



令和7年度くるりんタクシー事業 実施結果

日進市 都市産業部 都市計画課 移動政策室





- 1. 事業概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P2～3
- 2. 実施結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P4～9
- 3. アンケート結果・・・・・・・・・・・・・・・・ P10～22

1. 事業概要（1）



（1）目的

バス停まで移動することができない高齢者の増加等、従来のサービスでは対応が困難な移動ニーズへの対応や、くるりんばすの交通空白地帯における代替移動手段の確保を目的に、75歳以上の方を対象にしたタクシーによる移動支援を行う。

（2）実施期間

令和7年7月1日（火）から令和8年3月31日（火）まで（平日180日間）

（3）利用可能時間

平日の9時～15時（出発時間基準）

（4）対象者

対象地区に住民票のある75歳以上で利用登録をした人

（5）乗降場所

- ・利用者自宅前
- ・各対象地区の移動可能範囲に存在する次の場所
公共施設、医療機関・薬局、鍼灸接骨院、金融機関、買い物施設、コンビニ、駅、バス停

（6）利用料金

主地区	1乗車	400円
隣接地区	1乗車	1000円

（7）事業者

あんしんネットなごや

1. 事業概要（2）



（8）対象地区及び移動可能範囲

居住地区		対象者の居住地域及び移動可能範囲	備考
東地区	居住地	三ヶ峯台、日進ニュータウン、南山エピック	R6年度の対象地区⑤
	移動可能範囲(居住地区)	日進駅-三ヶ峯の中心から半径3kmを基本とした範囲 ※全体図参照	
	移動可能範囲(隣接)	南地区又は北地区の移動可能範囲(居住地区)のいずれかを選択	
西地区	居住地	梅森町、梅森台	R6年度の対象地区②、⑧
	移動可能範囲(居住地区)	梅森児童遊園を中心に半径2kmを基本とした範囲 ※全体図参照	
	移動可能範囲(隣接)	南地区又は北地区の移動可能範囲(居住地区)のいずれかを選択	
南地区	居住地	東山七丁目、豊島台・日の出ヶ丘、檀木・日進団地、南ヶ丘、藤塚、浅田平子三丁目	R6年度の対象地区④
	移動可能範囲(居住地区)	日進駅を中心に半径2kmを基本とした範囲 ※全体図参照	
	移動可能範囲(隣接)	東地区又は西地区の移動可能範囲(居住地区)のいずれかを選択	
北地区	居住地	岩崎町の一部(竹ノ山、阿良池、四ツ池、竹田、元井ゲ、六坊、芝内、小林、梅ノ木、向イ田、大塚、市場) 岩藤町 藤島町の一部(五反田、寺下、八反田、六反田、元郷、芝干、東浦) 五色園 北新町の一部(相野山、東相野山)	R6年度の対象地区①、③、⑥
	移動可能範囲(居住地区)	くるりんばす岩崎線「小林バス停留所」を中心に半径2kmを基本とした範囲 ※全体図参照	
	移動可能範囲(隣接)	東地区又は西地区の移動可能範囲(居住地区)のいずれかを選択	
北西地区	居住地	岩崎町の一部(石兼、芦廻間、野田、根裏、岩根、神明、新う田、西ノ平、ケカチ、南口)	R6年度の対象地区⑦
	移動可能範囲(居住地区)	北地区又は西地区の利用者の移動可能範囲のうちいずれかを選択	
	移動可能範囲(隣接)		



2. 実施結果（1）



（1）地区別登録者数・実利用者数

■全体では、対象地区に住民登録のある75歳以上の方のうち、利用登録をされた方は9.2%、実際に利用された方は4.8%であった。

■西地区（梅森町・梅森台）の75歳以上人口に対する登録者及び利用割合が、令和6年度事業に引き続き最も高く、タクシーによるドアトゥドアの移動ニーズが高い地区と考えられる。

表：地区別登録者数・実利用者数

対象地区	地区内の 75歳以上人口 (A)	登録者		実利用者		登録者の 平均年齢
		人数(B)	割合 (B/A)	人数(C)	割合 (C/A)	
東	566	45	8.0%	22	3.9%	83
西	801	93	11.6%	51	6.4%	84
南	2413	232	9.6%	124	5.1%	83
北	1754	167	9.5%	77	4.4%	83
北西	969	59	6.1%	35	3.6%	83
全体	6,503	596	9.2%	309	4.8%	83

2. 実施結果（2）



(2)地区別利用回数・運賃

■東地区については、他地区よりも移動距離が長くなることから平均運賃が高い結果となった。

■南地区については、住宅地から医療機関や買い物施設等乗降場所への距離が近いため、平均運賃が低い結果となった。

表:地区別 運賃内訳

対象地区	利用回数(回)	平均運賃 (円/回)	市負担額 (円/回)	利用者負担割合 (%)	公費負担			
					1,000円未満	1,500円未満	2,000円未満	2,000円以上
東	151	2,389	1,922	19.6%	12回	41回	30回	68回
西	639	1,554	1,114	28.3%	275回	183回	162回	19回
南	1664	1,428	920	35.6%	1056回	442回	126回	40回
北	983	2,046	1,451	29.1%	245回	260回	296回	182回
北西	416	1,748	1,257	28.1%	153回	104回	97回	62回
全体	3,853	1,679	1,163	30.7%	1741回	1030回	711回	371回

2. 実施結果（3）



(3) 実利用者の利用回数

■利用1回だけの方は利用者のうち12.6%であり、リピート率は87.4%と高い結果となった

■毎週1往復程度利用する方は8名おり、その合計利用回数は666回(全体の17.3%)の利用だった

表: 実利用者の利用回数

利用回数(回)	人数(人)	割合
1回	39	12.6%
2～9回	156	50.5%
10～19回	62	20.1%
20～29回	19	6.1%
30～59回	22	7.1%
60～99回	10	3.2%
100回以上	1	0.3%
合計	309	100.0%

対象地区	地区別 利用回 数(A)	毎週1往復程度 利用する方		A-B
		利用回数 (B)	人数 (人)	
東	151	0	0	151
西	639	76	1	563
南	1664	326	4	1338
北	983	191	2	792
北西	416	73	1	343
全体	3,853	666	8	3,187

2. 実施結果（4）



（4）片道・往復利用の状況

- 全体の25.5%は往復での利用となった。
- 全体の74.5%が片道利用となることから、半数近くの移動では、往路または復路のいずれかを他の交通手段を用いて移動しているものと考えられる
- 目的地から目的地への移動は全体の2.1%で97.9%の移動は自宅と目的地間の片道もしくは往復利用
- 全ての地区において、片道利用が過半数以上となっており、往路・復路いずれかは他の交通手段と組み合わせて利用していると思われる。

表：片道・往復利用の状況

対象地区	利用回数						
	合計	往復	割合	片道	割合	自宅以外⇄自宅以外	割合
東	151	42	27.8%	109	72.2%	3	2.0%
西	639	290	45.4%	349	54.6%	18	2.8%
南	1664	524	31.5%	1140	68.5%	43	2.6%
北	983	57	5.8%	926	94.2%	11	1.1%
北西	416	68	16.3%	348	83.7%	6	1.4%
全体	3853	981	25.5%	2872	74.5%	81	2.1%

【往復利用の定義】

自宅から出発し自宅まで戻るもの。

例：自宅→目的地→自宅

自宅→目的地→目的地→自宅

【片道利用の定義】

往復利用以外。

例：自宅→目的地

目的地→自宅

自宅→目的地→目的地

目的地→目的地

2. 実施結果（5）



(5)利用目的別の利用回数

■医療機関、公共施設(行事)のように開始時間が確定している予定の場合、目的地(降車地)への移動となる往路での利用が多い

■買い物需要については、荷物が多くなることにより、ドアトゥドアの移動需要が高まることから、出発地(乗車地)となる復路での利用の方が多くなったと考えられる

表:利用目的別の利用回数

乗降車地	乗車地(出発地)		降車地(目的地)	
	回数	割合	回数	割合
自宅	2,407	62.5%	1,365	35.4%
公共施設	129	3.3%	328	8.5%
医療機関・薬局	707	18.3%	1,464	38.0%
金融機関	41	1.1%	97	2.5%
買い物施設	427	11.1%	280	7.3%
コンビニ	63	1.6%	63	1.6%
駅	79	2.1%	246	6.4%
バス停	0	0.0%	8	0.2%
鍼灸接骨院等	0	0.0%	2	0.1%
全体	3,853	100.0%	3,853	100.0%

2. 実施結果（6）



（6）時間帯別・利用目的別の利用回数

■診察時間の関係から、通院需要に対する利用は9時台～11時台の利用が多い

■通院需要以外については時間帯別の利用回数に大きな差がなく、全体としてみると、9～12時台までの利用が77.2%となった（R4年度：77%、R5年度：69%、R6年度82%）

表：時間帯別・利用目的別の利用回数

降車地(目的地)	乗車時間帯							合計
	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	
自宅	27	219	351	345	174	210	39	1,365
公共施設	82	42	21	116	42	23	2	328
医療機関・薬局	586	440	144	52	118	100	24	1464
金融機関	24	16	18	13	17	9	0	97
買い物施設	29	74	51	38	43	42	3	280
コンビニ	31	11	6	7	0	8	0	63
駅	111	66	21	24	8	13	3	246
バス停	0	1	6	1	0	0	0	8
鍼灸接骨院等	2	0	0	0	0	0	0	2
全体	890	869	618	596	402	405	71	3,853
割合	23.1%	22.6%	16.0%	15.5%	10.4%	10.5%	1.8%	100.0%

3. アンケート結果（1）



■実施した総括アンケートの内容

令和7年度くるりんタクシー総括アンケート

登録No.（R7ー ）

以下の設問の、該当する番号に○をつけてください。

例：

①
2

問1 今年度、1回でもくるりんタクシーを利用しましたか。

1	利用した → 問2へお進みください
2	利用しなかった → 問1-1へお進みください

↓ 問1-1 くるりんタクシーを利用しなかった理由は何ですか（複数回答可）。

1	他の交通手段で移動できた
2	利用案内を読んだが、サービスの利用方法が理解できなかった
3	サービスの利用方法は理解できたが、予約の仕方が分からなかった
4	サービスの利用方法は理解できたが、行先の選び方が分からなかった
5	電話したが予約が取れなかった
6	行きたい場所がリストになくて行けなかった
7	乗りたい時間が利用可能な時間（9～15時）と合わなかった
8	乗りたい曜日が利用可能な曜日（平日のみ）と合わなかった
9	上記以外（ ）

→裏面の問5へお進みください

問2 くるりんタクシーの利用により、外出する行先や回数は増えましたか。

行先		回数	
1	かなり増えた	1	かなり増えた
2	少し増えた	2	少し増えた
3	変わらない	3	変わらない

↓ 問2-1 くるりんタクシーを利用しない場合、どのように移動しますか（複数回答可）。

1	徒歩	5	名鉄バス・名古屋市バス
2	自家用車（自分で運転）	6	一般タクシー
3	自転車	7	家族・知人の送迎
4	くるりんばす	8	地域の移動支援事業
9	上記以外（ ）		

問3 くるりんタクシーの利用により、生活は充実しましたか。

1	かなり充実した
2	少し充実した
3	変わらない

問4 くるりんタクシーと組み合わせで利用した他の交通機関はどれですか（複数回答可）。

1	くるりんばす	4	地下鉄・名鉄電車
2	名鉄バス	5	一般タクシー
3	名古屋市バス	6	組み合わせで利用していない

→アンケートは裏面に続きます

問5 くるりんタクシーの利用で不便に感じる点がありますが（複数回答可）。

1	特になし	6	土日の運行がない
2	予約がとれない	7	移動可能範囲が狭い
3	予約方法が電話しかない	8	行きたいお店や施設等が選べない
4	利用可能時間（9～15時）が短い	9	予約の時間にタクシーが来ない
5	係乗機関等の利用時間に合わない	10	帰りの予約が取りにくい
11	上記以外（ ）		

問6 くるりんタクシーの利用料金はいかがですか。また、丁度よいと思う金額はいくらですか。

1	安い	3以外を 回答の方	丁度よいと思う金額
2	やや安い		上地区（ ）円
3	丁度よい		隣接地区（ ）円
4	やや高い		
5	高い		

問7 目的地として新たに設定を希望する施設はどこですか（複数回答可）。

1	飲食店	3	その他（ ）
2	美容室・理容室		

問8 くるりんタクシーのような移動手段を利用するにあたり最も重視していることは何ですか。

1	目的地までの所要時間	4	希望の時間に乗れること
2	料金	5	予約が簡単なこと
3	歩かずに済むこと	6	確実に予約が取れること
7	上記以外（ ）		

問9 くるりんタクシーとは別に、くるりんばすのようなバスは地域に必要だと思いますか。

1	必要だと思う	3	あまり必要だと思わない
2	やや必要だと思う	4	必要だと思わない

↓ 問9-1 バスが必要だと思う方にお聞きします。その理由を教えてください（複数回答可）。

1	決まった時間に出掛けられる	4	広い車内に乗車できる
2	予約をしなくてもよい	5	安い運賃で利用できる
3	朝から夕方まで利用できる	6	バスの車内で会話ができる
7	上記以外（ ）		

問10 くるりんタクシーの運行に関してご意見、ご要望等がございましたらご記入ください。

アンケートは以上となります。ご協力ありがとうございました。

同封の返信用封筒により令和8年3月9日までに投函ください。

（令和8年度の申請書と併せてお送りいただけます。）

3. アンケート結果（2）



■総括アンケート回答数

	全体	東	西	南	北	北西
登録者数（送付数）	596	45	93	232	167	59
アンケート回答数	503	35	82	200	134	52
アンケート回答率	84.4%	77.8%	88.2%	86.2%	80.2%	88.1%

3. アンケート結果（3）



問1 「今年度、1回でもくるりんタクシーを利用しましたか。」

- 利用者実数は南地区、割合は西地区・北西地区が多い。南地区は日進駅からの距離が近く普段からタクシーを活用する環境があることが要因として考えられる
- 西地区については、特に高齢化率が高く、ドアトゥドアの移動ニーズが高いと考えられる

表：総括アンケート問1「くるりんタクシーの利用実績」

	全体	東	西	南	北	北西
利用した	298	19	52	120	74	33
利用していない	205	16	30	80	60	19
合計	503	35	82	200	134	52
利用した割合	59.2%	54.3%	63.4%	60.0%	55.2%	63.5%

■「利用していない」を選択された方の理由として、利用時間・移動範囲の拡大を求める声大きい

表：総括アンケート問1-1「くるりんタクシーを利用しなかった理由」（複数選択可）

項目	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
他の交通手段で移動できた	119	35.2%	8	30.8%	20	41.7%	42	32.8%	37	34.3%	12	42.9%
利用案内を読んだが、サービスの利用方法が理解できなかった	14	4.1%	2	7.7%	0	0.0%	3	2.3%	5	4.6%	4	14.3%
サービスの利用方法は理解できたが、予約の仕方が分からなかった	7	2.1%	1	3.8%	0	0.0%	3	2.3%	2	1.9%	1	3.6%
サービスの利用方法は理解できたが、行先の選び方が分からなかった	7	2.1%	1	3.8%	1	2.1%	2	1.6%	3	2.8%	0	0.0%
電話したが予約が取れなかった	21	6.2%	5	19.2%	2	4.2%	10	7.8%	3	2.8%	1	3.6%
行きたい場所がリストになくて行けなかった	42	12.4%	3	11.5%	7	14.6%	17	13.3%	12	11.1%	3	10.7%
乗りたい時間が利用可能な時間（9～15時）と合わなかった	65	19.2%	3	11.5%	10	20.8%	28	21.9%	22	20.4%	2	7.1%
乗りたい曜日が利用可能な曜日（平日のみ）と合わなかった	49	14.5%	3	11.5%	8	16.7%	19	14.8%	17	15.7%	2	7.1%
その他	14	4.1%	0	0.0%	0	0.0%	4	3.1%	7	6.5%	3	10.7%
合計	338	100.0%	26	100.0%	48	100.0%	128	100.0%	108	100.0%	28	100.0%

3. アンケート結果（4）



問2「くるりんタクシーの利用により、外出する行先は増えましたか」

■全体としては、「かなり増えた」の割合が15.5%、「少し増えた」の割合が43.8%で、合計で59.3%となっており、半数以上の方で行動範囲が広がったことがわかった

表：総括アンケート問2「くるりんタクシーの利用により、外出する行先は増えたか」

行先	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
かなり増えた	49	15.5%	3	14.3%	8	14.5%	20	15.3%	12	15.6%	6	18.2%
少し増えた	139	43.8%	8	38.1%	28	50.9%	64	48.9%	31	40.3%	8	24.2%
変わらない	129	40.7%	10	47.6%	19	34.5%	47	35.9%	34	44.2%	19	57.6%
合計	317	100%	21	100%	55	100%	131	100%	77	100%	33	100%

■西地区、南地区についてはタクシーによる移動ニーズが高い結果となった。

また、全体を通じて自家用車を自分で運転すると答えた方は5.3%と少なく、バスやタクシーなど公共交通の移動手段確保が求められている。

表：総括アンケート問2-1「くるりんタクシーを利用しない場合の移動手段」(複数回答可)

回数	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
徒歩	149	15.7%	7	11.3%	20	14.5%	73	19.1%	33	11.9%	16	17.4%
自家用車（自分で運転）	50	5.3%	7	11.3%	10	7.2%	13	3.4%	15	5.4%	5	5.4%
自転車	25	2.6%	0	0.0%	4	2.9%	12	3.1%	8	2.9%	1	1.1%
くるりんばす	216	22.7%	15	24.2%	25	18.1%	92	24.1%	67	24.1%	17	18.5%
名鉄バス・名古屋市バス	127	13.3%	5	8.1%	19	13.8%	31	8.1%	53	19.1%	19	20.7%
一般タクシー	186	19.5%	11	17.7%	34	24.6%	83	21.7%	43	15.5%	15	16.3%
家族・知人の送迎	178	18.7%	14	22.6%	25	18.1%	68	17.8%	52	18.7%	19	20.7%
地域の移動支援事業	16	1.7%	1	1.6%	0	0.0%	8	2.1%	7	2.5%	0	0.0%
上記以外	5	0.5%	2	3.2%	1	0.7%	2	0.5%	0	0.0%	0	0.0%
合計	952	100%	62	100%	138	100%	382	100%	278	100%	92	100%

3. アンケート結果（5）



問2「くるりんタクシーの利用により、外出する回数は増えましたか」

■全体としては、「かなり増えた」の割合が20.5%、「少し増えた」の割合が39.9%で、合計で60.4%となっており、外出の促進に繋がったと考えられる

■西地区では、「かなり増えた」と「少し増えた」の割合の合計がそれぞれ72.8%となっており、特に効果が顕著である。

■北西地区では「変わらない」と回答した方が60.0%と多く、既存の移動手段からの置き換えとなっている

表：総括アンケート問2－1「くるりんタクシーの利用により、外出する回数は増えたか」

回数	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
かなり増えた	53	20.5%	4	22.2%	9	20.5%	24	23.8%	12	18.5%	4	13.3%
少し増えた	103	39.9%	6	33.3%	23	52.3%	42	41.6%	24	36.9%	8	26.7%
変わらない	102	39.5%	8	44.4%	12	27.3%	35	34.7%	29	44.6%	18	60.0%
合計	258	100.0%	18	100.0%	44	100.0%	101	100.0%	65	100.0%	30	100.0%

3. アンケート結果（6）



問3「くるりんタクシーの利用により、生活は充実しましたか」

■全体としては、「かなり充実した」と「少し充実した」の合計が68.5%であり、生活の質の向上に繋がったと言える

■東地区、西地区では「かなり充実した」と「少し充実した」の合計割合が70%を超える結果となった

表:総括アンケート問3「くるりんタクシーの利用により生活は充実したか」

行先	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
かなり充実した	96	27.7%	8	34.8%	20	34.5%	39	27.5%	21	23.9%	8	22.9%
少し充実した	141	40.8%	9	39.1%	24	41.4%	57	40.1%	37	42.0%	14	40.0%
変わらない	109	31.5%	6	26.1%	14	24.1%	46	32.4%	30	34.1%	13	37.1%
合計	346	100%	23	100%	58	100%	142	100%	88	100%	35	100%

3. アンケート結果（7）



問4「くるりんタクシーと組み合わせて利用した他の交通機関はどれですか」

■組み合わせて利用していないと回答した方の割合が18.5%と、前年度の結果より大きく低下している（R6年度：43.3%）

■バス（くるりんバス・名鉄バス）との組み合わせて利用した割合が39.8%となっており、約半数の方は、バス利用との組み合わせで利用されている

■名鉄バスと組み合わせて利用した80人のうち、「問2. 外出する回数は増えたか」に「かなり増えた」と「少し増えた」を選択された人は34人いた

表：総括アンケート問4「くるりんタクシーと組み合わせて利用した他の交通機関」

行先	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
くるりんバス	137	25.1%	12	31.6%	15	16.9%	55	24.8%	46	31.3%	9	18.0%
名鉄バス	80	14.7%	4	10.5%	3	3.4%	23	10.4%	38	25.9%	12	24.0%
名古屋市バス	21	3.8%	1	2.6%	13	14.6%	2	0.9%	4	2.7%	1	2.0%
地下鉄・名鉄電車	98	17.9%	8	21.1%	17	19.1%	57	25.7%	12	8.2%	4	8.0%
一般タクシー	109	20.0%	8	21.1%	20	22.5%	45	20.3%	25	17.0%	11	22.0%
組み合わせて利用していない	101	18.5%	5	13.2%	21	23.6%	40	18.0%	22	15.0%	13	26.0%
合計	546	100%	38	100%	89	100%	222	100%	147	100%	50	100%

3. アンケート結果（8）



問5「くるりんタクシーの利用で不便に感じる点がありますか」

■総じて、利用可能時間の拡大を求める声が多い。

表：総括アンケート問5「くるりんタクシーの利用で不便に感じる点」

行先	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
特になし	66	6.2%	3	4.1%	13	7.1%	24	5.5%	20	7.2%	6	6.3%
予約がとれない	27	2.5%	3	4.1%	6	3.3%	10	2.3%	7	2.5%	1	1.1%
予約方法が電話しかない	27	2.5%	0	0.0%	3	1.6%	17	3.9%	4	1.4%	3	3.2%
利用可能時間（9～15時）が短い	219	20.5%	15	20.5%	40	21.7%	92	21.1%	54	19.5%	18	18.9%
医療機関等の利用時間に合わない	93	8.7%	7	9.6%	20	10.9%	43	9.8%	16	5.8%	7	7.4%
土日の運行がない	220	20.6%	14	19.2%	38	20.7%	84	19.2%	64	23.1%	20	21.1%
移動可能範囲が狭い	158	14.8%	8	11.0%	23	12.5%	60	13.7%	47	17.0%	20	21.1%
行きたいお店や施設等が選べない	78	7.3%	8	11.0%	14	7.6%	24	5.5%	23	8.3%	9	9.5%
予約の時間にタクシーが来ない	19	1.8%	1	1.4%	4	2.2%	8	1.8%	6	2.2%	0	0.0%
帰りの予約が取りにくい	152	14.3%	14	19.2%	23	12.5%	71	16.2%	33	11.9%	11	11.6%
上記以外	7	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	4	0.9%	3	1.1%	0	0.0%
合計	1066	100%	73	100%	184	100%	437	100%	277	100%	95	100%

3. アンケート結果（9）



問6 くるりんタクシーの利用料金はいかがですか。また、丁度よいと思う金額はいくらですか

■「安い」～「ちょうどよい」が84.6%を占めており、サービス内容に対する負担感としては軽いと考えられる

表：総括アンケート問6「くるりんタクシーの利用料金」

行先	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
安い	61	14.5%	4	13.3%	11	15.9%	24	14.9%	19	15.4%	3	7.9%
やや安い	31	7.4%	1	3.3%	8	11.6%	14	8.7%	6	4.9%	2	5.3%
丁度よい	264	62.7%	22	73.3%	40	58.0%	95	59.0%	82	66.7%	25	65.8%
やや高い	55	13.1%	3	10.0%	9	13.0%	24	14.9%	12	9.8%	7	18.4%
高い	10	2.4%	0	0.0%	1	1.4%	4	2.5%	4	3.3%	1	2.6%
合計	421	100%	30	100%	69	100%	161	100%	123	100%	38	100%

3. アンケート結果（10）



問7「目的地として新たに設定を希望する施設はどこですか」

■90.8%の方が飲食店や美容室への移動を希望されている

■その他の意見

- ・ 老人ホーム
- ・ 眼鏡屋 など

表：総括アンケート問7「目的地として新たに設定を希望する施設について」

行先	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
飲食店	163	50.2%	7	29.2%	35	64.8%	65	46.4%	38	47.5%	18	66.7%
美容室・理容室	132	40.6%	14	58.3%	17	31.5%	64	45.7%	30	37.5%	7	25.9%
その他	30	9.2%	3	12.5%	2	3.7%	11	7.9%	12	15.0%	2	7.4%
合計	325	100%	24	100%	54	100%	140	100%	80	100%	27	100%

3. アンケート結果（11）



問8 「くるりんタクシーのような移動手段を利用するにあたり最も重視していることは何ですか」

■最も重視されているのは「歩かずに済むこと」であり、ドアトゥドアでの移動需要が高い結果となった

■次いで「料金」、「希望の時間に乗れること」が重視されており、利用可能な交通手段であることが求められている

表：総括アンケート問8「くるりんタクシーのような移動手段を利用するにあたり最も重視していること」

行先	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
目的地までの所要時間	62	7.7%	10	16.7%	15	10.1%	18	6.0%	13	5.8%	6	8.2%
料金	163	20.2%	10	16.7%	32	21.5%	50	16.7%	52	23.1%	19	26.0%
歩かずに済むこと	219	27.2%	10	16.7%	40	26.8%	96	32.1%	52	23.1%	21	28.8%
希望の時間に乗れること	159	19.7%	12	20.0%	26	17.4%	57	19.1%	53	23.6%	11	15.1%
予約が簡単なこと	91	11.3%	8	13.3%	18	12.1%	33	11.0%	27	12.0%	5	6.8%
確実に予約が取れること	103	12.8%	10	16.7%	17	11.4%	42	14.0%	25	11.1%	9	12.3%
上記以外	9	1.1%	0	0.0%	1	0.7%	3	1.0%	3	1.3%	2	2.7%
合計	806	100%	60	100%	149	100%	299	100%	225	100%	73	22%

3. アンケート結果（12）



問9 「くるりんタクシーとは別に、くるりんばすのようなバスは地域に必要だと思いますか」

■必要だと思う、やや必要だと思うの割合は合計で87.4%と高かった

■バスが必要だと思う理由については、「運賃が安い」ことに加え、「決まった時間に出かけられる」「予約をしなくてもよい」という定時・停路線のニーズが高いことが分かっている。

表：総括アンケート問9 「くるりんタクシーとは別に、くるりんばすのようなバスは地域に必要か」

回数	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
必要だと思う	351	77.5%	25	83.3%	48	64.9%	143	80.3%	105	82.7%	30	68.2%
やや必要だと思う	45	9.9%	5	16.7%	12	16.2%	14	7.9%	7	5.5%	7	15.9%
あまり必要だと思わない	42	9.3%	0	0.0%	9	12.2%	19	10.7%	10	7.9%	4	9.1%
必要だと思わない	15	3.3%	0	0.0%	5	6.8%	2	1.1%	5	3.9%	3	6.8%
合計	453	100%	30	100%	74	100%	178	100%	127	100%	44	100%

表：総括アンケート問9-1 「バスが必要だと思う理由」

行先	全体		東		西		南		北		北西	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
決まった時間に出掛けられる	262	26.9%	16	24.2%	16	15.1%	16	5.5%	16	6.5%	16	19.5%
予約をしなくてもよい	256	26.3%	18	27.3%	35	33.0%	102	34.9%	79	32.0%	22	26.8%
朝から夕方遅くまで利用できる	158	16.2%	12	18.2%	20	18.9%	61	20.9%	47	19.0%	18	22.0%
広い車内に乗車できる	24	2.5%	2	3.0%	0	0.0%	9	3.1%	11	4.5%	2	2.4%
安い運賃で利用できる	243	24.9%	15	22.7%	33	31.1%	92	31.5%	81	32.8%	22	26.8%
バスの車内で会話ができる	28	2.9%	2	3.0%	2	1.9%	9	3.1%	13	5.3%	2	2.4%
上記以外	4	0.4%	1	1.5%	0	0.0%	3	1.0%	0	0.0%	0	0.0%
合計	975	100%	66	100%	106	100%	292	100%	247	100%	82	100%

3. アンケート結果（13）



自由意見

- ・ 利用範囲が狭いので市内で利用できるようにして欲しい。
- ・ 予約可能時間を長くして欲しい。
- ・ 往復利用ができるようにして欲しい。
- ・ 行きはくるりんばすで出かけ、帰りはくるりんタクシーで帰っているのでありがたい。
- ・ タクシーを待機させないため、目的地に着いたらまた新たに配車する必要があり不合理なので引継ぎ料金的なものを考えてほしい。
- ・ 今は免許を持っているが、返納することを考えると今後もこのサービスがあると安心できる。
- ・ 市外（東郷、愛知医大、東山線の駅）にも行けるようにして欲しい。
- ・ 隣接地区に移動できるようになってありがたい。
- ・ 市内全域での均一料金を希望する。

令和 8 年 6 月 2 4 日

(名称) 日進市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

■目的

本市内の鉄道路線では3つの鉄道駅を有しており、周辺に存在する鉄道駅とともに名古屋市や豊田市方面への広域的な移動手段として機能しています。また、五色園や香久山、竹の山周辺の住宅地からは、民間の路線バスが名古屋市方面への移動手段として重要な役割を果たしており、こうした基幹的な路線を軸とした地域公共交通網を段階的に形成するものとしします。基幹的な公共交通軸は市の南北に存在し、東西方向へ運行されていることから、南北方向への移動や市の中央部における東西方向の移動について、幹線機能を有した路線を配置することで、市民の比較的広域な移動需要に対応します。

日進市が運行するくるりんばすは、一定程度の幹線機能を有しながら地域住民の生活に合致した運行をするとともに、より地域事情に密着したきめ細やかな移動サービスとの連携を図ることで、一体的な地域公共交通環境をつくることを目的としています。

(日進市地域公共交通計画のP48に記載)

■必要性

【フィーダー】

くるりんばす(赤池線・米野木線・三本木線・梅森線・五色園線・岩崎線・循環線)は、市内の移動において重要な役割を担っており、1回の乗継ぎで市内のどこへでも行けることをコンセプトとしています。各路線は住宅地と交通結節点、買い物施設、施設、医療機関、公共施設を結び、地域の移動手段としての役割を担っており、また、鉄道駅や路線バス等に接続し、広域的な幹線を補完する重要な路線です。

本市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、「地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)」も活用し、路線の確保・維持に努める必要があります。

【幹線】

くるりんばす(梅森線・五色園線)は、市外の高度医療拠点である東名古屋病院(名古屋市)、交通結節点である長久手古戦場駅(長久手市)へ接続することにより、幹線交通としての役割も担っており、広域的な交通ネットワークとしても重要な路線です。

本市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、「地域公共交通確保維持改善事業(幹線補助)」も活用し、路線の確保・維持に努める必要があります。

(路線ごとの必要性については日進市地域公共交通計画のP50～P53引用)

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

令和 12 年度における市内の公共交通利用者数について 20,000,000 人を目標とする。

公共交通の利用者については鉄軌道の各駅乗車人員、路線バス、くるりんばすの利用者合計であり、くるりんばす（全体、幹線系統、フィーダー系統）に関する目標値については以下の通り。

- ・ 令和 9 年度くるりんばす目標利用者数（令和 8 年 10 月～令和 9 年 9 月）
全体：351,821 人、幹線系統：68,637 人、フィーダー系統：283,184 人
- ・ 令和 10 年度くるりんばす目標利用者数（令和 9 年 10 月～令和 10 年 9 月）
全体：355,516 人、幹線系統：69,358 人、フィーダー系統：286,158 人
- ・ 令和 11 年度くるりんばす目標利用者数（令和 10 年 10 月～令和 11 年 9 月）
全体：359,249 人、幹線系統：70,086 人、フィーダー系統：289,163 人

（２）事業の効果

- ・ 時間帯別に運行経路を設定することで利便性を向上
朝夕は主に通勤や通学目的に、昼間帯は主に市民の買物や通院等の目的に対応した運行経路を設定することで利用者等の利便性が向上し、利用者数の増加が期待される。
- ・ 一方向運行から双方向運行への変更により利便性を向上
五色園線を除く 6 路線では一方向運行から双方向運行へ運行形態を変更することで利用者等の利便性が向上し、利用者数の増加が期待される。
- ・ 1 便あたり所要時間の短縮による利便性の向上
循環線を除く 6 路線では、1 便あたりの所要時間が 約 10～15 分短縮されることで利用者等の利便性が向上し、利用者数の増加が期待される。

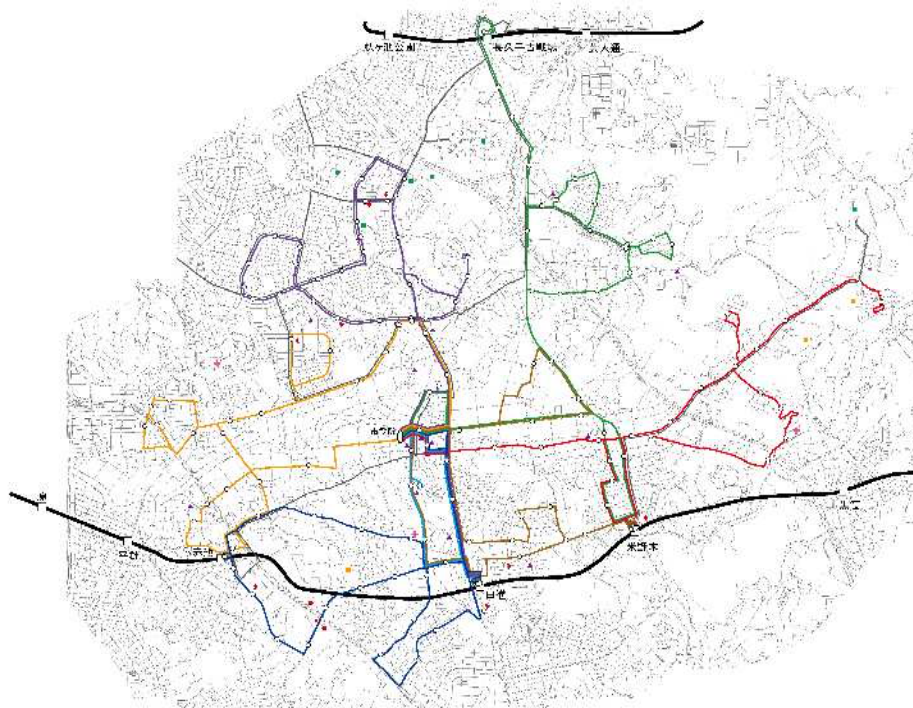
（日進市地域公共交通利便増進実施計画 P82 引用）

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

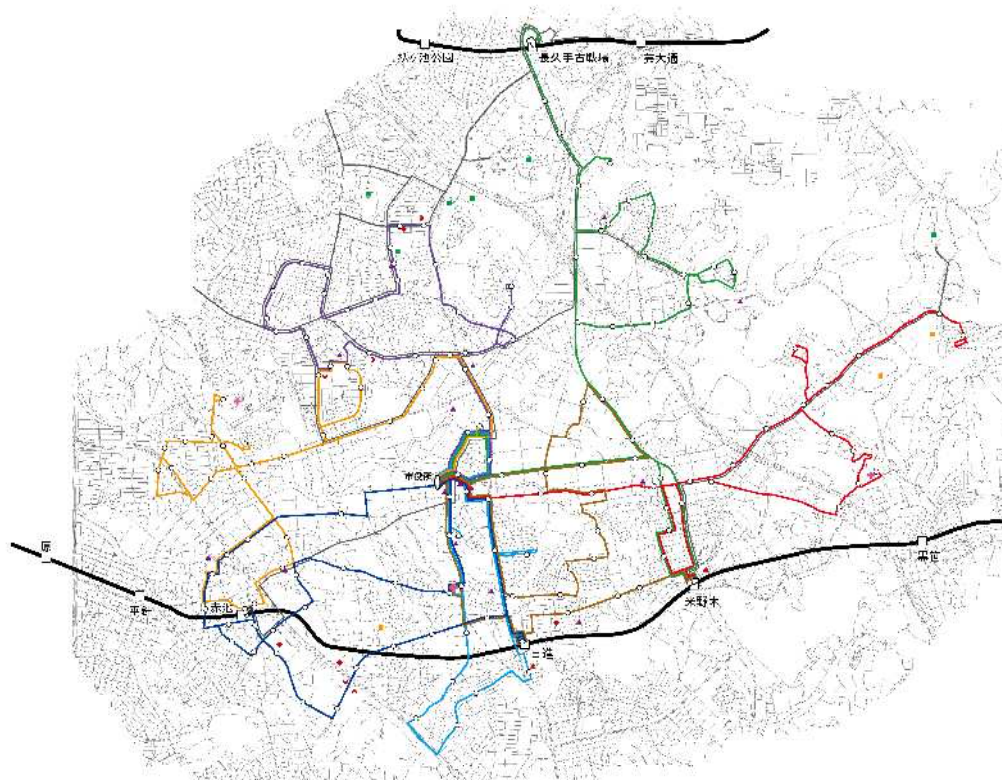
事業名	実施主体	備考
既存路線の見直しによる南北方向の公共交通軸、準幹線の確保・維持	日進市・交通事業者	地域公共交通計画 P58
公共交通の安全な利用と運行を確保する施設・空間の整備・改善	日進市・交通事業者	地域公共交通計画 P61 利便増進実施計画 P86
公共交通を利用して参加できるイベントの開催等	日進市・交通事業者・地域・企業	地域公共交通計画 P62 利便増進実施計画 P86
公共交通を楽しく便利に利用できる環境の整備	日進市・地域	地域公共交通計画 P63 利便増進実施計画 P86
公共交通を安心して利用できる情報・案内の提供	日進市・交通事業者・尾三地域各自治体	地域公共交通計画 P64 利便増進実施計画 P86
乗継制度の見直しによる利便性の向上	日進市・交通事業者	地域公共交通計画 P65
公共交通を学び、利用を高める取組みの展開	日進市・地域・保育園・幼稚園・小学校・交通事業者	地域公共交通計画 P66 利便増進実施計画 P87
公共交通の運行を支える企業・地域の取組みの促進	日進市・企業・地域	地域公共交通計画 P68 利便増進実施計画 P87

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者

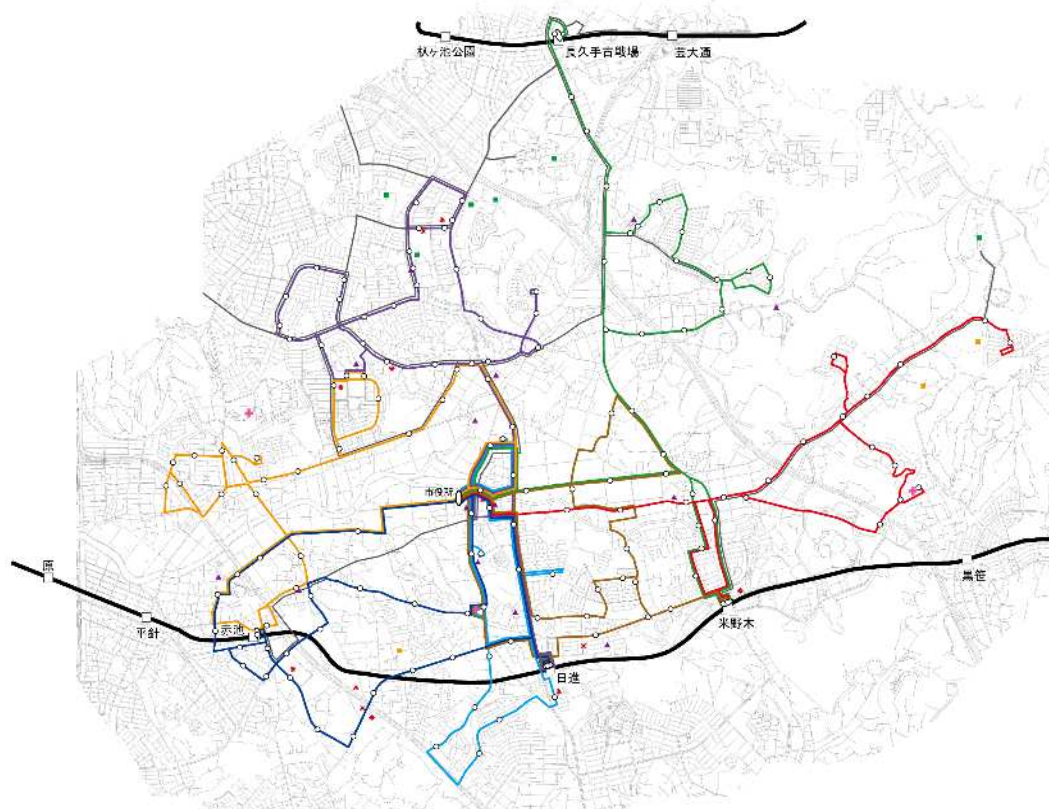
① 路線図 平日朝夕



平日昼間



休日



① 予定している運行内容等

【フィーダー】

路線名	1日運行本数※	始発※	終発※	運行日	使用車両	運行事業者
赤池線	12 (10)	6:55 (8:00)	19:37 (18:45)	毎日 (12/31～ 1/3は運休)	小型バス	名鉄バス
米野木線	12 (10)	7:00 (8:00)	19:35 (18:45)		小型バス	
三本木線	12 (10)	7:00 (8:00)	19:40 (18:55)		小型バス	
梅森線	4 (10)	6:50 (7:55)	19:43 (18:55)		小型バス	
五色園線	6 (2)	8:09 (7:55)	20:02 (18:55)		中型バス	
岩崎線	12 (10)	7:00 (7:55)	20:02 (19:00)		小型バス	
循環線	12 (12)	7:00 (6:58)	20:00 (19:59)		中型バス	

※()内は土休日

【幹線】

路線名	1日運行本数※	始発※	終発※	運行日	使用車両	運行事業者
梅森線	8 (0)	8:09	16:14	平日	小型バス	名鉄バス
五色園線	6 (8)	6:45 (7:55)	17:18 (16:12)	毎日 (12/31～ 1/3は運休)	中型バス	

※()内は土休日

③ 運行事業者の決定経緯

日進市地域公共交通利便増進実施計画の策定にあたり、運行事業者をプロポーザル方式により選定

④ 運行期間

令和7年10月1日～

⑤ 地域内フィーダー系統の補足資料（既存交通や地域間交通との関係や整合性）

再編にあたっては、幹線系統との役割分担を明確化し、幹線路線や既存の民間路線との重複を避けた路線とした。

運行回数、キロ程等の詳細については表1に記載

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
【フィーダー】 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るくるりんばす（赤池線・米野木線・三本木線・梅森線・五色園線・岩崎線・循環線）について、その運行に係る費用総額 180,171,287 円から、運行収入及びフィーダー系統にかかる国庫補助金を差し引いた差額分を運行経費として、日進市から運行事業者へ支払う。 【幹線】 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るくるりんばす（梅森線・五色園線）について、その運行に係る費用総額 27,830,148 円から、運行収入及び幹線系統にかかる国庫補助金を差し引いた差額分を運行経費として、日進市から運行事業者へ支払う。詳細については表 2 に記載。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング、評価を実施 ・住民ヒアリング（相談会の実施等） ・OD 調査（予定） ・利用者アンケート（予定）
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
くるりんばす五色園において長久手市が該当。詳細は表 4 のとおり。
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
地域間幹線系統について、収支率 1 %改善を目指す。詳細は別紙 1 のとおり。

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし

(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
■令和7年度第1回日進市地域公共交通会議（令和7年6月24日開催） ・令和8年度地域間幹線・地域内フィーダー補助申請について（協議・承認） ・令和6年度歳入歳出決算について（協議・承認） ・地域公共交通計画の一部修正について（協議・承認） ■令和7年度第2回日進市地域公共交通会議（令和8年1月6日） ・地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について（協議・承認） ・令和8年度くるりんタクシー事業に向けた協議について（協議・承認） ■令和7年度第3回日進市地域公共交通会議（令和8年3月24日開催） ・日進市地域公共交通計画の計画目標・確認指標の評価について（協議・承認） ・令和8年度日進市地域公共交通会議歳入歳出予算について（協議・承認） ■令和8年度第1回日進市地域公共交通会議（令和8年6月24日開催） ・令和9年度地域間幹線・地域内フィーダー補助申請について ・令和7年度歳入歳出決算について ・日進市地域公共交通計画の中間見直しについて
19. 利用者等の意見の反映状況
公募市民や市内の主要な市民団体を構成員とした地域公共交通会議において協議を行い、運行計画案を作成した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 愛知県日進市蟹甲町池下268番地

(所 属) 都市産業部都市計画課

(氏 名) 加藤琢磨

(電 話) 0561-73-3249

(e-mail) ido@city.nisshin.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。