

議題（３） 地域公共交通利便増進実施計画等策定業務の実施状況について

・くるりんばす路線改正案について

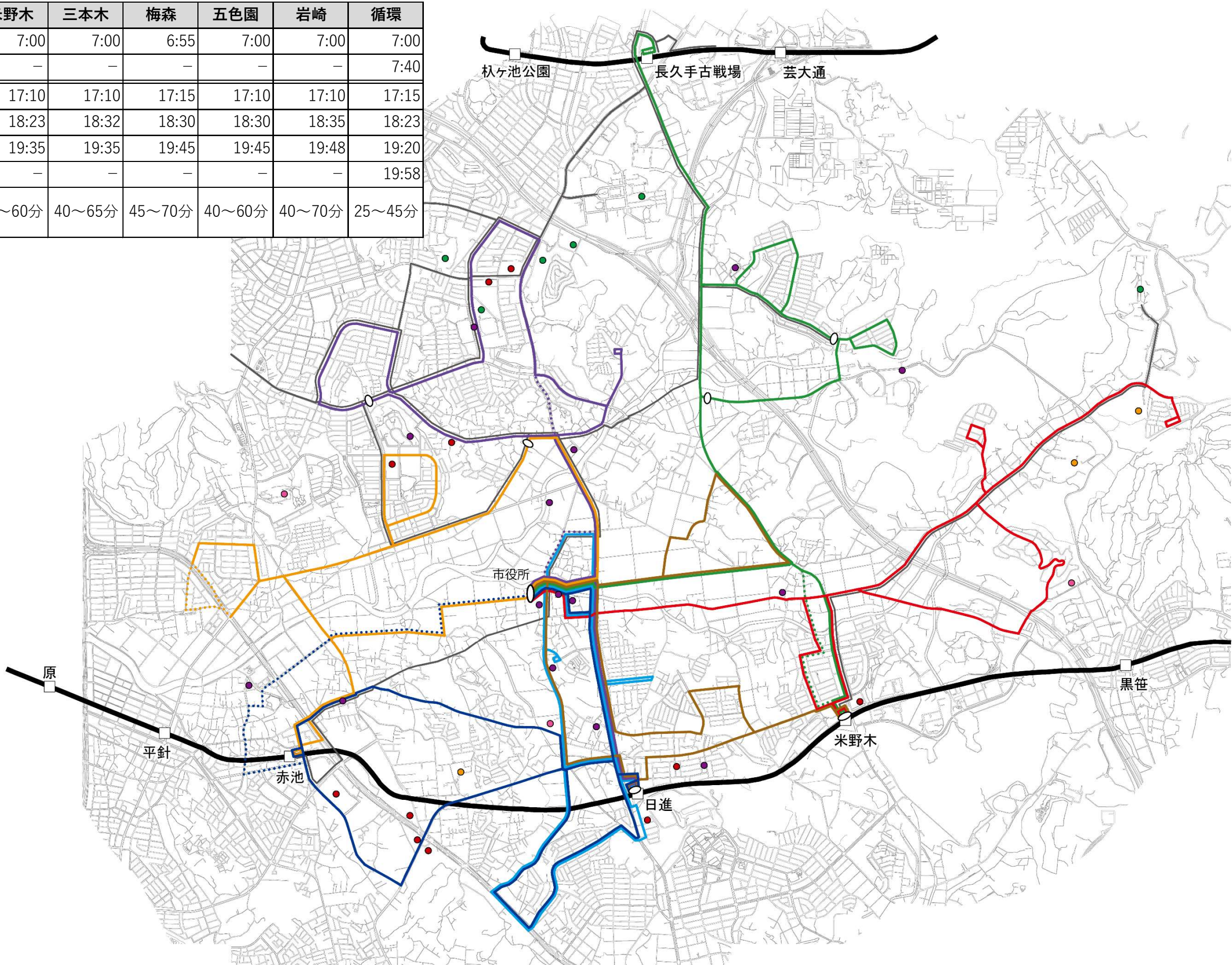
１ 地区別説明会からの変更点

路線	関係する便	変更点	変更理由
① 赤池線	昼 1, 3, 5, 7 便、夕 1 便	日生東山バス停経由の取り止め	運行時間短縮、他地区との運行頻度平準化のため
	昼 2, 4, 6, 8 便	おりど病院への乗り入れ	病院との乗り入れ調整が進んだため
② 米野木線	昼 1～8 便	経由順の変更	東山地区説明会での意見より、市役所との速達性を持たせるため
	昼 1, 3, 5, 7 便	おりど病院への乗り入れ	病院との乗り入れ調整が進んだため
	夕 2 便	折返し場所の変更（日進団地→米野木駅）	米野木駅からの帰宅需要に対応するため
③ 三本木線	昼 1～8 便	愛知国際病院への乗り入れ	病院との乗り入れ調整が進んだため
	夕 1 便	三ヶ峯を経由する経路へ変更	三本木地区説明会での意見より、夕便すべてを三ヶ峯経由に変更するため
	夕 1 便	終点の変更（市役所→米野木駅）	専門部会での意見より、住宅地と鉄道駅の往復性を高めるため
	夕 2 便	始発地の変更（市役所→米野木駅）	
④ 梅森線	朝 1 便、夕 3 便	梅森台を経由する経路へ変更	回覧による梅森台地区からの意見に対応するため
	昼 1, 3, 5, 7 便	梅森台～赤池駅間の経路変更	地区説明会での意見より、西部福祉会館を経由する路線とするため
	夕 3 便	終点の変更（南口→下側）	
⑤ 五色園線	夕 3 便	終点の変更（五色園東→岩藤東）	
⑥ 岩崎線	朝 1 便	経由順の変更（左回り→右回り）	
	昼 3 便	終点の変更（北部福祉会館→市役所）	岩崎地区説明会での意見より、午前中の市役所との往復性を高めるため
	昼 4 便	始発地の変更（北部福祉会館→市役所）	
	昼 1, 3, 5, 7 便	岩崎橋東を経由する経路へ変更	岩崎地区説明会での意見より、岩崎町東部地区の利便性を確保するため
	夕 1～3 便	経由順の変更（右回り→左回り）	
	夕 1 便	終点の変更（市役所→日進駅）	専門部会での意見より、住宅地と鉄道駅の往復性を高めるため
	夕 2 便	始発地の変更（市役所→日進駅）	
	夕 3 便	終点の変更（竹の山中→岩根）	経由順の変更に伴い、岩崎地区内を巡回した終点を設定するため
⑦ 循環線	朝 1, 2 便、夕 1, 4 便	経由順の変更（左回り→右回り）	分かりやすさを向上させるため
	昼 1, 3, 5, 7 便	おりど病院への乗り入れ	病院との乗り入れ調整が進んだため

2 朝夕便の全体図

※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

	赤池	米野木	三本木	梅森	五色園	岩崎	循環
朝 1 便	7:00	7:00	7:00	6:55	7:00	7:00	7:00
朝 2 便	—	—	—	—	—	—	7:40
夕 1 便	17:10	17:10	17:10	17:15	17:10	17:10	17:15
夕 2 便	18:23	18:23	18:32	18:30	18:30	18:35	18:23
夕 3 便	19:35	19:35	19:35	19:45	19:45	19:48	19:20
夕 4 便	—	—	—	—	—	—	19:58
概ねの 所要時間	45～60分	50～60分	40～65分	45～70分	40～60分	40～70分	25～45分

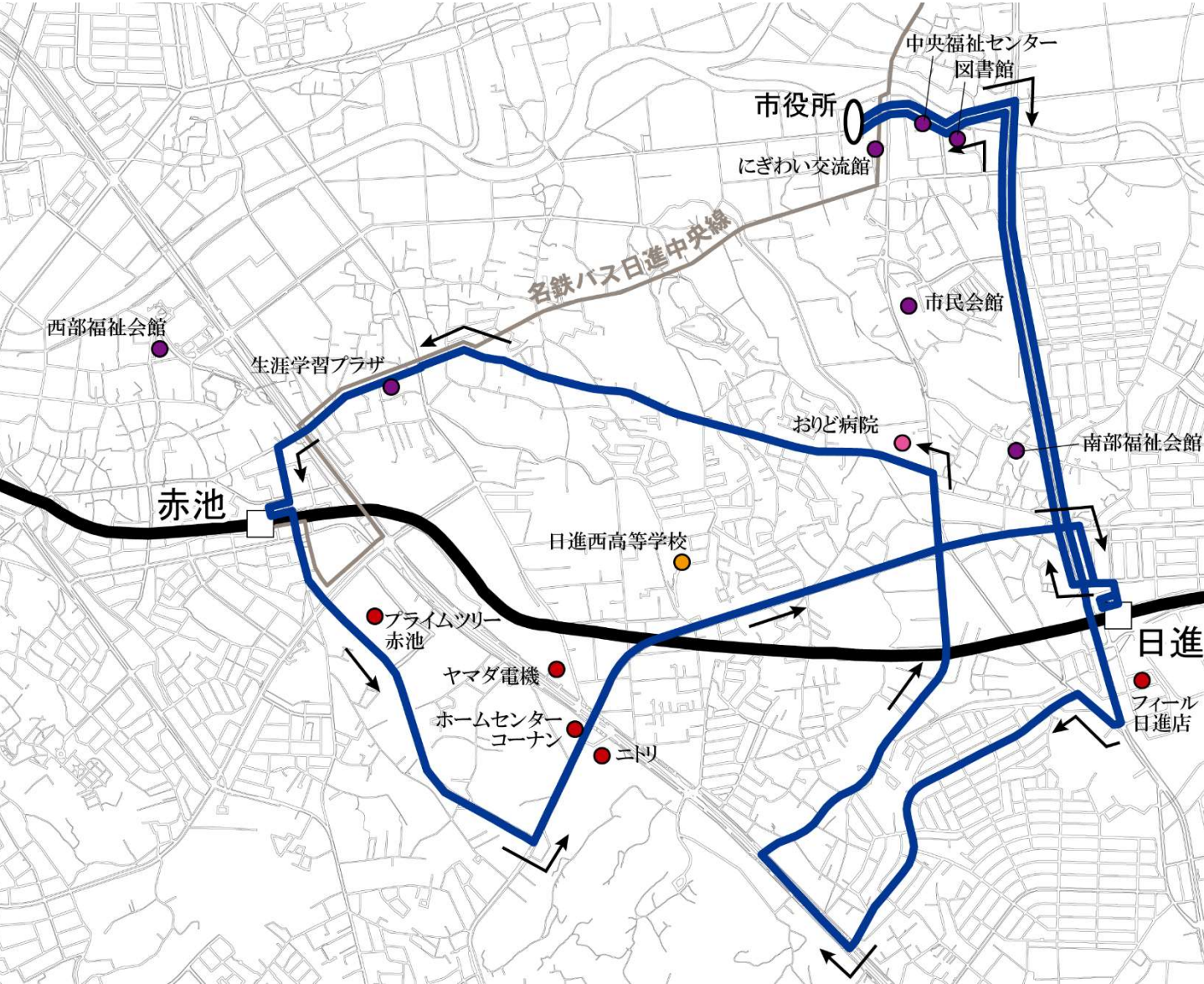


※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

3 朝夕便各路線の運行概要

① 赤池線			
運行本数		運行時間帯	1便当たり所要時間
朝便	市役所→市役所 1便	7時台	約60分
夕便	市役所→市役所 1便	17時台～20時台	約45～60分
	市役所→日進駅 1便		
	日進駅→日進駅 1便		

朝1便（市役所→市役所、南ヶ丘・赤池駅・日進駅経由）



- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

夕1便（市役所→市役所、日進駅・赤池駅・西部福祉会館経由）

夕2便（市役所→日進駅、日進駅・赤池駅・南ヶ丘経由）

夕3便（日進駅→日進駅、赤池駅・南ヶ丘経由）

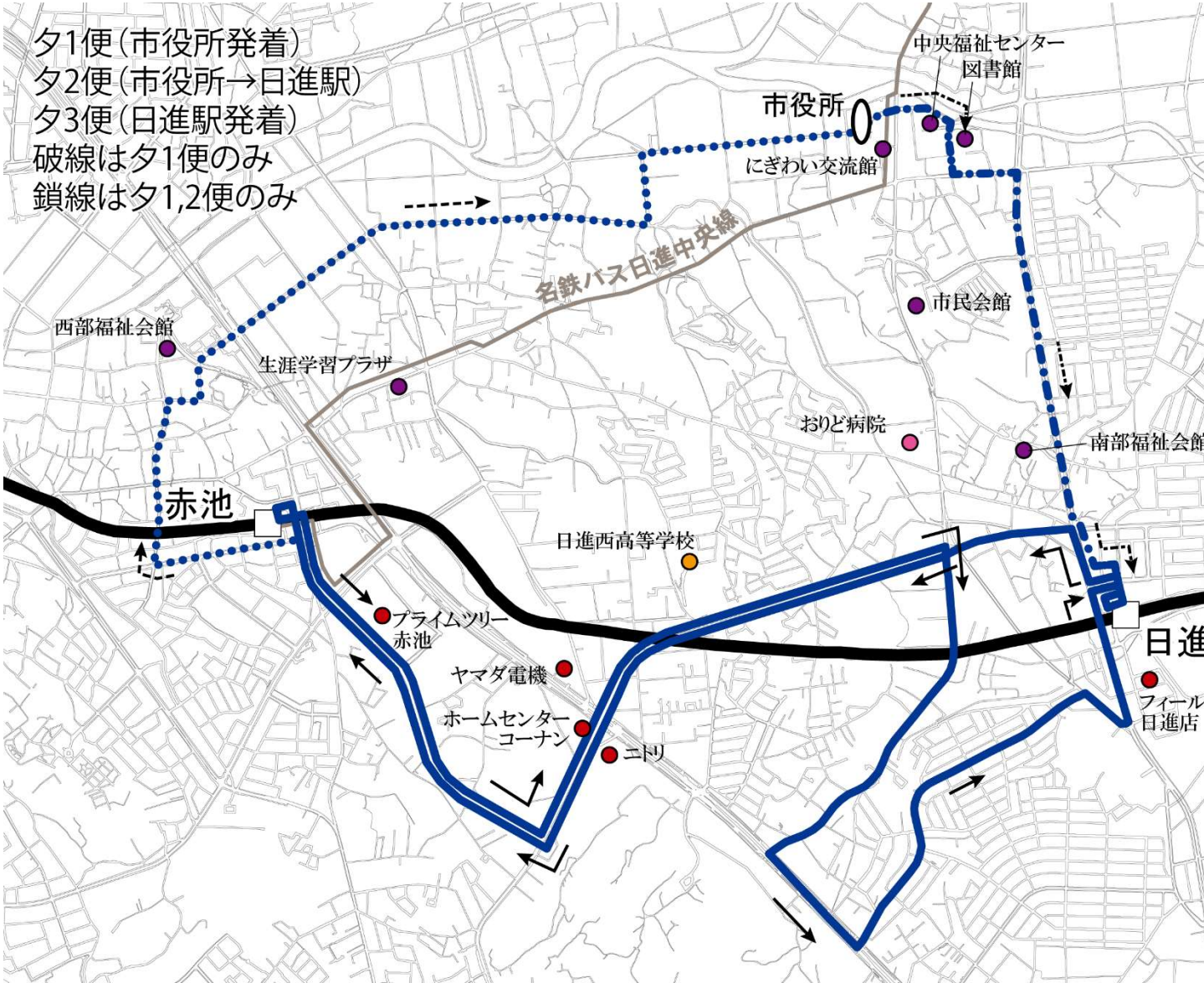
夕1便（市役所発着）

夕2便（市役所→日進駅）

夕3便（日進駅発着）

破線は夕1便のみ

鎖線は夕1,2便のみ

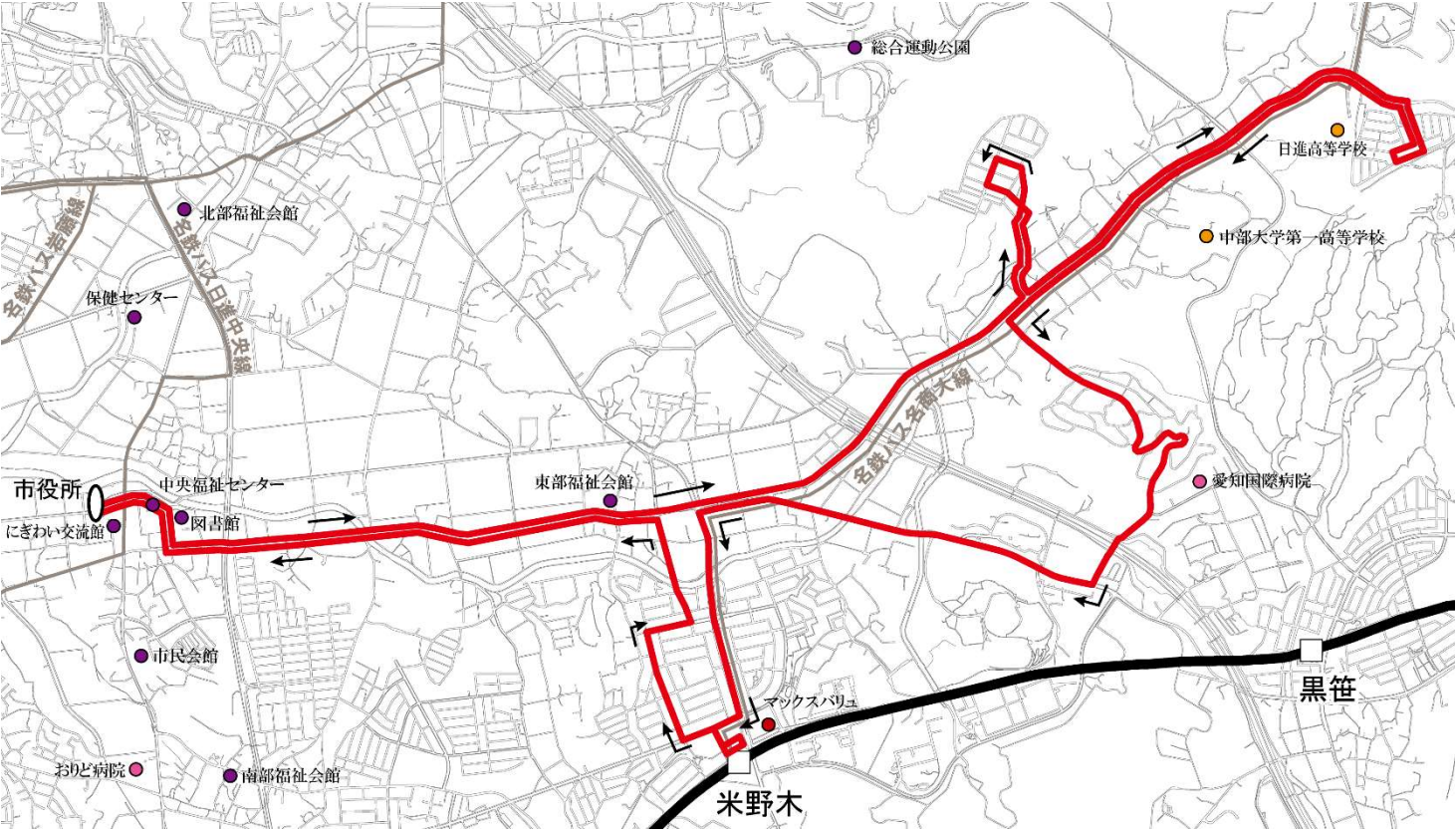


- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

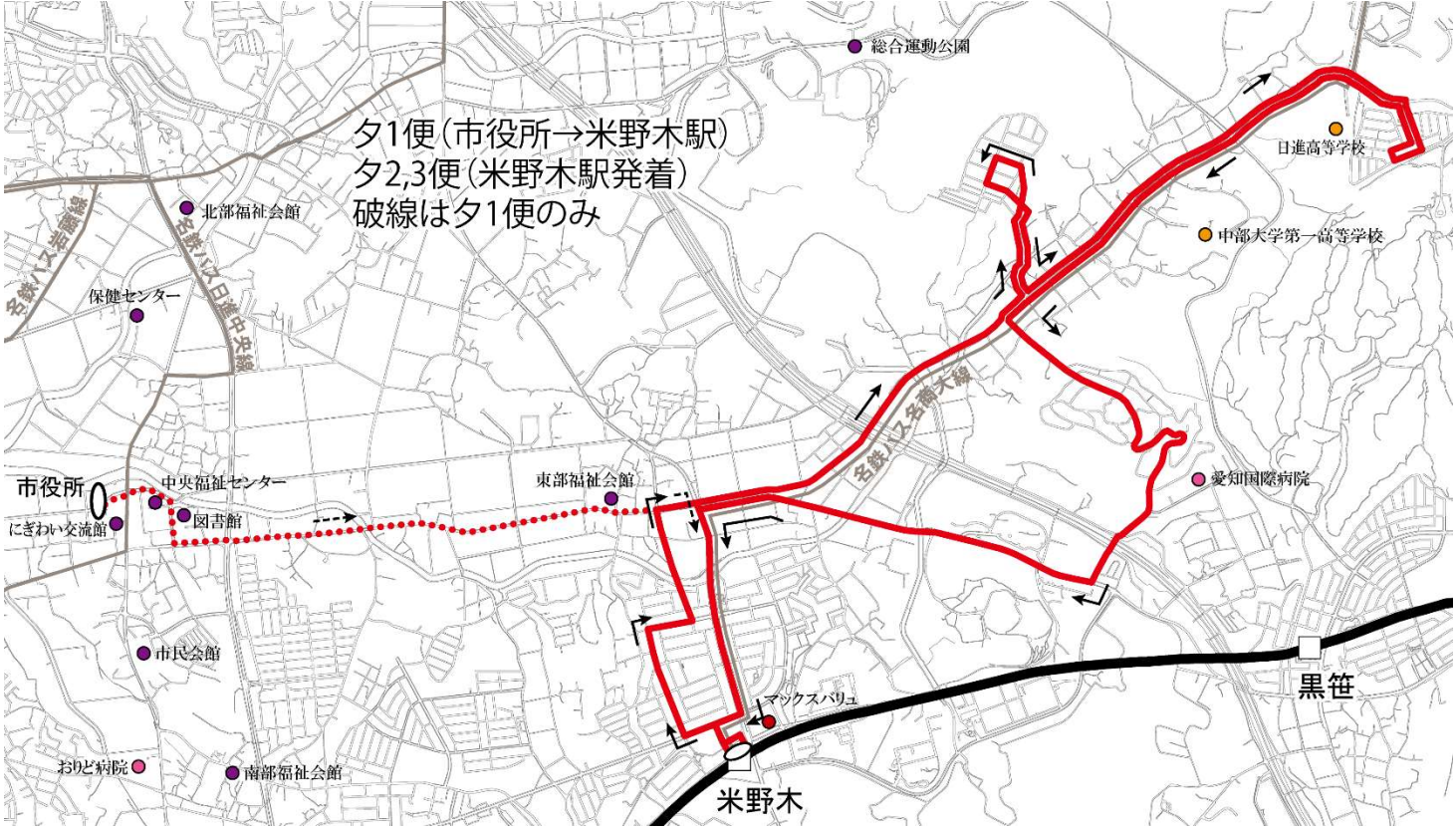
③ 三本木線			
運行本数		運行時間帯	1便当たり所要時間
朝便	市役所→市役所 1便	7時台	約60分
夕便	市役所→市役所 1便 米野木駅→米野木駅 2便	17時台～20時台	約40～60分

朝 1 便（市役所→市役所、日進ニュータウン・三ヶ峯・南山エピック・米野木駅経由）



夕 1 便（市役所→米野木駅、米野木駅・日進ニュータウン・三ヶ峯・南山エピック経由）

夕 2,3 便（米野木駅→米野木駅、日進ニュータウン・三ヶ峯・南山エピック経由）

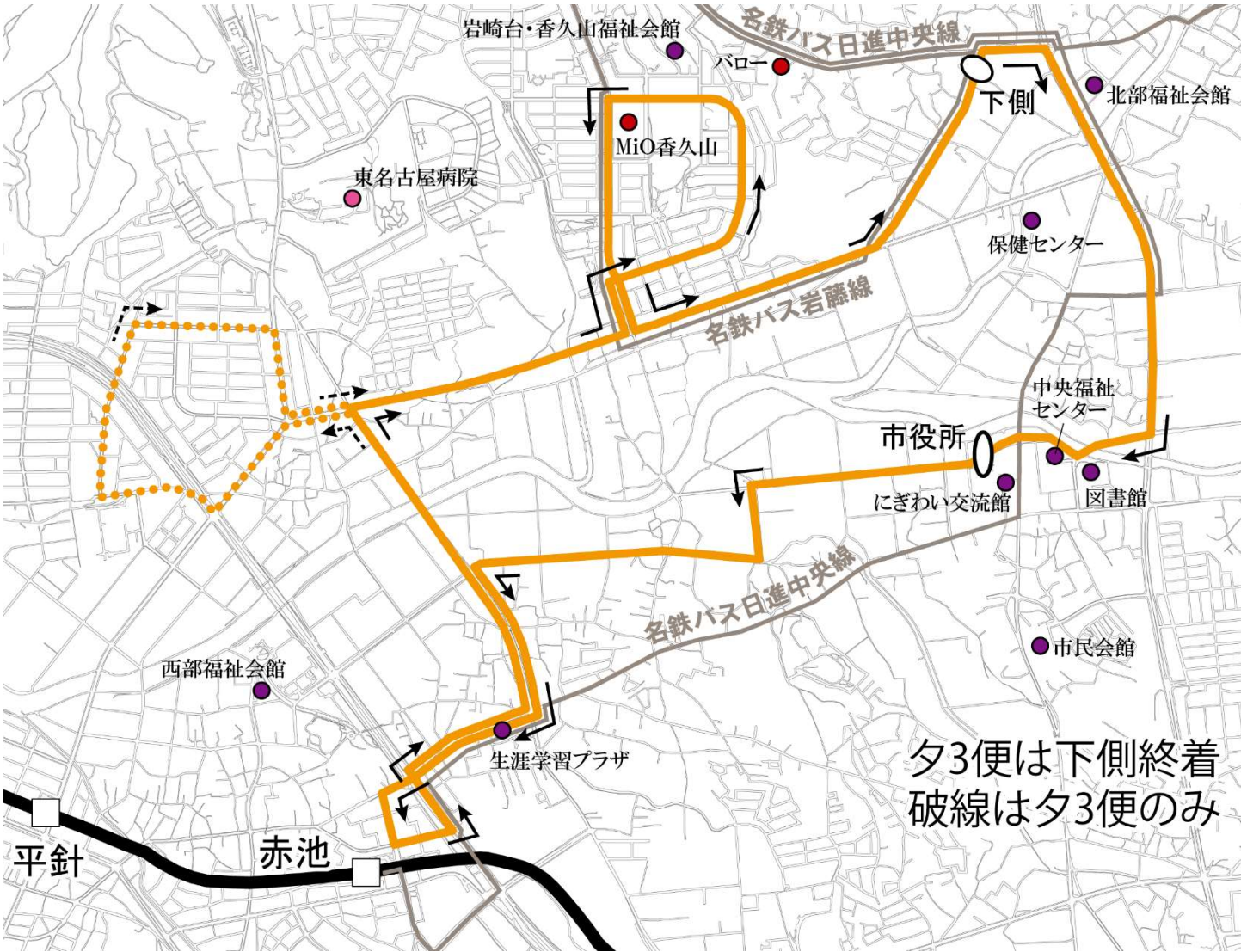
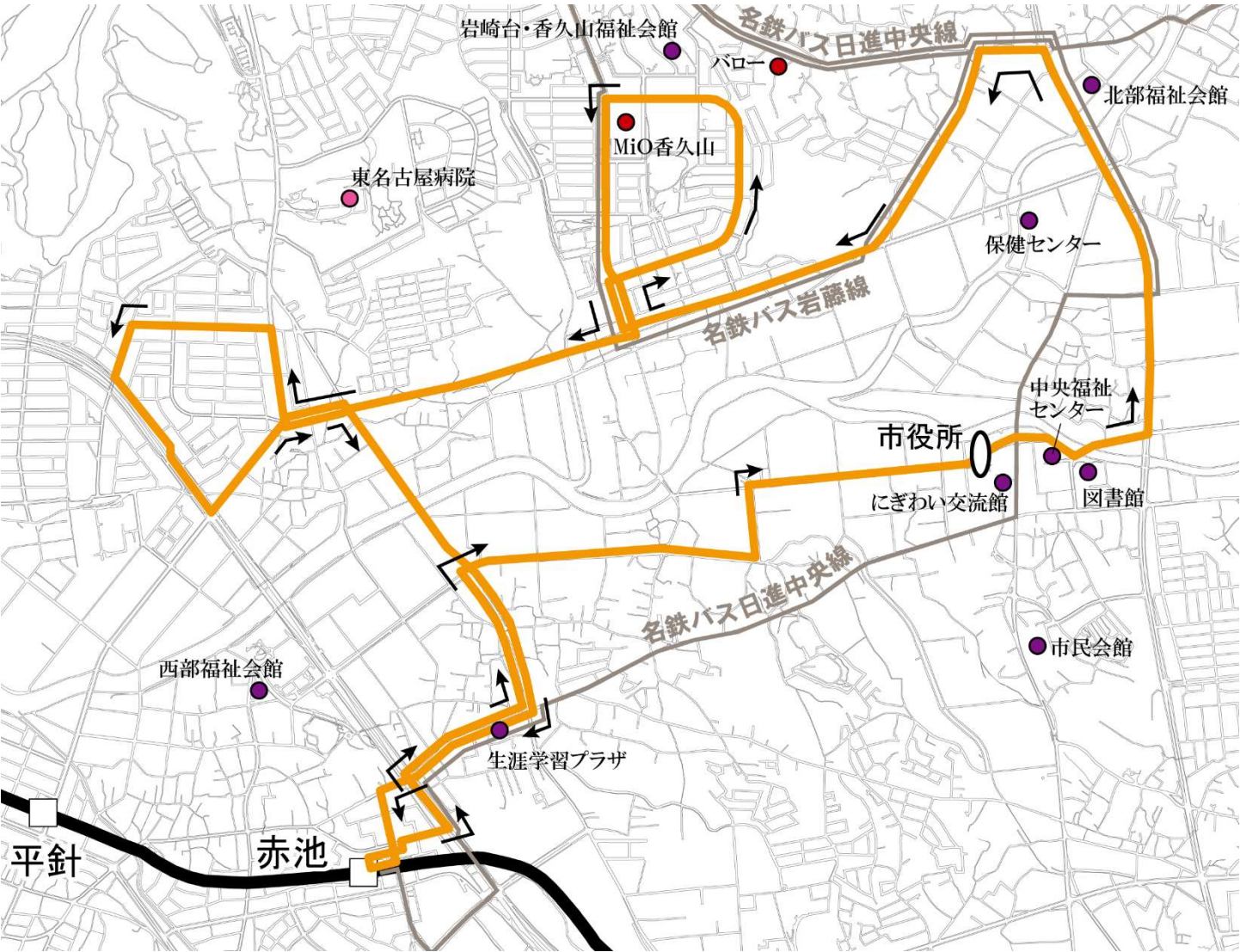


※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

④ 梅森線			
運行本数		運行時間帯	1便当たり所要時間
朝便	市役所→市役所 1便	7時台	約70分
夕便	市役所→市役所 2便	17時台～20時台	約35～60分
	市役所→下側 1便		

朝1便（左回り：市役所→市役所、南口・香久山・梅森台・赤池駅・野方公民館経由）

夕1,2便（右回り：市役所→市役所、野方公民館・赤池駅北・香久山・南口経由）
夕3便（右回り：市役所→下側、野方公民館・赤池駅北・梅森台・香久山経由）

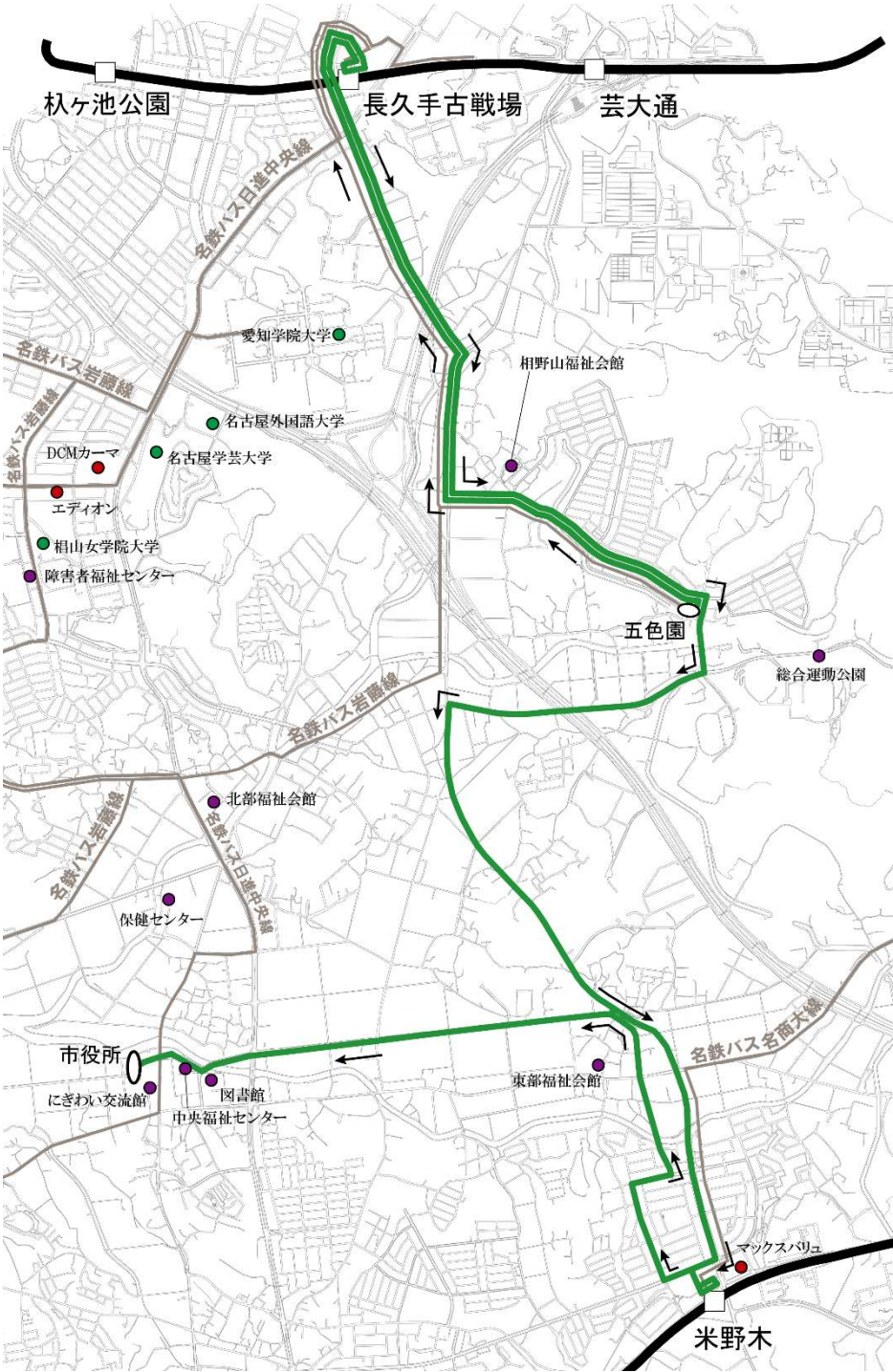


- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

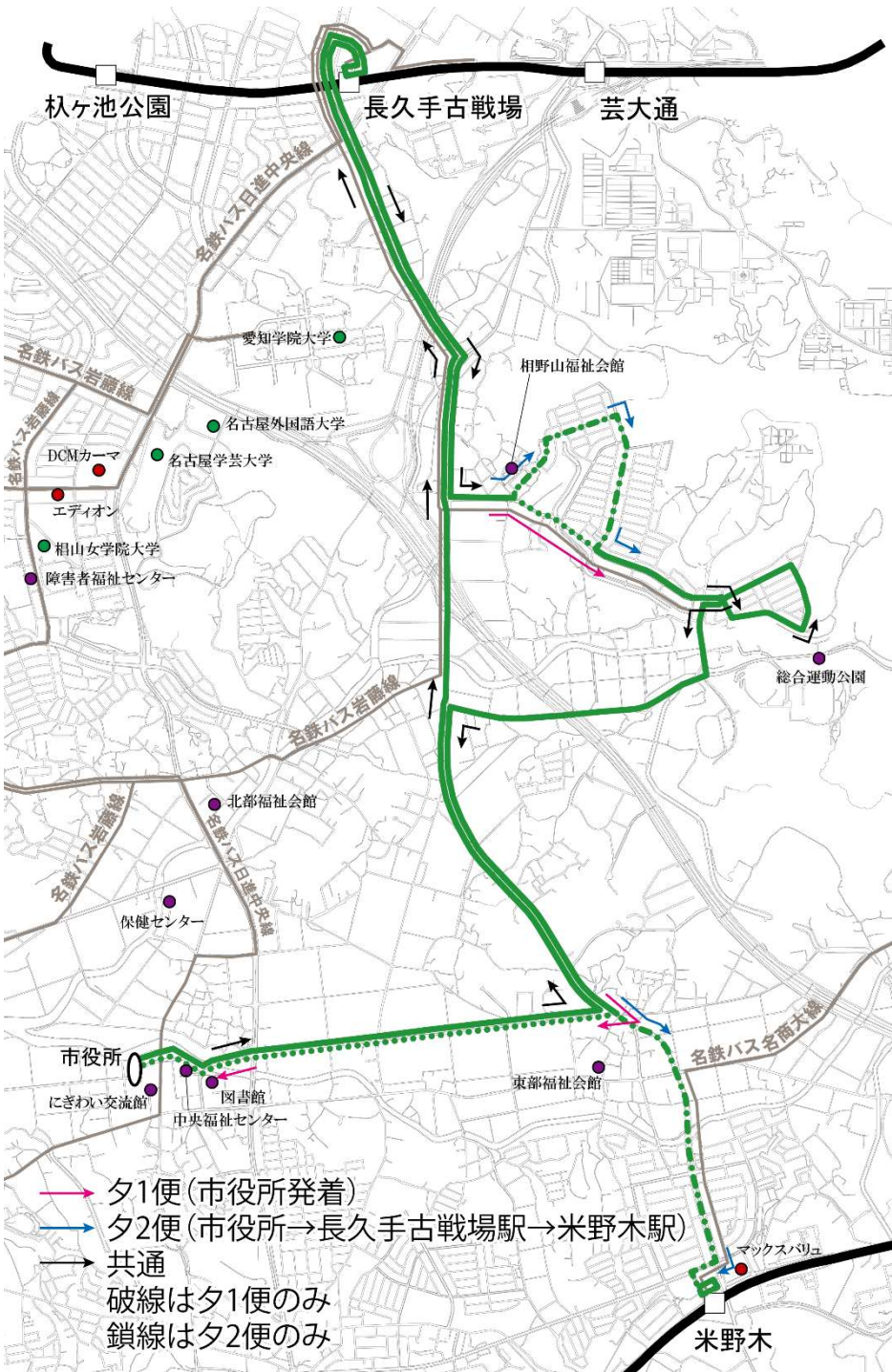
⑤ 五色園線			
運行本数		運行時間帯	1 便当たり所要時間
朝便	五色園→市役所 1 便	6 時台～7 時台	約 60 分
夕便	市役所→市役所 1 便 市役所→米野木駅 1 便 米野木駅→岩藤東 1 便	17 時台～20 時台	約 40～60 分

朝 1 便（五色園→市役所、長久手古戦場駅・米野木駅経由）



夕 1 便（市役所→市役所、長久手古戦場駅経由）

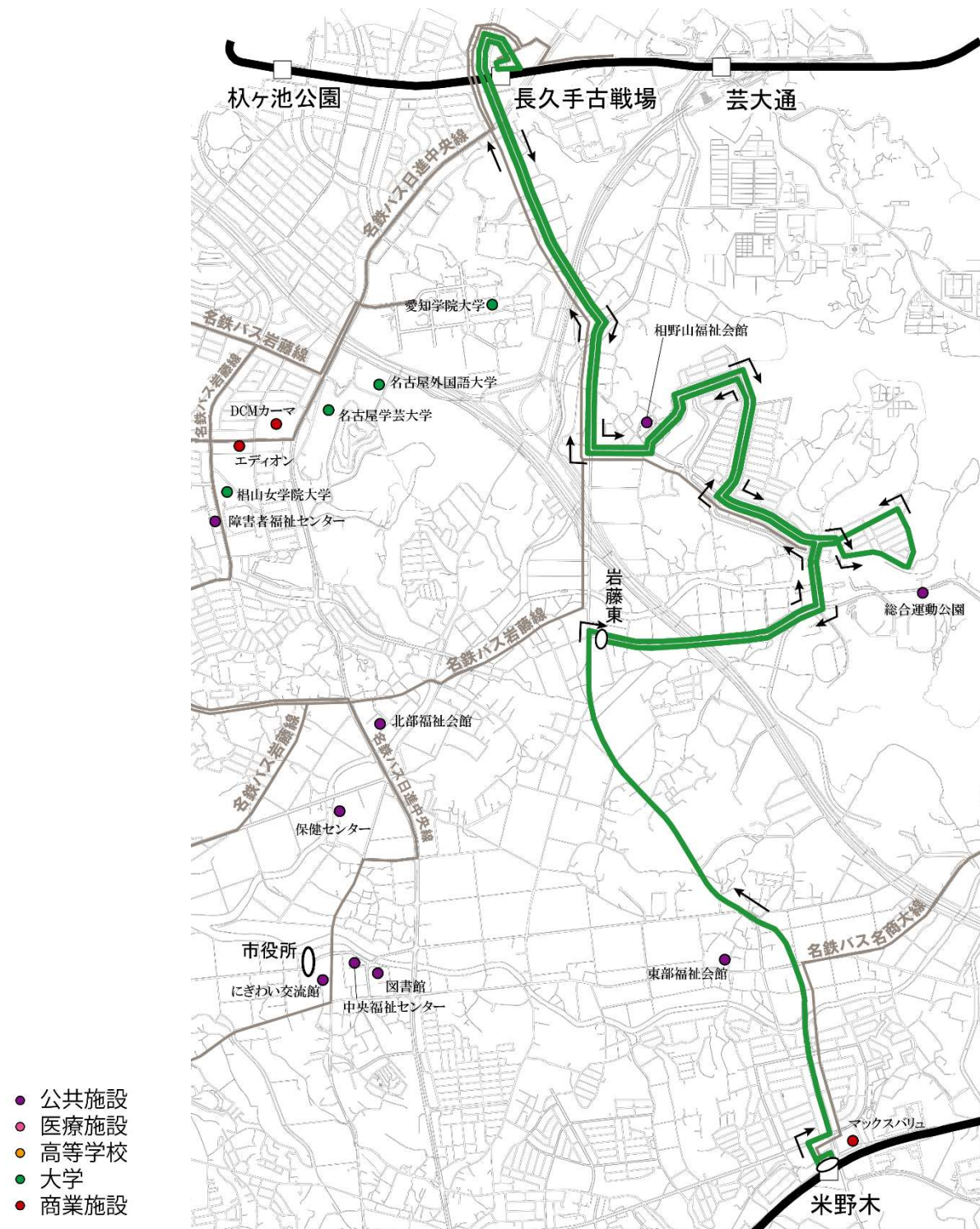
夕 2 便（市役所→米野木駅、長久手古戦場経由）



※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

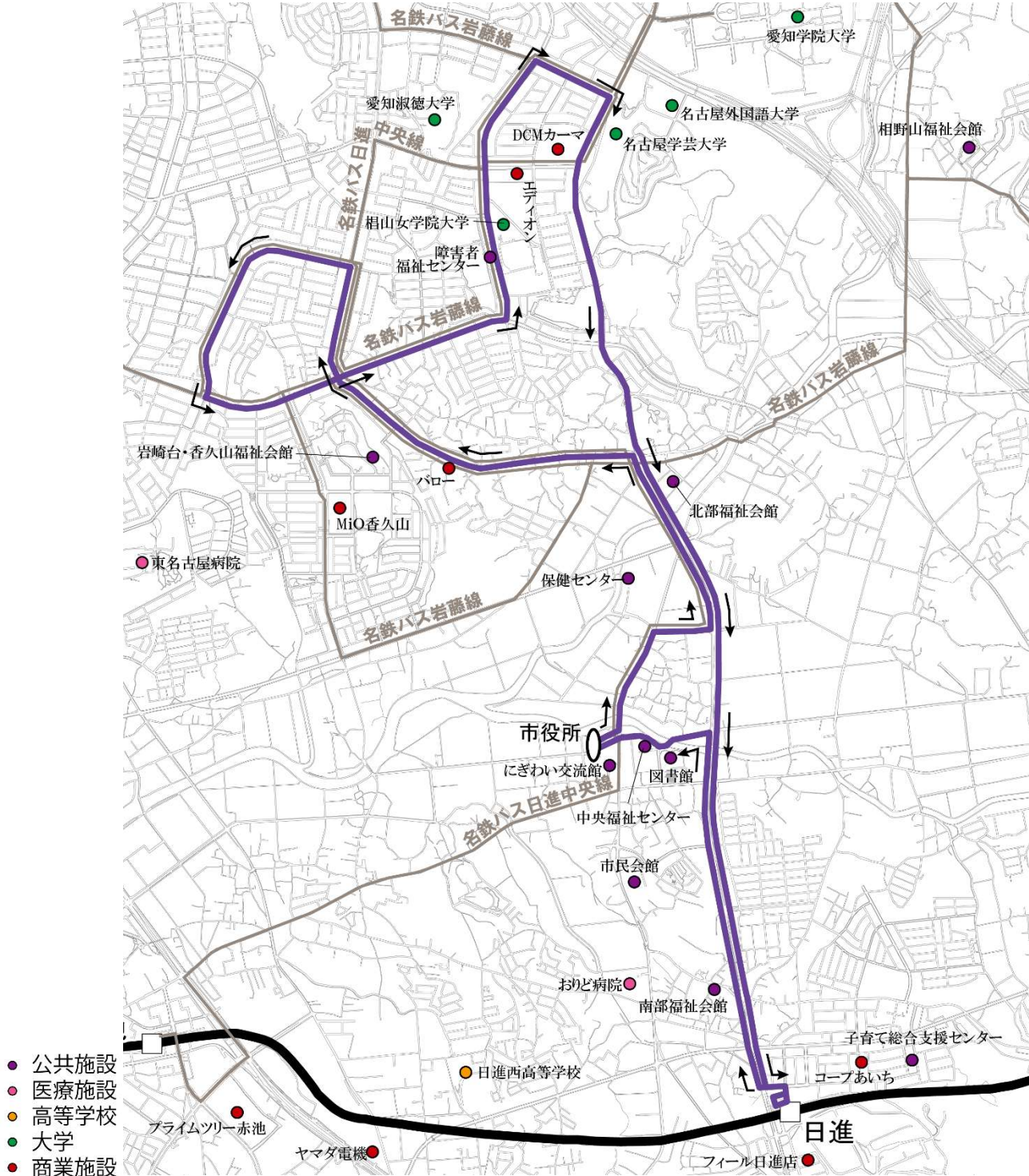
夕3便（米野木駅→岩藤東、長久手古戦場駅経由）

※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。



⑥ 岩崎線			
運行本数		運行時間帯	1 便当たり所要時間
朝便	市役所→市役所 1 便	7 時台～8 時台	約 60 分
夕便	市役所→市役所 1 便	17 時台～20 時台	約 40～70 分
	日進駅→日進駅 1 便		
	日進駅→石神 1 便		

朝 1 便（市役所→市役所、石兼・岩崎台・岩根・竹の山・白山・日進駅経由）



※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

夕 1 便（市役所→日進駅、日進駅・御岳・竹の山・岩根・岩崎台・石兼経由）

夕 2 便（日進駅→日進駅、御岳・竹の山・岩根・岩崎台・石兼経由）

夕 3 便（日進駅→石神、御岳・竹の山・岩根・岩崎台経由）



⑦ 循環線			
運行本数		運行時間帯	1 便当たり所要時間
朝便	市役所→市役所 2 便	7 時台	約 25 分
夕便	市役所→市役所（右回り・南ヶ丘経由） 2 便 市役所→市役所（右回り・折戸経由） 2 便	17 時台～20 時台	約 25～45 分

朝 1,2 便（右回り：市役所→市役所、市民会館・日進駅・折戸経由）
 夕 3,4 便（右回り：市役所→市役所、市民会館・日進駅・折戸経由）



※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

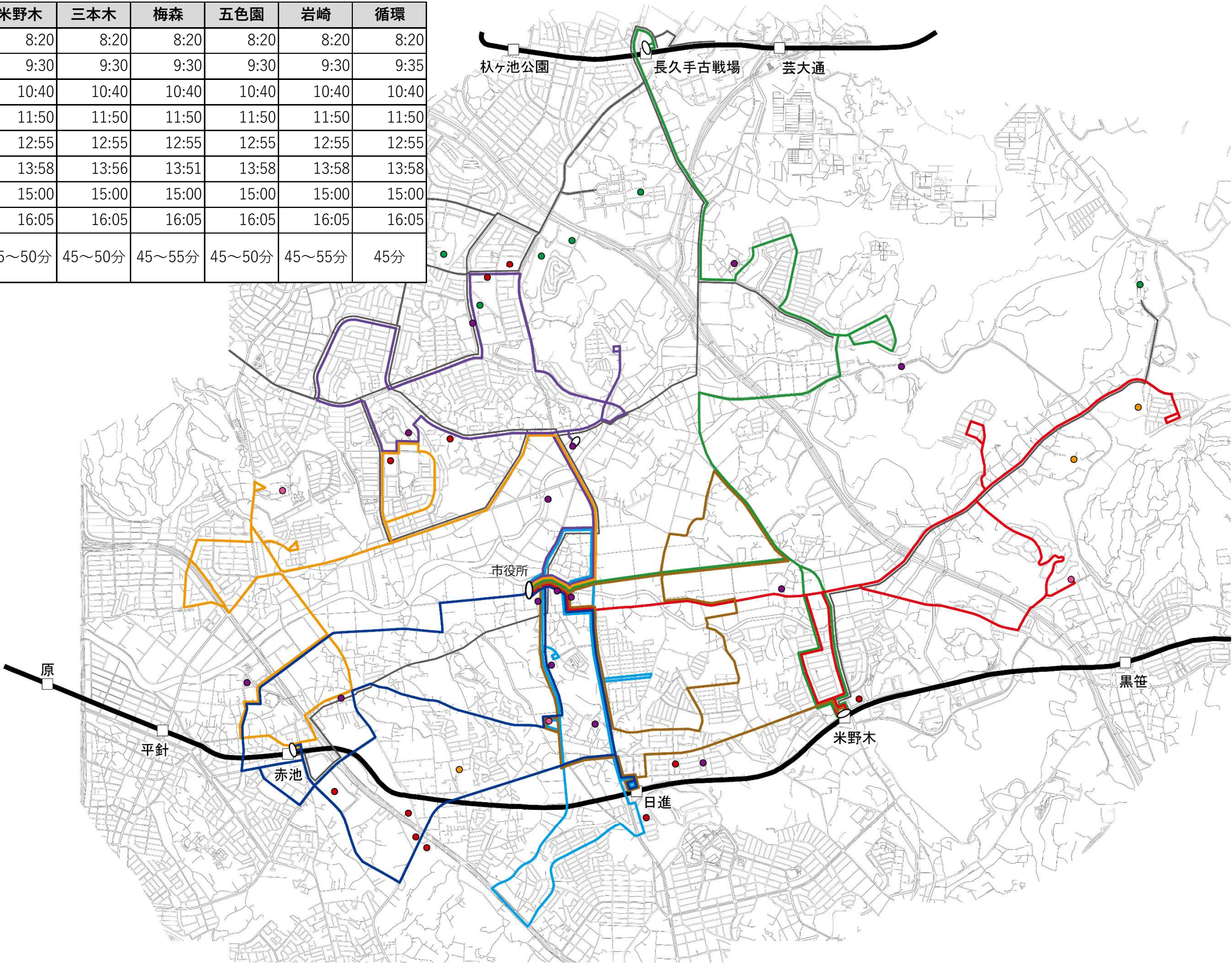
夕 1,2 便（右回り：市役所→市役所、保健センター・図書館・日進駅・南ヶ丘・市民会館経由）



4 昼間便の全体図

※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

	赤池	米野木	三本木	梅森	五色園	岩崎	循環
1 便	8:20	8:20	8:20	8:20	8:20	8:20	8:20
2 便	9:30	9:30	9:30	9:30	9:30	9:30	9:35
3 便	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40
4 便	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50
5 便	12:55	12:55	12:55	12:55	12:55	12:55	12:55
6 便	13:51	13:58	13:56	13:51	13:58	13:58	13:58
7 便	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00
8 便	16:00	16:05	16:05	16:05	16:05	16:05	16:05
概ねの 所要時間	45～55分	45～50分	45～50分	45～55分	45～50分	45～55分	45分

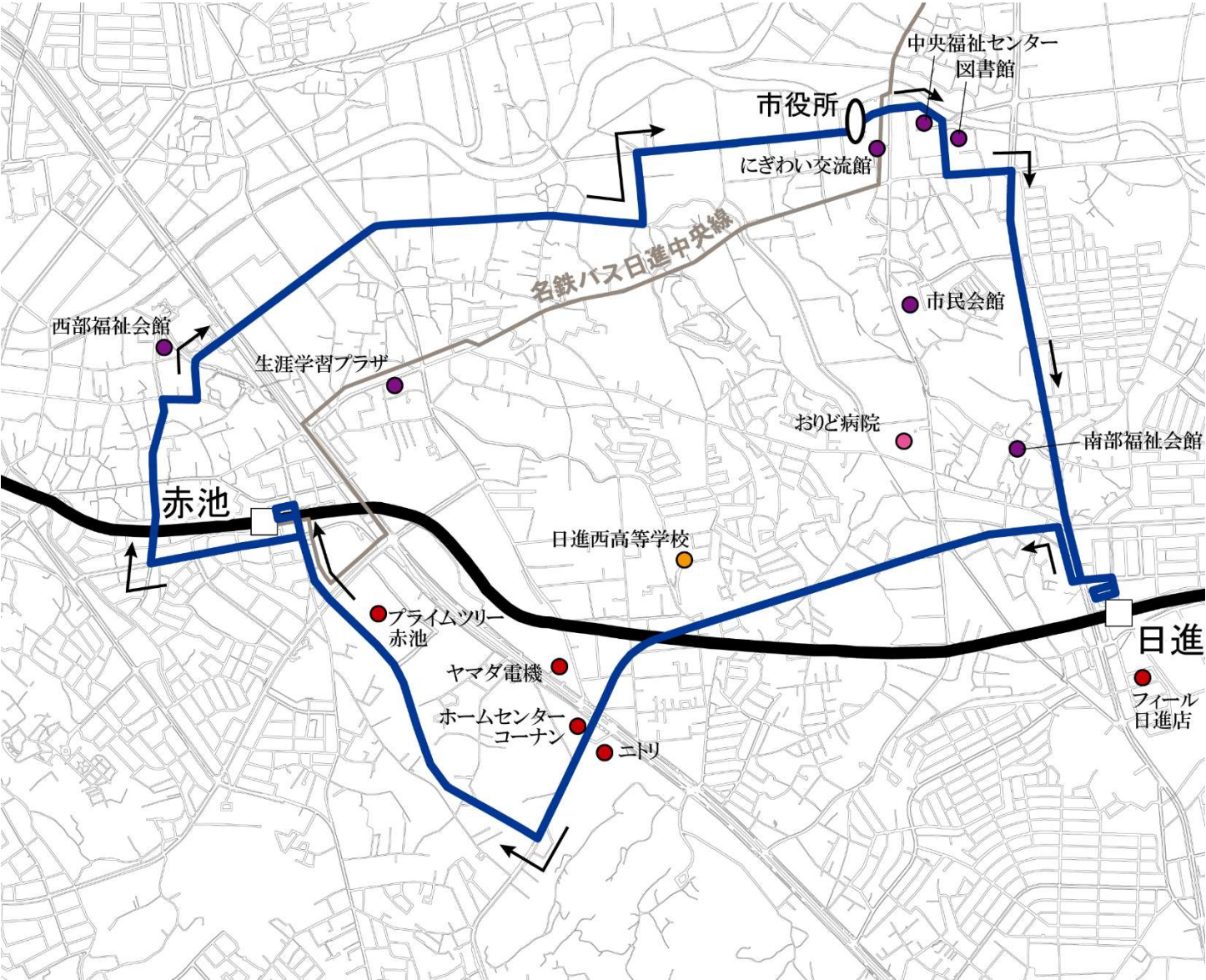


5 昼間便各路線の運行概要

※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

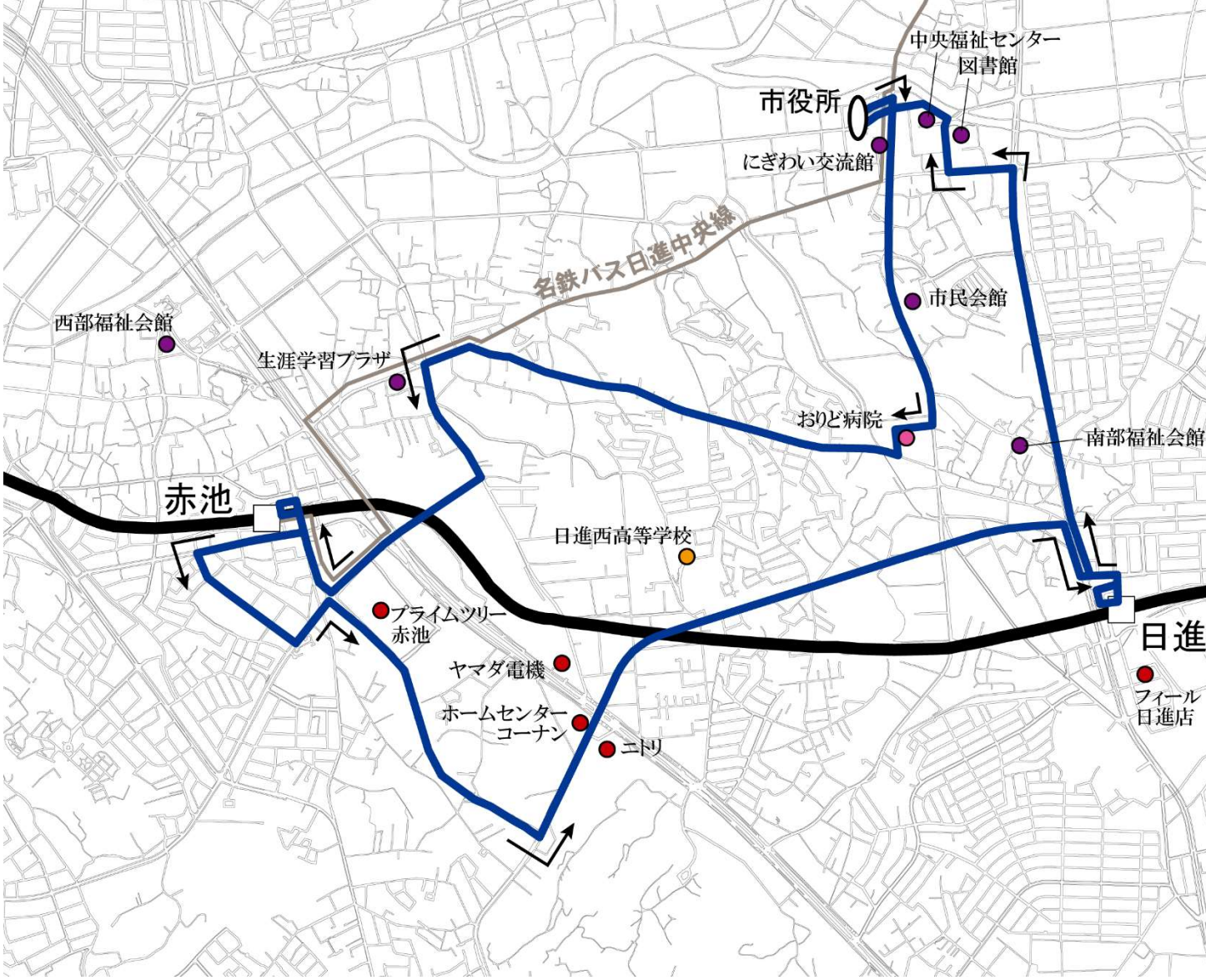
① 赤池線			
運行本数		運行時間帯	1 便当たり所要時間
市役所→市役所（左回り） 4 便		8 時台～16 時台	約 45～55 分
市役所→市役所（右回り） 4 便			

昼 1, 3, 5, 7 便（市役所→市役所、日進駅・赤池駅・西部福社会館経由）



- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

昼 2, 4, 6, 8 便（市役所→市役所、おりど病院・赤池駅・日進駅経由）



- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

② 米野木線		
運行本数	運行時間帯	1便当たり所要時間
市役所→米野木駅 4便 米野木駅→市役所 4便	8時台～16時台	約45～50分

昼 1, 3, 5, 7 便（市役所→米野木駅、寺脇・藤島・おりど病院・日進駅経由）



- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

昼 2, 4, 6, 8 便（米野木駅→市役所、日進駅・おりど病院・寺脇・藤島経由）

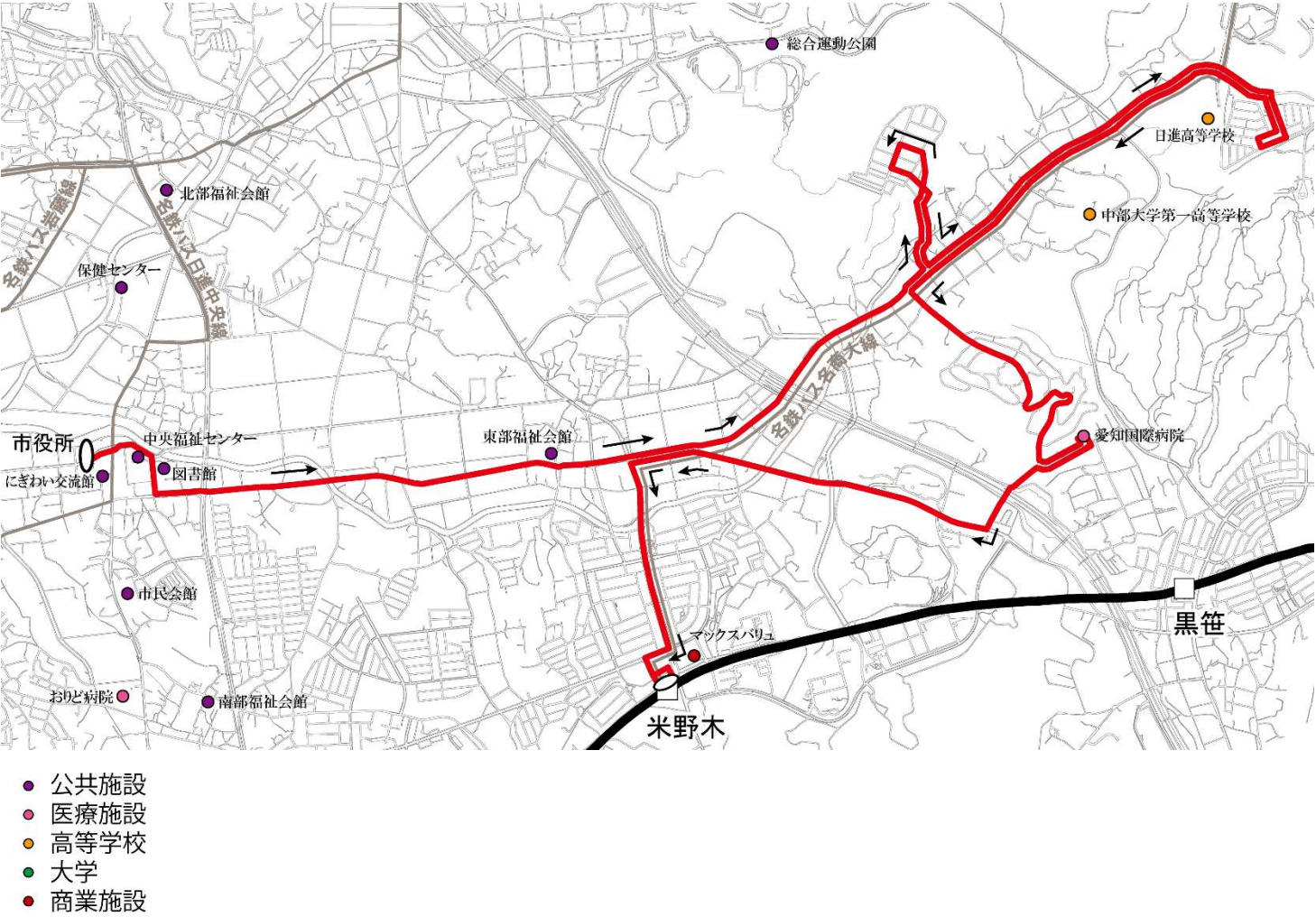


- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

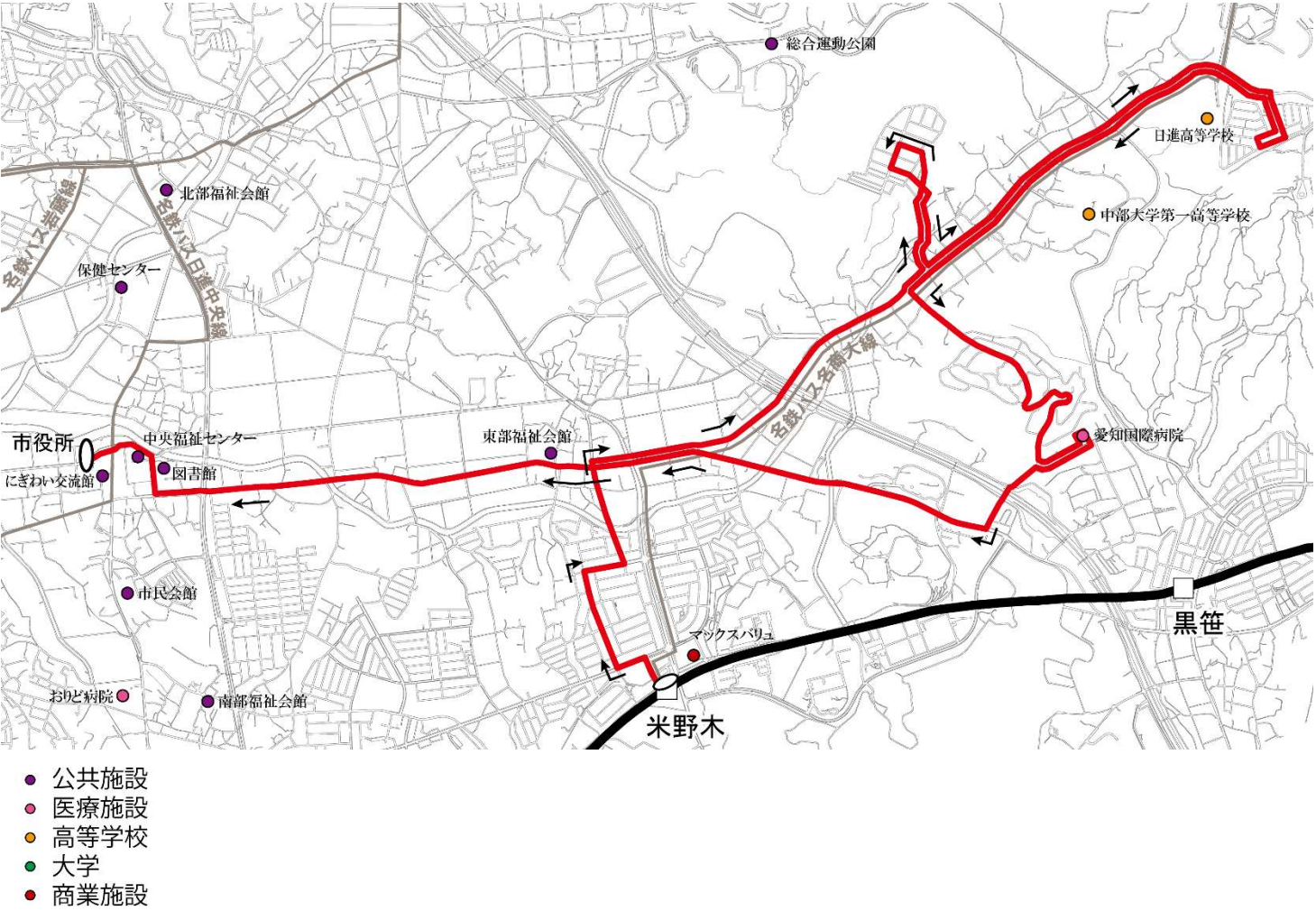
※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

③ 三本木線		
運行本数	運行時間帯	1便当たり所要時間
市役所→米野木駅 4便 米野木駅→市役所 4便	8時台～16時台	約45～50分

昼 1, 3, 5, 7 便（市役所→米野木駅、日進ニュータウン・三ヶ峯・南山エピック経由）



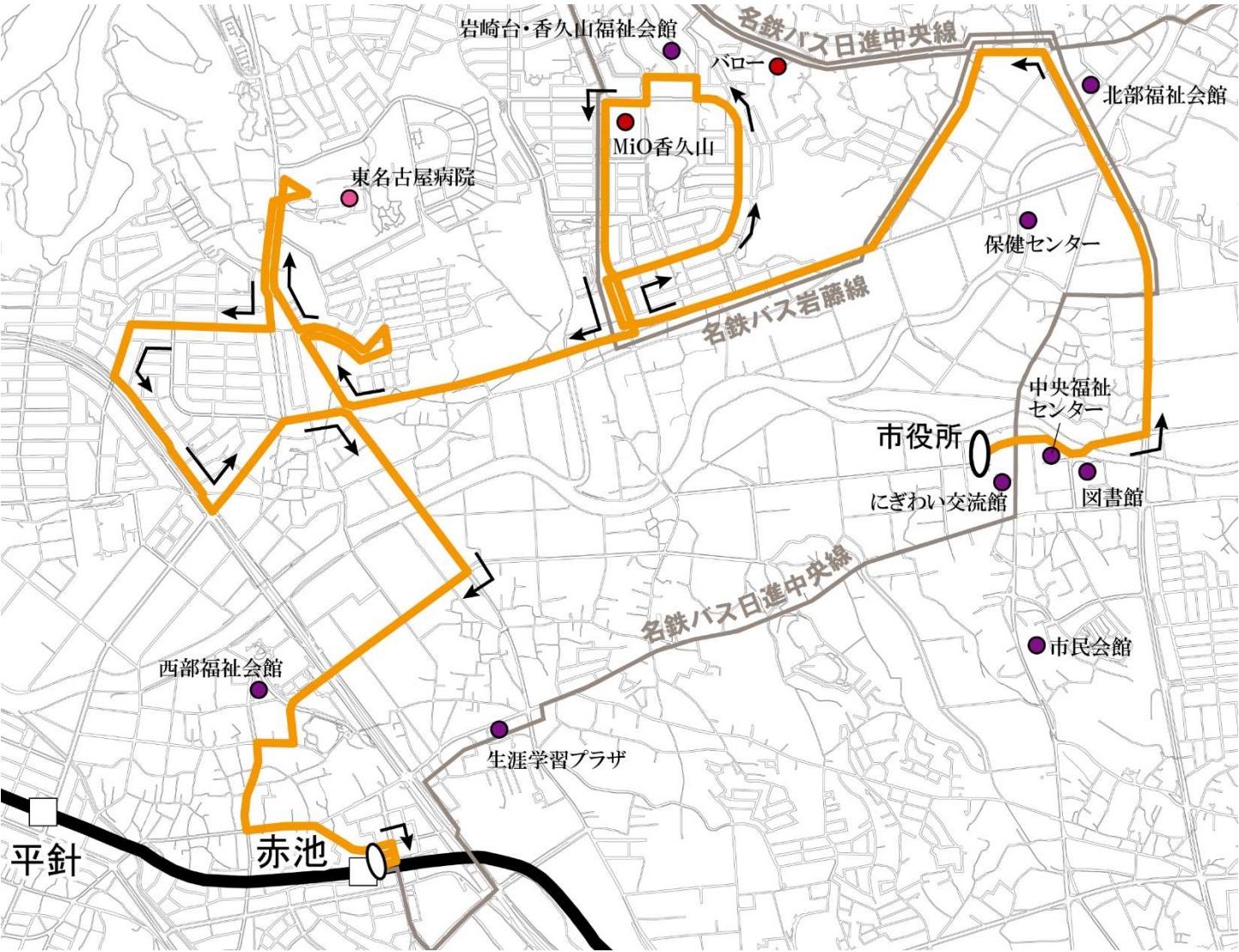
昼 2, 4, 6, 8 便（米野木駅→市役所、日進ニュータウン・三ヶ峯・南山エピック経由）



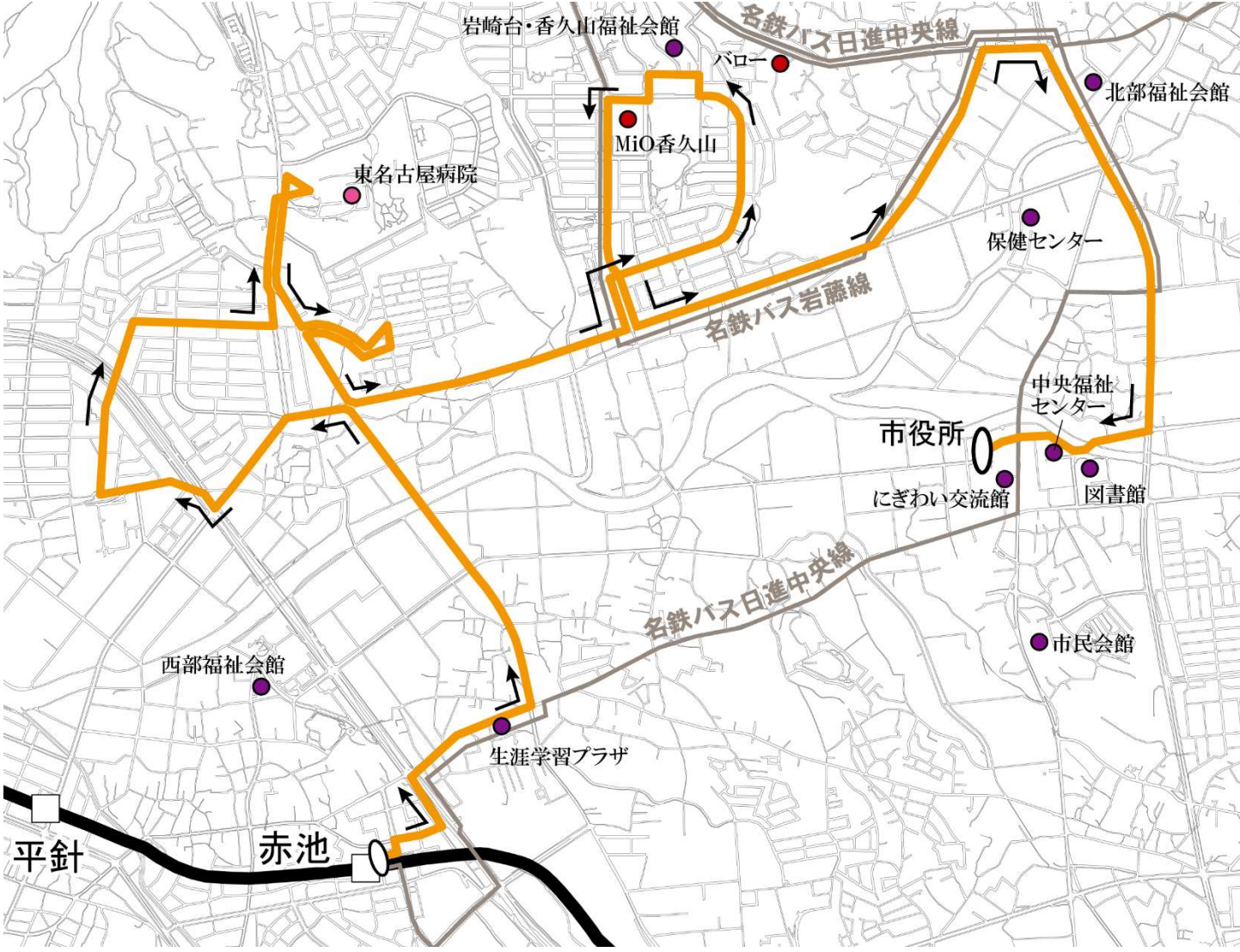
※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

④ 梅森線		
運行本数	運行時間帯	1便当たり所要時間
市役所→赤池駅 4便 赤池駅→市役所 4便	8時台～16時台	約45～55分

昼 1, 3, 5, 7 便（市役所→赤池駅、南口・香久山・梅森台経由）



昼 2, 4, 6, 8 便（赤池駅→市役所、梅森台・香久山・南口経由）



- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

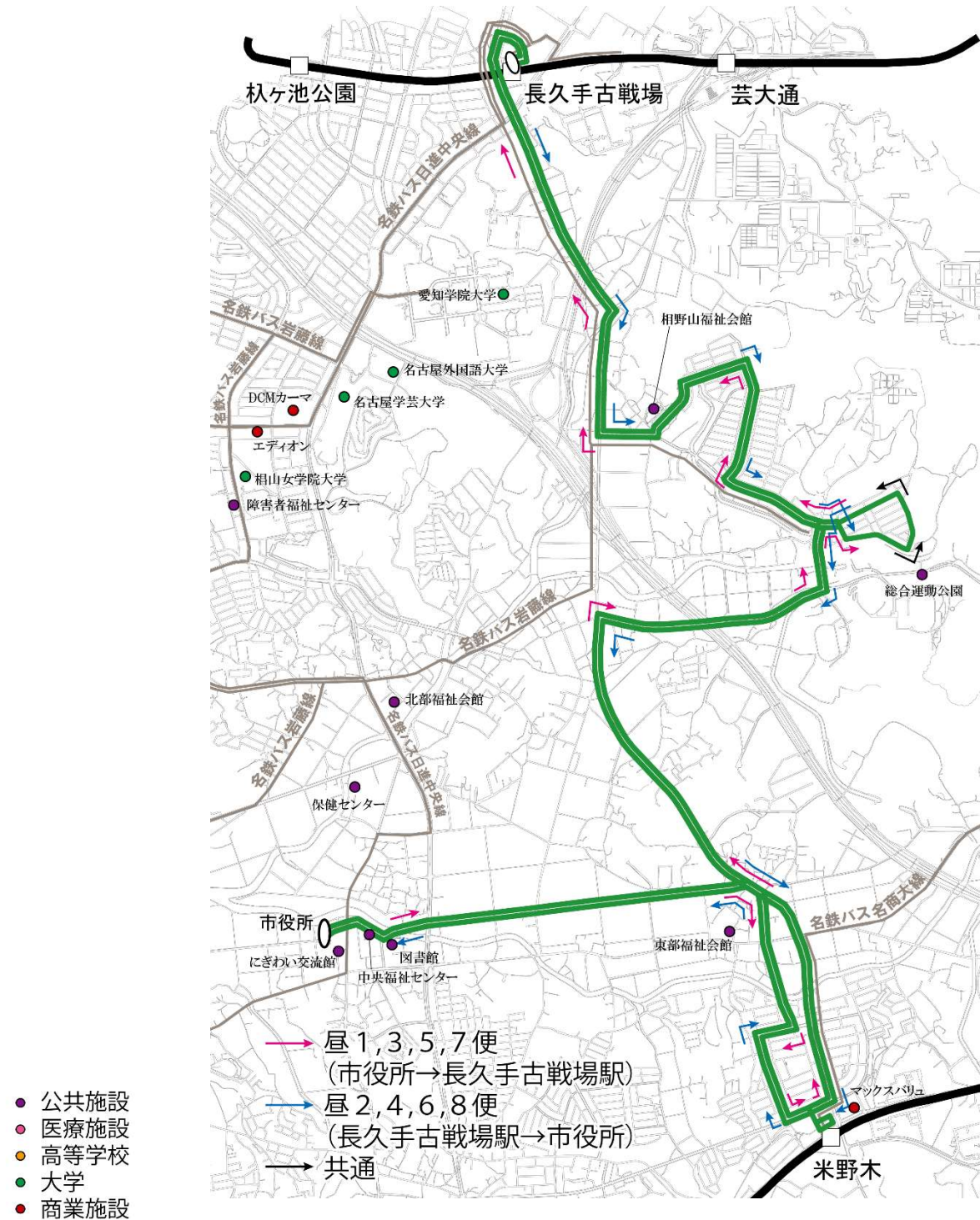
- 公共施設
- 医療施設
- 高等学校
- 大学
- 商業施設

※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

⑤ 五色園線		
運行本数	運行時間帯	1 便当たり所要時間
市役所→長久手古戦場駅 4 便 長久手古戦場駅→市役所 4 便	8 時台～16 時台	約 45～50 分

昼 1, 3, 5, 7 便 (市役所→長久手古戦場駅、米野木駅経由)

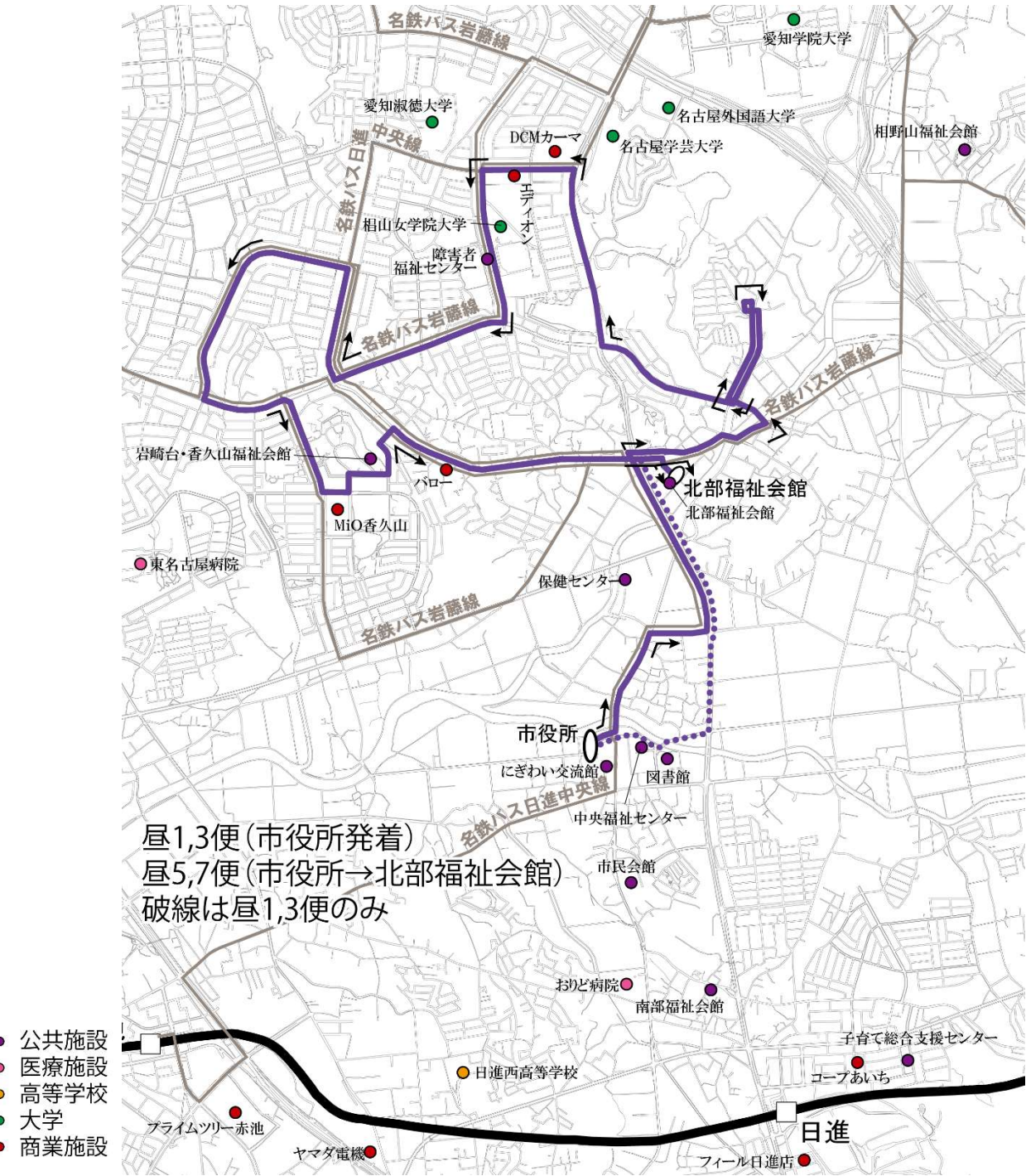
昼 2, 4, 6, 8 便（長久手古戦場駅→市役所、米野木駅経由）



※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

⑥ 岩崎線		
運行本数	運行時間帯	1便当たり所要時間
市役所→市役所（左回り） 2便 市役所→市役所（右回り） 2便 市役所→北部福祉会館 2便 北部福祉会館→市役所 2便	8時台～16時台	約45～55分

昼1,3便（市役所→市役所、御岳・竹の山・岩崎台・石兼経由）
昼5,7便（市役所→北部福祉会館、御岳・竹の山・岩崎台・石兼経由）



昼2,4便（市役所→市役所、石兼・岩崎台・竹の山・御岳経由）
昼6,8便（北部福祉会館→市役所、石兼・岩崎台・竹の山・御岳経由）



※現段階での検討資料であり、ダイヤ調整等の結果、変更となる場合があります。

⑦ 循環線			
運行本数		運行時間帯	1 便当たり所要時間
市役所→市役所（左回り） 4 便		8 時台～16 時台	約 45 分
市役所→市役所（右回り） 4 便			

昼 1, 3, 5, 7 便（左回り：市役所→市役所、南ヶ丘・日進駅経由）
昼 2, 4, 6, 8 便（右回り：市役所→市役所、日進駅・南ヶ丘経由）



くるりんばす路線改正に伴う料金体系の見直しについて

1. 日進市地域公共交通計画上の位置付け

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

- 本市は、合計特殊出生率が県・全国平均を大きく上回って増加傾向で推移している全国でも稀な子どもが増加しているまちである一方、高齢化率も継続的に増加していることから、暮らしの中で公共交通を利用する行動様式を学び、実践する取組みや、公共交通の利用を高める取組みを積極的に展開することで、子どもから高齢者までみんなが利用しやすい持続可能な公共交通を目指します。

2. くるりんばす路線改正の基本方針での位置付け

(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 I C カードの利用による利便性を確保します

3. 運行形態及び料金体系の推移

年月	運行日	1日の運行回数		運行経費 (百万円)	運賃形態(一乗車)		備考
		路線数	全体の回数		65歳未満	65歳以上	
H8.4	週2	4	16	不明	無料	無料	・公共施設巡回バスとして試行運行
H11.4	週3	4	32	36~37	無料	無料	・くるりんばすとして本格運行開始
H13.5	毎日	5	45	82~86	100円	無料	・中コース運行開始 ・毎日運行
H17.4		7	77	122~126	100円		・東南・南西コースの運行開始 ・運行時間帯拡大
H21.4			97	171~184	中央線以外：100円 中央線：200円		・中央線運行開始 ・双方向運行開始
H29.4			平日 87 休日 69	150~171	6路線：200円 循環線：100円		・全線再編 ・中央線を民営化し、30便/日に拡充
R4.1							・部分改正 ・市役所乗換に統一

4. 現行の料金体系

1 利用料金

(1) 料金：一乗車あたり 200 円（ただし、循環線は 100 円）

(2) 無料対象者：次の市内在住の方

- 1. 中学生以下のこども
 - 2. 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方
 - 3. 介護保険法による介護認定を受けている方（要支援・事業対象者を含む）
 - 4. ひとり親家庭等医療費受給者証を所持する方
 - 5. 障害者医療費受給証を所持する方
 - 6. 後期高齢者福祉医療費受給証を所持する方
 - 7. 自立支援医療費（精神通院医療）受給証を所持する方
 - 8. 日進市運転免許自主返納支援事業実施要綱第7条の対象となる方（6か月）
 - 9. その他特に市長が認めた者
- ※無料対象であることを証明するパスカードを発行する。
※2. 3. 5. 6. 7. の方は、付き添いの方1名も無料とする。

(3) 乗継券

- ・市役所バス停で、他のコースに乗り継ぐ場合に発行、当日中の一乗車に限り有効
- ・乗り継ぎ券で乗車した場合は、更に乗り継ぎ券の発行はしない

2 定期券

区分	1か月料金	3か月料金	6か月料金	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

※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ない。

5. くるりんばす路線改正に伴う料金体系見直しのポイント

項目	考え方
一乗車の料金	今回の路線改正で朝夕便と昼間便を設定することから、利用が集中することが想定される朝夕便と、乗車率が高くない昼間便や休日での料金に差を設けるべきか。
無料対象者	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たが、市内の就労支援施設の増加を受けて、利便性向上のため施設利用者については無料対象に加えてはどうか。
定期券	高齢者の外出機会増加による健康寿命延伸、フレイル※予防等の効果を見込んで、高齢者定期券の価格を見直してはどうか。通学利用の定期券についてはどうか。

健康 → **フレイル※** → **要介護状態 (身体機能障害等)**

栄養
食事の改善
食事は活力の源です。バランスのとれた食事をしっかりとりましょう。また、お口の健康（口腔ケア）にも気を配りましょう。

身体活動
ウォーキング・ストレッチなど
身体活動は筋肉の発達だけでなく食欲や心の健康にも影響します。今より10分多く体を動かしましょう。

社会参加
趣味・ボランティア・就労など
趣味やボランティアなどで外出することはフレイル予防に有効です。自分に合った活動を見つけてみましょう。

フレイル※ 予防

※「フレイル」は、要介護状態に至る前段階として位置づけられ、身体的・精神的・心理的・社会的脆弱性などの多面的な問題を抱えやすく、健康障害を招きやすいハイリスク状態を意味します。
「フレイル診療ガイド 2018 年版」より（日本老年医学会／国立長寿医療研究センター）

※地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通が廃止された場合に、各分野において、その代替となる施策の実施に要する費用（分野別代替費用）と、地域公共交通の運行に対して行政が負担している費用（財政支出）を比較することにより、把握できる地域公共交通の多面的な効果を指します。



■くるりんばす料金体系の見直しの一例と予想収入・収支率の試算結果

	例 1
一乗車の料金	・ 全便 200 円
新規無料対象者	・ 市外在住の障害者（手帳所持者に限る） ・ 75 歳以上の高齢者
乗継券	・ 現状のまま
高齢者定期	・ 値下げ
学生定期	・ 値下げ
推計収入(A) ※P.3 参照	27,735 千円
減額予想額(B) ※P.5 参照	9,300 千円
予想収入 (C=A-B)	18,435 千円
予想収支率 (C/180,000 千円)	10.24%

※収支率は、路線改正後の予想運行経費を **180,000 千円**と仮定して試算
※学生定期の減額影響額 **100 千円**（推計収入のうち、学生定期収入約 300 千円の 1/3 を想定）
高齢者定期(65-74 歳)の減額影響額 **700 千円**(推計収入のうち、高齢者定期収入約 1,300 千円の 1/2 を想定)
75 歳以上無料化の影響額 **8,500 千円**（推計収入のうち、75 歳以上からの収入全額）

6. 推計収入額の推計方法

(1) 現行路線の路線別・便別の有料乗車率を仮定

路線・便		有料率（仮定）
平日	循環線 全便	50%
	循環線以外の路線 1 便	70%
	循環線以外の路線 2～8 便	30%
	循環線以外の路線 9, 10, 11 便	50%
休日	全線 全便	50%

(2) 令和3年度の利用実績に有料率（仮定）を乗じた値と、令和3年度収入実績を比較

- ①路線別・便別の実績利用者数に（1）で仮定した有料率と運賃（200 円）を掛け合わせる
②算出された路線別・便別の想定収入額を合計し、合計予想収入額とする

▼②の合計予想収入額(A)と、合計実績収入額(B)との比較

路線	赤池	米野木	三本木	梅森	五色園	岩崎	循環	計
推計値 (A)	3,552,860	1,494,840	2,359,280	2,548,660	4,120,340	1,629,040	1,937,600	17,642,620
実績値 (B)	3,621,600	1,304,200	2,300,000	2,591,300	3,969,000	1,301,400	2,268,600	17,356,100
差 (A－B)	△68,740	190,640	59,280	△42,640	151,340	327,640	△331,000	286,520

※実績値には、定期券収入および回数券収入を各路線の車内収入に応じて按分し、合計している

(3) 上記の計算・比較を平成29年度～令和3年度で実施

- ③合計予想収入額を運賃（200 円）で割り、有料乗車人員を算出する
④有料乗車人員を合計実績利用者数で割り、有料率を算出する

▼①～④の処理を各年度で行い、各年度の収入予想と収入実績、予想有料率・実績有料率を比較

年度		平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度	令和3年度
推計値 (A)	収入金額	23,846,560	23,957,440	24,193,050	16,761,860	17,642,620
	有料率	44.80%	45.01%	44.97%	43.95%	43.94%
実績値 (B)	収入金額	23,685,100	23,685,100	22,807,800	16,568,200	17,356,100
	有料率	44.49%	44.50%	42.39%	43.44%	43.22%
差 (A－B)	収入金額	161,460	272,340	1,385,250	193,660	286,520
	有料率	0.31%	0.51%	2.58%	0.51%	0.72%

有料率の差が最も大きい平成31年度でも約2.6%、それ以外の年では1%未満であった



推計値と実績値の差が十分小さいため、（1）で仮定した有料率を今回の収支推計に採用する

(4) 改正後の路線に対して、路線別・便別の有料率を（1）より適用する

路線・便		有料率（仮定）
平日	全線 朝便、夕2・3便	70%
	全線 昼間便	30%
	全線 夕1便	50%
休日	全線 全便	50%

※（1）で仮定した30%・50%・70%について、現行の路線・便と同様な性格の改正後の路線・便に適用

(5) 利便性の向上に伴う利用者の増加量を仮定

一乗車の料金	仮定利用者数
200 円を維持	コロナ前の水準

※「コロナ前の水準」は、平成29～31年度の路線別・便別利用者数の平均

(6) 推計収入の算出（（5）で仮定した改正後の路線別・便別利用者数に、（4）の有料率を乗じて算出）

	① 200 円を維持
平日計	19,940,800
休日計	7,794,500
全体合計	27,735,300

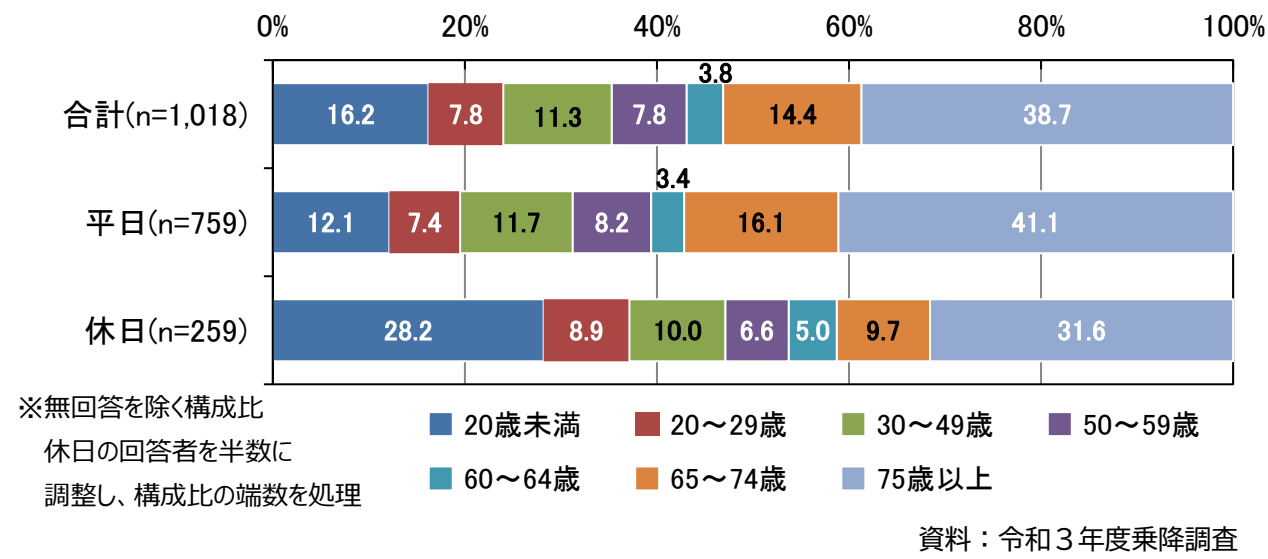
7. 75 歳以上無料化・定期券の値引きに伴う影響額の推計方法

(1) 令和3年度実施の乗降調査結果より、年齢階層別の利用者割合を算出

	平日		休日				合計	
	令和3年7月13日 (火)		令和3年7月11日（日）					
	人数	割合	人数		割合		人数	割合
20 歳未満	92	12.1%	146	→ ÷ 2	73	28.2%	165	16.2%
20－29 歳	56	7.4%	46		23	8.9%	79	7.8%
30－49 歳	89	11.7%	51		26	10.0%	115	11.3%
50－59 歳	62	8.2%	34		17	6.6%	79	7.8%
60－64 歳	26	3.4%	26		13	5.0%	39	3.8%
65－74 歳	122	16.1%	49		25	9.7%	147	14.4%
75 歳以上	312	41.1%	163		82	31.6%	394	38.7%
合計	759	100.0%	515		259	100.0%	1,018	100.0%

※合計の人数は、休日の運行日数が平日の約半数であることから、休日の年齢階層別人数をそれぞれ半分にして合算

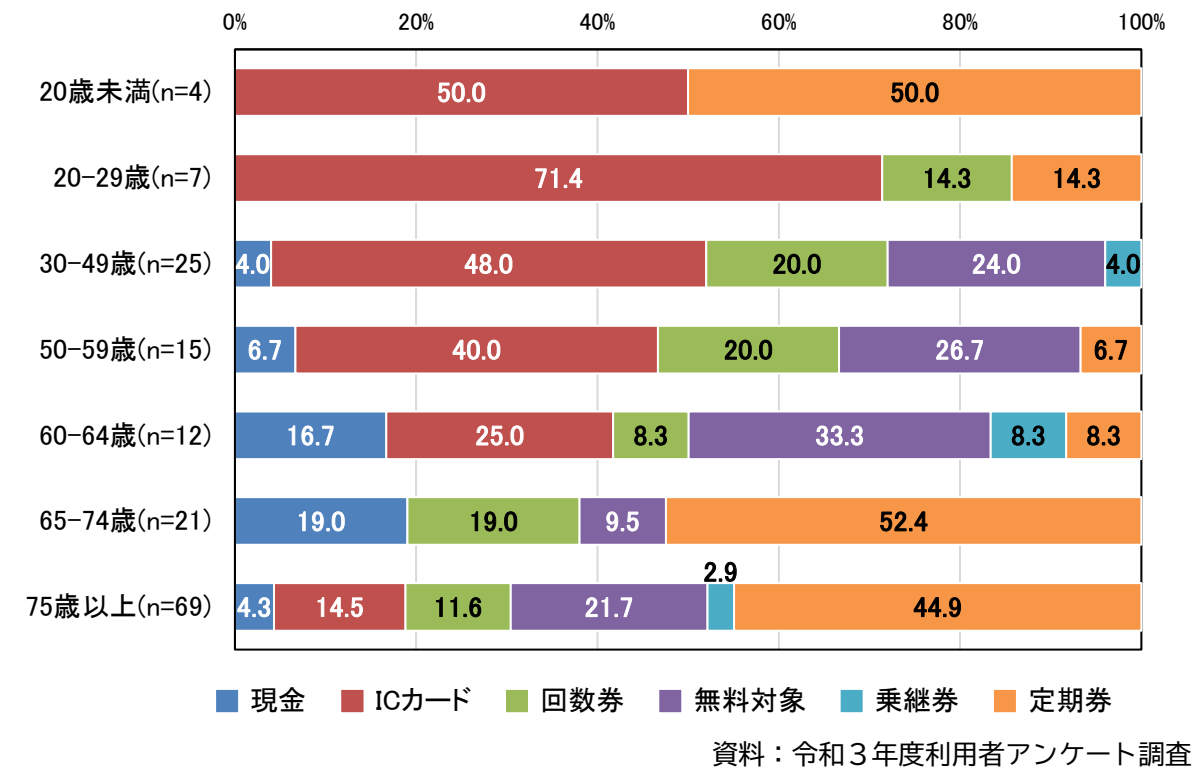
図　くるりんばす利用者の年齢



(2) 令和3年度実施の利用者アンケート調査結果より、年齢階層別利用者の支払い方法の割合を算出

	現金	IC カード	回数券	無料対象	乗継券	定期券	
						一般・学生	高齢者
20 歳未満		2 50.0%				2 50.0%	
20－29 歳		5 71.4%	1 14.3%			1 14.3%	
30－49 歳	1 4.0%	12 48.0%	5 20.0%	6 24.0%	1 4.0%		
50－59 歳	1 6.7%	6 40.0%	3 20.0%	4 26.7%		1 6.7%	
60－64 歳	2 16.7%	3 25.0%	1 8.3%	4 33.3%	1 8.3%	1 8.3%	
65－74 歳	4 19.0%		4 19.0%	2 9.5%			11 52.4%
75 歳以上	3 4.3%	10 14.5%	8 11.6%	15 21.7%	2 2.9%		31 44.9%

図　くるりんばす利用者の年齢階層別支払方法



(3) アンケートの回答人数を実際の利用者数年齢割合で補正し、年齢階層別利用者の支払い方法を再計算

▼アンケートの合計回答数 153 人を、乗降調査で算出した利用者年齢割合をもとに分配

年代	実際の アンケート回答数	利用者年齢割合 (乗降調査)	補正後年齢階層別 アンケート回答数
20 歳未満	4	16.2%	25 (24.8)
20－29 歳	7	7.8%	12 (11.9)
30－49 歳	25	11.3%	17 (17.3)
50－59 歳	15	7.8%	12 (11.9)
60－64 歳	12	3.8%	6 (5.8)
65－74 歳	21	14.4%	22 (22.0)
75 歳以上	69	38.7%	59 (59.2)
合計	153	100.0%	153 (152.9)

※人数について計算の都合上、小数点第 1 位まで表示しており、端数処理により人数を全て足すと 152.8 となる

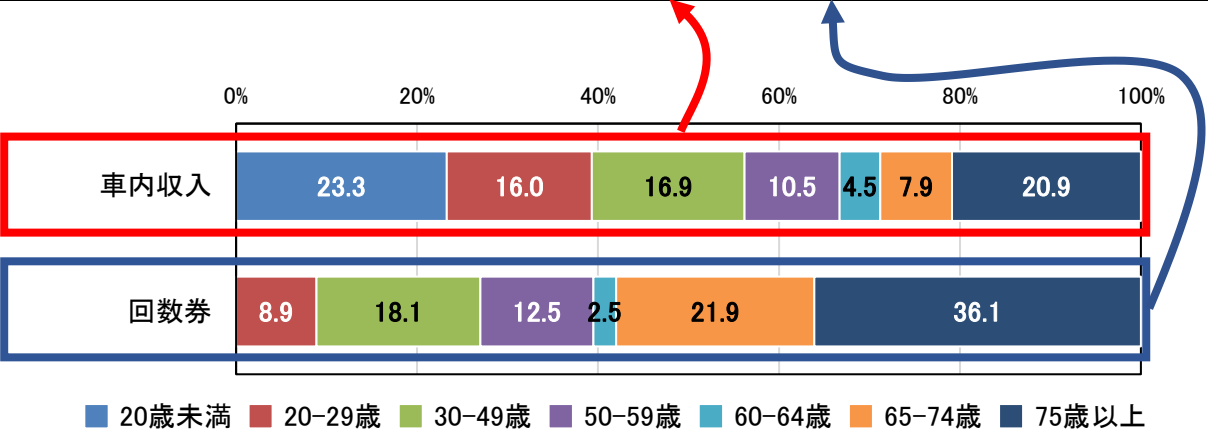


▼補正後の年齢階層別アンケート回答数を、年齢階層別支払方法割合で振分ける

	現金	IC カード	回数券	無料対象	乗継券	定期券	
						一般・学生	高齢者
20 歳未満		12.4				12.4	
		50.0%				50.0%	
20－29 歳		8.5	1.7			1.7	
		71.4%	14.3%			14.3%	
30－49 歳	0.7	8.3	3.5	4.2	0.7		
	4.0%	48.0%	20.0%	24.0%	4.0%		
50－59 歳	0.8	4.8	2.4	3.2		0.8	
	6.7%	40.0%	20.0%	26.7%		6.7%	
60－64 歳	1.0	1.5	0.5	1.9	0.5	0.5	
	16.7%	25.0%	8.3%	33.3%	8.3%	8.3%	
65－74 歳	4.2		4.2	2.1			11.5
	19.0%		19.0%	9.5%			52.4%
75 歳以上	2.5	8.6	6.9	12.8	1.7		26.6
	4.3%	14.5%	11.6%	21.7%	2.9%		44.9%

(4) 年齢階層別の利用人数割合、支払方法別の利用者年齢階層割合によって収入を分配

年齢階層	人数	利用人数の年齢割合		支払方法の年齢割合		学生定期	一般定期	高齢者定期	車内収入	回数券収入	合計	備考
		一般割合	高齢者割合	車内収入割合	回数券割合							
		A	B	C	D							
20歳未満	165			23.3%	0.0%	196,000			2,693,097	0	2,889,097	令和3年度の実績収入額を A～Dの割合で分配した額
20－29歳	79	25.3%		16.0%	8.9%		183,067		1,845,336	175,967	2,204,370	
30－49歳	115	36.9%		16.9%	18.1%		266,491		1,953,799	357,788	2,578,078	
50－59歳	79	25.3%		10.5%	12.5%		183,067		1,206,964	246,108	1,636,139	
60－64歳	39	12.5%		4.5%	2.5%		90,375		525,284	49,780	665,439	
65－74歳	147		27.2%	7.9%	21.9%			792,224	907,835	432,241	2,132,300	
75歳以上	394		72.8%	20.9%	36.1%			2,123,376	2,417,185	710,116	5,250,677	←令和3年度の実績収入額
合計	1,018	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	196,000	723,000	2,915,600	11,549,500	1,972,000	17,356,100	



※支払方法の年齢階層割合は、アンケート回答数補正後の人数を基に割合を算出

年齢階層	人数	利用人数の年齢割合		支払方法の年齢割合		学生定期	一般定期	高齢者定期	車内収入	回数券収入	合計	備考
		一般割合	高齢者割合	車内収入割合	回数券割合							
		A	B	C	D		A	B	C	D		
20歳未満	165			23.3%	0.0%	313,200			4,303,600	0	4,616,800	6. 推計収入額の推計方法で 推計した予想収入額を按分
20－29歳	79	25.3%		16.0%	8.9%		292,500		2,948,800	281,200	3,522,500	
30－49歳	115	36.9%		16.9%	18.1%		426,000		3,122,200	571,800	4,120,000	
50－59歳	79	25.3%		10.5%	12.5%		292,500		1,928,800	393,300	2,614,600	
60－64歳	39	12.5%		4.5%	2.5%		144,500		839,400	79,600	1,063,500	
65－74歳	147		27.2%	7.9%	21.9%			1,266,000	1,450,700	690,700	3,407,400	
75歳以上	394		72.8%	20.9%	36.1%			3,393,100	3,862,600	1,134,800	8,390,500	←推計収入額
合計	1,018	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	313,200	1,155,500	4,659,100	18,456,100	3,151,400	27,735,300	

利便増進計画策定事業（地域公共交通利便増進実施計画）について

1）地域公共交通利便増進実施計画の策定意義

近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきました。このような中、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしを支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

このような背景のもと、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」と呼びます）の改正法が令和2年11月に施行され、日進市においては、令和3年度に活性化再生法で定められる地域交通のマスタープランとなる「日進市地域公共交通計画」を策定しました。

これら公共交通を取り巻く背景や日進市における取り組みを踏まえ、「**日進市地域公共交通計画**」で掲げた**目標及び各種事業を具体的に展開するため、令和4年度に「日進市地域公共交通利便増進実施計画」を策定**し、事業を実施する者と事業に関係を有する者の同意を得た後、国土交通大臣へ申請します。

■ **どのくらいの自治体が地域公共交通利便増進実施計画を策定している？**

国土交通省のホームページより、令和3年8月末時点までに策定・認定を受けた自治体（広域圏を含む）は、全国で43自治体（地域）となっており、日進市（旧再編実施計画）も含まれます。

■ **国土交通大臣の認定を受けるとどんなメリットがある？**

国土交通大臣の認定を受けることにより、道路運送法等の特例の適用を受けることができます。

また、地域公共交通利便増進実施計画に位置付けられた運行系統、車両の取得、計画に基づき実施する利用促進及び同計画の達成状況等の評価の実施に必要な経費について国の補助（補助率 1/2）を受けられるという財政支援の制度があります。

＜**利用促進の事業及び補助対象経費の例

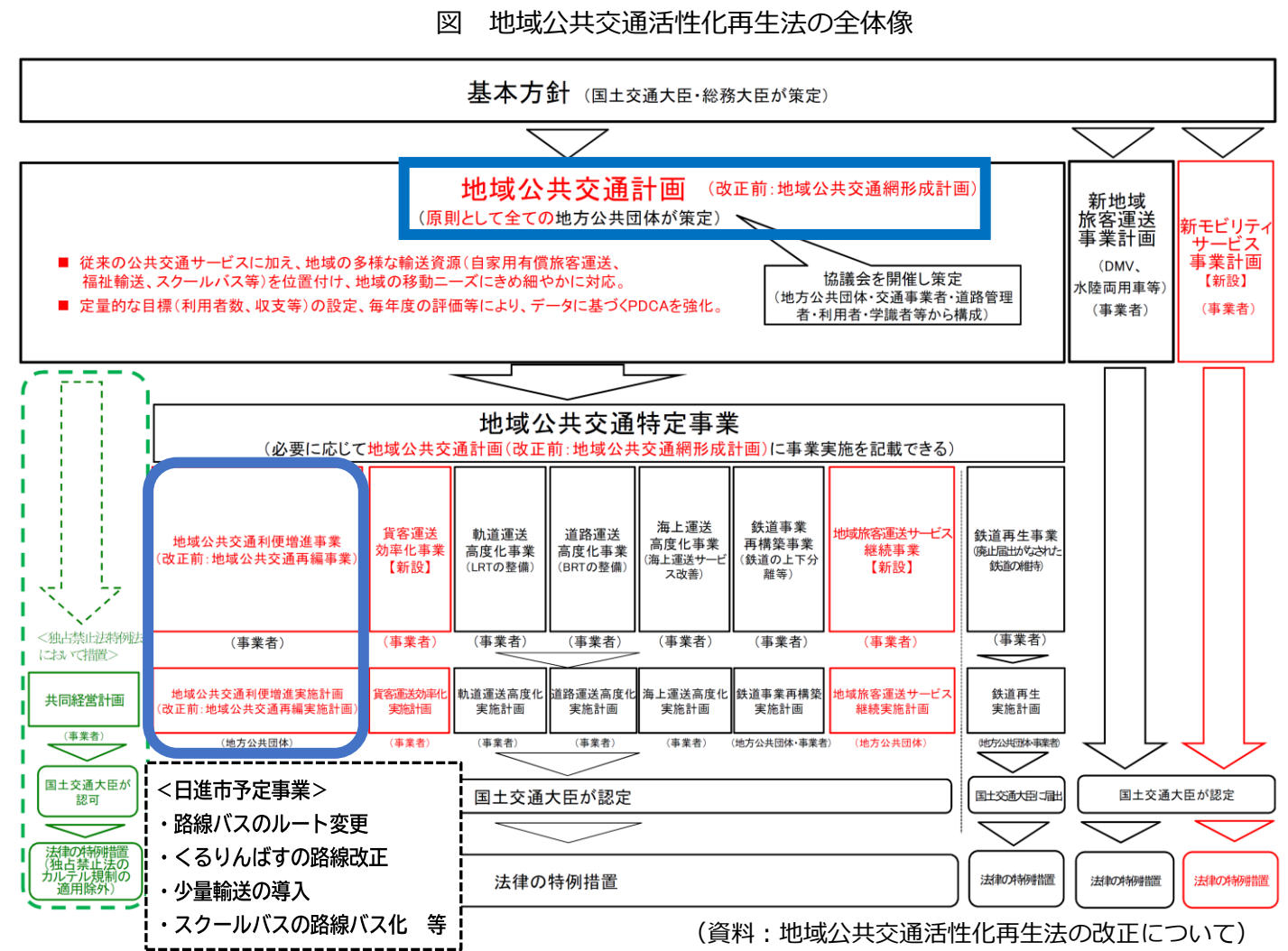
公共交通マップや総合時刻表等の作成に要する経費、乗継情報等の提供に要する経費、地域におけるワークショップの開催に要する経費、モビリティマネジメントの実施に要する経費 等

＜**計画の達成状況等の評価に係る事業及び補助対象経費の例

効果検証のためのOD調査や満足度調査費、協議会開催等の事務費 等****

2）地域公共交通計画と地域公共交通利便増進実施計画の関係

右図に掲載する「地域公共交通活性化再生法の全体像」に示すとおり、地域公共交通利便増進実施計画は、地域公共交通計画に位置付けた事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業（地域公共交通特定事業）について、地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供に必要な詳細な実施計画を定めるものです。



3）地域公共交通利便増進実施計画で定めるべき事項

- 【**地域公共交通利便増進実施計画で記載する事項**】（活性化再生法§27 の16②、施行規則§36 の13）
- ① 実施区域
 - ② 事業の内容・実施主体
 - ③ 地方公共団体による支援の内容
 - ④ 実施予定期間
 - ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
 - ⑥ 事業の効果
 - ⑦ 地域公共交通計画に利便増進事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
 - ⑧ 地域公共交通計画に都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策、観光の振興に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項
 - ⑨ その他利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

4）調査事業の進め方（専門部会や市民の関与）

地域公共交通利便増進実施計画は、地域公共交通会議専門部会を中心に、地区別準備会での市民等の意見・意向を踏まえつつ、くるりんばすの路線改正や少量輸送の導入に係る具体的な検討を行い、地域公共交通会議で協議します。

調査事業 の項目		1. 地域公共交通利便増進実施計画策定支援					2. 地区別準備会 （仮）の開催支援	3. 地域公共交通会議 専門部会の開催支 援	4. 地域公共交通会議 の開催支援
		①実施区域 ④実施予定期間	②事業の内容・実施主体	③支援の内容 ⑤資金の額・調達方法	⑥事業の効果	⑦関連事業 ⑧関連施策との連携 ⑨その他事項			
事業の内容		利便増進事業を実施する区域及び実施予定期間を記載	利便増進事業の項目、具体的な事業内容及び実施主体を記載、路線・ダイヤ・運賃などのサービス内容について、事業実施前後で記載 くるりんばすの路線改正 少量輸送の導入検討	日進市が行う支援策の具体的な内容を記載 総事業費、負担額、補助金等の名称、金額、内容等を記載	利便増進事業の効果を示す評価指標、目標値を設定	地域公共交通計画に位置付けた関連事業・施策等の名称、事業概要、実施主体、実施時期等を記載	会議資料の作成、会議運営の支援、結果のとりまとめ等	会議資料の作成、会議運営の支援、結果のとりまとめ等	会議資料の作成、会議運営の支援、結果のとりまとめ等
R4	4月	計画準備	改正素案の検討 (改正方針、ルート) ↓ 改正素案の修正 (市民等意見への対応)	実証運行の検討 (導入方針等)					
	5月							●改正素案の検討・作成	
	6月			運行計画の作成（区域・乗降地点・時間帯・運賃車両・事業者等）			くるりんばす改正素案・少量輸送に対する説明・意向把握 (19 地区開催を想定)	○改正素案の協議	
	7月							●改正素案の修正① 市民等意見への対応	
	8月			実証運行許可申請 周知・PR					
	9月	区域設定						●改正素案の修正②	○改正素案の協議
	10月		改正案の検討 (ルート・バス停・ダイヤ・運賃・車両等) ↓ 改正案の修正 (運行計画案の作成)	実証運行開始 (10/1 予定)		関連事業の実施に向けた企画・検討			
	11月				評価指標の設定			●改正案の検討・作成	
	12月						くるりんばす等改正案に対する説明・意見交換 (19 地区開催を想定)	○改正案の協議	
R5	1月	実施予定期間		支援内容の検討 事業費・負担金・補助金等の算出		関連事業の事業費等の算出		●改正案の修正① 市民等意見への対応	
	2月				目標値の設定				
	3月			利便増進実施計画のとりまとめ					○改正案の協議（承認） 利便増進実施計画

*上記に示す事業スケジュールは予定であり、関係者との協議・調整により、スケジュールは変更する場合があります。