

日進市地域公共交通利便増進実施計画 (案)

令和 5年 12月



日進市

<目 次>

1. 計画策定の背景と目的	1
1) 計画策定の背景と目的	1
2) 地域公共交通計画における基本的な方針と計画目標	4
2. 実施区域と実施予定期間	5
1) 実施区域	5
2) 実施予定期間	5
3. 地域公共交通利便増進事業の内容・実施主体	6
1) 利便増進事業の分類	6
2) 利便増進事業の内容と実施主体	8
(1) くるりんばすの路線改正	8
(2) 料金体系の見直し	65
4. 事業実施に必要な資金の額・調達方法	68
5. 事業の効果	69
1) 事業の効果	69
2) 地域公共交通計画の目標に対する利便増進事業の位置づけ	70
3) 目標値設定の根拠	71
6. 地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業	73
7. 日進市による支援の内容	75

1. 計画策定の背景と目的

1) 計画策定の背景と目的

① 計画策定の背景

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」（以下、公共交通計画）を令和4年4月に策定しました。

そして、公共交通計画における基本的な方針や計画目標に基づき、日進市の将来都市像の実現を支援する持続可能な地域公共交通ネットワークの形成や、利用者の利便増進に資する具体的な取り組み内容等を示す「日進市地域公共交通利便増進実施計画」（以下、利便増進実施計画）を策定することとしました。

②計画策定の目的

公共交通計画では、地域公共交通の方針1・3に基づいた実施事業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」として、路線により幹線・準幹線の機能を有しているくるりんばすを路線改正し、地域公共交通の将来ネットワークイメージに示されている路線・人流の様態を実現します。

また、路線改正と同時に地域公共交通の方針2・3に基づいた実施事業⑨「乗継制度の見直しによる利便性の向上」として、路線改正と一体的な料金体系の見直し（主に乗継抵抗の緩和に向けたもの）を実施します。

本計画は、以上の2つの事業を中心としつつ、付帯するさまざまな事業を包括的・一体的に実施することで、日進市の地域公共交通の利便を増進させることを目的として策定します。

図 日進市における地域公共交通の課題と方針

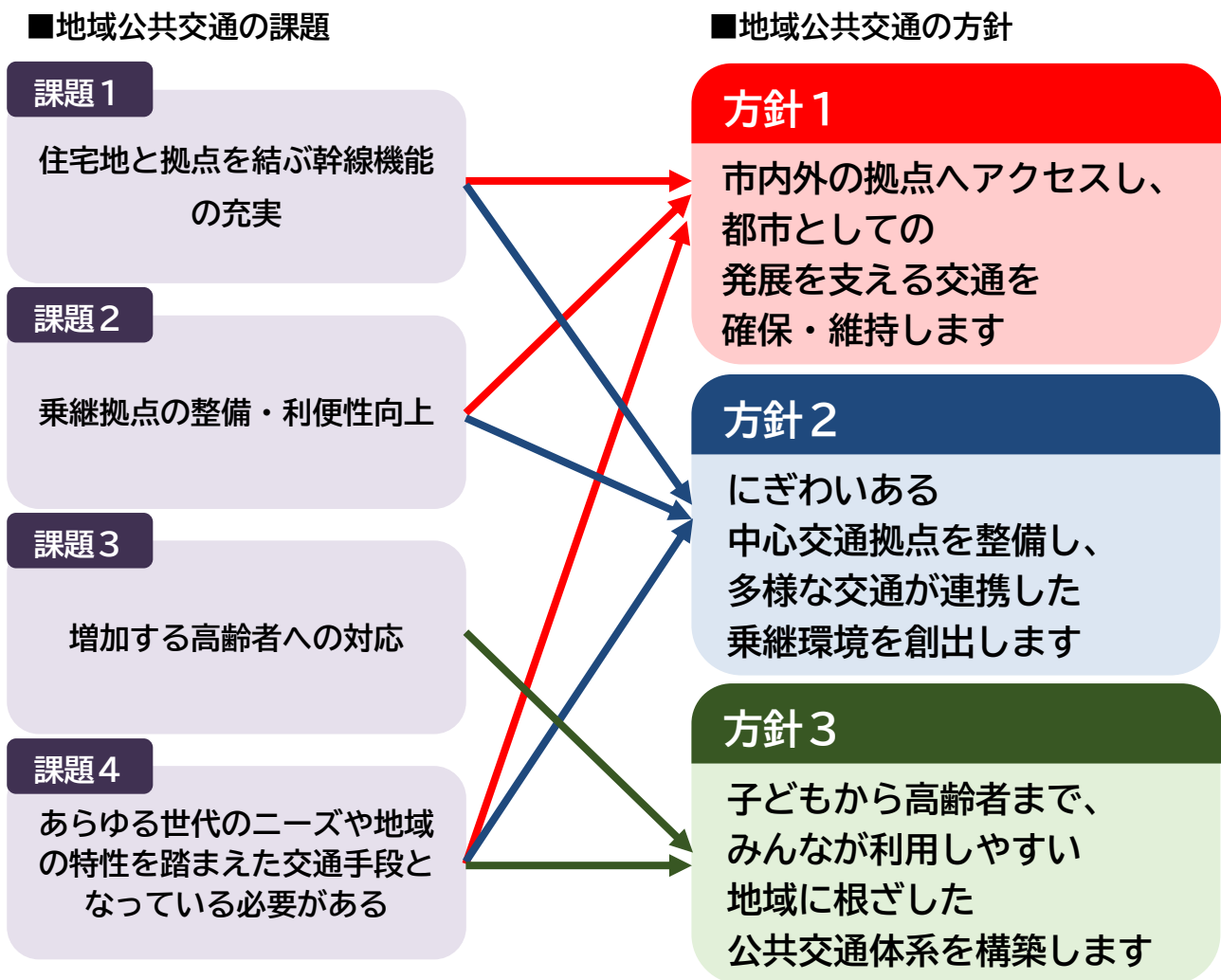
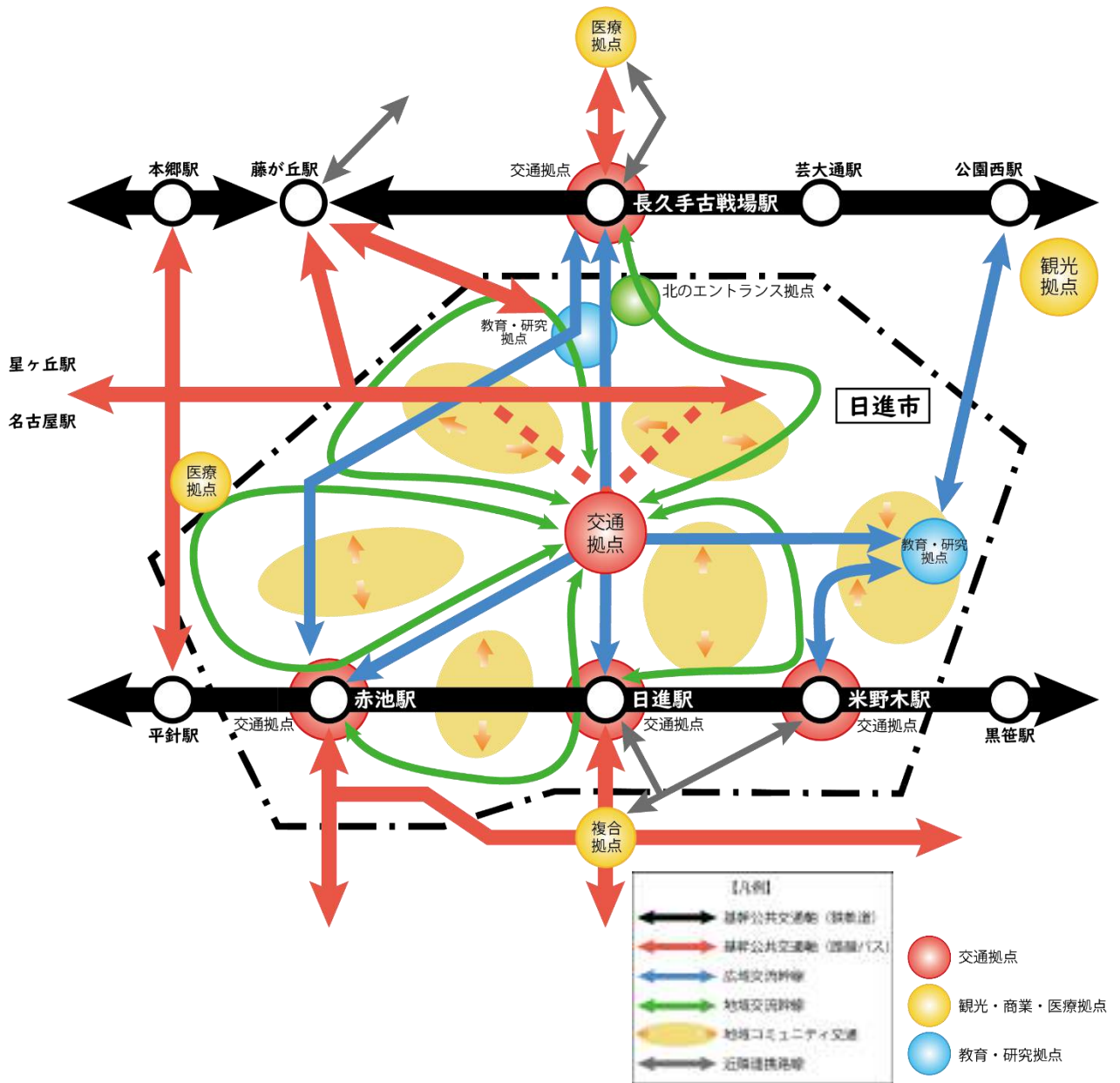


図 地域公共交通の将来ネットワークイメージ



2)地域公共交通計画における基本的な方針と計画目標

第6次日進市総合計画

計画期間：2021年度(R3)～2030年度(R12)

ともに暮らす
私たちがつないで創る
人とみどりを大切にすまち 日進

日進市都市計画マスタープラン

計画期間：2021年度(R3)～2030年度(R12)

豊かな緑を尊重し、都市の活力と
多様な交流でにぎわう
持続可能な都市環境を私たちが育む

■地域公共交通の基本的な方針と計画目標

<地域公共交通の基本的な方針>

みんなで支える公共交通環境が、活力とにぎわいを生むまち

第6次日進市総合計画など上位・関連計画を踏まえ、市民や地域、行政、鉄道事業者やバス事業者をはじめとした民間の交通事業者など、本市の地域公共交通に関わるすべての関係者が連携・協働することにより、それぞれの公共交通の運行が確保された移動環境が整い、本市内外での交流・対流が促されるまちを目指します。

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

※鉄軌道各駅乗車人員、路線バス、くるりんぼすの利用者数の合計

方針1

市内外の拠点へアクセスし、都市としての発展を支える交通を確保・維持します

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

※鉄軌道各駅乗車人員、路線バス利用者数の合計

方針2

にぎわいある中心交通拠点を整備し、多様な交通が連携した乗継環境を創出します

「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で上記項目を「やや不満」もしくは「不満」と回答した割合

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

市民の公共交通利用割合

現況値：71.2%



目標値：78%以上

※市民アンケートで公共交通を「利用していない」または「無回答」以外を回答した割合

2. 実施区域と実施予定期間

1)実施区域

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)実施予定期間

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・関連計画および日進市地域公共交通計画における計画期間との整合を図るため、2024年度（令和6年度）～2028年度（令和10年度）までを計画期間とします。

3. 地域公共交通利便増進事業の内容・実施主体

1) 利便増進事業の分類

地域公共交通利便増進事業は「地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業」と示されています。

以下に事業内容の分類に対応した本計画で位置づける利便増進事業を整理します。

表 事業内容の分類と本計画で該当する利便増進事業の整理

事業内容の分類	本計画で該当する利便増進事業
イ 地方公共団体がその全部又は一部の区域における輸送需要に応じた地域公共交通網の整備を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの (1) 旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更	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 ・ くるりんばすの路線改正 (需要に応じた運行時刻・系統の変更、乗継利便性を確保したダイヤ設定等の見直し)
(2) 次に掲げる事業の転換又は自家用有償旅客運送から道路運送事業への転換 (i) 旅客鉄道又は旅客軌道から道路運送事業(路線バス・一般タクシー)への転換 (ii) 一の種類の道路運送事業(路線バス・一般タクシー)から他の種類の道路運送事業への転換 (iii) 一の種類の旅客船(定期航路事業)から他の種類の旅客船(定期航路事業)への転換	該当事業なし
(3) 自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは運送の区域の変更	該当事業なし
□ 地方公共団体が地域公共交通の利用者にとって利用しやすい運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善を図るために行う事業であって、公共交通事業者等への支援を行うことにより次に掲げる措置の実施を促進するもの (1) 運賃又は料金の設定	⑨ 乗継制度の見直しによる利便性の向上 ・ 料金体系の見直し(定期券の減額、乗継券の発行箇所の追加等)
(2) 運行回数又は運行時刻の設定	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 ・ くるりんばすの路線改正 (需要に応じた運行時刻・系統の変更、乗継利便性を確保したダイヤ設定等の見直し)
(3) 共通乗車船券の発行	該当事業なし

事業内容の分類	本計画で該当する利便増進事業
ハイ又はロに掲げる事業と併せて行う以下の事業	
(1) 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善	該当事業なし
(2) 交通結節施設における乗降場の改善	該当事業なし
(3) 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供	⑧ 公共交通を安心して利用できる情報・案内の提供 ・ バスマップ（公共交通ガイド）の配布、道の駅等における総合案内板の設置等情報・案内の提供等
(4) ICカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化	該当事業なし
(5) 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入	該当事業なし
(6) 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置	該当事業なし
(7) (1)～(6)に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置	該当事業なし



*利便増進事業の○番号は日進市地域公共交通計画の目標を達成するために実施する事業に対応

2) 利便増進事業の内容と実施主体

本計画で位置づける利便増進事業の内容と実施主体を以下に記載します。

(1) くるりんばすの路線改正

A：事業の内容と実施主体

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				

B：くるりんばすの運行目的

【日進市の現状】

- 人口はやや増加傾向にあるものの、高齢者人口割合は年々増加している
→健康増進や生きがい創出のため、高齢者の外出機会を保つための移動手段の確保が必要
- 年少人口割合は横ばいが続いているが、生産年齢人口割合が減少している
→子育て世代が定住できるよう、通勤・通学に利用できる移動手段の確保が必要

【くるりんばすの現状】

- 一方方向運行によって往復利用が難しい状態となっている
→利用ニーズに合致した運行方向の設定が必要
- 鉄軌道線や民間バス路線がサービスされない地域をカバーする運行となっている
→引き続き公共交通空白地帯における交通利便性の確保が必要



くるりんばす路線改正にあたっての運行目的

- 市民の生活の足としての移動手段の確保
朝夕は主に通勤や通学に、昼間帯は主に市民の買い物・通院等に対応します。
- 市民の社会参加、市民同士の交流の促進
生きがいをもって暮らせるまちを目指して、社会参加・交流を促進します。
- 環境負荷の低減の推進
自家用車での移動に比べて環境負荷の少ない乗合バスの利用を推進します。
- 公共交通空白地帯における交通利便性の確保
民間の公共交通の利用が難しい地域における交通手段として確保します。

C：くるりんばす路線改正の基本方針

(1) 路線

1. 利用実態を踏まえた路線とします
2. 民間路線バス等との連携・調和を考慮した路線とします
3. 各路線は、双方向性を持った運行をします
4. 各地区から中心拠点並びに鉄軌道若しくは幹線交通を結びます
5. 1 路線の運行時間は、片道 45 分以内を基本とします
6. 朝夕の時間帯は、駅への速達性や幹線機能を優先します
7. 昼間帯は、各地区をきめ細やかに運行することを優先します
8. 1 回の乗換で市内を移動できる路線とします

(2) 停留所

1. 停留所は、概ね 300m 間隔での設置を基本とします
2. 路線の効率性を前提としつつ、可能な限り地域の要望や意見を反映します
3. 障害者・高齢者が安全に乗降を行えることを考慮した位置の検討・調整を行います

(3) ダイヤ設定

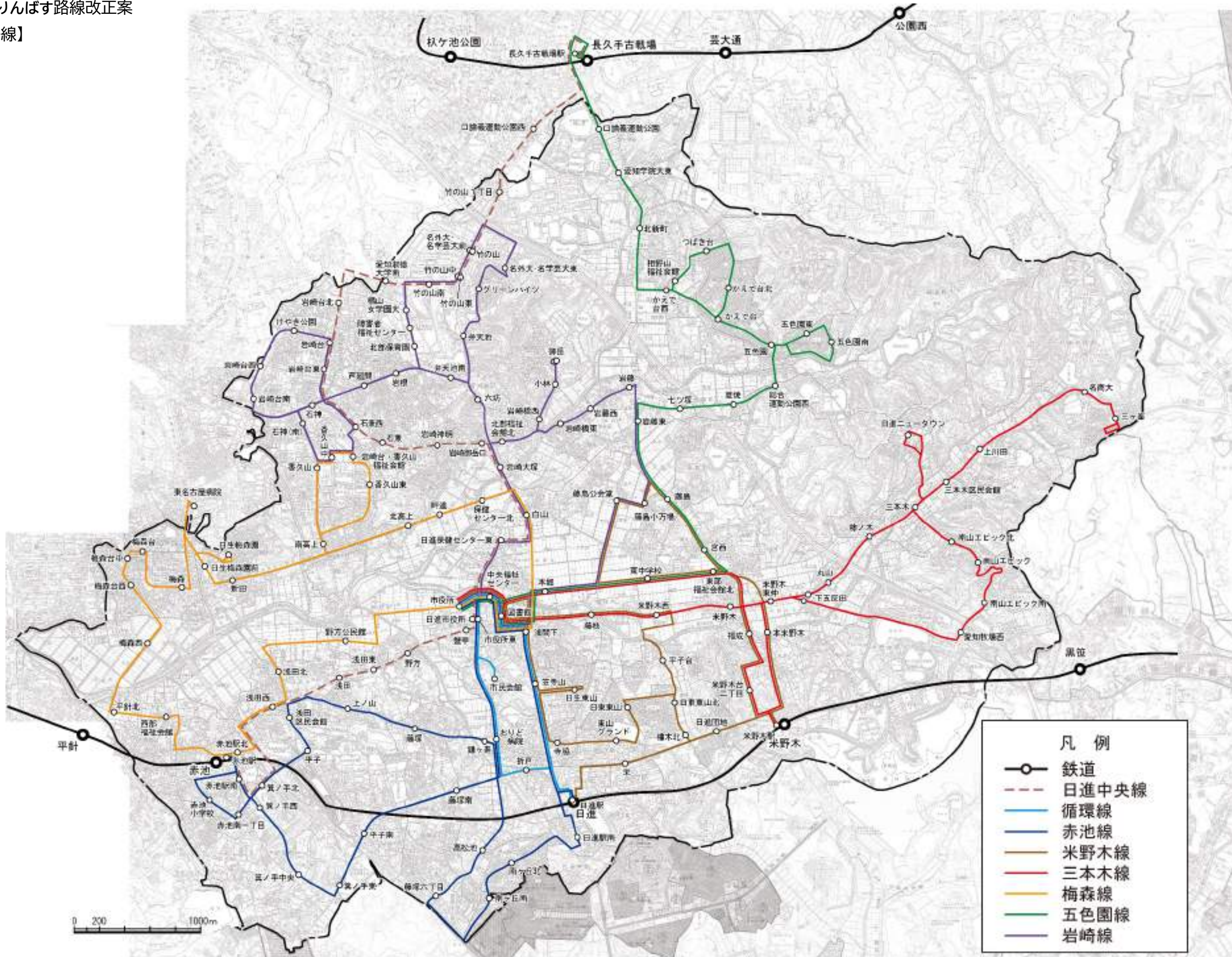
1. 定時性を確保したダイヤ設定とします
2. 安全な運行を確保したダイヤ設定とします
3. 市役所等での乗継の利便性を考慮したダイヤ設定とします
4. 利用実態を考慮した、効率的なダイヤ設定とします
5. 1 時間に 1 本のダイヤ設定を基本とします

(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

D：くるりんばす路線改正案

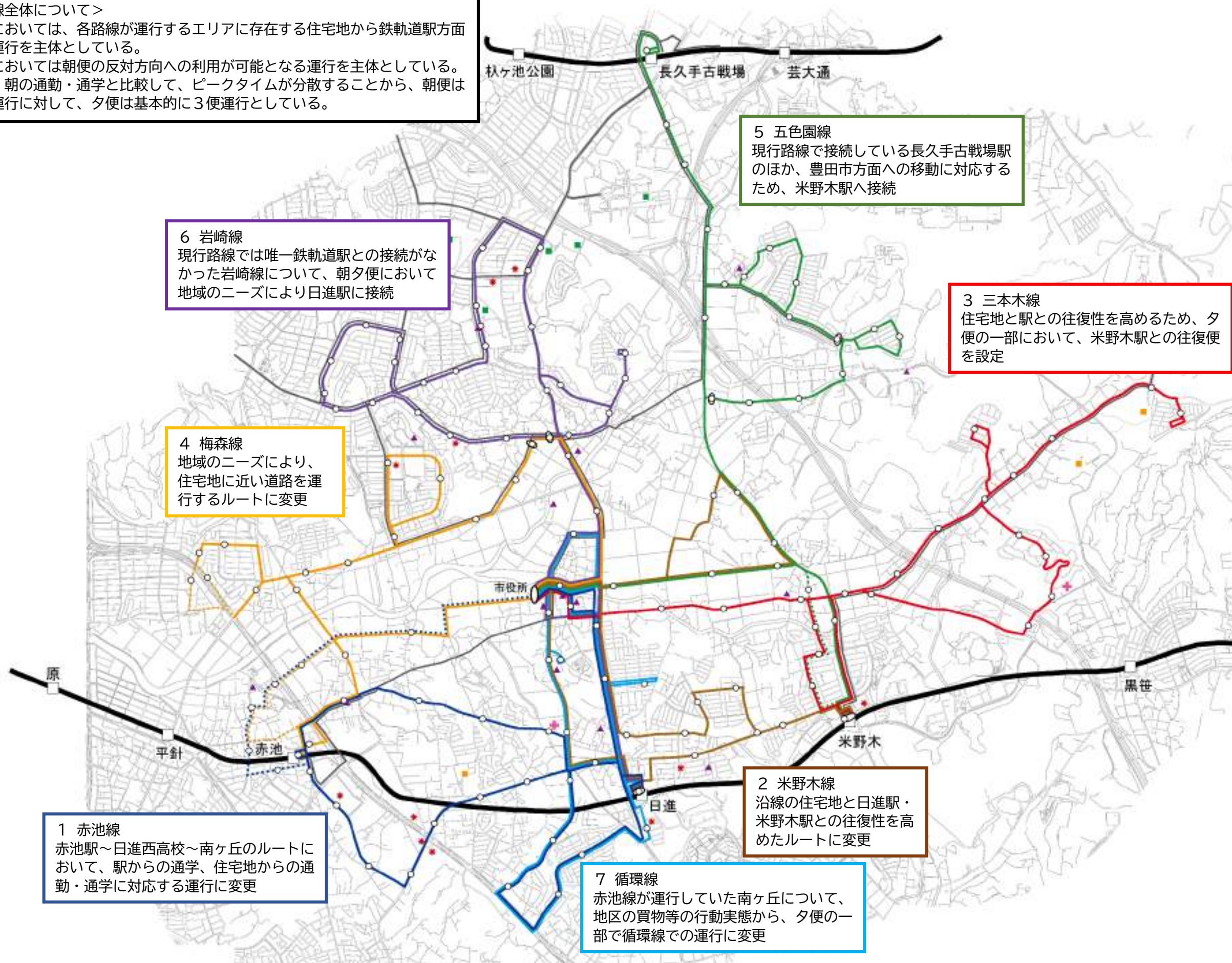
【現行路線】



【再編案（平日朝夕）】

<路線全体について>

朝便においては、各路線が運行するエリアに存在する住宅地から鉄軌道駅方面への運行を主体としている。
夕便においては朝便の反対方向への利用が可能となる運行を主体としている。
また、朝の通勤・通学と比較して、ピークタイムが分散することから、朝便は1便運行に対して、夕便は基本的に3便運行としている。



6 岩崎線
現行路線では唯一鉄軌道駅との接続がなかった岩崎線について、朝夕便において地域のニーズにより日進駅に接続

5 五色園線
現行路線で接続している長久手古戦場駅のほか、豊田市方面への移動に対応するため、米野木駅へ接続

3 三本木線
住宅地と駅との往復性を高めるため、夕便の一部において、米野木駅との往復便を設定

4 梅森線
地域のニーズにより、住宅地に近い道路を運行するルートに変更

2 米野木線
沿線の住宅地と日進駅・米野木駅との往復性を高めたルートに変更

1 赤池線
赤池駅～日進西高校～南ヶ丘のルートにおいて、駅からの通学、住宅地からの通勤・通学に対応する運行に変更

7 循環線
赤池線が運行していた南ヶ丘について、地区の買物等の行動実態から、夕便の一部で循環線での運行に変更

【再編案（平日昼間）】

<路線全体について>

現行路線では一方向運行の循環路線だったが、市民や利用者のニーズにより往復性をもった運行が可能な路線を設定した。
一便当たりの運行時間を短縮し、便数を確保して利便性を向上させている。
また、現状の利用者ODを考慮し、きめ細やかな系統・ダイヤ設定としている。

6 岩崎線

地域のニーズや利用者ODにより、午前中市役所と地域の往復、午後は地域内で往復利用できる系統を設定

4 梅森線

地域の意見により住宅地に近い南口経由にする
とともに、市役所を起点とする循環路線から、
市役所と赤池駅を往復する路線へ変更

1 赤池線

定時性を向上させるため、利用者利便を
阻害しない範囲で短縮した路線を設定

5 五色園線

現行路線で接続している長久手古戦場駅
のほか、豊田市方面への移動に対応する
ため、米野木駅へ接続

3 三本木線

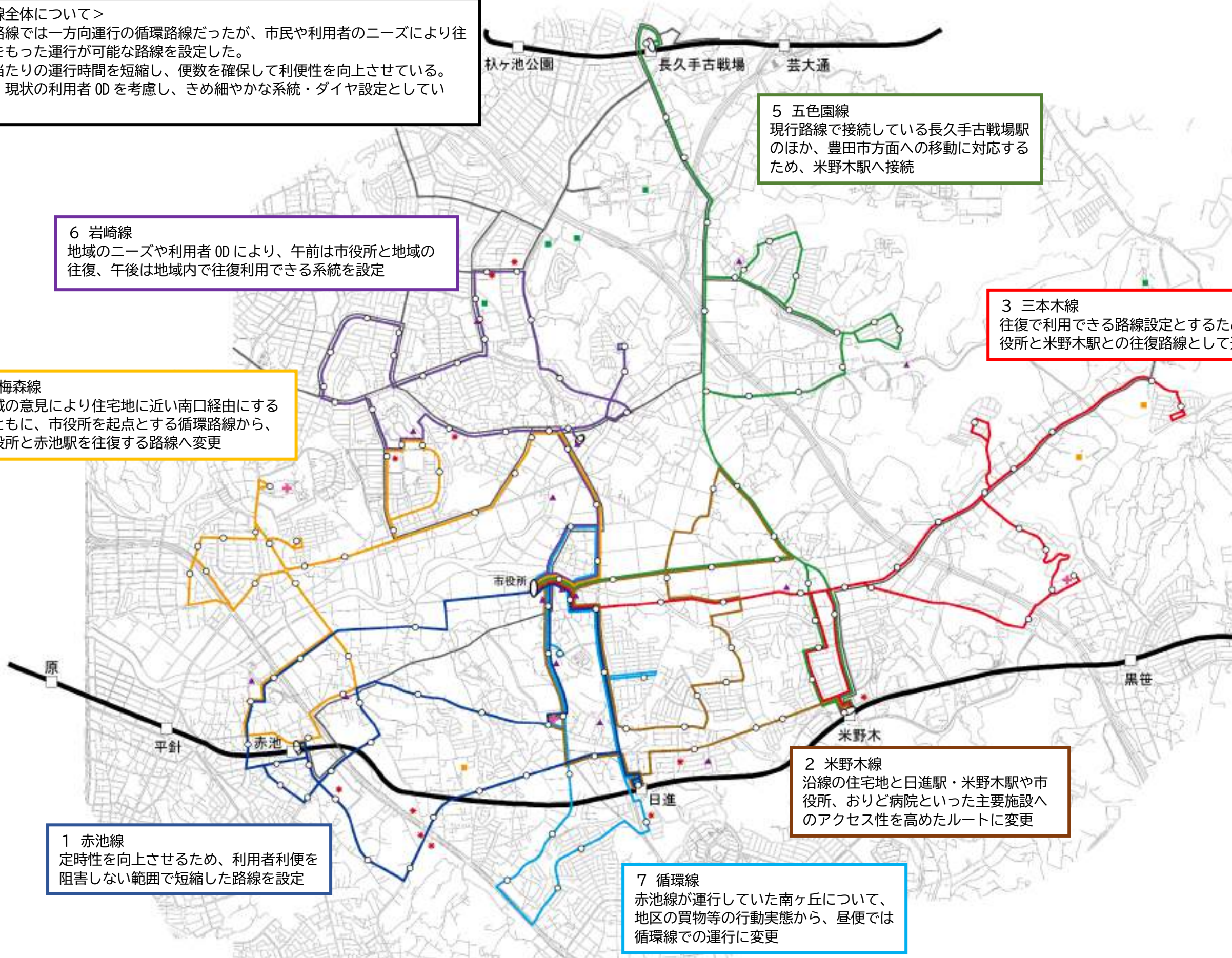
往復で利用できる路線設定とするため、市
役所と米野木駅との往復路線として運行

2 米野木線

沿線の住宅地と日進駅・米野木駅や市
役所、おりど病院といった主要施設への
アクセス性を高めたルートに変更

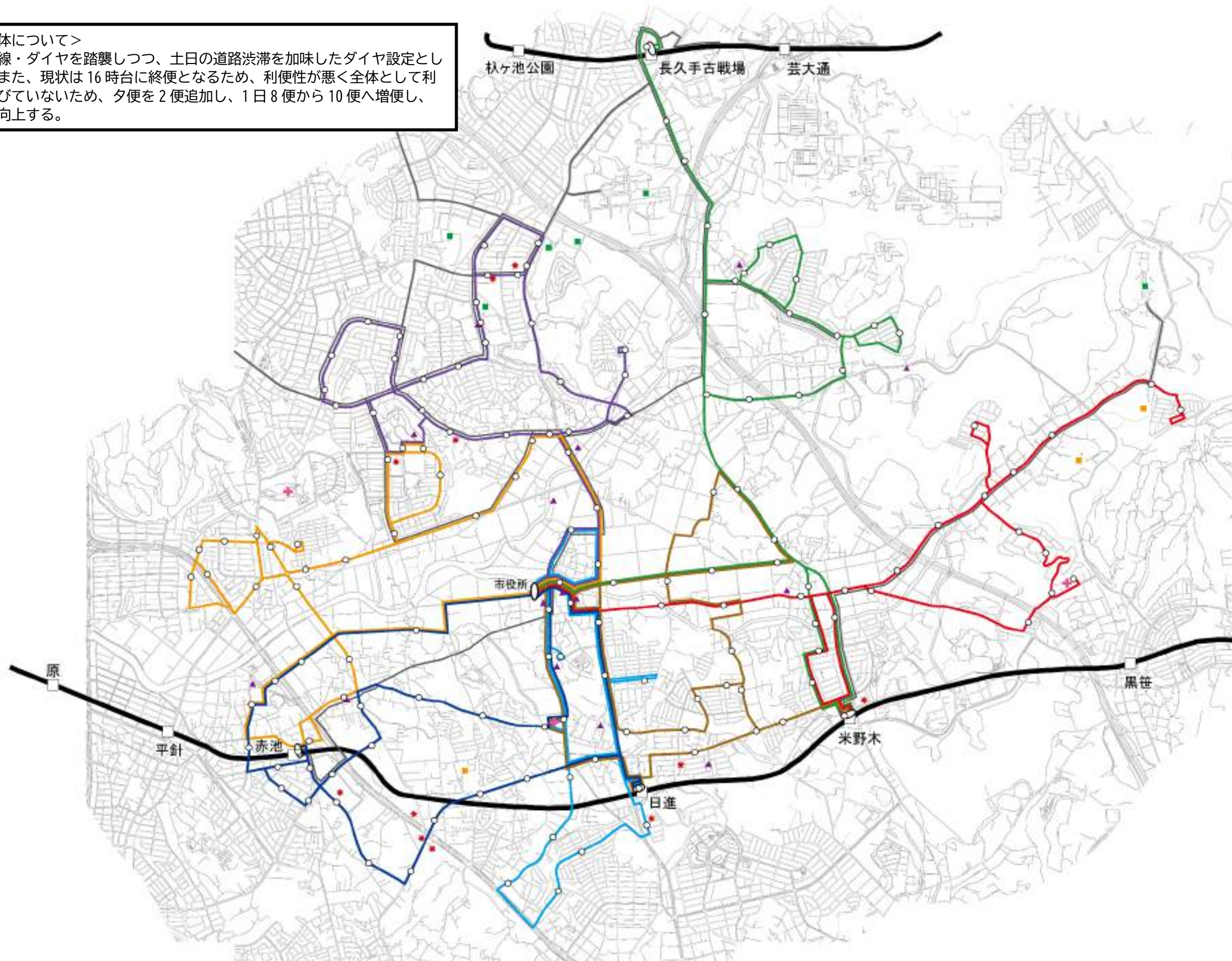
7 循環線

赤池線が運行していた南ヶ丘について、
地区の買物等の行動実態から、昼便では
循環線での運行に変更



【再編案（休日）】

<路線全体について>
平日の路線・ダイヤを踏襲しつつ、土日の道路渋滞を加味したダイヤ設定としている。また、現状は16時台に終便となるため、利便性が悪く全体として利用者が伸びていないため、夕便を2便追加し、1日8便から10便へ増便し、利便性を向上する。



< 1. 赤池線 >

1. 赤池線	
路線改正の概要	<p>日進西高校への通学需要、南ヶ丘・藤塚等の住宅地からの通勤・通学需要に合致した系統設定や、定時性が確保された運行などにより利便が増進し、赤池線の利用者増加によって公共交通計画全体の目標達成に寄与するほか、利用しやすくなることによる利用経験者の増加によって公共交通計画方針3の目標達成に寄与します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 概ね1時間に1本の運行 ➤ 市役所でくるりんばす全路線と乗換可能 ➤ 赤池駅でくるりんばす梅森線と乗換可能 ➤ 日進駅でくるりんばす米野木線・岩崎線・循環線と乗換可能
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行路線では一方向運行のため、市役所やおりど病院、赤池駅といった沿線施設や交通拠点への往復性が確保されていません。 ● 現行路線では第1便に限り異なる系統設定としており、利用者ニーズへの対応が十分に出来ていません。 ● 現行路線では赤池駅周辺の交通渋滞により大幅な遅延が発生しています。
路線改正のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ● 改正後は双方向性を持った運行とすることで、沿線施設や交通拠点へのアクセス性を向上させます。 ● 朝便では住宅地から赤池駅、夕便では赤池駅から住宅地へ向かう運行とし、沿線住民の生活パターンに合わせた系統設定を行います。 ● 路線の短縮化を行い定時性の向上につなげます。 (短縮化に伴い昼間便で経由しない南ヶ丘地区は、循環線に対応します。)

系統	便	主な改正ポイント	所要時間
系統①	平 朝 1	現状の路線において最初の日進駅での乗降がほばないことからここを省略し、通勤・通学需要に即したダイヤに変更。	現 行：約 75 分 改正後：約 60 分
系統②	平・土休 昼 1, 3, 5, 7 平 夕 1 土休 夕 1, 2	市役所や赤池駅をはじめ沿線施設や交通拠点へのアクセス性に課題があったため、日進駅～赤池駅間については系統③との組み合わせにより双方向性をもった運行とすることによりアクセス性を向上させる。	現 行： 約 60～65 分 改正後：約 45 分
系統③	平・土休 昼 2, 4, 6, 8	市役所～赤池駅間については現状の路線の移動を踏襲しつつもおりど病院へ乗り入れる路線変更を行うことや、赤池駅～日進駅間については系統②との組み合わせにより双方向性をもった運行とすることによりアクセス性を向上させる。	現 行： 約 60～65 分 改正後：約 55 分 (土休日 約 70 分)
系統④	平 夕 2	現行路線が住民の移動ニーズに適合したものになっていなかったため、現行と逆回りの赤池駅からへ住宅地（南ヶ丘・藤塚）向かう運行とし、主に駅からの帰宅需要に即した路線に変更。	現 行：約 60 分 改正後：約 60 分
系統⑤	平 夕 3	利用実態から発着地を市役所から日進駅へ変更し、路線を短縮化するとともに、日進駅～住宅地（南ヶ丘・藤塚）～赤池駅を往復する運行とし、主に駅からの帰宅需要に即した路線・ダイヤに変更。	現 行：約 60 分 改正後：約 45 分
計5系統	計 12 便 (平) 計 10 便 (休)	路線の短縮化により、平日は 11 便から 12 便、運行時間の延長により、休日は 8 便から 10 便へ増便。 土休日は、前回再編後に開業した大規模商業施設周辺における道路渋滞による慢性的なダイヤ遅延を勘案して余裕のあるダイヤ設定としている。	

■運行概要

起終点	平日	①市役所～市役所 [南ヶ丘経由] (1便) ②市役所～市役所 [右回り・西部福祉会館経由] (5便) ③市役所～市役所 [左回り・おりど病院、藤塚経由] (4便) ④市役所～日進駅 (1便) ⑤日進駅～日進駅 (1便)
	土休日	②市役所～市役所 [右回り・西部福祉会館経由] (6便) ③市役所～市役所 [左回り・おりど病院、藤塚経由] (4便)
主な経由地	日進駅、赤池駅、西部福祉会館、おりど病院、浅田区民会館	
キロ程	系統①：15.3 km 系統②：11.5 km 系統③：10.7 km 系統④：13.5 km 系統⑤：11.0 km	
実施主体	日進市・名鉄バス	
事業形態	一般乗合旅客運送 (路線定期運行)	
運行日	毎日 (ただし12月31日～1月3日は除く)	
運賃	一乗車 200円	
総停留所		
車両	中型バス (全長：8,990mm、全幅：2,300mm、全高：3,045mm、車重：8,020kg、乗車定員：61人) ※使用が想定される最大サイズ	

旧ルート

左回り	系統①	起点	市役所
		主な経由地	日進駅、赤池駅、日進駅
		終点	市役所
		キロ程	17.5 km
	系統②	起点	市役所
		主な経由地	日進駅、赤池駅、おりど病院
		終点	市役所
		キロ程	16.3 km



新ルート

左回り巡回	系統①	起点	市役所
		主な経由地	南ヶ丘、藤塚、生涯学習プラザ、赤池駅、日進駅
		終点	市役所
		キロ程	15.5 km
右回り巡回	系統②	起点	市役所
		主な経由地	日進駅、赤池駅、西部福社会館
		終点	市役所
		キロ程	11.0 km
左回り巡回	系統③	起点	市役所
		主な経由地	おりど病院、藤塚、赤池駅、日進駅
		終点	市役所
		キロ程	11.9 km
日進駅行	系統④	起点	市役所
		主な経由地	日進駅、赤池駅、西部福社会館
		終点	日進駅
		キロ程	14.0 km
右回り巡回	系統⑤	起点	日進駅
		主な経由地	赤池駅、日進西高校
		終点	日進駅
		キロ程	11.5 km

旧ルート

(左回り1便：市役所→日進駅→赤池駅→日進駅→市役所)



(左回り2～11便：市役所→日進駅→赤池駅→おりど病院→市役所)



新ルート

運行本数	運行時間帯	1便あたり所要時間
平日：市役所→市役所 10便、市役所→日進駅 1便、日進駅→日進駅1便、計12便	7時台～20時台	約45～60分
土休：市役所→市役所 10便、計10便	7時台～19時台	約45～70分

系統①（左回り：市役所→南ヶ丘→赤池駅→日進駅→市役所）



系統②（右回り：市役所→日進駅→赤池駅→西部福社会館→市役所）



系統③（左回り：市役所→おりど病院→藤塚→赤池駅→日進駅→市役所）



系統④（右回り：市役所→日進駅→赤池駅→日進西高校→日進駅）



系統⑤（右回り：日進駅→赤池駅→日進西高校→日進駅）



< 2. 米野木線 >

2. 米野木線	
路線改正の概要	<p>東山・日進団地等の住宅地からの通勤・通学需要に合致した系統設定や、おりど病院や市民会館などの拠点施設へ直接アクセスできるようになることにより利便が増進し、米野木線の利用者増加によって公共交通計画全体の目標達成に寄与するほか、利用しやすくなることによる利用経験者の増加によって公共交通計画方針3の目標達成に寄与します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 概ね1時間に1本の運行 ➤ 市役所でくるりんばす全路線と乗換可能 ➤ 日進駅でくるりんばす赤池線、岩崎線・循環線と乗換可能 ➤ 米野木駅でくるりんばす三本木線・五色園線と乗換可能 (74ページ記載の 4) 乗継券発行停留所の増設 に関連)
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行路線では一方向運行のため、市役所や日進駅といった沿線施設や交通拠点への往復性が確保されていません。 ● 現行路線では1つの系統で運行しており、利用者ニーズへの対応が十分に出来ていません。 ● 現行路線では市役所～日進駅間において、県道57号を經由する路線としており、市民会館やおりど病院といった拠点施設へアクセスできません。
路線改正のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ● 改正後は双方向性を持った運行とすることで、沿線施設や交通拠点へのアクセス性を向上させます。 ● 朝便では住宅地から米野木駅や日進駅、夕便では米野木駅や日進駅から住宅地へ向かう運行とし、沿線住民の生活パターンに合わせた系統設定を行います。 ● 改正後は施設沿道を経由し、乗り換えることなく市民会館やおりど病院といった拠点施設へアクセスできる路線設定とします。

系統	便	主な改正ポイント	所要時間
系統①	平 朝 1	通勤・通学需要に適合した路線になっていなかったため、住宅地（東山・藤島）から米野木駅・日進駅へ向かう運行に変更するほか、沿線住民の生活パターンに合わせたダイヤを設定。	現 行：約 70 分 改正後：約 55 分
系統②	平・土休 昼 1, 3, 5, 7	市役所や日進駅・米野木駅をはじめ沿線施設や交通拠点へのアクセス性に課題があったため、系統②と系統③との対で市役所と米野木駅の双方向運行とすることによる米野木駅での三本木線との乗換の実現や、おりど病院へ乗り入れる路線変更を行うこと	現 行：約 60 分 改正後：約 50 分
系統③	平・土休 昼 2, 4, 6, 8	によりアクセス性を向上させる。 系統②、③が対となって 1 便おきに市役所⇄鉄道駅を往復する路線であり、その間に小ループで市役所と住宅地を一周回すことで住宅地と市役所との往復性を確保しつつ市役所⇄鉄道駅間の速達性も確保している。	現 行：約 60 分 改正後：約 45 分
系統④	平 夕 1, 2, 3 土休 夕 1, 2	通勤・通学需要に適合した路線になっていなかったため、日進駅・米野木駅から住宅地（東山・藤島）へ向かう運行とし、沿線住民の生活パターンに合わせた路線に変更。	現 行：約 60 分 改正後：約 50～ 60 分
計 4 系統	計 12 便（平） 計 10 便（休）	路線の短縮化により、平日は 11 便から 12 便、運行時間の延長により、休日は 8 便から 10 便へ増便。	

■運行概要

起終点	平日	①市役所～市役所〔朝便〕（1便） ②市役所～米野木駅〔おりど病院経由〕（4便） ③米野木駅～市役所（4便） ④市役所～市役所〔夕便〕（3便）
	土休日	②市役所～米野木駅〔おりど病院経由〕（4便） ③米野木駅～市役所（4便） ④市役所～市役所〔夕便〕（2便）
主な経由地	おりど病院、日進駅、米野木駅、東中学校、藤島	
キロ程	系統①：13.6 km 系統②：14.4 km 系統③：13.7 km 系統④：13.7 km	
実施主体	日進市・名鉄バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	
運行日	毎日（ただし12月31日～1月3日は除く）	
運賃	一乗車 200円	
総停留所		
車両	中型バス（全長：8,990mm、全幅：2,300mm、全高：3,045mm、 車重：8,020kg、乗車定員：61人）※使用が想定される最大サイズ	

旧ルート

市役所巡回	系統①	起点	市役所
		主な経由地	日進駅、米野木駅
		終点	市役所
		キロ程	17.9 km



新ルート

市役所巡回	系統①	起点	市役所
		主な経由地	米野木駅、日進駅、おりど病院
		終点	市役所
		キロ程	13.6 km
往復	系統②	起点	市役所
		主な経由地	おりど病院、日進駅、東部福社会館北
		終点	米野木駅
		キロ程	14.4 km
	系統③	起点	米野木駅
		主な経由地	東部福社会館北、日進駅、おりど病院
		終点	市役所
		キロ程	13.7 km
市役所巡回	系統④	起点	市役所
		主な経由地	日進駅、米野木駅、東部福社会館北
		終点	市役所
		キロ程	13.7 km

旧ルート (市役所→日進駅→米野木駅→市役所)



新ルート

運行本数	運行時間帯	1便あたり所要時間
平日：市役所→市役所4便、市役所→米野木駅4便、米野木駅→市役所4便、計12便	7時台～20時台	約45～60分
土休：市役所→市役所2便、市役所→米野木駅4便、米野木駅→市役所4便、計10便	7時台～20時台	約45～55分

系統①（市役所→藤島→寺脇→米野木駅→日進駅→おりど病院→市役所）



系統②（市役所→寺脇→藤島→おりど病院→日進駅→米野木駅）



系統③（米野木駅→日進駅→おりど病院→図書館→寺脇→藤島→市役所）



系統④（市役所→日進駅→米野木駅→寺脇→藤島→市役所）



< 3. 三本木線 >

3. 三本木線	
路線改正の概要	<p>日進ニュータウン・三ヶ峯等の住宅地からの通勤・通学需要に合致した系統設定や、愛知国際病院へ乗り入れることにより利便が増進し、三本木線の利用者増加によって公共交通計画全体の目標達成に寄与するほか、利用しやすくなることによる利用経験者の増加によって公共交通計画方針3の目標達成に寄与します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 概ね1時間に1本の運行 ➤ 市役所でくるりんばす全路線と乗換可能 ➤ 米野木駅でくるりんばす米野木線・五色園線と乗換可能 (74ページ記載の 4)乗継券発行停留所の増設 に関連)
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行路線では一方向運行のため、市役所や米野木駅といった沿線施設や交通拠点への往復性が確保されていません。 ● 現行路線では1つの系統で運行しており、利用者ニーズへの対応が十分に出来ていません。 ● 現行路線では南山エピック～南山エピック南間において、愛知国際病院への入り口の前を通過しており、医療施設へのアクセス性が不十分となっています。
路線改正のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ● 改正後は双方向性を持った運行とすることで、沿線施設や交通拠点へのアクセス性を向上させます。 ● 朝便では住宅地から米野木駅、夕便では米野木駅から住宅地へ向かう運行とし、沿線住民の生活パターンに合わせた系統設定を行います。 ● 改正後は施設内へ乗り入れ、愛知国際病院の玄関前を経由する路線に変更し、病院へのアクセス性を確保します。

系統	便	主な改正ポイント	所要時間
系統①	平 朝 1	市役所までの経路を現在の農道を通行する経路から利用者の多い県道沿いを通行する経路に変更するほか、通勤・通学需要に適合したダイヤになっていなかったため、三ヶ峯地区の小学生の通学バスとしてのニーズ等、沿線住民の生活パターンに合わせたダイヤを設定。	現 行：約 70 分 改正後：約 65 分
系統②	平・土休 昼 1, 3, 5, 7	市役所や米野木駅をはじめ沿線施設や交通拠点へのアクセス性に課題があったため、系統②と系統③との対で市役所と米野木駅の双方向運行とすることによる米野木駅での米野木線との乗換の実現や、愛知国際病院へ乗り入れる路線に変更することによりアクセス性を向上させる。	現 行：約 55 分 改正後：約 50 分
系統③	平・土休 昼 2, 4, 6, 8		
系統④	平 夕 1	通勤・通学需要に適合した路線になっていなかったため、市役所での乗継に対応しつつ、米野木駅から住宅地（日進ニュータウン・三ヶ峯等）へ向かう運行とし、沿線住民の生活パターンに合わせた路線に変更。	現 行：約 65 分 改正後：約 65 分
系統⑤	平 夕 2, 3	通勤・通学需要に適合した路線になっていなかったため、米野木駅から住宅地（日進ニュータウン・三ヶ峯等）へ向かう運行とし、夕 3 便は五色園線との接続に対応。	現 行：約 60 分 改正後： 約 40～45 分
系統⑥	土休 夕 1, 2	現状、土休日の米野木駅発で住宅地へ向かう便は 16 時台が最終であったため、運行方向を逆にして駅発最終を 19 時台にすることで、往復利用性を高める。	現 行： 約 60～65 分 改正後： 約 60～65 分
計 6 系統	計 12 便 (平) 計 10 便 (休)	路線の短縮化により、平日は 11 便から 12 便、運行時間の延長により、休日は 8 便から 10 便へ増便。	

■運行概要

起終点	平日	①市役所～市役所 [米野木駅 1 回経由] (1 便) ②市役所～米野木駅 (4 便) ③米野木駅～市役所 (4 便) ④市役所～米野木駅 [米野木駅経由] (1 便) ⑤米野木駅～米野木駅 (2 便)
	土休日	②市役所～米野木駅 (4 便) ③米野木駅～市役所 (4 便) ⑥市役所～市役所 [米野木駅 2 回経由] (2 便)
主な経由地	米野木、三本木、日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エピック、愛知国際病院	
キロ程	系統①：18.7 km 系統②：15.6 km 系統③：15.9 km 系統④：17.6 km 系統⑤：13.7 km 系統⑥：19.1 km	
実施主体	日進市・名鉄バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	
運行日	毎日（ただし12月31日～1月3日は除く）	
運賃	一乗車 200円	
総停留所		
車両	中型バス（全長：8,990mm、全幅：2,300mm、全高：3,045mm、車重：8,020kg、乗車定員：61人）※使用が想定される最大サイズ	

旧ルート

市役所巡回	系統①	起点	市役所
		主な経由地	日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エピック、米野木駅
		終点	市役所
		キロ程	18.8 km



新ルート

市役所巡回	系統①	起点	市役所
		主な経由地	日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エピック、米野木駅
		終点	市役所
		キロ程	18.7 km
往復	系統②	起点	市役所
		主な経由地	日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エピック
		終点	米野木駅
		キロ程	15.6 km
	系統③	起点	米野木駅
		主な経由地	日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エピック
		終点	市役所
		キロ程	15.9 km
	系統④	起点	市役所
		主な経由地	米野木駅、日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エピック
		終点	米野木駅
		キロ程	17.6 km
米野木駅巡回	系統⑤	起点	米野木駅
		主な経由地	日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エピック
		終点	米野木駅
		キロ程	13.7 km
市役所巡回	系統⑥	起点	市役所
		主な経由地	米野木駅、日進ニュータウン、三ヶ峯、南山エピック、米野木駅
		終点	市役所
		キロ程	19.1 km

旧ルート（市役所→日進ニュータウン→三ヶ峯→南山エピック→米野木駅→市役所）



新ルート

運行本数	運行時間帯	1便あたり所要時間
平日：市役所→市役所 1 便、市役所→米野木駅 5 便、米野木駅→市役所 4 便、米野木駅→米野木駅 2 便、計 12 便	7 時台～20 時台	約 40～60 分
土休：市役所→米野木駅 4 便、米野木駅→市役所 4 便、市役所→市役所 2 便、計 10 便	7 時台～19 時台	約 45～65 分

系統①（市役所→日進ニュータウン→三ヶ峯→南山エピック→米野木駅→市役所）



系統②（市役所→日進ニュータウン→三ヶ峯→南山エピック→米野木駅）



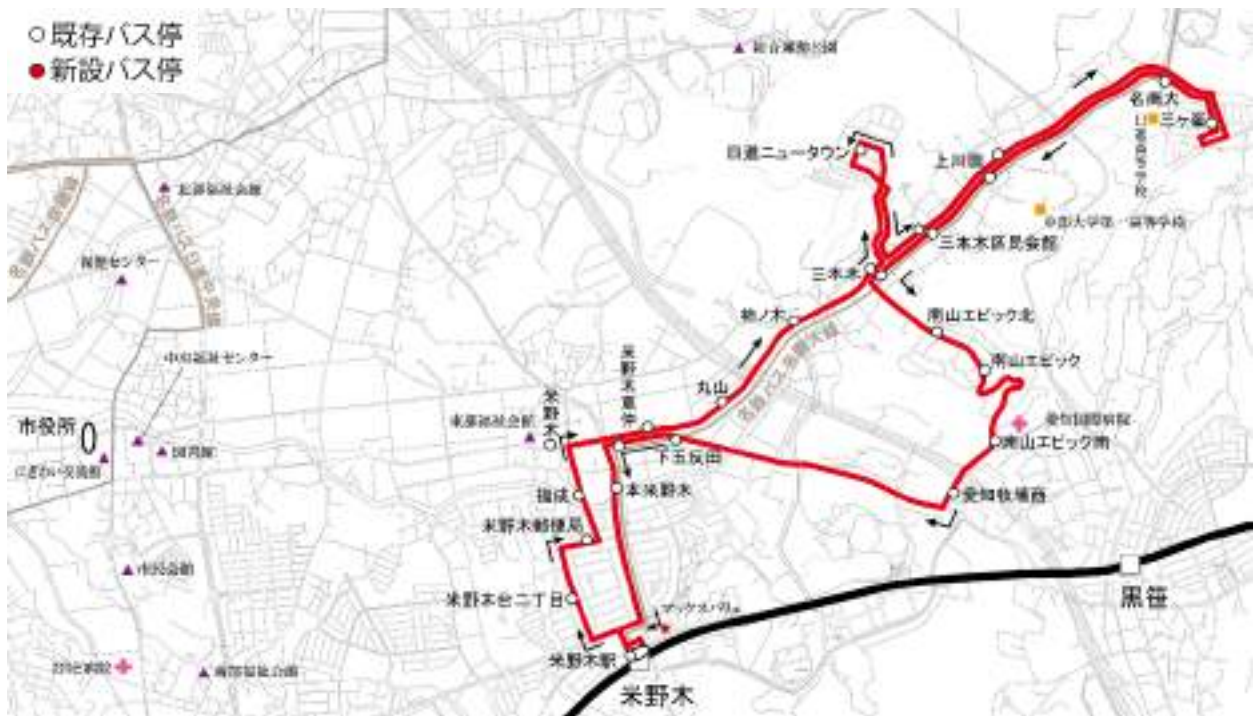
系統③（米野木駅→日進ニュータウン→三ヶ峯→南山エピック→市役所）



系統④（市役所→米野木駅→日進ニュータウン→三ヶ峯→南山エピック→米野木駅）



系統⑤（米野木駅→日進ニュータウン→三ヶ峯→南山エピック→米野木駅）



系統⑥（市役所→米野木駅→日進ニュータウン→三ヶ峯→南山エピック→市役所）



< 4. 梅森線 >

4. 梅森線	
路線改正の概要	<p>香久山・梅森台等の住宅地からの通勤・通学需要に合致した系統設定や、赤池駅ロータリーへ乗り入れることにより利便が増進し、梅森線の利用者増加によって公共交通計画全体の目標達成に寄与するほか、利用しやすくなることによる利用経験者の増加によって公共交通計画方針3の目標達成に寄与します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 概ね1時間に1本の運行 ➤ 市役所でくるりんばす全路線と乗換可能 ➤ 香久山中でくるりんばす岩崎線と乗換可能 ➤ 赤池駅でくるりんばす赤池線と乗換可能
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行路線では一方向運行のため、市役所や赤池駅といった沿線施設や交通拠点への往復性が確保されていません。 ● 現行路線では1つの系統で運行しており、利用者ニーズへの対応が十分に出来ていません。 ● 現行路線では白山～北高上間において、保健センター北を經由する路線としており、住宅地及び目的施設の少ない路線を經由しています。 ● 現行路線では赤池駅北バス停を使用しており、鉄道との乗り継ぎでは利便性の低い状態となっています。
路線改正のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ● 改正後は双方向性を持った運行とすることで、沿線施設や交通拠点へのアクセス性を向上させます。 ● 朝便では住宅地から赤池駅、夕便では赤池駅から住宅地へ向かう運行とし、沿線住民の生活パターンに合わせた系統設定を行います。 ● 改正後は保健センター北経由から、より住宅地に近い南口経由へ変更することで、利用者の利便性を向上させます。 ● 夕便を除き、赤池駅ロータリーに乗り入れて運行することとし、鉄道との乗継利便性を向上させます。

系統	便	主な改正ポイント	所要時間
系統①	平 朝 1	通勤・通学需要に即した路線とするため、住宅地を経由するように一部路線を変更するとともに、利便性向上のため赤池駅ロータリー内に進入する運行に変更するほか、沿線住民の生活パターンに合わせたダイヤを設定。	現 行：約 65 分 改正後：約 65 分
系統② 系統⑥	平・土休 昼 1, 3, 5, 7	市役所や赤池駅といった沿線施設や交通拠点へのアクセス性に課題があったため、系統②と系統③との対で市役所と赤池駅との双方向運行に変更を行うことによりアクセス性を向上させる。 土休便（系統⑥⑦）は渋滞による遅延を考慮して路線を短縮するため、休診日である東名古屋病院を経由しない路線とする。	現 行： 約 60 分 改正後： 約 50～55 分
系統③ 系統⑦	平・土休 昼 2, 4, 6, 8		
系統④	平 夕 1, 2	現行路線が住民の移動ニーズに適合したものになっていなかったため、現行と逆回りの赤池駅から住宅地（梅森台・香久山）向かう運行とし、主に駅からの帰宅需要に即した路線に変更。渋滞による遅延を考慮して路線を短縮するため、診療時間外になる東名古屋病院を経由しない路線とする。	現 行： 約 60～65 分 改正後：約 60 分
系統⑤	平 夕 3	系統④と原則同様だが、最終便で市役所までの乗り直し利用はないため、途中停留所にて終便扱いとする。	現 行：一分 改正後：約 45 分
系統⑧	土休 夕 1, 2	系統④と原則同様だが、平日と違い通勤通学以外のニーズもあるため住宅地を広く経由する路線としている。	現 行：約 55 分 改正後：約 65 分
計 8 系統	計 12 便（平） 計 10 便（休）	路線の短縮化により、平日は 11 便から 12 便、運行時間の延長により、休日は 8 便から 10 便へ増便。	

■運行概要

起終点	平日	①市役所～市役所 [朝便・左回り] (1便) ②市役所～赤池駅 [東名古屋病院経由] (4便) ③赤池駅～市役所 [東名古屋病院経由] (4便) ④市役所～市役所 [夕便・右回り] (2便) ⑤赤池駅～下側 (1便)
	土休日	⑥市役所～赤池駅 (4便) ⑦赤池駅～市役所 (4便) ⑧市役所～市役所 [夕便・梅森台経由] (2便)
主な経由地	南口、香久山、東名古屋病院、梅森、生涯学習プラザ	
キロ程	系統①：15.0 km 系統②：13.1 km 系統③：12.7 km 系統④：11.9 km 系統⑤：12.3 km 系統⑥：12.3 km 系統⑦：12.0 km 系統⑧：14.4 km	
実施主体	日進市・名鉄バス	
事業形態	一般乗合旅客運送 (路線定期運行)	
運行日	毎日 (ただし12月31日～1月3日は除く)	
運賃	一乗車 200円	
総停留所		
車両	中型バス (全長：8,990mm、全幅：2,300mm、全高：3,045mm、 車重：8,020kg、乗車定員：61人) ※使用が想定される最大サイズ	

旧ルート

左回り	系統①	起点	市役所
		主な経由地	岩崎台・香久山福祉会館、平針北、赤池駅北
		終点	市役所
		キロ程	16.0 km



新ルート

左回り巡回	系統①	起点	市役所
		主な経由地	香久山、赤池駅、野方公民館
		終点	市役所
		キロ程	15.0 km
往復	系統②	起点	市役所
		主な経由地	岩崎台・香久山福祉会館、東名古屋病院、梅森台
		終点	赤池駅
		キロ程	13.1 km
	系統③	起点	赤池駅
		主な経由地	梅森台、東名古屋病院、岩崎台・香久山福祉会館
		終点	市役所
		キロ程	12.7 km
右回り巡回	系統④	起点	市役所
		主な経由地	赤池駅北、香久山、岩崎
		終点	市役所
		キロ程	11.9 km
下側行き	系統⑤	起点	市役所
		主な経由地	赤池駅北、梅森台、香久山
		終点	下側
		キロ程	12.3 km

往復	系統⑥	起点	市役所
		主な経由地	岩崎、岩崎台・香久山福祉会館、梅森台
		終点	赤池駅
		キロ程	12.3 km
	系統⑦	起点	赤池駅
		主な経由地	梅森台、岩崎台・香久山福祉会館、岩崎
		終点	市役所
		キロ程	12.0 km
右回り巡回	系統⑧	起点	市役所
		主な経由地	赤池駅北、梅森台、香久山、岩崎
		終点	市役所
		キロ程	14.4 km

旧ルート（左回り：市役所→岩崎台→香久山福祉会館→平針北→赤池駅北→市役所）



新ルート

運行本数	運行時間帯	1便あたり所要時間
平日：市役所→市役所3便、市役所→赤池駅4便、赤池駅→市役所4便、赤池駅→下側1便、計12便	7時台～20時台	約40～60分
土休：市役所→赤池駅4便、赤池駅→市役所4便、市役所→市役所3便、計10便	7時台～20時台	約50～65分

系統①（左回り：市役所→香久山→野方福祉会館→市役所）



系統②（左回り：市役所→岩崎台・香久山福祉会館→東名古屋病院→赤池駅）



系統③（右回り：赤池駅→東名古屋病院→岩崎台・香久山福祉会館→市役所）



系統④（右回り：市役所→赤池駅北→香久山→岩崎→市役所）



系統⑤（右回り：市役所→赤池駅北→香久山→下側）



系統⑥（左回り：市役所→岩崎→岩崎台・香久山福祉会館→赤池駅）



系統⑦（右回り：赤池駅→岩崎台・香久山福祉会館→岩崎→市役所）



系統⑧（右回り：市役所→赤池駅北→梅森台→香久山→岩崎→市役所）



< 5. 五色園線 >

5. 五色園線	
路線改正の概要	<p>五色園・つばき台・かえで台等の住宅地からの通勤・通学需要や、昼間帯の住宅地からの買物・通院需要に合致した系統設定や、米野木駅を経由することにより利便が増進し、五色園線の利用者増加によって公共交通計画全体の目標達成に寄与するほか、利用しやすくなることによる利用経験者の増加によって公共交通計画方針3の目標達成に寄与します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 概ね1時間に1本の運行 ➤ 市役所でくるりんばす全路線と乗換可能 ➤ 米野木駅でくるりんばす米野木線・三本木線と乗換可能
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行路線では1つの系統で運行しており、利用者ニーズへの対応が十分に出来ていません。 ● 五色園から名鉄豊田線へのアクセスには、乗り継ぎが必要となっています。 ● 現状、五色園線周辺の平池地区ではくるりんばすがサービスされておらず、市役所等へのアクセス性が悪い状態です。 ● 藤島地区においては、米野木線で米野木駅へアクセス可能となっていたため、駅へのアクセスを確保する必要があります。 ● 現行路線では五色園地内は片方向（市役所方面のみ）の経由となっており、目的地によってはバス停が遠く、利便性が低くなっています。
路線改正のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ● 朝便では住宅地から長久手古戦場駅や米野木駅、夕便では長久手古戦場駅や米野木駅から住宅地へ向かう運行とし、沿線住民の生活パターンに合わせた系統設定を行います。 ● 改正後は平池地区を経由する便を設定することで、地域交流幹線としてのネットワークを強化します。 ● 改正後は米野木駅を経由する便を新設し、豊田市・名古屋市方面への幹線である名鉄豊田線へのアクセスを確保します。 ● 一部の五色園地内を往復とも経由する路線へ変更することで、利用者の利便性を向上させます。

系統	便	主な改正ポイント	所要時間
系統①	平 朝 1	通勤・通学需要に適合したダイヤ設定にはなっていなかったため、沿線住民の生活パターンに合わせたダイヤを設定。また、住宅地（五色園）から米野木駅へ向かう路線を設定し、豊田市方面へのアクセス性を確保。	現 行：約 60 分 改正後：約 60 分
系統② 系統③	平 昼 1, 7 平 昼 2, 8	住宅地（五色園）から市役所や商業施設を利用する際の時間に配慮し、利用実態に即した路線・ダイヤを設定。 また、平池地区を経由する路線設定により、市内公共交通ネットワークを強化。	現 行： 約 60～65 分 改正後： 約 55～60 分
系統④ 系統⑤	平 昼 3, 5 平 昼 4, 6 土休 昼 1, 3, 5, 7 土休 昼 2, 4, 6, 8	住宅地（五色園）から市役所や商業施設を利用する際の時間に配慮し、利用実態に即した路線・ダイヤを設定。	現 行：約 60 分 改正後： 約 40～45 分
系統⑥ 系統⑦	平 夕 1 平 夕 2	市役所での乗継利用に対応しつつ、長久手古戦場駅からの通勤・通学の帰宅需要に適合する路線・ダイヤを設定。 また、平池地区を経由する路線設定により、市内公共交通ネットワークを強化。	現 行： 約 60～65 分 改正後：約 60 分
系統⑧	平 夕 3	朝便に対応して米野木駅から住宅地（五色園）へ向かう路線を設定し、鉄道利用者の帰宅手段を確保しつつ、長久手古戦場駅からの既存利用者にも配慮。	現 行：一分 改正後：約 40 分
系統⑨	土休 夕 1, 2	市役所での乗継利用に対応しつつ、米野木駅から住宅地（五色園）へ向かう路線を設定し、鉄道利用者の帰宅手段を確保しつつ、長久手古戦場駅からの既存利用者にも配慮。	現 行：約 65 分 改正後： 約 65～70 分
計 9 系統	計 12 便 (平) 計 10 便 (休)	路線の短縮化等により、平日は 11 便から 12 便、運行時間の延長により、休日は 8 便から 10 便へ増便。	

■運行概要

起終点	平日	①五色園～市役所（1便） ②市役所～市役所〔平地・五色園経由〕（2便） ③市役所～市役所〔五色園・平地経由〕（2便） ④市役所～長久手古戦場駅（2便） ⑤長久手古戦場駅～市役所（2便） ⑥市役所～市役所〔かえで台西経由〕（1便） ⑦市役所～米野木駅（1便） ⑧米野木駅～岩藤東（1便）
	土休日	④市役所～長久手古戦場駅（4便） ⑤長久手古戦場駅～市役所（4便） ⑨市役所～市役所〔米野木駅経由〕（2便）
主な経由地	米野木駅、藤島、総合運動公園西、五色園、つばき台、北新町	
キロ程	系統①：16.0 km 系統②：17.9 km 系統③：17.3 km 系統④：13.5 km 系統⑤：14.1 km 系統⑥：17.0 km 系統⑦：17.4 km 系統⑧：15.3 km 系統⑨：21.3 km	
実施主体	日進市・名鉄バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	
運行日	毎日（ただし12月31日～1月3日は除く）	
運賃	一乗車 200円	
総停留所		
車両	中型バス（全長：8,990mm、全幅：2,300mm、全高：3,045mm、 車重：8,020kg、乗車定員：61人）※使用が想定される最大サイズ	

旧ルート

往復	系統①	起点	市役所
		主な経由地	五色園、長久手古戦場駅、五色園
		終点	市役所
		キロ程	19.6 km



新ルート

市役所行	系統①	起点	五色園
		主な経由地	長久手古戦場駅、五色園、米野木駅
		終点	市役所
		キロ程	16.0 km
巡回	系統②	起点	市役所
		主な経由地	平池、長久手古戦場駅、五色園、藤島、東中学校
		終点	市役所
		キロ程	17.9 km
	系統③	起点	市役所
		主な経由地	藤島、五色園、長久手古戦場駅、平池、東中学校
		終点	市役所
		キロ程	17.3 km
往復	系統④	起点	市役所
		主な経由地	米野木駅、五色園
		終点	長久手古戦場駅
		キロ程	13.5 km
	系統⑤	起点	長久手古戦場駅
		主な経由地	五色園、米野木駅
		終点	市役所
		キロ程	14.1 km
巡回	系統⑥	起点	市役所
		主な経由地	藤島、長久手古戦場駅、かえで台西、五色園、藤島、東中学校
		終点	市役所
		キロ程	17.0 km
米野木駅行	系統⑦	起点	市役所
		主な経由地	藤島、長久手古戦場駅、五色園、藤島
		終点	米野木駅
		キロ程	17.4 km

岩藤東行	系統⑧	起点	米野木駅
		主な経由地	藤島、五色園、長久手古戦場駅、五色園
		終点	岩藤東
		キロ程	15.3 km
巡回	系統⑨	起点	市役所
		主な経由地	米野木駅、藤島、長久手古戦場駅、五色園、藤島、東中学校
		終点	市役所
		キロ程	21.3 km

旧ルート（市役所→五色園→長久手古戦場駅→五色園→市役所）



新ルート

運行本数	運行時間帯	1便あたり所要時間
平日：五色園→市役所1便、市役所→市役所5便、市役所→長久手古戦場駅2便、長久手古戦場駅→市役所2便、市役所→米野木駅1便、米野木駅→岩藤東1便、計12便	7時台～20時台	約45～60分
土休：市役所→長久手古戦場駅4便、長久手古戦場駅→市役所4便、市役所→市役所2便、計10便	7時台～20時台	約45～70分

系統①（五色園→長久手古戦場駅→五色園→米野木駅→市役所）

系統②（市役所→平池→長久手古戦場駅→五色園→市役所）



系統③ (市役所→五色園→長久手古戰場駅
→平池→市役所)

系統④ (市役所→米野木駅→五色園→長
久手古戰場駅)



系統⑤ (長久手古戰場駅→五色園→米野木駅→市役所)



系統⑥ (市役所→長久手古戰場駅→五色園→市役所)



系統⑦ (市役所→長久手古戦場駅→五色園→
米野木駅)



系統⑧ (米野木駅→五色園→長久手古戦場駅
→五色園→岩藤東)



系統⑨ (市役所→米野木駅→平池→
 長久手古戦場駅→五色園→藤島→
 市役所)



< 6. 岩崎線 >

6. 岩崎線	
路線改正の概要	<p>名古屋学芸大学をはじめとした市内に立地する各大学への通学需要、岩崎台・竹の山等の住宅地からの通勤・通学需要に合致した系統設定や、日進駅を経由することにより利便が増進し、岩崎線の利用者増加によって公共交通計画全体の目標達成に寄与するほか、利用しやすくなることによる利用経験者の増加によって公共交通計画方針3の目標達成に寄与します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 概ね1時間に1本の運行 ➤ 市役所でくるりんばす全路線と乗換可能 ➤ 日進駅でくるりんばす赤池線・米野木線・循環線と乗換可能
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行路線では一方向運行のため、市役所や沿線商業施設等への往復性が確保されていません。 ● 現行路線では2つの系統で運行しており、利用実態や利用者ニーズへの対応が十分に出来ていません。 ● 現行路線では既存民間バス路線との重複を避けるルート設定となっており、利用実態・意向に合致していません。
路線改正のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ● 改正後は双方向性を持った運行とすることで、市役所や沿線商業施設等へのアクセス性を向上させます。 ● 朝夕便では日進駅を経由する運行とし、鉄道駅へのアクセスを確保するとともに、昼間便では香久山中経由を基本とした、利用実態を踏まえた経由・系統設定とします。 ● 岩崎～石兼においては、既存路線バス（名鉄バス岩藤線等）との新たな路線重複区間となりますが、日進市地域公共交通計画における路線機能の違いや、沿線住民・利用者の移動ニーズを踏まえたルート設定としています。

系統	便	主な改正ポイント	所要時間
系統①	平 朝 1	通勤・通学需要に適合したダイヤ設定になっていなかったため、沿線住民の生活パターンに合わせたダイヤを設定。また、鉄軌道駅に接続していない路線だったため、住宅地（岩崎台・竹の山等）から日進駅へ向かうルートを設定し、名古屋市・豊田市方面へのアクセス性を確保。	現 行：約 60 分 改正後：約 60 分
系統②	平 昼 1, 3 土休 昼 1, 3, 5, 7	住宅地（岩崎台・御岳等）から市役所や商業施設を利用する際の時間に配慮したルート・ダイヤを設定。 従来の一方向運行では往復利用が難しいという意見により、双方向運行に変更。 (市役所の利用特性により、平日午前の 1～4 便(系統②④)では市役所巡回、平日午後の 5～8 便(系統③⑤)では市役所と北部福祉会館の往復としている)	現 行： 約 60～65 分 改正後： 約 50～55 分
系統④	平 昼 2, 4 土休 昼 2, 4, 6, 8		
系統③	平 昼 5, 7		現 行： 約 60～65 分 改正後：約 45 分
系統⑤	平 昼 6, 8		
系統⑥	平・土休 夕 1	鉄軌道駅に接続していない路線だったため、市役所での乗継利用に対応しつつ、日進駅からの通勤・通学の帰宅需要に適合する路線・ダイヤを設定し、名古屋市・豊田市方面へのアクセス性を確保。	現 行：約 65 分 改正後：約 75 分
系統⑦	平・土休 夕 2	鉄軌道駅に接続していない路線だったため、市役所東停留所で市役所での他路線からの乗継利用に対応しつつ、日進駅からの通勤・通学の帰宅需要に適合する路線・ダイヤを設定し、名古屋市・豊田市方面へのアクセス性を確保。	現 行： 約 55～60 分 改正後： 約 35～60 分
系統⑧	平 夕 3		
計 8 系統	計 12 便 (平) 計 10 便 (休)	路線の短縮化等により、平日は 11 便から 12 便、運行時間の延長により、休日は 8 便から 10 便へ増便。	

■運行概要

起終点	平日	①市役所～市役所 [朝便] (1便) ②市役所～市役所 [左回り巡回] (2便) ③市役所～北部福祉会館 [左回り往復] (2便) ④市役所～市役所 [右回り巡回] (2便) ⑤北部福祉会館～市役所 [右回り往復] (2便) ⑥市役所～日進駅 (1便) ⑦日進駅～日進駅 (1便) ⑧日進駅～岩崎 (1便)
	土休日	②市役所～市役所 [左回り巡回] (4便) ④市役所～市役所 [右回り巡回] (4便) ⑥市役所～日進駅 (1便) ⑦日進駅～日進駅 (1便)
主な経由地	岩崎、岩崎台、名外大・名学芸大前、御岳、日進駅	
キロ程	系統①：15.1 km 系統②：13.0 km 系統③：11.4 km 系統④：12.6 km 系統⑤：11.1 km 系統⑥：19.1 km 系統⑦：16.7 km 系統⑧：11.6 km	
実施主体	日進市・名鉄バス	
事業形態	一般乗合旅客運送 (路線定期運行)	
運行日	毎日 (ただし12月31日～1月3日は除く)	
運賃	一乗車 200円	
総停留所		
車両	中型バス (全長：8,990mm、全幅：2,300mm、全高：3,045mm、 車重：8,020kg、乗車定員：61人) ※使用が想定される最大サイズ	

旧ルート

右回り	系統①	起点	市役所
		主な経由地	岩崎台、石神、名外大・名学芸大前、北部福社会館北
		終点	市役所
		キロ程	16.4 km
	系統②	起点	市役所
		主な経由地	岩崎台、香久山中、北部福社会館北
		終点	市役所
		キロ程	16.0 km



新ルート

右回り巡回	系統①	起点	市役所
		主な経由地	岩崎、岩崎台、名外大・名学芸大前、御岳口、日進駅
		終点	市役所
		キロ程	15.1 km
左回り巡回	系統②	起点	市役所
		主な経由地	北部福社会館北、竹の山中、香久山中
		終点	市役所
		キロ程	13.0 km
左回り往復	系統③	起点	市役所
		主な経由地	北部福社会館北、竹の山中、香久山中
		終点	北部福社会館
		キロ程	11.4 km
右回り巡回	系統④	起点	市役所
		主な経由地	岩崎、香久山中、岩崎台、竹の山中、御岳口
		終点	市役所
		キロ程	12.6 km
右回り往復	系統⑤	起点	市役所
		主な経由地	岩崎、香久山中、岩崎台、竹の山中、御岳口
		終点	北部福社会館
		キロ程	11.1 km

左回り往復	系統⑥	起点	市役所
		主な経由地	日進駅、御岳、名外大・名学芸大前、岩崎台、岩崎
		終点	日進駅
		キロ程	19.1 km
左回り巡回	系統⑦	起点	日進駅
		主な経由地	御岳、名外大・名学芸大前、岩崎台、岩崎
		終点	日進駅
		キロ程	16.7 km
左回り往復	系統⑧	起点	日進駅
		主な経由地	御岳、名外大・名学芸大前、岩崎台、石兼
		終点	岩崎
		キロ程	11.6 km

旧ルート

(右回り1, 2, 4, 6, 8, 10, 11便：市役所→石神→北部福祉会館北→市役所)



(右回り3, 5, 7, 9便：市役所→香久山中→北部福祉会館北→市役所)



新ルート

運行本数	運行時間帯	1便あたり所要時間
平日：市役所→市役所 5便、 市役所→北部福祉会館 2便、 北部福祉会館→市役所 2便、市役所→日進駅 1便、 日進駅→日進駅 1便、日進駅→岩崎 1便、 計 12便	7時台～20時台	約35～75分
土休：市役所→市役所 8便、市役所→日進駅 1便、 日進駅→日進駅 1便、計 10便	7時台～20時台	約50～70分

系統①（右回り：市役所→六坊→名外大・系統②（左回り：市役所→竹の山中→香久
名学芸大前→石神→市役所）
山中→北部福祉会館→市役所）



系統③（左回り：市役所→竹の山中→香久山中→北部福祉会館）



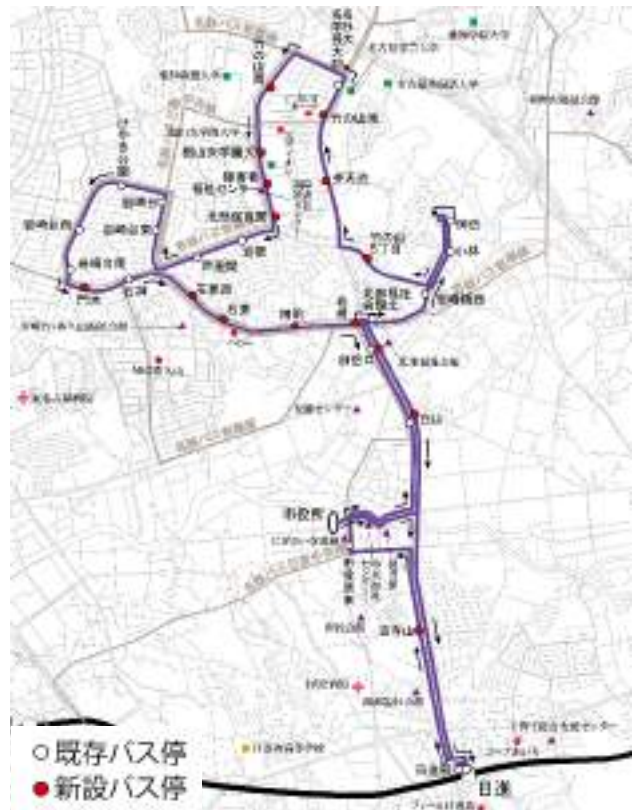
系統④（右回り：市役所→御岳口→香久山中→竹の山中→御岳口→市役所）



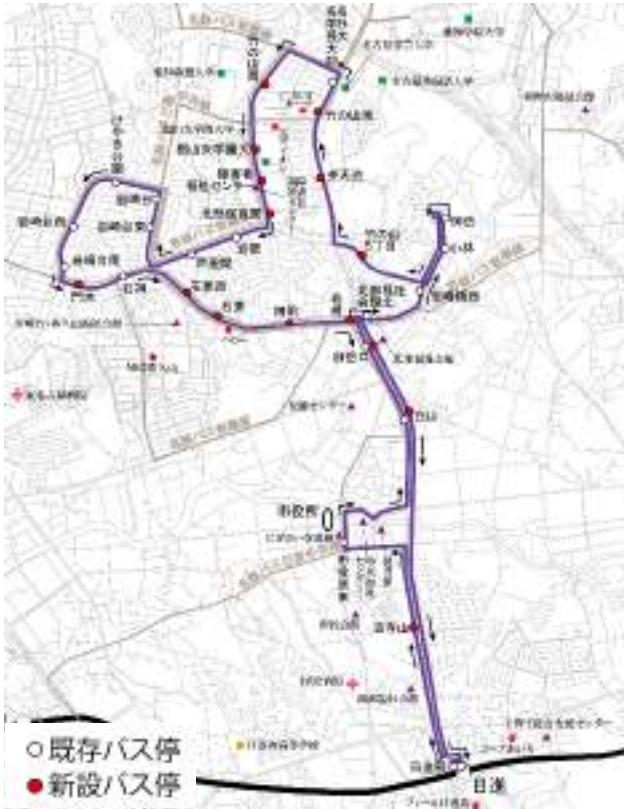
系統⑤（右回り：北部福祉会館→香久山中
→竹の山中→御岳口→市役所）



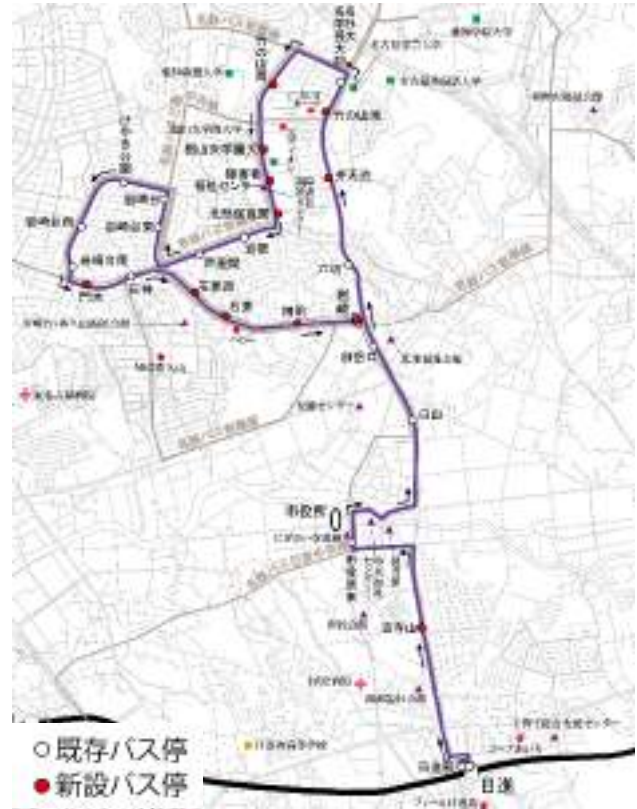
系統⑥（左回り：市役所→御岳→竹の山西
→岩崎台→日進駅）



系統⑦（左回り：日進駅→御岳→竹の山西
→岩崎台→日進駅）



系統⑧（左回り：日進駅→御岳→岩崎台
→岩崎）



< 7. 循環線 >

7. 循環線	
路線改正の概要	<p>南ヶ丘・日生東山等の住宅地からの買い物・通院といった自由目的の需要に合致した系統設定や、市中心部と鉄道駅との循環機能の強化により利便が増進し、循環線の利用者増加によって公共交通計画全体の目標達成に寄与するほか、利用しやすくなることによる利用経験者の増加によって公共交通計画方針3の目標達成に寄与します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 概ね1時間に1本の運行 ➢ 市役所でくるりんばす全路線と乗換可能 ➢ 日進駅でくるりんばす赤池線・米野木線・岩崎線と乗換可能
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行路線では一方向運行のため、市役所から市民会館への移動などにおいて利便性が低くなっています。 ● 南ヶ丘地区においては、現行の赤池線を利用した最寄りの日進駅への往復性が低く、利用意向と合致していません。
路線改正のねらい	<ul style="list-style-type: none"> ● 改正後は双方向性を持った運行とすることで、循環路線としての機能を強化し、回遊性・利便性を向上させます。 ● 昼間便や夕便の一部では南ヶ丘地区・東山地区を經由する運行とし、日進駅や医療・商業施設へのアクセスを確保します。

系統	便	主な改正ポイント	所要時間
系統①	平・土休 朝 1, 2 平・土休 夕 3, 4	現行の利用実態に配慮した路線を設定。 朝 2 便では終点の市役所で他路線の昼 1 便に接続。	現 行：約 25 分 改正後：約 25 分
系統②	平・土休 昼 1, 3, 5, 7	住宅地（南ヶ丘）と日進駅（周辺の買い物施設を含む）・おりど病院といった施設を往復利用できる路線に変更することで、住宅地からの買い物・通院等の利便性を向上。	現 行：約 25 分 改正後： 約 40～45 分
系統③	平・土休 昼 2, 4, 6, 8 夕 1, 2		
計 3 系統	計 14 便（平） 計 14 便（休）	沿線住宅地の利用意向・実態に即した路線を設定し、路線が延伸したことにより、平休日ともに 21 便から 14 便に減便。	

■運行概要

起終点	平日・土休日	①市役所～市役所 [折戸経由(朝夕便)・右回り] (4便) ②市役所～市役所 [南ヶ丘経由・左回り] (4便) ③市役所～市役所 [南ヶ丘経由・右回り] (6便)
主な経由地	笠寺山、日生東山、日進駅、南ヶ丘南、おりど病院、市民会館	
キロ程	系統①：5.3 km 系統②：10.6 km 系統③：10.4 km	
実施主体	日進市・名鉄バス	
事業形態	一般乗合旅客運送 (路線定期運行)	
運行日	毎日 (ただし12月31日～1月3日は除く)	
運賃	一乗車 200円	
総停留所		
車両	中型バス (全長：8,990mm、全幅：2,300mm、全高：3,045mm、車重：8,020kg、乗車定員：61人) ※使用が想定される最大サイズ	

旧ルート

右回り	系統①	起点	市役所
		主な経由地	図書館、日進駅、おりど病院、市民会館
		終点	市役所
		キロ程	5.3 km



新ルート

右回り	系統①	起点	市役所
		主な経由地	笠寺山、日進駅、おりど病院、市民会館
		終点	市役所
		キロ程	5.3 km
左回り	系統②	起点	市役所
		主な経由地	市民会館、おりど病院、南ヶ丘南、日進駅、日生東山、図書館、保健センター東
		終点	市役所
		キロ程	10.6 km
右回り	系統③	起点	市役所
		主な経由地	保健センター東、図書館、日生東山、日進駅、南ヶ丘南、おりど病院、市民会館
		終点	市役所
		キロ程	10.4 km

旧ルート（右回り：市役所→日進駅→おりど病院→市民会館→市役所）



新ルート

運行本数	運行時間帯	1便あたり所要時間
平日：市役所→市役所 (右回り折戸経由4便、 左回り南ヶ丘経由4便、 右回り南ヶ丘経由6便) 計14便	7時台～20時台	約25～45分
土休：市役所→市役所 (右回り折戸経由4便、 左回り南ヶ丘経由4便、 右回り南ヶ丘経由6便) 計14便	7時台～20時台	約25～45分

系統① (右回り：市役所→図書館→日進駅→おりど病院→市役所)



系統②（左回り：市役所→市民会館→おりど病院→南ヶ丘→日進駅→市役所）




系統③（右回り：市役所→日生東山→日進駅→南ヶ丘→市民会館→市役所）



(2) 料金体系の見直し

A：事業の内容と実施主体

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			

B：くるりんばす路線改正の基本方針における位置づけ

(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

C：くるりんばす路線改正に伴う料金の見直し

1) 1乗車の料金の統一

現行の料金制度では、路線距離・機能の違いから、循環線のみを1乗車100円（その他路線は1乗車200円）としていました。

しかし、今回の路線改正では循環線の昼間帯において、日生東山や南ヶ丘といった住宅地を経由するルートとなり、他路線と路線距離・機能において大きな違いは生まれません。

こうした背景や分かりやすさの観点から、くるりんばす路線改正後の料金については、全路線1乗車200円とします。

2) 高齢者・学生定期券の値下げ

ルートやダイヤにおいて高校・大学へ通学できる朝夕便の設定や、各地区からの自由目的での移動に適合した昼間帯の便の設定をして、公共交通の利用促進や高齢者の外出促進につなげています。

また、くるりんばす路線改正の基本方針に「障害者・高齢者・子ども等に配慮した料金体系とします」を掲げており、料金の面からも利用・外出を促進していくことを狙いとして、高齢者・学生の定期券を値下げします。

■現行の定期券料金

区分	1か月	3か月	6か月	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



■路線改正後の定期券料金

区分	1か月	3か月	6か月	対象者
高齢者定期	1,000円(5回分) 1日当たり33.3円	2,400円(12回分) 1日当たり26.6円	3,800円(19回分) 1日当たり21.1円	市内在住の65歳以上の高齢者
学生定期	3,000円(15回分) 1日当たり100円	7,800円(39回分) 1日当たり86.6円	13,500円(67.5回分) 1日当たり75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

※現行、路線改正後ともに、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

3) 無料対象者の見直し

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ました。

しかし、近年の市内の就労支援施設の増加を受けて、路線改正に合わせて、利便性向上のために市内在住者の限定を撤廃します。

4) 乗継券発行停留所の増設

現行路線では乗り継ぎが想定される停留所が市役所のみであったことから、乗り継いでも1乗車とみなすための「乗継券」について、発行停留所を市役所に限っていました。



今回の路線改正により、米野木線と三本木線においては、同一の終点(米野木駅)となることから、昼間帯において米野木駅でも「乗継券」の発行を行い、乗継利便性の向上を図ります。

5) 定期券販売場所の増設

多頻度利用の利用者の利便性を向上させるため、定期券を買いやすくするため、路線改正に合わせて、愛知国際病院での定期券販売を開始します。

(3) 情報提供の推進

A：事業の内容と実施主体

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					

B：道の駅における総合交通案内板の整備

現行のくるりんばすは、わかりやすさの観点から一方向運行や、同一系統での運行を行っています。その反面、往復利用の困難さや、住民・利用者の多様な移動ニーズに対応できていないなどの課題があったため、改正後の運行では往復性を持たせるとともに、多くの系統を設定しました。

また、令和6年度末以降に開駅予定の「道の駅マチテラス日進」においては、くるりんばす各路線の結節のほか、民間路線バスの乗入れを見据えており、日進市中心部における交通結節点としての機能を有することを想定しています。

こうしたことから、道の駅マチテラス日進に総合交通案内板（デジタルサイネージによる交通案内等）を設置することで、公共交通を安心して利用できる情報・案内を提供します。

3) 利便増進事業のスケジュール

本計画で位置づける利便増進事業のスケジュールを以下に記載します。

(1) くるりんばすの路線改正

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
改正	道の駅開駅に伴う部分的な改正			

(2) 料金体系の見直し

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
見直し				

(3) 情報提供の推進

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
検討・準備	実施			

4. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

利便増進事業の実施に必要な資金の額と調達方法は、以下に示すとおりです。

項目	総事業費	内訳	調達方法		実施年度		
			調達主体	補助金等			
くるりん ばすの 路線改正	1,000,000 千円	2024年度(地域間幹線系統) 日進市くるりんばす:梅森線、五色園線				2024年度 ~ 2028年度	
		57,143 千円	日進市	46,434千円	委託料		
			バス事業者	5,714千円	運賃収入		
			国	4,995千円	地域間幹線系統		
		2025年度~2028年度(地域間幹線系統)					
		228,572 千円	日進市	185,735千円	委託料		
			バス事業者	22,857千円	運賃収入		
			国	19,980千円	地域間幹線系統		
		2024年度(地域内フィーダー系統) 日進市くるりんばす:赤池線、米野木線、三本木線、岩崎線、循環線					
		142,857 千円	日進市	116,021千円	委託料		
バス事業者	14,285千円		運賃収入				
国	12,551千円		地域内フィーダー系統				
2025年度~2028年度(地域内フィーダー系統)							
571,428 千円	日進市	464,082千円	委託料				
	バス事業者	57,142千円	運賃収入				
	国	50,204千円	地域内フィーダー系統				
情報提供 の推進	千円	2025年度(道の駅における総合交通案内板の整備)				2024年度 ~ 2028年度	
		千円	日進市	千円			
			バス事業者	千円			
			国	千円			
		2026年度~2028年度					
		千円	日進市	千円			
バス事業者	千円						
国	千円						

※上表の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載どおりの調達がなされない場合もあります。

5. 事業の効果

1)事業の効果

利便増進事業の効果は、以下に示すとおりです。

実施項目	事業実施の効果	地域公共交通計画における計画目標の位置づけ
<ul style="list-style-type: none"> くるりんばすの路線改正 	<ul style="list-style-type: none"> ■時間帯別に運行経路を設定することで利便性を向上 朝夕は主に通勤や通学目的に、昼間帯は主に市民の買物や通院等目的に対応した運行経路を設定することで利用者等の利便性が向上し、利用者数の増加が期待されます。 ■一方向運行から双方向運行への変更により利便性を向上 五色園線（往復運行を継続）を除く6路線では、一方向運行から双方向運行へ運行形態を変更することで利用者等の利便性が向上し、利用者数の増加が期待されます。 ■1便あたり所要時間の短縮による利便性の向上 循環線を除く6路線では、1便あたりの所要時間が約10～15分短縮されることで利用者等の利便性が向上し、利用者数の増加が期待されます。 赤池線約60～75分→約45～60分 米野木線約60～70分→約45～60分 三本木線約55～70分→約40～60分 梅森線約55～70分→約35～60分 五色園線約55～70分→約45～60分 岩崎線約55～65分→約45～60分 	<ul style="list-style-type: none"> <計画目標> 日進市内の公共交通利用者数 <基本方針1の目標> 幹線軸の公共交通利用者数 <基本方針3の目標> 市民の公共交通利用割合
<ul style="list-style-type: none"> 料金体系の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ■子どもや高齢者等が利用しやすい公共交通環境の実現 子どもや高齢者等への配慮、乗継や高頻度利用者への配慮等利用しやすい料金体系とすることで、利用者数の増加が期待されます。 	<ul style="list-style-type: none"> <計画目標> 日進市内の公共交通利用者数 <基本方針2の目標> 「乗り継ぐバス停の待合環境」の不満割合 <基本方針3の目標> 市民の公共交通利用割合
<ul style="list-style-type: none"> 情報提供の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通を安心して利用できる情報・案内の提供 総合交通ガイドやバスマップの配布、総合案内板の設置等の情報提供を行うことで、利用者数の増加が期待されます。 	<ul style="list-style-type: none"> <計画目標> 日進市内の公共交通利用者数 <基本方針3の目標> 市民の公共交通利用割合

2)地域公共交通計画の目標に対する利便増進事業の位置づけ

日進市地域公共交通計画の目標および評価指標に対する地域公共交通利便増進事業の位置づけは、以下に示すとおりです。

利便増進事業	地域公共交通計画における計画目標の位置づけ	現況値 2019年	目標値 2030年	備考
<ul style="list-style-type: none"> ・くるりんばすの路線改正 ・料金体系の見直し ・情報提供の推進 	<計画目標> 日進市内の公共交通利用者数	18,991,936 人/年	20,000,000 人/年	※1
	<基本方針1の目標> 幹線軸の公共交通利用者数	18,668,322 人/年	19,600,000 人/年	※2
	<基本方針3の目標> 市民の公共交通利用割合	71.2%	78%以上	※3
	<確認指標1> くるりんばす利用者数	323,614 人/年	—	※4
	<確認指標2> 利用1回あたりの公費負担額	くるりんばす 431円/回 日進中央線 183円/回	—	※5

※1 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 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

※3 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 くるりんばす7路線の利用者数計

※5 公費負担額（国や県からの補助を含む）＝運行経費－運賃収入

3)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	→ 19,581,318人 → 方針1目標 ※万の位で切り上げ
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	→ 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

※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。

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）

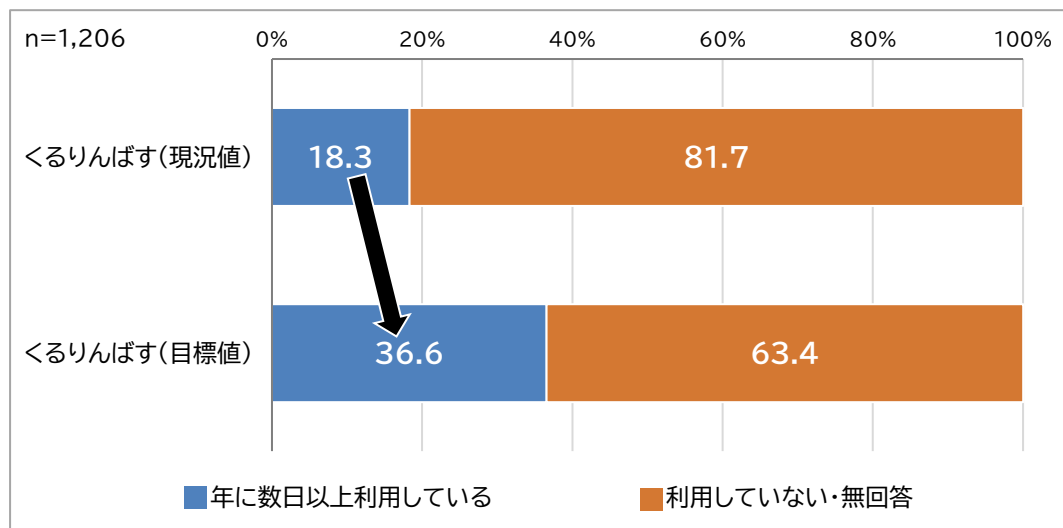


表 くるりんばすの利用についての回答者数（市民アンケートより）

	年に数日以上 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。)

6. 地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業

日進市地域公共交通計画に記載される事業のうち、地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業は、以下に示すとおりです。

事業名	事業概要	実施主体	実施時期
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	<p>計画期間中に開設予定の道の駅「マチテラス日進」において、バス停で待合環境や車両の走行・駐停車空間の確保、バリアフリー化等安全な利用と運行を確保する施設・空間の整備等を実施します。</p> <p>また、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・改善を進めるとともに、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>	日進市 交通事業者	2024年度 ～2028年度 実施
公共交通を利用して参加できるイベントの開催等	<p>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。</p>	日進市 交通事業者 地域 企業	2024年度 ～2028年度 実施
公共交通を楽しく便利に利用できる環境の整備	<p>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。</p>	日進市 地域	2024年度 ～2028年度 継続実施
公共交通を安心して利用できる情報・案内の提供	<p>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。</p> <p>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。</p>	日進市 交通事業者 尾三地域各 自治体	2024年度 ～2028年度 継続実施

事業名	事業概要	実施主体	実施時期
公共交通を学び、利用を高める取組みの展開	<p>子どもや高齢者を主な対象としたバスの乗り方教室の開催、市民、企業、学校、転入者、来訪者等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施等、みんなが暮らしの中で公共交通を利用する行動様式を学び、実践する取組みを展開します。</p> <p>また、バス無料の日の制定や免許返納者への公共交通利用優遇措置の充実、定期券販売所の増設等、公共交通の利用を高める取組みを展開します。</p>	日進市 地域 保育園 幼稚園 小学校 交通事業者	2024年度 ～2028年度 継続実施
公共交通の運行を支える企業・地域の取組みの促進	<p>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、介護事業所、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の構築を目指します。</p>	日進市 企業 地域	2024年度 ～2028年度 実施

<事業事例>

図 Google Maps を利用した
くるりんばすの経路検索結果



図 岐阜バス案内人「シェルパ」
(資料：岐阜バス NEWS RELEASE)



図 外国人向けバス乗り方教室の様子
(資料：小牧市 Web サイト)



7. 日進市による支援の内容

▶ 公共交通運行費の補助

くるりんばす路線改正後について、運行経費から運賃収入を差し引いた運行経費の欠損額（赤字相当分）について、国土交通省の補助金を活用しながら日進市が負担することとします。

▶ 適切で分かりやすい情報案内の実施

分かりやすい情報案内では、デジタル面での案内とアナログ面での案内の両面を進めていきます。

デジタル面では、G T F Sデータの整備や、バスロケーションシステムを活用した利用案内を進めます。

また、アナログ面では市内の公共交通全体を収めた公共交通マップを作成することや、バス乗車案内人の配置など、利用者利便の向上に資する分かりやすい情報案内の提供を行います。

▶ 地域の公共交通を検討する場の支援

地域住民を主体として実施する、地域単位での公共交通についての検討会や説明会などに対し、必要な技術的サポートを行います。

また、必要に応じて専門的知識を持つアドバイザーに協力を求め、地域に適した公共交通を育てる仕組みづくりを支援します。