
令和４年度第１回　日進市地域公共交通会議　資料

【議題】

（１）くるりんばす路線改正の基本方針について …… P 1

【報告事項】

（１）運行状況について …… P 5

（２）令和３年度歳入歳出決算監査結果について …… P 7

（３）令和５年度地域間幹線系統生活交通確保計画について …… P 8

（４）計画推進事業等について …… P 12

（参考資料）くるりんばすを取り巻く状況の変化 …… P 13

令和４年６月２１日

議題（１）くるりんばす路線改正に向けての基本方針

1 はじめに

（１）経緯

「くるりんばす」は、平成８年度から公共施設巡回バスとして試行運転が開始されて以来、地域の皆様の要望に応えながら路線を拡大し、市民の日常生活を支える重要な移動手段として、これまで大きな役割を果たしてきました。一方で、市内における土地区画整理事業をはじめとする都市基盤整備事業等の進捗、まちの発展に伴う移動需要の増大に対応した公共交通サービスの提供などさらなる充実が求められているところとなっています。

令和４年１月には、くるりんばすの部分改正を実施し、主に、赤池線及び米野木線の市役所停留所での乗継への変更や、岩崎線の香久山地区への乗入といった、利用者の皆様からの要望の多かった内容に対応したところです。

（２）路線改正の目的

日進市の交通体系は、市南部では名古屋市営地下鉄～名古屋鉄道豊田線が東西方向に、市北部では名鉄バスが東西方向に運行し、共に幹線軸として機能するとともに、これを結ぶ南北方向の連絡をくるりんばすが担っています。

幹線軸の維持・充実、本市が高機能住環境都市として継続的に発展していく上で大変重要であるとともに、今後迎える高齢化の進展、運転免許証返納者の増加に伴い増加の見込まれる公共交通を移動手段として必要とされる方への対応は必須のものと考えています。

そのため、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するとともに、沿線の人口集積や移動ニーズを踏まえつつ、くるりんばすの機能や運行形態、ルート、サービス水準等を見直す必要があります。

令和４年４月には「日進市地域公共交通計画」を策定しました。この計画には公共交通のさらなる利便性の向上に向けて様々な取組みを進めていくことを掲げています。計画における公共交通のめざす姿「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」の実現を目指し、路線等の改正を行う上での基本となる「くるりんばす路線改正に向けての基本方針」を定めます。

（３）改正スケジュール（予定）

時 期	内 容
令和４年度	基本方針及びこれに基づく路線案の検討 利便増進計画の策定
令和５年度上期	詳細のダイヤ・バス停位置の決定
令和５年度中期以降	利便増進計画の提出
令和５年度下期以降	周知・ＰＲの実施、利便増進計画の認定
令和５年度下期以降	改正後の路線・ダイヤによる運行開始

2 路線改正に関する「日進市地域公共交通計画」での位置付け

「くるりんばす路線改正に向けての基本方針」については、日進市地域公共交通計画に記載されている３つの方針を元に、運行目的、基本方針を定めます。

▼日進市地域公共交通計画 基本方針（抜粋）

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

- 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。

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

- 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。

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。

※今回の路線改正に関連する記述について赤色の下線で示しています

3 くるりんばすの運行目的

くるりんばす路線改正にあたっての運行目的

- 市民の生活の足としての移動手段の確保

朝夕は主に通勤や通学に、昼間帯は主に市民の買い物・通院等に対応します。

- 市民の社会参加、市民同士の交流の促進

生きがいをもって暮らせるまちを目指して、社会参加・交流を促進します。

- 環境負荷の低減の推進

自家用車での移動に比べて環境負荷の少ない乗合バスの利用を推進します。

- 公共交通空白地帯における交通利便性の確保

民間の公共交通の利用が難しい地域における交通手段として確保します。

(2) 停留所

1. 停留所は、概ね300m間隔での設置を基本とします
2. 路線の効率性を前提としつつ、可能な限り地域の要望や意見を反映します
3. 障害者・高齢者が安全に乗降を行えることを考慮した位置の検討・調整を行います

(3) ダイヤ設定

1. 定時性を確保したダイヤ設定とします
2. 安全な運行を確保したダイヤ設定とします
3. 利用実態を考慮した、効率的なダイヤ設定とします
4. 1時間に1本のダイヤ設定を基本とします

(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ICカードの利用による利便性を確保します

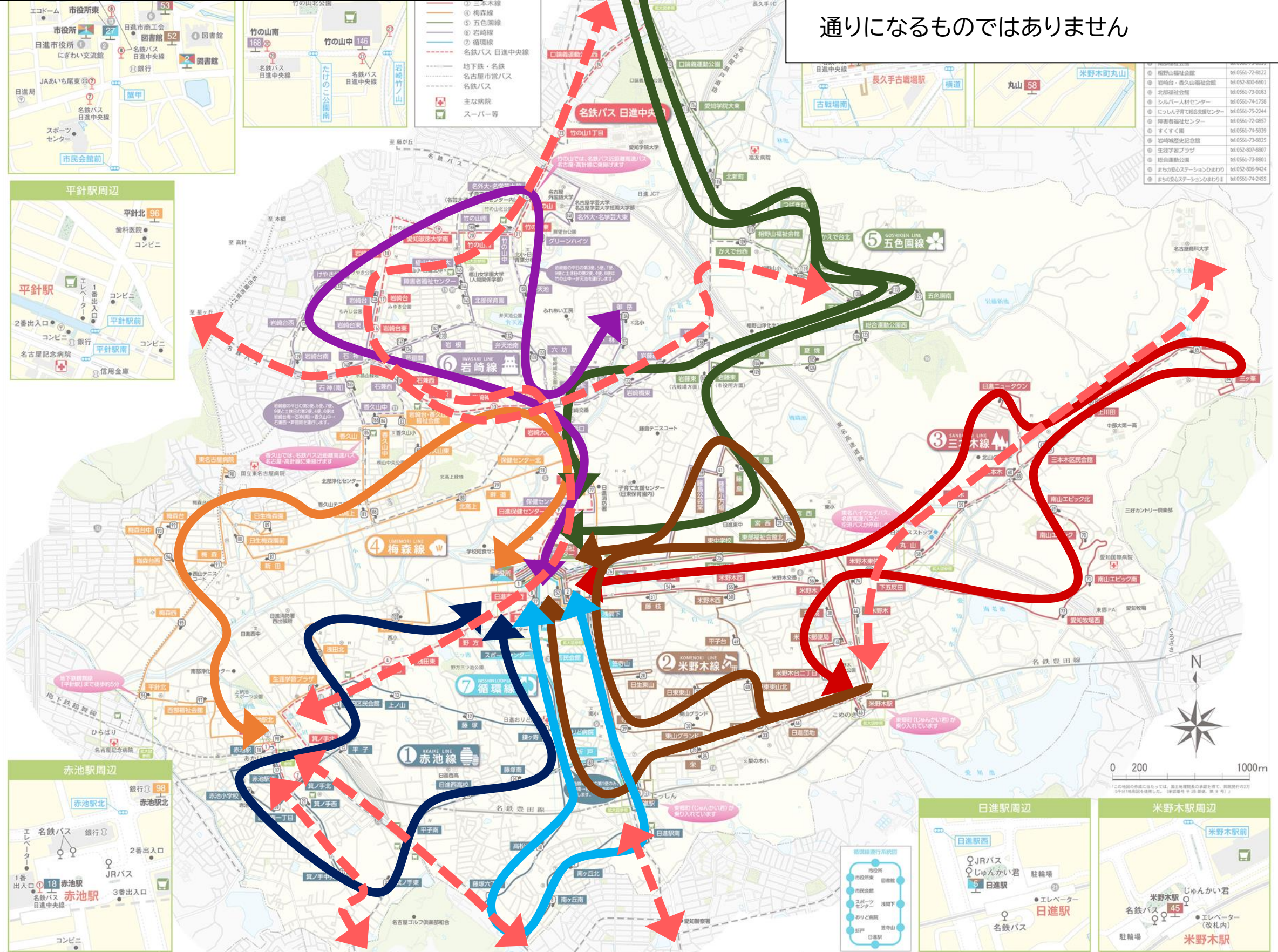
4 路線改正の基本方針（案）

(1) 路線

1. 利用実態を踏まえた路線とします
2. 民間路線バス等との連携・調和を考慮した路線とします
3. 各路線は、双方向性を持った運行をします
4. 各地区から中心拠点並びに鉄軌道若しくは幹線交通を結びます
5. 1路線の運行時間は、片道45分以内を基本とします
6. 朝夕の時間帯は、駅への速達性や幹線機能を優先します
7. 昼間帯は、各地区をきめ細やかに運行することを優先します
8. 1回の乗換で市内を移動できる路線とします

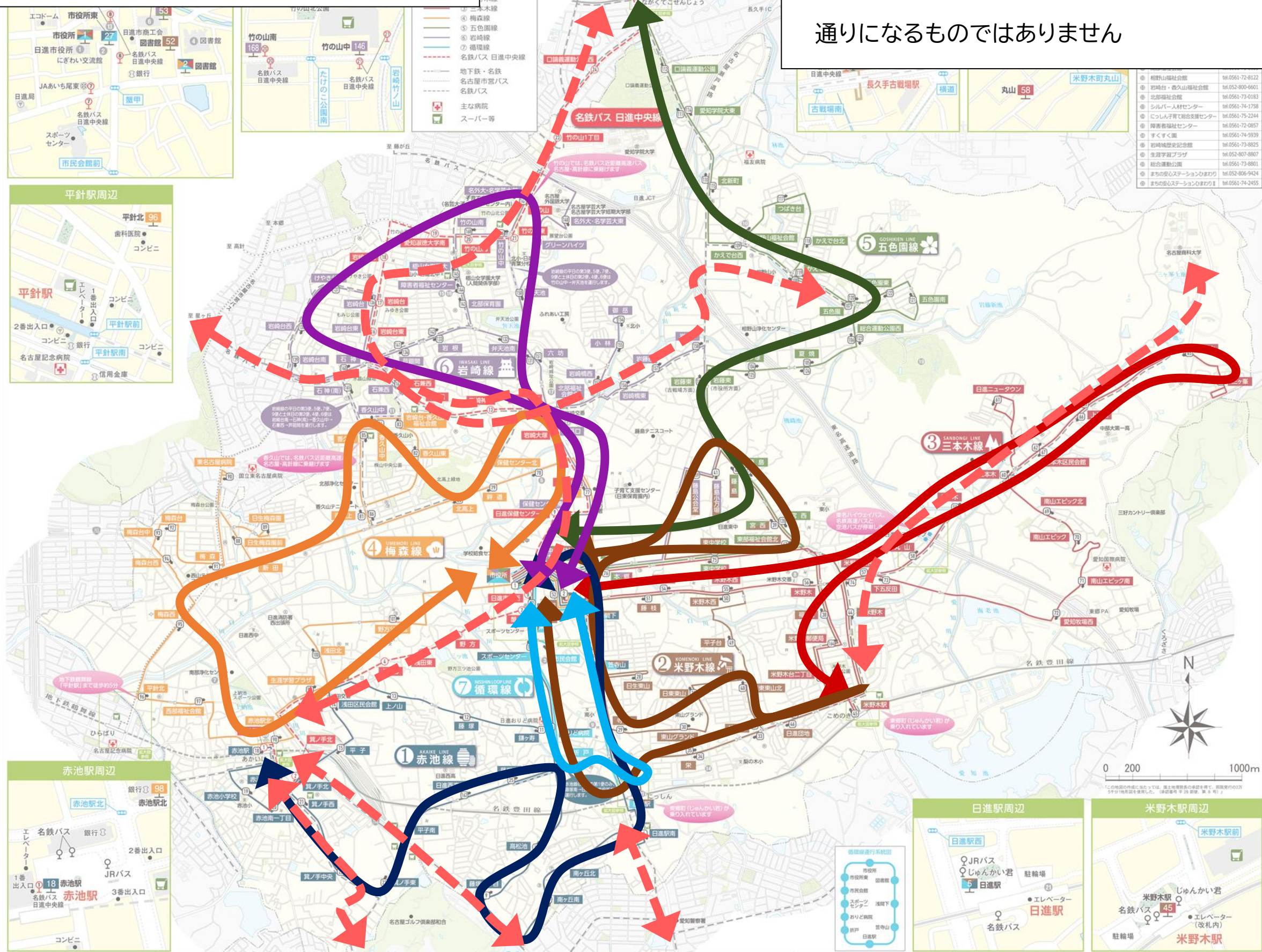
くるりんバス 路線改正素案(昼間帯)

※基本方針を元に描いたもので、必ずしもこの通りになるものではありません



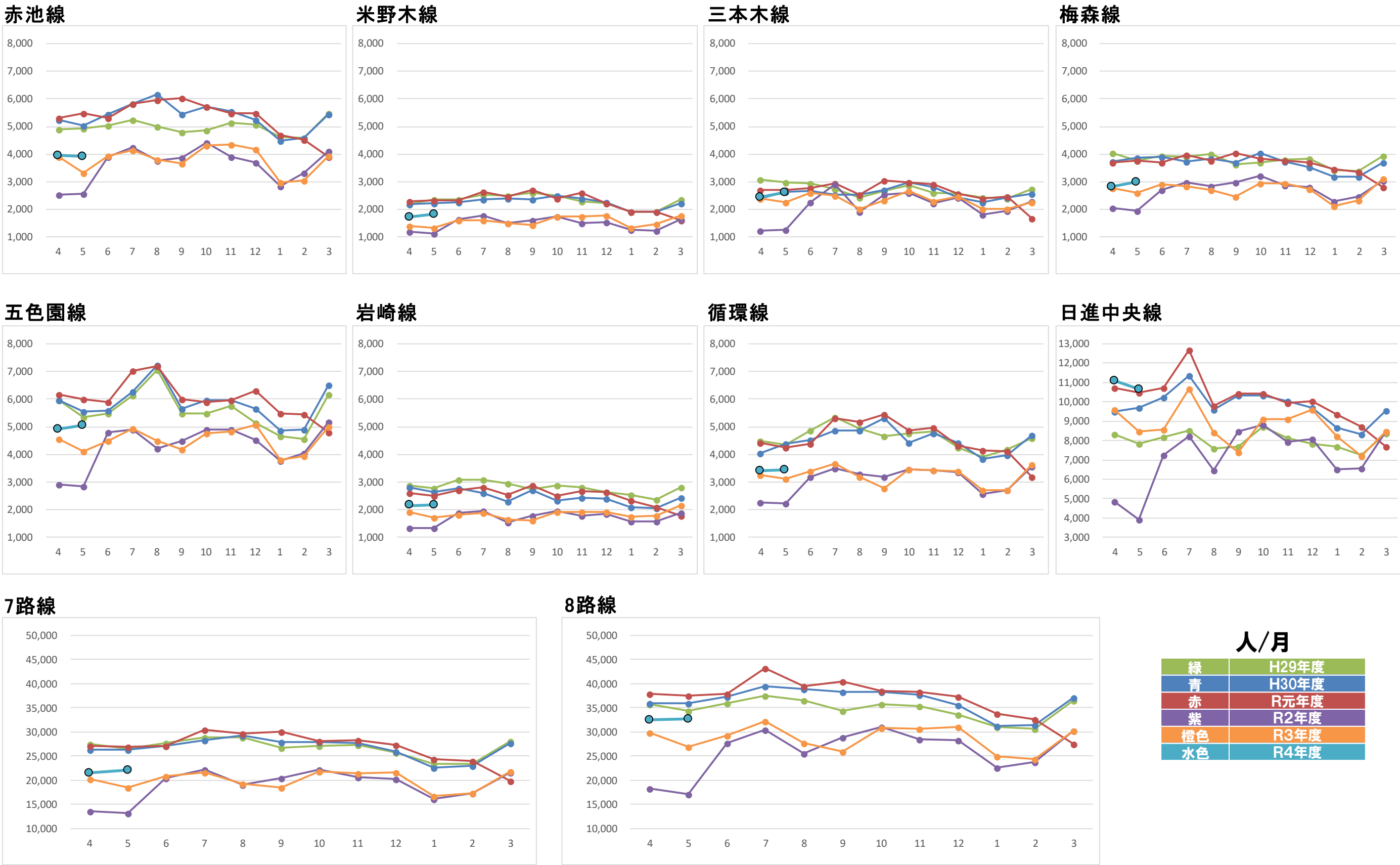
くるりんバス 路線改正素案(朝夕便)

※基本方針を元に描いたもので、必ずしもこの通りになるものではありません

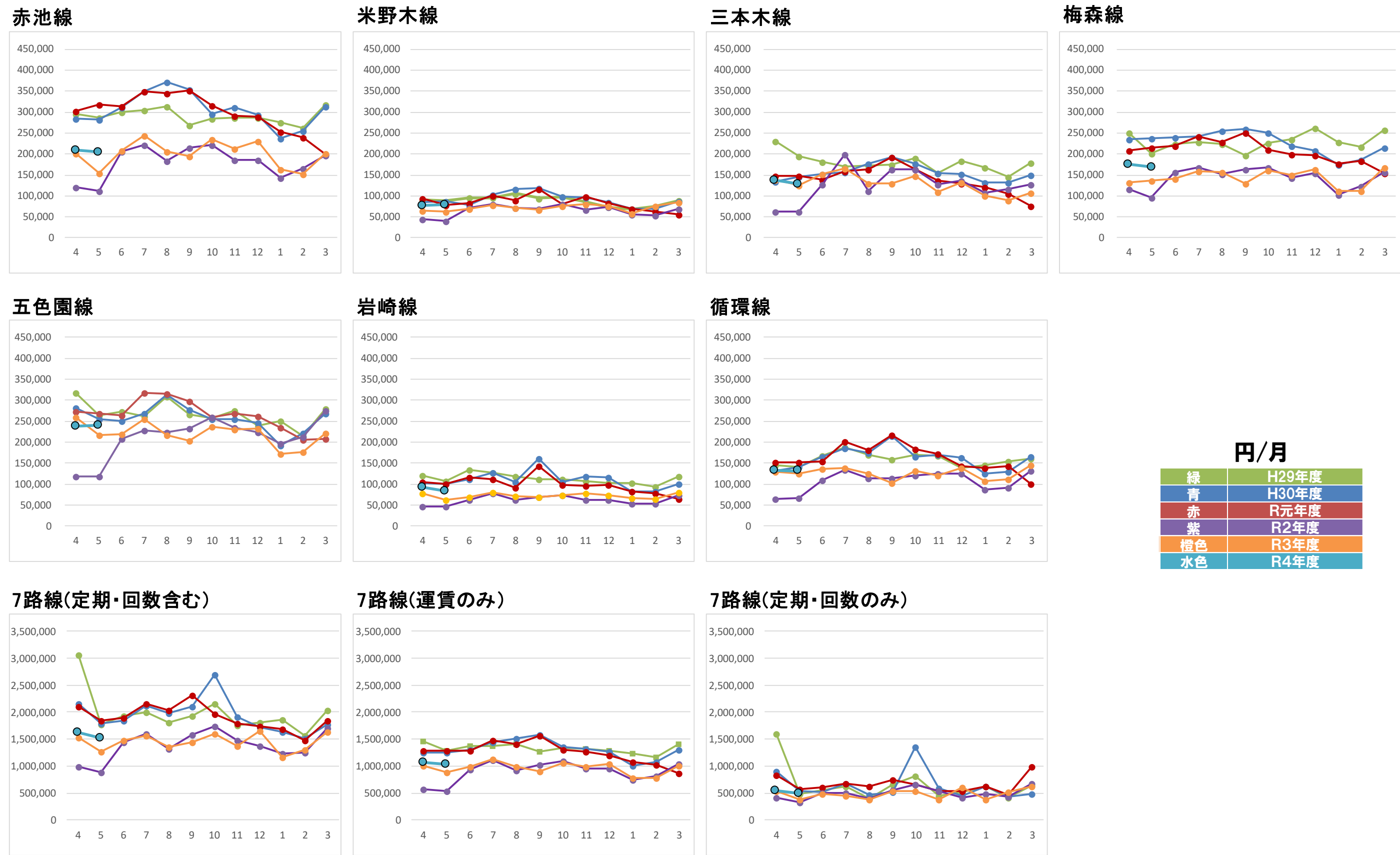


報告事項（1）運行状況について

くるりんばす・名鉄バス 日進中央線 月毎利用者数



くるりんばす月毎運行収入



報告事項（２）令和３年度歳入歳出決算監査結果について

令和３年度日進市地域公共交通会議 事業報告

１ 協議会等の開催

日進市地域公共交通会議を全６回開催しました。

	開催日	主な議題の内容
第１回	令和３年６月２２日	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
第２回	令和３年８月２３日	くるりんばす部分改正案について 地域公共交通計画の策定について
第３回	令和３年１０月１５日	地域公共交通計画の策定について
第４回	令和３年１２月１６日	日進市の地域公共交通の課題と基本方針について
第５回	令和４年１月２１日	日進市地域公共交通計画パブリックコメント案について
第６回	令和４年３月１６日	日進市地域公共交通計画パブリックコメント結果及び案の修正について

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３年７月１９日	部分改正方針案の修正について
第２回	令和３年９月２２日	日進市における地域公共交通の課題について
第３回	令和３年１１月２４日	日進市の地域公共交通の課題と対応方針について
第４回	令和４年２月７日	日進市地域公共交通計画パブリックコメント案について
第５回	令和４年３月７日	日進市地域公共交通計画パブリックコメントの結果について

令和３年度日進市地域公共交通会議 歳入歳出決算

令和４年 5月30日

日進市地域公共交通会議 会長 松本 幸正

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	11,163,000	11,163,000	0	日進市負担金
2 補助金	1 国庫補助金	1,000,000	1,000,000	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		12,164,000	12,163,000	△1,000	

歳出

(単位：円)

款	項	予算額	決算額	予算との差	説明
1 事務費	1 会議費	899,000	876,204	△22,796	報償費、食料費、振込手数料
2 事業費	1 事業費	11,264,000	11,263,900	△100	計画策定委託、利用促進マップ印刷
	2 精算金	0	22,896	22,896	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		12,164,000	12,163,000	△1,000	

歳入（12,163,000円）－歳出（12,163,000円）＝繰越額（0円）

収入・支出に関する帳簿及び関係書類を審査した結果、いずれも正確かつ適正に処理されていることを認めます。

監査委員

吉井 竜良



監査委員

寺田 裕美



■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5年度の地域間幹線系統への位置付け申し出を行った路線に関し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。

系統名	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。

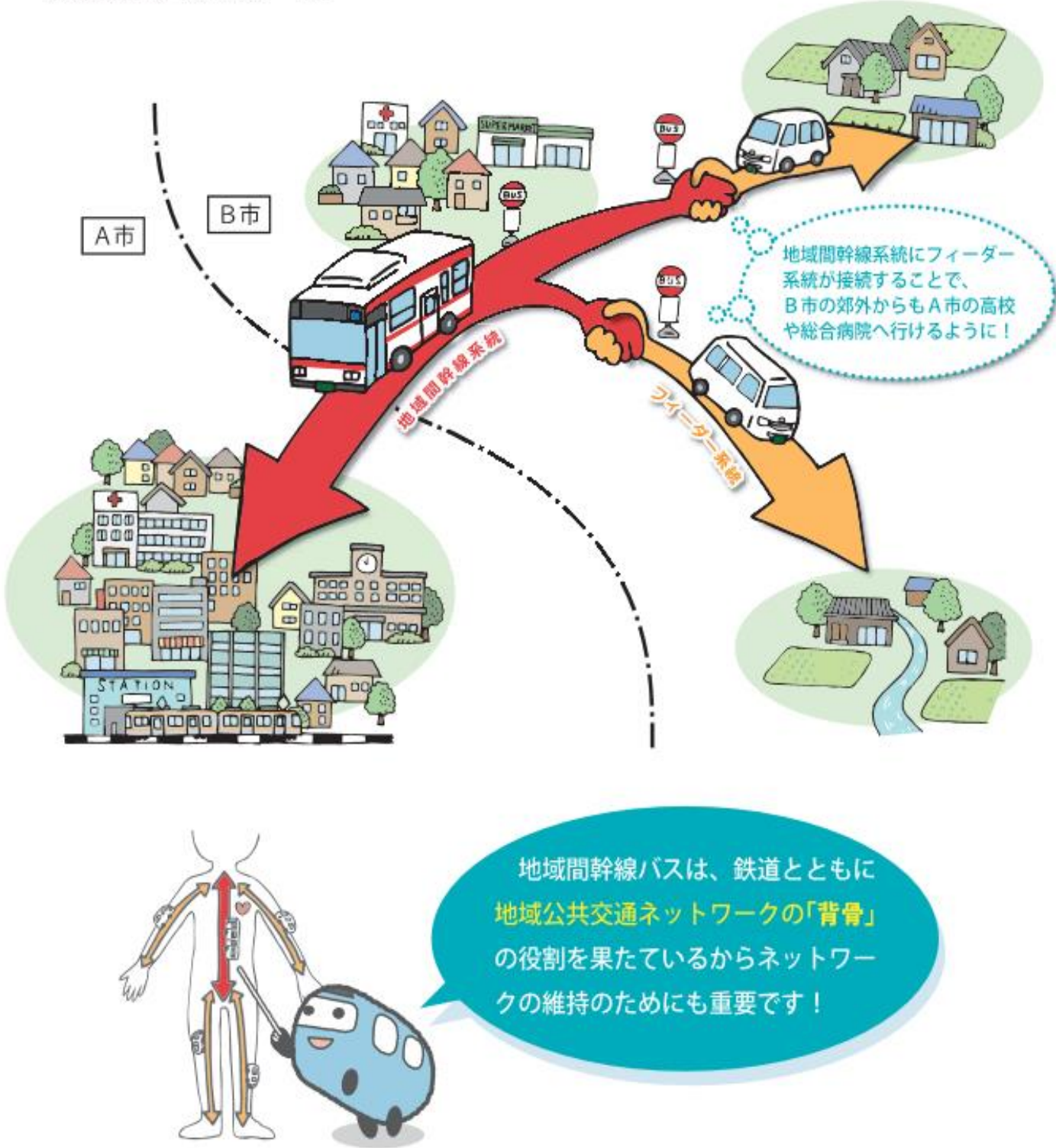
また、地域間幹線系統は交通ネットワークの「背骨」にも例えられるように、交通ネットワークを維持していく上で最も重要な路線となっています。

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。

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、上記3系統について地域間幹線系統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５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４年度（見込））

104,775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側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	関係市町村キロ程		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		日進市	長久手市			
計画 (R4.10)	日進中央	赤池駅	日進市役所	長久手古戦場駅	往 11.0	往 8.9 復 8.9		15.0	6:15 ～ 22:00	
					復 11.0	往 2.1 復 2.1	名古屋市			

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) 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) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	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								国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R4.10)	日進中央	15.0	3.8	57.0	394.75	251.25	120,450.0	47,547	30,263	17,284	6,337	6,337	4,610	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	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者数 (人)	104,775	106,697	108,619	110,540
※上記目標 設定の考え方	収支改善率1%に必要な年間利用者			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
5年度 6年度 7年度	・令和4.2月からGTFS化を図り多方面から検索に応えることが可能となる ・路線マップ・時刻表の配布、広報紙やホームページ等を活用した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 ・め～バス日和(高齢者フリーバス購入者向け情報誌)の発行 ・コロナウィルス感染症予防対策をホームページや車内ポスターに掲示しバスの安全性をPR

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
5年度 6年度 7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３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好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	情報策、	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（GTFS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等や広報等を活用し、本路線とリニモの乗り継ぎによるジブリパークへのアクセスなど、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、公共交通の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、イベント等、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

(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
62.00%	53.40%	52.27%		

令和5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4年度（見込））

32,529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、名古屋市に隣接する日進市西部の香久山地区と同地域内にある商業施設、名古屋市に立地する国立東名古屋病院、名古屋市営地下鉄鶴舞線平針駅及び赤池駅を結ぶ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、名古屋市営地下鉄鶴舞線平針駅及び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				
計画 (R4.10)	くるりんばす梅森線	市役所	東名古屋病院	市役所	循 環	16.0	9.9	6:48 ～ 19:26
						日進市 循環 15.6 名古屋市 循環 0.4		

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

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) A	計画 平均乗 車密度 (人) B	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》	キロ当り 経常費 用 (円銭) C	当系統キ ロ当り 経常収 益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	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			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R4.10)	くるりんばす梅森線 (現行からの変更点)	9.9	1.1	10.8	394.75	68.40	58,016.0	22,901	3,968	18,933	1,041		17,892	0
				9.9 × 1.1										

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者数(人)	32,529	35,153	37,776	40,400
※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、コロナ前比較し利用者が減少している。令和4年度下半期としては引き続き厳しい状況が続くと判断し、令和4年4月以降の利用者数について、前年同月同等の利用状況とし令和4年度の見込値を設定。以後の年度については前年度比較支率+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
5年度 6年度 7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 ・地域公共交通利便増進実施計画を策定し、路線の改正を実施し利便性の向上を図る ・少量輸送等新たな移動手段の実証実験を実施する

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
5年度 6年度 7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、名古屋市営地下鉄鶴舞線平針駅及び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3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) 5年度の実産性向上の取組

	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や地域での意見交換会等を通じ、路線のあり方の検討を行うなど、路線の改正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6年度中の路線の改正を目標に、利便性向上に向けた検討を実施していく。 利用促進及び啓発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	12.6		

令和５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４年度（見込））

54,103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		関係市町村キロ程		
計画 (R4.10)	くるりんばす五色園 線	市役所	長久手古戦場駅	市役所	循環	19.6	6:30 ～ 19:26	
						循環		
						0.9		

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) A	計画平均乗車密度 (人) B	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) C	当系統キロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	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			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R4.10)	くるりんばす五色園線	9.9	2.0	19.8 9.9 × 2.0	394.75	72.63	71,069.6	28,054	5,161	22,893	1,912	0	20,981	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	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者数(人)	54,103	57,625	61,148	64,670
※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、コロナ前比較し利用者が減少している。令和4年度下半期としては引き続き厳しい状況が続くと判断し、令和4年4月以降の利用者数について、前年同月同等の利用状況とし令和4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
5年度 6年度 7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 ・地域公共交通利便増進実施計画を策定し、路線の改正を実施し利便性の向上を図る ・少量輸送等新たな移動手段の実証実験を実施する

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
5年度 6年度 7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3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) 5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 (経費増収策、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や地域での意見交換会等を通じ、路線のあり方の検討を行うなど、路線の改正に向けた検討を実施する。 HPや広報等を活用し、本路線とリニモの乗り継ぎによるジブリパークへのアクセスなど、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、公共交通の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、イベント等、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6年度中の路線の改正を目標に、利便性向上に向けた検討を実施していく。利用促進及び啓発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	15.1		

報告事項（４）計画推進事業等について

① スクールバスの活用に向けた取組みについて

4月22日 日進市と名古屋商科大学との公共交通に係る連携協力に関する協定の締結式



② 自動運転バスの実現に向けた取組みについて

5月7日 「日進少年少女発明クラブ」でのデモンストレーションの実施



③ 地域公共交通シンポジウムの開催

日時 令和4年5月24日（火） 14時30分～16時30分

場所 日進市民会館 大ホール

第1部 基調講演

テーマ

「調和のとれた地域公共交通のために
～皆さんと考える生活交通の未来～」



第2部 パネルディスカッション

コーディネーター

松本 幸正 （ 名城大学理工学部 教授 ）

パネリスト

近藤 博之（ 名鉄バス（株）取締役・経営計画部長 ）

佐治 友基（ BOLDLY（株）代表取締役社長 兼 CEO ）

藤井 美樹（ 日進市教育委員会 教育委員 ）

近藤 裕貴（ 日進市長 ）



(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	R3	
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	2021	
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 最終便平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	161	
	利用者数（人）	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	344,300	
	中段：中央線、日進中央線 下段：くるりんばすのみ														63,248	67,262	67,190	69,580	71,903	69,577	74,012	76,380	96,118	117,242	113,278	85,610	104,775	
	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	175,407	
	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	26,482	
	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	17,083	
	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	131,842	
	公費負担率				—	—	90.9%	90.1%	89.3%	89.6%	81.4%	80.8%	79.5%	77.6%	79.3%	78.7%	78.1%	78.2%	78.6%	79.8%	80.0%	80.2%	84.2%	84.8%	86.2%	90.0%	90.3%	
	市収支率				—	—	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%	9.7%	
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	米野木駅乗入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～									恵名古屋病院	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				車両更新	
		南→循環線	H8.4～							寺脇			東山グラウンド	新車両導入										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東			五色園東・五色園南、往復停車				岩崎線	車両更新			香久山経由便創設（R4.1～）
		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				全便市役所発着
		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	全便市役所発着	
		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						全車ノンストップバス導入完了		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オープンお買い物ツアー	テレビでのPR、GIFSでの公開、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		
																								イベントでの「ア」設置			塗り絵キャップ作製	
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	92,562	
	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	18,627	
	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	9,721	
	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%	19.7%	19.8%	19.9%	20.1%	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%	10.5%	
	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	38,239	
	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													H20-平池	H24											
		H8-新う田ヶ丘【香久山五丁目】	H11														H21-赤池箕ノ手											
		H4-赤池モチロ【赤池南一・二丁目】														H20												
		H14-高峰【赤池三丁目】															H21											
	H5-竹の山南部特定																											
	H7-米野木駅前特定																											
	道路整備	南山の手線																										
	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	西部福祉会館新う田保育園			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）			
	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	35,875,105		
	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	12,148,693	12,505,804		
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%	45.8%	34.9%			
バスを取り巻く環境の変化	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の一部改（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）開業	イラク戦争原油価格の高騰 夢花火最終	地下鉄名城線環状化、あおなみ線開通	愛知万博リノモ開業 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		愛知大震災									新型コロナウイルス感染症による移動の自粛		