

議題（１） 令和３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（２～６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「じゅんかいくん北コース」が、令和３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（７～８ページ）

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（日進市で平成２９～令和２年度の計画期間で策定）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。

くるりんばす赤池線・米野木線・三本木線・岩崎線、循環線が対象の路線となり、再編実施計画期間は令和２年度末までですが、補助金についてはバス会計年度（１０月～９月）での報告となるため、令和２年１０月～令和３年３月の半年間分が補助の対象となります。

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。

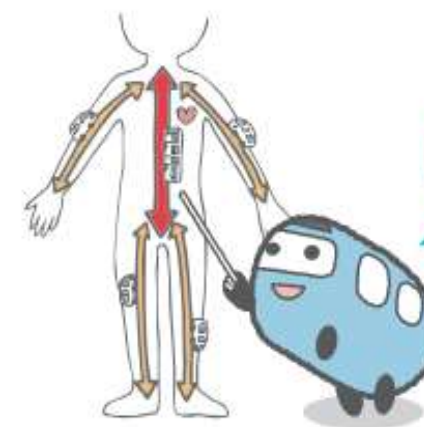
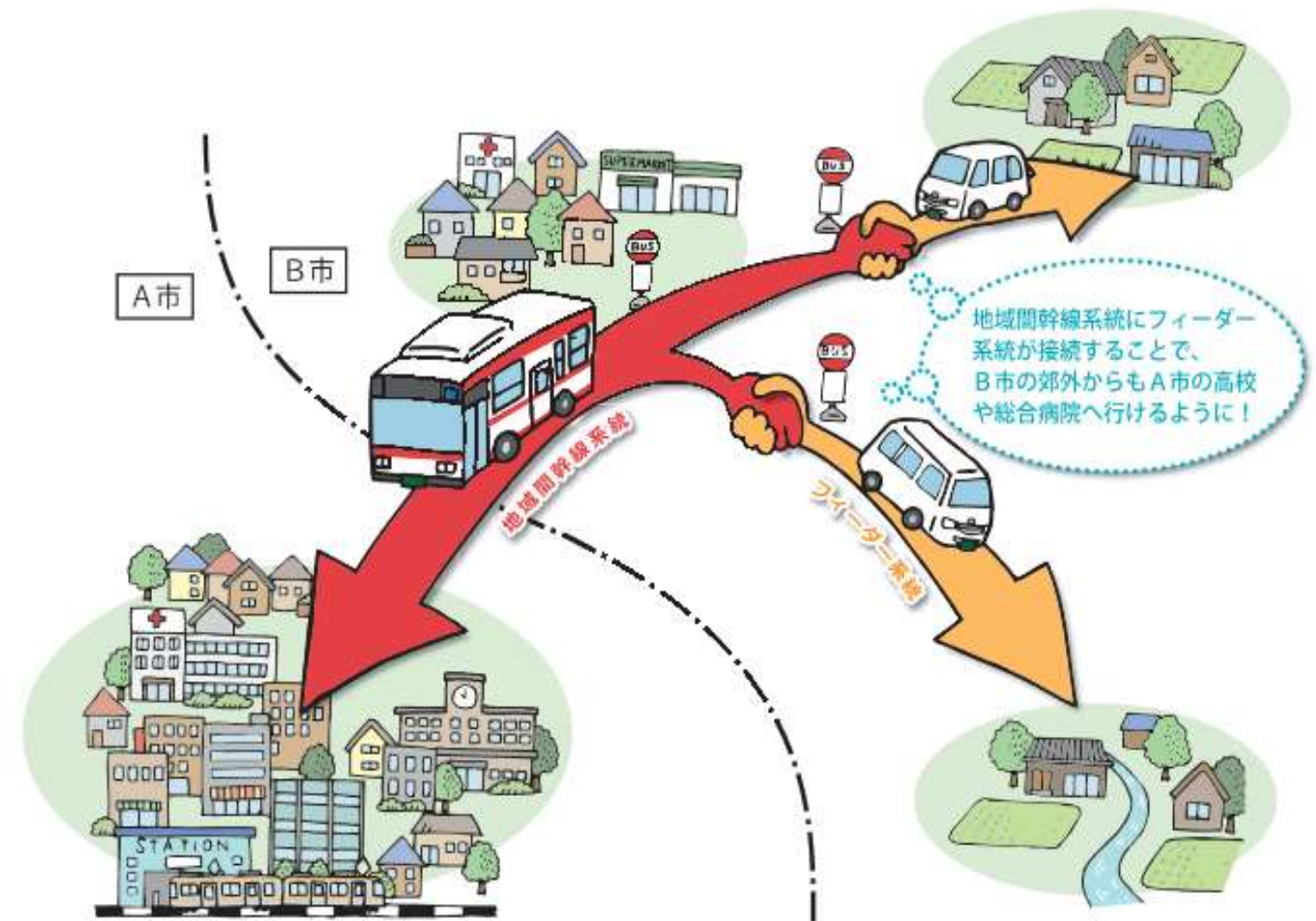
●地域公共交通計画策定事業補助（９～１０ページ）

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公共交通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！

令和3年度補助系統別事業評価票(くるりんばす梅森線)

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㈱	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
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. R3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	事業計画どおりの運行回数が確保されている	
A		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: 事業計画等運行事業者の責にすべし事由により、遅延(一部区間の運休を含む)が発生した場合 C: 系統廃止に至る場合
		評価の基準<目標・効果達成状況> A: 年間目標利用客数を達成できた場合 B1: 年間目標利用客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: 年間目標利用客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: 年間利用客数が目標の半割に満たなかった場合
		年度
		29年度
		30年度

《参考数値》 主要指標の推移(△)

年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】	52,937	44,918	44,304	36,476	33,015
平均乗車密度(実績)	1.8	1.9	1.7	1.3	1.1
輸送量(実績)	18.0	18.8	16.6	12.7	10.8
収支率(実績)	—	15.9%	14.5%	10.1%	8.3%

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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B1	目標	40,085	本路線は平成29年4月に実施した再編に伴い、一部の住宅地を巡回しない路線となり、また運賃の増額改定、土日の運行本数の減少などの要因も加わり、一部路線が重複する名鉄バス日進中央線、岩藤線に乗客が移っていることは考えられるが、再編後の利用者数は低調に推移している。新型コロナの影響により、更なる利用者の減少が発生しているため、利用者数の改善に向けた検討を行う必要がある。
	結果	33,015	
特記事項	R2年度見込み値より収支率1%改善となる目標値に対し、R2年度はコロナの影響が10-2月なく、R3年度は年度通してコロナの影響があったため、利用者が減少した		
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
平成29年以降全体の利用者数が減少し続けている。こ22年は新型コロナウイルス感染症の影響によるもののため、来年度はワクチン接種の効果で徐々に回復することを望む。		市町村名: 名古屋市	市町村名:
		日進市から本市の東名古屋病院への交通需要を満たす路線である。	
		新型コロナウイルス感染症拡大により名古屋市営バスの利用者数についても影響を受けているが、名古屋市と日進市間における公共交通での移動の90%以上が鉄道であることから、東名古屋病院停留所で接続している名古屋市営バス利用状況がくるりんばすの利用者へ与える影響は少ないと考えられる。	

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(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	199 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7%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:
全利用者に占める率(△)	7.2 %		日進市民の赤池駅への移動手段のほか、東名古屋病院への通院利用があると考えられる。	
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。			

《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:100人/月 (199人/月)(7.2%) ・平針北:391人/月(783人/月)(28.5%) ・赤池駅:386人/月 (772人/月)(28.0%) ※降車数を同バス停乗車数と同数とし、利用者数及び割合を算出	東名古屋病院にて、名古屋市営バスと接続。 赤池駅で名古屋市営地下鉄鶴舞線、名鉄豊田線、名鉄バス各線やスクールバス、企業送迎バスとも接続。 平針北で名古屋市営地下鉄鶴舞線、名古屋市営バスと接続。

3. R3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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	事業評価を踏まえた取組	これまでに実施してきた各種調査結果の精査、また、市民委員による検討会等を通じ、部分改正案を作成。またパブリックコメントを実施し、出された意見から部分改正案の修正を実施。R4年1月から、部分改正反映後の路線での運行を予定している。	市町村名: 名古屋市	市町村名:	市町村名:
改善点とした事項(△)		部分改正では対応できない課題について、今後予定している全線改正での対応を検討していく。	特になし		
関係者の連携等(△□)		今後の全線改正を見据え、新たな公共交通計画の策定作業を実施中。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。	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(□)	沿線市町村(□)	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の策定を通じて、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:	市町村名:
運行事業者(△)			
平成29年以降全体の利用者数が減少し続けているため、運営主体が課題と認識している幹線機能の強化、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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	新しい公共交通計画案を策定し、パブリックコメントを経て、令和4年度中の計画策定を予定。その後、計画に基づき、路線の全線改正案について、これまでの調査結果やワークショップ等の市民参加手法を用いながら、検討を実施していく。	市町村名: 名古屋市	市町村名:	市町村名:
		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。		

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名: 名古屋市	市町村名:	市町村名:
自己評価	未策定		

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名:	市町村名:	市町村名:

通信欄	(この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)
※適宜、セルの結合を変えて利用してください	

令和3年度補助系統別事業評価票(くるりんばす五色園線)

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 km	9.9 回	長久手市
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. R3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	29年度	30年度	元年度	2年度	3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】	64,118	67,994	72,144	57,999	53,975
		平均乗車密度(実績)	2.5	2.2	2.3	1.9	2.0
		輸送量(実績)	25.0	21.7	22.5	18.6	19.8
		収支率(実績)		14.0%	14.2%	10.5%	10.7%

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: 乗降回数等運行事業者の責任すべき事由により、遅延(一部区間の遅延を含む)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70%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額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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B1	目標	65,700	本路線は平成29年4月に実施した再編に伴い、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としての機能が強化された。 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のアクセスが可能ことから、再編後順調に利用者数が増加していた。しかし、新型コロナの影響により利用者の減少が発生しているため、利用者数の改善に向けた検討を行う必要がある。
	結果	53,975	
	特記事項	R2年度見込み値より収支率1%改善となる目標値に対し、R2年度はコロナの影響が10-2月なく、R3年度は年度通してコロナの影響があったため、利用者が減少した	
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
新型コロナウイルス感染症の影響により、2年連続で全体の利用者数が減少した。来年度はワクチン接種の効果で徐々に回復することを望む。		市町村名: 長久手市 沿線の大型商業施設や総合家具店の開業に伴い令和元年度までは利用者が増加したが、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3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。今後利用促進等、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:

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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,068 人/月	市町村名: 長久手市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	68.2 %	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。	である愛知医科大学病院や各商業施設へアクセスできるなど、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ている。市域を超えた移動を支える役割に重要な役割を果たす。		

《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 :1,534人/月 (3,068人/月)(68.2%) ※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-バス中央線、西部線、東部線と接続。

3. R3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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	事業評価を踏まえた取組	これまでに実施してきた各種調査結果の精査、また、市民委員による検討会等を通じ、部分改正案を作成。またパブリックコメントを実施し、出された意見から部分改正案の修正を実施。R4年1月から、部分改正反映後の路線での運行を予定している。	市町村名: 長久手市	市町村名:	市町村名:
改善点とした事項(△)		部分改正では対応できない課題について、今後予定している全線改正での対応を検討していく。	他市への乗り継ぎを念頭に置いた公共交通マップを作成し、市内公共施設、商業施設等に配布した。		
関係者の連携等(△□)		今後の全線改正を見据え、新たな公共交通計画の策定作業を実施中。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。	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。		

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(□)	沿線市町村(□)	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の策定を通じて、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: 長久手市 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、2年連続で全体の利用者数が減少したため、運営主体が課題と認識している幹線機能の強化、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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	新しい公共交通計画案を策定し、パブリックコメントを経て、令和4年度中の計画策定を予定。その後、計画に基づき、路線の全線改正案について、これまでの調査結果やワークショップ等の市民参加手法を用いながら、検討を実施していく。	市町村名: 長久手市 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化を図る。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。	市町村名:	市町村名:

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名: 長久手市 網形成計画は策定しているが、補助系統に対する目標は記載していない。	市町村名:	市町村名:
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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名: 長久手市	市町村名:	市町村名:
長久手古戦場駅でN-バス中央線、西部線と接続している。		

通信欄	(この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)
※適宜、セルの結合を変えて利用してください	

令和3年度補助系統別事業評価票（ 日進中央 線）

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
細系統	日進中央線	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	長久手市、日進市
	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(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)	
<接続される系統> 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. R3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	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
B	緊急事態宣言発令のため始発地を21時30分以降に発車の便が109本運休となったが、それ以外は所定の事業計画どおり運行が実施された。	年間利用者数【人】	87,892	127,170	128,122	109,289	113,938
		平均乗車密度(実績)	3.3	4.1	4.0	3.5	3.8
		輸送量(実績)	49.5	61.5	60.0	52.5	57.0
		収支率(実績)					
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: 事業計画等運行事業者の責にすべし理由により、運休(一部区間の運休を含む)が発生した場合 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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B1	目標	130,300	利用者数は対目標値87.44%、対前年104.25%となった。対前年を上回った理由として愛知淑徳大学南停留所の利用者増によるもので、前年度の対前年比63.41%から今年度129.05%に大きく反転した。大学のリモート授業が通常の授業に戻ったものと考えられる。ただ前々年と比較すると対比81.83%であるためコロナ禍前までの水準には戻ってきていない。
	結果	113,938	
B1	特記事項		
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
運営主体と運行事業者は同じ		市町村名: 長久手市 大型商業施設が開業したことに伴い、令和元年度までは利用者数が増加していた。令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響で、利用者が減少し、令和3年度現在も利用者の回復に至っていない。新型コロナウイルス感染防止と合わせ、利用者数回復に向けた検討を行う必要がある。	市町村名:

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(△)	2,640 人/月	両地区を跨ぐ利用者の内訳は、通勤定期9.1%、通学定期0.0%、ゴールド・シルバーパスを利用する高齢者4.5%、現金、ICSFの定期外86.4%。リニモ駅及び大規模商業施設が近接することから、わずかに2停留所のみではある長久手市と跨ぐ利用が約3割ほどと相対的に多くなっている。	市町村名: 日進市 本市南西部の赤池駅と、北部の長久手古戦場駅とを結ぶ路線であり、住民の南北移動の軸となっている。交通結節点同士を結ぶ他、コミュニティバスとも接続しており、幹線として最も重要な役割を担う路線である。
全利用者に占める率(△)	26.7 %		市町村名: 長久手市 赤池駅と、長久手古戦場駅を結ぶ路線であり、住民の南方向への移動の軸となっている。交通結節点同士を結んでおり、幹線として重要な役割を担う路線である。
特記事項	令和3年7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: 長久手古戦場駅77人、竹の山一丁目59人、日進市役所26人、赤池駅150人	

3. R3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(□)	市町村の取組(□)
B	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 ・民間路線となったが、本市にてバスデータのGTFSデータの更新を実施。グーグルマップ検索情報へのアクセス性が向上した。 ・バス路線図、時刻表を市内各所で配布した。	市町村名: 長久手市 他市への乗継ぎを念頭に置いた公共交通マップを作成し市内公共施設、商業施設等に配布した。
改善点とした事項(△) 大型商業施設に起因する渋滞対策及び路線の周知活動。			幹線機能の強化等、今後の市の交通の在り方を示す新しい公共交通計画の策定作業を実施中。	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(△□) 公共交通会議等の開催。	その他の取組			

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
毎時1本の運行のため、遅延による運行への信頼性を失うと、利用者が離れてしまうことも懸念されるために、沿線に立地する大規模商業施設に起因する道路渋滞の影響を最小限に食い止める施策の実施を検討する。	市町村名: 日進市 路線のPRに継続的に取り組むと共に、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。	市町村名: 長久手市 新型コロナウイルス感染症の影響で、外出自粛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。	市町村名:
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(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	Googleマップへの路線情報反映。 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・シルバーパスの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 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、広報などで周知していく。	市町村名: 長久手市 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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名: 日進市 年間利用者数: 79,000人以上	市町村名: 長久手市 目標数値未設定	市町村名:
自己評価	今年度の年間利用者数実績は113,938人となり、目標を達成できた。民営化前と比較し、運行時間の延長、運行本数の増加等、利便性の向上により、目標の達成ができていると思われる。		

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名: 日進市	市町村名:	市町村名:
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。		

通信欄	(この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)
※適宜、セルの結合を変えて利用してください	

令和3年度補助系統別事業評価票（ 星ヶ丘・豊田 線）

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～御岳～イオン三好店アイモール前	10.0 km	6.5 回	東郷町、みよし市、日進市
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、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)	
<接続される系統> 東郷町じゅんかい君(東コース)、みよし市さんさんバス(くろまつくん、さつきちゃん)、日進市くるりんばす(梅森、赤池線)	

2. R3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	計画どおり運行が実施された。	
A	計画どおり運行が実施された。	

評価の基準＜事業実施の適切性＞	
A: 事業計画にのっとる目的が達成されている場合	
B: 年度目標数値と事業者の責任とする事由により、達成（一部区間の遅延を含む）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: 年間目標利用者数を達成できなかったものの、目標の70%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達しなかった場合	

年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】	42,574	34,188	39,201	28,834	22,102
平均乗車密度(実績)	3.4	2.6	3.0	2.2	1.5
輸送量(実績)	22.1	16.9	19.5	14.3	9.7
収支率(実績)		38.01	42.34	28.84	19.59

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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B2	目標	40,100	利用者数は対目標値55.12%、対前年76.65%となった。対前年を下回った理由として昨年度は、コロナウイルス感染症の影響を受けた期間が3月～9月の7ヶ月であったが、今年度は1年を通して影響を受けたため年間の利用者数が更に減少したと考えられる。
	結果	22,102	
特記事項			
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
運営主体と運行事業者は同じ		市町村名： みよし市	市町村名： 東郷町
		利用者の減少により目標値を下回っているが、赤池駅から東郷町を経由してイオン三好店を結ぶ重要な路線である。この路線の重要性を再認識し、利用促進を図るため、引き続き周知啓発に力を入れる必要がある。	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。利用者の生活に定着しつつあるが、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(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,500 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を跨ぐ利用者の割合が高い。内訳は、通勤14.0%、通学0.0%、ゴールド・シルバーバスを利用する高齢者0.0%、現金、ICSFの定期外86.0%。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	市町村名： みよし市
全利用者に占める率(△)	80.6 %		イオンモール三好店、ブライムソ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。	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。
特記事項	令和3年7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45人、箕ノ手北3人、イオン三好店アイモール前14人	

3. R3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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
B	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： みよし市	市町村名： 東郷町
改善点とした事項(△)		大型商業施設への利用啓発の強化。	市役所窓口等において、当該路線の時刻表が記載された路線図(東郷町作成)を配布した。	小学校でのバス乗り方教室の実施や、コミュニティバス時刻表をイオン三好店等に設置し、利用者へ配布した。	庁舎内及び当該沿線地区のコミュニティセンターでの時刻表の配架を実施。
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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
赤池駅、東郷町に開業した大型商業施設の影響で、当路線の目的地でもあるみよし市の商業施設への需要が損なうことになれば、路線の見直しも検討する必要がある。	市町村名： 日進市	市町村名： みよし市	市町村名： 東郷町
	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。	赤池駅、東郷町に開業した商業施設の影響で、移動需要が変化することがあり、動向を注視する。	新型コロナウイルスの感染拡大と町内の大型商業施設の開業が重複したため、利用者数が減少した要因の特定が困難である。新型コロナウイルスが収束したら移動需要の変化について分析する必要がある。
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				
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	Googleマップへの路線情報反映。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
		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し、路線のあり方について協議をする。	近隣の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し、引き続き、イオン三好店での利用促進に努める。	引き続き、庁舎内及び当該沿線地区のコミュニティセンターでの時刻表の配架、イベント開催時でのチラシ配布等の利用啓発を行う。

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(□)	沿線市町村(□)	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：
	網形成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。	令和2年度利用者数(28,834人)の維持	
自己評価		令和3年度の実績は22,102人で、目標を達成できなかった。新型コロナウイルスの感染拡大が利用者数が伸びなかった一因であるとする。	

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名： 日進市	市町村名：	市町村名：
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。		

通信欄	(この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)
※適宜、セルの結合を変えて利用してください	

令和3年度補助系統別事業評価票（東郷町北コース）

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
東郷町(北コース)	東郷町	瀬戸自動車運送(株)	ららぽーと愛知東郷～日進駅～ららぽーと愛知東郷	11.5 km	22.6 回	東郷町、日進市
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. R3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	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
A	補助対象期間の開始日から、休休や大幅な遅延もなく、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
		平均乗車密度(実績)					1.4
		輸送量(実績)					33.3
		収支率(実績)					10.6%

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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B1	目標	104,000	緊急事態宣言発出の際は買い物で利用する人の頻度が減少するため、外出機会減少により利用者数が伸びなかったものと思われる。また、当該系統は令和3年4月に新設したものであるため、馴染みが浅かったことも利用者数が伸びなかった一因でないと考える。
	結果	87,558	
	特記事項	上記結果の数値は、令和3年4月から9月の利用者数実績(43,779人)×2で算出。	
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
利用需要の高い鉄道駅や東郷町内商業施設を循環する事で、町内交流の促進及び活性化を図り、通勤・通院・買い物等に応じた日常生活に必要な不可欠な路線として確保する必要がある。 ららぽーと愛知東郷の開業により、近接したバスターミナルが乗継拠点となり、新たな公共交通ネットワークを形成し始めている。		市町村名：日進市 東郷町に開業したららぽーと愛知東郷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おり、また、ららぽーと愛知東郷での乗継により藤田医科大学病院へのアクセスも可能となるなど、町域を超えた移動を支える重要な路線である。町内外での知名度を上げるため、更なる周知活動を展開していく必要がある。	市町村名：

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(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,913 人/月	市町を跨いでの利用が利用者の26.8%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マルシェ東郷)への利用もあると考えられる。	市町村名：日進市 日進市から東郷町内の商業施設への買い物移動需要を支える他、日進駅に接続することにより、町内から市外及び日進市含め町外からの広域移動を確保する重要な路線である。	市町村名：
全利用者に占める率(△)	26.8 %			
特記事項	令和3年4月から9月までの乗降者数(計87,558人)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：日進駅128人、高嶺小学校東38人、いこまい館31人、ららぽーと愛知東郷96人	

3. R3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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
	事業評価を踏まえた取組		市町村名：日進市 市役所窓口等において、当該路線の時刻表・路線図を配布。 市広報において、市内巡回バスと当該路線の乗継による、ららぽーと愛知東郷への移動についての紹介を実施した。	市町村名：	市町村名：
改善点とした事項(△)					
	その他の取組	新たに地域間幹線系統として運行を行うに当たり、町HP及び広報誌でPRするとともに、バスロケーションシステムの導入や、各種経路検索サービス事業者にGTFSデータの提供を行った。			
関係者の連携等(△□)					

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
令和3年4月からの運行であるため、路線自体を認識してもらえるようバスのお出かけイベント等の実施等の実施を検討する。	市町村名：日進市 町内外での当該路線の知名度向上のため、周知活動を展開する必要がある。	市町村名：	市町村名：
運行事業者(△)			
令和3年4月からの運行開始により、ららぽーと愛知東郷の乗継拠点・乗継券の発行・バスロケーションシステムの導入により、利用者の利便性の向上がより図れるように努める。			

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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	利用層としては高齢者が多いが、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。	市町村名：日進市 引き続き、市役所窓口での時刻表・路線図の配布や市HP等での市内巡回バスと当該路線との乗継による移動事例の紹介を実施する。	市町村名：	市町村名：

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名：東郷町 じゅんかい君の年間利用者数:150,000人	市町村名：日進市 網形成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。	市町村名：
	令和3年度の実績は149,832人※で、目標を達成できなかった。緊急事態宣言における外出機会の減少や令和3年4月のバス路線再編が利用者数が伸びなかった一因であると考ええる。※令和3年4月から9月の利用者数実績(74,916人)×2で算出。		

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：東郷町	市町村名：日進市	市町村名：
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。	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。	

通信欄	(この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

令和3年12月16日

協議会名： 日進市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行（航）区間、整備内容等を記載（陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合は、その旨記載）】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C 評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C 評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
名鉄バス株式会社	くるりんばす赤池線	前回の事業評価について 【評価されたポイント】 ①運転免許返納者に対する公共交通利用促進について ②地元出身の声優を活用したバス車内放送による利用促進について ③専門部会を設置してコミュニティバスの部分改正内容内容を検討していること	A	事業計画どおりの運行が実施された（事業者都合による運休なし）。	B	①公費負担額（全線評価）（国・県・市負担）：見込146,630千円、結果177,786千円【評価B1】 ②収支率（全線評価）：見込26.2％、結果20.8％【評価B1】 ③利用者数：見込124千人、結果45千人【評価C】 【分析】 名古屋市営地下鉄赤池駅と接続していることにより、特に朝の、通勤、通学での利用、また、日中の、おりど病院をはじめとした医療機関やプライムツリー赤池をはじめとした大型商業施設との接続による通院、買い物等での利用頻度等が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大によるリモートワーク、休校、利用自粛等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、鉄道駅との接続による通勤、通学及び広域移動への対応、沿線にある医療機関や公共施設、大型商業施設へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線となっている。	くるりんばす及び公共交通の課題を解決するため、以下の取り組みを実施する。 ①市内の移動資源を総動員し、日進市の公共交通全体のあり方についての方向性を示した公共交通計画の策定を行う。 ②①の公共交通計画をもとに、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、乗継利便性の強化を行う。
	くるりんばす米野木線	【対応を求められたポイント】 ④再編実施計画の総括を行い、その後の公共交通の形成、維持・活性化に向けた課題の整理や取組の実施 ⑤利用ニーズ等をしっかり把握し、関係者との調整を図りながらくるりんばすの部分改正を進めること ⑥尾三地区が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築				①公費負担額（全線評価）（国・県・市負担）：同上【評価B1】 ②収支率（全線評価）：同上【評価B1】 ③利用者数：見込73千人、結果18千人【評価C】 【分析】 名鉄豊田線日進駅、米野木駅と接続していることによる朝の、通勤、通学での利用、また、日中の、地域のかかりつけ医や日進駅及び米野木駅付近のスーパーをはじめとした商業施設とを結ぶ通院、買い物等での利用頻度が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大によるリモートワーク、休校、利用自粛等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、鉄道駅との接続による通勤、通学及び広域移動への対応、沿線にある医療機関や公共施設、商業施設へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線となっている。	③新型コロナウイルス感染症のまん延による移動需要の減少からの回復に向けた周知を進めるとともに、脱炭素社会の実現に向けた取組の観点から、自動車から公共交通への利用転換を図るなど、新たに公共交通を利用する層を創出する利用促進策に取り組んでいく。 ④オープンデータ化の普及に努めるとともに、リアルタイムデータの作成、活用等について、引き続き、産・学・官連携で技術推進を行い、利用者の利便性向上に努める。
	くるりんばす三本木線	【事業への反映状況】 ①市広報及びHPにおいて、運転免許返納による無料バスカード等の取扱いについて周知を実施。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くるりんばす乗車料金の無料化を実施。 ②引き続き車内放送及び音声案内マップの配布を実施 ③、⑤公共交通会議及び専門部会において、これまでのアンケート調査結果等をもとに部分改正案を作成。市民参加のため実施したパブリックコメントの結果を受け、案の修正を行い、令和3年8月の公共交通会議において改正案の承認を受けた。令和4年1月から改正を反映した路線での運行開始を予定。				①公費負担額（全線評価）（国・県・市負担）：同上【評価B1】 ②収支率（全線評価）：同上【評価B1】 ③利用者数：見込81千人、結果27千人【評価C】 【分析】 日進高校、名古屋商科大学への通学等での利用頻度が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大による休校やリモート対応等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、鉄道駅との接続による通学及び広域移動への対応、沿線にある買い物施設や公共施設等へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線である。	⑤近隣自治体との連携を継続して維持し、尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けて引き続き協議を実施する。
	くるりんばす岩崎線	④新たな公共交通計画策定を行う上で旧計画目標の達成度評価を実施 ⑥尾三地区が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けて、尾三地域の現状や課題、公共交通基礎調査の結果の分析から、今後の展開などについて関係市町と協議を実施。				①公費負担額（全線評価）（国・県・市負担）：同上【評価B1】 ②収支率（全線評価）：同上【評価B1】 ③利用者数：見込58千人、結果21千人【評価C】 【分析】 竹の山のアオキスパーや福祉会館及び障害者支援センター等の公共施設など、買い物や日常生活上の利用頻度が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大による利用自粛、公共施設の休館等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、沿線住民の買い物施設や公共施設等へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線である。	
	くるりんばす循環線					①公費負担額（全線評価）（国・県・市負担）：同上【評価B1】 ②収支率（全線評価）：同上【評価B1】 ③利用者数：見込69千人、結果39千人【評価B2】 【分析】 日進駅とおりど病院、市民会館やスポーツセンター等の公共施設、乗継拠点である市役所を接続することによる通院、日常生活上の利用頻度が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大による利用自粛、公共施設の休館等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、鉄道駅との接続による通勤、通学及び広域移動への対応、沿線にある病院や公共施設、商業施設へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線となっている。	

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3年12月16日

協議会名：	日進市地域公共交通会議
評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	日進市は名古屋市と豊田市の中間に位置し、両市のベッドタウンとして発展を続けている市です。総面積は34.9平方km、人口は92,961人(令和3年11月1日時点)であり、今後も人口増加が続くと見込まれています。 この発展を支えた背景の1つに交通網の整備が挙げられます。鉄道は、市南部に名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線の3駅が存在するとともに、市北部地区と隣接する長久手市には、東部丘陵線(リニモ)が運行しております。ただし、これらの鉄道駅は全て、市の外縁部にあるため、市中心部や住宅と結ぶための公共交通網の整備は必要不可欠です。 本市の特徴として、上記のベッドタウンであることや、市内に5つの大学、3つの高校がある他、医療機関、大型商業施設なども立地しているため、通勤、通学、通院や買い物など、高齢者だけではなく、幅広い年代の日常生活に関する多様な移動需要が存在しています。 このような中、将来に渡って持続可能な公共交通体系を構築すること、並びに鉄道や民間バス路線と一体となった交通ネットワークを形成していくことが必要となりました。 そこで本市では、平成27年に日進市地域公共交通網形成計画を策定、更に、平成28年に日進市地域公共交通計画再編実施計画を策定し、市内フィーダー系統の再構築を行うと共に、鉄道や民間バス路線、近隣市町の公共交通との接続を考慮した路線網の整備を実施しました。 今後も市内全域と鉄道駅などの交通結節点とを結ぶフィーダー路線網を維持していくと共に、市街地の拡大や市民生活の変化に対応した公共交通網の形成を進めていく必要があります。

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3年12月16日

協議会名：日進市地域公共交通会議

①事業の結果概要	②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】
☐地域特性と公共交通の現状の整理 人口特性の整理、市内外の施設立地の整理、他自治体・民間事業者含む市内交通の実態整理、上位・関連計画の整理、本市周辺自治体の動向整理、既存計画の達成度評価を実施。地域による高齢化率の違いなど、市内でも、地域により交通に求められていることが異なっていることを確認。 ☐バスの利用実態、移動需要の把握 コミュバス及び市内を一部でも走る民間バス路線のOD調査・利用者アンケート、市民アンケート、交通事業者・関連団体へのヒアリング、地域別ワークショップを実施。過去実施した各種調査との比較や地域別分析を実施し、年齢や利用目的の違いなど、地域毎の利用実態や移動需要の把握を実施した。 ☐日進市地域公共交通計画案（案）のとりまとめ 上記の各種調査結果やそこから得られた課題の整理、基本方針案の作成を実施。 ☐協議会開催 令和3年度において、12月時点で4回の公共交通会議を実施。各種調査結果及びそこから得られた個別課題・集約課題の共有、課題への対応方法となる基本方針案について議論を実施。	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	☐補助対象事業者名 日進市地域公共交通会議 ☐事業内容 地域の移動資源を総動員し、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、乗継利便性の強化を実施し、市内外に存在するあらゆる年代の多種多様な移動需要に対応可能な公共交通の構築を目指すもの。 ☐実施時期 令和4年3月に日進市地域公共交通会議から日進市へ地域公共交通計画（案）を提出。その後日進市での計画内容の確認を行い、令和4年中の策定を予定。

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3年12月16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3年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業）
地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	本市は、愛知県の中央部に位置し、総面積34.9km²を有し、標高37mの市役所を中心に、周囲を標高50mから160mの丘陵地により形成されています。人口は92,961人（令和3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おり、今後も人口増加が続くと見込まれています。 本市の特徴として、市中央部を流れる天白川により分断された市北西部及び市南部の鉄道駅付近の市街化区域並びに市街化調整区域内に点在する昭和40～50年代に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分散型の都市構造となっております。また宅地開発の時期の違いにより地域により高齢化率が異なっており、運転免許返納等の交通弱者の増加による移動需要が存在する地域がある一方、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存在します。その他にも、近隣市町での大型ショッピングセンターの開業や、今後開園予定のジブリパークなど、新たな広域的な移動需要にも対応する必要があります。 現状の交通網としては、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しています。しかし、これらの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す。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ですが、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るとはいえない状態です。加えて、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ましたが、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ます。 そこで、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りました。 今回の地域公共交通計画の策定を通じて、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必要があります。