
令和 3 年度第 1 回 日進市地域公共交通会議 資料

【報告事項】

- | | |
|-------------------------------------|---------|
| (1) 令和 2 年度の運行実績について | ・・・ P 1 |
| (2) 令和 4 年度地域間幹線系統への位置付け申し出路線について | ・・・ P 7 |

【議題】

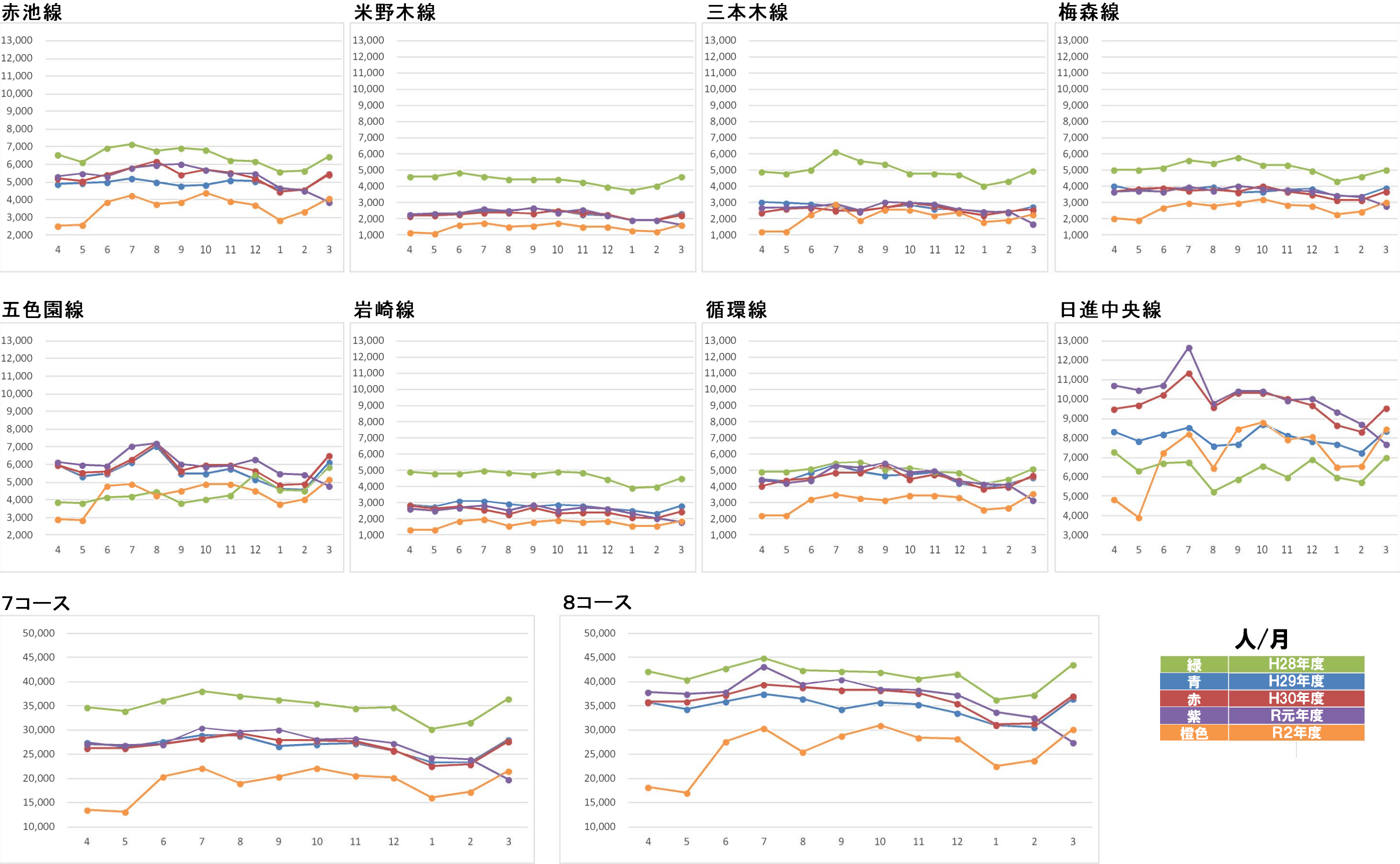
- | | |
|------------------------------------|----------|
| (1) 令和 2 年度歳入歳出決算について | ・・・ P 11 |
| (2) 日進市地域公共交通計画策定等支援業務委託について | ・・・ P 12 |
| (3) くるりんばす部分改正方針案パブリックコメント結果について | ・・・ P 13 |

- | | |
|-------------------------|----------|
| 【参考資料】 くるりんばすを取り巻く状況の変化 | ・・・ P 14 |
|-------------------------|----------|

令和 3 年 6 月 2 2 日

報告事項（１） 令和２年度の運行実績について

くるりんばす・名鉄バス 日進中央線 月毎利用者数



■利用者数（前年度、再編前との対比）

赤池線（比較対象：旧 南コース）							
月	利用者数			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(人)	比率(%)	差(人)	比率(%)
4	2,526	5,326	6,543	-2,800	47.4%	-4,017	38.6%
5	2,563	5,495	6,162	-2,932	46.6%	-3,599	41.6%
6	3,901	5,306	6,934	-1,405	73.5%	-3,033	56.3%
7	4,245	5,839	7,140	-1,594	72.7%	-2,895	59.5%
8	3,778	5,968	6,763	-2,190	63.3%	-2,985	55.9%
9	3,880	6,030	6,936	-2,150	64.3%	-3,056	55.9%
10	4,425	5,709	6,863	-1,284	77.5%	-2,438	64.5%
11	3,920	5,473	6,228	-1,553	71.6%	-2,308	62.9%
12	3,717	5,478	6,183	-1,761	67.9%	-2,466	60.1%
1	2,855	4,706	5,586	-1,851	60.7%	-2,731	51.1%
2	3,313	4,537	5,666	-1,224	73.0%	-2,353	58.5%
3	4,104	3,899	6,456	205	105.3%	-2,352	63.6%
計	43,227	63,766	77,460	-20,539	67.8%	-34,233	55.8%

米野木線（比較対象：旧 東南コース）							
月	利用者数			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(人)	比率(%)	差(人)	比率(%)
4	1,187	2,302	4,610	-1,115	51.6%	-3,423	25.7%
5	1,120	2,316	4,639	-1,196	48.4%	-3,519	24.1%
6	1,630	2,340	4,865	-710	69.7%	-3,235	33.5%
7	1,774	2,634	4,642	-860	67.4%	-2,868	38.2%
8	1,516	2,482	4,477	-966	61.1%	-2,961	33.9%
9	1,598	2,706	4,455	-1,108	59.1%	-2,857	35.9%
10	1,758	2,388	4,462	-630	73.6%	-2,704	39.4%
11	1,500	2,590	4,268	-1,090	57.9%	-2,768	35.1%
12	1,543	2,231	4,006	-688	69.2%	-2,463	38.5%
1	1,280	1,910	3,729	-630	67.0%	-2,449	34.3%
2	1,245	1,928	4,073	-683	64.6%	-2,828	30.6%
3	1,655	1,626	4,619	29	101.8%	-2,964	35.8%
計	17,806	27,453	52,845	-9,647	64.9%	-35,039	33.7%

三本木線（比較対象：旧 東コース）							
月	利用者数			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(人)	比率(%)	差(人)	比率(%)
4	1,221	2,717	4,919	-1,496	44.9%	-3,698	24.8%
5	1,255	2,699	4,786	-1,444	46.5%	-3,531	26.2%
6	2,274	2,761	5,064	-487	82.4%	-2,790	44.9%
7	2,907	2,938	6,164	-31	98.9%	-3,257	47.2%
8	1,920	2,544	5,582	-624	75.5%	-3,662	34.4%
9	2,553	3,040	5,416	-487	84.0%	-2,863	47.1%
10	2,603	2,975	4,786	-372	87.5%	-2,183	54.4%
11	2,215	2,914	4,831	-699	76.0%	-2,616	45.8%
12	2,431	2,577	4,758	-146	94.3%	-2,327	51.1%
1	1,827	2,416	4,023	-589	75.6%	-2,196	45.4%
2	1,944	2,477	4,328	-533	78.5%	-2,384	44.9%
3	2,284	1,692	4,964	592	135.0%	-2,680	46.0%
計	25,434	31,750	59,621	-6,316	80.1%	-34,187	42.7%

梅森線（比較対象：旧 西コース）							
月	利用者数			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(人)	比率(%)	差(人)	比率(%)
4	2,068	3,707	5,069	-1,639	55.8%	-3,001	40.8%
5	1,945	3,755	5,016	-1,810	51.8%	-3,071	38.8%
6	2,719	3,715	5,156	-996	73.2%	-2,437	52.7%
7	2,995	3,981	5,625	-986	75.2%	-2,630	53.2%
8	2,831	3,759	5,463	-928	75.3%	-2,632	51.8%
9	2,971	4,035	5,826	-1,064	73.6%	-2,855	51.0%
10	3,208	3,846	5,320	-638	83.4%	-2,112	60.3%
11	2,865	3,775	5,319	-910	75.9%	-2,454	53.9%
12	2,819	3,710	4,992	-891	76.0%	-2,173	56.5%
1	2,289	3,461	4,331	-1,172	66.1%	-2,042	52.9%
2	2,471	3,358	4,636	-887	73.6%	-2,165	53.3%
3	3,042	2,797	5,062	245	108.8%	-2,020	60.1%
計	32,223	43,899	61,815	-11,676	73.4%	-29,592	52.1%

五色園線（比較対象：旧 北コース）							
月	利用者数			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(人)	比率(%)	差(人)	比率(%)
4	2,899	6,151	3,886	-3,252	47.1%	-987	74.6%
5	2,838	5,989	3,798	-3,151	47.4%	-960	74.7%
6	4,800	5,895	4,153	-1,095	81.4%	647	115.6%
7	4,892	7,034	4,207	-2,142	69.5%	685	116.3%
8	4,230	7,186	4,479	-2,956	58.9%	-249	94.4%
9	4,504	6,006	3,839	-1,502	75.0%	665	117.3%
10	4,882	5,884	4,014	-1,002	83.0%	868	121.6%
11	4,884	5,943	4,257	-1,059	82.2%	627	114.7%
12	4,514	6,310	5,454	-1,796	71.5%	-940	82.8%
1	3,757	5,472	4,552	-1,715	68.7%	-795	82.5%
2	4,056	5,435	4,511	-1,379	74.6%	-455	89.9%
3	5,167	4,792	5,854	375	107.8%	-687	88.3%
計	51,423	72,097	53,004	-20,674	71.3%	-1,581	97.0%

岩崎線（比較対象：旧 中コース）							
月	利用者数			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(人)	比率(%)	差(人)	比率(%)
4	1,333	2,608	4,915	-1,275	51.1%	-3,582	27.1%
5	1,342	2,517	4,790	-1,175	53.3%	-3,448	28.0%
6	1,883	2,717	4,825	-834	69.3%	-2,942	39.0%
7	1,968	2,802	4,979	-834	70.2%	-3,011	39.5%
8	1,561	2,521	4,856	-960	61.9%	-3,295	32.1%
9	1,799	2,872	4,772	-1,073	62.6%	-2,973	37.7%
10	1,955	2,495	4,926	-540	78.4%	-2,971	39.7%
11	1,795	2,678	4,853	-883	67.0%	-3,058	37.0%
12	1,846	2,641	4,471	-795	69.9%	-2,625	41.3%
1	1,590	2,327	3,942	-737	68.3%	-2,352	40.3%
2	1,593	2,075	3,985	-482	76.8%	-2,392	40.0%
3	1,903	1,789	4,523	114	106.4%	-2,620	42.1%
計	20,568	30,042	55,837	-9,474	68.5%	-35,269	36.8%

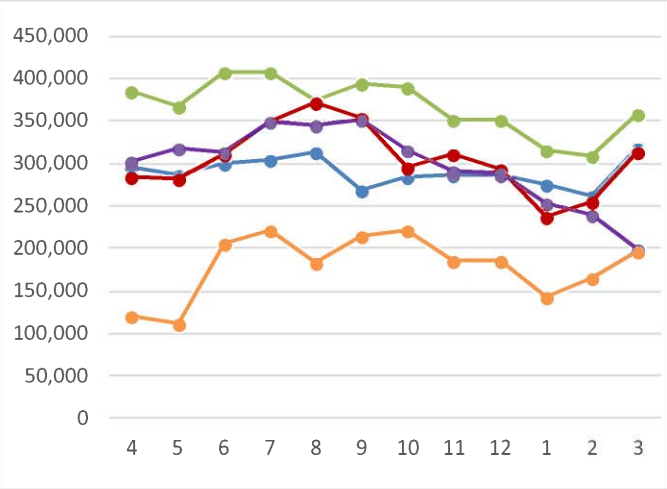
循環線（比較対象：旧 南西コース）							
月	利用者数			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(人)	比率(%)	差(人)	比率(%)
4	2,250	4,412	4,917	-2,162	51.0%	-2,667	45.8%
5	2,220	4,232	4,901	-2,012	52.5%	-2,681	45.3%
6	3,204	4,392	5,117	-1,188	73.0%	-1,913	62.6%
7	3,510	5,304	5,429	-1,794	66.2%	-1,919	64.7%
8	3,286	5,176	5,508	-1,890	63.5%	-2,222	59.7%
9	3,182	5,460	5,050	-2,278	58.3%	-1,868	63.0%
10	3,444	4,870	5,180	-1,426	70.7%	-1,736	66.5%
11	3,430	4,973	4,899	-1,543	69.0%	-1,469	70.0%
12	3,356	4,331	4,845	-975	77.5%	-1,489	69.3%
1	2,578	4,158	4,171	-1,580	62.0%	-1,593	61.8%
2	2,701	4,118	4,431	-1,417	65.6%	-1,730	61.0%
3	3,563	3,181	5,129	382	112.0%	-1,566	69.5%
計	36,724	54,607	59,577	-17,883	67.3%	-22,853	61.6%

名鉄バス 日進中央線（比較対象：旧 くるりんばす 中央線）							
月	利用者数			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(人)	比率(%)	差(人)	比率(%)
4	4,833	10,741	7,292	-5,908	45.0%	-2,459	66.3%
5	3,923	10,482	6,310	-6,559	37.4%	-2,387	62.2%
6	7,272	10,722	6,709	-3,450	67.8%	563	108.4%
7	8,234	12,692	6,754	-4,458	64.9%	1,480	121.9%
8	6,483	9,792	5,239	-3,309	66.2%	1,244	123.7%
9	8,481	10,411	5,875	-1,930	81.5%	2,606	144.4%
10	8,793	10,424	6,573	-1,631	84.4%	2,220	133.8%
11	7,955	9,920	5,998	-1,965	80.2%	1,957	132.6%
12	8,093	10,012	6,922	-1,919	80.8%	1,171	116.9%
1	6,521	9,362	5,978	-2,841	69.7%	543	109.1%
2	6,561	8,720	5,724	-2,159	75.2%	837	114.6%
3	8,461	7,686	7,006	775	110.1%	1,455	120.8%
計	85,610	120,964	76,380	-35,354	70.8%	9,230	112.1%

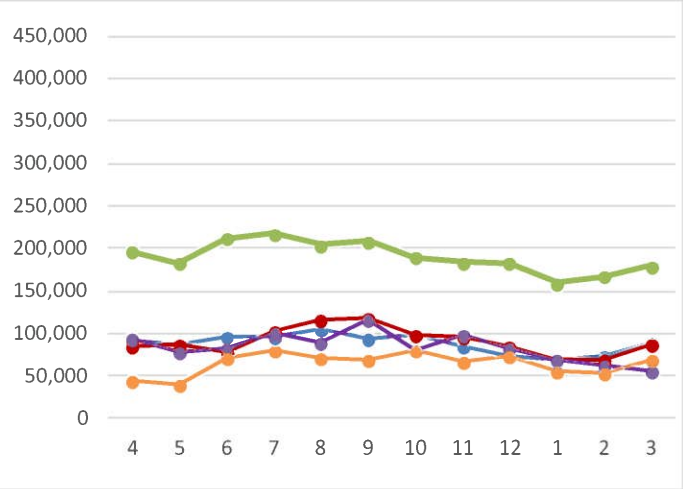
8コース							
月	利用者数			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(人)	比率(%)	差(人)	比率(%)
4	18,317	37,964	42,151	-19,647	48.2%	-23,834	43.5%
5	17,206	37,485	40,402	-20,279	45.9%	-23,196	42.6%
6	27,683	37,848	42,823	-10,165	73.1%	-15,140	64.6%
7	30,525	43,224	44,940	-12,699	70.6%	-14,415	67.9%
8	25,605	39,428	42,367	-13,823	64.9%	-16,762	60.4%
9	28,968	40,560	42,169	-11,592	71.4%	-13,201	68.7%
10	31,068	38,591	42,124	-7,523	80.5%	-11,056	73.8%
11	28,564	38,266	40,653	-9,702	74.6%	-12,089	70.3%
12	28,319	37,290	41,631	-8,971	75.9%	-13,312	68.0%
1	22,697	33,812	36,312	-11,115	67.1%	-13,615	62.5%
2	23,884	32,648	37,354	-8,764	73.2%	-13,470	63.9%
3	30,179	27,462	43,613	2,717	109.9%	-13,434	69.2%
計	313,015	444,578	496,539	-131,563	70.4%	-183,524	63.0%

くるりんばす月毎運行収入

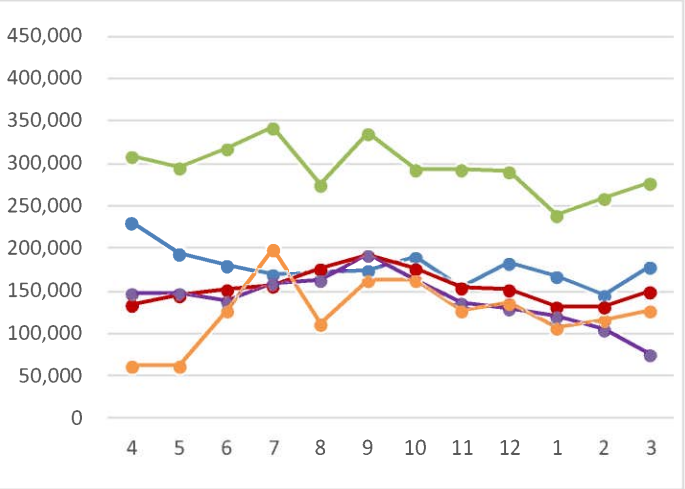
赤池線



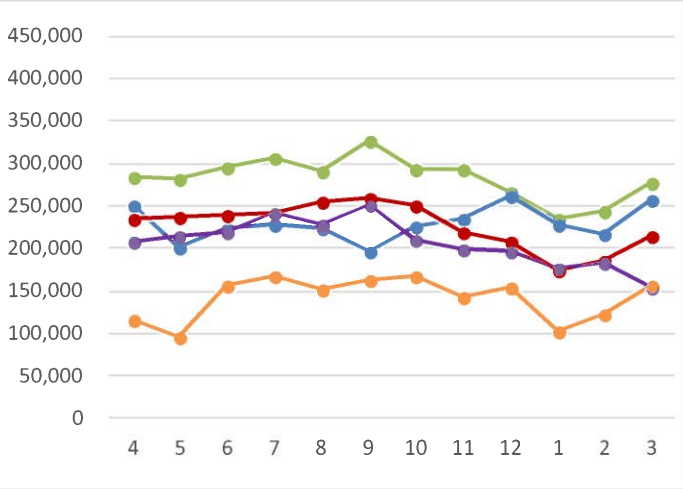
米野木線



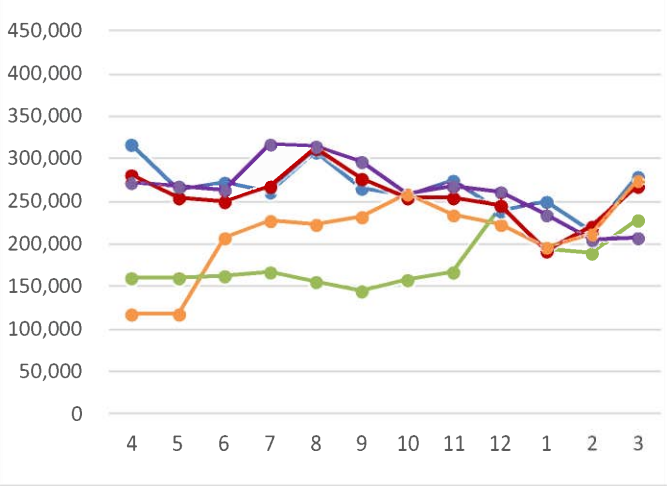
三本木線



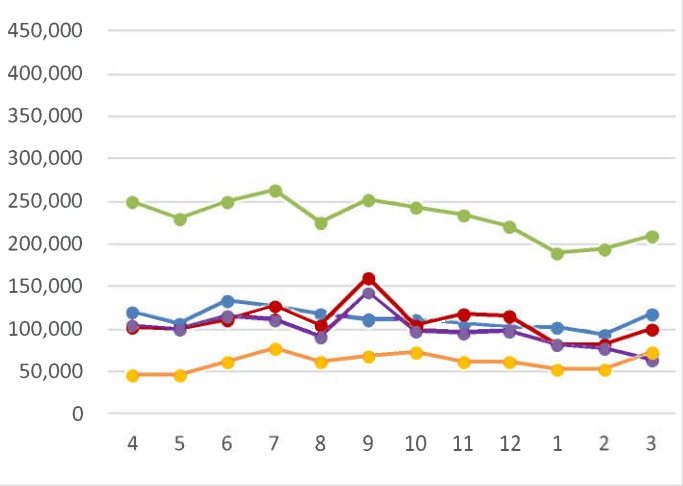
梅森線



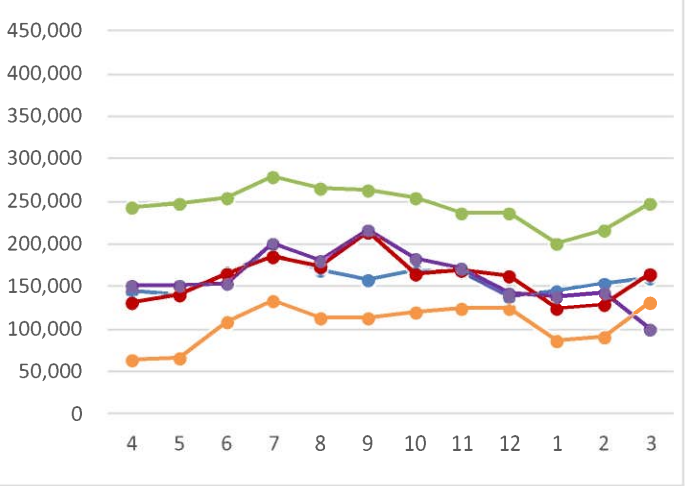
五色園線



岩崎線



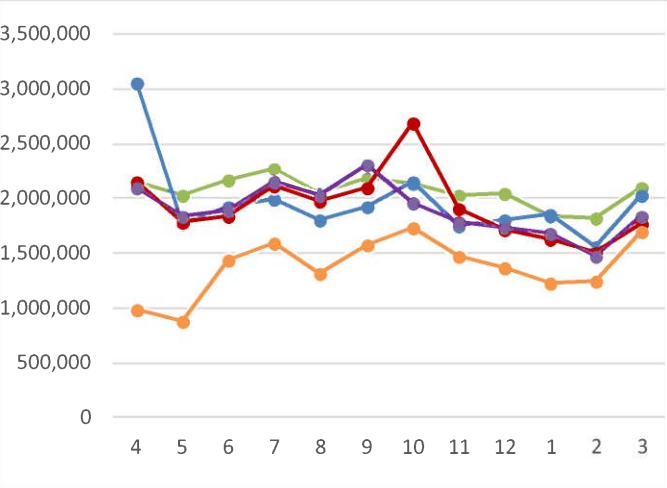
循環線



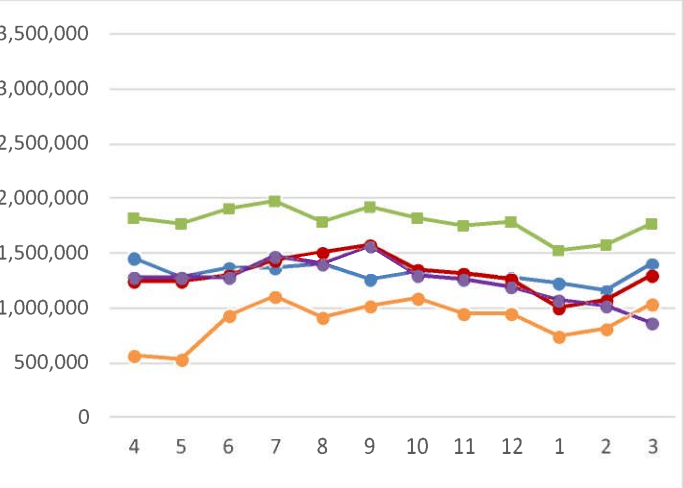
円/月

緑	H28年度
青	H29年度
赤	H30年度
紫	R元年度
橙色	R2年度

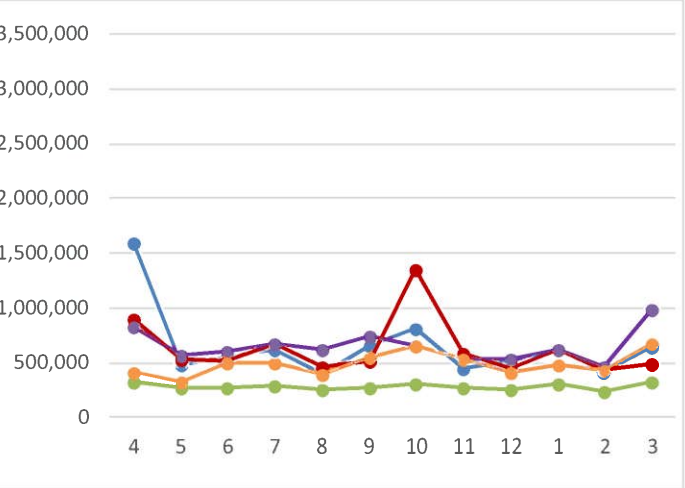
7コース(定期・回数含む)



7コース(運賃のみ)



7コース(定期・回数のみ)



■月毎運行収入（前年度、再編前との対比）

月	赤池線（比較対象：旧 南コース）						
	料金収入			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(円)	比率(%)	差(円)	比率(%)
4	120,700	302,700	386,000	-182,000	39.9%	-265,300	31.3%
5	112,000	317,600	368,100	-205,600	35.3%	-256,100	30.4%
6	206,300	313,200	408,200	-106,900	65.9%	-201,900	50.5%
7	222,500	350,700	408,700	-128,200	63.4%	-186,200	54.4%
8	183,700	344,600	373,800	-160,900	53.3%	-190,100	49.1%
9	215,300	352,200	395,500	-136,900	61.1%	-180,200	54.4%
10	221,700	315,000	390,200	-93,300	70.4%	-168,500	56.8%
11	186,300	290,400	351,400	-104,100	64.2%	-165,100	53.0%
12	186,000	290,100	352,000	-104,100	64.1%	-166,000	52.8%
1	142,600	254,300	315,400	-111,700	56.1%	-172,800	45.2%
2	165,200	240,200	308,900	-75,000	68.8%	-143,700	53.5%
3	197,400	200,300	357,600	-2,900	98.6%	-160,200	55.2%
計	2,159,700	3,571,300	4,415,800	-1,411,600	60.5%	-2,256,100	48.9%

米野木線（比較対象：旧 東南コース）						
料金収入			対令和元年度		対28年度	
2年度	元年度	28年度	差(円)	比率(%)	差(円)	比率(%)
43,900	94,500	196,600	-50,600	46.5%	-152,700	22.3%
40,700	77,400	183,000	-36,700	52.6%	-142,300	22.2%
72,600	82,400	211,900	-9,800	88.1%	-139,300	34.3%
81,500	101,900	218,200	-20,400	80.0%	-136,700	37.4%
71,100	90,700	204,400	-19,600	78.4%	-133,300	34.8%
69,700	116,900	208,800	-47,200	59.6%	-139,100	33.4%
81,700	81,500	190,000	200	100.2%	-108,300	43.0%
67,500	99,400	184,800	-31,900	67.9%	-117,300	36.5%
73,300	82,600	182,700	-9,300	88.7%	-109,400	40.1%
56,400	69,000	159,200	-12,600	81.7%	-102,800	35.4%
54,800	63,800	168,000	-9,000	85.9%	-113,200	32.6%
70,100	56,000	180,300	14,100	125.2%	-110,200	38.9%
783,300	1,016,100	2,287,900	-232,800	77.1%	-1,504,600	34.2%

三本木線（比較対象：旧 東コース）						
料金収入			対令和元年度		対28年度	
2年度	元年度	28年度	差(円)	比率(%)	差(円)	比率(%)
62,100	148,400	308,200	-86,300	41.8%	-246,100	20.1%
63,700	147,700	296,700	-84,000	43.1%	-233,000	21.5%
127,600	139,400	318,200	-11,800	91.5%	-190,600	40.1%
199,600	158,500	342,300	41,100	125.9%	-142,700	58.3%
111,700	162,600	275,900	-50,900	68.7%	-164,200	40.5%
164,300	192,200	336,700	-27,900	85.5%	-172,400	48.8%
162,600	163,600	294,100	-1,000	99.4%	-131,500	55.3%
127,100	137,400	293,900	-10,300	92.5%	-166,800	43.2%
136,500	130,800	290,700	5,700	104.4%	-154,200	47.0%
107,100	120,300	239,600	-13,200	89.0%	-132,500	44.7%
116,800	105,700	260,100	11,100	110.5%	-143,300	44.9%
127,800	77,200	277,200	50,600	165.5%	-149,400	46.1%
1,506,900	1,683,800	3,533,600	-176,900	89.5%	-2,026,700	42.6%

	梅森線（比較対象：旧 西コース）						
月	料金収入			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(円)	比率(%)	差(円)	比率(%)
4	115,800	208,200	285,300	-92,400	55.6%	-169,500	40.6%
5	95,600	215,000	281,400	-119,400	44.5%	-185,800	34.0%
6	156,600	219,600	296,100	-63,000	71.3%	-139,500	52.9%
7	169,000	242,700	307,200	-73,700	69.6%	-138,200	55.0%
8	151,600	229,100	292,200	-77,500	66.2%	-140,600	51.9%
9	163,500	250,100	327,800	-86,600	65.4%	-164,300	49.9%
10	168,900	210,800	293,600	-41,900	80.1%	-124,700	57.5%
11	144,300	200,500	294,400	-56,200	72.0%	-150,100	49.0%
12	153,900	196,500	267,800	-42,600	78.3%	-113,900	57.5%
1	103,300	176,100	236,200	-72,800	58.7%	-132,900	43.7%
2	124,200	183,700	244,200	-59,500	67.6%	-120,000	50.9%
3	157,300	154,300	278,600	3,000	101.9%	-121,300	56.5%
計	1,704,000	2,486,600	3,404,800	-782,600	68.5%	-1,700,800	50.0%

五色園線（比較対象：旧 北コース）						
料金収入			対令和元年度		対28年度	
2年度	元年度	28年度	差(円)	比率(%)	差(円)	比率(%)
118,200	272,000	159,600	-153,800	43.5%	-41,400	74.1%
117,800	230,100	105,900	-112,300	51.2%	11,900	111.2%
207,800	250,700	134,600	-42,900	82.9%	73,200	154.4%
228,100	262,800	127,000	-34,700	86.8%	101,100	179.6%
224,100	225,900	117,100	-1,800	99.2%	107,000	191.4%
231,300	251,500	110,800	-20,200	92.0%	120,500	208.8%
259,300	243,800	111,700	15,500	106.4%	147,600	232.1%
233,900	235,000	107,100	-1,100	99.5%	126,800	218.4%
223,500	221,100	102,000	2,400	101.1%	121,500	219.1%
197,400	190,200	101,800	7,200	103.8%	95,600	193.9%
212,100	193,900	92,800	18,200	109.4%	119,300	228.6%
274,100	209,300	117,900	64,800	131.0%	156,200	232.5%
2,527,600	2,786,300	1,388,300	-258,700	90.7%	1,139,300	182.1%

岩崎線（比較対象：旧 中コース）						
料金収入			対令和元年度		対28年度	
2年度	元年度	28年度	差(円)	比率(%)	差(円)	比率(%)
46,400	105,700	250,300	-59,300	43.9%	-203,900	18.5%
46,300	99,900	230,100	-53,600	46.3%	-183,800	20.1%
61,000	116,700	250,700	-55,700	52.3%	-189,700	24.3%
76,800	111,300	262,800	-34,500	69.0%	-186,000	29.2%
62,700	91,500	225,900	-28,800	68.5%	-163,200	27.8%
69,400	142,500	251,500	-73,100	48.7%	-182,100	27.6%
74,000	96,900	243,800	-22,900	76.4%	-169,800	30.4%
61,400	94,700	235,000	-33,300	64.8%	-173,600	26.1%
63,100	98,900	221,100	-35,800	63.8%	-158,000	28.5%
52,800	82,600	190,200	-29,800	63.9%	-137,400	27.8%
52,700	77,500	193,900	-24,800	68.0%	-141,200	27.2%
74,100	65,000	209,300	9,100	114.0%	-135,200	35.4%
740,700	1,183,200	2,764,600	-442,500	62.6%	-2,023,900	26.8%

循環線（比較対象：旧 南西コース）							
月	料金収入			対令和元年度		対28年度	
	2年度	元年度	28年度	差(円)	比率(%)	差(円)	比率(%)
4	64,200	151,700	243,300	-87,500	42.3%	-179,100	26.4%
5	67,200	151,400	248,300	-84,200	44.4%	-181,100	27.1%
6	109,500	154,800	255,700	-45,300	70.7%	-146,200	42.8%
7	134,100	200,300	278,900	-66,200	66.9%	-144,800	48.1%
8	113,900	180,200	266,700	-66,300	63.2%	-152,800	42.7%
9	113,700	217,700	262,700	-104,000	52.2%	-149,000	43.3%
10	119,600	182,500	254,200	-62,900	65.5%	-134,600	47.0%
11	124,700	172,500	236,800	-47,800	72.3%	-112,100	52.7%
12	124,500	142,000	237,800	-17,500	87.7%	-113,300	52.4%
1	87,200	137,200	201,400	-50,000	63.6%	-114,200	43.3%
2	91,200	142,900	216,700	-51,700	63.8%	-125,500	42.1%
3	132,100	99,900	247,400	32,200	132.2%	-115,300	53.4%
計	1,281,900	1,933,100	2,949,900	-651,200	66.3%	-1,668,000	43.5%

7コース(定期・回数含む)						
料金収入			対令和元年度		対28年度	
2年度	元年度	28年度	差(円)	比率(%)	差(円)	比率(%)
985,000	2,107,400	2,153,300	-1,122,400	46.7%	-1,168,300	45.7%
877,900	1,848,200	2,035,400	-970,300	47.5%	-1,157,500	43.1%
1,436,600	1,893,900	2,178,600	-457,300	75.9%	-742,000	65.9%
1,603,700	2,155,800	2,278,200	-552,100	74.4%	-674,500	70.4%
1,314,200	2,029,700	2,056,400	-715,500	64.7%	-742,200	63.9%
1,578,600	2,306,100	2,195,700	-727,500	68.5%	-617,100	71.9%
1,743,100	1,967,900	2,136,400	-224,800	88.6%	-393,300	81.6%
1,474,800	1,798,800	2,036,000	-324,000	82.0%	-561,200	72.4%
1,372,100	1,735,100	2,053,800	-363,000	79.1%	-681,700	66.8%
1,226,500	1,692,400	1,836,700	-465,900	72.5%	-610,200	66.8%
1,250,600	1,479,000	1,827,800	-228,400	84.6%	-577,200	68.4%
1,705,100	1,848,500	2,100,200	-143,400	92.2%	-395,100	81.2%
16,568,200	22,862,800	24,888,500	-6,294,600	72.5%	-8,320,300	66.6%

【利用者数の推移】

新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言が解除された6月以降、全線で4月～5月に比べて利用者数は増加傾向にあります。これは、通勤や通学の再開や、商業施設等の営業再開など、市民の外出機会が回復したことによるものと思われます。しかし、前年度と比較すると、利用者数は、全体では7割程度、10月の前年同月比でくるりんばす7路線、名鉄バス日進中央線ともに8割程度にとどまっており、新しい生活様式において、バス利用者の動向が変わってきているものと考えられます。

今後、車内消毒等の十分な感染症対策をとりつつ、引き続き市民の足として安心安全な運行を継続していきます。

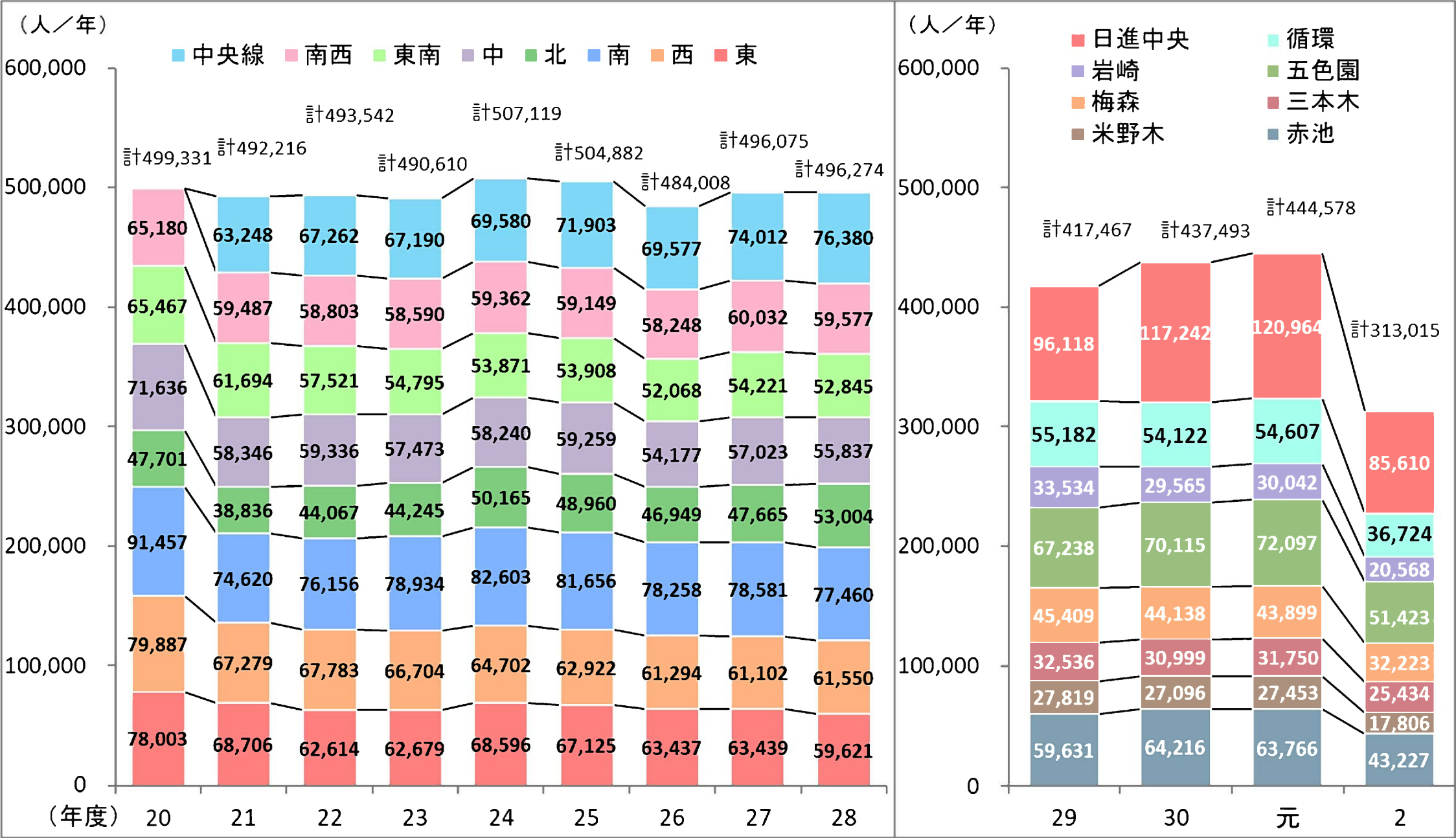
【収入の推移】

料金収入に関しましては、4月から10月までの前年同期比で66.9%の4,714,900円の減少となりました。利用者数の減少に伴い、各路線における料金収入も前年度と比較して少なくなっております。

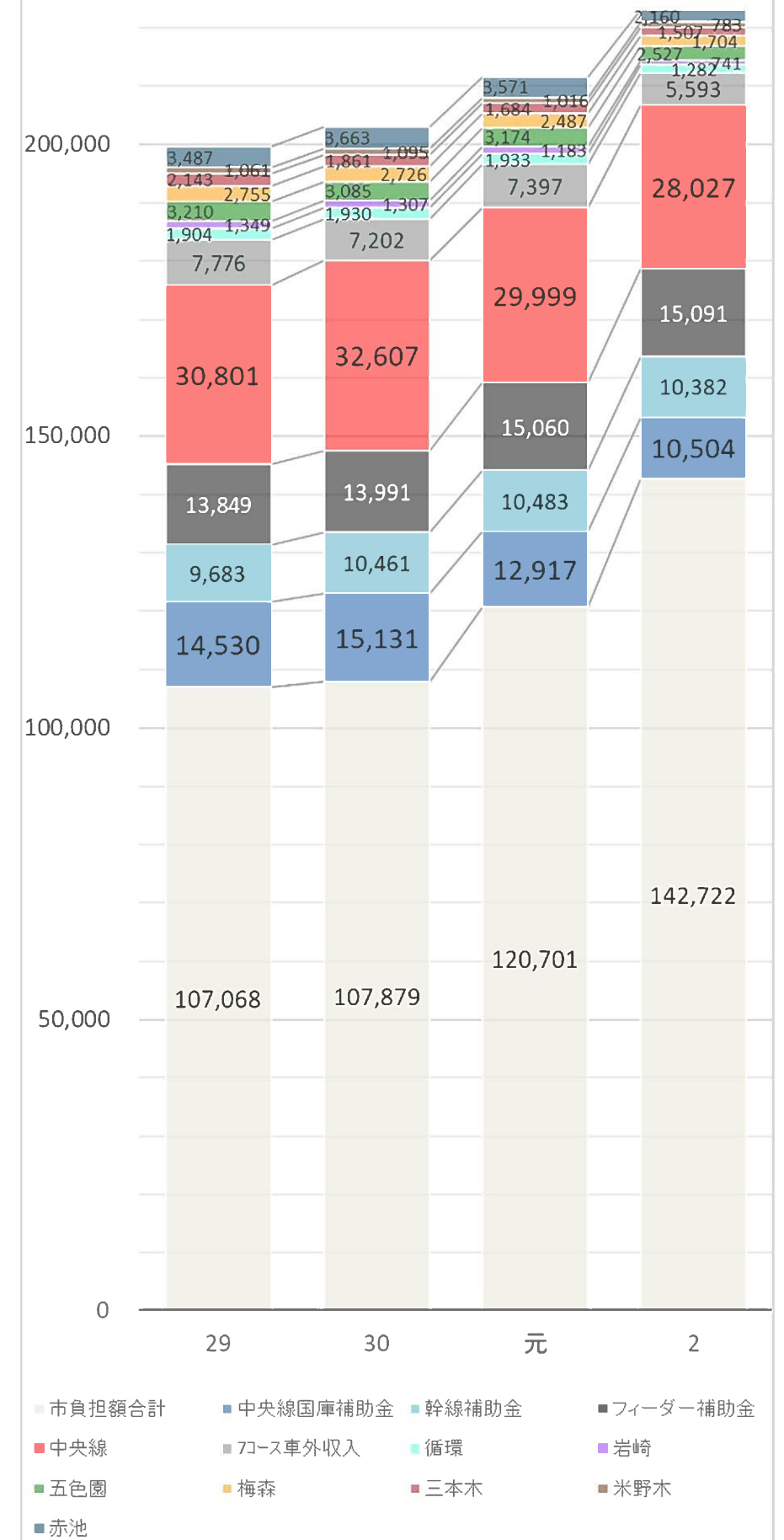
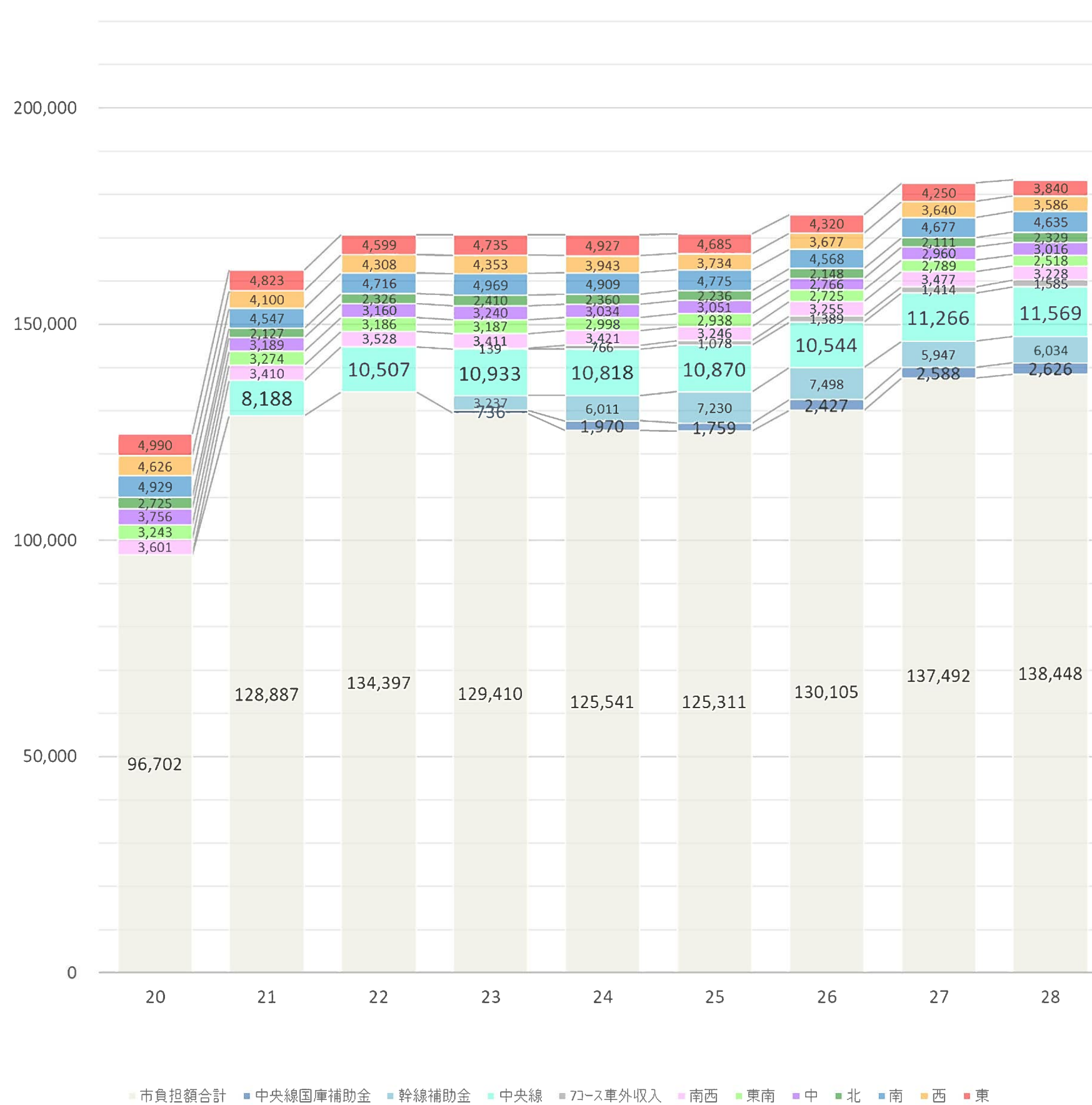
一方で、定期券や回数券の売り上げは令和元年度の水準に近づいてきております。外出自粛が解除されたことにより、定期券購入者が回復したことによるものと考えられます。

今後につきまして、新型コロナウイルス感染症の感染状況が利用者数や収入に影響を及ぼすことから、利用者数や収入について注視してまいりたいと考えております。

▼くるりんばすコース別の利用者数の推移（H20～R2年度）



▼くるりんばすコース別の運行収入の推移（H28～R2 年度）



報告事項（２） 令和４年度地域間幹線系統への位置付け申し出路線について

■概要

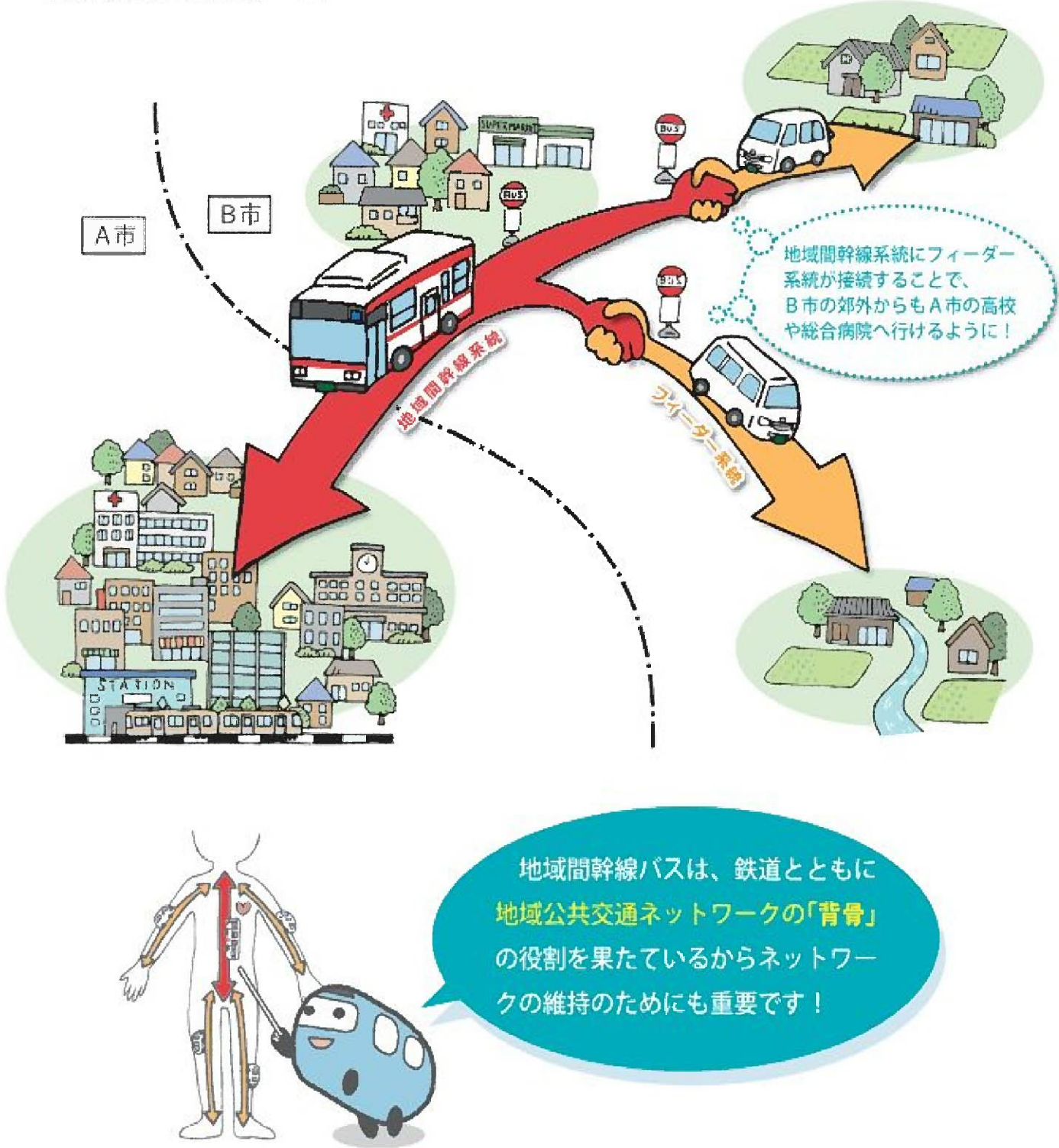
●地域公共交通確保維持改善事業費補助「地域間幹線系統補助」（国土交通省）
地域間幹線系統（複数の自治体にまたがって運行している路線）のうち、地域においてその必要性を判断し、補助により存続を図ることとした路線で一定の要件を満たす路線について、国の「地域間幹線系統補助」を受けることができます。
そのためには、愛知県バス対策協議会（事務局：愛知県都市整備部交通対策課）が策定する「地域間幹線系統確保維持計画」に登載される必要があり、そのためには地域間幹線系統への位置付け申し出を行った路線について、生活交通確保計画を策定し提出する必要があります。
日進市において令和４年度の地域間幹線系統への位置付け申し出路線について作成した生活交通確保計画については別紙のとおりです。

路線名	関係自治体
名鉄バス 日進中央線	長久手市
くるりんばす 梅森線	名古屋市
くるりんばす 五色園線	長久手市

■地域間幹線系統とは？

複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスは「地域間幹線系統」と呼ばれており、市民の通学や通院を支える上で重要な役割を果たしています。
また、地域間幹線系統は交通ネットワークの「背骨」にも例えられるように、交通ネットワークを維持していく上で最も重要な路線となっています。
日進市においては、名古屋市と接続する「くるりんばす梅森線」、長久手市と接続する「くるりんばす五色園線」、「名鉄バス日進中央線」の３系統が地域間幹線系統に位置付けられています。
地域間幹線系統は複数の市町村にまたがる路線であるため、路線の役割や目標設定等については各県の地域間幹線系統確保維持計画の中で計画されます。
なお、日進市では愛知県が策定する地域間幹線系統確保維持計画に基づき、下記補助金の申請を行います。

【地域間幹線バスのイメージ】



令和４年度 日進中央線に係る生活交通確保計画

市町村名：日進市、長久手市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

日進市赤池、浅田町、野方町、蟹甲町、本郷町、岩崎町、岩崎台、竹の山、長久手市砂子、山越

(2) 利用数（現在：令和３年度（見込））

90,374人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

地下鉄・名鉄赤池駅から日進市役所を経由し、長久手市のリニモ長久手古戦場駅を往復する事業者路線。愛知学院大学等への通学バスとしての一面もある。平成29年4月にコミュニティバスから名鉄バスへの運行する路線に転換。日進市役所で乗り換えることにより、日進市内各所を結ぶコミュニティバスにアクセスすることも可能。

(4) 路線の必要性

地下鉄・名鉄赤池駅、リニモ長久手古戦場駅を結ぶ基幹交通であるとともに、日進市役所を乗り継ぎ拠点とし、日進市内各方面の主要施設を結ぶ路線である。2市間を南北に移動するための重要路線であり、交通結節点を結ぶ広域的な交通ネットワークの基幹路線として機能している路線である。

2. 輸送サービスの形態

民間事業者による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	1日当たり 計画運行回 数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点				
計画 (R3.10)	日進中央	赤池駅	日進市役所	長久手古戦場駅	往 11.0	15.0	6:15 ～ 22:00	
					復 11.0			

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄バス株式会社
・当該エリアを運行する既存のバス会社であり、沿線状況を熟知しているため。
・駅周辺に停留所を有しており、安全で円滑な運行が可能であるため。
・沿線に営業所を有しており（長久手市南部）、事故、災害、故障等の緊急時に迅速な対応が可能であるため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当 たり計 画運行 回数 (回)	計画 平均乗 車密度 (人)	計画輸送量(人)	キロ当たり 経常費用 (円/線)	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円/線)	計画実車 走行キロ (km)	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F－G》	負担者別内訳			
		A	B	《A×B》	C	D	E				国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R3.10)	日進中央	15.0	3.5	52.5	383.10	258.67	120,450.0	46,144	31,156	14,988	4,996	4,996	4,997	0
	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	3年度(見込)	4年度	5年度	6年度
年間利用者数(人)	90,374	92,160	93,946	95,732
※上記目標設定の考え方	新型コロナウイルス感染症による外出自粛や新しい生活様式の定着により、コロナ前と比較し利用者が減少している。今後の状況についても緊急事態宣言等、厳しい状況が続くと判断し、令和3年5月以降の利用者数について、前年同月と同等の利用状況とし令和3年度の見込値を設定。以後の年度については前年度比収支率+1%となる数値を設定した。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
4年度 5年度 6年度	・路線マップ・時刻表の配布、HPや広報誌等を活用したPR、市民祭り等イベントに出展しての周知活動等を実施する ・系統ナンバリングの設定による利便性向上を路線図の活用によって更に周知する ・自治体と事業者が連携して高齢者向けフリーバスをPRする

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
4年度 5年度 6年度	通勤・通学・買物など地域住民の日常生活に必要な移動手段が確保されるとともに、日進市・長久手市間の南北の移動需要に対応できる。日進市役所等の交通結節点で乗り継ぐことで、日進市各所への移動手段が確保される。

(4) 令和2年度事業評価結果を踏まえた取組等

第三者評価での意見：近隣市町と連携した公共交通ネットワークの構築に取り組んで頂くをお願いします。

尾三地区5市町（日進市、長久手市、みよし市、東郷町、豊明市）及び愛知県と合同で会議を開催し、広域交通に関する意見交換を行った。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 4年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	日進市	市町村名	長久手市	市町村名	
取組 経費削減策等	乗換検索サイトへの情報提供、時刻表・バスマップの作成及び配布、バスロケーションシステムのPR等により路線の周知を引き続き実施する。		・本路線の静的データを国際標準データ（GTS形式）化したことにより、グーグルマップ等での検索が可能となったことについての広報、周知を実施する。 ・HP等を活用し、公共交通利用促進及び啓発を図る		・市民、企業、その他関係機関と協力し、公共交通利用促進事業を実施する。 ・公共交通マップ、HP、広報誌等を活用した公共交通利用促進及び啓発を図る。		
スケジュール等	年度内随時	年度内随時		—			

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%
----	---------

【参考】経常収支率				
元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
62.0	53.4			

令和４年度　くるりんばす梅森線に係る生活交通確保計画

市町村名：日進市、名古屋市

１．輸送サービスの範囲

（１）利用対象地域

日進市蟹甲町、本郷町、香久山、梅森町、梅森台、赤池、浅田町、野方町
名古屋市名東区梅森坂、梅森坂西

（２）利用数（現在：令和３年度（見込））

３２，９２７人

（３）路線の特性及び利用者の特徴

日進市役所を起点とし、名古屋市営地下鉄・名鉄赤池駅、名古屋市内に立地する国立東名古屋病院及び名古屋市に隣接する香久山地区と同区域内にある商業施設を巡回する日進市のコミュニティバス路線。鉄道駅にアクセスしているため、通勤通学に利用されている他、通院や買い物など、幅広く利用されている。

（４）路線の必要性

日進市内を主に運行している路線であるが、赤池駅にアクセスすることで広域移動にも対応している。また国立東名古屋病院など名古屋市内の高度医療拠点へ接続するなど、広域的な交通ネットワークの基幹路線として重要な路線である。また、沿線の赤池、香久山地区には大型商業施設やスーパーが立地しており、買い物需要を支える上でも重要な路線となっている。

２．輸送サービスの形態

乗合バス（路線定期運行）

３．輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	1日当たり 計画運行回 数		運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点		関係市町村キロ程			
計画 (R3.10)	くるりんばす梅森線	市役所	東名古屋病院	市役所	往 16.0 復	日進市 往 15.6 復	9.9	6:50 ～ 19:25	
						名古屋市 往 0.4 復			

４．輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄バス株式会社
平成１１年度以降、同業務を委託しており、価格も低廉であることに加え、利用者からの評価も高いため。
また、営業所が市北部と隣接する位置（長久手市南部）に所在しており、事故、災害、故障等の緊急時にも迅速な対応が可能であるため。

５．輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	１日当 たり計 画運行 回数 (回)	計画 平均乗 車密度 (人)	計画輸送量(人)	キロ当たり 経常費用 (円/人)	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円/人)	計画乗車 走行キロ (km)	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F－G》	負担者別内訳			
		A	B	《A×B》	C	D	E	F	G	H	国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R3.10)	くるりんばす梅森線 (現行からの変更点)	9.9	1.8	17.8 9.9 × 1.8	383.10	123.80	57,968.0	22,207	7,176	15,031	1,514	0	13,517	0

６．輸送サービスの利用促進計画

（１）利用者数の目標

区分	３年度(見込)	４年度	５年度	６年度
年間利用者数(人)	32,927	36,322	39,716	43,111
※上記目標設定の考え方	新型コロナウイルス感染症による外出自粛や新しい生活様式の定着により、コロナ前と比較し利用者が減少している。今後の状況についても緊急事態宣言等、厳しい状況が続くと判断し、令和３年５月以降の利用者数について、前年同月と同等の利用状況とし令和３年度の見込値を設定。以後の年度については前年度比収支増減率を定めた。			

（２）利用促進策

区分	利用促進策の内容
４年度 ５年度 ６年度	・市民団体や市内大学等と連携して、バス関連イベントを実施することを検討 ・バス走行データのリアルタイムデータをバス停に表示するスマートバス停の実証実験を実施する ・地域公共交通計画を策定し、新たな移動手段の実証実験を実施する ・路線の全線改幅を実施し、利便性の向上を図る

（３）事業の効果

区分	事業効果の内容
４年度 ５年度 ６年度	くるりんばす梅森線の維持により、通勤通学や通院・買い物など地域住民の日常生活に必要な移動手段が確保されるとともに、日進市役所等の交通結節点で乗り継ぐことで、名古屋市方面から日進市への移動手段が確保される。また、名古屋市営地下鉄・名鉄赤池駅に接続することにより、鉄道に乗り換えての広域移動にも対応することができる。

（４）令和２年度事業評価結果を踏まえた取組等

第三者評価での意見：近隣市町と連携した公共交通ネットワークの構築に取り組んで頂くをお願いします。

尾三地区５市町（日進市、長久手市、みよし市、東郷町、豊明市）及び愛知県と合同で会議を開催し、広域交通に関する意見交換を行った。

７．収支改善計画（生産性向上の取組）

（１）４年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	名古屋市	市町村名		市町村名	
取組 経費削減策等	路線の利便性向上を目標に、公共交通会議内に設置する検討部会で路線のあり方の検討を行うなど、路線の全線改幅に向けた検討を実施する。 HP等を活用し、各市町の巡回バス等の公共交通機関の利用による広域移動について周知を行い、公共交通利用促進及び啓発を図る。	交通エコライフの取組みを進め、公共交通利用促進を実施する。					
スケジュール等	令和５年度中の路線の全線改幅を目標に、利便性向上に向けた検討を実施していく。 周知等については随時実施する。						

（２）定量的な効果目標

指標	収支改善率１％
----	---------

【参考】経常収支率

元年度	２年度	３年度	４年度	５年度
14.5	10.8			

令和４年度　くるりんばす五色園線に係る生活交通確保計画

市町村名： 日進市、長久手市

１．輸送サービスの範囲

（１）利用対象地域

日進市蟹甲町、本郷町、藤枝町、米野木町、藤島町、岩藤町、五色園、北新町、折戸町
長久手市山越

（２）利用数（現在：令和３年度（見込））

５３，０６８人

（３）路線の特性及び利用者の特徴

日進市役所を起点とし、市北東部の住宅地を経由して長久手市内のリニモ長久手古戦場駅で折り返し、日進市役所に帰着する日進市のコミュニティバス路線。日進市内北東部の住民の買い物需要や総合運動公園へのアクセスを支える路線である。また、鉄道駅（リニモ）にも接続しているため、広域移動にも対応している。

（４）路線の必要性

交通結節点である長久手古戦場駅と本市北東部を結ぶ重要路線。長久手古戦場駅の隣接地に大型商業施設が立地しており、沿線住民の買い物需要を支え上で重要度は極めて高い。また、バスを乗り継ぐことにより高度医療拠点である愛知医科大学病院へアクセスすることも出来るため、市民の生活に必要な不可欠な路線である。

２．輸送サービスの形態

乗合バス（路線定期運行）

３．輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	１日当たり 計画運行回 数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点				
計画 (R3.10)	くるりんばす五色園 線	市役所	長久手古戦場駅	市役所	往 19.9 復	日進市 往 19.0 復 長久手市 往 0.9 復	9.9	6:50 ～ 19:25

４．輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄バス株式会社
平成１１年度以降、同業務を委託しており、価格も低廉であることに加え、利用者からの評価も高いため。
また、営業所が市北部と隣接する位置（長久手市南部）に所在しており、事故、災害、故障等の緊急時にも迅速な対応が可能であるため。

５．輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	１日当 たり計 画運行 回数 (回)	計画 平均乗 車密度 (人)	計画輸送量(人) １日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	キロ当たり 経常費用 (円銭)	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭)	計画実車 走行キロ (km)	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F－G》	負担者別内訳			
		A	B		C	D	E				国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R3.10)	くるりんばす五色園 線 (現行からの変更点)	9.9	1.9	18.8	383.10	112.49	72,097.7	27,620	8,110	19,510	1,883	0	17,627	0
				9.9 × 1.9										

６．輸送サービスの利用促進計画

（１）利用者数の目標

区分	３年度(見込)	４年度	５年度	６年度
年間利用者 数(人)	53,068	58,220	63,372	68,525
※上記目標 設定の考 え方	新型コロナウイルス感染症による外出自粛や新しい生活様式の定着により、コロナ前と比較し利用者が減少している。今後の状況についても緊急事態宣言等、厳しい状況が続くと判断し、令和３年５月以降の利用者数について、前年同月と同等の利用状況とし令和３年度の見込値を設定。以後の年度については前年度比収支率±1%となる数値を設定した。			

（２）利用促進策

区分	利用促進策の内容
４年度 ５年度 ６年度	・市民団体や市内大学等と連携して、バス関連イベントを実施することを検討 ・バス走行データのリアルタイムデータをバス停に表示するスマートバス停の実証実験を実施する ・地域公共交通計画を策定し、新たな移動手段の実証実験を実施する ・路線の全線改編を実施し、利便性の向上を図る

（３）事業の効果

区分	事業効果の内容
４年度 ５年度 ６年度	くるりんばす五色園線の維持により、通勤、通学や買い物など、地域住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保されるとともに、日進市役所等の交通結節点で乗り継ぐことで、長久手市方面から日進市への移動手段が確保される。 また、長久手古戦場駅に接続することにより、鉄道に乗り換えての広域移動にも対応することができる。

（４）令和２年度事業評価結果を踏まえた取組等

第三者評価での意見：近隣市町と連携した公共交通ネットワークの構築に取り組んで頂くようお願いします。

尾三地区５市町（日進市、長久手市、みよし市、東郷町、豊明市）及び愛知県と合同で会議を開催し、広域交通に関する意見交換を行った。

７．収支改善計画（生産性向上の取組）

（１）４年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	長久手市	市町村名		市町村名	
取組 経費削減策等	路線の利便性向上を目標に、公共交通会議内に設置する検討部会で路線のあり方の検討を行うなど、路線の全線改編に向けた検討を実施する。 HP等を活用し、各市町の巡回バス等の公共交通機関の利用による広域移動について周知を行い、公共交通利用促進及び啓発を図る。	・市民、企業、その他関係機関と協力し、公共交通利用促進事業を実施する。 ・公共交通マップ、HP、広報誌等を活用した公共交通利用促進及び啓発を図る。					
スケジュール等	令和５年度中の路線の全線改編を目標に、利便性向上に向けた検討を実施していく。 周知等については随時実施する。	－					

（２）定量的な効果目標

指標	収支改善率１％
----	---------

【参考】経常収支率

元年度	２年度	３年度	４年度	５年度
14.1	11.2			

議題（１）令和２年度歳入歳出決算について

令和２年度日進市地域公共交通会議 事業報告

日進市地域公共交通会議 会長 松本 幸正

１ 協議会等の開催

日進市地域公共交通会議を全５回開催しました。

	開催日	主な議題の内容
第１回	令和２年５月（書面会議）	令和２年度歳入歳出予算について
第２回	令和２年７月１７日	令和３年度生活交通確保維持改善計画について
第３回	令和２年１１月１９日	くるりんばす部分改正について
第４回	令和３年１月（書面会議）	令和２年度地域公共交通確保維持改善事業に係る自己評価について
第５回	令和３年３月２６日	くるりんばす部分改正方針案について

２ 専門部会の開催

日進市地域公共交通会議専門部会を全５回開催しました。

	開催日	主な議題の内容
第１回	令和２年７月２７日	くるりんばすの一部見直しについて
第２回	令和２年９月１４日	運行ダイヤの検証について
第３回	令和２年９月２８日	くるりんばす部分改正方針素案の策定について
第４回	令和２年１１月６日	くるりんばす部分改正方針素案について
第５回	令和３年３月４日	くるりんばす部分改正方針案の比較検討について

令和２年度日進市地域公共交通会議 歳入歳出決算（案）

第１表 歳入歳出決算

歳入 (単位：円)

款	項	予算額	決算額	増減額	説明
１ 負担金	１ 負担金	1,214,000	1,214,000	0	日進市負担金
２ 補助金	１ 国庫補助金	0	0	0	
３ 繰越金	１ 繰越金	0	0	0	
４ 諸収入	１ 諸収入	1,000	0	△1,000	その他収入無し
合計		1,215,000	1,214,000	△1,000	

歳出 (単位：円)

款	項	予算額	決算額	増減額	説明
１ 事務費	１ 会議費	713,000	612,860	△100,140	報償費、食料費、振込手数料
２ 事業費	１ 事業費	500,000	0	△500,000	
	２ 精算金	1,000	601,140	600,140	市への精算金
３ 予備費	１ 予備費	1,000	0	△1,000	支出なし
合計		1,215,000	1,214,000	△1,000	

歳入（1,214,000円）－ 歳出（1,214,000円）＝ 繰越額（0円）

収入支出に伴う関係書類及び関係帳簿等を審査した結果、いずれも正確かつ適正であることを認めます。

監査委員

監査委員

議題（２）日進市地域公共交通計画策定等支援業務委託について

日進市地域公共交通計画策定等支援業務委託 プロポーザル評価委員会

日時 令和３年５月１８日（火）

午後１時２０分～午後５時２０分

場所 日進市役所４階 第２・３会議室

日進市地域公共交通計画策定等支援業務委託最優秀提案者選定審査結果

時代と共にわたしたちの地域環境や社会環境が大きく変化を遂げる中、地域における旅客の運送に関するサービスの提供を確保するための施策を推進することは、地方公共団体の重大な責務のひとつとなっています。

特に、近年における少子高齢化の進展や新しい生活様式の実践等を踏まえつつ、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、地域間の交流促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤を確保するため、地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、今般、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正及び交通政策基本法の基本理念にのっとり、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域における主体的な取組み及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として実施する地域公共交通計画の策定について、日進市にとって最も適し、かつ優れた企画提案を選定するため、公募型プロポーザルを実施しました。

日進市地域公共交通計画策定等支援業務委託プロポーザル評価委員会は、企画提案書の提出のありました４社よりプレゼンテーションを受け、審議を行いました。

A社の提案は、募集要項の要件を満たした上で、具体的な再編後のイメージの提示があった点が評価されました。

B社の提案は、募集要項の要件を満たした上で、日進市の現状をよく把握しており、特に企画提案書の見易さ、プレゼンテーションの分かり易さが評価されました。

C社の提案は、募集要項の要件を満たした上で、日進市の現状をよく把握しており、特にこれまでの実績を生かした詳細な分析の手法が評価されました。

D社の提案は、募集要項の要件を満たした上で、日進市の現状をよく把握しており、特に福祉分野との関連性について有意義な提案であった点が評価されました。

この４社の提案について、下記技術提案評価基準に基づき評価しました結果、株式会社国際開発コンサルティング 名古屋支店を最優秀提案者として選定いたしました。

なお、提案者ごとの総得点数は次のとおりです。

最優秀提案者	株式会社国際開発コンサルティング 名古屋支店	６６８点
次点提案者	B社	６５５点
	D社	４６０点
	A社	４３３点

※ A社等の呼称は、選定委員会時に使用したものです。

令和３年５月２０日

日進市地域公共交通計画策定等支援業務委託プロポーザル評価委員会
委員長 松本 幸正

今後の実施スケジュール（予定）

	令和３年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
プロポーザル契約手続き	←→											
（１）計画準備			←→									
（２）現況整理				←→								
（３）バス利用実態及び利用者ニーズの把握			設計	実施	集計	分析						
（４）旧計画目標の達成度評価				進捗	整理	評価						
（５）地域別ワークショップ（仮称）の開催			企画	準備	実施		準備	実施				
（６）日進市における地域公共交通の課題整理						↓	←→					
（７）日進市市地域公共交通計画案の作成							再編イメージ	基本方針	計画目標	パブリックコメント	実施事業	パブリックコメント反映
（８）業務報告書の作成											実施主体	↑
（９）地域公共交通会議等の開催支援			■		■		課題WS結果		基本方針計画目標			計画案提出
（１０）打合せ協議			●	●		●	●	●	●	●		●

令和３年６月…利用実態調査及び利用者アンケートの設計、ワークショップ開催準備

〃 ７月…利用実態調査及び利用者アンケートの実施

〃 ８月…第１回ワークショップ開催

〃 ９月…現況整理、旧計画目標の達成度評価終了（見込）

〃 １０月…計画案作成開始

〃 １１月…第２回ワークショップ開催

〃 １２月…基本方針、計画目標の設定

令和４年１月…パブリックコメント（１月下旬～２月上旬）

〃 ２月…実施事業、実施主体について

〃 ３月…パブリックコメント結果の反映、計画案として市に提出

議題（３）くるりんばす部分改正方針案パブリックコメント結果について

1. 名称	市内巡回バス「くるりんばす」部分改正方針案
2. 意見の募集期間	令和3年5月6日（木）～6月7日（月）（必着）
3. 閲覧場所	市役所本庁舎2階防災交通課移動政策室 本庁舎1階情報公開窓口、図書館、各福祉会館、 市ホームページ※閲覧時間は各施設の開館時間となります。
4. 対象	市内在住・在学・在勤の人、市内の事業者、市内で活動を行う人
5. 意見の提出方法	任意の様式に、住所・氏名・意見を記入の上、防災交通課移動政策室 （〒470-0192 住所不要）へ（郵送、FAX、Eメール可）
6. 周知方法	広報にしん5月号・市ホームページへの掲載 防災交通課移動政策室での掲出 くるりんばす車内でのポスター掲示
7. 提出意見数	54人 145件
8. いただいた意見と 市の考え方	別紙のとおり

●車内PR用ポスター

あなたの意見で
くるりんばすが変わるかも！

くるりんばす 部分改正案 パブリックコメント大募集！

募集期間 5月6日(木) ～ 6月7日(月)

閲覧場所 図書館、各福祉会館、市ホームページ
市役所 1F 情報公開窓口、2F 防災交通課

提出方法 任意様式へ住所・氏名・意見を記入の上、
防災交通課移動政策室へ(郵送、FAX、メール可)

ご利用の皆さんの
意見をこの機会に！

●市ホームページに掲載



日進市

NISSHIN

ホーム

／

くらしの情報

／

行事・イベント

／

市役所・公共施設

／

市の政策・計画

現在の位置

ホーム

／

市の政策・計画

／

パブリックコメント制度

／

令和3年度パブリックコメント一覧

／

市内巡回バス「くるりんばす」部分改正方針案に対するパブリックコメントについて

市内巡回バス「くるりんばす」部分改正方針案に対するパブリックコメントについて

ID番号 N11731

更新日：2021年05月06日

意見募集中

案件概要詳細

案件名

市内巡回バス「くるりんばす」部分改正方針案に対するパブリックコメントについて

意見募集期間

2021年05月06日～2021年06月07日

担当課

防災交通課移動政策室

趣旨・概要

くるりんばすの利便性向上のため「市内巡回バス「くるりんばす」部分改正方針案」を策定しています。今回、方針案について意見を募集します。

資料閲覧場所

市役所本庁舎2階防災交通課移動政策室
本庁舎1階情報公開窓口、図書館、各福祉会館、市ホームページ

意見の提出方法

意見提出できる方は、以下の通りです。

市内在住・在学・在勤の人、市内の事業者、市内で活動を行う人

意見の提出方法

持参	任意の様式に、住所・氏名・意見を記入の上、日進市役所2階防災交通課移動政策室窓口へ（郵送、ファクス、Eメール可）
郵送	防災交通課移動政策室（〒470-0192住所不要）までお送りください。
ファクス	0561-74-0258
電子メール	防災交通課移動政策室まで

意見の取り扱い

提出された意見は公表することがあります。また、意見に対する個別の回答は行いません。

関連ファイル

くるりんばす部分改正方針パブリックコメント案 (PDFファイル: 3.0MB)

市内巡回バス「くるりんばす」部分改正方針パブリックコメント案 本体です。

意見提出用紙 (Wordファイル: 17.8KB)

意見提出用紙の様式になります。

参考資料：令和2年度第3回日進市地域公共交通会議 部分改正ダイヤ案 (PDFファイル: 1.9MB)

令和2年11月19日に開催された令和2年度第3回地域公共交通会議で示されたダイヤ案です。

このダイヤ案は、今回の部分改正方針に従い作成されたものですが、検討過程のもので、パブリックコメントの対象ではありません。部分改正に対する意見提出の参考資料としてご覧ください。

この記事に関するお問い合わせ先

防災交通課移動政策室

電話番号：0561-73-3249 ファクス番号：0561-74-0258

ご意見・お問い合わせ専用フォーム

サイト内検索

ENHANCED BY Google

🔍

令和3年度パブリックコメント一覧

市内巡回バス「くるりんばす」部分改正

▶ 方針案に対するパブリックコメントについて

● 広報について

●広報にっしん5月号（暮らしの情報）に掲載

**市内巡回バス
「くるりんばす」部分改正
方針案に対する意見募集**

●防災交通課移動政策室
☎0561-73-3249 ☎0561-74-0258
✉ ido@city.nissshin.lg.jp

くるりんばすの部分改正に関する
方針案について、意見を募集します。

募集期間 5月6日(木)～6月7日(月)(必着)

閲覧場所 防災交通課移動政策室、
市役所本庁舎1階情報公開窓口、
図書館、各福祉会館、市ホーム
ページ

対 市内在住・在学・在勤の人、市
内の事業者、市内で活動を行う人

提出方法 任意の様式に、住所・
氏名・意見を記入の上、防災交通
課移動政策室（〒470-0192住所
不要）へ（郵送、ファクス、エメ
ール可）

他 提出された意見は公表すること
があります。また、意見に対する
個別の回答は行いません。

（参考資料）くるりんばすを取り巻く状況の変化

		和暦（年度）	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	
		西暦（年度）	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
くるりんばすの概況	運行形態	週2日・4便（試験運行）			週3日・8便（本格運行）		毎日（年末年始除く）・9便				毎日（年末年始除く）・11便				毎日（年末年始除く）・11便								毎日（平11便、休8便）循環線は毎日2・1便					
		月・木	火・木		火・木・日		最終便16：30				最終便17：30		最終便18：00		双方向・土休日ダイヤ 始発便 6：50、最終便19：20								一方向 最終便19:25、休16:50、循環線は終日20:00					
	運賃	無料					一般（65歳未満）有料化100円				65歳以上有料化100円、高齢者1か月定期券（1,000円）の販売開始				7コース100円、中央線200円								7コース200円、循環線100円 定期券制度を拡充、回数券販売開始					
	運賃特例	—					無料対象者（中学生以下・障害者）を設定、乗継券の発行開始				無料対象者に要介護者を追加				乗継券の発行場所を市役所限定に変更								無料対象者に各種医療費受給者証（ひとり親家庭等、障害者、後期高齢者福祉、自立支援（精神通院））所持者を追加					
	バス停数				75	75	98	98	102	106	183	183	194	196	344	348	348	348	350	350	349	349	161	161	161	161		
	利用者数（人） （下段：日進中央線を除く）	16,857	23,880	23,420	99,361	121,332	240,539	284,621	313,430	305,732	399,826	424,693	452,688	499,331	492,216	493,542	490,610	507,119	504,882	484,008	496,075	496,539	417,467	437,493	436,892	313,015		
	運行経費（千円）				36,389	35,805	81,964	85,875	85,938	85,938	125,123	122,864	121,378	124,572	162,544	170,728	170,758	170,697	170,911	175,422	182,610	183,413	149,810	150,156	162,068	163,506		
	補助金（千円）																3,973	7,981	8,989	9,925	8,534	8,659	23,532	24,451	25,542	25,472		
	運賃収入（千円）				0	0	7,493	8,534	9,204	8,919	23,275	23,543	24,823	27,869	33,658	36,330	37,376	37,175	36,611	35,391	36,584	36,306	23,685	22,869	22,444	16,297		
	市負担額（千円）				36,389	35,805	74,471	77,341	76,734	77,019	101,848	99,321	96,555	96,703	128,886	134,398	129,409	125,541	125,311	130,106	137,492	138,448	102,593	102,836	114,082	121,737		
収支率				—	—	9.1%	9.9%	10.7%	10.4%	18.6%	19.2%	20.5%	22.4%	20.7%	21.3%	21.9%	21.8%	21.4%	20.2%	20.0%	19.8%	15.8%	15.2%	13.8%	10.0%			
見直しの概況	見直しの内容	東→五色園線	H8.4～							米野木西	浅間下		三本木区民会館	新車両導入	米野木駅東入 7バス停増設 3バス停廃止	5バス停増設					米野木東仲・本米野木移設				五色園線		車両更新	
		西→梅森線	H8.4～									東名古屋病院	浅田北 新車両導入		図書館	日生梅森園、梅森台五丁目								梅森線				
		南→循環線	H8.4～							寺脇			東山グラウンド	新車両導入		栄、美濃輪池、箕ノ手、赤池北								循環線			車両更新	
		北→岩崎線	H8.4～							竹の山北	つばき台 浅間下	長久手古戦場駅	市役所東	新車両導入	図書館	2バス停増設 9バス停廃止	長久手古戦場駅 愛知学院大			五色園東・五色園南、往復停車				岩崎線	車両更新			
		中→三本木線						H13.5～		岩崎台・香久山福祉会館	浅間下	新車両導入	神明		図書館	5バス停増設 2バス停廃止	岩崎橋東						三本木線 車両更新					
		東南→米野木線										H17.4～ 新車両導入	三本木区民会館 市役所東			5バス停増設 1バス停廃止				本米野木移設				米野木線 車両更新				
		南西→赤池線										H17.4～	上松、市役所東 新車両導入			5バス停増設 1バス停廃止					赤池南二丁目廃止			赤池線		車両更新		
		中央線														廃止代替	H21.4～							名鉄バス 日進中央線				
	利用促進策等					愛称決定		市民会館発着 ⇒市役所発着					全車ノンステップバス導入完了			無料バスカードの発行開始	運転免許証自主返納者無料バスカード発行開始	マナカ導入、にぎわい交流館で定期販売	コミたん掲載年末試行運行	路線図・時刻表一体化 3ヶ月定期券開始	地域公共交通網形成計画策定	地域公共交通再編実施計画策定	くるりんばす全線再編へ	プライムツリー・プレーオーブの買い物ツアー	テレビでのPR、GIFStreeの公開、大学連携によるマップ作成	有名声優によるバス車内放送		
日進市の概況	人口（人）※住基ベース	59,686	62,223	63,981	65,553	67,521	68,741	70,181	71,722	73,750	75,583	76,963	77,888	79,184	80,680	81,568	82,701	84,317	85,365	86,099	87,084	88,256	89,202	90,154	90,974	91,652		
	高齢者人口（人）	6,341	6,737	7,152	7,561	7,974	8,656	8,775	9,471	9,971	10,510	11,128	12,226	12,791	13,482	13,748	14,260	14,614	15,406	16,113	16,715	17,112	17,532	17,878	18,125	18,385		
	75歳以上高齢者	—	—	2,479	2,656	2,841	3,073	3,336	3,558	3,858	4,081	4,351	4,622	4,875	5,145	5,448	5,739	6,114	6,510	6,794	7,195	7,602	8,149	8,615	9,151	9,523		
	高齢化率	10.6%	10.8%	11.2%	11.5%	11.8%	12.6%	12.5%	13.2%	13.5%	13.9%	14.5%	15.7%	16.2%	16.7%	16.9%	17.2%	17.3%	18.0%	18.7%	19.2%	19.4%	19.7%	19.8%	19.9%	20.1%		
	75歳以上高齢化率	—	—	3.9%	4.1%	4.2%	4.5%	4.8%	5.0%	5.2%	5.4%	5.7%	5.9%	6.2%	6.4%	6.7%	6.9%	7.3%	7.6%	7.9%	8.3%	8.6%	9.1%	9.6%	10.1%	10.4%		
	世帯数	20,762	21,900	22,757	23,432	24,317	24,911	25,631	26,350	27,296	28,238	29,052	29,654	30,445	31,269	31,787	32,294	33,051	33,368	33,778	34,444	35,043	35,692	36,409	37,042	37,560		
	市街地整備 （土地区画整理事業）	S61-折戸東部【栄二丁目～四丁目】				H11																						
		H8-新ラ田ヶ丘【香久山五丁目】				H11																						
		H4-赤池モチロ【赤池南一・二丁目】																										
		H5-竹の山南部特定																										
	道路整備	H7-米野木駅前特定																										
	直山の手線																											
施設立地	スポーツセンター			中部保育園	エコドーム相野山福祉会館			子育て支援センター（栄） 梨の木小学校	岩崎台・香久山福祉会館、生涯学習プラザ			上納池スポーツ公園	北部福祉会館 赤池小学校	図書館	西部福祉会館 新ラ田保育園			障害者支援センター	竹の山小		米野木台西保育園		プライムツリー赤池（11月）	ららぽーと愛知東郷（9月）		三本木黒笹線		
一般会計決算額（千円）	19,385,778	17,794,570	18,920,910	20,475,198	18,267,405	21,924,735	19,976,747	17,900,528	19,429,747	21,639,333	21,153,413	23,656,528	23,615,340	23,253,590	22,223,633	21,795,740	22,169,984	20,718,846	22,407,269	22,843,491	23,023,761	23,964,931	23,924,952	26,504,217				
民生費決算額（千円）					3,736,044	4,189,090	4,640,660	4,793,147	4,870,884	5,447,642	5,981,458	5,708,565	6,433,372	6,565,211	7,573,499	8,244,295	8,042,067	8,267,440	9,149,672	9,505,929	9,865,580	10,281,147	10,560,140	11,924,700				
民生費の占める割合					20.5%	19.1%	23.2%	26.8%	25.1%	25.2%	28.3%	24.1%	27.2%	28.2%	34.1%	37.8%	36.3%	39.9%	40.8%	41.6%	42.8%	42.9%	44.1%	45.0%				
バスを 境を 取り 巻く	公共交通に関する法制度							道路運送法改正（需給調整規制の廃止）				道路運送法改正（乗合旅客の運送に係る規制の適正化）	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行				地域公共交通確保維持改善事業開始（西・北・中央線）	交通政策基本法施行（H25.12.4）	改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行（H26.11.20）				地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改（H29.5.12）	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改（H30.5.25）		地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改（R2.6.3）		
	社会情勢の変化		京都議定書締結			地方自治法改正 中央省庁再編		栄バスターミナル（名古屋市）開業	イラク戦争原油価格の高騰 夢花火最終引通	地下鉄名城線環状化、あおなみ線開通	愛知万博リニモ開業 平成の大合併		新潟県中越沖地震	リーマンショック	E T C土日祝料金1,000円 夢花火再開		東日本大震災									新型コロナウィルス感染症による移動の自粛		