

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 2月



日進市

<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 27

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..... 40

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..... 45
- 2) 地域公共交通の役割と位置づけ 48
- 3) 計画対象地域及び計画期間 50
- 4) 計画の目標 51
- 5) 目標を達成するために実施する事業 52

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 66
- 2) 計画の評価指標と確認指標 68

参考資料

- 1) 用語解説 70
- 2) 目標値設定の根拠 71

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、65歳以上の高齢者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、高齢者人口は現在の約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緊急事態宣言やまん延防止等重点措置に伴う移動抑制策により利用が落ち込み、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。

地域の暮らしを支える公共交通の維持が容易ではない危機的な状況において、令和3年4月には新たな市の将来像を描いた「第6次日進市総合計画」・「日進市都市マスタープラン」が策定・更新され、市民が安全で快適に移動できる環境の向上が喫緊の課題とされています。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、地域が自ら交通をデザインすることが重要となっています。

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。

「*」がついている用語は70ページで解説をしています。

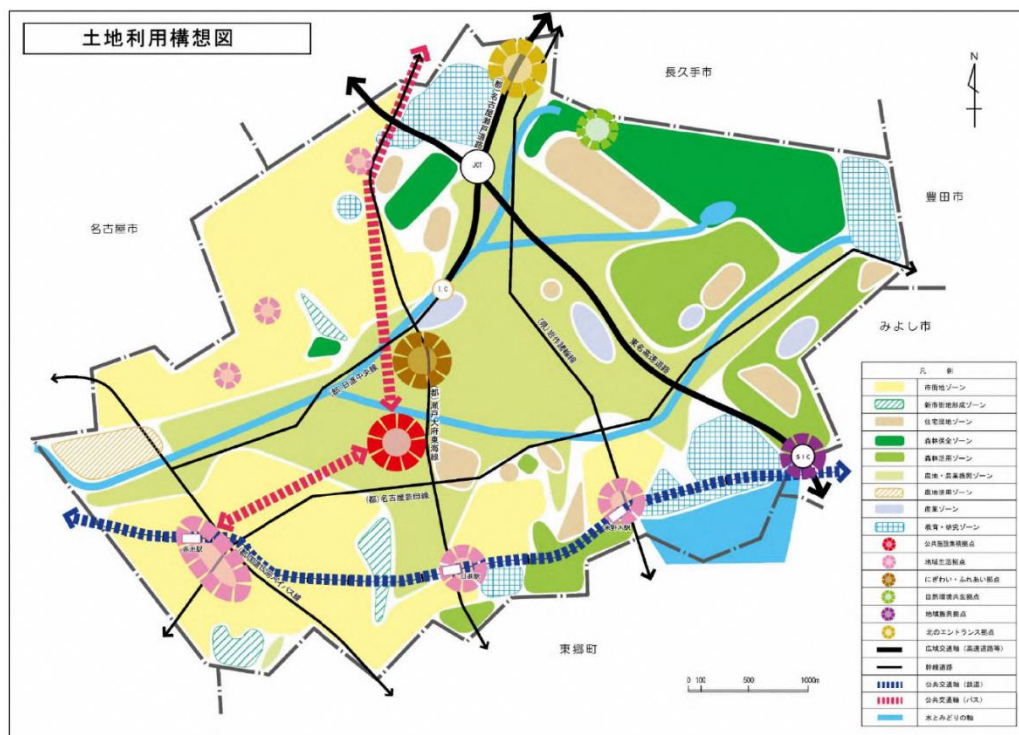
2) 上位・関連計画及び法制度の整理

(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・安心な暮らしが続けられ、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

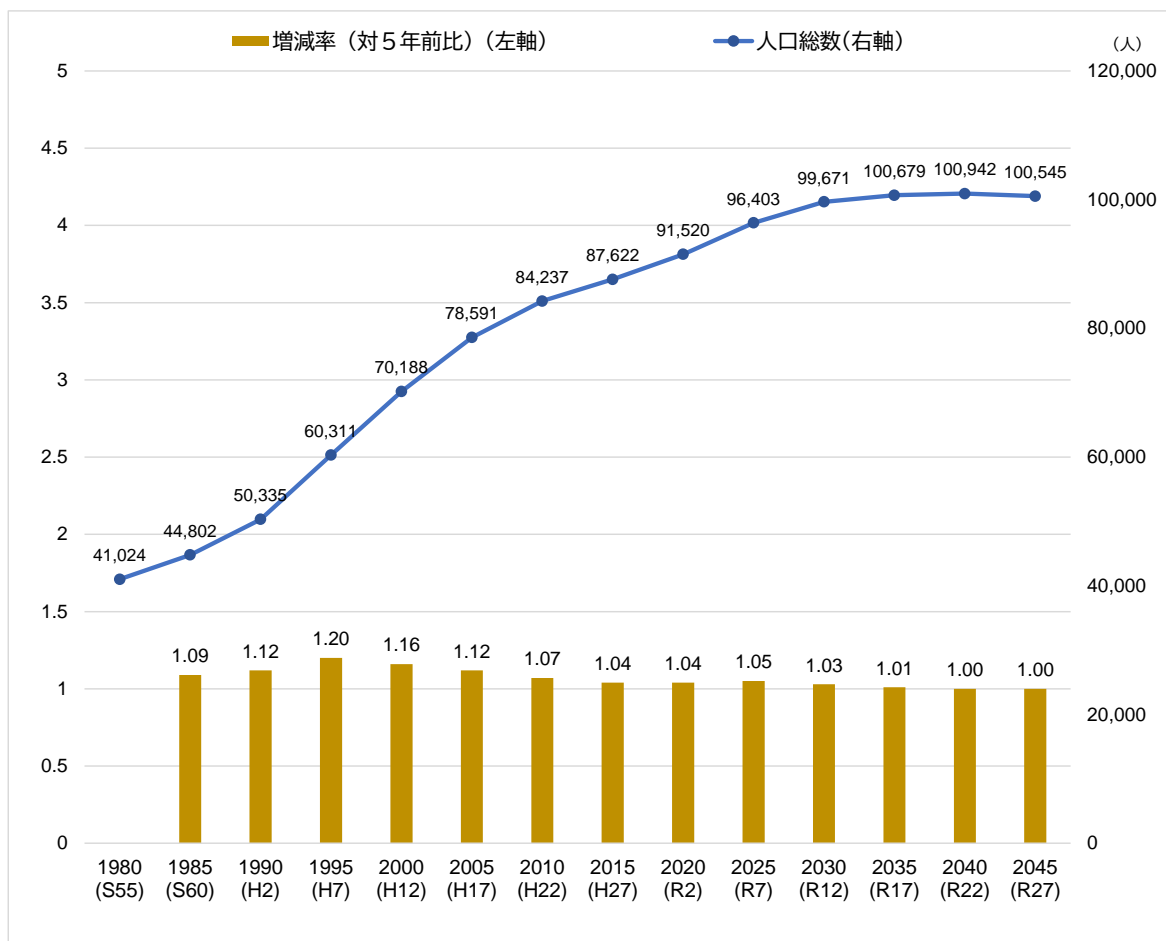
1) 地域特性

(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、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、年々なだ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

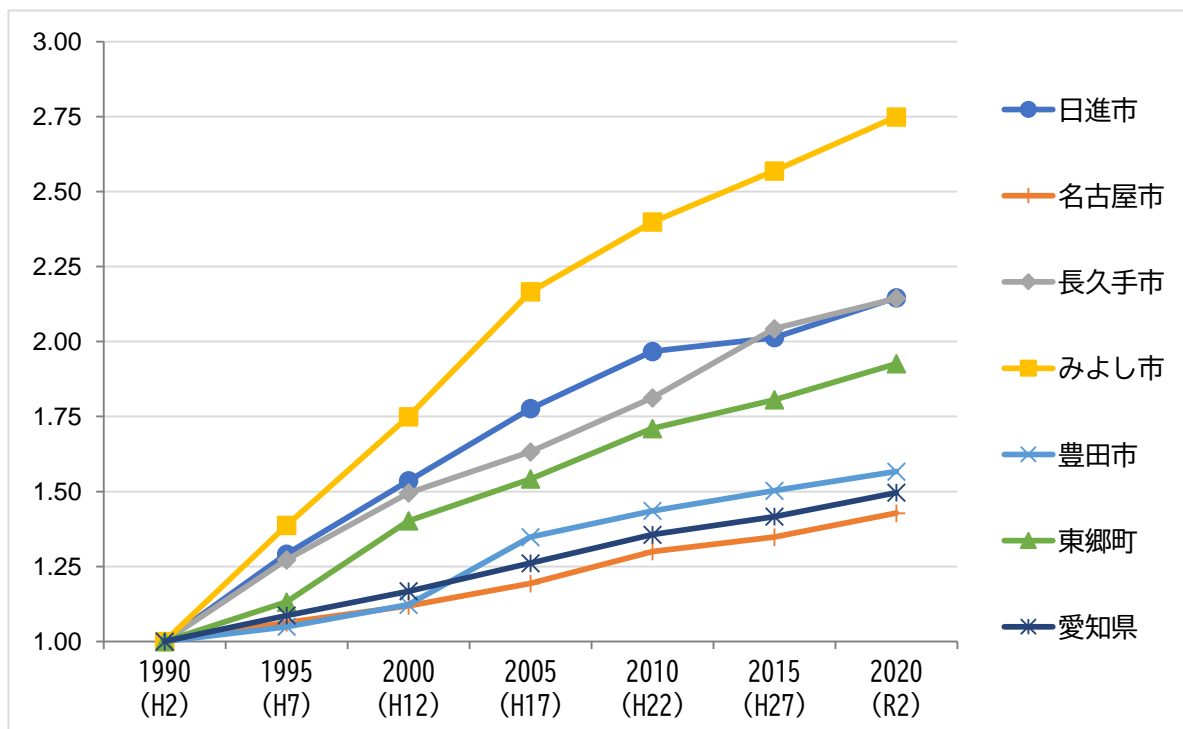
本市の世帯数は増加傾向にあり、1990年（平成2年）から2020年（令和2年）までの世帯数増加率は2.15倍で、近隣市町の中ではみよし市に次いで2番目に高い値となっています。

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



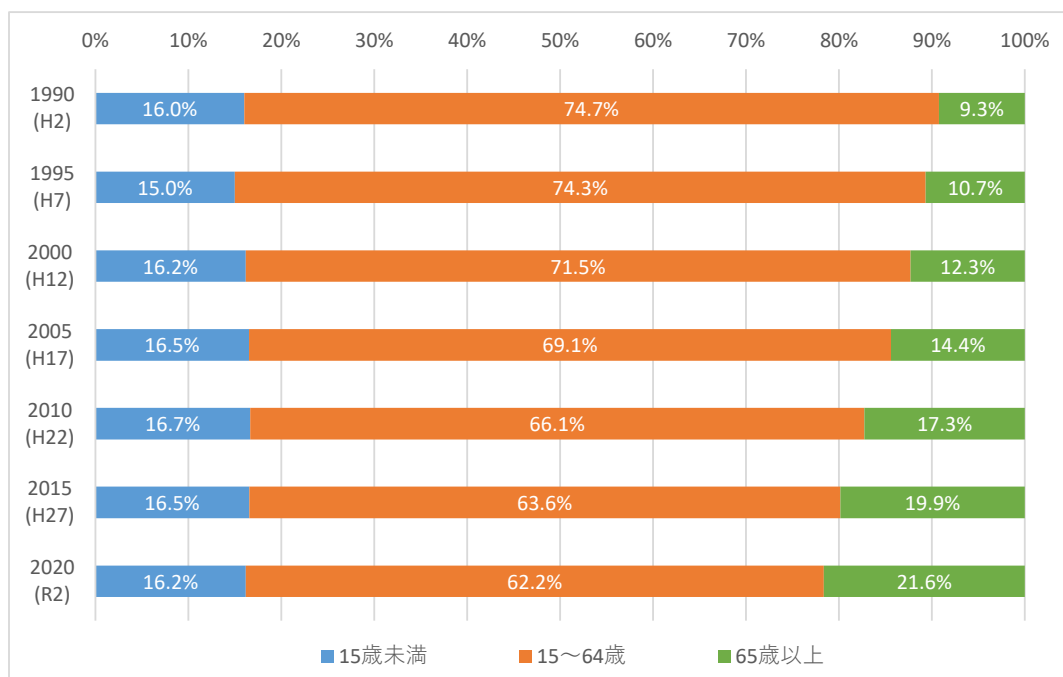
（資料：国勢調査）

●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。

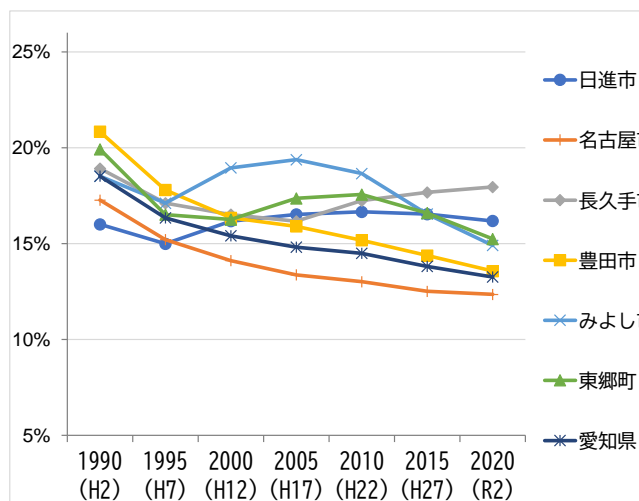
周辺市町や愛知県平均と比較すると、本市及び周辺市町は、年少人口割合は愛知県平均より高く、高齢人口割合は低い状況にあります。

図 日進市の年齢3区分別人口割合の推移



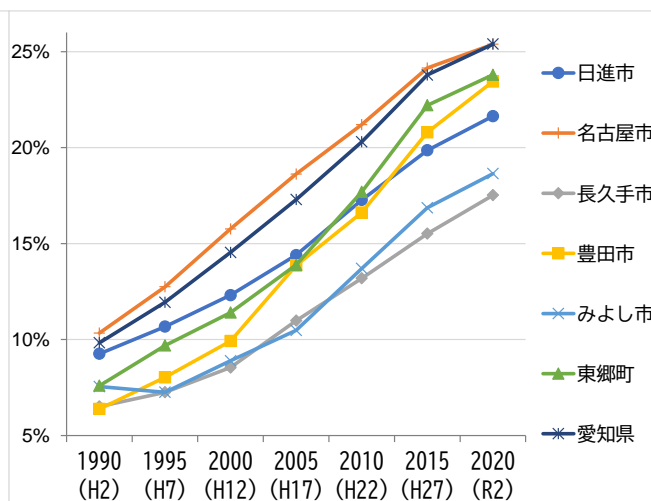
（資料：国勢調査）

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

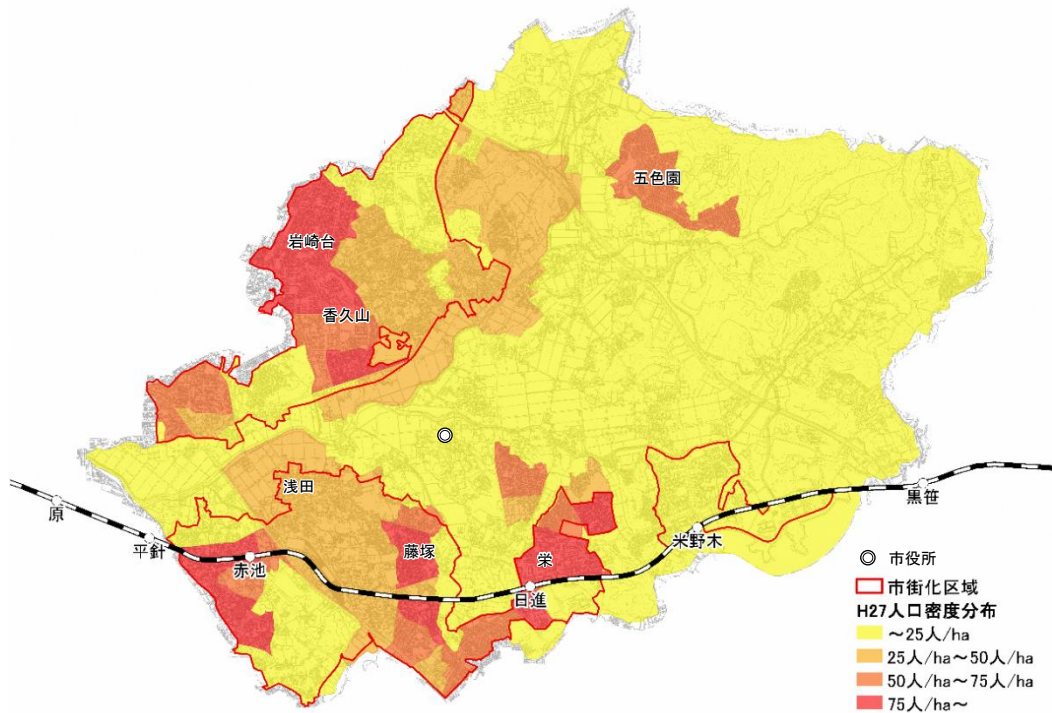


（資料：国勢調査）

●高齢者人口割合の拡大

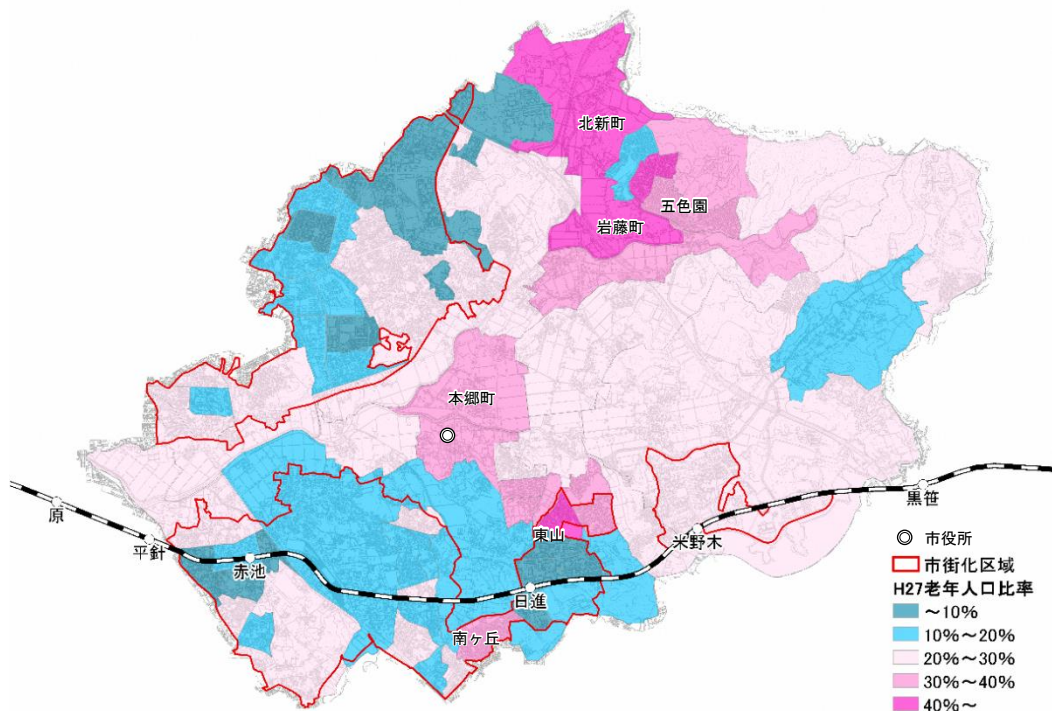
地区別人口密度は、主に市街化区域内の駅周辺の地区で高い状況にあります。地区別高齢者割合は、主に日進駅北側の既成市街地や市域北部に分布する集落において、高齢者人口割合が高い状況にあります。

図 地区別人口密度



(資料：平成 27 年国勢調査)

図 地区別老年人口比率



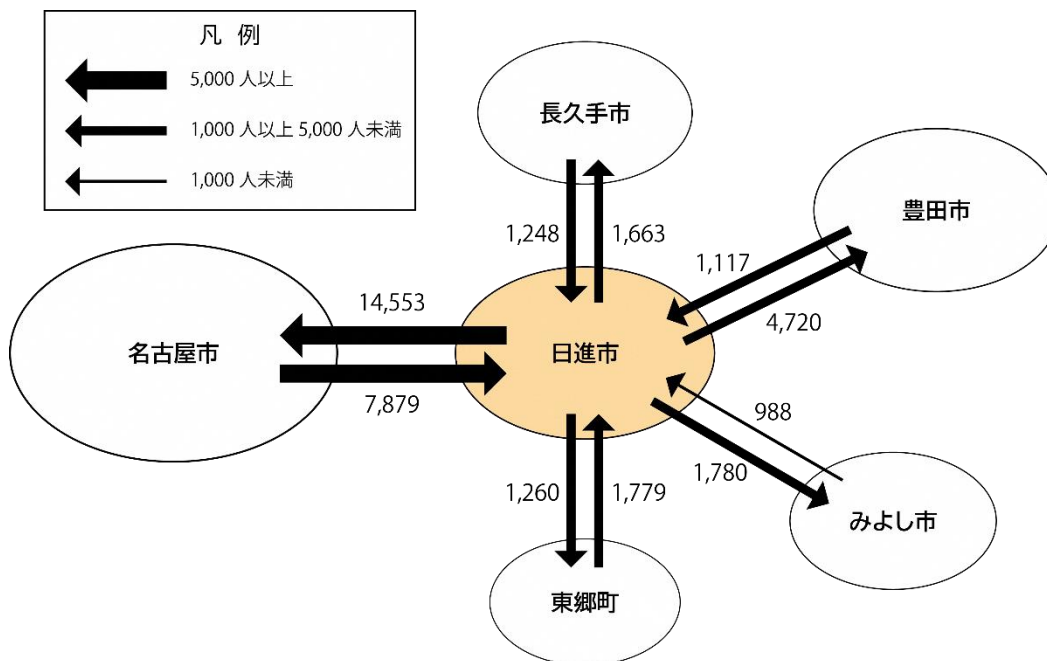
(資料：平成 27 年国勢調査)

(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

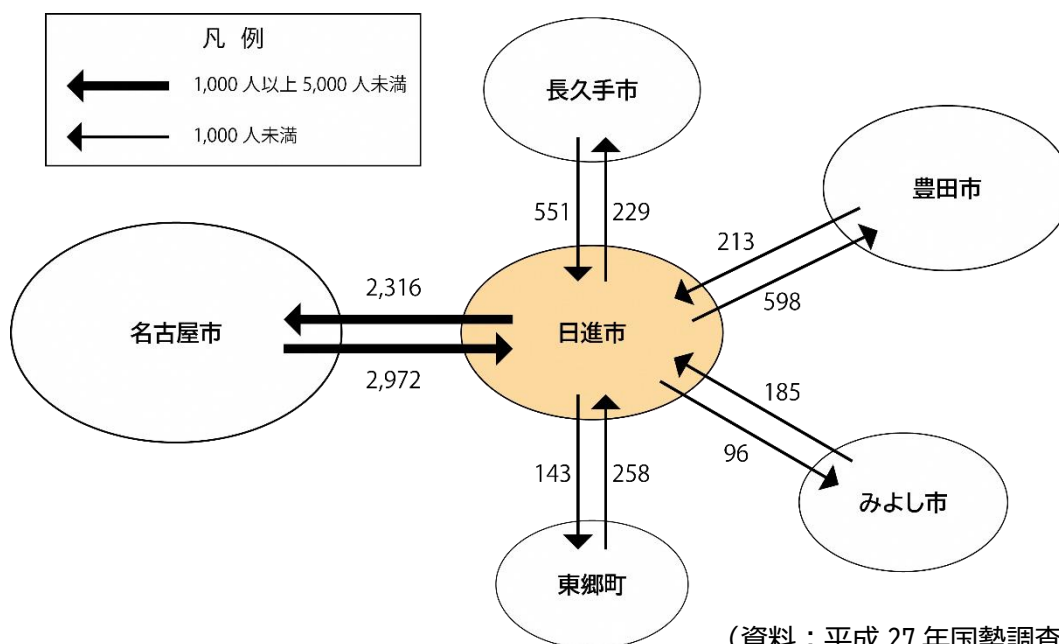
本市の通勤・通学流動は、通勤では名古屋市への流出が大きく超過しています。通学では周辺市町からの流入が超過しています。

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）

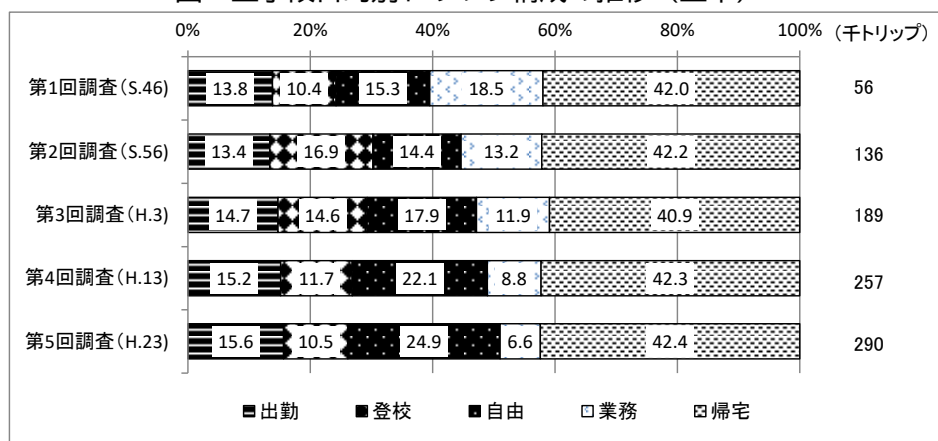
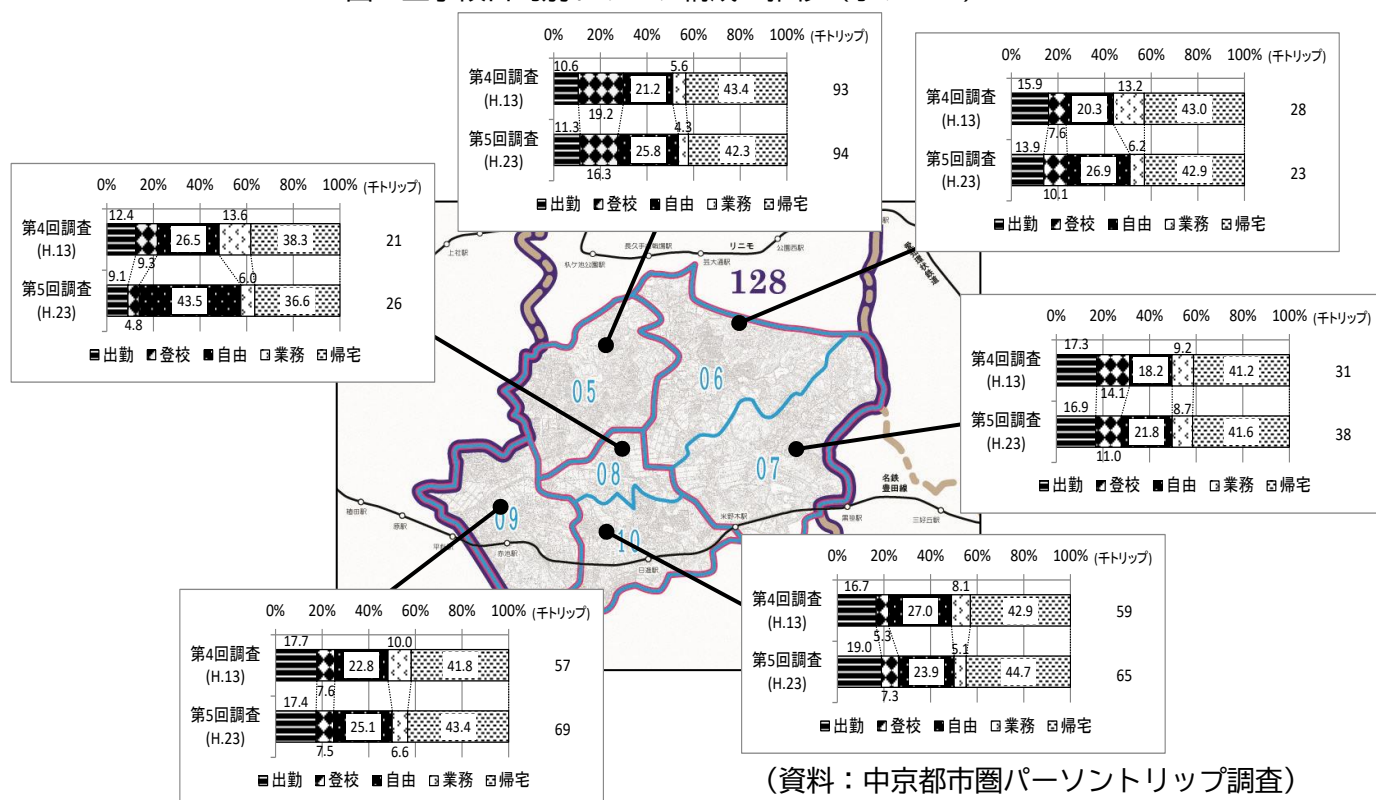


図 全手段目的別トリップ構成の推移（小ゾーン）



（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

「*」がついている用語は70ページで解説をしています。

(2) 代表交通手段別トリップ特性

●鉄道及び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）

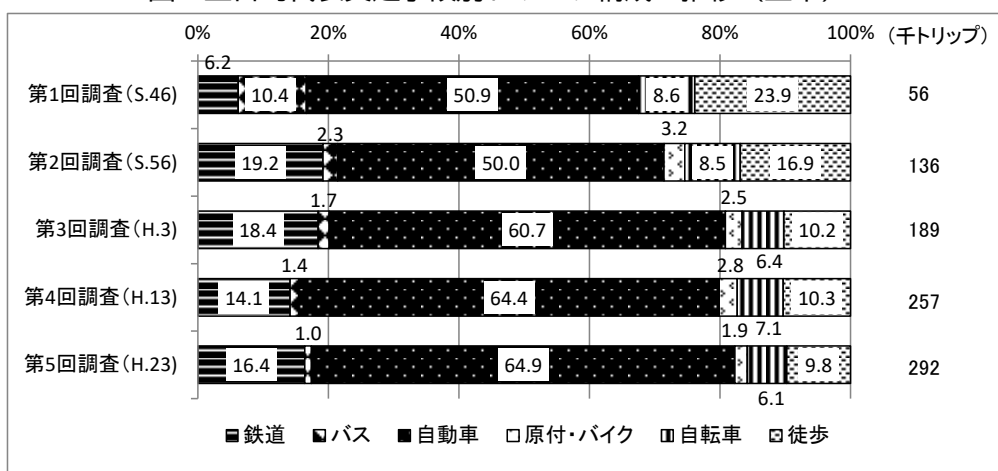
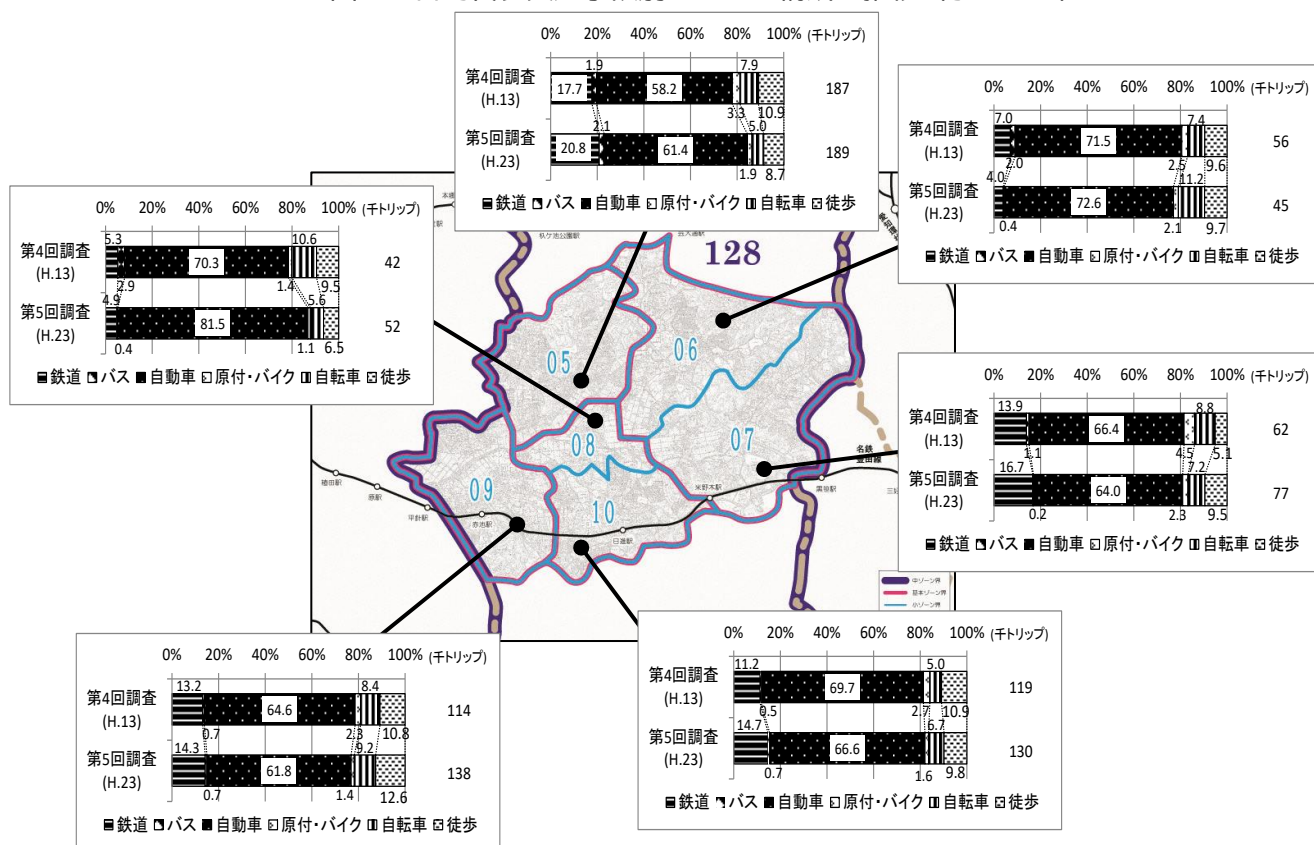


図 全目的代表交通手段別トリップ構成の推移（小ゾーン）



(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別トリップ構成(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P&R(パーク・アンド・ライド)*利用が多く、その他駅ではK&R(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代表交通手段特性

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	1,884 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	9,383 100.0
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代表交通手段特性

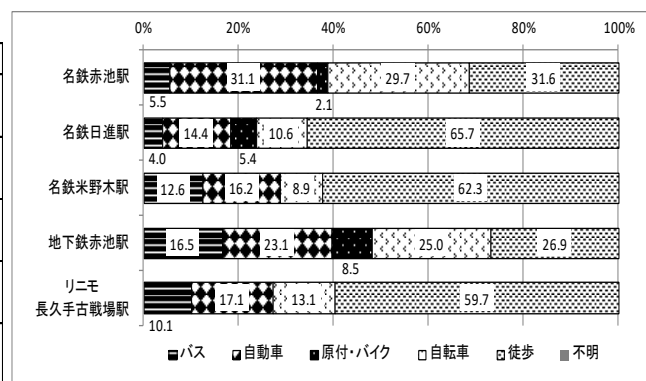


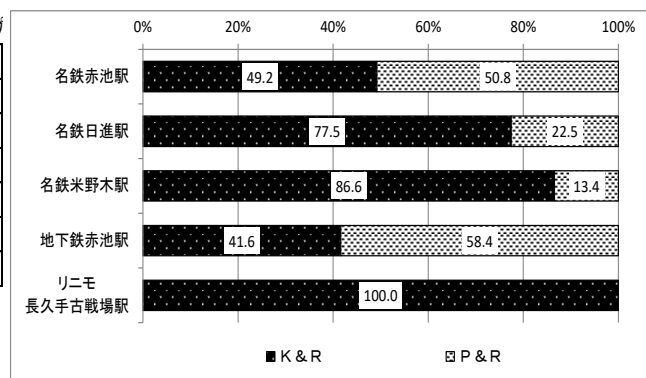
表 主要駅における駅端末自動車利用の駐車特性

	トリップ数			構成比(%)		
	K&R(*)	P&R	合計	K&R	P&R	合計
	単位:トリップ					
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いい、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の駐車特性



(資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査)

「*」がついている用語は 70 ページで解説をしています。

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

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駅を有しています。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」に加え、市内に立地する大学キャンパスへのスクールバス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

- 市南部に名古屋市、豊田市への都市間交通需要に対処する名古屋市営地下鉄鶴舞線、名古屋鉄道豊田線が運行
- 市外北部に名古屋市、豊田市への都市間交通需要に対処する東部丘陵線（リニモ）が運行

名古屋市や豊田市へは市南部から名古屋市営地下鉄鶴舞線や名古屋鉄道豊田線、市外北部の長久手市から東部丘陵線（リニモ）が都市間交通需要に対処しています。

鉄道の1日当たりの運行本数は、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、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、くるりんばす循環線
- 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、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運行しています。

くるりんばす（循環線を除く）は、市役所を起終点とし、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 香久山經由)	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 香久山經由)	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・学芸大西經由)	24	6:32	22:55	距離帯
	愛教大線 (日進駅一知立駅 裕福寺・愛知教育大前經由)	19	8:42	22:06	距離帯
	星ヶ丘・豊田線 (赤池駅一豊田市 新屋經由)	57	6:46	22:20	距離帯
	星ヶ丘・豊田線 (赤池駅一豊田市 衣ヶ原經由)	59	6:34	22:05	距離帯
	祐福寺線 (赤池駅一前後駅 祐福寺經由)	8	6:45	18:59	距離帯
	祐福寺線 (赤池駅一祐福寺 東白土經由)	54	5:55	22:59	距離帯
	祐福寺線 (赤池駅一祐福寺 春木白土經由)	14	7:35	22:03	距離帯
	豊明団地線 (赤池駅一前後駅 藤田医科大学病院經由)	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
名鉄バス (大学独自運)	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～椋山女学院大学日進キャンパス	27	8:40	18:50	無料
	椋山女学院大学星ヶ丘キャンパス～ 椋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	一乗車 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、椋山女学院大学、日進市各HP)

③タクシー

●日進市及び周辺都市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 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 円を上限とし、年間 48 回の利用が可能です。

・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た障害が 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。

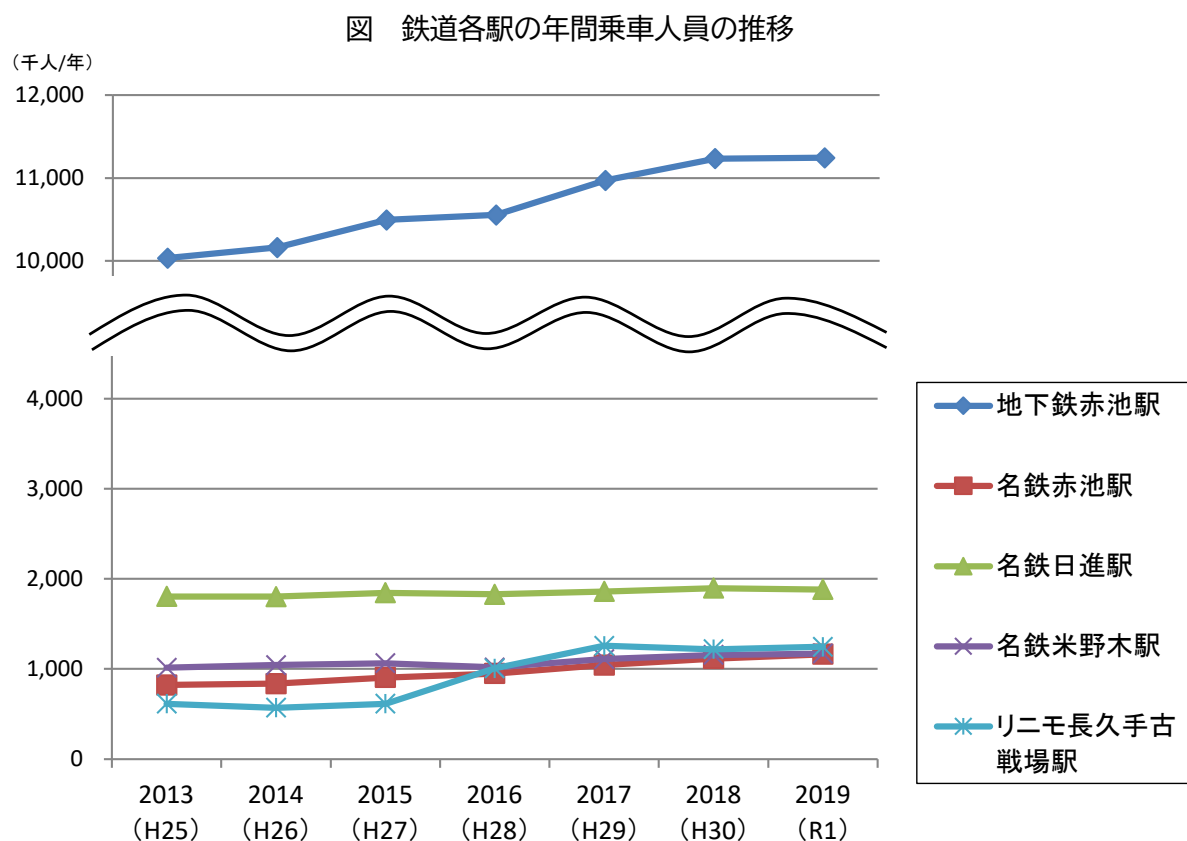
(2) 利用実態

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

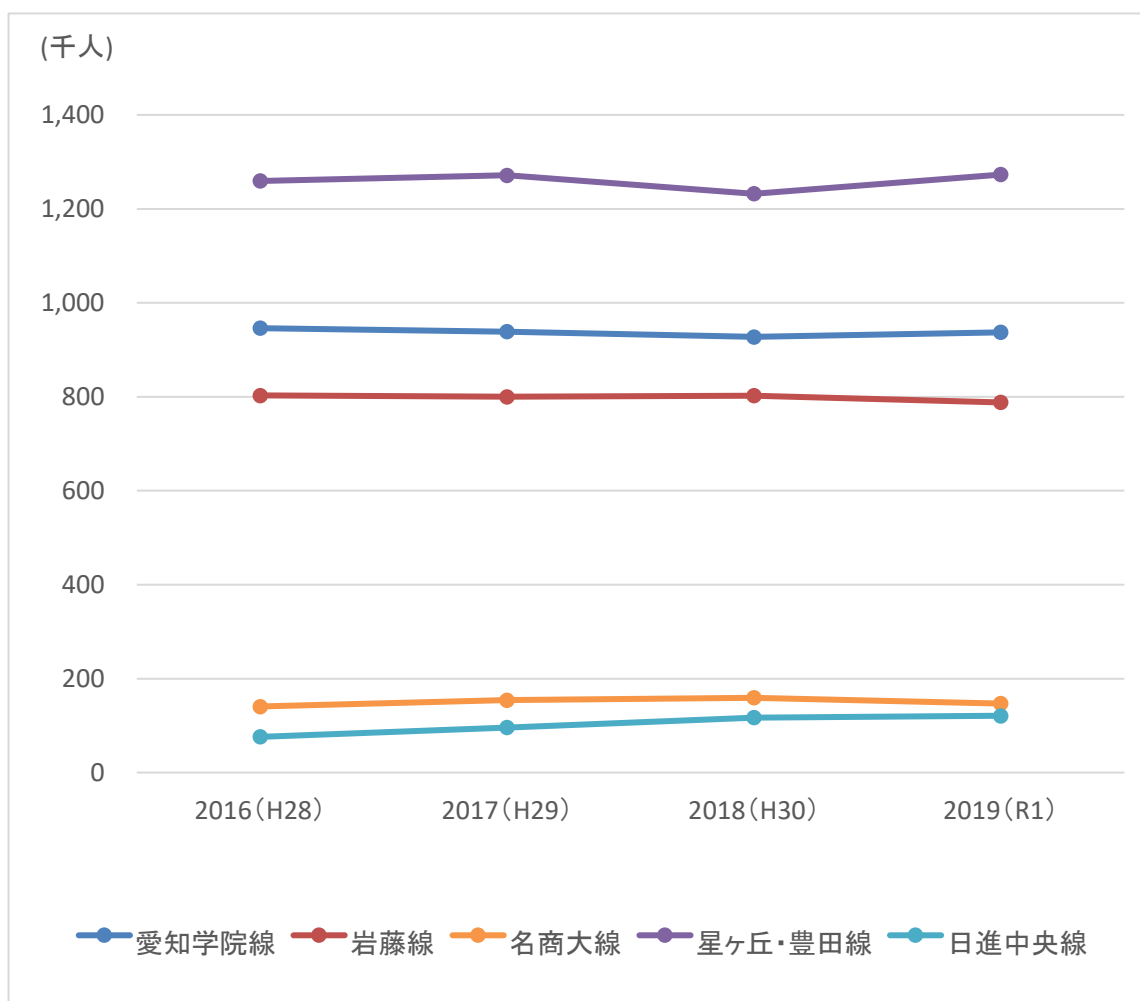
②バス

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

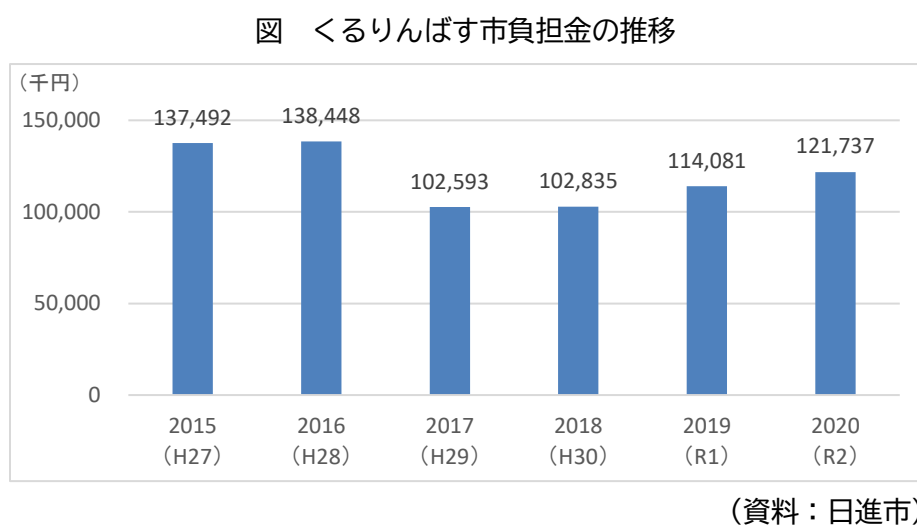
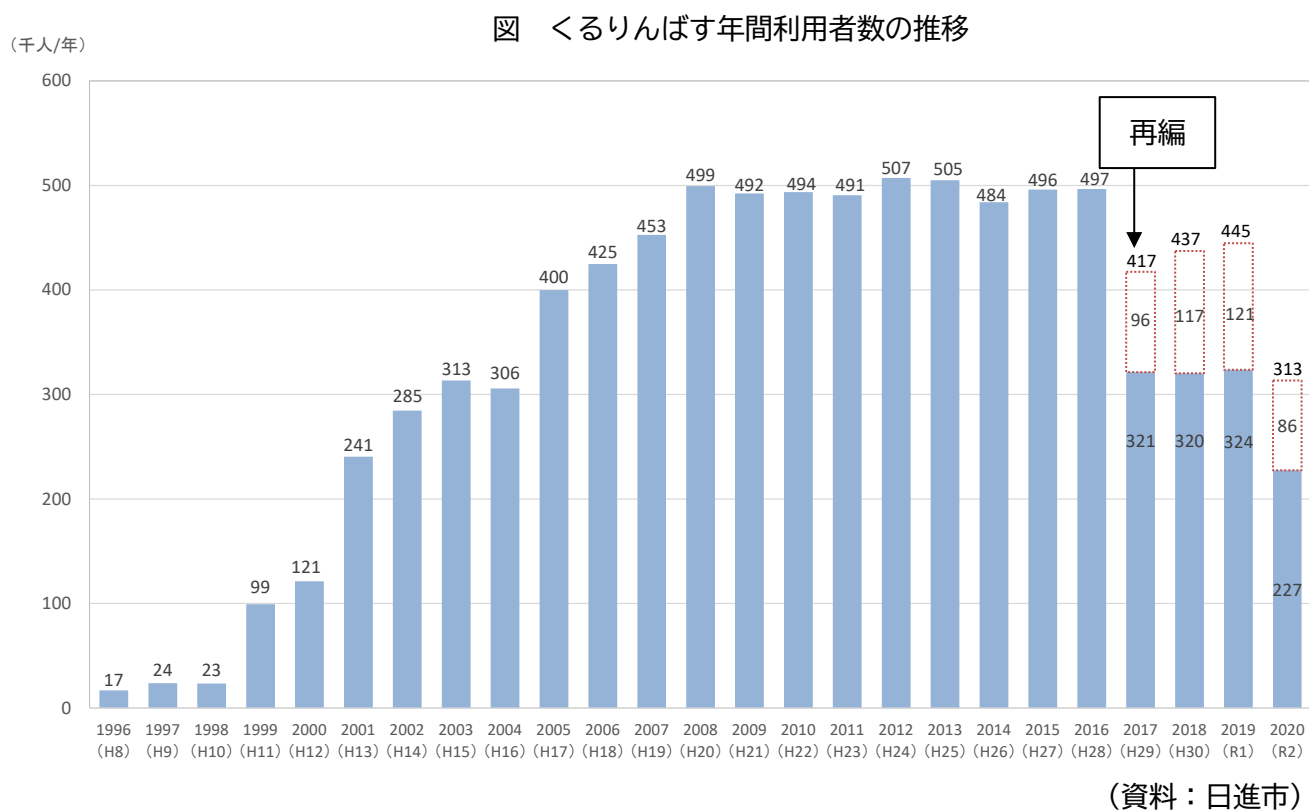


(資料：日進市)

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

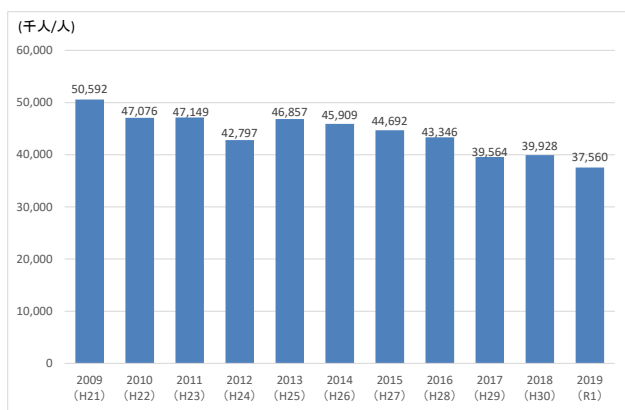
くるりんばすの年間利用者数は、平成20年以降横ばい傾向にありましたが、平成29年の路線再編に伴って大きく減少しました。令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響により、さらに減少しています。くるりんばすの市負担額については、再編時に減少したのち、近年は増加傾向にあります。



c) タクシー

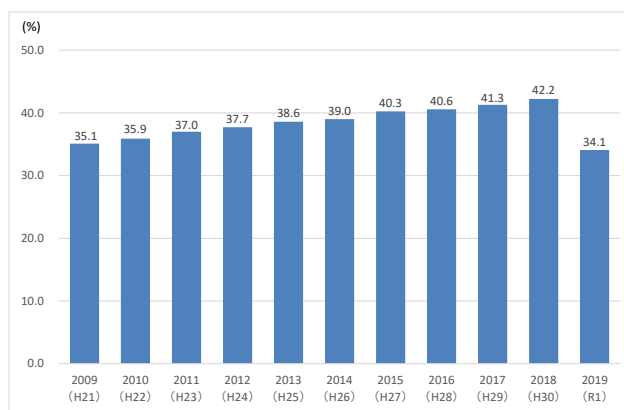
- 名古屋タクシー交通圏*の2019年（令和元年）の輸送人員は37,560千人、1日当たり約102,900人
- 輸送人員は2013年（平成25年）以降、減少傾向
- 実車率※は2018年（平成30年）まで回復傾向にあったが、2019年（令和元年）は大幅に減少
- 2017年（平成29年）以降はタクシー兼業者、福祉専門業者、福祉個人業者いずれもほぼ横ばい傾向
- 福祉車両数は減少傾向

図 名古屋タクシー交通圏のタクシーの輸送人員の推移



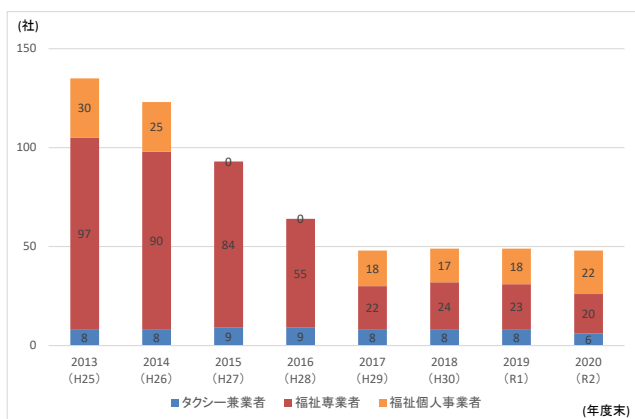
（資料：2019（R1）名古屋タクシー協会資料）

図 名古屋タクシー交通圏のタクシーの実車率※の推移



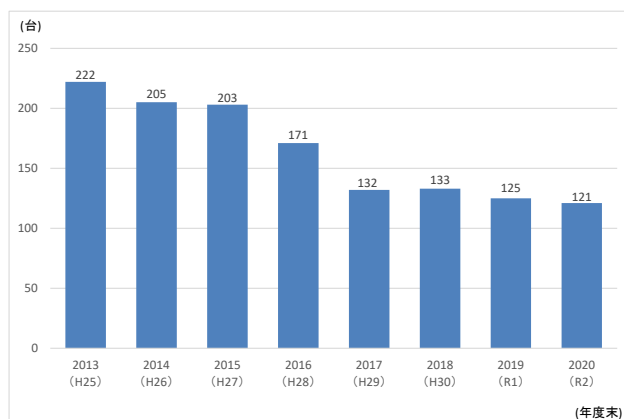
（資料：2019（R1）名古屋タクシー協会資料）

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

「*」がついている用語は70ページで解説をしています。

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

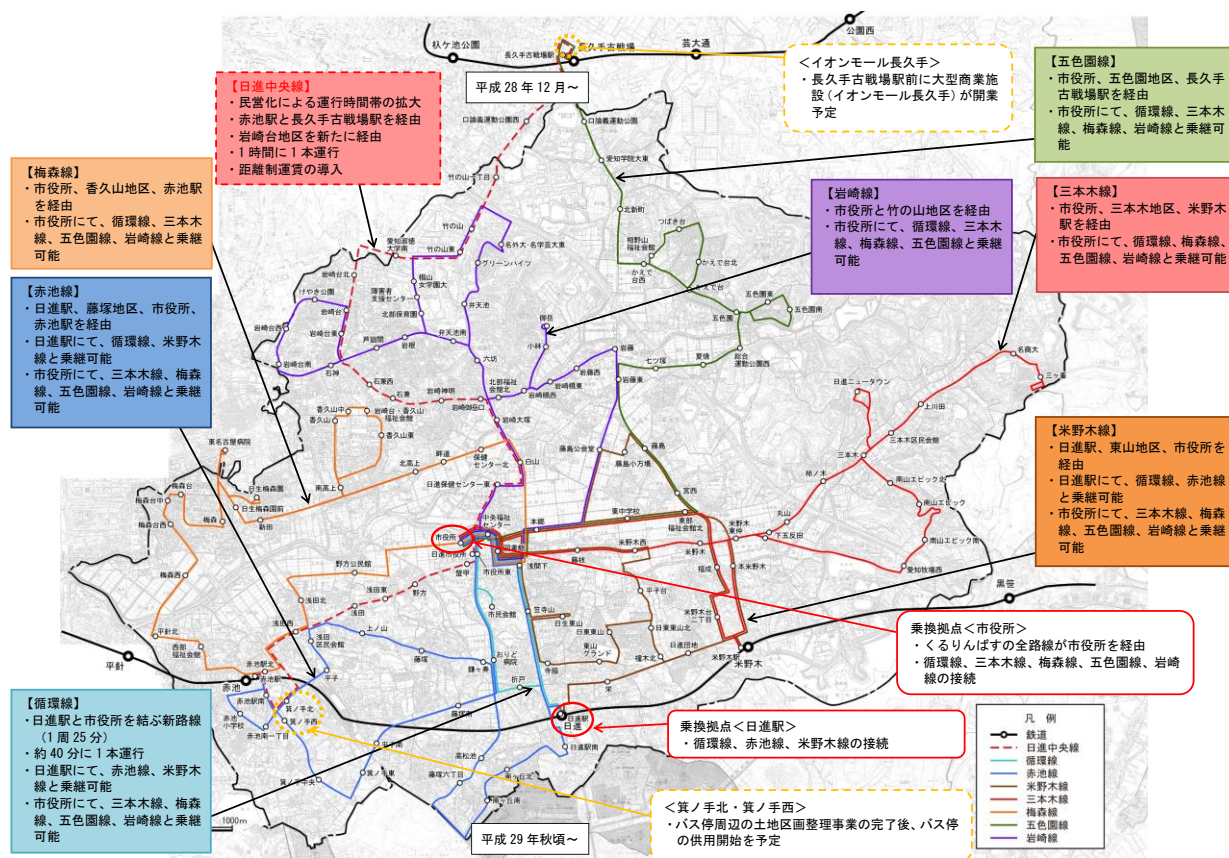
日進市地域公共交通網形成計画において位置付けた事業の進捗状況を以下に整理します。

① 日進市地域公共交通再編実施計画の策定、くるりんばす再編

広域的な移動も含めた公共交通ネットワークの再構築を進めるための実施計画である、日進市地域公共交通再編実施計画を策定しました。

また、この計画に基づいて、くるりんばす中央線の民営化やくるりんばすの再編等を実施しました。

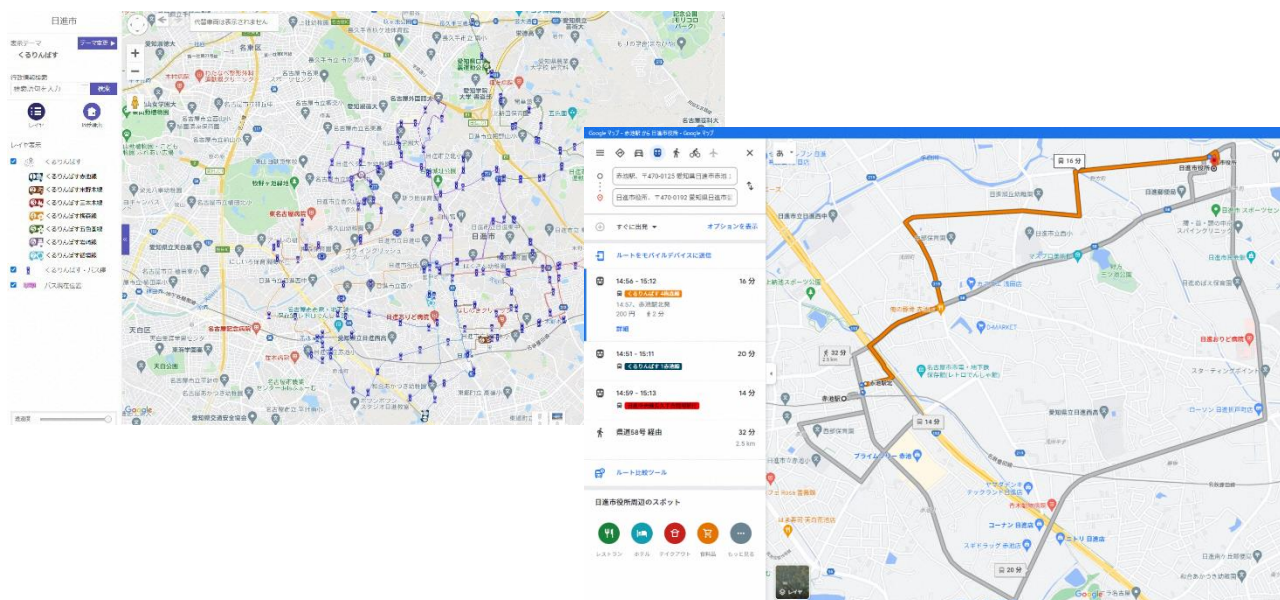
図 くるりんばす再編案（日進市地域公共交通再編実施計画より）



② わかりやすい運行情報・乗継情報の提供

- ・バスロケーションシステム*による接近情報の提供
- ・ホームページ上で市内の地図上にリアルタイムでバスの位置情報を公開
- ・各種乗継検索サイトへの情報掲載及びGTFS*による乗継情報の提供

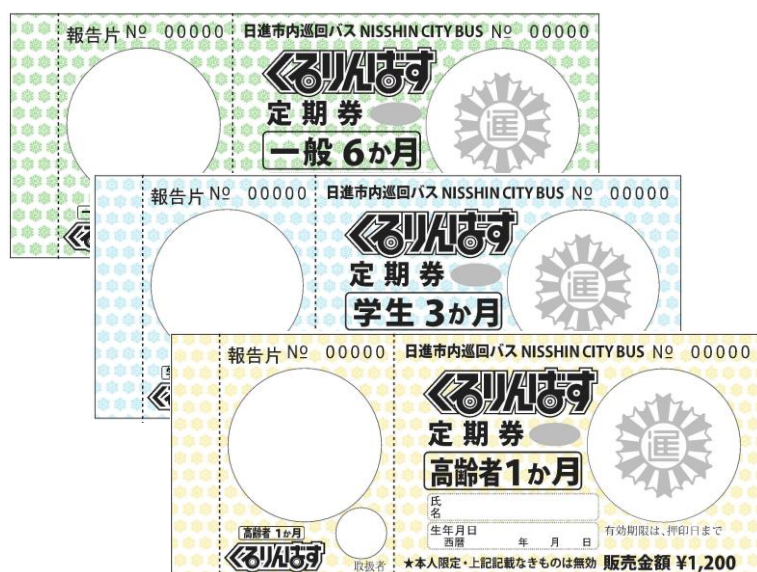
図 バスの位置情報・GTFS検索結果



③ 定期券・回数券の導入

定期券は65歳以上の高齢者のみの販売としていましたが、販売対象者を利用者全員に拡充し（高齢者定期券は市内在住者に限定）、一般・学生・高齢者の3区分で1か月、3か月、6か月の各3種類を販売しています。また、回数券は100円券12枚綴りを1,000円で販売しています。

図 くるりんばす定期券・回数券



「*」がついている用語は 70 ページで解説をしています。

④モビリティ・マネジメント*の実施・企業と一体となった取組

- ・大型商業施設の開業に合わせた公共交通利用イベントの開催
- ・スマートフォンの位置情報ゲーム「インGRES」を使ったイベントの開催

図 大型商業施設の開業に合わせた公共交通利用イベントの様子



⑤ 公共交通利用に係る積極的な情報提供・市民サポーター制度の導入の検討

シルバー人材センターの会員によるくるりんばすの利用案内や、乗降時の補助などを日進市役所バス停で実施しています。

図 くるりんばすの利用案内風景（日進市役所）



「*」がついている用語は 70 ページで解説をしています。

⑥ 乗継・待合・乗降環境の改善

おりど病院・日進駅バス停の停留所に上屋とベンチを設置しました。

図 上屋の設置状況

おりど病院



日進駅



(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

【要因分析】

● 日頃バスを利用する人の割合

幹線バスにおいては目標値を大きく上回り達成することができましたが、地域交流交通については策定時の割合を下回ることとなりました。

これは、これまで地域交流交通が担っていた一部の幹線機能を日進中央線が担うこととなったため、利用者の乗り換えが発生したことが大きな要因と考えられます。

● 公共交通の利用者数

全体として目標値を上回ることができました。

日進中央線の民間路線化やくるりんばす循環線の運行に伴う利便性の向上により、駅利用者が増加したことが影響したものと考えられます。

● 公共交通利用の不満割合

幹線バス、地域交流交通共に目標値に届かず、現状値を下回る結果となりました。

再編により採算性を重視するため、料金体系を見直したことや、幹線バスと地域交流交通の重複を避けた路線体系としたことにより、利用者の満足度が低下したものと考えられます。

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

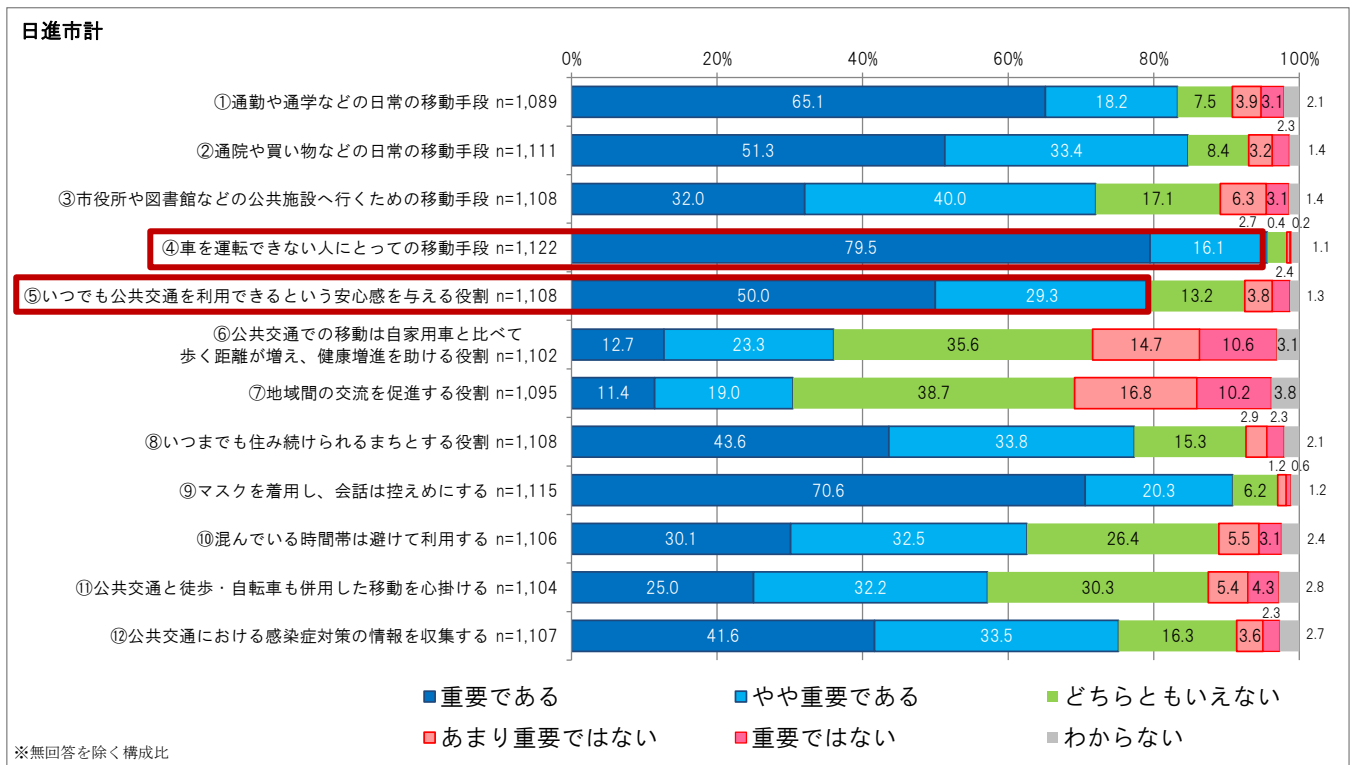
(2) 調査結果

①市民アンケート

※図中の赤枠は各図の説明文の根拠部分です

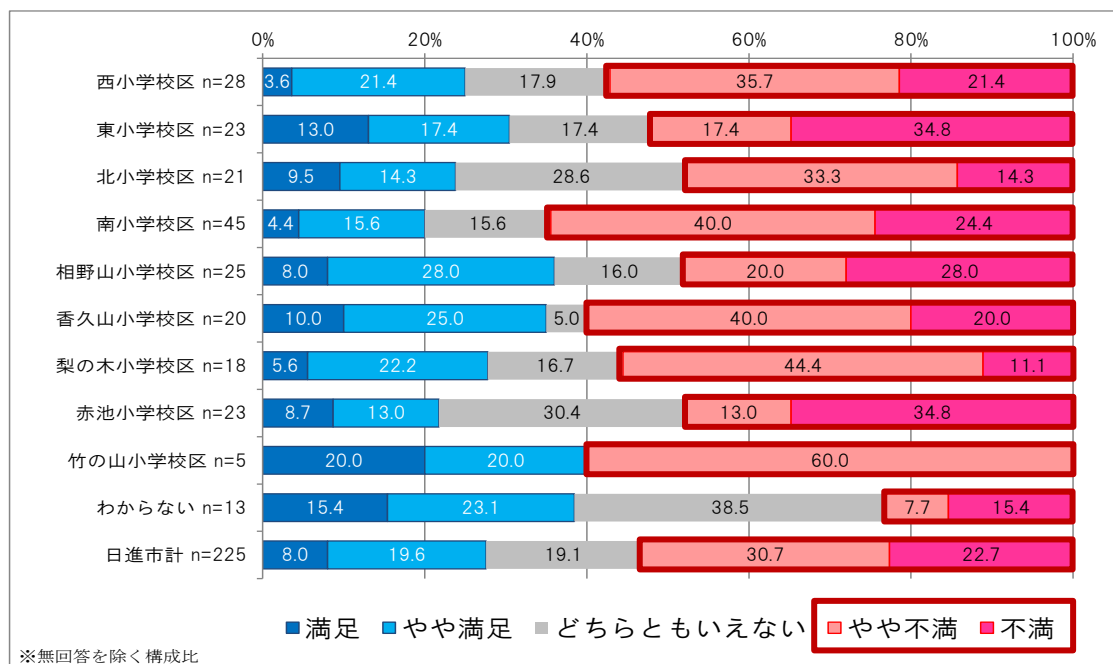
- 今後の公共交通のあり方として「車を利用できない人の移動手段」「いつでも利用できる安心感を与える役割」といった存在価値を重視しています

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



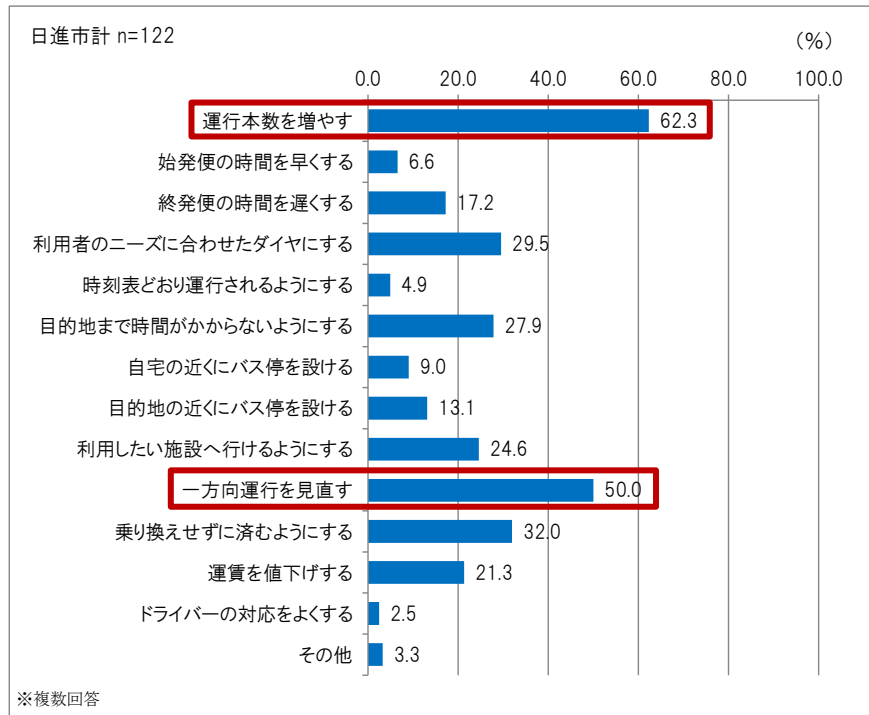
- くるりんばすの不満割合は半数以上となっています

図 くるりんばすの満足度



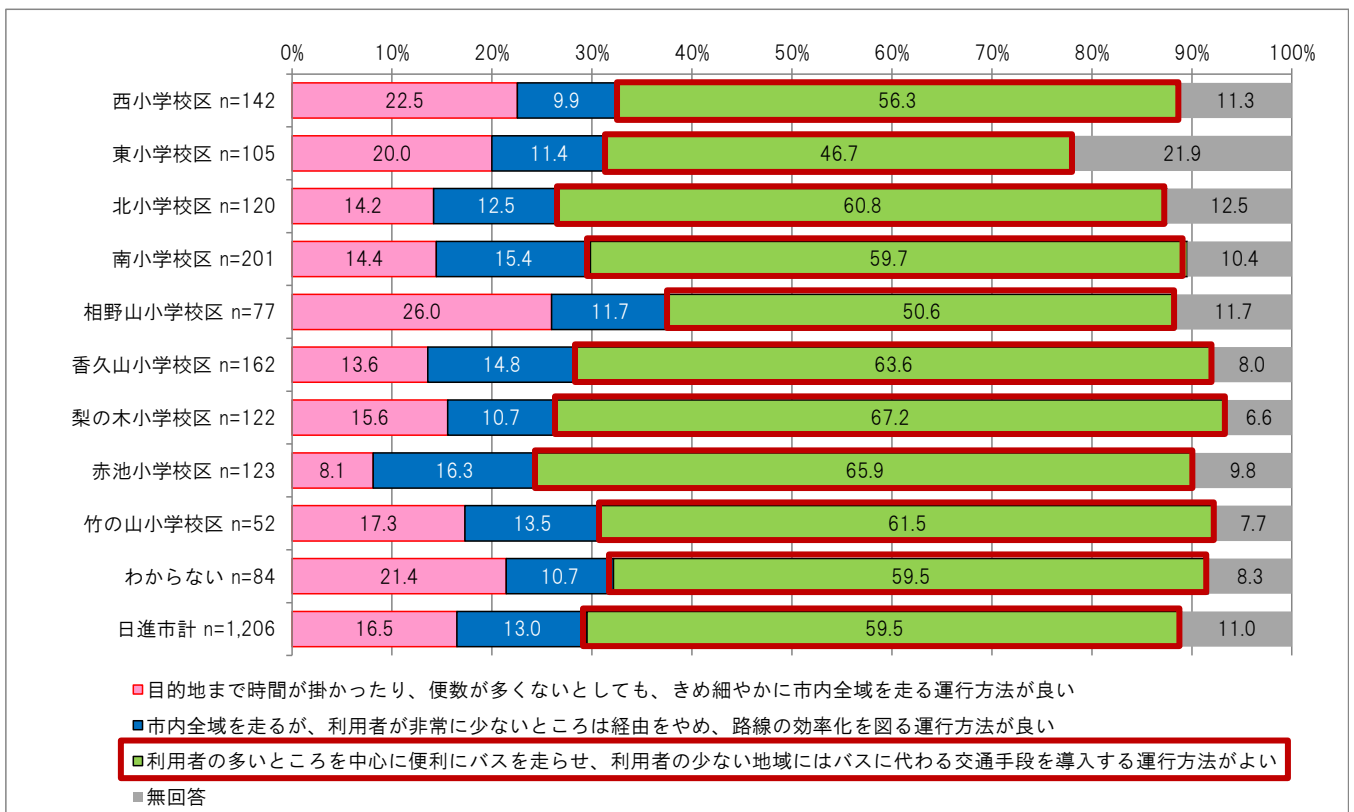
●くるりんばすの不満項目は「運行本数」「一方向運行見直し」が多くなっています

図 くるりんばすで不満なサービス項目



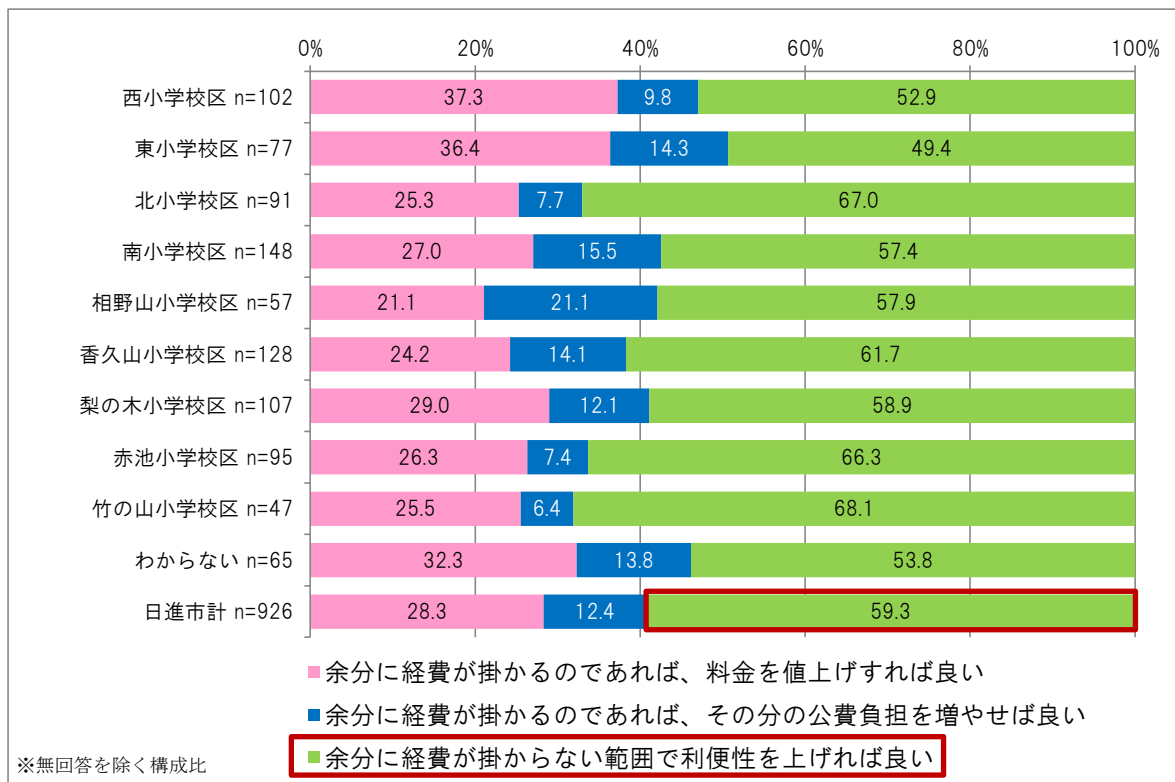
●今後の公共交通の運行の考え方は、「利用者の多いところを中心に便利にバスを走らせ、利用者の少ない地域にはバスに代わる交通手段を導入する運行方法が良い」が半数以上となっています

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」が半数以上となっています

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

- くるりんばすは平日の利用者の半数が65歳以上の高齢者であり、主に買物・通院等の自由目的で利用されています

図 年齢（くるりんばす）

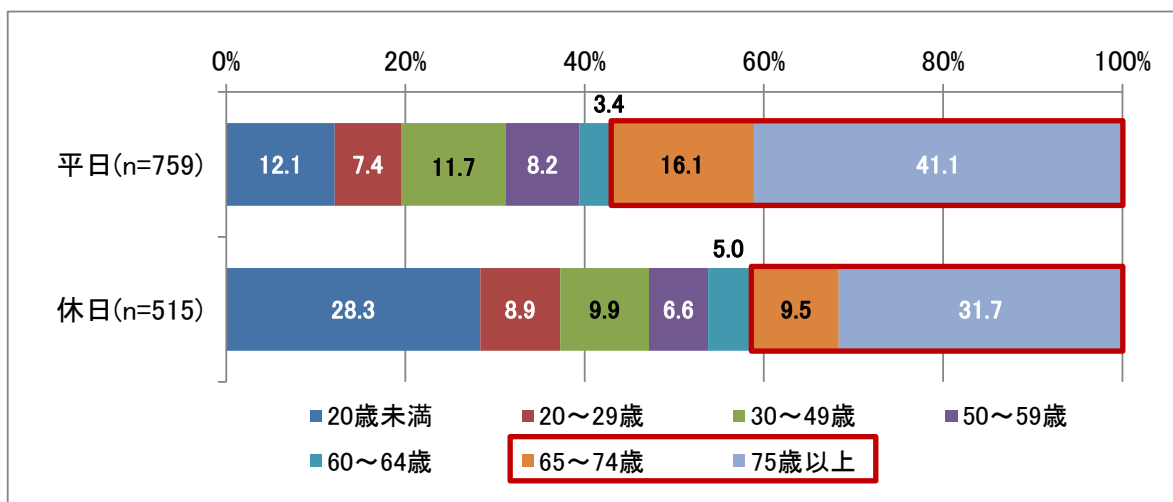
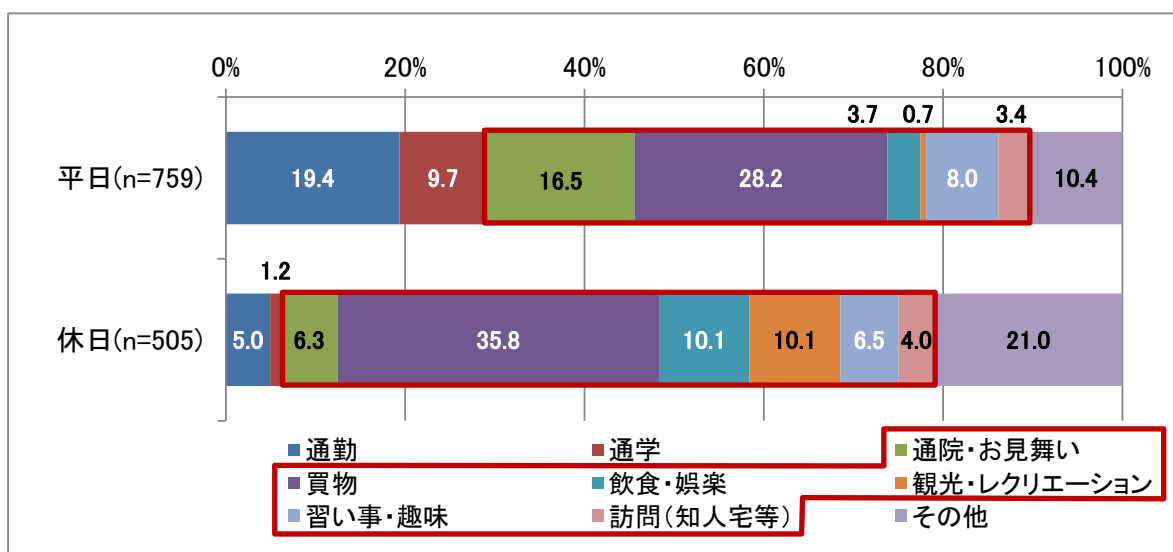


図 利用目的（くるりんばす）



●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されています

図 年齢（名鉄バス）

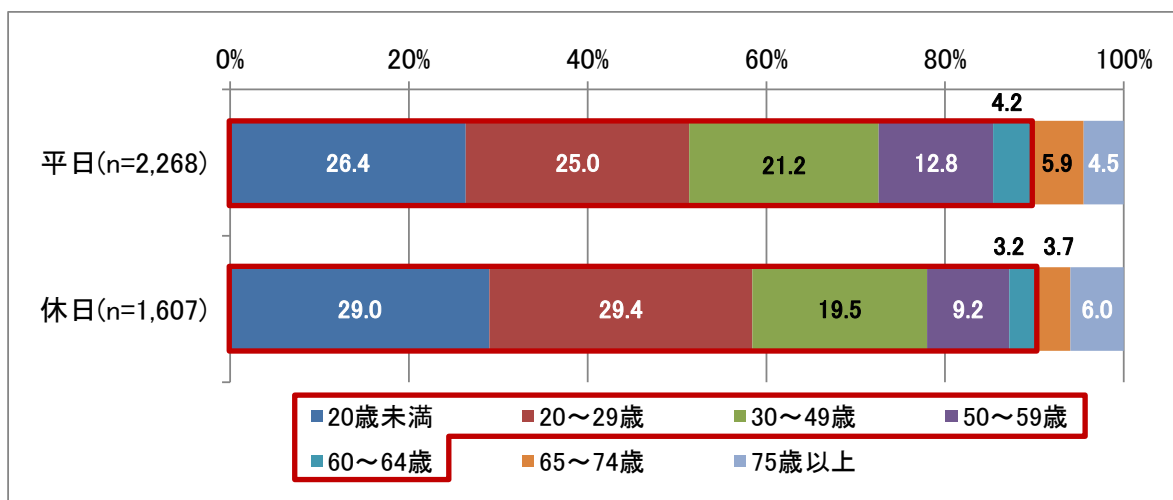
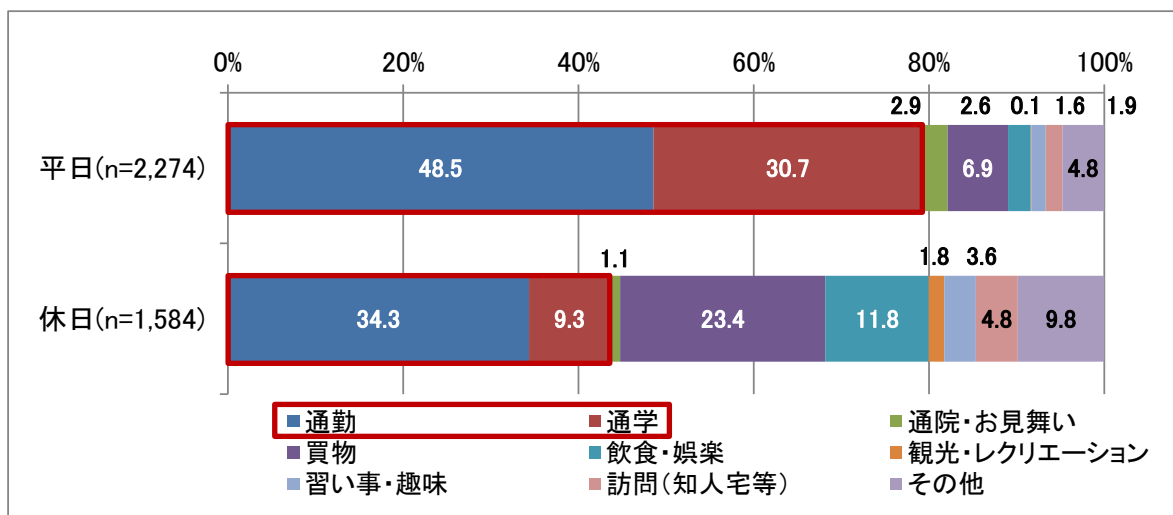


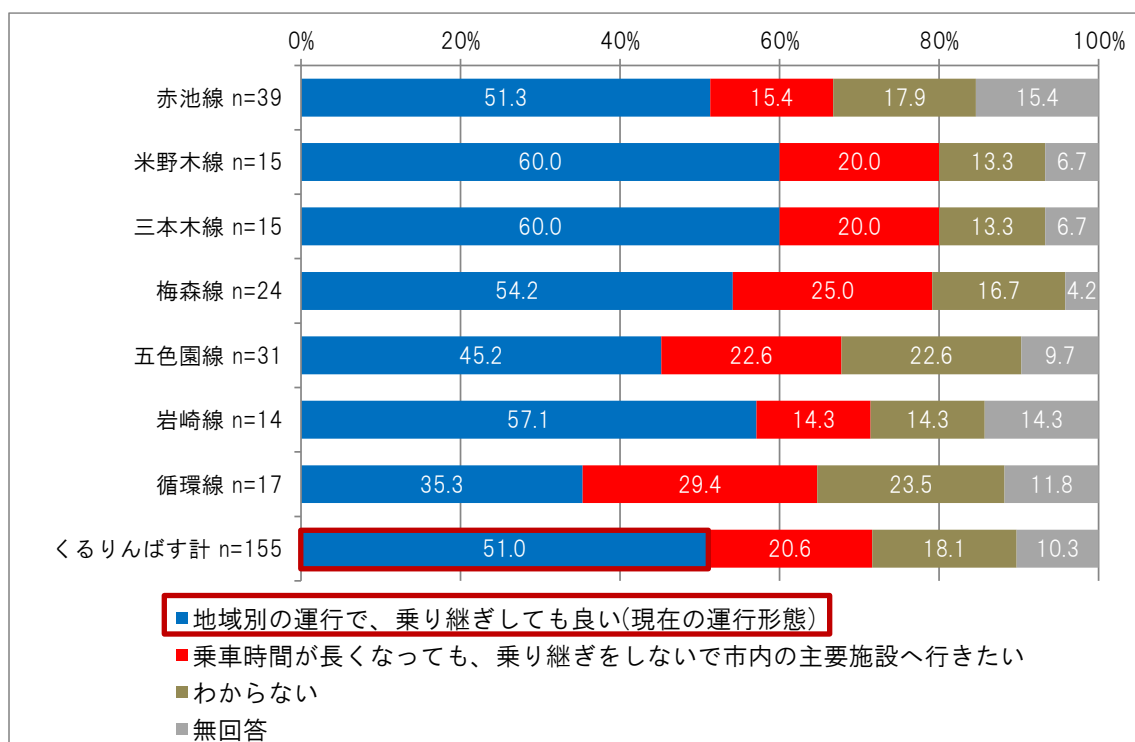
図 利用目的（名鉄バス）



③バス利用者アンケート調査

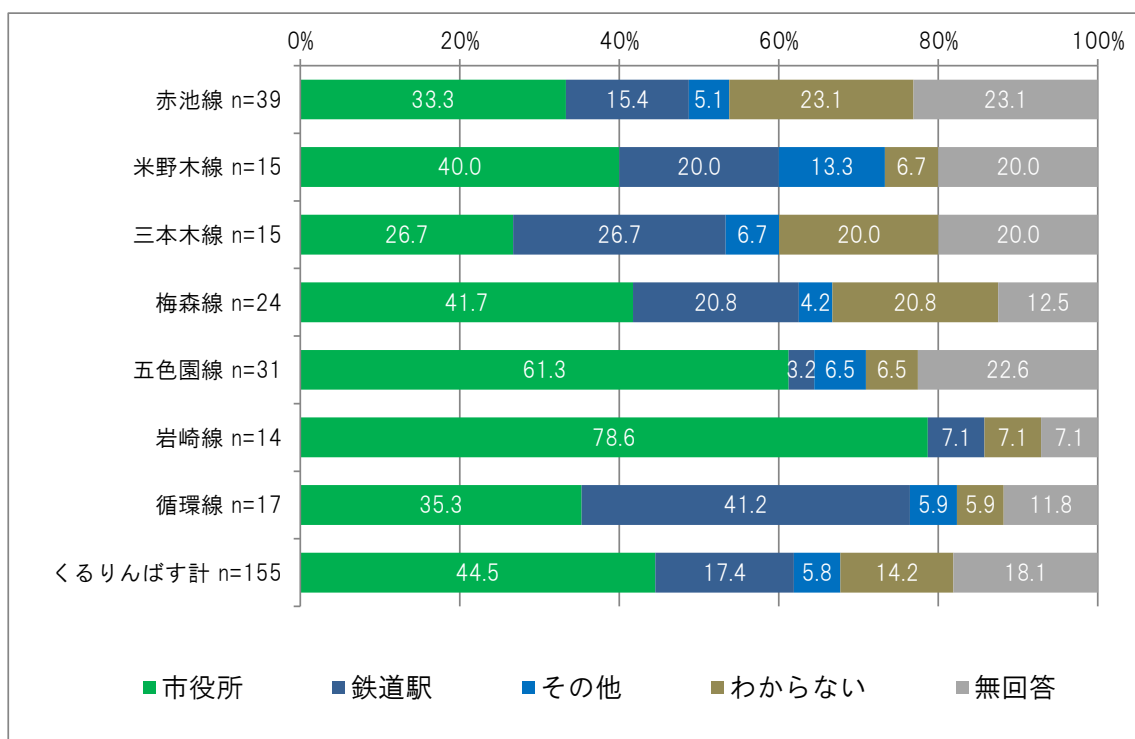
- くるりんばすの今後の運行については、「乗継ぎしてもよい」が半数を占めています

図 くるりんばすの乗り継ぎについての考え



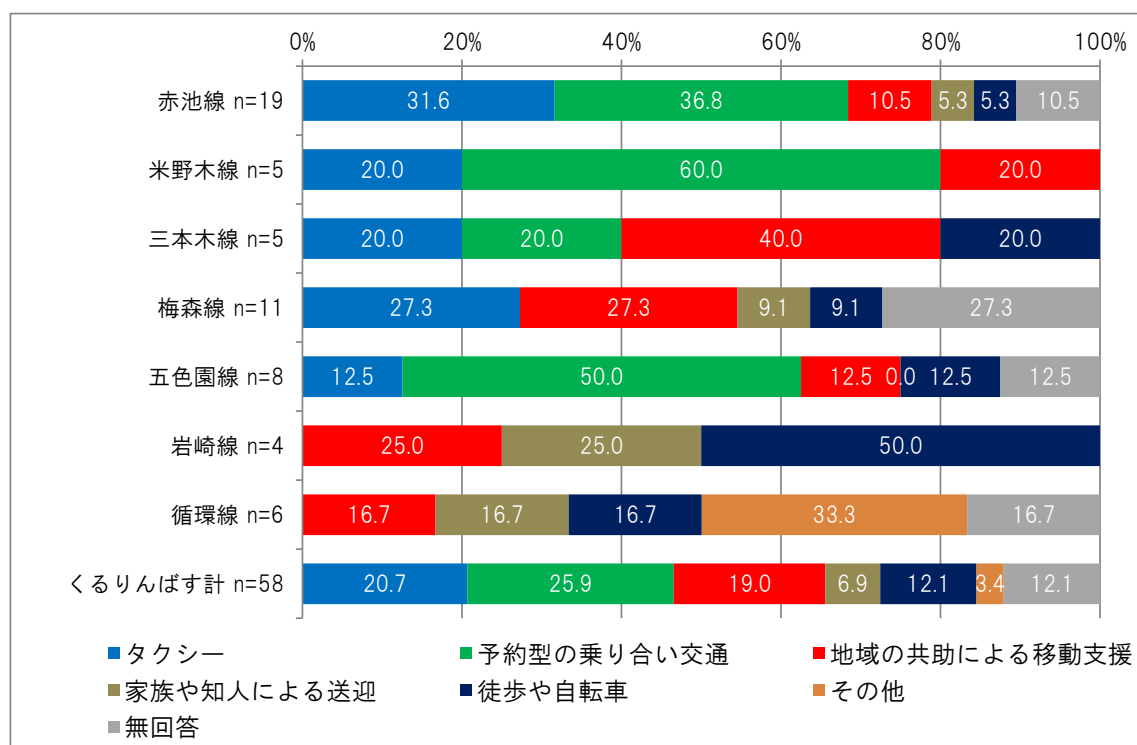
- くるりんばすの乗継場所としてふさわしいのは「市役所」「鉄道駅」が上位となっています

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として希望が多いのは「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」が上位となっています

図 バスが通らない地域の移動手段



「*」がついている用語は 70 ページで解説をしています。

④地域別ワークショップ

<第1回>

地区名	開催日時	参加人数
相野山福祉会館地区	8/16（月）14時～	16名
北部福祉会館地区	8/17（火）14時～	13名
南部福祉会館地区	8/18（水）14時～	17名
米野木区民会館地区	8/19（木）14時～	11名
岩崎台・香久山福祉会館地区	8/20（金）14時～	12名
西部福祉会館地区	8/23（月）14時～	11名

【6地区のまとめ】※複数の方から出された意見を中心に掲載しています

テーマ1：普段よく行くお出かけについて

○買い物目的では、マックスバリュ米野木店やアオキスーパー日進店などの最寄りのスーパーマーケットが多く挙げられました。通院目的では、おりど病院や地域のかかりつけ医院等が多く挙げられました。

テーマ2：そのお出かけについての問題・課題について

○くるりんばすについて、所要時間が長い、車両が大きい、一方向運行が不便、ちょうどいい時間の便がない、本数が少ない、乗継が不便などの問題・課題が各地区で共通して挙げられました。

テーマ3：問題・課題を解決するアイデアを考えよう！

○くるりんばすについて、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円にするなどのアイデアが提案されました。また、その他にも、大学のスクールバスの活用、乗合タクシーの導入などのアイデアが提案されました。

▼第1回地域別ワークショップの開催



<第2回>

地区名	開催日時	参加人数
北部福祉会館地区	11/12（金）14時～	5名
相野山福祉会館地区	11/15（月）14時～	8名
南部福祉会館地区	11/16（火）14時～	10名
西部福祉会館地区	11/17（水）14時～	7名
岩崎台・香久山福祉会館地区	11/18（木）14時～	8名
米野木区民会館地区	11/19（金）14時～	4名

【6地区のまとめ】※複数の方から出された意見を中心に掲載しています

課題①：住宅地と拠点（駅など）を結ぶ幹線機能が必要

○日進市の役割について、くるりんばすの双方向運行や、スクールバスの活用について意見が出ました。市民の役割は、行きたい場所の声を届けることや、しっかり利用することなどが挙げられました。

課題②：乗継拠点の整備・利便性の向上が必要

○乗継拠点の場所では市役所・道の駅・図書館が挙げられ、いずれの場所でも拠点が目的地となるような交流ができ、にぎわう場所がよいという意見が出ました。

課題③：増加する高齢者への対応が必要

○市民の役割として、地域移動支援を活用することが挙げられましたが、公共交通として取込むべきではないという意見も出ました。

日進市の役割では、周辺市町の事例を参考にしてデマンド型交通やタクシー券の検討をするという意見が多く出されました。

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

○幅広い世代に乗ってもらうためには、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が必要という意見が多く出され、またバスについて日頃から話し合う場が必要という意見も出されました。

▼第2回地域別ワークショップの開催



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サービスとして整理する必要があります

		香久山地区	北山地区	五色園地区
移動支援の活動	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"> ・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 ・行先:主に香久山地区内 ・ワンコインサービス登録者数15~20名 ・個人所有の自家用車を使用 ・付添は1時間 500 円(移動支援部分は無償) 	<ul style="list-style-type: none"> ・買物ついでに希望者を同乗 ・毎週火・金 10 時出発 ・行先:市内スーパー1箇所 ・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 ・個人所有の自家用車を使用 ・無償 	<ul style="list-style-type: none"> ・買物同行サービス ・月~金 10 時~17 時 ・行先:市内スーパー3箇所、長久手市内スーパー3箇所 ・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 ・個人所有の自家用車を使用 ・1 回 1,000 円(2 時間)、相乗り時は 500 円
活動を行う上で の問題点や課題	運転手	・ドライバーの確保	・ドライバーの確保・高齢化	・ドライバーの確保
	車両	・メンテナンス、運行経費等の負担		
	事故対応	<ul style="list-style-type: none"> ・事故発生時の責任の所在 ・保険料増加分の負担 	・移動支援ドライバー個人の自動車保険で対応	・移動支援ドライバー個人の自動車保険で対応
	料金			<ul style="list-style-type: none"> ・買物同行費低減が必要 ・利用促進
	その他		・自治会の下、老人クラブが運営しているが、運営主体の自治会への移管も考えられる	<ul style="list-style-type: none"> ・自治会で運営しており、役員の入替りで継続の不安があるため、組織体制明確化が必要
地域公共交通との連携			・公共交通が便利になれば、活動を解散することもある	<ul style="list-style-type: none"> ・一般タクシーとの競合に配慮 ・買物の場合、帰りは荷物があるため移動支援を利用 ・図書館、病院、公共施設等と同じ利用
今後の活動の方向性		・月に 2 回あるほっとカフェでアンケート配布を検討。		・現段階では移動支援サービスの利用はなく、今後の利用実績を踏まえ、サービスのあり方を検討
市へ期待すること		<ul style="list-style-type: none"> ・今後の免許証返納者層をみすえた検討 ・保険等の整備 		・移動支援ボランティア活動保険の負担

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
<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、サポーター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	<ul style="list-style-type: none"> ・事故発生時の責任の所在 ・保険料増加分の負担
	・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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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・協働に期待されています

利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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
主な目的地	<ul style="list-style-type: none"> ・出発地又は到着地が日進市内の移動 ・病院：近隣病院、愛知医科大学病院、おりど病院など市内外 ・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 ・趣味：演奏会、美術館、墓参り⇒QOL 向上に貢献 ・介護施設への送迎
運転手	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・資格保有者に限定されるためドライバーの人手は不足
経営	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・訪問介護等と福祉有償運送を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
地域公共交通との連携等	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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運転手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) ・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 ・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 ・タクシー事業者は福祉部門に積極的に参画して欲しい ・バスやタクシー運転手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ないか
市へ期待すること	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償運送ドライバー認定講習会の開催継続 ・福祉有償運送に用いる車両の維持等の金銭的支援 ・人手不足を解消する人的支援

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

ここでは、前章までに実施・整理した本市の特性や公共交通の現状、市民・バス利用者アンケート、地域別ワークショップ、関係団体ヒアリングなど、各種ニーズ調査結果から抽出される個別課題等より、本市の地域公共交通の課題（集約課題）を以下に整理します。

図 日進市における地域公共交通の課題と課題抽出の背景等
＜課題抽出の背景等＞

個別課題の根拠データ

- ① 日進市の現状
- ② 公共交通の現状
- ③ 市民アンケート
- ④ バス乗降調査
- ⑤ バス利用者アンケート
- ⑥ 旧計画目標の達成度評価
- ⑦ 地域別ワークショップ
- ⑧ 関係団体ヒアリング

公共交通を取り巻く社会情勢の変化

- ・新型コロナウイルス感染症による公共交通利用者数、収入が大きく減少した
- ・活性化再生法の改正により地域の輸送資源の総動員や既存サービスの改善徹底が促進される
- ・自動運転、MaaS等新たなモビリティサービス実現が期待される
- ・タクシー事業に係る法改正により、柔軟な運賃制度が導入可能となった

日進市の上位・関連計画

- ・第6次総合計画、都市マスタープランでは、市役所及び鉄道駅周辺の拠点間の連携強化やアクセス性の向上に向けた公共交通軸の形成を目指す

＜日進市における地域公共交通の課題＞

課題1

住宅地と拠点を結ぶ
幹線機能の充実

課題2

乗継拠点の整備・利便性向上

課題3

増加する高齢者への対応

課題4

あらゆる世代のニーズや地域の特性を踏まえた交通手段となっている必要がある

課題1

住宅地と拠点を結ぶ幹線機能の充実

<主な個別課題等>

- ・隣接市町との都市間移動に対応した広域的な公共交通ネットワークの形成
- ・くるりんばすの運行形態やサービス圏域の見直し
- ・既存資源として存在するスクールバスの活用
- ・商業施設、医療施設、鉄軌道駅等の都市内拠点への移動手段の確保



課題の背景となる現状や問題点等	個別課題の根拠データ							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
本市の通勤・通学流動は、名古屋市との結びつきが最も強く、長久手市や東郷町、みよし市といった南北に隣接する都市との結びつきも強くなっています。	●							
市内に立地する大学では、赤池駅周辺等から大学までスクールバスを運行しており、通学ラッシュとは反対方向への移動や昼間時間帯の移動における市内の新たな交通手段としての活用が望まれています。	●						●	
市内の鉄道駅（赤池駅・日進駅・米野木駅）および長久手古戦場駅の利用者数は、横ばいまたは増加傾向にあります。		●						
市内を運行する名鉄バスの利用者数は、全体で横ばい状態（日進中央線は増加傾向）となっています。		●						
くるりんばすは、一方向運行による利便性低下や、サービス圏域拡大による所要時間の増大等を要因として、利用者が減少しています。		●				●		
市役所および長久手古戦場駅と五色園・かえで台等の住宅地を結び、他のくるりんばす路線と比較して直線的に運行する五色園線では、再編前との比較においても利用者数が増加しています。		●				●		
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」といった存在価値が重視されています。			●					
くるりんばすの不満割合は半数以上となっており、改善項目として「運行本数」「一方向運行見直し」が求められています。			●					
くるりんばすは高齢者の買物・通院等の自由目的で利用されており、一方で名鉄バスは通勤・通学目的で主に利用されています。				●				

課題2

乗継拠点の整備・利便性向上

<主な個別課題等>

- ・都市内外への移動需要の高まり
- ・鉄軌道駅等の交通結節点における交通処理機能の不足
- ・多様な公共交通ネットワークの形成に資する乗継ぎ機能の確保
- ・乗継拠点における交流・対流等、にぎわいの創出



課題の背景となる現状や問題点等	個別課題の根拠データ							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
イオンモール長久手やプライムツリー赤池、ららぽーと愛知東郷といった大規模な商業施設が本市や周辺都市で開業し、市内外を結ぶ移動需要が高まっています。	●							
市内の鉄道駅駅前広場では交通の錯そうが見られ、交通結節点において円滑な交通処理機能を十分には果たしていない状況です。		●						
名鉄バスは日進市内に留まらない利用が多く、広域的な移動需要に対応する機能を持つ公共交通であるため、くるりんばす等の市内移動の交通機関との乗継ぎにより市内外を結ぶネットワークを形成することが求められています。		●						
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」が約51%となっており、乗継ぎ場所として市役所や鉄道駅、図書館、道の駅が挙げられています。					●		●	
地域で展開される移動支援サービスや、地域の実情に合った新しい交通サービスについては、既存の公共交通との乗継ぎを考慮に入れた導入・運行が求められています。							●	●
乗継拠点は公共交通の乗継ぎ機能に留まらず、目的地としての機能や交流・対流等、にぎわいのある拠点としての整備が求められています。							●	

課題3 増加する高齢者への対応

<主な個別課題等>

- ・ くるりんばすは高齢者の買物や通院目的による利用が主体
- ・ 既存バス停までの歩行が困難な高齢者が増加する見込み
- ・ 予約型の乗合交通やタクシーの活用等、新たな移動手段の必要性が求められる
- ・ 福祉有償運送や高齢者移動支援事業との継続的な協議・調整が必要



課題の背景となる現状や問題点等	個別課題の根拠データ							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
2020年の国勢調査による本市の高齢化率は約22%で、今後も増加傾向が継続する見込みです。	●							
タクシーの輸送人員や実車率は減少傾向にあり、福祉タクシー運行事業者は保有する福祉タクシー車両数は、長期的に減少傾向にあります。		●						
くるりんばすの平日の利用は半数以上が65歳以上の高齢者で、買物や通院の目的で利用されていることから、今後の高齢化の進展に伴って高齢者の移動需要に対応した運行サービスの確保が求められています。				●				
くるりんばすでは半径300mに1つを基準としてバス停を設置していますが、バス停までのアクセスが難しい高齢者が増加しています。	●	●						
くるりんばすが主要な場所を連絡する移動手段とした場合に、地域をくまなく回る移動手段は「予約型の乗り合い交通(約26%)」「タクシー(の補助)(約21%)」「地域の共助による移動支援(約19%)」の順に支持されています。					●			
市内では高齢者移動支援事業や福祉有償運送事業が展開されていますが、こうした福祉サービスの対象外かつ公共交通の利用が難しい方が存在します。								●
地域・障がい者福祉的な視点から移動支援事業の役割や機能を明確化する必要があり、地域公共交通のネットワークやシステムとして包括的に検討・整理することは困難です。							●	●

課題4

あらゆる世代のニーズや地域の特性を踏まえた交通手段となっている必要がある

<主な個別課題等>

- ・高齢化の進展は今後も継続するが、地域により特性・傾向は異なる
- ・くるりんばすは一律的なサービスから地域特性に応じたサービスへの変更が必要
- ・日常的な生活行動範囲や移動ニーズを適切に捉えた移動手段の確保
- ・バスとは異なる新たな移動サービスの導入が求められる



課題の背景となる現状や問題点等	個別課題の根拠データ							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
竹の山地区や米野木台地区においては高齢化率が10%以下である一方で、五色園地区や東山地区では30%を超えており、本市内においても地域事情が大きく異なっているものの、くるりんばすは一律のサービスを提供しているため、地域特性を踏まえた適切な輸送サービスが提供されているとはいえない状況です。	●	●						
バス車両が通行できない地区においては、くるりんばすのバス停から300m以上離れている「交通空白地域」となっています。		●						
名鉄バスの利用者は65歳未満が90%を占め、通勤・通学目的での利用が主体を占めている一方、くるりんばすの利用者は半数以上が65歳以上の高齢者で、買物や通院といった自由目的での利用が主体を占めています。				●				
各地域での日常的な生活行動範囲（運行エリア等）や移動ニーズ（身近な生活利便施設に近接したバス停設置等）を適切に捉えた移動手段の確保が求められています。				●			●	
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」という項目が約6割と主体を占めています。			●					
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」とする回答が約6割と主体を占めています。			●					

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

第6次日進市総合計画

計画期間：2021年度(R3)～2030年度(R12)

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

日進市都市計画マスタープラン

計画期間：2021年度(R3)～2030年度(R12)

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

<地域公共交通の基本的な方針>

みんなで支える公共交通環境が、活力とにぎわいを生むまち

第6次日進市総合計画など上位・関連計画を踏まえ、市民や地域、行政、鉄道事業者やバス事業者をはじめとした民間の交通事業者など、本市の地域公共交通に関わるすべての関係者が連携・協働することにより、それぞれの公共交通の運行が確保された移動環境が整い、本市内外での交流・対流が促されるまちを目指します。

■地域公共交通の課題

課題1

住宅地と拠点をつなぐ幹線機能の充実

課題2

乗継拠点の整備・利便性向上

課題3

増加する高齢者への対応

課題4

あらゆる世代のニーズや地域の特性を踏まえた交通手段となっている必要がある

■地域公共交通の方針

方針1

市内外の拠点へアクセスし、都市としての発展を支える交通を確保・維持します

方針2

にぎわいある中心交通拠点を整備し、多様な交通が連携した乗継環境を創出します

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

方針1

市内外の拠点へアクセスし、都市としての発展を支える交通を確保・維持します

- 本市の通勤・通学流動は主に名古屋市や豊田市との結びつきが強く、これを保持することは本市の都市機能上大変重要であることから、今後も引き続き、東西方向の公共交通幹線軸の運行を維持していく必要があります。
- 都市の発展を支えるうえで必要となる公共交通ネットワークを形成するために、東西方向の公共交通幹線軸と連携し、市内の各拠点や長久手市、東郷町、みよし市といった南北に隣接する都市との交流・対流を促す南北方向の公共交通軸の運行を維持・確保していく必要があります。また、沿線の人口集積や移動ニーズを適切に捉え、住宅地と鉄軌道駅や主要な集客施設を相互に連絡する準幹線の運行を維持・確保することが必要です。
- 効率的で有効的なバスネットワークを構築するためには、数多くの大学が立地し、鉄軌道駅と市内の各大学を結ぶスクールバスが運行されているという本市の特性を活かし、このスクールバスを本市の既存交通資源として捉え、活用を目指します。
- 本市が継続的に持続・発展していくために、サステナブル*な社会の実現に向けて、二酸化炭素排出量の削減に資する環境負荷の小さい移動手段である公共交通を便利に利用できるまちづくりを進め、公共交通の適切な利用に資する行動変容を目指します。

方針2

安全・安心なバス停利用環境の改善と、にぎわいある中心交通拠点を整備します

- 通勤通学目的での鉄軌道駅の利用に加え、プライムツリー赤池やイオンモール長久手、ららぽーと愛知東郷の開業により、買物目的での都市内外の移動需要が高まっていることから、鉄軌道駅や大規模商業施設等に付帯・隣接する主要なバス停について、公共交通の安全な運行と便利な利用を確保する空間・施設を整備・改善する必要があります。
- 本市中心部には、路線バスやくるりんばす、タクシー等の公共交通相互や他の交通手段との乗継ぎが可能となる交通拠点を整備する必要があります。交通拠点は、ただバスを待つだけでなく、公共交通を楽しく利用できるようになる「にぎわいのある」拠点となることを目指します。
- 各バス停においては、高齢者や障害者が安全に乗降できるよう、バリアフリーな環境が整っている必要があります。
- くるりんばすは、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。くるりんばす相互やくるりんばすと他の公共交通との乗継ぎをスムーズに行うためには、様々な方法による運行情報等の積極的な提供や乗継にかかる割引等について検討・実施する必要があります。

「*」がついている用語は70ページで解説をしています。

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。
- 市内においても地域によって人口分布や年齢構成により移動ニーズは異なっていることから、地域の移動ニーズに応じた適切な移動手段を地域が主体となり研究・検討する場や導入の可能性を検証する場の設置およびその活動を支援が必要です。また、これら活動を通じて公共交通への愛着や興味・関心を高める取組みの支援が必要です。
- 安定的に地域公共交通の運営を継続するうえで、企業や地域へくるりんばすの運行を支える取組みへの協力・協賛が必要です。また、高齢者移動支援事業は、原則としてボランティア活動であり、地域福祉的な機能や役割が期待されていることから、地域住民の移動に関する取組みや既存資源の活用等に関する協議・調整等の支援が求められています。

2) 地域公共交通の役割と位置づけ

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ます。

こうした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おける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ります。

図 地域公共交通の将来ネットワークイメージ

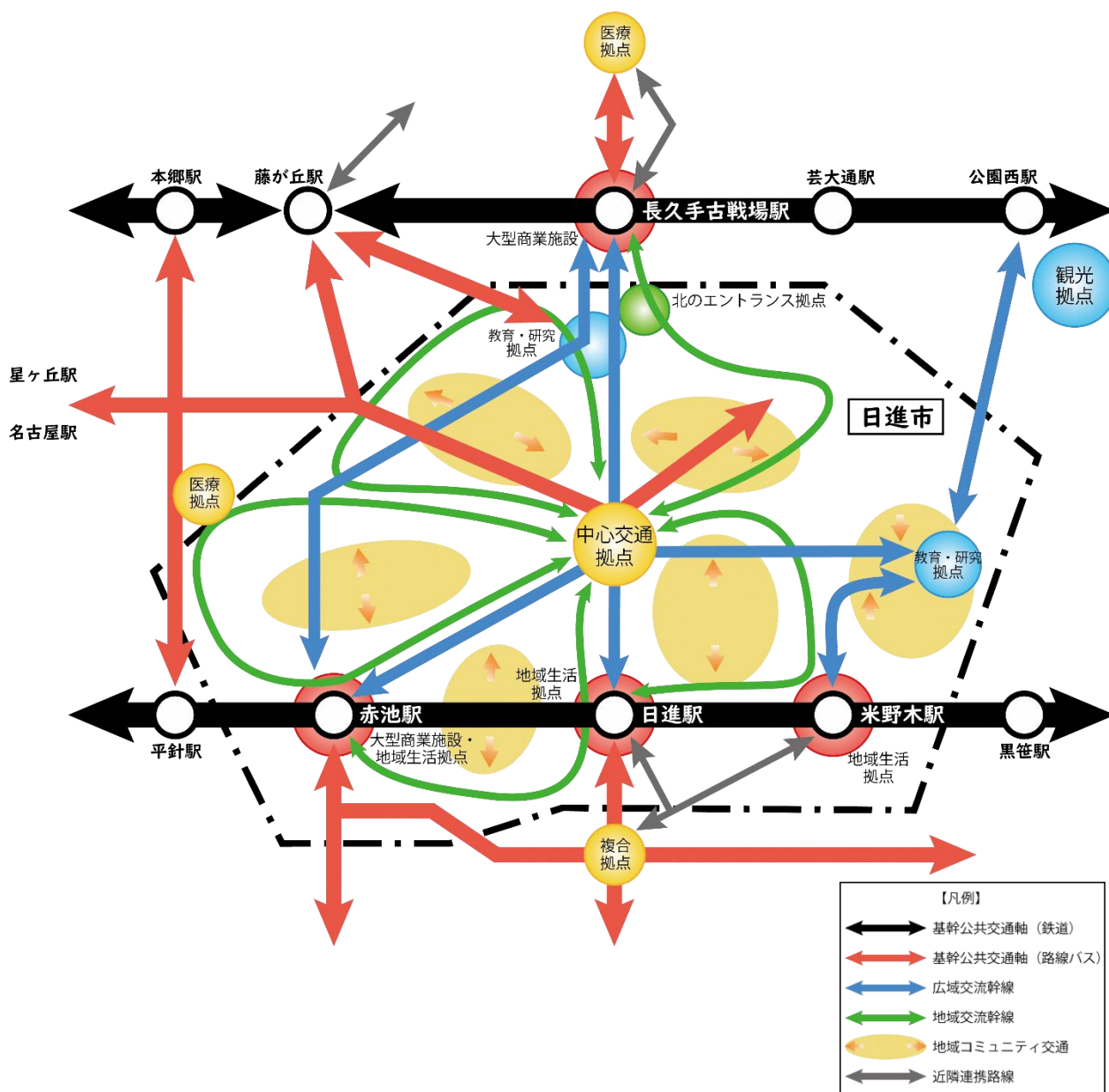


表 地域公共交通の機能・役割

機能分類	路線の機能・役割とサービス水準	運行主体	該当する現行路線
基幹 公共交通軸 (鉄道)	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学を主として、買物や通院など様々な目的に対応 本市と周辺市町を連絡する路線 広域的な移動需要に対応した高いサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋鉄道豊田線 名古屋市営地下鉄東山線・鶴舞線 愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)
基幹 公共交通軸 (路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学を主として、買物や通院など様々な目的に対応 本市と周辺市町を連絡する路線 鉄道と一体的に本市の公共交通の軸として機能し、広域的な移動需要に対応した高いサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 名鉄バス(都市間路線)
広域交流路線 (幹線)	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買物や通院など様々な目的に対応 各拠点間を結び、基幹公共交通軸を補完 各路線沿線の移動需要に応じたサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 日進市 学校法人 	<ul style="list-style-type: none"> 名鉄バス(都市内路線) くるりんばす(循環線) 大学スクールバス
地域交流路線 (準幹線)	<ul style="list-style-type: none"> 買物や通院などを主とするほか、通勤・通学目的に対応 市内移動の核となる中心交通拠点を起点に、各地域の移動需要に即したサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 日進市 	<ul style="list-style-type: none"> くるりんばす(循環線を除く)
地域 コミュニティ 交通	<ul style="list-style-type: none"> 買物や通院などの目的に対応 上記幹線交通と連携した運行により、地域の交流を促進する役割 各地域の移動需要に即したサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 日進市 地域 	<ul style="list-style-type: none"> くるりんばす(循環線を除く) 少量輸送(デマンド型交通等)
近隣連携路線	<ul style="list-style-type: none"> 本市と周辺市町を連絡する路線 必要に応じて本市内の交通と連携し、尾三地区の南北方向への移動需要に対応したサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 長久手市 東郷町 	<ul style="list-style-type: none"> 長久手市N-バス(各路線) 東郷町じゅんかい君(各路線)
個別輸送	<ul style="list-style-type: none"> 上記の地域公共交通とは空間的・時間的な補完関係を構築 個々の移動需要に応じたサービスを提供 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 一般タクシー

福祉有償運送事業や高齢者移動支援事業については、不特定の方が利用する交通を前提とした本市の地域公共交通として一体的に扱うことはありませんが、上記の表中の移動手段を利用できない要介護者、身体障害者などの移動困難者については、日常生活及び社会生活を営む上で、安全・円滑・快適に移動することができるよう他の個別計画と連動し、合理的な配慮に基づいた運用や交通施設(車両、駅、停留所、案内表示、道路施設など)の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。

3) 計画対象地域及び計画期間


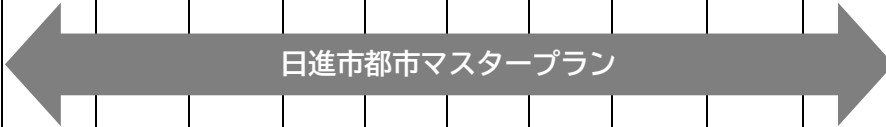

(1) 計画対象地域

計画対象地域は、日進市に関連する公共交通全体のネットワークのあり方を一体的に取り扱うことから、日進市全域とします。

なお、周辺市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

(2) 計画期間

計画期間は、第6次日進市総合計画、日進市都市マスタープランなどの上位・関連計画における計画期間との整合を図るため、2022年度（令和4年度）～2030年度（令和12年度）までを計画期間とします。

	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
総合計画										
都市計画 マスタープラン										
地域公共交通計画										

4) 計画の目標

本計画の目標について以下に整理します。

(1) 計画目標

日進市内の公共交通利用者数

現況値：19,046,598 人／年

≫

目標値：20,050,000 人／年

※現況値は 2019 年(令和元年)の鉄軌道各駅乗車人員、路線バス、くるりんばすの利用者数の合計

(2) 方針別目標

方針 1

幹線軸の公共交通利用者数

現況値：18,722,984 人／年

≫

目標値：19,690,000 人／年

※現況値は 2019 年(令和元年)の鉄軌道各駅乗車人員、路線バス利用者数の合計

方針 2

「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合

現況値：12.2%

≫

目標値：6%以下

※バス利用者アンケートにおいて、上記項目の満足度として「やや不満」もしくは「不満」と回答した割合

方針 3

市民の公共交通利用割合

現況値：71.2%

≫

目標値：78%以上

※市民アンケートにおいて、鉄道、路線バス、くるりんばす、一般タクシーの直近の利用状況で「利用していない」または「無回答」以外の回答をした市民の割合

5) 目標を達成するために実施する事業

前項までに整理した方針とその目標を達成するために実施する事業について以下に整理します。

表 目標を達成するために実施する事業

基本方針			実施事業
方針1	方針2	方針3	
○			①需要に応じた東西方向の公共交通幹線軸の運行維持
○		○	②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
○		○	③既存交通資源を活用した新規幹線の導入
○		○	④環境にやさしい公共交通を便利に利用できる環境整備の推進
	○	○	⑤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
	○	○	⑥公共交通を楽しく利用できるイベントの開催等
	○	○	⑦バスコンシェルジュサービスの実施
○	○	○	⑧公共交通を安心して利用できる情報・案内の提供
	○	○	⑨乗継制度の見直しによる利便性の向上
○		○	⑩公共交通を学び、利用を高める取組みの展開
		○	⑪公共交通を考え、愛着や興味・関心を高める取組みの支援
○		○	⑫公共交通の運行を支える企業・地域の取組みの支援

また、これらの事業は「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成に向けた取組みの一環となるため、関連する目標についてアイコンで示します。



①需要に応じた東西方向の公共交通幹線軸の運行維持		方針1	方針2	方針3	9 産業と経済活動の基盤をつくる	11 住み続けられるまちづくりを
		○				
事業内容	市内外拠点への移動の利便性を確保するため、名鉄豊田線や名古屋市営地下鉄鶴舞線・東山線、リニモといった鉄軌道及び名鉄バス岩藤線等の路線バスは、通勤・通学を主とした名古屋市や豊田市方面への需要に対応する運行サービスの提供を維持します。					
実施主体	交通事業者					

【事業事例等】

現在、名古屋市へは市南部から名古屋市営地下鉄鶴舞線、豊田市へは名古屋鉄道豊田線が結んでいます。市外北部の長久手市からは、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、名鉄バス岩藤線は本市と名古屋市を、名鉄バス星ヶ丘・豊田線は本市と東郷町やみよし市、豊田市を結んでおり、都市間交通需要に対応する基幹的バスとして機能しています。



表 東西方向の公共交通幹線軸路線の運行状況（2021年(R3年)12月現在）

路線		運行本数		運行時間帯	
		1日あたり	ピーク時1時間あたり	始発	終着
鉄道	名古屋市営地下鉄 鶴舞線	328 本	28 本（8 時台）	5:30	0:30
	名古屋鉄道 豊田線	158 本	12 本（7・8 時台）	5:48	0:10
	東部丘陵線（リニモ）	262 本	17 本（8 時台）	5:39	0:12
路線バス	名鉄バス 岩藤線	93 本	10 本（7 時台）	6:04	23:32
	名鉄バス 星ヶ丘・豊田線	116 本	9 本（7 時台）	6:34	22:20

※運行本数：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、東部丘陵線（リニモ）では長久手古戦場駅、名鉄バス岩藤線では五色園バス停、名鉄バス星ヶ丘・豊田線では赤池駅バス停での発着本数の合計

※始発・終着：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、名鉄バス岩藤線では五色園バス停、名鉄バス星ヶ丘・豊田線では赤池駅バス停での発着時刻

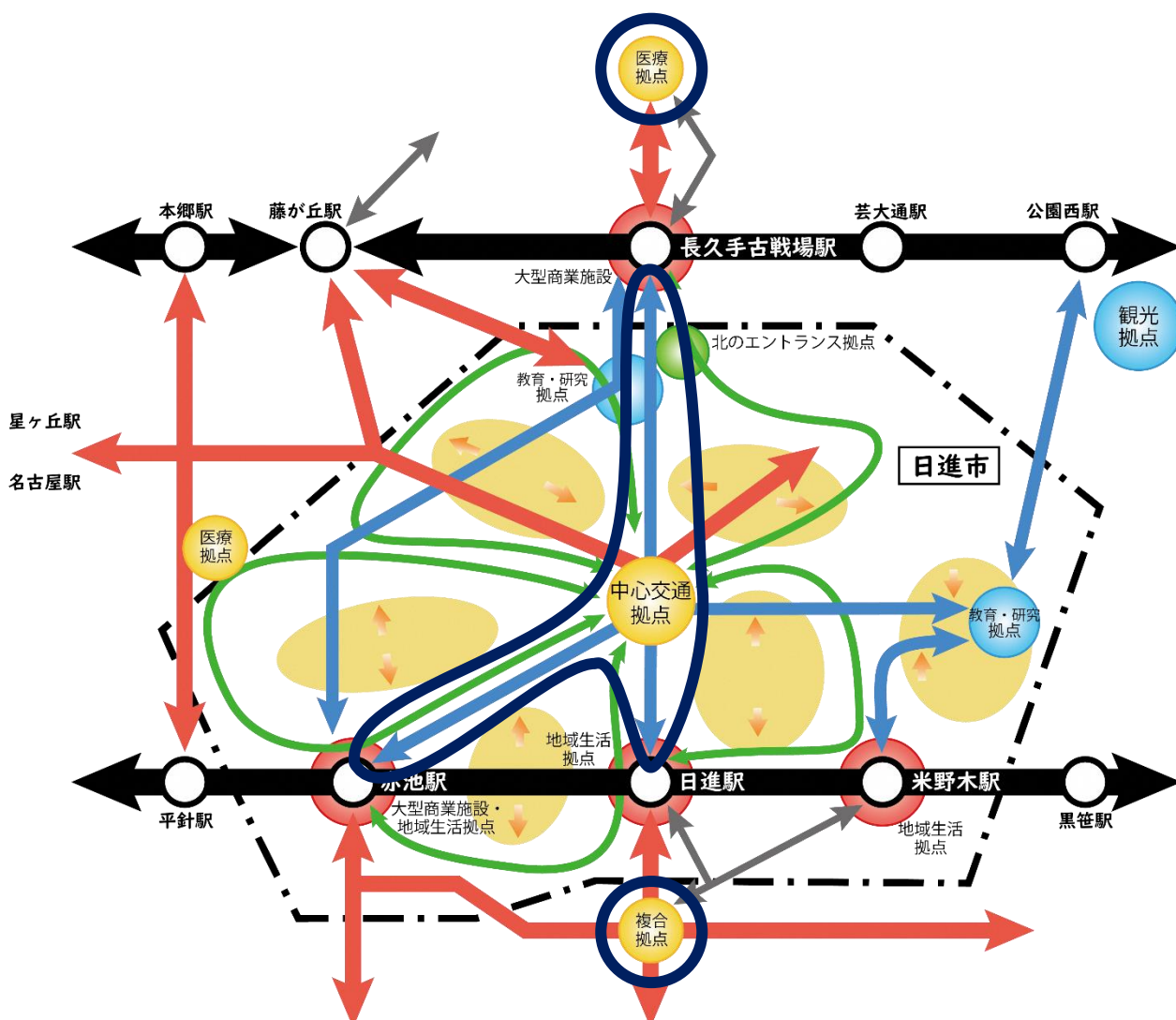
※路線の系統：名鉄バス岩藤線は五色園発着の2系統、名鉄バス星ヶ丘・豊田線は赤池駅～豊田市間を運行する2系統の合計


②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				方針1	方針2	方針3	9 産業と経済活動の発展を支える交通ネットワーク	11 都市機能の発展を支える交通ネットワーク
				○		○		
事業内容	名鉄バス日進中央線やくるりんばす循環線等について、本市における南北方向の公共交通軸として運行サービスの提供を確保・維持します。 また、沿線の人口集積や移動ニーズを踏まえた、くるりんばすの機能や運行形態、ルート、サービス水準等の見直しを実施し、市内の住宅地と鉄軌道駅や主要な集客施設等を相互に連絡する幹線・準幹線の機能を確保します。							
実施主体	日進市・交通事業者							

【事業事例等】

名鉄バス日進中央線やくるりんばす循環線は、赤池駅や日進駅と長久手古戦場駅を結ぶ南北方向の公共交通軸として機能しています。これらの路線は市内の南北移動だけでなく、愛知医科大学病院やららぽーと愛知東郷など、周辺都市の主要な医療・商業施設と本市とのアクセスを可能にする役割があります。

図 地域公共交通の将来ネットワークイメージ（再掲）



③既存交通資源を活用した新規幹線の導入		方針1	方針2	方針3	
		○		○	
事業内容	鉄軌道駅と市内の大学を結ぶスクールバスについて、一般客の混乗や途中バス停への停車等の活用に向けて、大学や関係機関との協議・調整を進めます。				
実施主体	日進市・大学・関係機関				

【事業事例等】

本市内には5つの大学が立地しており、各大学でそれぞれスクールバスを運行しています。下図中の矢印は、実施予定の路線を示しています。

図 本市の大学立地状況

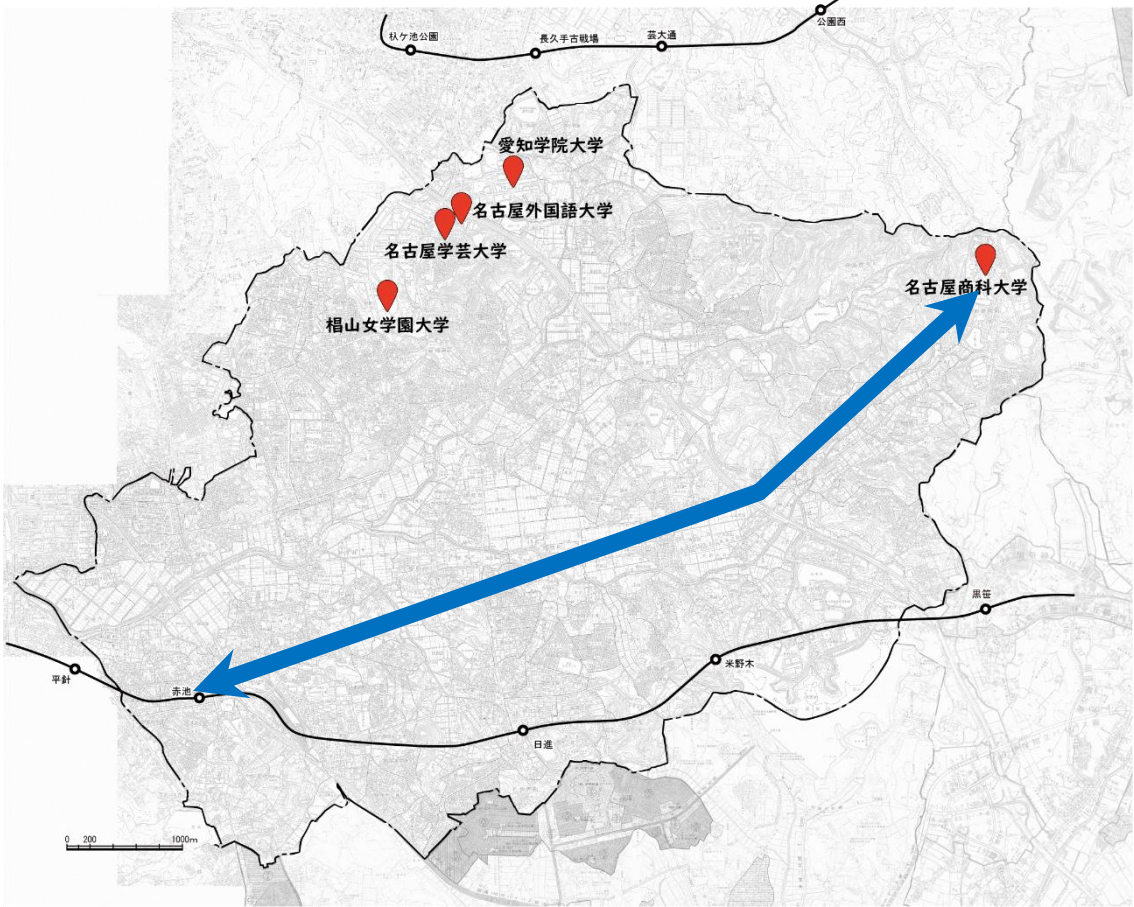





表 市内に立地する大学のスクールバス

	路線名	運行本数 (本/日)	運行時間帯		料金
			始発	終着	
名 自 (大 鉄 鉄 学 運 行 バス) 独	名古屋商科大学線 (赤池駅～名商大)	22	7:37	20:55	350円
	名古屋商科大学線 (公園西駅～名商大)	41	7:55	20:29	160円
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～椋山女学院大学日進キャンパス	27	8:40	18:50	無料
	椋山女学院大学星ヶ丘キャンパス～ 椋山女学院大学日進キャンパス	58	8:40	19:30	無料

④環境にやさしい公共交通を便利に 利用できる環境整備の推進		方針 1	方針 2	方針 3	3 すべての人に 健康と福祉を	7 気候変動に 適応する	13 気候変動に 適応する
		○		○			
事業内容	本市内において市民や来訪者が過度な自家用車利用を抑えられるよう、土地区画整理事業の実施においてはバス利用が促進されるように配慮した計画とするなど、公共交通を便利に利用できるまちづくりを進めます。 また、運行車両における取組みとして、車両更新時には環境負荷の低い車両を導入します。						
実施主体	日進市・市民・企業・大学等						

【事業事例等】

従来のディーゼル燃料からバイオディーゼル燃料への転換といった取組みをはじめ、新しい環境基準を満たしている車両や、電気バス(EV)、燃料電池バス(FCV)等といった車両へ転換する取組みを通じて、より環境負荷の低い公共交通の運行に繋がります。

図 自動運転電気バス「NAVYA ARMA」



(資料：境町 Web サイト)

図 燃料電池バス導入事例



(資料：豊田市 Web サイト)

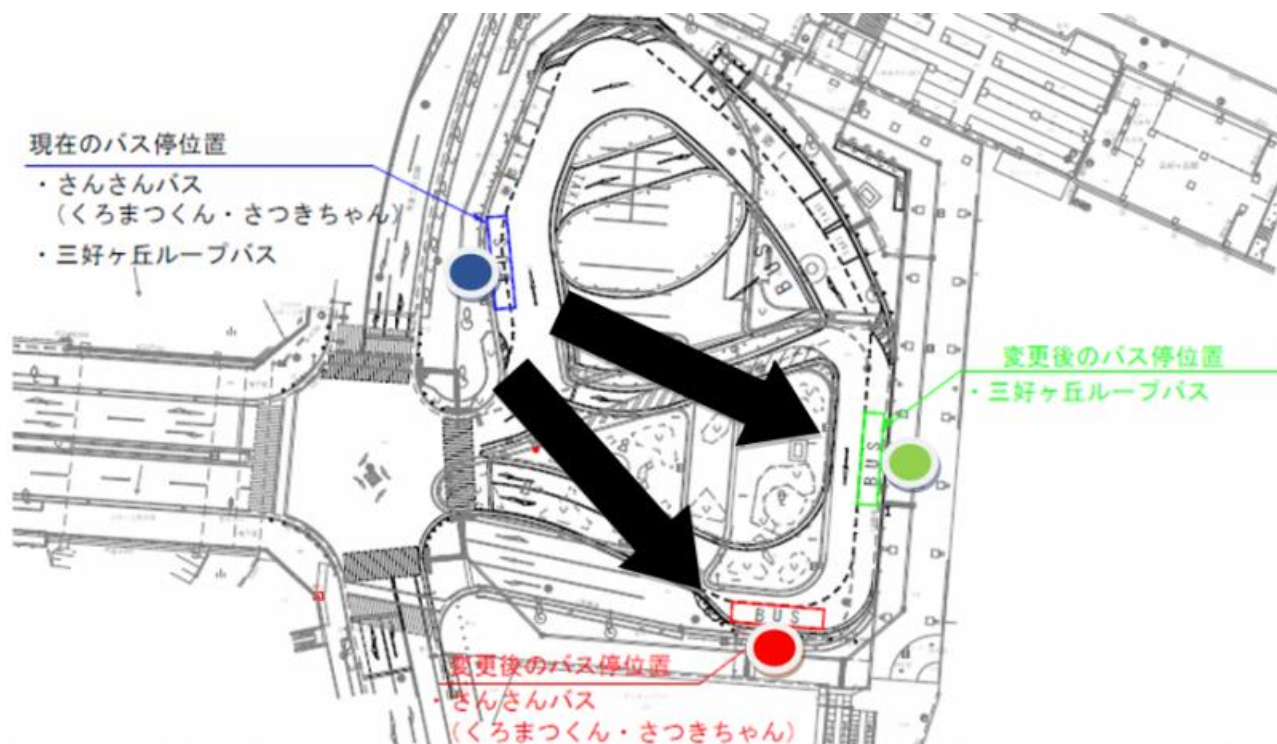
⑤公共交通の安全な利用と運行を 確保する施設・空間の整備・改善		方針1	方針2	方針3	9 駅周辺等での 公共交通の 利便性向上	11 公共交通の 利用促進
			○	○		
事業内容	<p>日進駅をはじめとした鉄軌道駅や、市内の主要なバス停において、ベンチや上屋等の待合環境や車両の走行・駐停車空間の確保、また、各バス停におけるバリアフリー化等、公共交通の安全な利用と運行を確保する施設・空間を整備・改善を進めます。</p> <p>また、駅周辺の交通動線の整理等により渋滞の緩和や公共交通の駅への導入の円滑化を進めます。</p>					
実施主体	日進市・交通事業者					

【事業事例等】

みよし市の三好ヶ丘駅では駅前広場の整備を行い、これまで駅舎から離れた位置に停車していたバス停を、駅舎や交流拠点(カリヨンハウス)に近接した位置に変更しました。

また、バス・タクシーと一般車が交錯し、バスの定時性が損なわれていたため、駅前広場での公共交通と一般車の空間を分離しています。

図 三好ヶ丘駅駅前広場整備に伴うバス停位置の変更



(資料：みよし市 Web サイト)

⑥公共交通を楽しく利用できる イベントの開催等	方針1	方針2	方針3	3	9	11
		○	○			
事業内容	交通拠点における交流・対流を促進する多様な施設(商業・飲食・娯楽等)の集積や、地域と連携したイベントの開催、マルシェやキッチンカーの設置等、にぎわいを創出する取組みを関係課と連携して展開します。					
実施主体	日進市・交通事業者・地域・企業					


【事業事例等】

JR 三河安城駅前の矢総公園において、地元企業や商店街などが連携したイベント「つかう.meet.FES」が開催されました。当日はキッチンカーが出店し、バスケットボールのパブリックビューイングが行われるなど、2日間で延べ 1,187 人が参加するにぎわいとなりました。

図 つかう.meet.FES 会場見取り図



(資料：NPO 法人 Mieru-Da Project Web サイト)

⑦バスコンシェルジュサービスの 実施		方針1	方針2	方針3	<div>3</div> <div>すべての人に 健康と福祉を</div> 
			○	○	
事業内容	くるりんばすの利用案内、乗降時の補助等、安心・安全な利用を支援するバスコンシェルジュサービスを実施します。				
実施主体	日進市				

【事業事例等】

路線バスにより安心して乗車できる環境づくりと、旅客サービスの向上を目指し、岐阜バス案内人「シェルパ」が、主要ターミナルである JR 岐阜駅、名鉄岐阜バスターミナル、名鉄岐阜（神田町通り）で活動しています。岐阜バス運行エリアでのイベント時には、イベント会場での案内も行っています。

活動内容は以下の通りです。

- 路線バスに乗り慣れていない方への案内サービス
- 障がいのある方への乗降介助
- 観光客への案内サービス（インバウンド対応含む）
- イベント会場へのアクセス案内及び帰路の乗車案内
- その他（忘れ物対応、バス乗降時の安全確保、路線障害の情報提供など）

図 くるりんばすの利用案内風景（日進市役所）（再掲）



図 岐阜バス案内人「シェルパ」



（資料：岐阜バス NEWS RELEASE（令和3年9月17日付））

⑧公共交通を安心して利用できる 情報・案内の提供		方針1	方針2	方針3	3 すべての人に 提供可能なサービス	9 障害と関係あるものの 提供可能なサービス
		○	○	○		
事業内容	<p>バス利用者がわかりやすく経路を検索できるよう、周辺自治体と連携したGTFSを活用した経路検索システムを継続的に提供します。</p> <p>また、バス乗車前の不安を解消するため、バスロケーションシステムによる運行情報を発信するとともに、バスマップの配布、総合案内板の設置等、公共交通を安心して利用できる情報・案内を提供します。</p>					
実施主体	日進市・交通事業者・尾三地域各自治体					

【事業事例等】

GTFS(General Transit Feed Specification)とは、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的とした世界標準の公共交通データのことで、本市では、このデータ整備を周辺自治体と連携して整備しており、Google Maps等でバスの経路検索が可能となっています。

また、安城市では時刻表を冊子状とし、コミュニティバスだけではなく鉄道や路線バス、タクシーの情報を掲載した総合的な公共交通マップを作成しています。

図 Google Maps を利用したくるりんばすの経路検索結果

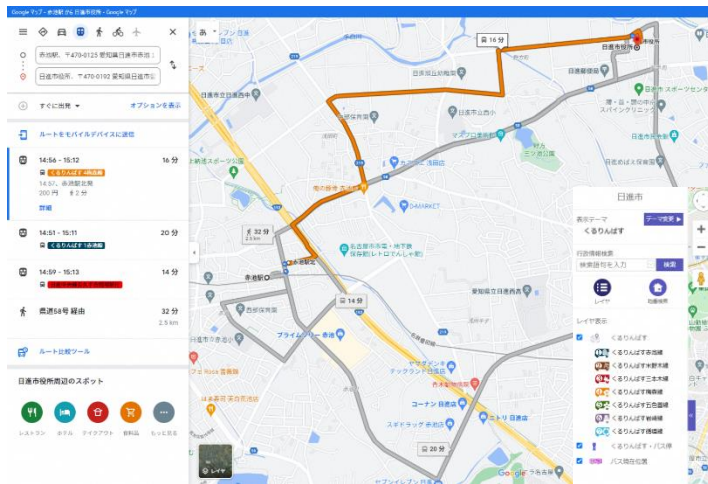


図 くるりんばす運行情報

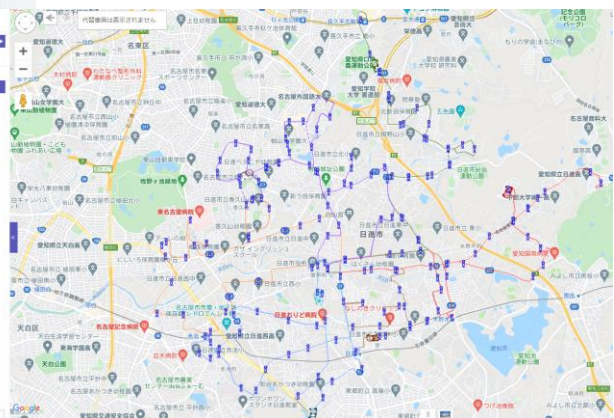



図 総合公共交通マップの事例（安城市）



⑨乗継制度の見直しによる利便性の向上		方針1	方針2	方針3	<div>11</div> <div>相互乗り入れによる利便性の向上</div> <div></div>
			○	○	
事業内容	くるりんばす相互やくるりんばすと他の公共交通との乗り継ぎについて、乗継抵抗が緩和される割引の導入や乗継券の発行等のあり方を検討し、利便性を向上します。				
実施主体	日進市・交通事業者				

【事業事例等】




半田市では、主に幹線道路で運行する路線バスをはじめ、地区内の主要な施設をめぐる地区路線 A、他の公共交通が運行されないエリアをきめ細かくめぐる地区路線 B まで、段階的な公共交通網が形成されています。

こうした公共交通網の中で、路線バス2路線の市内区間、地区路線 A・B6路線の計8路線共通で、1日乗り放題となる「半田市内共通1日乗車券」を設定しています。

図 半田市公共交通バスと1日乗車券



(資料：半田市 Web サイト)

⑩公共交通を学び、利用を高める 取組みの展開		方針1	方針2	方針3	3	11	13
		○		○			
事業内容	子どもや高齢者を主な対象としたバスの乗り方教室の開催、市民、企業、学校、転入者、来訪者等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施等、みんなが暮らしの中で公共交通を利用する行動様式を学び、実践する取組みを展開します。また、バス無料の日の制定や免許返納者への公共交通利用優遇措置の充実、定期券販売所の増設等、公共交通の利用を高める取組みを展開します。						
実施主体	日進市・地域・保育園・幼稚園・小学校・交通事業者						

【事業事例等】

小牧市公共交通利用促進協議会では、外国人の方々にこまき巡回バスの乗り方を知ってもらうため、小牧市国際交流協会(KIA)を協力して、日本語教室に通う生徒を対象に「外国人向けバス乗り方教室」を開催しています。

図 外国人向けバス乗り方教室の様子



(資料：小牧市 Web サイト)

⑪公共交通を考え、愛着や 興味・関心を高める取組みの支援	方針1	方針2	方針3	3	11	13
			○			
事業内容	<p>既存公共交通に関する意見交換の場や、オンデマンド型の少量輸送や自動運転等の「新たな交通手段」の研究、その導入可能性を検討する場など、地域住民が地域の公共交通を自ら考える場の設置や活動を支援します。</p> <p>また、バス停周辺の清掃や緑化の推進、地元出身有名人によるくるりんばすの車内案内の実施など、地域の公共交通への愛着や興味・関心を持っていただくとともに、市外部からの訪問者を増加させる取組みを実施・支援します。</p>					
実施主体	日進市・地域・交通事業者					

【事業事例等】

瀬戸市の菱野団地コミュニティ交通運行協議会では、2018年8月6日より「住民バス」を運行しています。毎月開催している協議会では、菱野団地内全世帯アンケートや、各種利用促進策の実施、まちのイベントとの連携などについて議論しています。

図 菱野団地コミュニティ交通運行協議会の様子

運行協議会の様子（※毎月開催）



運行再開に向けての様々な協議



子どものアイデアあふれる
車両デザイン及び愛称の募集・選考



バス停や啓発グッズの作成



新しい住民バス出発式の開催

(資料：令和元年度「エコ モビリティ ライフ推進表彰」資料)

本計画に基づく各事業は、日進市地域公共交通会議が実施主体となって進捗を管理することとします。各事業の検討・準備期間及び実施時期、実施主体は以下の通りとします。

事業内容		実施																		
		検討・準備				実施														
		2022(R4)		2023(R5)		2024(R6)		2025(R7)		2026(R8)		2027(R9)		2028(R10)		2029(R11)		2030(R12)		実施主体
上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
① 需要に応じた東西方向の公共交通幹線軸の運行維持																				交通事業者
② 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
③ 既存交通資源を活用した新規幹線の導入																				日進市・大学・関係機関
④ 環境にやさしい公共交通便利に利用できる環境整備の推進																				日進市・市民・企業・大学等
⑤ 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
⑥ 公共交通を楽しく利用できるイベントの開催等																				日進市・交通事業者・地域・企業
⑦ バスコンシェルジュサービスの実施																				日進市
⑧ 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
⑨ 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
⑩ 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
⑪ 公共交通を考え、愛着や興味・関心を高める取組みの支援																				日進市・地域・交通事業者
⑫ 公共交通の運行を支える企業・地域の取組みの支援																				日進市・企業・地域

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

本計画で示した事業を計画的に実施し、設定した目標を達成するため、PDCAサイクル*を実行します。

各事業については、実施主体が毎年度評価・検証を行い、日進市地域公共交通会議で進捗を管理し、日進市が日進市地域公共交通会議からの助言を受け、改善策を検討します。

計画全体としては、中間年度及び最終年度に日進市と専門部会が協働して計画目標の達成度について評価・検証を行うとともに、目標未達成の場合には要因を分析し、日進市地域公共交通会議へ改善案をはかったのち、必要に応じて地域公共交通計画を見直します。

図 本計画の推進体制



「*」がついている用語は70ページで解説をしています。

表 計画スケジュール（計画期間）

	2022年度 (令和4年度)		2023年度 (令和5年度)		2024年度 (令和6年度)		2025年度 (令和7年度)		2026年度 (令和8年度)		2027年度 (令和9年度)		2028年度 (令和10年度)		2029年度 (令和11年度)		2030年度 (令和12年度)	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
事業の計画	次年度実施事業の計画																	
事業の実施 事業内容の評価	事業の実施 (利用促進等)		事業の実施 (利用促進等)		事業の実施 (利用促進等)		事業の実施 (利用促進等)		事業の実施 (利用促進等)		事業の実施 (利用促進等)		事業の実施 (利用促進等)		事業の実施 (利用促進等)		事業の実施 (利用促進等)	
目標達成状況の 確認・評価	実施した事業の 状況確認と評価		実施した事業の 状況確認と評価		実施した事業の 状況確認と評価		実施した事業の 状況確認と評価		実施した事業の 状況確認と評価		実施した事業の 状況確認と評価		実施した事業の 状況確認と評価		実施した事業の 状況確認と評価		実施した事業の 状況確認と評価	
改善・反映	毎年の 評価項目		毎年の 評価項目		毎年の 評価項目		毎年の 評価項目		毎年の 評価項目		毎年の 評価項目		毎年の 評価項目		毎年の 評価項目		毎年の 評価項目	
交通計画	次年度以降の実施事業 改善・反映		次年度以降の実施事業 改善・反映		次年度以降の実施事業 改善・反映		次年度以降の実施事業 改善・反映		次年度以降の実施事業 改善・反映		次年度以降の実施事業 改善・反映		次年度以降の実施事業 改善・反映		次年度以降の実施事業 改善・反映		次年度以降の実施事業 改善・反映	
	必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し	
	地域公共交通 計画策定		地域公共交通 計画策定		地域公共交通 計画策定		地域公共交通 計画策定		地域公共交通 計画策定		地域公共交通 計画策定		地域公共交通 計画策定		地域公共交通 計画策定		地域公共交通 計画策定	
	中間見直し		中間見直し		中間見直し		中間見直し		中間見直し		中間見直し		中間見直し		中間見直し		中間見直し	
	利用促進 アンケート 乗降調査等		利用促進 アンケート 乗降調査等		利用促進 アンケート 乗降調査等		利用促進 アンケート 乗降調査等		利用促進 アンケート 乗降調査等		利用促進 アンケート 乗降調査等		利用促進 アンケート 乗降調査等		利用促進 アンケート 乗降調査等		利用促進 アンケート 乗降調査等	
	利用促進 中間見直し 協議等		利用促進 中間見直し 協議等		利用促進 中間見直し 協議等		利用促進 中間見直し 協議等		利用促進 中間見直し 協議等		利用促進 中間見直し 協議等		利用促進 中間見直し 協議等		利用促進 中間見直し 協議等		利用促進 中間見直し 協議等	
	利用促進 次期計画 協議等		利用促進 次期計画 協議等		利用促進 次期計画 協議等		利用促進 次期計画 協議等		利用促進 次期計画 協議等		利用促進 次期計画 協議等		利用促進 次期計画 協議等		利用促進 次期計画 協議等		利用促進 次期計画 協議等	
	中間評価		中間評価		中間評価		中間評価		中間評価		中間評価		中間評価		中間評価		中間評価	
	次期公共交通計画 策定		次期公共交通計画 策定		次期公共交通計画 策定		次期公共交通計画 策定		次期公共交通計画 策定		次期公共交通計画 策定		次期公共交通計画 策定		次期公共交通計画 策定		次期公共交通計画 策定	

2) 計画の評価指標と確認指標

本計画全体の評価は前ページに示す計画期間の中間年次及び最終年次に行うものとし、その評価に使用する指標は5章で示した計画目標及び方針別目標とします。

また、計画の進捗状況について、計画目標及び以下の3項目を計画の確認指標として、毎年度確認・評価します。

- 路線単位の利用者数
- くるりんばす、名鉄バス日進中央線の利用1回あたりの公費負担額
- 地域公共交通の関係者が連携した取組みの件数

表 計画の目標（再掲）

指標	現況値	目標値
■計画目標		
日進市内の公共交通利用者数	19,046,598 人	20,050,000 人
■方針別目標		
幹線軸の公共交通利用者数	18,722,984 人	19,690,000 人
「乗り継ぐバス停の待合い環境」の不満割合	12.2%	6%以下
市民の公共交通利用割合	75.4%	82%以上

表 路線単位の利用者数【確認指標】

路線		2019 年度（令和元年度）
鉄道	赤池駅	12,406,344（人／年）
	日進駅	1,881,221（人／年）
	米野木駅	1,169,258（人／年）
名鉄バス	愛知学院線	973,123（人／年）
	岩藤線	787,910（人／年）
	名商大線	147,026（人／年）
	星ヶ丘・豊田線	1,273,138（人／年）
	日進中央線	120,964（人／年）
くるりんばす	赤池線	63,766（人／年）
	米野木線	27,453（人／年）
	三本木線	31,750（人／年）
	梅森線	43,899（人／年）
	五色園線	72,097（人／年）
	岩崎線	30,042（人／年）
	循環線	54,607（人／年）

※鉄道は乗者人員、名鉄バス・くるりんばすは利用者数として算出

表 利用１回あたりの公費負担額【確認指標】

路線	2019 年度（令和元年度）	2020 年度（令和２年度）
くるりんばす	353（円／回）	535（円／回）
名鉄バス 日進中央線	55（円／回）	245（円／回）

※公費負担額（国や県からの補助を含む）＝運行経費－運賃収入

参考資料

1) 用語解説

頁	用語	解説
	オンデマンド交通	決まった時間に決まった停留所を回るのではなく、予約があるときにのみ運行する移動サービス。
	MaaS	【Mobility as a Service】の略。 出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせてひとつの移動サービスとして捉えるもの。
	パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。
	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。
	P&R（パーク・アンド・ライド）	鉄道駅等に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて移動すること。
	K&R（キス・アンド・ライド）	目的地までの交通手段として、出発地から都市周辺部の駅まで自動車で送迎してもらい、そこから都心部まで電車等の公共交通機関を利用する交通手段のこと。
	名古屋タクシー交通圏	名古屋市を中核とする 12 市 4 町 1 村の区域。 名古屋市、津島市、瀬戸市、尾張旭市、豊明市、日進市、清須市、愛西市、北名古屋市、弥富市、あま市、長久手市、東郷町、豊山町、大治町、蟹江町、飛島村
	バスロケーションシステム	バスの現在地、運行状況、遅れ情報等の提供を行うシステム。
	GTFS	【General Transit Feed Specification】の略。 公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義した、世界標準の公共交通データフォーマット。
	モビリティ・マネジメント	1 人 1 人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
	予約型の乗り合い交通	予約があるときにのみ運行する移動サービスで、車両はタクシー車両やジャンボタクシー車両、バス車両などが考えられる。
	サステナブル	「人間・社会・地球環境の持続可能な発展」を意味します。
	PDCAサイクル	Plan(計画)・Do(実行)・Check(評価)・Action(改善)を繰り返すことによって、生産管理や品質管理などの管理業務を継続的に改善していく手法のことです。

2) 目標値設定の根拠

計画目標ならびに方針別目標1の目標値は、第1章に示す『第6次日進市総合計画』における個別指標の算出根拠に基づき、以下のように設定しました。

【目標値設定の条件】

- ・新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、現況値は2019年度の数値
- ・2018年度から2019年度への増加ペースを維持（総合計画における指標に準拠）
→2019年度数値÷2018年度数値により、鉄道・路線バス・くるりんばす別の係数を算出
- ・現況値から最終年次まで、前年度の値に係数を乗ずることで目標値を算出

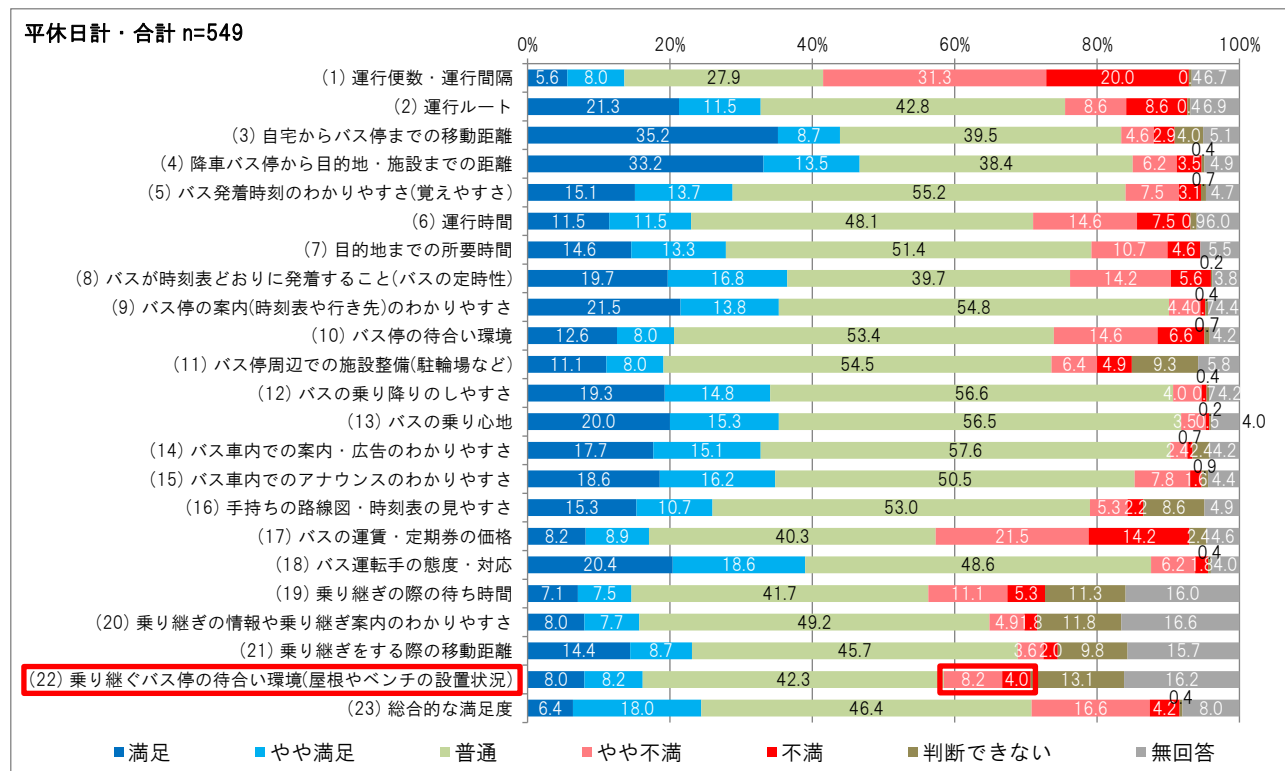
表 計画目標・方針別目標1の目標値設定の根拠

	2018年度	現況値 2019年度	中間年次 2026年度	目標年次 2030年度	
赤池駅	12,348,337	12,406,344			
日進駅	1,896,064	1,881,221			
米野木駅	1,154,294	1,169,258			
鉄道計	15,398,695	15,456,823	15,869,910	16,110,897	
愛知学院線	927,483	937,123			
岩藤線	802,446	787,910			
名商大線	159,192	147,026			
星ヶ丘・豊田線	1,232,318	1,273,138			
日進中央線	117,249	120,964			
路線バス計	3,238,688	3,266,161	3,465,109	3,584,188	
赤池線	64,216	63,766			
米野木線	27,096	27,453			
三本木線	30,999	31,750			
梅森線	44,138	43,899			
五色園線	70,115	72,097			
岩崎線	29,565	30,042			
循環線	54,122	54,607			
くるりんばす計	320,251	323,614	348,165	363,021	
合計	18,957,634	19,046,598	19,683,184	20,058,107	→ 計画目標 ※千人以下切り捨て

→ 19,695,085 人
→ 方針1 目標
※千人以下切り捨て

方針別目標2の目標値は、本計画に記載された各種事業を実施することにより、「乗り継ぐバス停の待合い環境」に不満をお持ちの方が半減することを目指しています。

図 バス利用者アンケート バスサービス項目別満足度



方針別目標3の目標値は、本計画に記載された各種事業の実施によって、市民の公共交通に対する親しみが高まり、くるりんばすの利用率が倍増することで、年に数日以上公共交通を利用している市民の割合が高まることを目指しています。

図 くるりんばすの利用率（市民アンケートより）

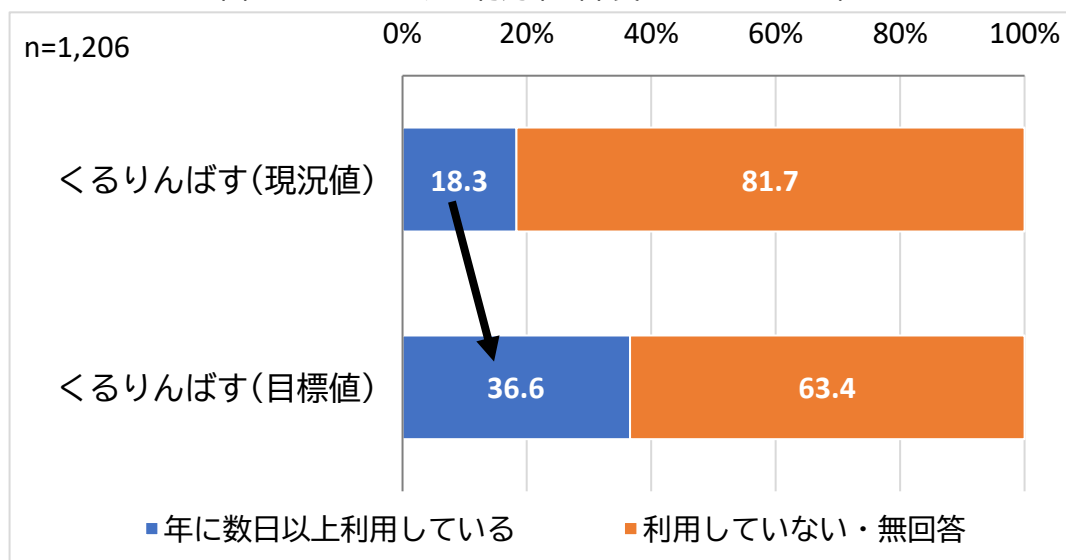


表 くるりんばすの利用についての回答者数（市民アンケートより）

	年に数日以上 利用している	利用していない・無回答	合計
現況値	221 人 (18.3%)	985 人 (81.7%)	1,206 人
	↓ +220 人(転換者)	↓ -220 人	
目標値	441 人 (36.6%)	765 人 (63.4%)	1,206 人

表 くるりんばす転換者が公共交通利用者となる人数の算出

くるりんばす非利用者で、その他の公共交通は年に数日以上利用している人	638 人	A
くるりんばす非利用者で、その他の公共交通も利用していない人・無回答者	347 人	B
B/(A+B)より求められる割合に、くるりんばす利用転換者（220 人）を乗じた人数	78 人	

- ・日進市内の公共交通を年に数日以上利用している人 859 人 (71.2%) → 937 人 (77.7%)
- ・日進市内の公共交通を利用していない人(無回答含む) 347 人 (22.3%) → 269 人 (22.3%)

くるりんばすを「利用していない・無回答」と回答した 985 人のうち 220 人が、「年に数日以上利用している」状態に転換した場合、公共交通全体の利用率より 78 人が「公共交通を年間で1度も利用していない」から「公共交通を年に数日以上利用している」状態へ転換することとなります。

この結果、方針別目標3に掲げた「市民の公共交通利用割合」は 71.2%から 77.7%へ上昇します。（目標値は小数点第一位を四捨五入しています。）