

令和4年1月21日 開催  
令和3年度第5回地域公共交通会議 資料

# 日進市地域公共交通計画

## パブリックコメント案

令和4年 4月





## <目 次>

### **1. 計画策定の背景と目的**

1) 計画策定の背景と目的	1
2) 上位・関連計画及び法制度の整理	2

### **2. 日進市の地域特性及び交通特性**

1) 地域特性	5
2) 交通特性	10

### **3. 日進市の地域公共交通の現状**

1) 地域公共交通の現状	13
2) 現行計画における個別事業の進捗状況及び計画目標の達成度	22
3) 市民ニーズ等の把握	23

### **4. 日進市の地域公共交通の課題**

1) 日進市の地域公共交通の課題	35
------------------	----

### **5. 日進市地域公共交通計画**

1) 地域公共交通の基本的な方針	40
2) 地域公共交通の役割と位置づけ	41
3) 計画対象地域及び計画期間	43
4) 計画の目標	44
5) 目標を達成するために実施する事業	47

### **6. 計画の達成状況の評価**

1) 公共交通ネットワークの評価の基本的な考え方	61
2) 計画の評価指標と確認指標	63

### **参考資料**

1) 目標値設定の根拠	1
2) 日進市地域公共交通計画策定経緯	1

# 1. 計画策定の背景と目的

## 1) 計画策定の背景と目的

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

一方で、高齢化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、65歳以上人口は現在の約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まん延防止に伴う移動抑制策により大幅に利用が落ち込み、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。

こうした危機的な状況において、令和3年4月には新たな街の将来像を描いた「第6次日進市総合計画」・「日進市都市マスタートップラン」が策定・更新されました。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」も改正されました。

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

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

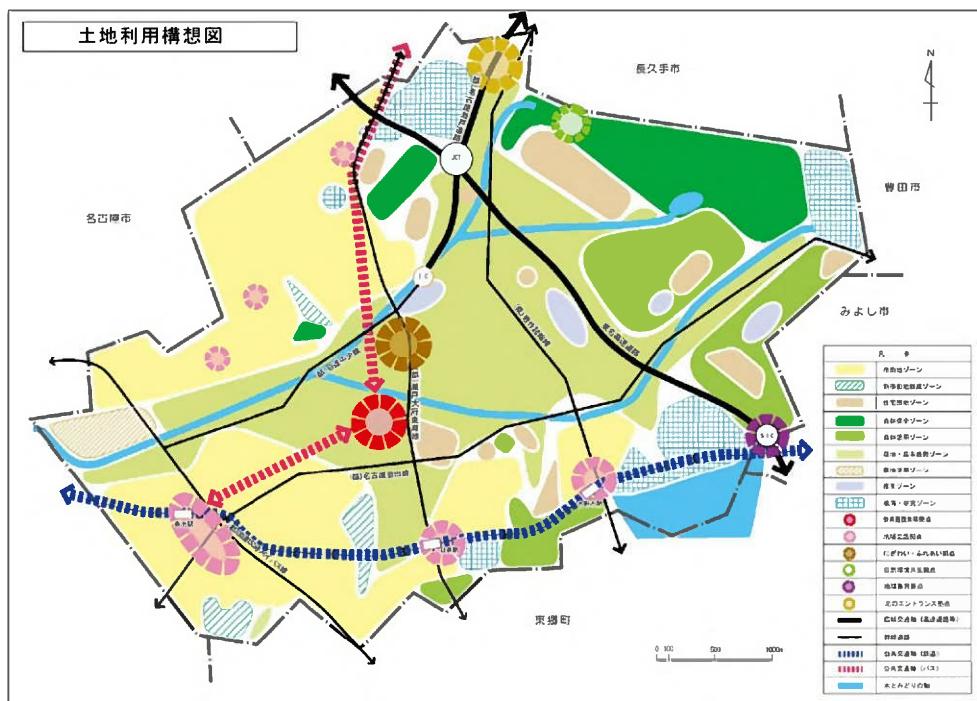
## 2) 上位・関連計画及び法制度の整理

### (1) 上位・関連計画

#### 第6次日進市総合計画(2021年3月)

##### 【将来都市像】

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るまち 日進



##### 【施策が目標とするまちの姿】

「くるりんばすと民間路線バス、鉄道等の役割分担が適切にされ、公共交通網が充実するとともに、交通結節点としての駅周辺の環境が整備されています。」

##### 【主要施策】

①公共交通網の形成・充実、②広域的な交通対策の推進

##### 【施策の進捗をあらわすモノサシ】

指標		現状値 (2019 年度)	目標値	
			2025 年度	2030 年度
基本指標	公共交通の利便性に対する満足度(%)	25.6 (2020 年度)	27.8	30.0
	くるりんばすの利便性に対する満足度(%)	12.5 (2020 年度)	17.5	22.5
個別指標	市内 3 駅の年間鉄道乗降客数(万人)	1,638	1,649	1,659
	くるりんばすの 1 日あたりの利用者数(人)	894	952	1,003

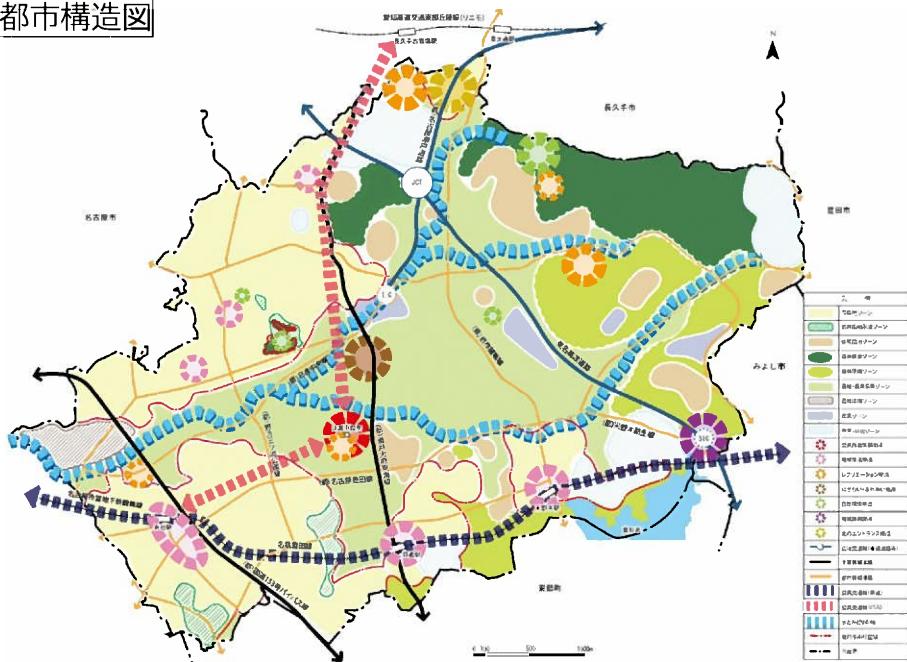
※ くるりんばすの 1 日あたりの利用者数: 年間利用者数／年間運行日数

## 日進市都市マスタープラン(2021年3月)

### 【都市づくりの理念】

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

### 将来都市構造図



### 【都市づくりの方針】

#### ○鉄道・バス

- ・赤池駅、日進駅、米野木駅を中心として市内の各拠点間の連携強化やアクセス性向上
- ・北のエントランス拠点に隣接するリニモは、各事業者と協力してより一層の利用促進を検討
- ・民間路線バス、市内巡回バス「くるりんばす」の利用促進を検討
- ・ジブリパーク開業を契機とした周辺市町との交流促進のため、鉄道や周辺市町のコミュニティバス等との連携による広域的な移動手段の強化や新たな交通手段の導入を検討

#### ○交通結節点

- ・鉄道・バスの利用を促進するため、既存の駅前広場を改良
- ・赤池駅前広場は、路線バス・くるりんばす等の利用しやすさ向上のため再整備を検討

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

### 【合計特殊出生率】

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

図 合計特殊出生率の推移（日進市・愛知県平均）



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

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

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

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

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

## (2) 公共交通に関する法制度の改正

### 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正

地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進。

### 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」の一部改正

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

### タクシー事業に係る運賃などの制度改正

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

## 2. 日進市の地域特性及び交通特性

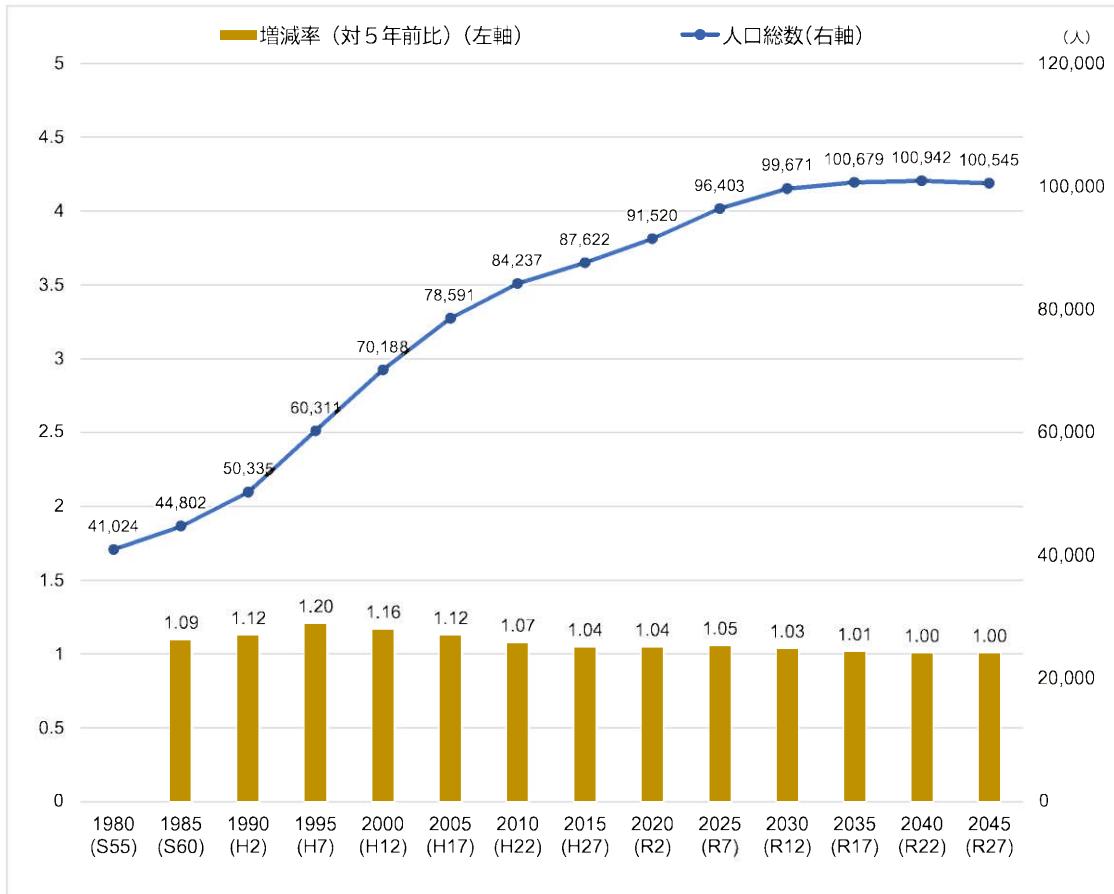
### 1) 地域特性

#### (1) 人口・世帯数

##### ●人口は2040年まで増加傾向

本市の人口は、2035年（令和17年）には100,000人を超える、2040年（令和22年）には100,942人にまで増加しますが、2045年（令和27年）には100,545人に減少すると予測されています。各年の増減率を対5年前比でみると、年々ながらかに減少していく推計となっています。

図 日進市の人口推移



（資料：国勢調査（1980～2020年）、自然体推計値（日進市・2025年以降））

## ●世帯数は増加傾向

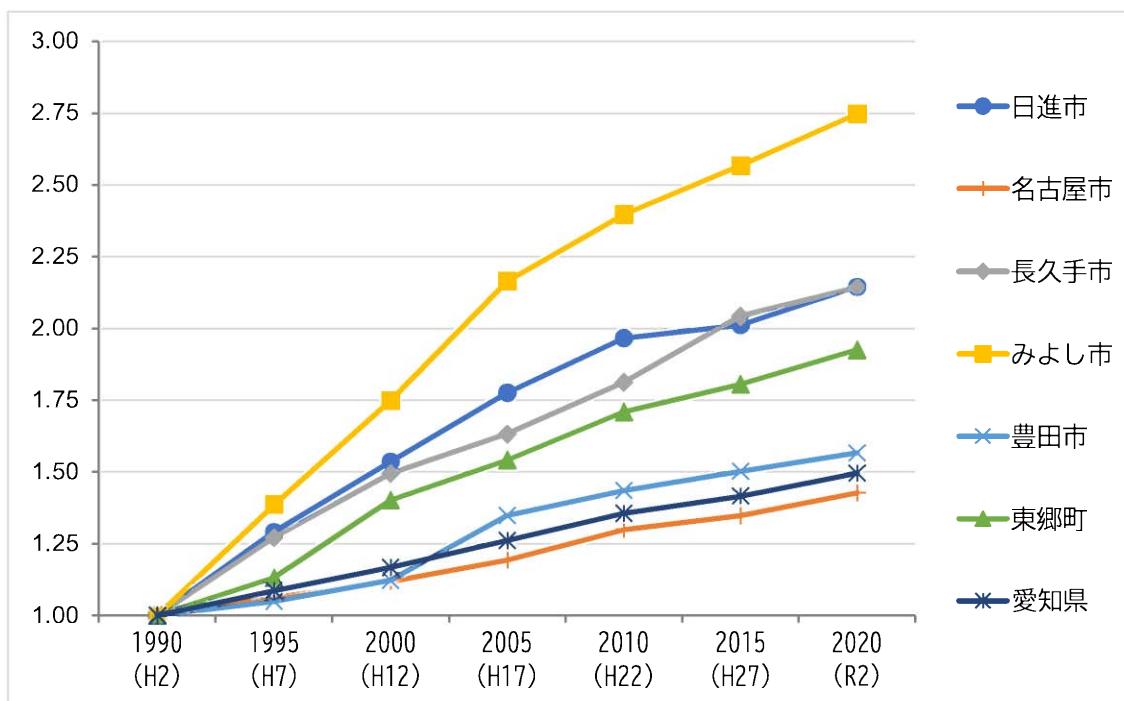
本市の世帯数は増加傾向にあり、1990年（平成2年）から2020年（令和2年）までの世帯数増加率は2.15倍で、近隣市町の中では2番目に高い値となっています。

表 一般世帯数推移（上段：一般世帯数／下段：1990（H2）年からの増加率）

	1990 (H2)	1995 (H7)	2000 (H12)	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)	2020 (R2)
日進市	16,967 1.00	21,907 1.29	26,058 1.54	30,145 1.78	33,381 1.97	34,163 2.01	36,416 2.15
名古屋市	784,150 1.00	833,163 1.06	877,508 1.12	935,511 1.19	1,019,381 1.30	1,056,929 1.35	1,119,847 1.43
長久手市	12,258 1.00	15,596 1.27	18,328 1.50	20,011 1.63	22,219 1.81	25,047 2.04	26,278 2.14
豊田市	112,765 1.00	118,297 1.05	126,561 1.12	152,035 1.35	161,906 1.44	169,460 1.50	176,644 1.57
みよし市	8,764 1.00	12,157 1.39	15,336 1.75	18,985 2.17	21,021 2.40	22,517 2.57	24,094 2.75
東郷町	8,718 1.00	9,866 1.13	12,224 1.40	13,442 1.54	14,911 1.71	15,743 1.81	16,795 1.93
愛知県	2,160,791 1.00	2,348,211 1.09	2,522,824 1.17	2,724,476 1.26	2,929,943 1.36	3,059,956 1.42	3,233,126 1.50

（資料：国勢調査）

図 一般世帯数増減指数



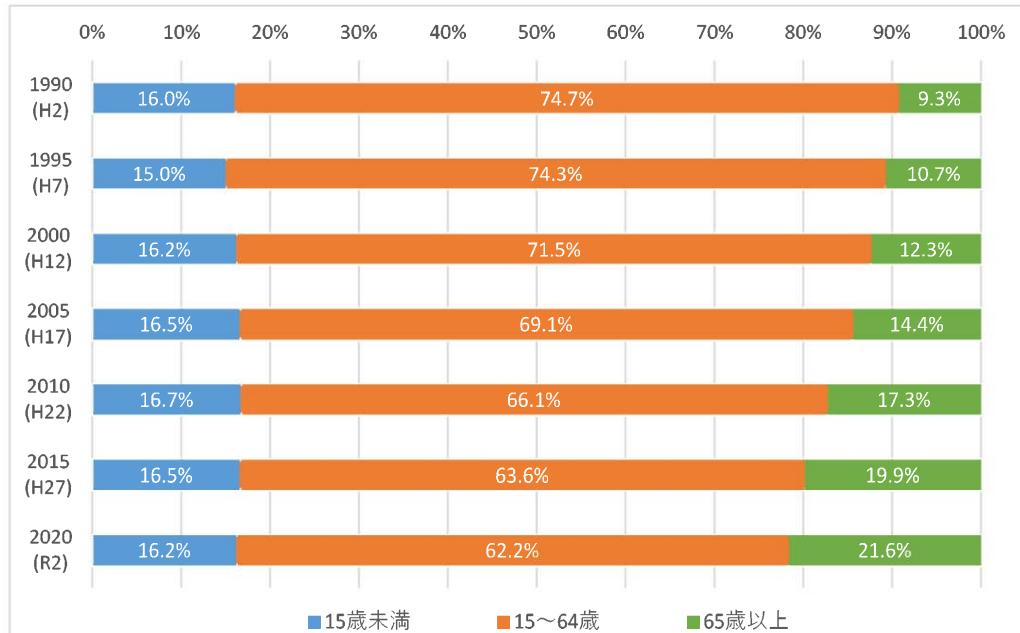
（資料：国勢調査）

## ●高齢者人口割合の拡大

年齢3区分別の人口割合は、2020年（令和2年）時点で年少人口（15歳未満）16%、高齢人口（65歳以上）22%となっており、年少人口割合は横ばいであるのに対し、高齢人口割合は増加傾向にあります。

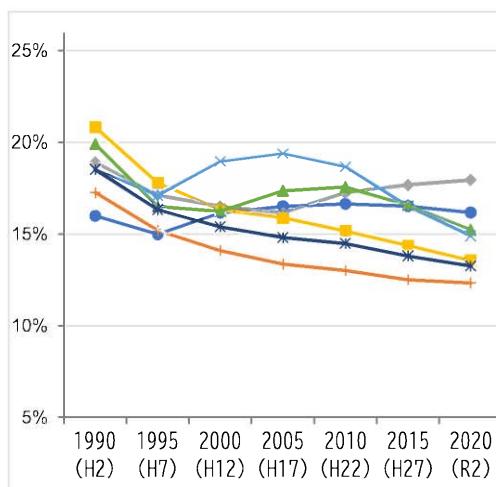
周辺市町や愛知県平均と比較すると、本市及び周辺市町は、年少人口割合は愛知県平均より高く、高齢人口割合は低い状況にあります。

図 日進市の年齢3区分別人口割合の推移



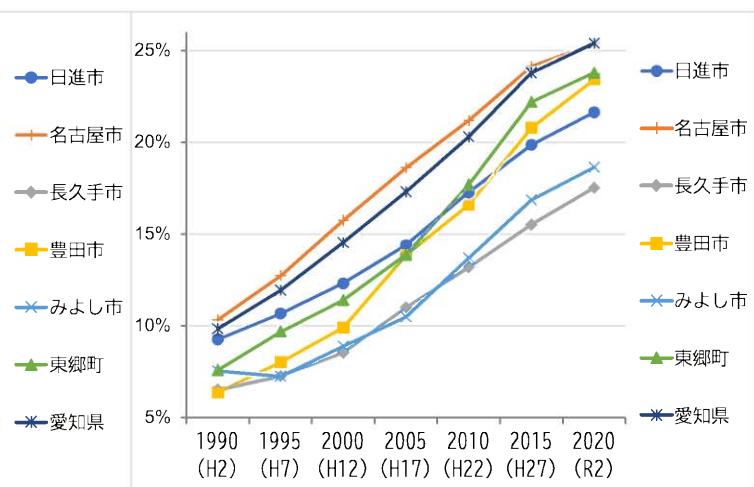
(資料：国勢調査)

図 年少人口割合の推移



(資料：国勢調査)

図 高齢者人口割合の推移

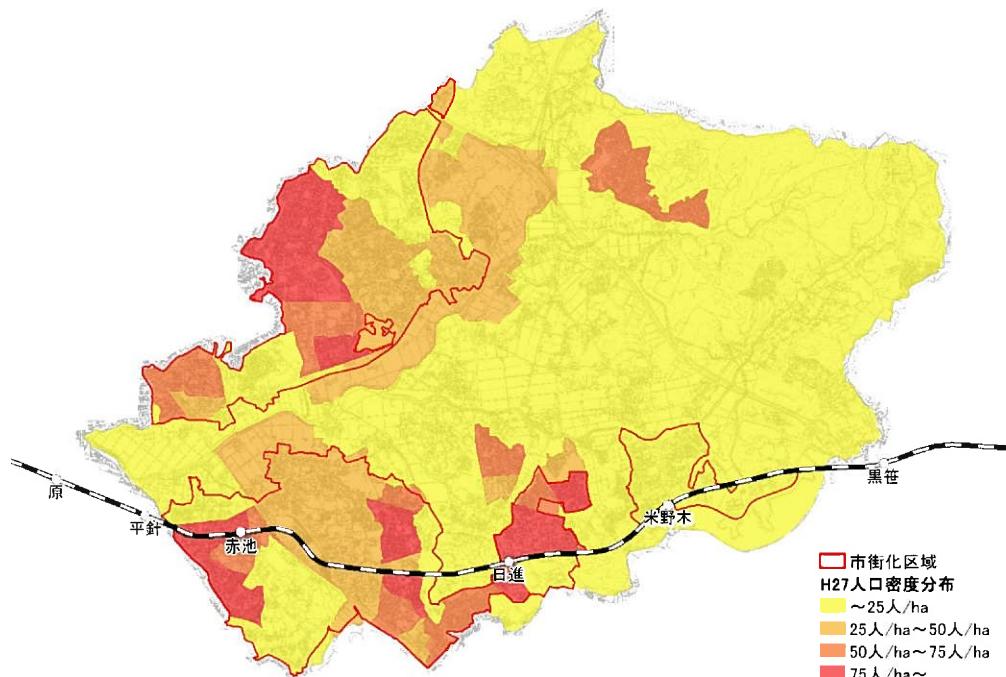


(資料：国勢調査)

## ●高齢者人口割合の拡大

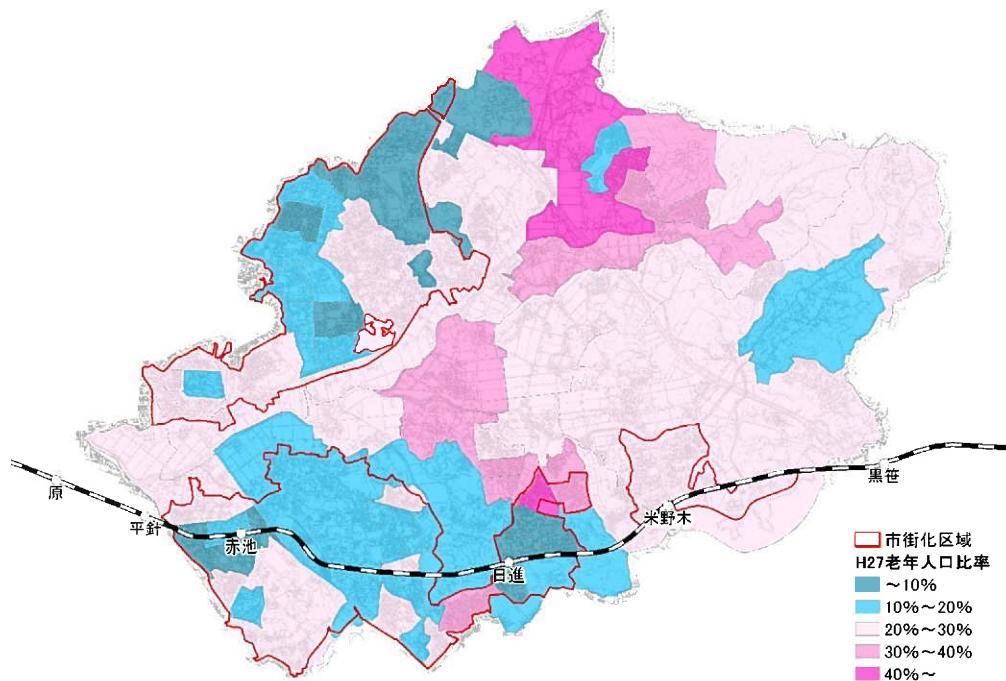
地区別人口密度は主に市街化区域内の駅周辺の地区で高い傾向にあります。地区別高齢化状況をみると、主に市街化区域内の既成市街地や市街化調整区域に点在する集落において、高齢者人口比率が高い傾向にあります。

図 地区別人口密度



(資料：平成 27 年国勢調査)

図 地区別老人人口比率



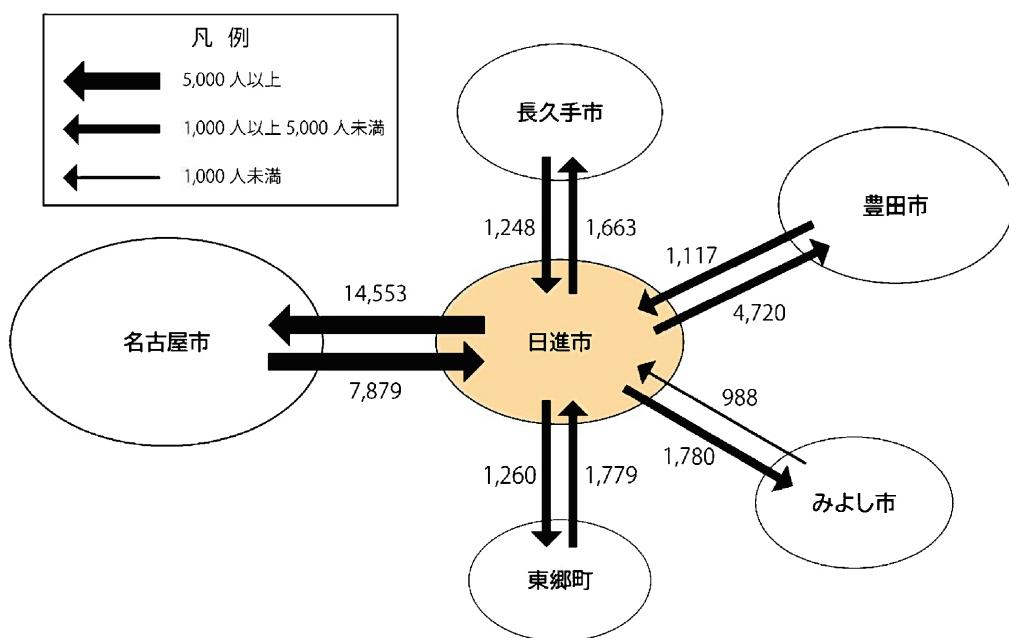
(資料：平成 27 年国勢調査)

## (2) 通勤通学流動

●通勤は名古屋市への流出が大きく超過、通学は周辺市町等からの流入が超過

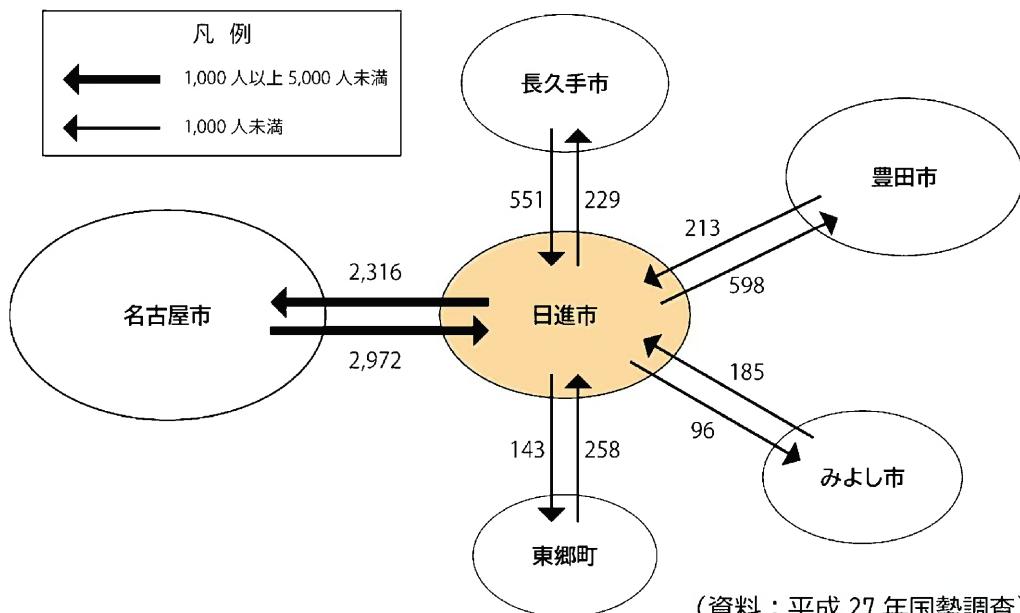
本市の通勤・通学流動は、通勤では名古屋市への流出が大きく超過しています。通学では周辺市町等からの流入が超過しています。

図 日進市における通勤者の中の流入先及び流出先（主な都市）



(資料：平成 27 年国勢調査)

図 日進市における通学者の中の流入先及び流出先（主な都市）



(資料：平成 27 年国勢調査)

## 2) 交通特性

### (1) 目的別トリップ特性

- 出勤及び自由目的が増加する一方登校及び業務目的が減少
- 市役所等が立地する市中心部で多い自由目的、大学等が立地する北部で多い登校目的  
中京都市圏パーソントリップ調査（以下「PT調査」とします。）より、日進市関連トリップの目的別トリップ構成を見ると、第4回から第5回調査の間で自由目的が2.8ポイント、出勤目的が0.4ポイント増加しています。その一方で業務目的が2.2ポイント、登校目的が1.2ポイント減少しています。これを地域別に見ると、市役所等が立地する市中心部では自由目的、大学等が立地する北部では登校目的、西部及び南部では出勤目的の占める割合が他のゾーンと比較して多くなっています。

図 全手段目的別トリップ構成の推移（全市）

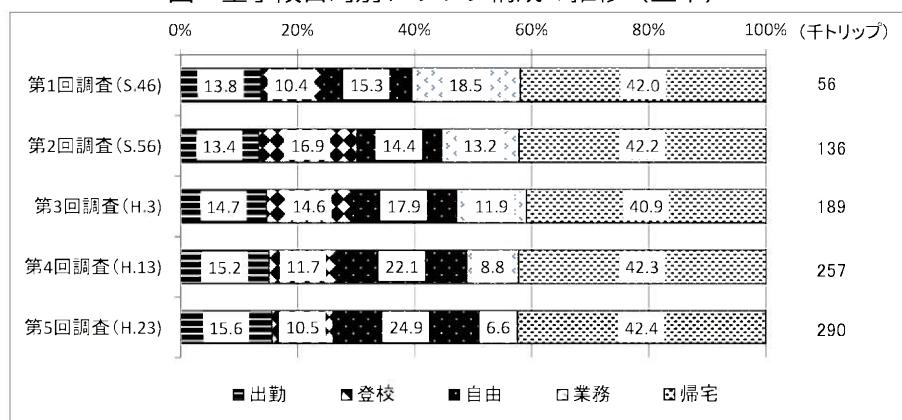
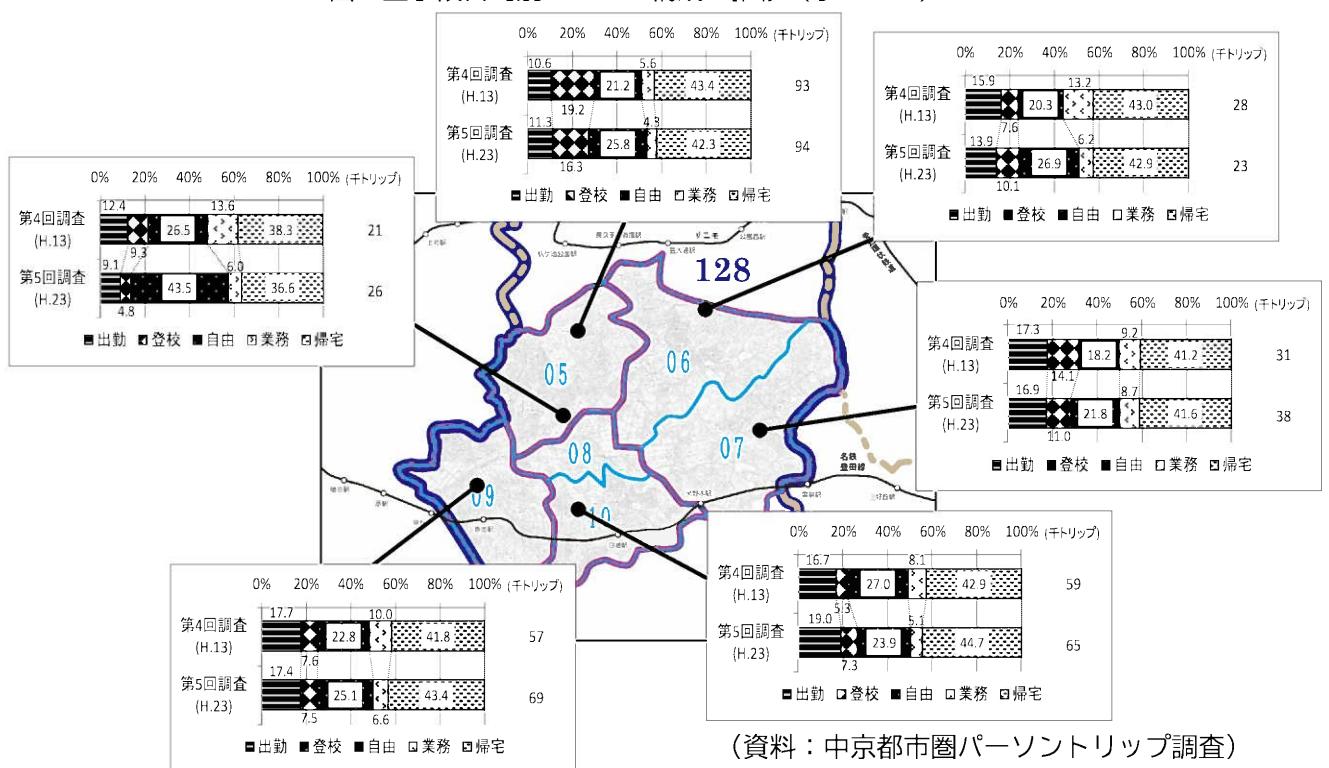


図 全手段目的別トリップ構成の推移（小ゾーン）



## (2) 代表交通手段別トリップ特性

- 自動車利用が増加する一方バス、原付・バイク、自転車、徒歩利用が減少

日進市関連トリップの代表交通手段別トリップ構成を見ると、第4回から第5回の間で減少傾向にあった鉄道が2.3ポイント、自動車が0.5ポイント増加しています。その一方でバス、原付・バイク、自転車、徒歩は0.4～1.0ポイント減少しています。

これを地域別に見ると、市役所等が立地する市中心部や開発から年数が経過した住宅団地が分布する北東部では自動車利用、大学等が立地する北部では鉄道利用の占める割合が他のゾーンと比較して多くなっています。

図 全目的代表交通手段別トリップ構成の推移（全市）

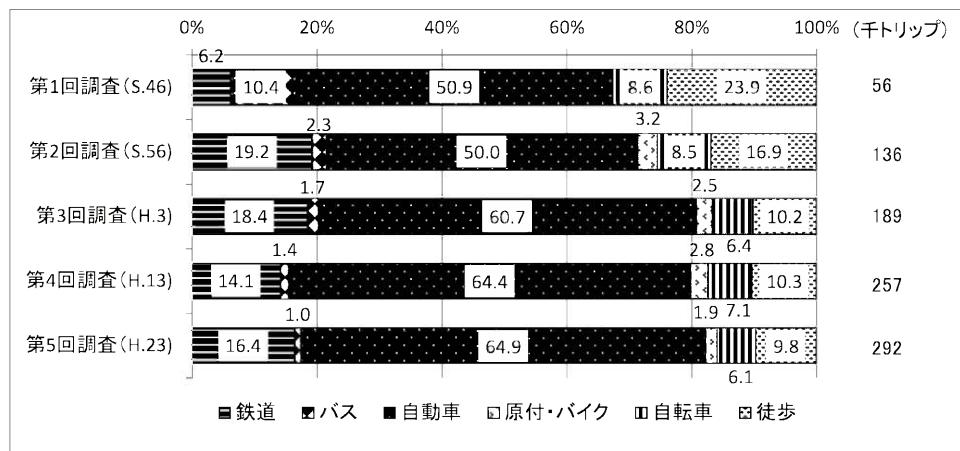
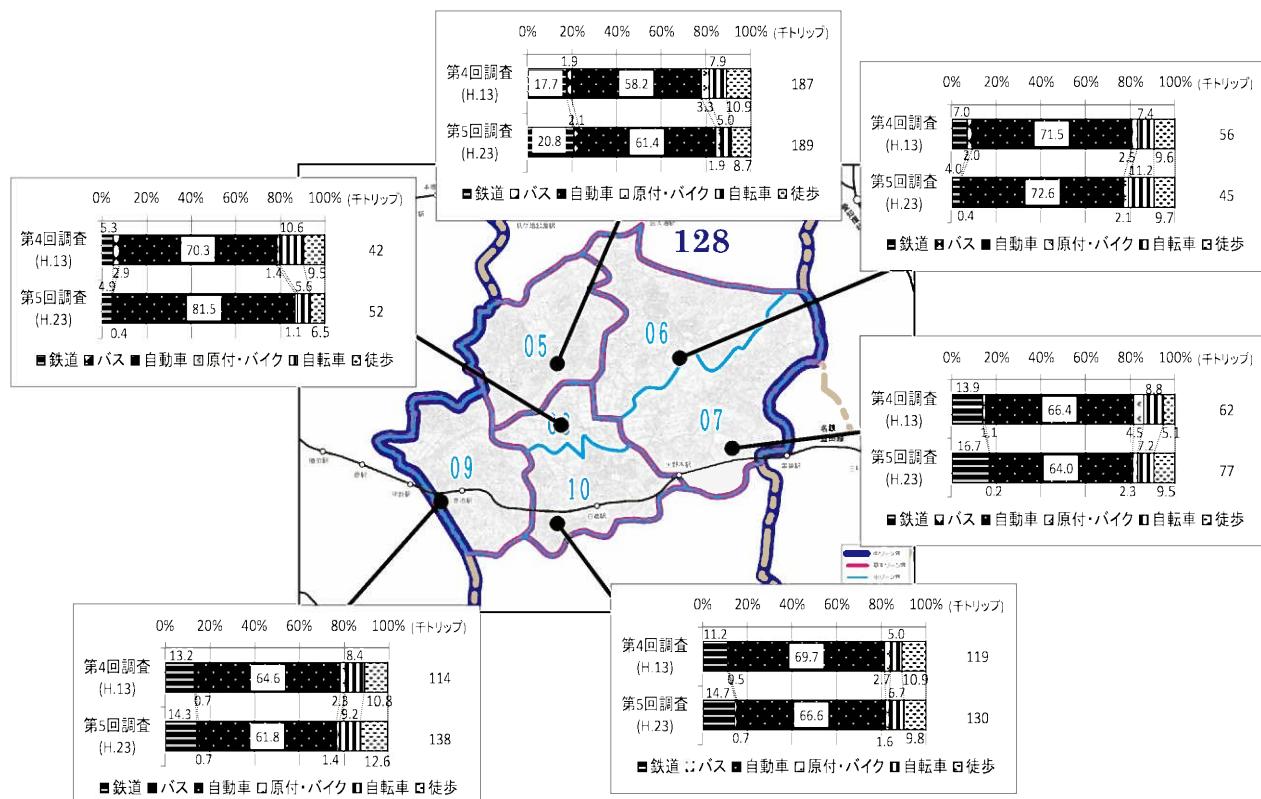


図 全目的代表交通手段別トリップ構成の推移（小ゾーン）



（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

### (3) 鉄道駅端末代表交通手段別トリップ特性

#### ●鉄道駅の利用交通手段として多い徒歩及び自転車利用

#### ●赤池駅で多い自動車利用

市内3駅及び隣接駅における鉄道駅端末代表交通手段特性（鉄道を利用する際の主な交通手段）を見ると、鉄道駅により利用交通手段構成にバラツキは見られるものの、全駅で徒歩利用が主体を占めていることがわかります。また、赤池駅では自動車及び自転車利用の占める割合も多くみられます。バス利用は「地下鉄赤池駅※」で約17%を占めるものの日進駅では4%の利用に留まっています。

駅端末自動車利用の駐車特性を見ると、赤池駅ではパーク・アンド・ライド利用が多く、その他駅ではキス・アンド・ライド利用が多くみられます。

※PT調査において赤池駅を含むトリップでは、名古屋市営地下鉄各駅⇒赤池駅の移動の場合、「地下鉄赤池駅」、名古屋鉄道豊田線各駅⇒赤池駅の移動の場合、「名鉄赤池駅」と表記。

表 主要駅における駅端末交通手段特性

	上段: トリップ数、下段: 手段別トリップ数に対する構成比(%)						
	バス	自動車	原付・バイク	自転車	徒歩	不明	合計
名鉄赤池駅	75 5.5	423 31.1	29 2.1	405 29.7	430 31.6	0 0.0	1,362 100.0
名鉄日進駅	231 4.0	834 14.4	311 5.4	615 10.6	3,808 65.7	0 0.0	5,799 100.0
名鉄米野木駅	380 12.6	490 16.2	0 0.0	269 8.9	1,894 62.3	0 0.0	3,023 100.0
地下鉄赤池駅	1,550 16.5	2,168 23.1	796 8.5	2,343 25.0	2,526 26.9	0 0.0	9,393 100.0
リニモ長久手古戦場駅	199 10.1	336 17.1	0 0.0	257 13.1	1,171 59.7	0 0.0	1,963 100.0

図 主要駅における駅端末交通手段特性

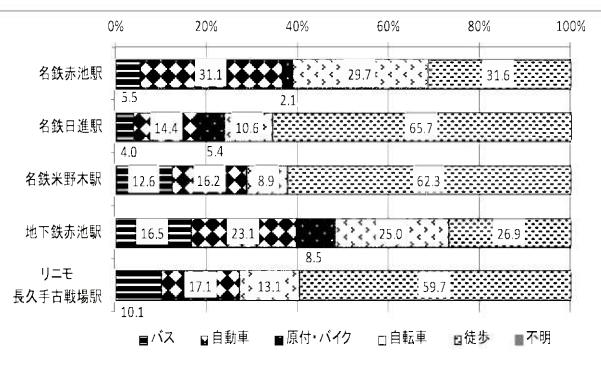


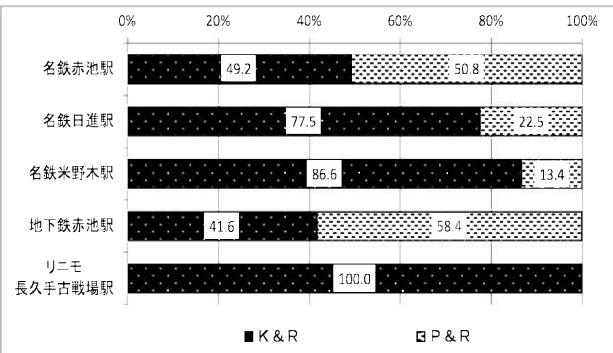
表 主要駅における駅端末自動車利用特性

	トリップ数			構成比(%)		
	K&R(*)	P&R	合計	K&R	P&R	合計
名鉄赤池駅	31	32	63	49.2	50.8	100.0
名鉄日進駅	567	165	732	77.5	22.5	100.0
名鉄米野木駅	316	49	365	86.6	13.4	100.0
地下鉄赤池駅	772	1,083	1,855	41.6	58.4	100.0
リニモ長久手古戦場駅	107	0	107	100.0	0.0	100.0

\*駅端末利用交通手段の自動車からタクシー、自家用バス、貸切バスを除く

(\*)自宅から駅まで自家用車で送り迎えをしてもらい、そこから鉄道を利用して移動するシステム

図 主要駅における駅端末自動車利用特性



(資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査)

### 3. 日進市の地域公共交通の現状

#### 1) 地域公共交通の現状

##### (1) サービス水準

本市には、鉄道駅は、市内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、市外北部に隣接する長久手市内に東部丘陵線（リニモ）の1駅が存在しています。また、バス交通は、名古屋市営バス、名鉄バス及び日進市が運営するコミュニティバス「くるりんばす」がサービスされています。以下に、鉄道、バス及びタクシー等のサービス水準を整理します。

##### ①鉄道

- 市南部と名古屋市、豊田市への都市間交通需要に対応する名古屋市営地下鉄鶴舞線、名古屋鉄道豊田線
- 市外北部の長久手市と名古屋市への都市間交通需要に対応する東部丘陵線（リニモ）  
名古屋市へは市南部から名古屋市営地下鉄鶴舞線、市外北部の長久手市から名古屋市へ東部丘陵線（リニモ）が都市間交通需要に対応しています。また、市南部と豊田市を名古屋鉄道豊田線が結んでいます。

鉄道の1日当たりの運行本数に着目すると、名古屋市営地下鉄鶴舞線は328本、名古屋鉄道豊田線は158本、東部丘陵線（リニモ）は262本が運行しています。また、名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線は6両編成、東部丘陵線（リニモ）は3両編成で運行しています。

表 鉄道の運行状況（2021年（R3年）12月現在）

	運行本数*	運行時間帯	
	（本/日）	始発*	終着*
名古屋市営地下鉄鶴舞線	328	5:30	0:30
名古屋鉄道豊田線	158	5:48	0:10
東部丘陵線（リニモ）	262	5:39	0:12

（資料：名古屋市交通局、名古屋鉄道、愛知高速交通各HP）

\*運行本数は、名古屋市営地下鉄鶴舞線では赤池駅、名古屋鉄道豊田線では日進駅、リニモは長久手古戦場駅での平日の発着本数の合計

\*始発・終着は、名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線では赤池駅、東部丘陵線（リニモ）は長久手古戦場駅での時刻（平日）

表 駅間運賃（2021年（R3年）12月現在）

■名古屋市営地下鉄鶴舞線

	赤池	平針	伏見	上小田井
赤池	—	210	310	340

■名古屋鉄道豊田線

	赤池	日進	米野木	豊田市
赤池	—	220	260	470
日進	—	—	190	410
米野木	—	—	—	410

■東部丘陵線（リニモ）

	長久手古戦場	藤が丘	八草
長久手古戦場	—	240	300

（資料：名古屋市交通局、名古屋鉄道、愛知高速交通各HP）

## ②バス

- 運行本数が多い名鉄バス岩藤線、愛知学院線、星ヶ丘・豊田線
- 市内外の鉄道駅や大学等主要施設を結ぶ名鉄バス、くるりんばす中央線
- 各地域をきめ細かくサービスするくるりんばす（循環線を除く）

名鉄バス岩藤線は本市と名古屋市を結ぶ都市間交通需要に対応する基幹的バスとして、名鉄バス愛知学院線、くるりんばす循環線及びスクールバスは、市内外の鉄道駅と大学等主要施設を結ぶ路線として機能しています。

くるりんばす（循環線を除く）は、市役所を拠点とし、各地域をきめ細かく連絡する生活路線として運行されています。

表 バスの運行状況（2021年（R3年）12月現在）

	路線名	運行本数 (本/日)	運行時間帯		料金
			始発	終着	
名古屋市営バス・名鉄バス	幹本郷1 (本郷一地下鉄平針)	102	6:15	22:56	1乗車210円
	幹本郷1 (本郷一猪高緑地)	250	6:20	23:37	
	高速バス 名古屋・高針線	23	5:45	22:44	距離帯
	岩藤線 (星ヶ丘一五色園 石神経由)	77	6:04	23:32	距離帯
	岩藤線 (星ヶ丘一五色園 香久山経由)	16	6:56	20:22	距離帯
	岩藤線 (星ヶ丘一藤が丘)	36	6:40	21:22	距離帯
	岩藤線 (星ヶ丘一トヨタ博物館前 香久山経由)	22	6:09	22:53	距離帯
	愛知学院線 (藤が丘一愛知学院大学前 名外大・学芸大西経由)	24	6:32	22:55	距離帯
	愛教大線 (日進駅一知立駅 裕福寺・愛知教育大前経由)	19	8:42	22:06	距離帯
	星ヶ丘・豊田線 (赤池駅一豊田市 新屋経由)	57	6:46	22:20	距離帯
	星ヶ丘・豊田線 (赤池駅一豊田市 衣ヶ原経由)	59	6:34	22:05	距離帯
	祐福寺線 (赤池駅一前後駅 祐福寺経由)	8	6:45	18:59	距離帯
	祐福寺線 (赤池駅一祐福寺 東白土経由)	54	5:55	22:59	距離帯
	祐福寺線 (赤池駅一祐福寺 春木白土経由)	14	7:35	22:03	距離帯
	豊明団地線 (赤池駅一前後駅 藤田医科大学病院経由)	22	6:32	22:17	距離帯
	名商大線 (米野木駅一名商大)	42	7:05	21:17	距離帯
(大 鉄行 学 バ ス 一 独 自 運	名古屋商科大学線 (赤池駅一名商大)	22	7:37	20:55	350円
	名古屋商科大学線 (公園西駅一名商大)	41	7:55	20:29	160円
じゅん か い 君	北コース	12	7:00	19:32	1乗車100円
	東コース	5	7:05	19:41	
	南西コース	4	7:25	18:35	
スクール バス	長久手古戦場駅～ 愛知学院大学・名古屋外国語大学・名古屋学芸大学	61	8:03	20:14	無料
	上社～名古屋外国語大学・名古屋学芸大学・ 名古屋学芸大学短期大学部	210	7:40	22:20	無料
	赤池～名古屋外国語大学・名古屋学芸大学・ 名古屋学芸大学短期大学部	98	8:00	22:40	無料
	赤池～楣山女学院大学日進キャンパス	27	8:40	18:50	無料
	楣山女学院大学星ヶ丘キャンパス～ 楣山女学院大学日進キャンパス	58	8:40	19:30	無料
くるりん ばす	①赤池線	11	6:40	20:25	1乗車 200円
	②米野木線	11	6:47	20:24	
	③三本木線	11	6:50	20:21	
	④梅森線	11	6:50	20:22	
	⑤五色園線	11	6:30	20:23	
	⑥岩崎線	11	6:30	20:23	
	⑦循環線	21	7:38	20:24	100円

(資料：名鉄バス、名古屋市交通局、東郷町、愛知学院大学、名古屋外国語大学、  
楣山女学院大学、日進市各HP)

### ③タクシー

- 日進市周辺に所在するタクシー営業所の保有車両数の合計は476台

表 タクシー営業所の保有車両台数（2021年（R3年）12月現在）

所在地	営業区域	特大	大型	普通	合計
日進市	名古屋市	0	0	50	50
天白区	名古屋市	0	0	188	188
緑区	名古屋市	0	0	96	96
名東区	名古屋市	0	0	33	33
長久手市	名古屋市	2	0	43	45
東郷町	名古屋市	0	0	46	46
みよし市	西三河北部	0	0	18	18
合計		2	0	474	476

(資料：名古屋タクシー協会、愛知県タクシー協会各HP)

### ④移動を支援する為の福祉サービス

#### ■福祉有償運送

日進市在住の方を対象利用者として福祉有償運送を実施する事業者は、2021年（令和3年）12月現在で2者となっています。

#### ■移送サービス費助成

要支援・要介護に認定され、日常生活において寝たきり状態又は常時車いすを必要とする方が、本市と委託契約した業者の車両を利用して医療機関への通院及び入退院又は福祉施設への通所及び入退所した場合、これにかかる費用の70%～90%（1回3,000円以内、1月に2回まで）を支給する制度です。

#### ■その他の支援制度

##### ・タクシー料金助成利用券

障害者を対象とした支援制度として実施しており、タクシーの利用1回につき650円を上限、年間48回利用可能となっています。

##### ・リフト付タクシー料金助成利用券

身体障害者手帳の交付を受け次の障害が1～3級の人で、移動に車いすやストレッチャーを使用している人の福祉車両の対象タクシー利用1回につき、2,000円を上限として年間24回利用可能となっています。

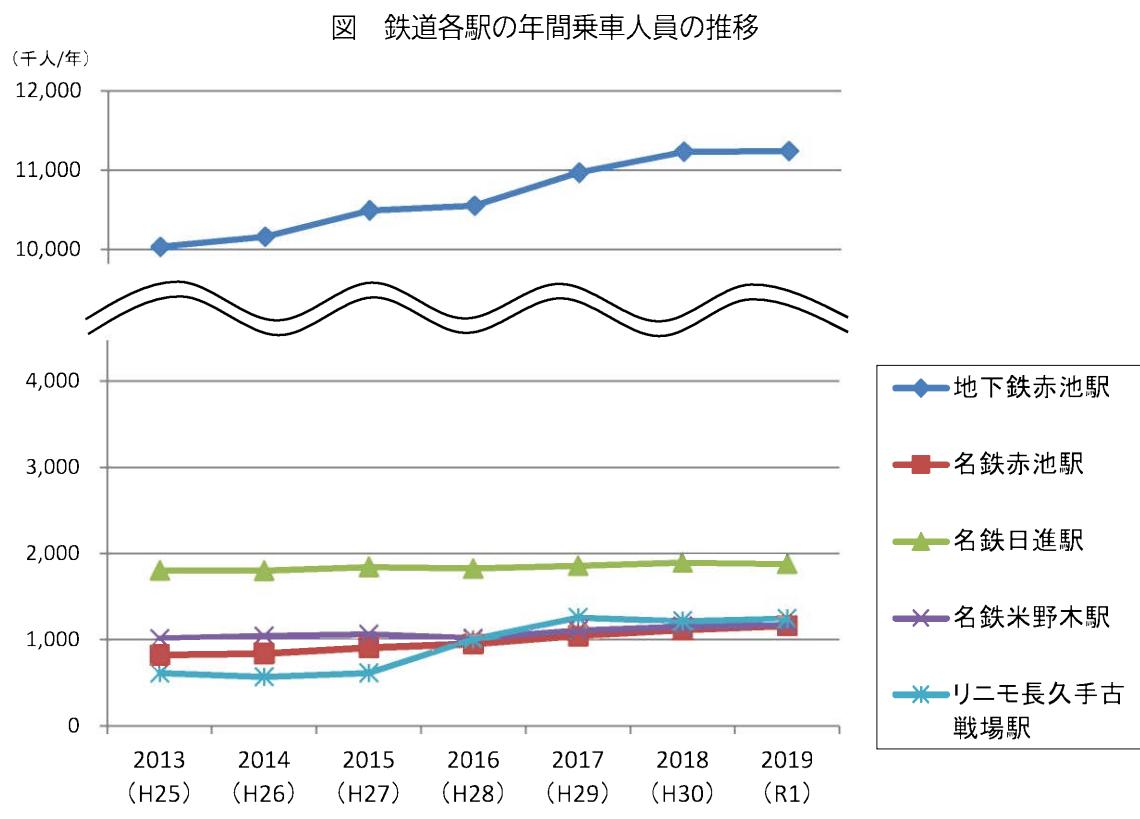
## (2) 利用実態

鉄道、バス及びタクシー等の利用実態を以下に整理します。

### ①鉄道

#### ●近年微増傾向にある鉄道各駅乗車人員

2013年度（平成25年度）以降、鉄道各駅の年間乗車人員は増加傾向にあります。



（資料：名古屋市交通局、名古屋鉄道、愛知高速交通）

※赤池駅の年間乗車人員は名古屋市営地下鉄鶴舞線（名古屋市営地下鉄鶴舞線各駅との利用）と名古屋鉄道豊田線（名古屋鉄道豊田線各駅との利用）で別に集計しているため、別表記

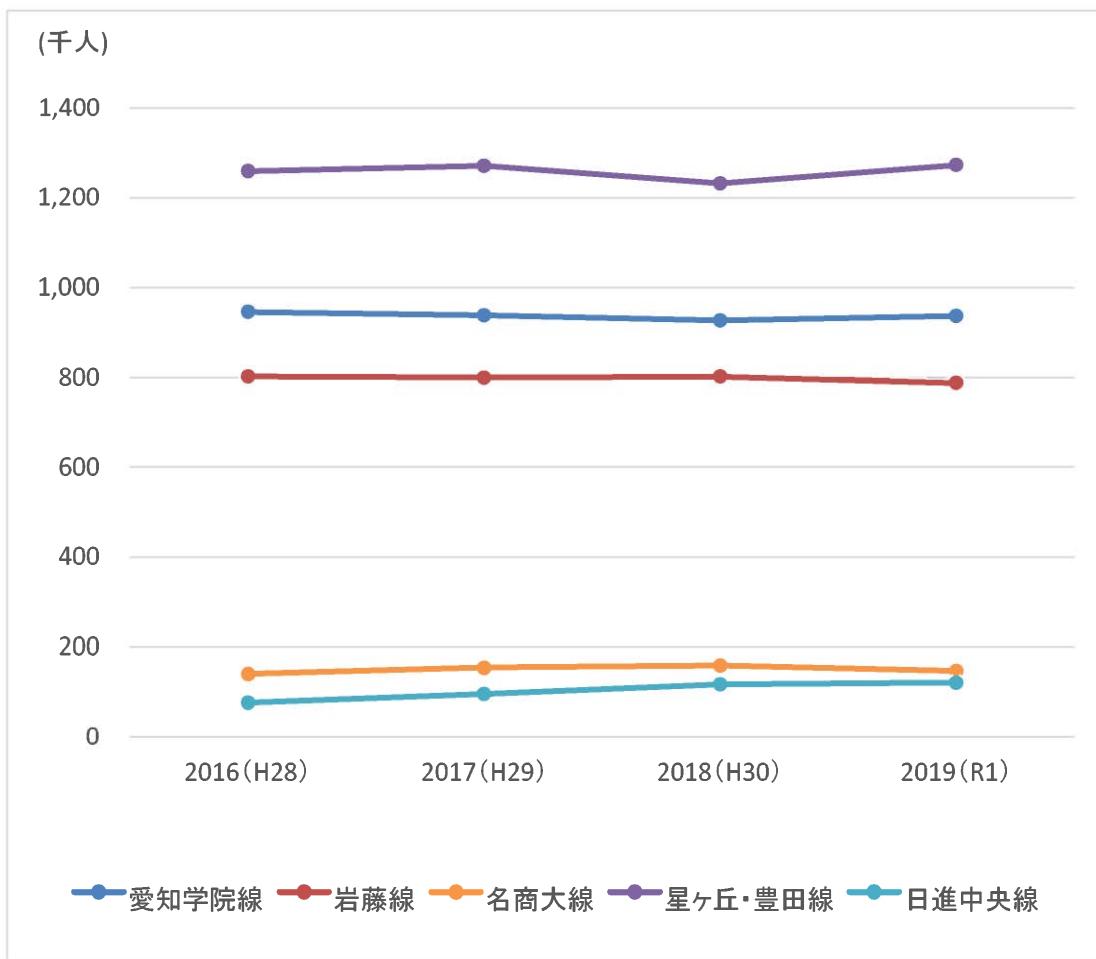
## ②バス

### a) 路線バス

#### ●全体として横ばい傾向

日進中央線は微増傾向ですが、その他路線はほぼ横ばい傾向となっています。

図 名鉄バスの路線別乗車人員の推移

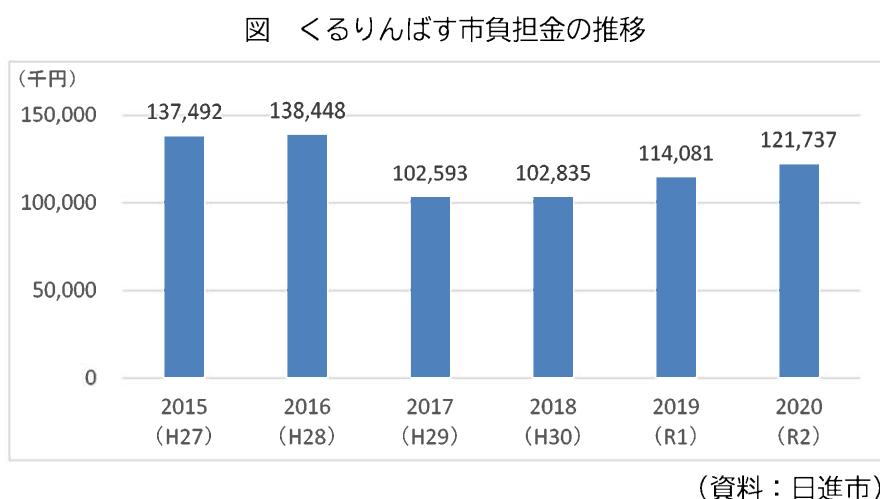
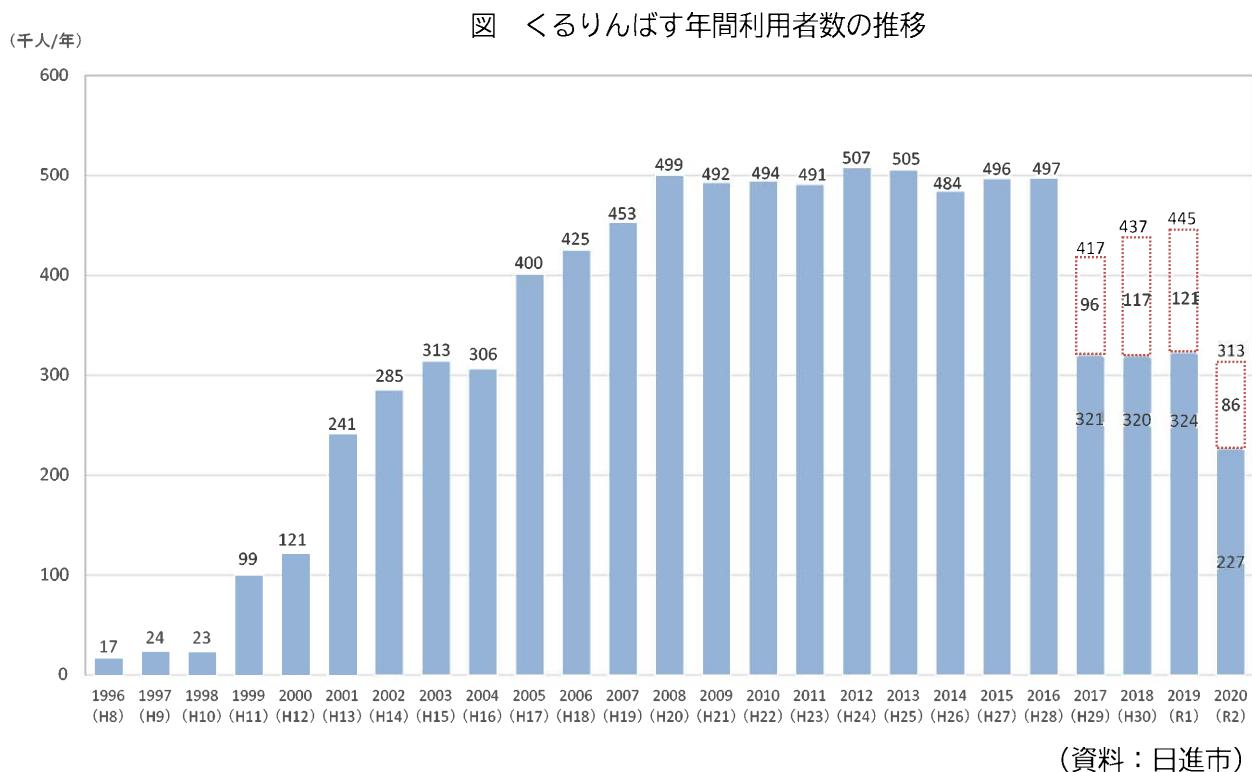


(資料：日進市)

## b) くるりんばす

### ●利用者数は大きく減少、市負担金は増加傾向

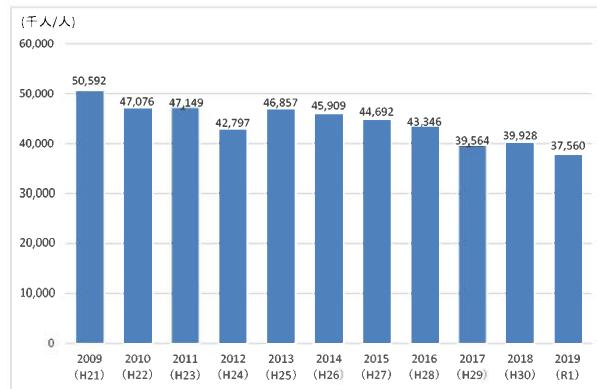
くるりんばすの年間利用者数は、平成 20 年以降横ばい傾向にありました。令和 2 年は新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに減少しています。くるりんばすの市負担額については、再編後は増加傾向にあります。



## c) タクシー

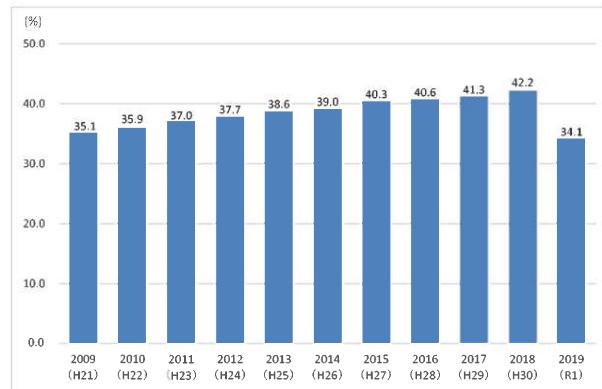
- 名古屋タクシー交通圏の2019年（令和元年）の輸送人員は37,560千人、1日当たり約102,900人
- 輸送人員は2013年（平成25年）以降、減少傾向
- 実車率※は2018年（平成30年）まで回復傾向にあったが、2019年（令和元年）は大幅に減少
- 2017年（平成29年）以降はタクシー兼業者、福祉専業者、福祉個人事業者いずれもほぼ横ばい傾向
- 福祉車両数は減少傾向

図 名古屋タクシー交通圏のタクシーの輸送人員の推移



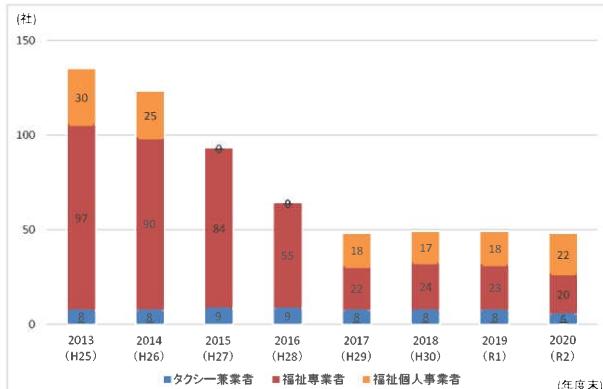
(資料：2019 (R1) 名古屋タクシー協会資料)

図 名古屋タクシー交通圏のタクシーの実車率※の推移



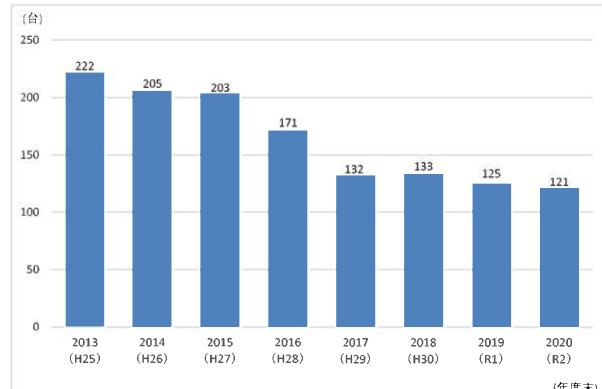
(資料：2019 (R1) 名古屋タクシー協会資料)

図 福祉タクシー運行事業者数の推移



(資料：2019 (R1) 名古屋タクシー協会資料)

図 福祉輸送車両数の推移



(資料：2019 (R1) 名古屋タクシー協会資料)

※実車率：総走行キロの内、利用者が乗車している場合の走行キロの割合

## 2) 現行計画における個別事業の進捗状況及び計画目標の達成度

### (1) 個別事業の進捗状況

日進市地域公共交通網形成計画において位置付けた事業の進捗状況を以下に整理します。

### (2) 計画目標の達成度

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

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

※年に数日以上の利用がある人

### 3) 市民ニーズ等の把握

#### (1) 各種ニーズ調査の概要

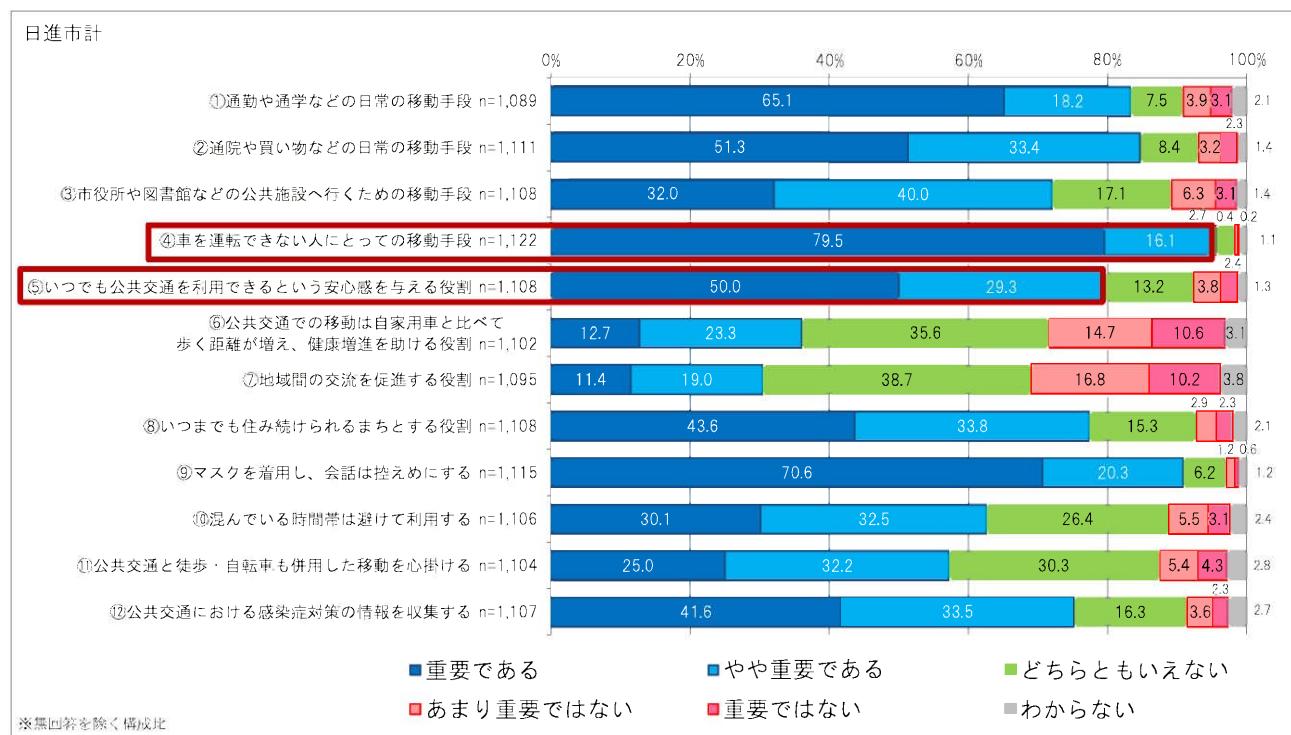
市民アンケート	
対象	市内在住の 15 歳以上の方 3,000 名
時期	令和 3 年 2 月 16 日配布～3 月 3 日締切
方法	郵送配布・回収
回収数	回収数：1,206 票、回収率：40.2%
バス乗降調査	
対象	・くるりんばす（全路線全便） ・名鉄バス（愛知学院線、岩藤線、星ヶ丘・豊田線、祐福寺線、日進中央線、名商大線、愛教大線の抽出便）
時期	2021 年 7 月 11, 13, 15, 18 日（※各路線平休各 1 日実施）
方法	手渡し配布・回収
回収数	くるりんばす回収数：1,293 票、名鉄バス回収数：3,938 票
バス利用者アンケート	
対象	乗降調査と同時に実施
時期	2021 年 7 月 11, 13, 15, 18 日配布～8 月 2 日締切
方法	手渡し配布、郵送回収
回収数	配布数：3,134 票、回収数：549 票、回収率：17.5%
地域別ワークショップ	
参加者	【第 1 回】6 地区計 80 名 【第 2 回】6 地区計 41 名
時期	【第 1 回】2021 年 8 月 16 日～23 日 【第 2 回】2021 年 11 月 12～19 日
方法	ワークショップ方式
高齢者移動支援モデル地区ヒアリング	
対象	香久山、南が丘、岩崎台、日東東山、五色園、北山
時期	2021 年 7 月 13, 21, 28 日
方法	各団体へ訪問しヒアリング
福祉有償運送事業者ヒアリング	
対象	特定非営利活動法人 健やかネットワーク、リビングサポートあいあいの家
時期	2021 年 9 月 30 日
方法	各団体へ訪問しヒアリング

## (2) 調査結果

### ①市民アンケート

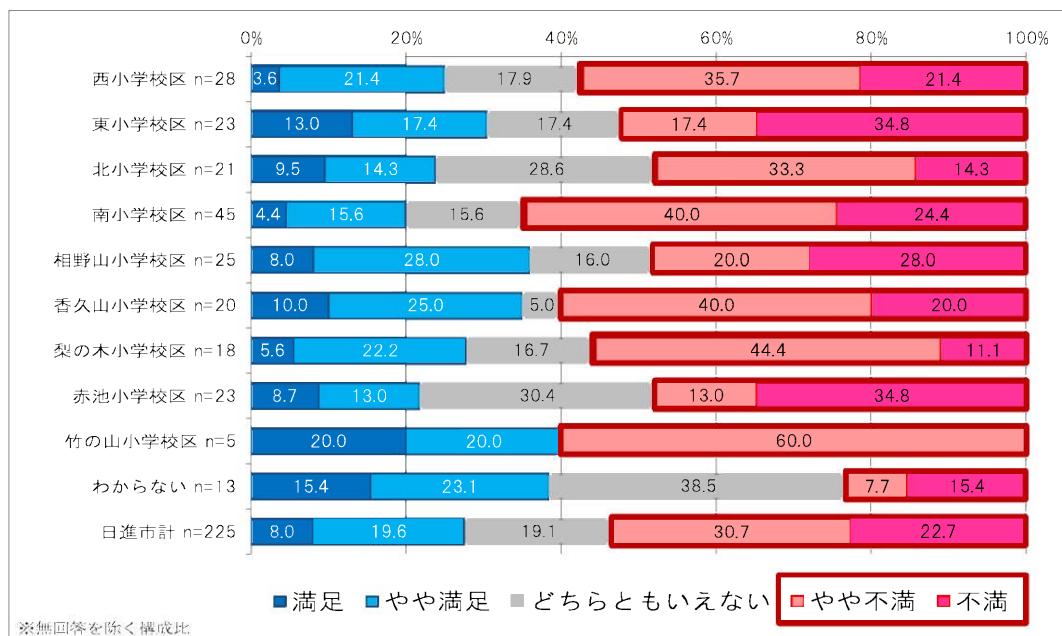
- 今後の公共交通のあり方として「車を利用できない人の移動手段」「いつでも利用できる安心感を与える役割」といった存在価値を重視

図 今後の日進市の公共交通のあり方・使い方に関する重要度



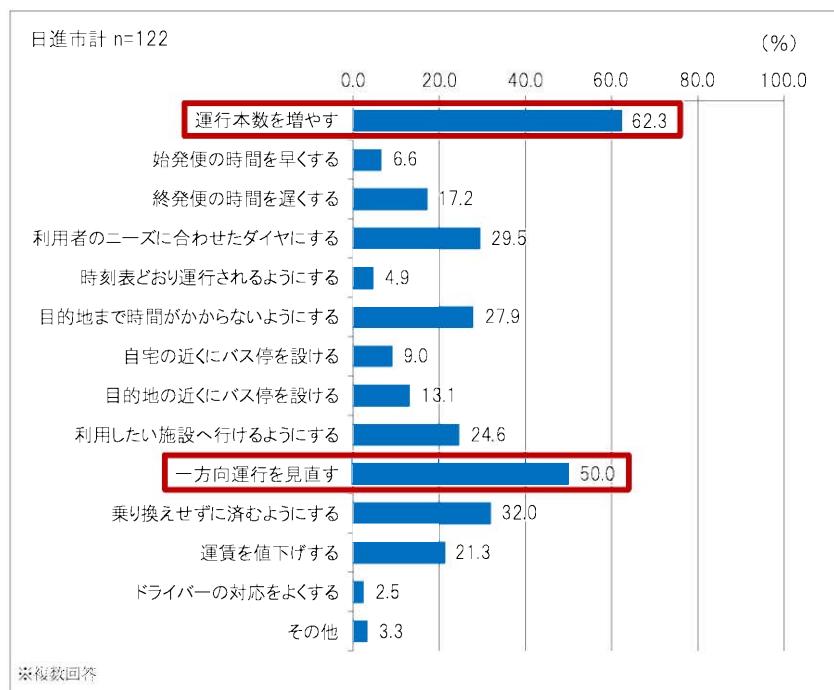
- くるりんばすの不満割合は半数以上

図 くるりんばすの満足度



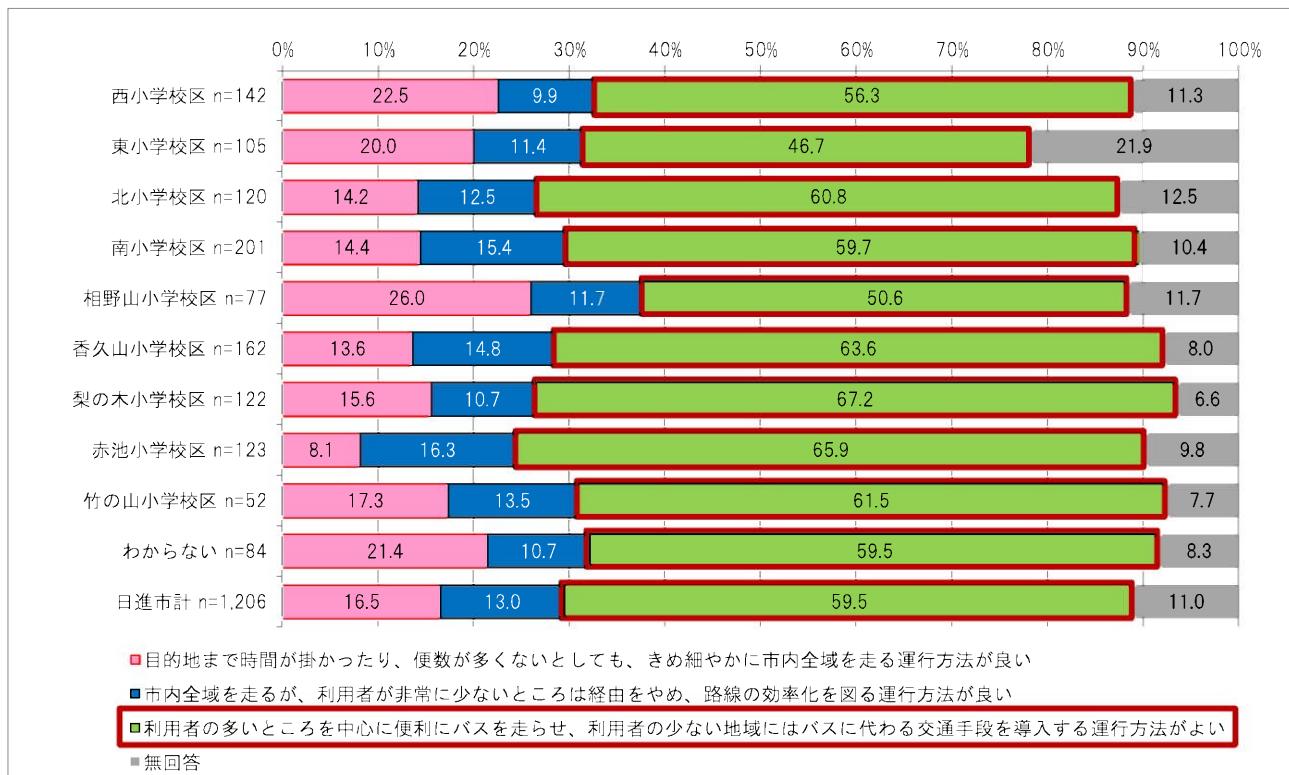
●くるりんばすの不満項目は「運行本数」「一方向運行見直し」

図 くるりんばすで不満なサービス項目



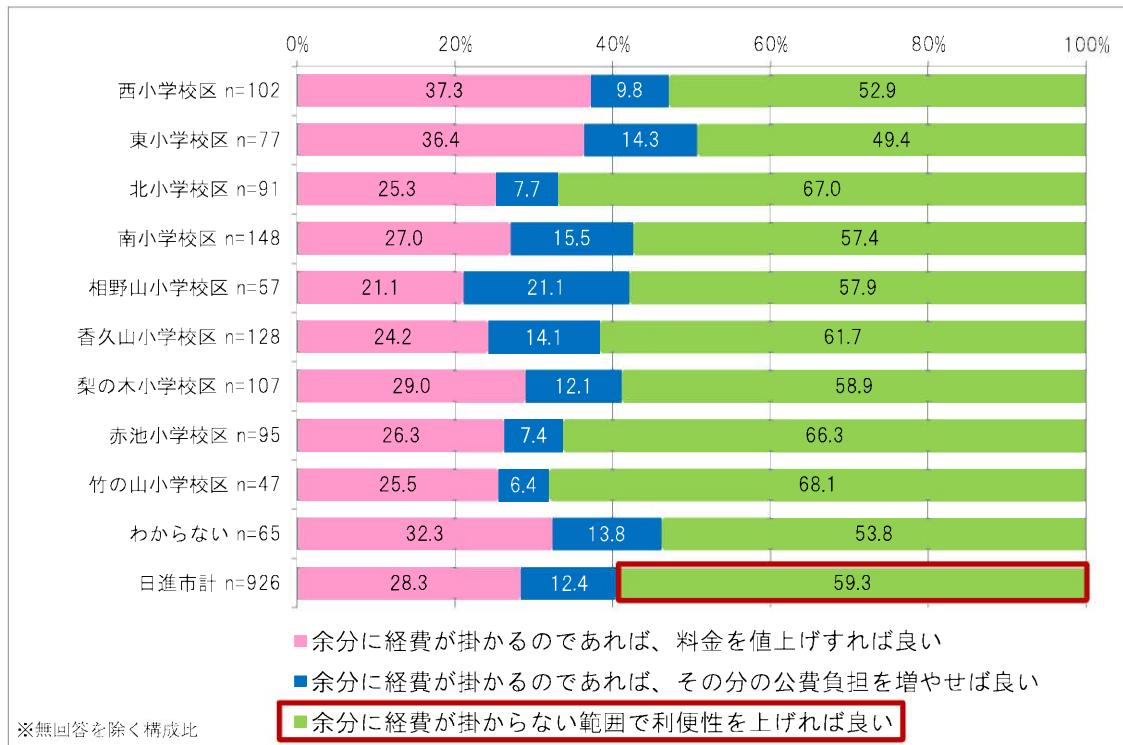
●今後の公共交通の運行の考え方は、「利用者の多いところを中心に便利にバスを走らせ、利用者の少ない地域にはバスに代わる交通手段を導入する運行方法が良い」が主体

図 今後の日進市の公共交通の運行の考え方



- バスとは異なる新たな移動サービスについては、「余分に経費がかからない範囲で利便性を上げればよい」が主体

図 バスとは異なる新たな移動サービスの経費



## ②乗降調査

- くるりんばすは利用者の半数が65歳以上の高齢者であり、買物・通院等の自由目的で利用

図 年齢 (くるりんばす)

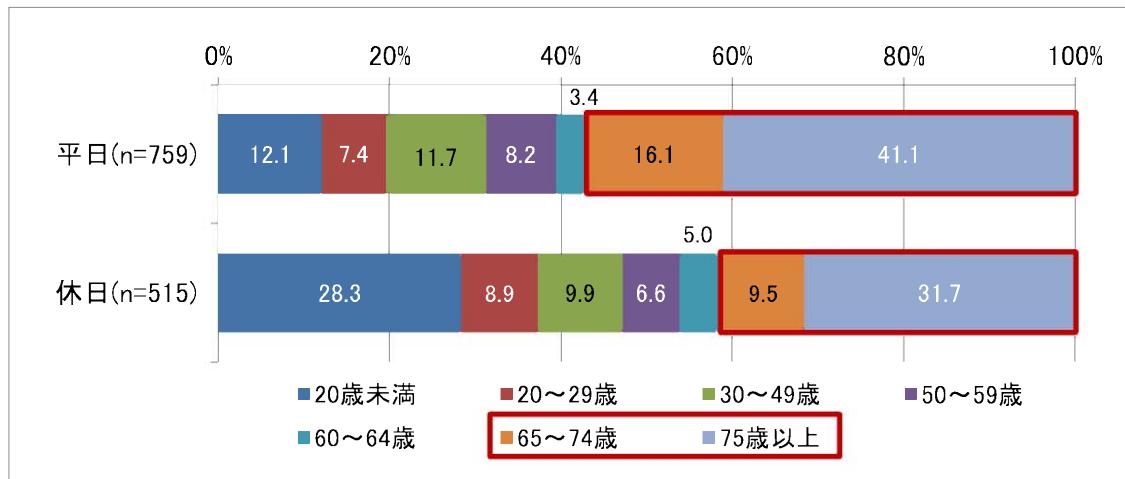
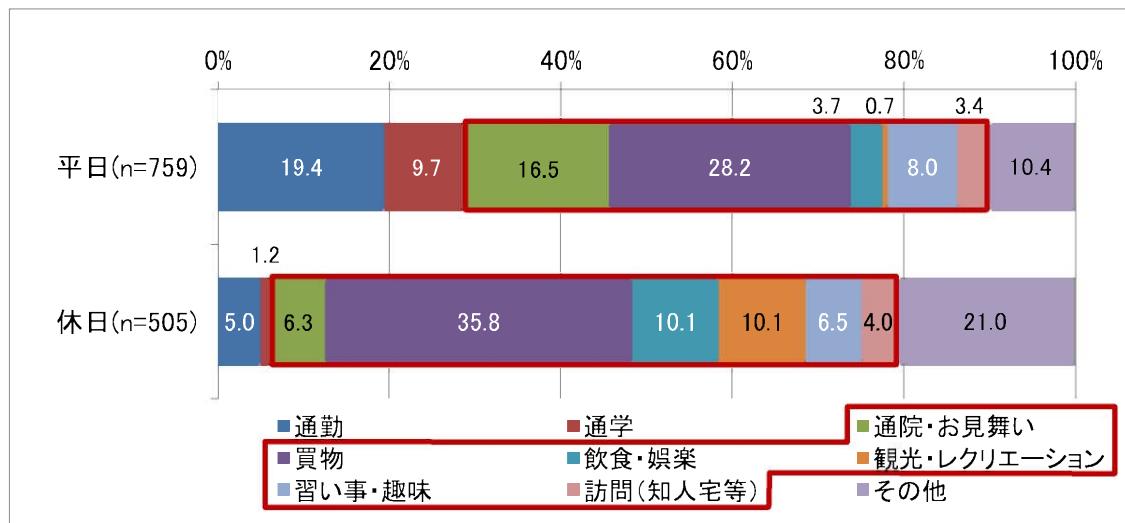


図 利用目的 (くるりんばす)



●名鉄バスは利用者の9割が65歳未満であり、通勤・通学目的で主に利用

図 年齢（名鉄バス）

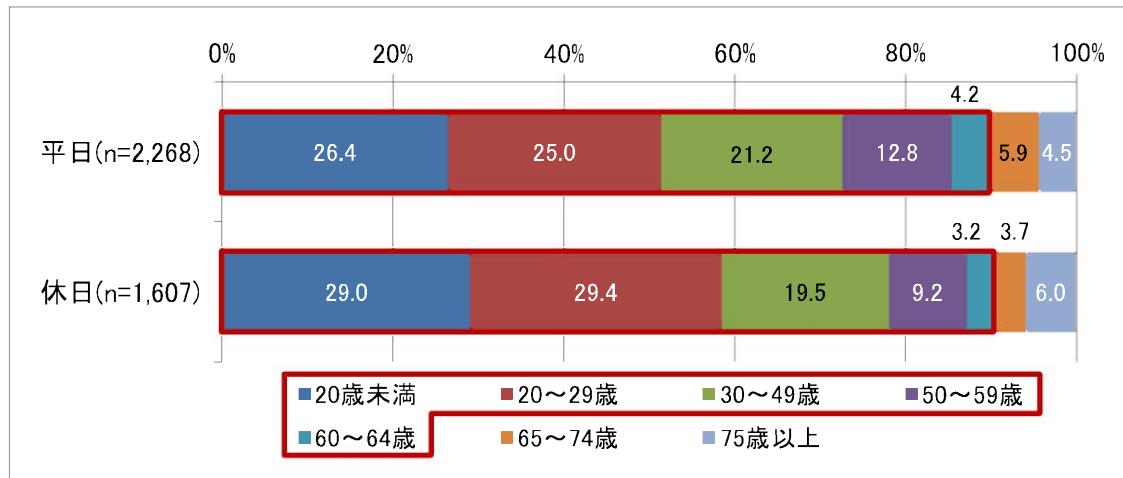
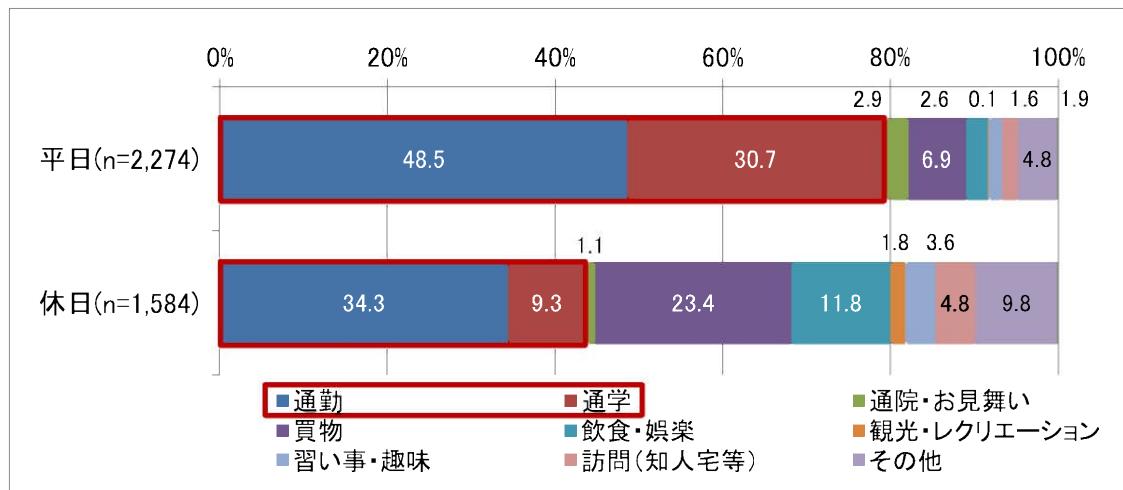


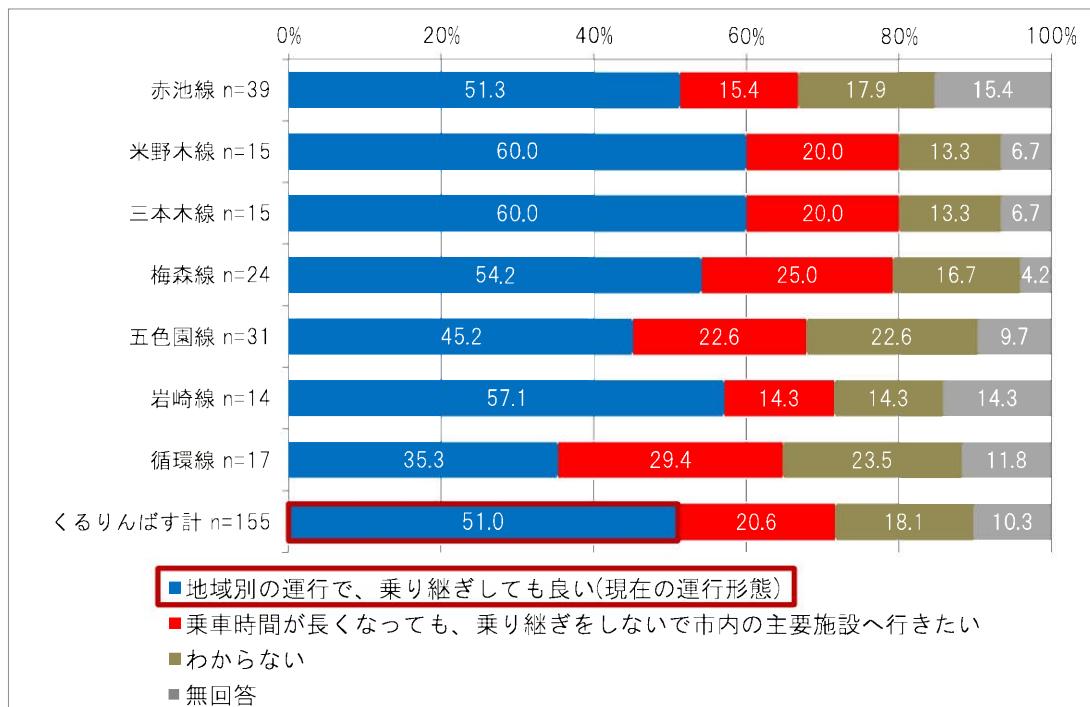
図 利用目的（名鉄バス）



### ③バス利用者アンケート調査

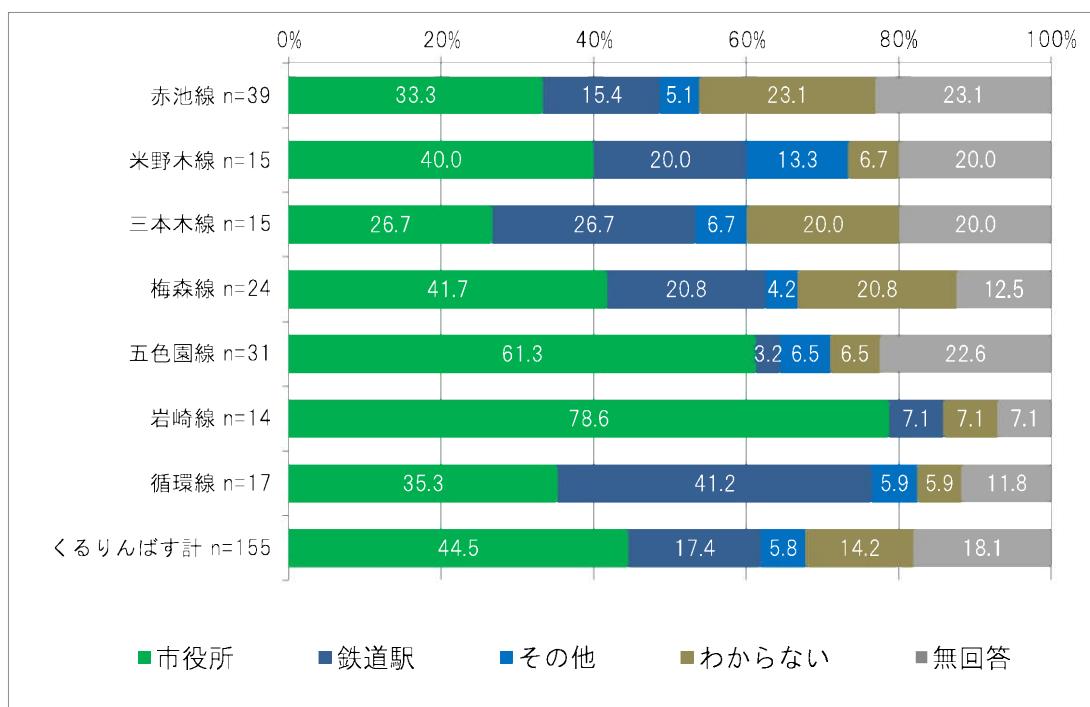
- くるりんばすの今後の運行については、「乗継ぎしてもよい」が半数

図 くるりんばすの乗り継ぎについての考え方



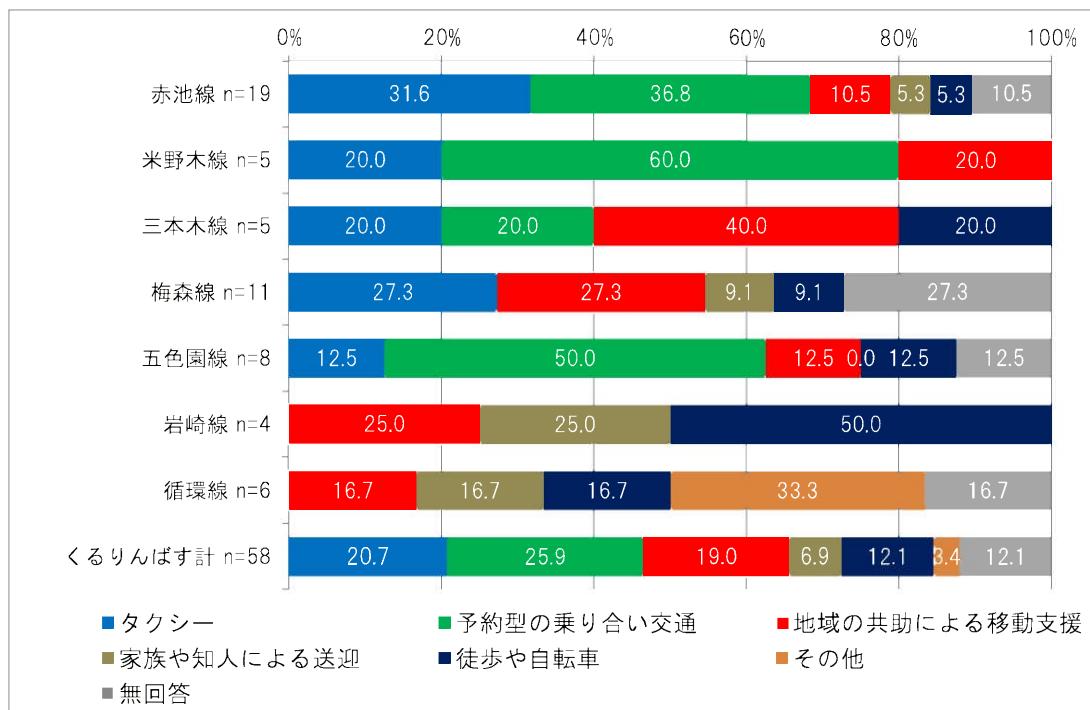
- 乗継場所としてふさわしいのは「市役所」「鉄道駅」

図 くるりんばすの乗継拠点にふさわしい場所



- 地域をくまなく回る移動手段は「予約型の乗り合い交通」「タクシー」「地域の共助による移動支援」

図 バスが通らない地域の移動手段



## ④地域別ワークショップ

<第1回>

<b>テーマ1：普段よく行くお出かけについて</b>
・買い物目的：マックスバリュ米野木店、アオキスーパー日進店等
・通院目的：おりど病院、地域のかかりつけ医院等
<b>テーマ2：そのお出かけについての問題・課題について</b>
・所要時間が長い ・車両が大きい ・一方通行が不便 ・ちょうどいい時間の便がない ・本数が少ない ・乗継が不便
<b>テーマ3：問題・課題を解決するアイデアを考えよう！</b>
・1周を30分ほどのシンプルなルートにする ・車両を小型化する ・双方向に走らせる ・イベント時の臨時運行の実施 ・30分に1本に本数を増やす ・どの停留所でも乗継券を発行する ・運賃を100円にする ・大学のスクールバスの活用 ・乗合タクシーの導入

<第2回>

<b>課題①：住宅地と拠点（駅など）を結ぶ幹線機能が必要</b>
○市民の役割　　・行きたい場所の声を届ける ・しっかり利用する
○日進市の役割　・くるりんばすの双方向運行 ・スクールバスの活用
<b>課題②：乗り継ぎ拠点の整備・利便性の向上が必要</b>
・乗り継ぎ拠点は、市役所・道の駅・図書館 ・いずれの場所でも拠点が目的地となり、交流ができ、にぎわう場所がよい
<b>課題③：増加する高齢者への対応が必要</b>
○市民の役割　　・地域移動支援を活用するべき
○日進市の役割　・周辺市町の事例を参考にデマンド交通やタクシー券を検討
<b>課題④：あらゆる世代、地域の特性を踏まえた交通手段が必要</b>
・小学校や選挙、まち歩きなどのイベントや行事に絡めた乗車体験 ・バスについて日頃から話し合う場が必要



## ⑤高齢者移動支援モデル地区ヒアリング

- 高齢者移動支援は地域公共交通とは目的や基本となる考え方が異なり、地域公共交通とは別のものとして整理する必要がある

		香久山地区	北山地区	五色園地区
移動支援の活動目的	・買物、通院等の同行サービスを目的として活動	・買物目的の移動支援として活動	・買物同行サービスを目的として活動	
活動内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ワンコインサービスの1つ ドアツードアで買物、病院等へ付き添う</li> <li>・行先：主に香久山地区内</li> <li>・ワンコインサービス登録者数 15～20名</li> <li>・個人所有の自家用車を使用</li> <li>・付添は1時間 500円(移動支援部分は無償)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買物ついでに希望者を同乗</li> <li>・毎週火・金 10時出発</li> <li>・行先：市内スーパー1箇所</li> <li>・フレンズ(支援を受ける側) 12名、パートナー(支援をする側) 6名</li> <li>・個人所有の自家用車を使用</li> <li>・無償</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買物同行サービス</li> <li>・月～金 10時～17時</li> <li>・行先：市内スーパー3箇所、長久手市内スーパー3箇所</li> <li>・登録者 5名(65歳以上の高齢者限定)、移動支援登録者 10名、事務所職員 2名</li> <li>・個人所有の自家用車を使用</li> <li>・1回 1,000円(2時間)、相乗り時は 500円</li> </ul>	
活動を行う上での問題点や課題	<p>運転手</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーの確保</li> </ul> <p>車両</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・メンテナンス、運行経費等の負担</li> </ul> <p>事故対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故発生時の責任の所在</li> <li>・保険料増加分の負担</li> </ul> <p>料金</p> <p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーの確保・高齢化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーの確保</li> </ul>	
地域公共交通との連携		<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動支援ドライバー個人の自動車保険で対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動支援ドライバー個人の自動車保険で対応</li> </ul>	
今後の活動の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・月に2回あるほっとカフェでアンケート配布を検討。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通が便利になれば、活動を解散することも考えている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般タクシーとの競合に配慮</li> <li>・買物の場合、帰りは荷物があるため移動支援を利用</li> <li>・図書館、病院、公共施設等で同じ利用</li> </ul>	
市へ期待すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の免許証返納者層をみえた検討</li> <li>・保険等の整備</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階では移動支援サービスの利用ではなく、今後の利用実績を踏まえ、サービスのあり方を検討</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動支援ボランティア活動保険の負担</li> </ul>	

日東東山地区	南ヶ丘地区	岩崎台地区(今後の検討)
・お出かけ支援を目的として活動	・地区住民の多目的な活動支援を目的として活動	・買物目的の移動支援を検討 ・5, 10 年後を見据えて検討
・定時定路線(巡回型)運行 ・毎週月・木 ・行先:近隣病院・クリニック、スーパー、駅、公共施設等 ・会員登録者 28 名、ドライバー4名、付添者6名 ・市がリースした車両(8人乗りワゴン車)を使用 ・会費:600 円/月(1 世帯あたり)	・定時定路線(往復型)運行 ・毎週火・金、第2・4土 行:南ヶ丘会館発 帰:日進駅・スーパー発 ・会員登録者 18 名、ドライバー10 名、サポートー8名 ・市がリースした車両(8人乗りワゴン車)を使用 ・会費:2,000 円/年	
・ドライバーの確保	・ドライバーのシフトの決め方	・ドライバーの確保
	・ガソリン代等運行経費の負担	・ガソリン代等運行経費の負担
・事故等発生時の責任の所在	・事故発生時の責任の所在	・事故発生時の責任の所在 ・保険料增加分の負担
	・ボランティアへの謝金を検討中だが、既存の他のボランティア活動との調整が必要	
・くるりんばすのダイヤに合わせて乗継ができるよう検討 ・公共交通事業者と意見を直接話し合い、調整する場がない	・くるりんばすのダイヤに合わせて乗継ができるよう発着時間を設定	
・曜日によって運行ルートを変えるか検討	・付加価値の付け方を検討	
・「2025 年から問題」を見据えて、まち協づくりや買物困難者支援、移動支援の検討を進めてほしい	・運行経費、保険に対する支援	

## ⑥福祉有償運送事業者ヒアリング

- 福祉有償運送と既存のバス路線との連携は困難だが、福祉の資格や車両を有したタクシー事業者との連携・協働に期待

利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人手不足のため、事業者都合に利用時間帯を合わせてもらえる施設入居者の利用が中心</li> <li>・付き添いが必要な方に限定しているが、車椅子利用は少なく、ほぼ一般車両で運行</li> </ul>
主な目的地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出発地又は到着地が日進市内の移動</li> <li>・病院：近隣病院、愛知医科大学病院、おりど病院など市内外</li> <li>・買い物：長久手イオン、竹の山の商業施設への同行⇒コロナの影響で買物代行等に変化</li> <li>・趣味：演奏会、美術館、墓参り⇒QOL 向上に貢献</li> <li>・介護施設への送迎</li> </ul>
運転手	<ul style="list-style-type: none"> <li>・件数が少なく、移送費用に制限枠があり、大きな収入は見込めないことから、専任スタッフが確保できない</li> <li>・資格保有者に限定されるためドライバーの人手は不足</li> </ul>
経営	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉有償運送部門は事業として成り立たず、ボランティアとして考えている</li> <li>・車両のメンテナンスや車検等の負担が大きく、移送サービスを行えば行うほど赤字が増加</li> <li>・NPO ではあるが、事業継続できるぐらいの収入は確保したい</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ケアマネージャーが福祉有償運送の制度を理解しておらず、介護等の認定かつ登録者以外の方へ安易に勧めるケースがある</li> <li>・訪問介護等と福祉有償運送と一緒に実施しているため、一人ひとりの状況が把握できるメリットはあるが、福祉有償運送の事業継続は非常に厳しい状況</li> </ul>
地域公共交通との連携等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停まで歩行等ができない方の利用を前提としているため、既存バス路線との連携は考えられない</li> <li>・福祉タクシーへの業務委託等、連携・活用の可能性は考えられる（介護の資格を持つタクシードライバーは増えていると思うので、福祉有償運送の担い手として期待したい）</li> <li>・福祉有償運送が利用できなく（介護等の認定がされていない方）、既存のバス路線も利用しづらい方に対して、新たな輸送サービス（タクシー等を活用したきめ細かな少量輸送サービス）は効果的</li> <li>・運行や車両の維持・管理はタクシー事業者へ任せ、利用者からの利用意向を連絡する事務手続きのみとしたい</li> <li>・タクシー事業者は福祉部門に積極的に参画して欲しい</li> <li>・バスやタクシー運転者が地域の見守りの役割を持って、認知症の早期発見につなげられたいか</li> </ul>
市へ期待すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉有償運送ドライバー認定講習会の開催継続</li> <li>・福祉有償運送に用いる車両の維持等の金銭的支援</li> <li>・人手不足を解消する人的支援</li> </ul>