市役所		
		⑤ 市役所	日進駅、米野木駅、東部福祉会館北	市役所		
	三本木線	① 市役所	日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エビック、米野木駅	市役所	②	②
		② 市役所	日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エビック	米野木駅		
		③ 米野木駅	日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エビック	市役所		
		④ 市役所	米野木駅、日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エビック	米野木駅		
		⑤ 米野木駅	日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エビック	米野木駅		
		⑥ 市役所	米野木駅、日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エビック、米野木駅	市役所		
	梅森線	① 市役所	岩崎台・香久山福祉会館、平針北、赤池駅北	市役所	②	②
		④ 市役所	赤池駅北、香久山、岩崎	市役所		
		⑤ 市役所	赤池駅北、梅森台、香久山	下側		
		⑥ 市役所	岩崎、岩崎台・香久山福祉会館、梅森台	赤池駅		
		⑦ 赤池駅	梅森台、岩崎台・香久山福祉会館、岩崎	市役所		
	五色園線	② 市役所	平池、長久手古戦場駅、五色園、藤島、東中学校	市役所	②	②
		③ 市役所	藤島、五色園、長久手古戦場駅、平池、東中学校	市役所		
		⑥ 市役所	藤島、長久手古戦場駅、かえて台西、五色園、藤島、東中学校	市役所		
		⑦ 市役所	藤島、長久手古戦場駅、五色園、藤島	米野木駅		
	岩崎線	① 市役所	岩崎、岩崎台、名外大・名学芸大前、御岳口、日進駅	市役所	②	②
② 市役所		北部福祉会館北、竹の山中、香久山中	市役所			
③ 市役所		北部福祉会館北、竹の山中、香久山中	北部福祉会館			
④ 市役所		岩崎、香久山中、岩崎台、竹の山中、御岳口	市役所			
⑤ 市役所		岩崎、香久山中、岩崎台、竹の山中、御岳口	北部福祉会館			
⑥ 市役所		日進駅、御岳、名外大・名学芸大前、岩崎台、岩崎	日進駅			
⑦ 日進駅		御岳、名外大・名学芸大前、岩崎台、岩崎	日進駅			
⑧ 日進駅		御岳、名外大・名学芸大前、岩崎台、石兼	岩崎			
⑨ 市役所		御岳、名外大・名学芸大前、岩崎台、岩崎	市役所			

※実施主体・・・①名鉄バス ②日進市（運行を名鉄バスに委託）
 ※補助区分・・・①地域間幹線系統補助 ②地域内フィーダー系統補助
 ※上記路線の事業種別・運行態様・・・一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）



旧
無し
新
p. 50

なし（追加）

掲載頁	新	旧
旧 無し 新 p.51	<p>■地域公共交通確保維持事業の必要性・確保維持策</p> <p>【地域間幹線系統補助】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 名鉄バス[15]星ヶ丘・豊田線 <div data-bbox="359 415 1495 625" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は本市内の赤池駅を起点として、東郷町内の住宅地を經由し、みよし市の大型商業施設（イオン三好店）を連絡する路線で、沿線住民の通勤・通学以上需要をはじめ、起終点周辺の大型商業施設への買物移動需要を支えているほか、赤池駅に接続することにより、広域移動を確保する重要な路線です。</p> <p>しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> ● 名鉄バス[80]日進中央線 <div data-bbox="359 747 1495 995" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は本市内の赤池駅を起点として、本市の中心部や住宅地を經由し、長久手市の長久手古戦場駅を連絡する路線で、本市内の南北移動の軸となっています。</p> <p>沿線住民や大学等の通勤・通学以上需要をはじめ、起終点周辺の大型商業施設への買物移動需要を支えているほか、市役所周辺でくるりんばすと接続しており、幹線として重要な役割を担っています。</p> <p>しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> ● くるりんばす梅森線（系統②・③） <div data-bbox="359 1117 1495 1365" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は主に本市内を運行する路線であるが、名古屋市に立地する国立東名古屋病院へ乗り入れ、市内の拠点と高度医療拠点を連絡するなど、広域的な交通ネットワークの基幹路線として重要な路線です。</p> <p>また、赤池駅にアクセスすることで、通勤・通学等の広域的な移動にも対応しているほか、沿線の赤池、香久山地区の大型商業施設への買物移動需要を支えています。</p> <p>しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> ● くるりんばす五色園線（系統①・④・⑤・⑧） <div data-bbox="359 1486 1495 1766" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は本市中心部を起点として、住宅地（五色園）を經由し、交通結節点である長久手古戦場駅を連絡する路線です。長久手古戦場駅にてバスを乗り継ぐことにより、高度医療拠点である愛知医科大学病院へアクセスすることも可能となることや、米野木駅で鉄道に接続していることから、広域的な交通ネットワークの基幹路線として重要な路線です。</p> <p>また、長久手古戦場駅周辺では大型商業施設が立地しており、沿線住民の買物移動需要を支えるうえで、極めて重要な路線です。</p> <p>しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> 	なし（追加）

掲載頁	新	旧
<p>旧 無し</p> <p>新 p. 52</p>	<p>【地域内フィーダー系統補助】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● くるりんばす赤池線 <div data-bbox="350 338 1516 558" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は藤塚や箕ノ手といった住宅地や、市役所・おりど病院・赤池駅を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。また、市役所や赤池駅では、日進中央線、くるりんばす梅森線・五色園線と接続し、広域的な幹線を補完する欠かせない重要な路線です。</p> <p>しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> ● くるりんばす米野木線 <div data-bbox="350 659 1516 879" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は日東東山や日進団地といった住宅地や、市役所・おりど病院・米野木駅を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。また、市役所や米野木駅では、日進中央線、くるりんばす梅森線・五色園線と接続し、広域的な幹線を補完する欠かせない重要な路線です。</p> <p>しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> ● くるりんばす三本木線 <div data-bbox="350 993 1516 1213" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は日進ニュータウンや三ヶ峯といった住宅地や、市役所・愛知国際病院・米野木駅を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。また、市役所や米野木駅では、日進中央線、くるりんばす梅森線・五色園線と接続し、広域的な幹線を補完する欠かせない重要な路線です。</p> <p>しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> ● くるりんばす梅森線（系統①・④・⑤・⑥・⑦・⑧） <div data-bbox="350 1327 1516 1514" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は香久山や梅森台といった住宅地や、市役所・赤池駅を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。また、市役所や赤池駅では、日進中央線、くるりんばす五色園線と接続し、広域的な幹線を補完する欠かせない重要な路線です。</p> <p>しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> ● くるりんばす五色園線（系統②・③・⑥・⑦・⑨） <div data-bbox="350 1627 1516 1814" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は五色園や藤島といった住宅地や、市役所・長久手古戦場駅を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。また、市役所やその周辺では、日進中央線、くるりんばす梅森線と接続し、広域的な幹線を補完する欠かせない重要な路線です。</p> <p>しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> 	<p>なし（追加）</p>

掲載頁	新	旧
旧 無し 新 p.53	<ul style="list-style-type: none"> ● くるりんばす岩崎線 <div data-bbox="350 260 1492 436" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は岩崎台や竹の山、御岳といった住宅地や、市役所・北部福祉会館・沿線商業施設を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。また、市役所やその周辺では、②～④の路線と接続し、広域的な幹線を補完する欠かせない重要な路線です。 しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> ● くるりんばす循環線 <div data-bbox="350 548 1492 758" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>この路線は日生東山や南ヶ丘といった住宅地や、市役所・おりど病院・日進駅を連絡する路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。また、市役所やその周辺では、日進中央線、くるりんばす梅森線・五色園線と接続し、広域的な幹線を補完する欠かせない重要な路線です。 しかし、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により、運行を確保・維持する必要があります。</p> </div> 	なし（追加）

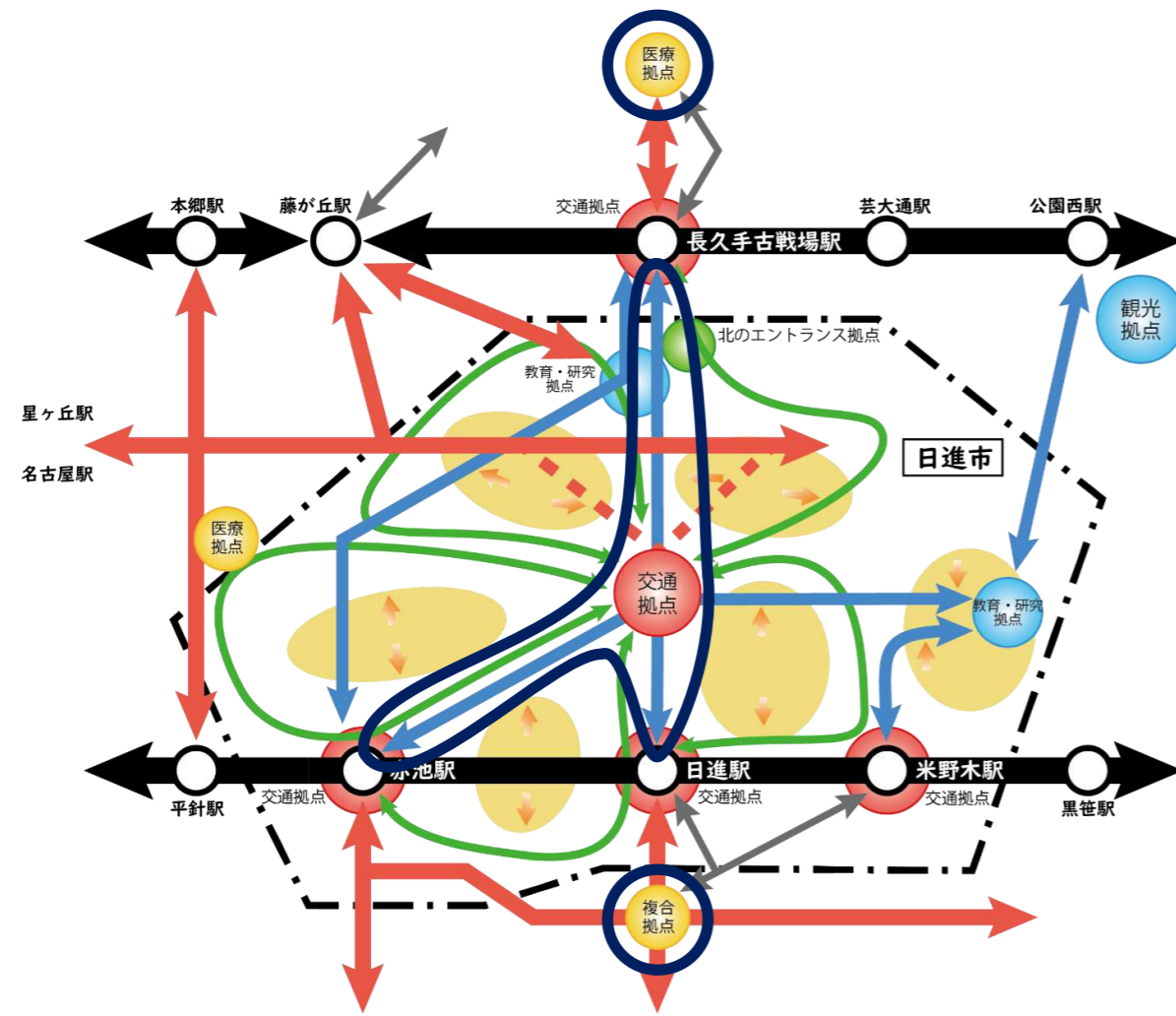
②既存路線の見直しによる南北方向の公共交通軸、準幹線の確保・維持		方針1	方針2	方針3		
		○		○		
事業内容	名鉄バス日進中央線やくるりんばす循環線等について、本市における南北方向の公共交通軸として運行サービスの提供を確保・維持します。 また、沿線の人口集積や移動ニーズを踏まえた、くるりんばすの機能や運行形態、ルート、サービス水準等の見直しを実施し、市内の住宅地と鉄軌道駅や主要な集客施設等を相互に連絡する幹線・準幹線の機能を確保します。					
実施主体	日進市・交通事業者					

※利便増進事業



【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)



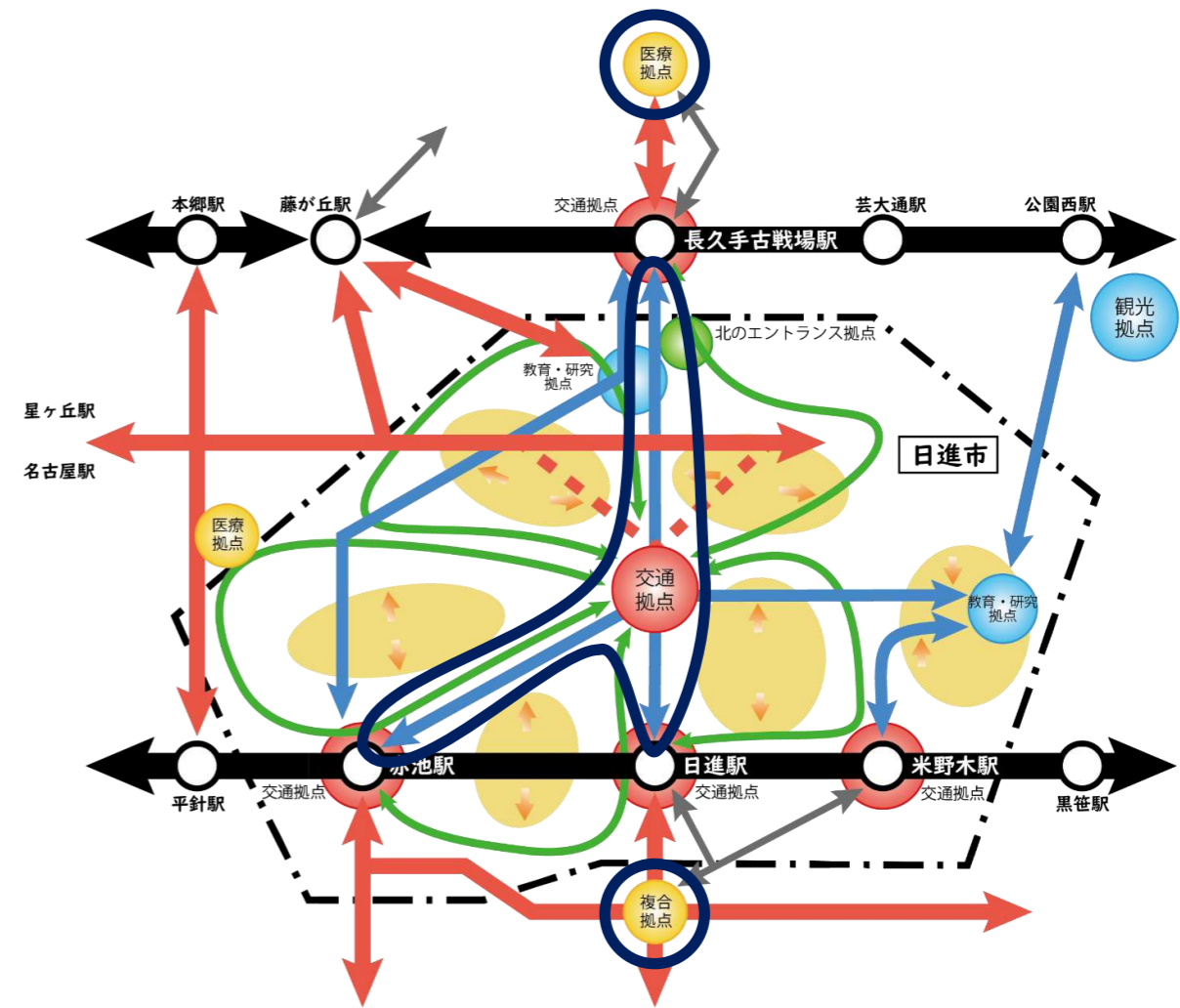
※本事業で対象とする路線等について紺色の枠で強調しています

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		
		○		○		
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。

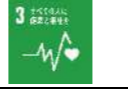

図 地域公共交通の将来ネットワークイメージ (再掲)



※本事業で対象とする路線等について紺色の枠で強調しています

旧 p. 54

新 p. 57

⑧公共交通を安心して利用できる 情報・案内の提供		方針1 ○	方針2 ○	方針3 ○		
事業内容	バス利用者がわかりやすく経路を検索できるよう、周辺自治体と連携したGTFSを活用した経路検索システムを継続的に提供します。 また、バス乗車前の不安を解消するため、バスロケーションシステムによる運行情報を発信するとともに、バスマップの配布、総合案内板の設置等、公共交通を安心して利用できる情報・案内を提供します。					
実施主体	日進市・交通事業者・尾三地域各自治体					

※利便増進事業

【事業事例等】
GTFS(General Transit Feed Specification)とは、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的とした世界標準の公共交通データのことです。本市では、このデータ整備を周辺自治体と連携して整備しており、Google Maps等でバスの経路検索が可能となっています。
また、安城市では時刻表を冊子状とし、コミュニティバスだけではなく鉄道や路線バス、タクシーの情報を掲載した総合的な公共交通マップを作成しています。

図 Google Mapsを利用したくるりんばすの経路検索結果

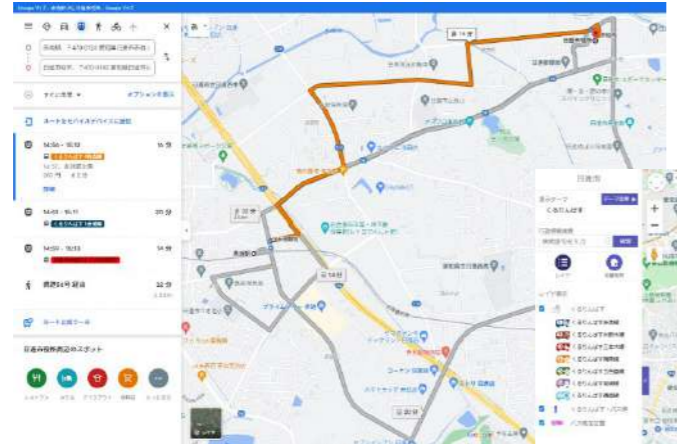
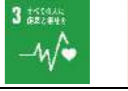



図 くるりんばす運行情報



図 総合公共交通マップの事例（安城市）



⑧公共交通を安心して利用できる 情報・案内の提供		方針1 ○	方針2 ○	方針3 ○		
事業内容	バス利用者がわかりやすく経路を検索できるよう、周辺自治体と連携したGTFSを活用した経路検索システムを継続的に提供します。 また、バス乗車前の不安を解消するため、バスロケーションシステムによる運行情報を発信するとともに、バスマップの配布、総合案内板の設置等、公共交通を安心して利用できる情報・案内を提供します。					
実施主体	日進市・交通事業者・尾三地域各自治体					

【事業事例等】
GTFS(General Transit Feed Specification)とは、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的とした世界標準の公共交通データのことです。本市では、このデータ整備を周辺自治体と連携して整備しており、Google Maps等でバスの経路検索が可能となっています。
また、安城市では時刻表を冊子状とし、コミュニティバスだけではなく鉄道や路線バス、タクシーの情報を掲載した総合的な公共交通マップを作成しています。

図 Google Mapsを利用したくるりんばすの経路検索結果

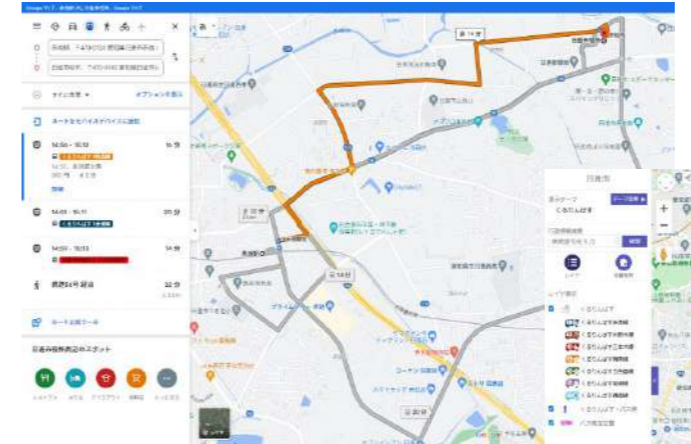


図 くるりんばす運行情報

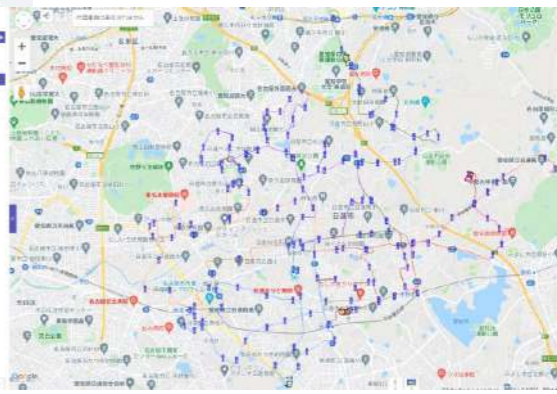



図 総合公共交通マップの事例（安城市）



旧
p.60

新
p.63

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			

※利便増進事業

【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)

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)

旧
p. 61

新
p. 64

議題（3）くるりんばす路線改正の周知方法について

1. くるりんばす路線改正に伴う公共交通ガイド作成にあたってのワークショップ 開催概要

(1) ワークショップの目的

令和4年4月に策定した「日進市地域公共交通計画」では、公共交通のめざす姿「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」の実現を目指し、公共交通のさらなる利便性の向上に向けた様々な取り組みを進めていくことを掲げています。

くるりんばすにおいては、路線等の改正を行う上での基本となる「くるりんばす路線改正に向けての基本方針」を定め、この基本方針に沿って設定したくるりんばすの路線改正案を知っていただくとともに、どのような情報が経路検索に必要なのか、見やすく・わかりやすい公共交通ガイドにはどんな情報が必要かについて議論していただくため、ワークショップを開催しました。

(2) ワークショップの結果概要

- 日時 令和5年11月1日（水）14:00～15:30
- 場所 日進市民会館 2階会議室
- 参加人数 5名
- 主な意見

【公共交通ガイドについて】

- ・米野木線と三本木線は色がよく似ているように見えるため、わかりやすく表示してほしい
- ・駅や主要施設のバス停には色やアイコンを付けた方がいい
- ・駅で他の路線との乗り継ぎがわかりづらい
- ・梅森台の名古屋市バスについても時刻表を掲載してほしい

【路線改正について】

- ・市役所周辺の催しや用事に行くため、10時までには到着してほしい
- ・慣れるまでに時間がかかるため、短い期間で路線を変えないでほしい



ワークショップの様子

2. 広報計画

(1) 広報にっしんへの掲載

● 広報にっしん1月号

路線改正実施と新料金体系のお知らせ

区分	1か月	3か月	6か月
学生 高校生・大学生	4,000円→ 3,000円	11,000円→ 7,800円	20,000円→ 13,500円
高齢者 75歳以上(名古屋市)	1,200円→ 1,000円	3,000円→ 2,400円	5,000円→ 3,800円

従来からの無料対象者
 ● 次のいずれかに該当する市内在住の人（以下は、あらかじめ市役所市民交流課の窓口で無料バスカードの交付を受ける必要があります。）
 ① 4歳以下の子供
 ② 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所持している人と付き添いの人（1人まで）
 ③ 介護保険法による介護認定を受けている人（要支援および要介護相当を含む）と付き添いの人（1人まで）
 ④ ひとり暮らし高齢者等認定を受けている人
 ⑤ 障害者医療費支給認定、後期高齢者福祉医療給付認定を所持している人と付き添いの人（1人まで）
 ⑥ 自立支援医療費（精神通院医療）支給認定を所持している人と付き添いの人（1人まで）

● 広報にっしん3月号

各路線の詳細について掲載予定

(2) 公共交通ガイドの配布

広報にっしん3月号の配布に併せて全戸配布を予定（同時配布ではない）
 その他、路線図・時刻表についても作成・配布を行う予定

■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5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。

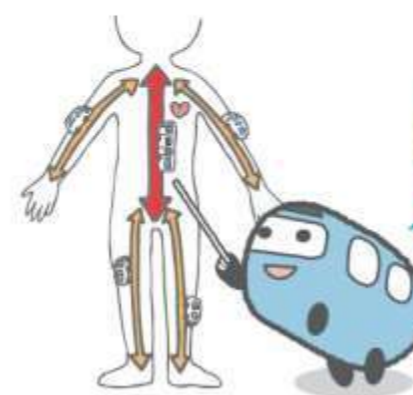
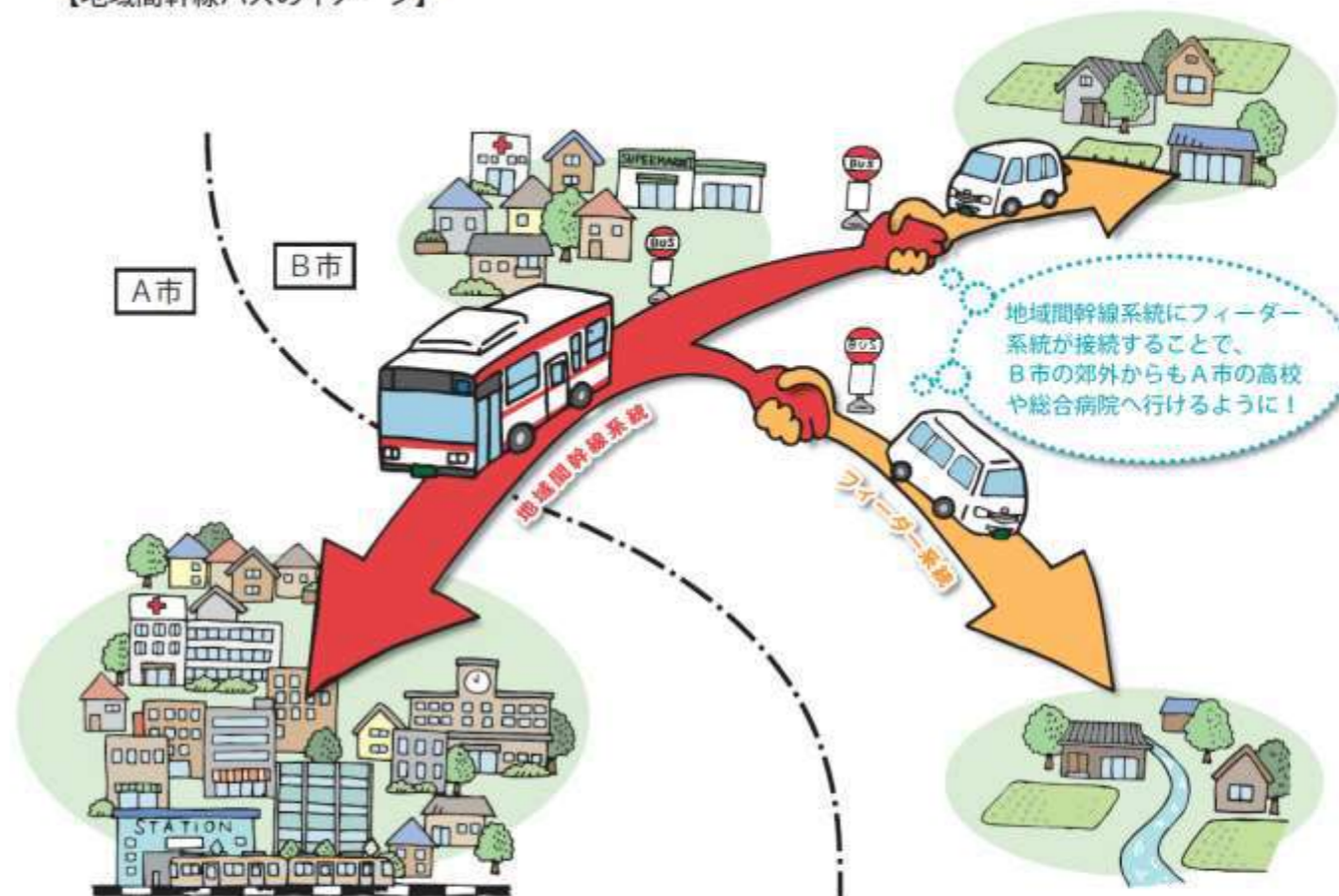
●フィーダー系統路線補助（今年度該当なし）

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】

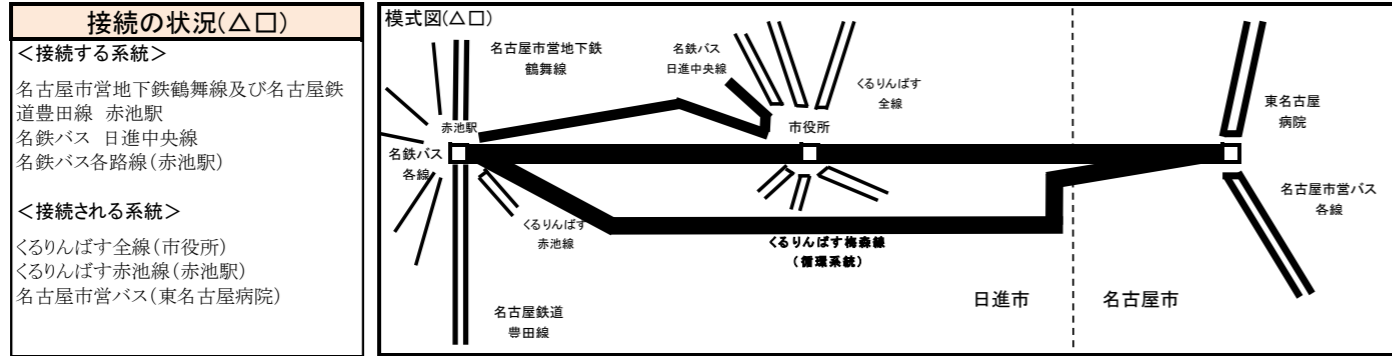


地域間幹線バスは、鉄道とともに
地域公共交通ネットワークの「背骨」
の役割を果たしているからネットワ
ークの維持のためにも重要です！

1. 補助システムの概要(△)

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)



2. R5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 計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
A	事業計画とおりの運行回数が確保されている。	年間利用者数【人】	44,304	36,476	33,015	34,000	33,988
		平均乗車密度(実績)	1.7	1.3	1.1	1.3	1.3
		輸送量 (計画)	34.6	18.6	17.8	17.8	18.8
		輸送量 (実績)	16.6	12.7	10.8	12.8	12.8
		収支率(実績)	18.20	14.10	12.59	13.00	13.69

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	目標	35,153
		実績	33,988
		達成率	96.7%
	要因	高年齢者が主な利用者層のため、新型コロナウイルスの5類感染症への移行後についても移動需要が回復せず、コロナ前と比較し利用者が低迷している。	
	運行事業者の所見等(△)	補助対象期間における利用者数は、33,988人(前年比99.9%)となり、利用者数は、前年とほぼ同じだが、目標利用者数には達しなかった。新型コロナウイルス感染症が令和5年5月に感染症法上の位置づけで5類感染症へ移行された事に伴い、社会情勢的には、公共交通利用者は増加傾向であるが、当該路線はコロナ過から減少傾向になっている。高年齢世帯が多い区間を運行していることもあり、これからも超高齢化社会になり、利用者の人口減少が考えられるので、高齢者に向けての利用促進策を考えていく。	

複数市町村を跨ぐ系統としての役割		住民の利用状況(□)			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	市町村名	名古屋市	市町村名	日進市
市町村を跨ぐ利用者数(△)	191 人/月	市町村名	0	市町村名	0
全利用者に占める率(△)	6.8 %	市町村名	0	市町村名	0
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:96人/月 (191人/月)(6.8%) ・平針北:392人/月(784人/月)(27.7%) ・赤池駅:421人/月 (842人/月)(29.7%)	

3. R5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	路線の利便性向上を目標に、公共交通会議内に設置する検討部会や地域での意見交換会等を通じ、路線改正案について検討を実施した。検討した改正案について、令和6年度中の改正を予定。	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(△)	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く。	特になし	運営主体の取組(△)に同じ。		
関係者の連携等(△□)	沿線市町村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		沿線市町村(□)			
運営主体(△)	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・乗継地点の整備、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(△)					
現状サービスを維持しながら、新たな利用者発掘を目的とした利用促進策について、運営主体と協力し取組んでいく。					

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		市町村の取組(□)			
取組時期	運営主体の取組(△)	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
R6年度、R7年度に行う取組	これまで公共交通会議内に設置する検討部会や地域での意見交換会等を通じて検討してきた路線改正案をもとに、路線の改正を行う。朝夕便、昼間便の設定等、時間帯による異なる移動需要への対応等、利便性の向上を目指す。収支率の目標:14.69%(1%改善)	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)に記載した補助システムの目標と評価

		沿線市町村(□)			
目標	未策定	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
自己評価					

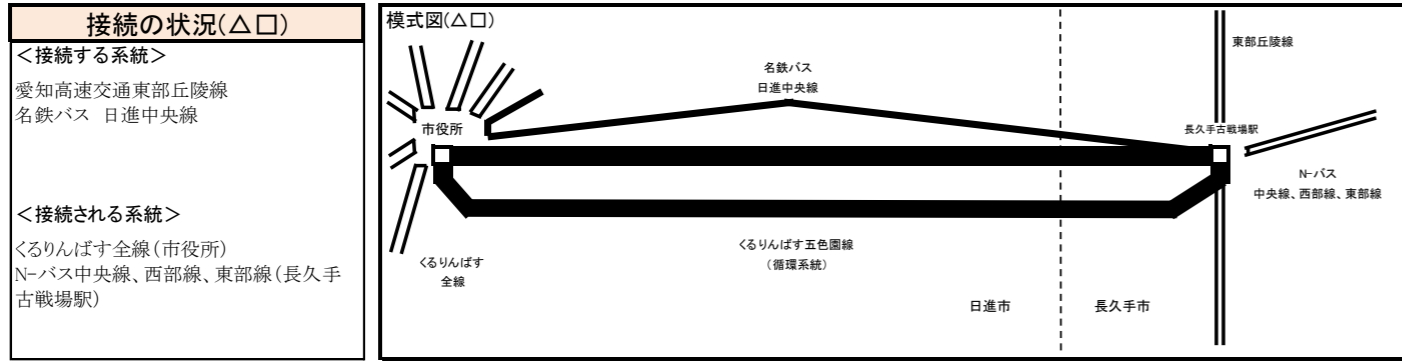
7. 補助システムに接続するフィーダー系統の利用・接続状況

		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

1. 補助システムの概要(△)

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	19.6 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)



2. R5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	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
A	事業計画とおりの運行回数が確保されている。	年間利用者数【人】	72,144	57,999	53,975	57,234	58,852
		平均乗車密度(実績)	2.3	1.9	2.0	1.9	1.9
		輸送量(計画)	34.6	21.5	22.7	18.8	19.8
		輸送量(実績)	22.5	18.6	19.8	18.8	18.8
		収支率(実績)	17.82	14.63	15.10	14.10	14.48

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	目標	57,625
A	実績	実績	58,852
	達成率	達成率	102.1%
	要因	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
	運行事業者の所見等(△)	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		住民の利用状況(□)			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	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
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,364 人/月	利用状況及び所見(△)	日進市方面への移動手段として利用されている。		
全利用者に占める率(△)	68.6 %				
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 (3,364人/月) (68.6%) ※降客数を同バス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. R5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	路線の利便性向上を目標に、公共交通会議内に設置する検討部会や地域での意見交換会等を通じ、路線改正案について検討を実施した。検討した改正案について、令和6年度中の改正を予定。	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(△)	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。	運営主体の取組(△)に同じ。	市民ワークショップを実施し、移動ニーズの把握に努めた。		
関係者の連携等(△□)	市HPや各SNS等による市出身の有名声優による車内音声案内事業の周知等、市内外に向けて公共交通利用促進策を展開。		市民団体と共に情報紙を作成し、公共交通情報の周知を図った。		

4. 今後の課題

課題と認識している事項		沿線市町村(□)			
運営主体(△)	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・乗継地点の整備、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。	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(△)					
現状サービスを維持しながら、新たな利用者発掘を目的とした利用促進策について、運営主体と協力し取組んでいく。					

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		市町村の取組(□)			
取組時期	運営主体の取組(△)	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
R6年度、R7年度に行う取組	これまで公共交通会議内に設置する検討部会や地域での意見交換会等を通じて検討してきた路線改正案をもとに、路線の改正を行う。朝夕便、昼間便の設定等、時間帯による異なる移動需要への対応等、利便性の向上を目指す。 収支率の目標: 15.48% (1%改善)	運営主体の取組(△)に同じ。	OD調査や市民ワークショップの結果分析により、移動ニーズを把握し、日進市及び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する評価が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)に記載した補助システムの目標と評価

		沿線市町村(□)			
目標	市内公共交通利用者数の総計での目標設定となり、本系統の個別目標の設定はしていない。	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
自己評価		目標数値未設定			

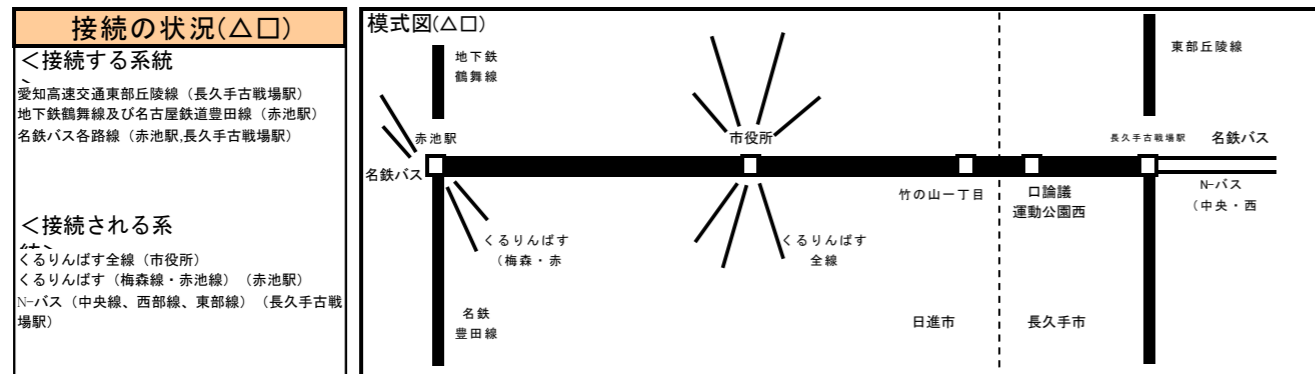
7. 補助システムに接続するフィーダー系統の利用・接続状況

		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
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. 補助システムの概要(△)

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
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
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)



2. R5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	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
A	所定の確保計画どおりの運行が実施されている。	年間利用者数【人】	128,122	109,289	113,938	126,684	130,695
		平均乗車密度(実績)	4.0	3.5	3.8	4.2	4.4
		輸送量(計画)	49.5	63.0	61.5	52.5	57.0
		輸送量(実績)	60.0	52.5	57.0	63.0	66.0
		収支率(実績)	61.98	49.65	52.26	56.93	59.39

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
	目標	市町村名: 日進市	市町村名: 長久手市
	実績	市町村名: 0	
	達成率	市町村名: 0	
	要因	市町村名: 0	
運行事業者の所見等(△)		市町村名: 0	
運営主体と運行事業者は同じ		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	2,970 人/月	市町村名: 日進市	市町村名: 長久手市
全利用者に占める率	26.0 %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	令和5年5月の乗降調査より算出	市町村名: 0	

《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: 長久手古戦場駅89人、竹の山一丁目84人、愛知淑徳大学南59人、日進市役所24人、赤池駅190人	

3. R5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	HP、CentXなどの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い、利用促進を図った。	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(△)	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。	市町村名: 0			
関係者の連携等(△□)	公共交通会議等の開催。	市町村名: 0			

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後の新たな社会生活様式において、路線バスに求められるサービスを調査・分析する必要がある。	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	
また、運転手不足による現状ダイヤ便数の確保が難しい。現状のサービスを維持しつつ、利便性向上に努めるとともに、利用者増加のため、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。	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、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(△)					
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(□)			
R6年度、R7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: 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。	市町村名: 0			

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する評価が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)に記載した補助システムの目標と評価

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. 補助システム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-バス中央線、西部線及び東部線と接続。					

1. 補助システムの概要(△)

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(株)	名鉄バス(株)	赤池駅～御岳～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
				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(△□)
<p><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)</p> <p><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</p>	

2. R5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	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
計画どおりか。そうでない場合は理由	A	年間利用者数【人】	39,201	28,834	22,102	33,944	38,412
台風7号の影響により6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。	A	平均乗車密度(実績)	3.0	2.2	1.5	2.6	3.0
		輸送量(計画)	22.1	16.9	19.5	18.8	26.0
		輸送量(実績)	19.5	14.3	9.7	16.9	19.5
		収支率(実績)	46.01	32.86	23.95	36.61	40.96

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	目標	23,021
	実績	実績	38,412
	達成率	達成率	166.9%
	要因	市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村名： 日進市 市町村名： みよし市
	運行事業者の所見等(△)	市町村名： 東郷町 市町村名： 0	市町村名： 日進市 市町村名： みよし市
	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		住民の利用状況(□)			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	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
市町村を跨ぐ	3,000 人/月	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
全利用者に占める率	84.7 %	イオンモール三好店、プライムツリー赤池への買い物移動需要を支える他、赤池駅に接続することにより、広域移動を確保する重要な路線である。	名古屋方面への交通手段、また、市外からの来訪客の交通手段として重要な役割を果たしている。	利用者の大多数が近隣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。	
特記事項	令和5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》(△)	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85人、箕ノ手北7人、高嶺小学校前16人、諸輪公民館前30人、イオン三好店アイモール前27人	

3. R5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	改善点とした事項(△) 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
関係者の連携等(△□)	関係者の連携等(△□)				
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		沿線市町村(□)			
運営主体(△)	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
新型コロナウイルスの影響後の新たな社会生活様式において、路線バスに求められるサービスを調査・分析する必要がある。また、運転手不足による現状ダイヤ便数の確保ができるかどうか。現状のサービスを維持しつつ、利便性向上に努めるとともに、利用者増加のため、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。	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。	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感染症の5類移行や新しい生活様式の定着により、利用者が戻りつつあるため、新たな利用者発掘を含め、利用促進を継続実施する必要がある。		
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		市町村の取組(□)			
取組時期	運営主体の取組(△)	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
R6年度、R7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。	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、近隣市町と交通事業者が連携した利用促進イベントを実施するとともに、引き続きイオン三好ショッピングセンター内にバスマップを設置する。	商業施設や近隣市と連携してバス利用促進イベントや周知啓発を実施する。	

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する評価が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)に記載した補助システムの目標と評価

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。
	令和4年度利用者数と比較して、1割強の増加が見られた。新型コロナウイルス感染症の5類移行等により、利用者が戻りつつあると考える。

7. 補助システム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。	イオン三好ショッピングセンターでさんさんバス福田明知線と接続している。	該当なし。	

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
じゅんかい君(北コース)	東郷町	瀬戸自動車運送機	ららぽーと愛知東郷～日進駅～ららぽーと愛知東郷	11.8 km	22.3 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(Δ□)	模式図(Δ□)
<p><接続する系統></p> <p>名鉄豊田線</p> <p><接続される系統></p> <p>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)</p>	

2. R5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 計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5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	121,411
		平均乗車密度(実績)			1.3	1.5	1.8
		輸送量	(計画)		19.2	15.6	28.9
			(実績)		29.3	33.5	40.1
		収支率(実績)			10.60	10.72	11.13

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	<p>目標 111,531</p> <p>実績 121,411</p> <p>達成率 108.9%</p> <p>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。</p>	<p>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5年度は、運行開始から2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。</p>
	運行事業者の所見等(Δ)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
	令和3年4月から再編された路線ですが、コロナ禍等ありながらも、利用者への周知や利用の定着が図れている。	<p>市町村名: 日進市 市町村名: 東郷町</p> <p>運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)に同じ。</p>
		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(Δ)	住民の利用状況(□)				
市町村を跨ぐ利用者数(Δ)	5,287 人/月	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(Δ)	26.1 %	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。				
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》(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 日進駅176人、高嶺小学校東48人、いこまい館40人、ららぽーと愛知東郷134人	

3. R5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	<p>改善点とした事項(Δ)</p> <p>大型商業施設と連携したイベントを実施した。 上記イベントについて、日進市広報への掲載(乗継事例含む。)、町広報、HP等での周知を行った。 窓口及び公共施設等でのバスマップの配布を行った。</p>	市町村名: 日進市	市町村名: 東郷町	市町村名: 0	市町村名: 0
関係者の連携等(Δ□)	<p>関係者の連携等(Δ□)</p> <p>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</p>	運営主体の取組(Δ)に同じ。			
	<p>その他の</p> <p>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へGTFSデータの提供を行い、利便性の向上を行った。</p>	運営主体の取組(Δ)に同じ。			

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(□)			
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(Δ)に同じ。			
	運行事業者(Δ)			

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(□)		
R6年度、R7年度に行う取組	<p>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。</p>	市町村名: 日進市	市町村名: 東郷町	市町村名: 0 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。		

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する評価が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

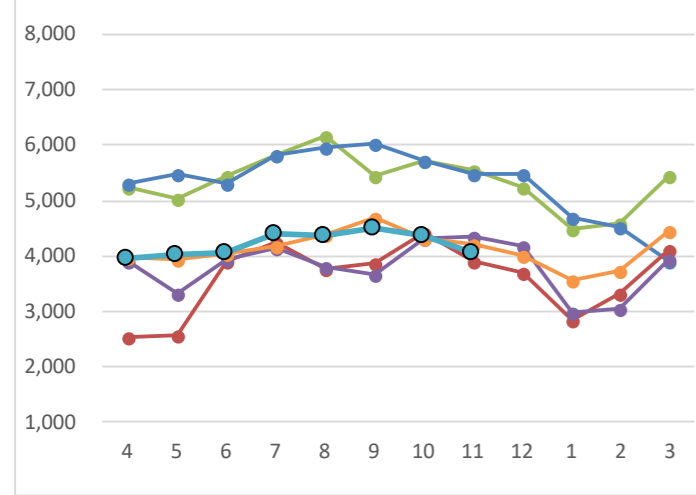
沿線市町村(□)				
目標	市町村名: 日進市	市町村名: 東郷町	市町村名: 0	市町村名: 0
	地域公共交通計画は策定しているが、本補助系統に対する目標は記載			
自己評価	じゅんかい君の年間利用者数: 150,000人 令和4年度(令和4年4月から令和5年3月まで)の実績は、170,558人(内、当該系統111,531人)で、上記の目標を達成した。			

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

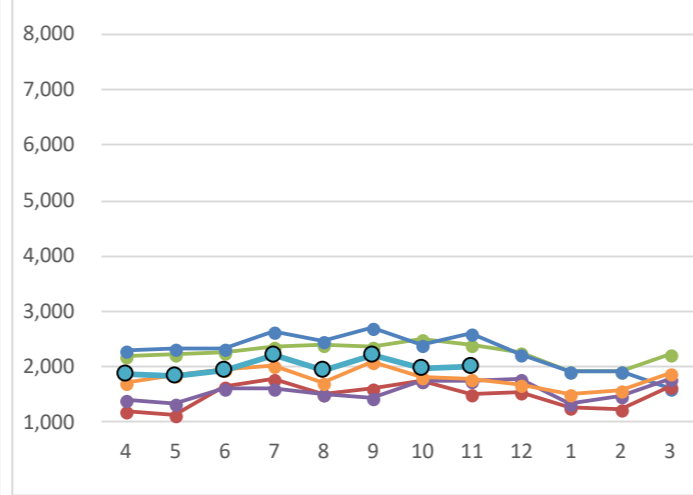
沿線市町村(□)				
市町村名: 日進市	市町村名: 東郷町	市町村名: 0	市町村名: 0	
名鉄豊田線日進駅でくるりんばす赤池線・米野木線・循環線と接続している。				
本町の主要停留所であるららぽーと愛知東郷やいこまい館でフィーダー系統である南西コースと接続している。南西コースはららぽーと愛知東郷に2回経由させることで、接続しやすい環境としている。				

■くるりんばす・名鉄バス 日進中央線 月毎利用者数

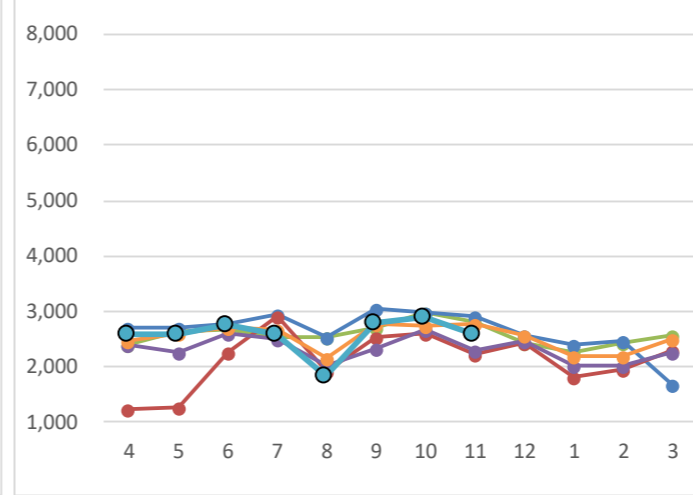
赤池線



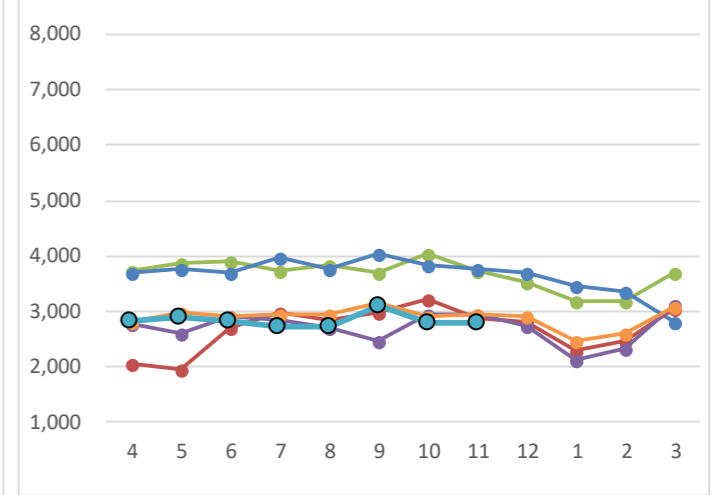
米野木線



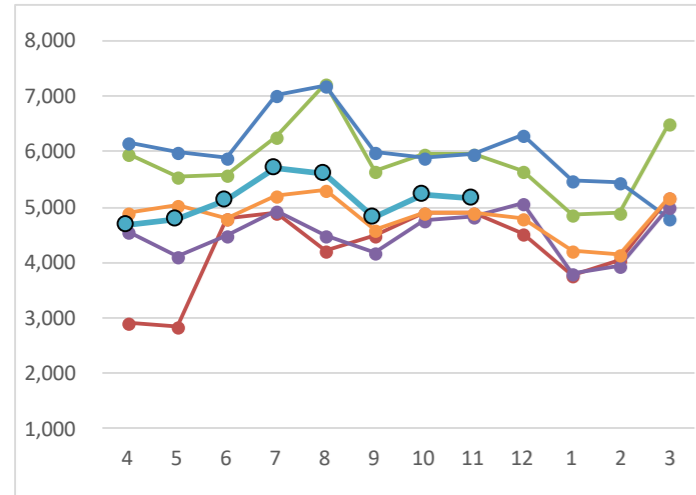
三本木線



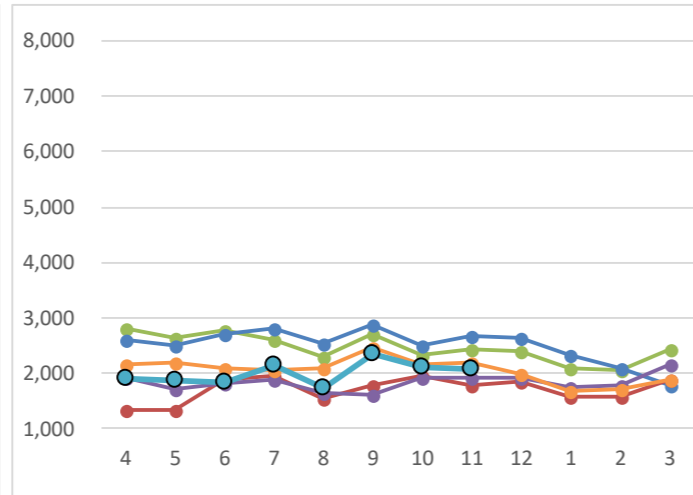
梅森線



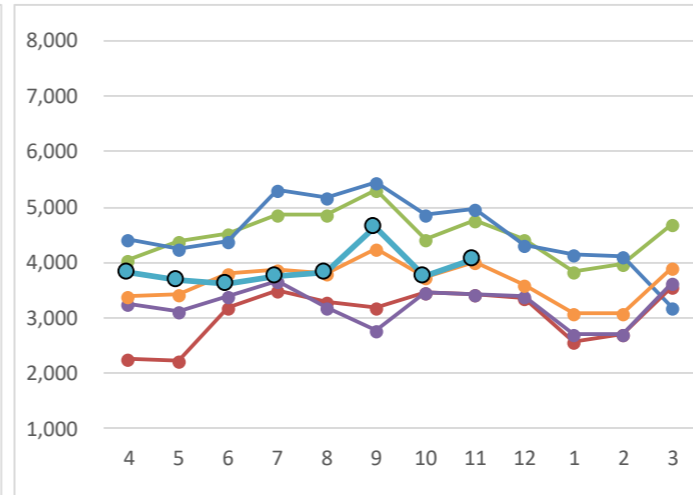
五色園線



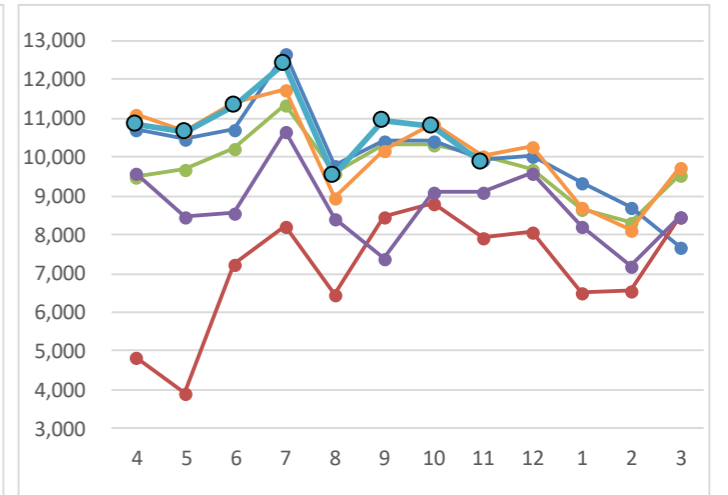
岩崎線



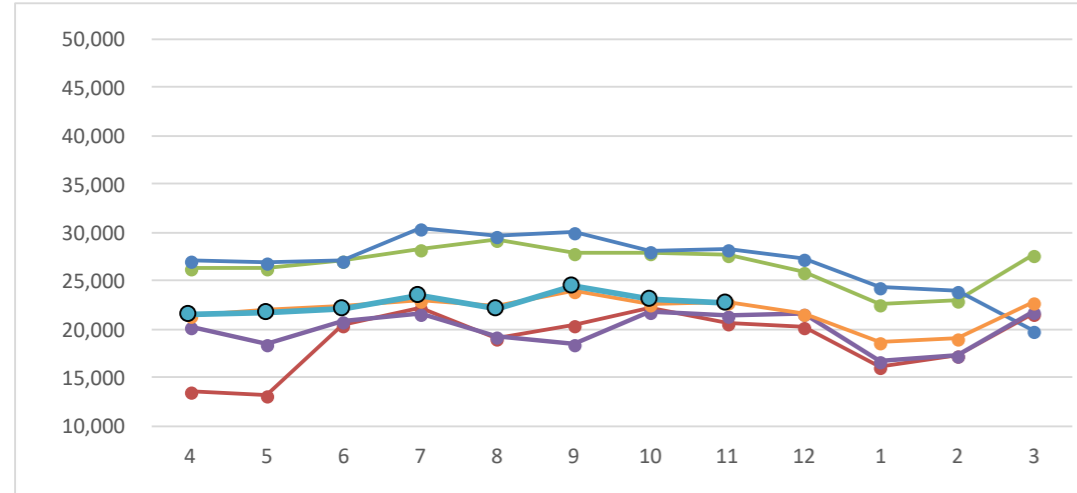
循環線



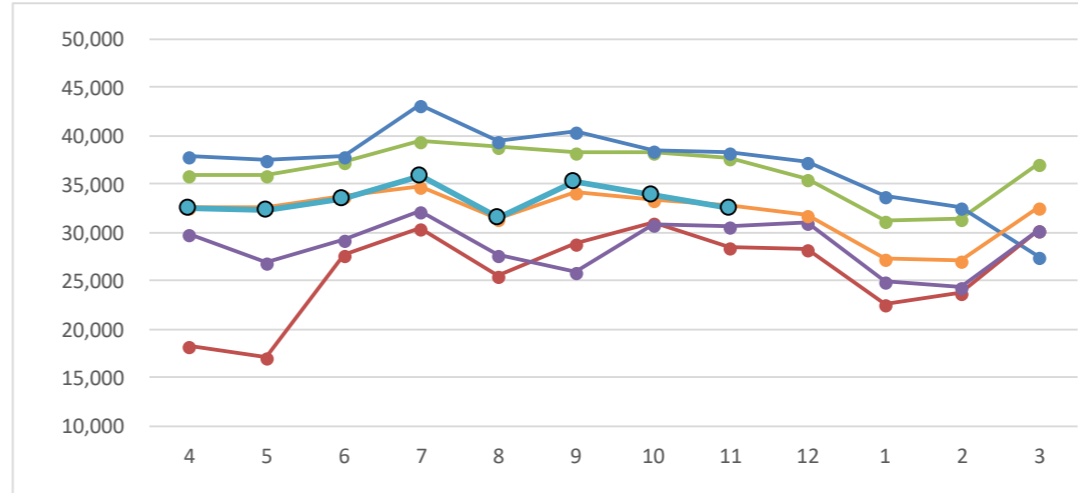
日進中央線



7路線



8路線

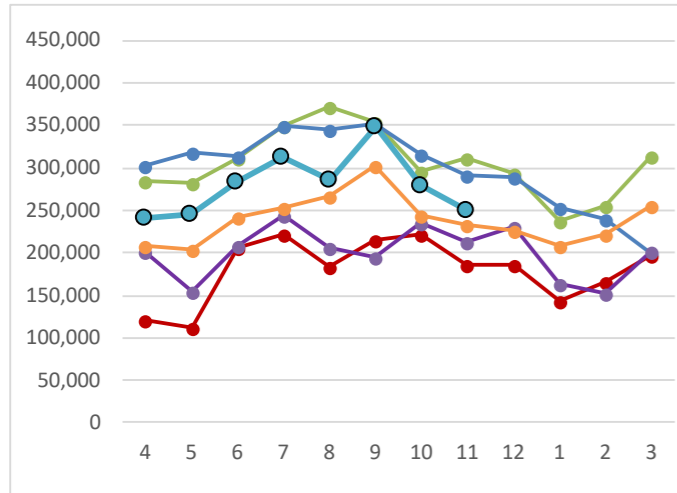


人/月

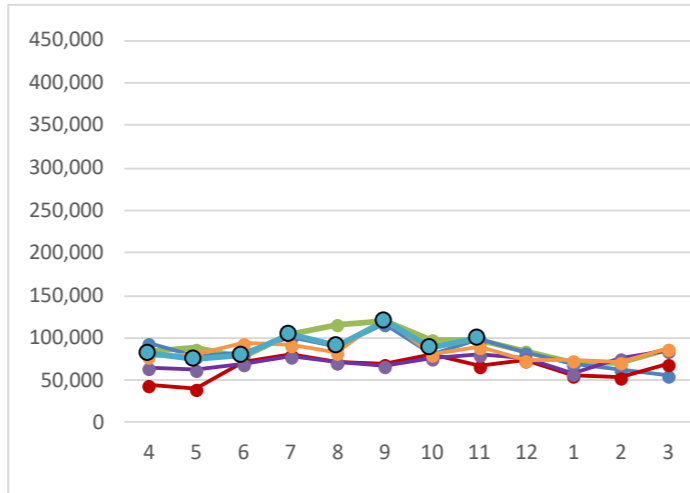
緑	H30年度
青	R元年度
赤	R2年度
紫	R3年度
橙色	R4年度
水色	R5年度

くるりんばす月毎運行収入

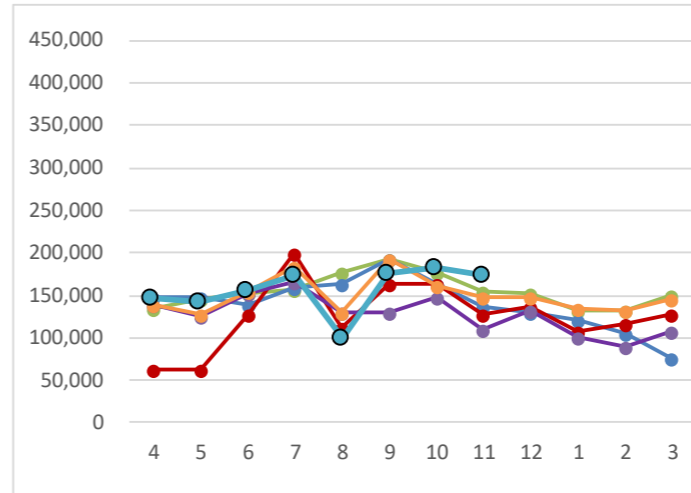
赤池線



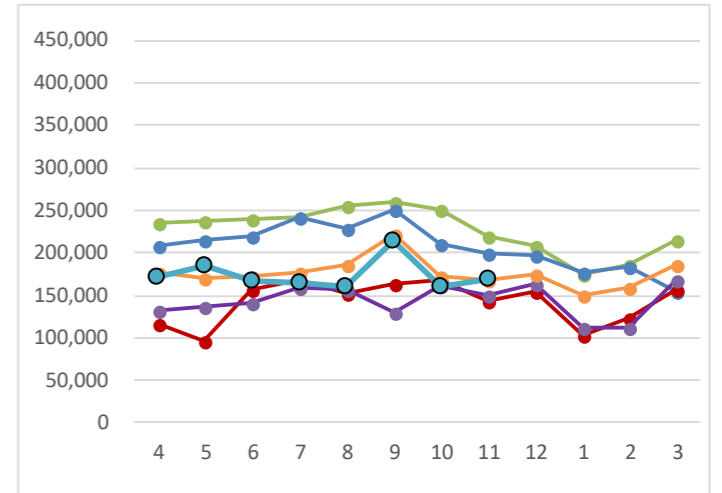
米野木線



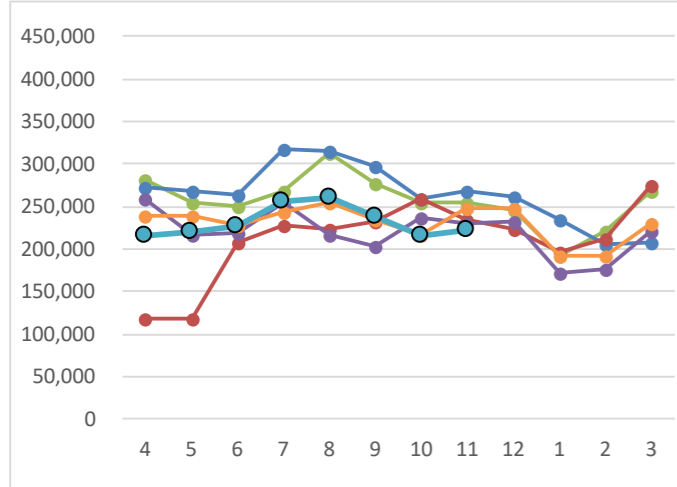
三本木線



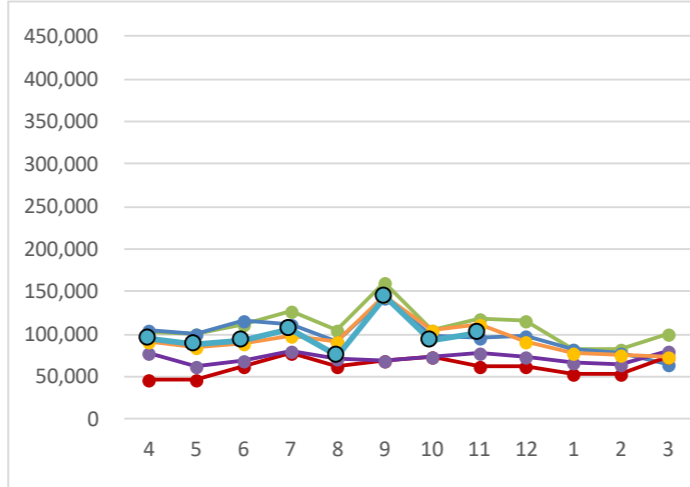
梅森線



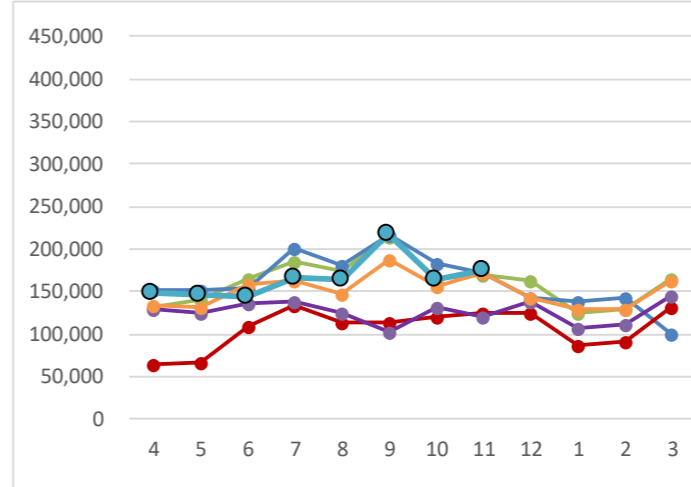
五色園線



岩崎線



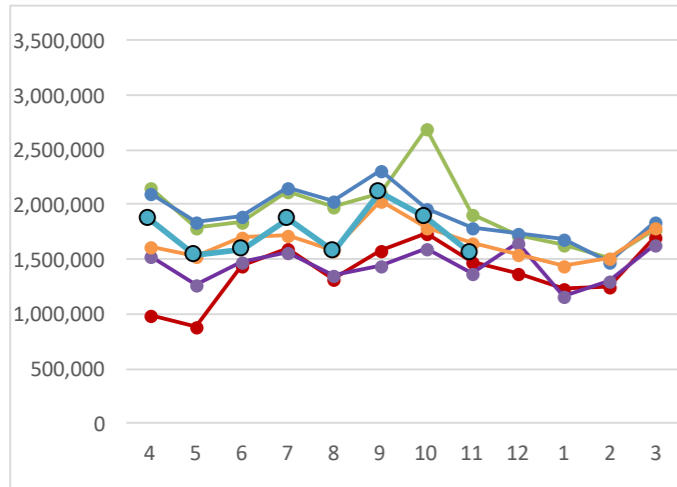
循環線



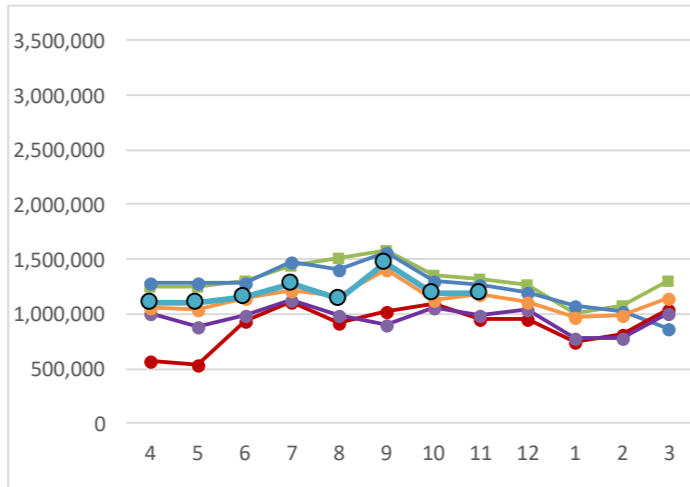
円/月

緑	H30年度
青	R元年度
赤	R2年度
紫	R3年度
橙色	R4年度
水色	R5年度

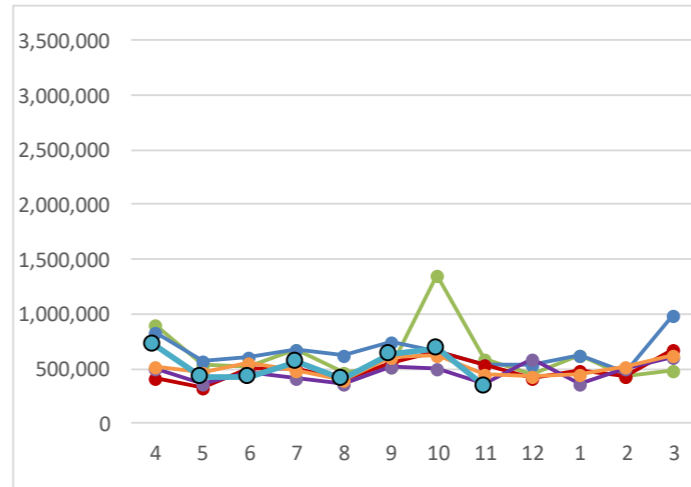
7路線(定期・回数含む)



7路線(運賃のみ)



7路線(定期・回数のみ)



報告事項（3） 地域公共交通計画実施事業の進捗状況について

① 高齢者少量輸送実証実験について

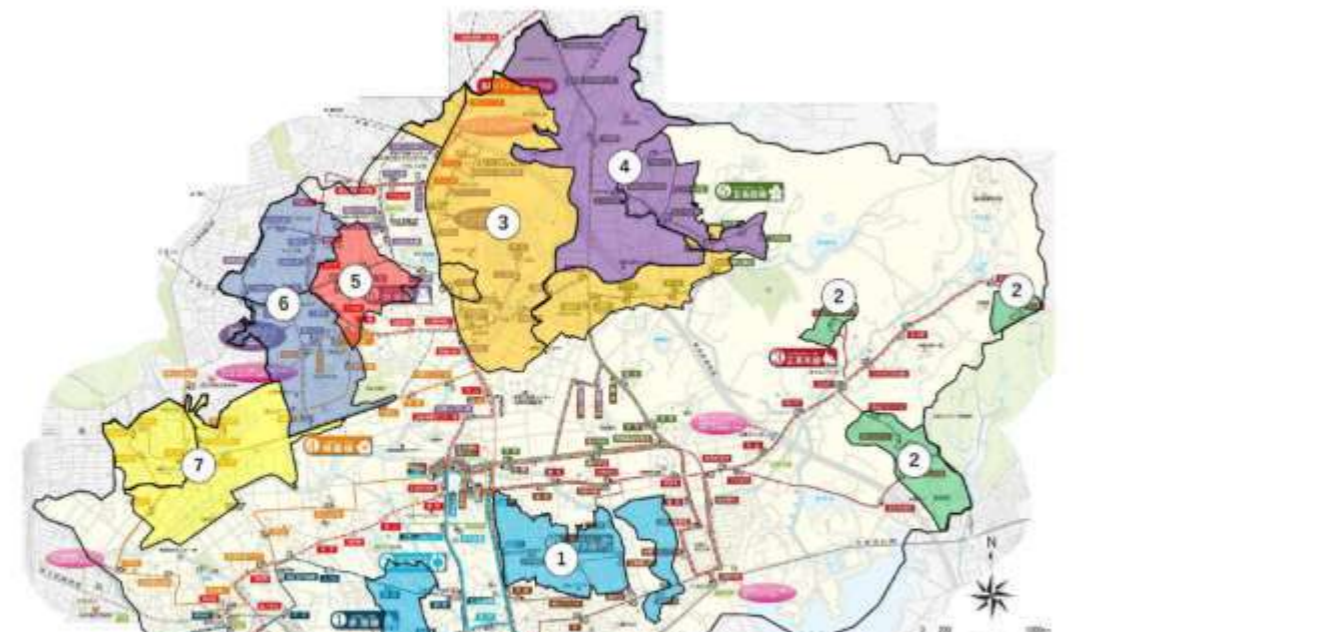
◎実施期間について

令和5年10月2日（月）から令和6年2月29日（木）まで
 ※当初令和5年12月29日（金）までの予定でしたが、令和6年2月29日（木）まで延長いたしました（年始1月1日（月）～3日（水）は休止）。

◎利用状況について

・10月1日～11月30日までの利用実績及び12月15日時点の利用登録者数

事業者	対象地区							合計
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	
あんしんネット	42回	11回	84回	18回	17回	67回	34回	273回
マルセ	81回	0回	-	-	-	-	-	81回
名鉄西部交通	159回	-	-	-	-	-	-	159回
愛知つばめ	22回	5回	-	-	-	-	-	27回
合計	304回	16回	84回	18回	17回	67回	34回	540回
利用登録者数	198人	57人	75人	35人	28人	33人	44人	470人
地域内75歳人口	2,402人	535人	753人	1,065人	602人	1,159人	768人	7,284人
登録率	8.2%	10.7%	10.0%	3.3%	4.7%	2.8%	5.7%	6.5%

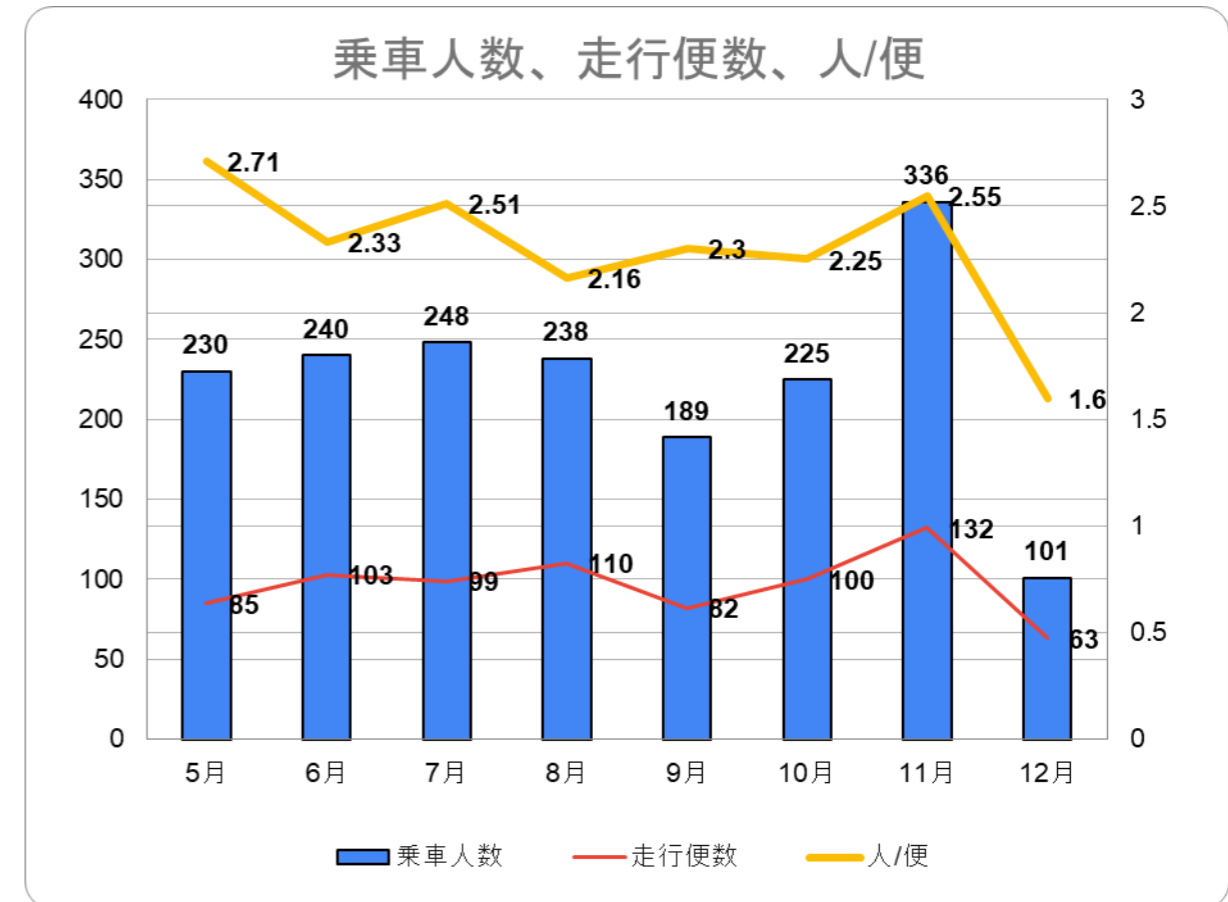


対象地区	移動可能範囲
①	日進駅を中心に半径2km以内
②	日進駅-三ヶ峯の中心から半径3km以内
③	くるりんばす岩崎線「小林バス停留所」を中心に半径2km以内
④	五色園入口交差点を中心に半径2km以内
⑤	石兼公園西を中心に半径2km以内
⑥	石兼交差点を中心に半径2km以内
⑦	梅森児童遊園を中心に半径2km以内

② 自動運転走行実証実験について

◎運行状況について

- ・デジタル田園都市国家構想交付金により実証実験を継続実施中。
- ・9月は、夢まつり等あり、運行日が少なくなっている。
- ・11月は市民まつりで体験乗車を行ったため利用者が増加した（104名）
- ・12月は16日までの実績。



◎今後の予定

- ・乗車予約システムを開発中（1月下旬～2月上旬目途に降実証実験開始予定）。
- ・国交省地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転実証調査事業）の実施～事業概要～
- ・信号連携をはじめとしたインフラ協調の実施（レベル4運行の実現を目指して）→2月上旬より実証実験開始に向けて準備中。
- ・住宅地エリアでの実証運行を実施（社会受容性の確保）→2台目の車両を調達し、住宅地を走行（日東東山地区で調整中）