



市内巡回バス「くるりんばす」

部分改正方針

素案



令和 2 年 月

日進市

日進市地域公共交通会議

- ※ 改正事項の記載については、交通安全対策上の公安協議や運輸局との許認可協議、運行経費等にかかる予算検証前のものである。
したがって、今後の各関係機関協議等において、記載改正内容等が変更となる可能性がある。

日進市の公共交通につきましては、鉄道は名古屋市営地下鉄鶴舞線、名古屋鉄道豊田線があり、市内にあわせて3駅が設置されています。これらの駅は、市民の広域移動を支える重要な交通結節点となっています。

バス交通については、名鉄バスによる民間路線バスが赤池駅から長久手市にある愛知高速交通東部丘陵線長久手古戦場駅まで乗り入れており、地域の重要な交通軸として機能しているほか、一部名古屋市営を含む複数の路線バスが運行されています。また、これらの交通網を補完する公共交通として、市内巡回バス「くるりんばす」が運行され、市域全体を大きく循環した交通ネットワークを形成しています。

「くるりんばす」は、平成8年度から公共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。

本市では、こうした背景を受け、喫緊の課題に対応するとともに、「くるりんばす」の機能をより一層拡充していくため、運行の利便性向上やよりよい公共交通サービスの提供に向けて様々な検討を行って参りました。

この部分改正方針は、平成29年4月に実施されたくるりんばすの全線再編後に行った市民アンケートや利用者調査の結果等を踏まえ、地域公共交通会議などで議論を重ねてきた内容を取りまとめ、市民の日常的な交通手段としてのくるりんばすの部分改正の方向性について明確化したものです。

この方針をもとに、くるりんばすに対する市民のニーズに応えるべくさらなる利便性向上に向けて早期改善を図るとともに、次回の全線改編に向けた見直しの検討を進めていくにあたって、市民や利用者の意見を改めてお聞きしながら、更なる移動機能の充実、誰もが利用しやすい公共交通の実現を目指し努力して参りたいと考えております。

令和2年 月

日進市 生活安全部 防災交通課 移動政策室
日進市地域公共交通会議

目次

1. 公共交通サービスの現状	4
2. くるりんばすの基本方針	4
3. くるりんばすの経緯	5
4. くるりんばすの現状	9
5. くるりんばすの主な利用特性	12
6. くるりんばすに対する評価・課題等	15
7. くるりんばすの部分改正方針	23
8. 部分改正後の路線概要	26
9. 部分改正後の路線内容	28
10. 運賃体系の検討について	60
11. 今後の見直しに向けて	63
12. 参考資料	66

1. 公共交通サービスの現状

日進市の公共交通は、鉄道・路線バスやタクシーの運行に加え、これらを補完するサービスとして、市内巡回バス「くるりんばす」が運行されている。

くるりんばすは、その運行開始以来、市民に広く活用されており、運行範囲に関しては市内住宅地をほぼカバーしている。その一方で、人口の増加、高齢化などによる市民や地域のニーズがますます多様化しており、時代の変化に柔軟に対応しつつ、将来に渡って持続可能な公共交通体系の構築や、低炭素社会の実現に向けたマイカー利用の抑制といった観点からも、鉄道、路線バス、くるりんばすに加え、周辺都市の鉄道・バス路線等と一体となった公共交通や路線機能に応じたサービス水準の設定及び評価の在り方なども踏まえて、本市に係る全ての公共交通が一体となって機能する公共交通ネットワークの形成を図る必要がある。

このような中、くるりんばすについては、平成29年4月の再編から3年が経過し、この間、市内土地区画整理事業や大型商業施設の開業なども進められ、まちづくりの発展及び今後の展開に合わせて、市内交通状況の変化を捉えつつ公共交通サービスのひとつとして更なる充実を早期に検討していかなければならない。

2. くるりんばすの基本方針

(1) くるりんばすの定義

日進市内における交通空白地域の解消や、図書館・福祉会館等の公共施設や日常生活利便施設を結ぶことにより、自動車等を利用することができない方や、民間の路線バスのサービスを受けることが困難な地域の方の社会参加の促進、生活交通を確保するとともに、公共交通の利便性に寄与するため、路線バスの補完を目的とした公共交通機関である。

(2) くるりんばすの基本方針

- ① 日進市内における交通空白地域を解消すること。
- ② 住宅地と公共施設、駅や病院、スーパーマーケットなど日常生活利便施設等を結ぶことにより、アクセス利便性の向上に寄与するため路線バスを補完するとともに、高齢者等の社会参加を促進すること。
- ③ 幹線バス及び周辺市町のバス路線等との乗継利便性の確保に留意すること。

- ④ くるりんばすの利用を促進し、環境に配慮した優しい交通網としての役割を担うこと。
- ⑤ 以下の運行方針に準拠すること。
 - ア 運行日
毎日運行を基本とすること。
 - イ 運行時間
始発及び終着時間を多様な生活スタイルに対応した運行時間とすること。
 - ウ 運行間隔
できる限り一定の運行間隔で乗りやすいダイヤとすること。
 - エ 運行システム
路線とする道路の整備状況及び運行の安全性を配慮し、原則として、中型及び小型バスによる路線運行を基本とすること。
 - オ 効率的な運行
経済的に効率の良い運行を提供すること。

3. くるりんばすの経緯

(1) 路線の変遷（平成29年4月全線再編まで）

日進市市内巡回バスは、公共施設を巡回するバスとして、平成8年から週2回、一日16本（4コース各4本）の試行運行を経て、平成11年から名称を「くるりんばす」として、週3回、一日32本（4コース各8本）の本格運行を開始した。

その後、民間路線バスの廃止に伴う代替路線として、公共施設はもとより、駅、スーパー、医療機関など生活拠点への足として、ベッドタウンや学園都市の通勤通学の足として成長を続け、平成25年度までに毎日運行、8コース、1日97本、市所有バス7台、年間利用者のべ約50万人、系統距離約200Kmの都市交通網へと成長を遂げた。

(2) 平成29年4月全線改編の背景

- ① まちの特性
 - ・名古屋都市圏のベッドタウンとしての隣接都市への通勤ニーズ
 - ・6大学3高校が立地する学園都市として、近隣都市との広域的な移動ニーズ
- ② 人口の急激な増加
- ③ 交通環境の変化

- ・鉄道 市南部の赤池駅、日進駅、米野木駅に加え、市北部の長久手市には、平成17年に愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）が運行開始し、ここから名古屋市中心部へのアクセスが可能である。
- ・バス交通 モータリゼーションの進展に伴う利用者の減少、規制緩和の影響により相次ぐ路線バスの廃止や撤退

④ 財政状況

- ・運行経費の上昇 運転士不足、原油価格の高騰等により、現状のサービスや安全運行を維持するために必要な人件費や燃料費が増加傾向
⇒将来に渡って持続可能な公共交通体系の構築が必要

(3) 平成29年4月全線改編の方針

- ① 市のまちづくり計画と一体化した戦略的公共交通体系を構築する。また、広域交通としての南北軸を形成する。
- ② 財政計画も含め、将来に渡って持続可能な計画を策定する。
- ③ 土地区画整理等によるまちの変化と人口の増加、道路整備の進捗・東部丘陵線の開通など、まちの変化とそれに伴う多様なニーズへ対応する。
- ④ 通勤・通学のための公共交通機関として、くるりんばす以外の鉄道、路線バス等多様な交通機関と連携した広域的な総合交通体系を構築する。
- ⑤ 商業施設・医療施設・公共施設等を利用する市民生活のための公共交通として位置付ける。
特に、赤池駅と長久手古戦場駅における大型商業施設の開業に伴い、早朝・深夜を含めた新たな移動ニーズに対応するために、採算性の高い中央線を補助路線として民営化し、サービス水準の拡充を図る。
- ⑥ 学園都市（5大学、1短大、3高校）として、通勤需要に配慮する。
- ⑦ 日進駅～市役所周辺を繋ぐ循環線を新設し、南北軸としての地域幹線バス（民間路線日進中央線、くるりんばす循環線）と地域交流交通（循環線以外のくるりんばす）に分類する。
- ⑧ 低炭素社会の実現に向けたマイカー利用の抑制、渋滞緩和策にも配慮する。

(4) 改編の概要

要望・課題等	改編内容等
双方運行で分かりづらい	片方向運行とする
行先が分かりづらい	名称も含め路線を分かりやすくし、コースの重複を減らす
乗車時間が長い	通勤・通学に配慮し、最寄の鉄道駅へのアクセスを基本にする
本数が少ない	双方運行を廃止するとともに、1時間に1本の運行を目指す
民間バス路線を圧迫	民間路線と並走しない
遅延が発生しやすい	ダイヤに余裕を持つ、運転手の休憩時間確保等安全運転環境へも配慮
地域的な要望への配慮	バス停の新設、医療機関・商業施設へのアクセス改善
乗り継ぎが悪い	市役所全線乗り入れ維持とともに各鉄道駅を乗継拠点とする
待合・乗降環境が悪い	待合環境の整備(市役所待合所・おりど病院前等)

(5) 地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画

本市の将来像を見据え、公共交通が果たすべき役割を整理するとともに、鉄道、路線バス、くるりんばす等、本市に係る全ての公共交通が一体となって機能する公共交通ネットワークの形成を図ることを目的に平成27年4月、「日進市地域公共交通網計画」を策定した。(計画期間：平成27年度～平成32年度)

また、この計画を実現するために、平成28年10月に「日進市地域公共交通再編実施計画」を策定した。(計画期間：平成29年度～平成32年度)

<くるりんばすの変遷概要>

年月	運行日	1日の運行本数	運行形態（一乗車）		備考
			65歳未満	65歳以上	
H8.4	週2回	16本(4コース×4回)	無料	無料	・公共施設巡回バスとして試行運行
H11.4	週3回	32本(4コース×8回)	無料	無料	・くるりんばすとして本格運行開始
H13.5	毎日	45本(5コース×9回)	100円	無料	・中コース運行開始 ・65歳未満有料化 ・毎日運行
H17.4	毎日	77本(7コース×11回)	100円		・東南・南西コースの運行開始 ・運行時間帯拡大 ・65歳以上有料化
H21.4	毎日	97本(7コース×11回)(中央線×20回)	7コース：100円 中央線：200円		・中央線運行開始 ・双方向運行開始
H29.4	毎日	87本(6コース×11回) 平日(循環線×21回) ※中央線×30回	6コース：200円 循環線：100円		・全線再編

4. くるりんばすの現状

(1) 現在の運行形態

市役所及び日進駅を発着点とする6コース（市内巡回型）について、1日に平日11便、土休日8便運行している。また、日進駅と市役所間を巡回する循環線を1日21便（平日・土休日）運行している。

	路線	系統距離	所要時間	車両
	循環線	5.3 Km	30分程度	中型バス1台
市内巡回型	赤池線	18.8 Km	60分程度	小型バス1台
	米野木線	23.7 Km	60分程度	小型バス1台
	三本木線	19.0 Km	60分程度	小型バス1台
	梅森線	16.0 Km	60分程度	小型バス1台
	五色園線	19.9 Km	60分程度	中型バス1台
	岩崎線	16.8 Km	60分程度	小型バス1台

※12月31日～1月3日は運休

(2) 運行方法

道路運送法第4条 一般旅客自動車運送事業の許可を受けた運行

平成18年10月以前は、道路運送法第21条第2項による運行

（一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合で国土交通大臣の許可を受けた一般貸し切り旅客自動車運送事業者による運行）

(3) 運行事業者

名鉄バス株式会社名古屋営業所（長久手市）

(4) 料金制度

くるりんばす市内巡回型の6コースについては、利用料金を200円としている。

循環線については、市役所と日進駅間を結ぶ5Km程度の短いコースとなっていることから、利用料金を100円としている。

なお、市役所バス停において他の路線へ乗り継ぐ利用者には、乗継券を発行して、費用負担軽減を図っている。

① 利用料金

料金	一乗車あたり 200 円（ただし循環線は 100 円）
無料対象者	<p>次の市内在住の方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中学生以下のこども ・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と付き添いの方 1 名 ・介護保険法による介護認定を受けている方（要支援を含む）と付き添いの方 1 名 ・ひとり親家庭等医療費受給者証を所持する方 ・障害者医療費受給者証を所持する方と付き添いの方 1 名 ・後期高齢者福祉医療費受給者証を所持する方と付き添いの方 1 名 ・日進市運転免許自主返納支援事業実施要綱第 7 条の対象者となる方（6 か月） ・その他特に市長が認めた者 <p>※証明書等の提示は必要ないが、無料対象であることを証明するパスカードを市役所にて発行する。</p>
乗継券発行	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・乗継券で乗車した場合は、さらに乗継券の発行はしない。 ・降車時に運転手に申し出て運転手が発行する。

② 料金収受

収受方法	<ul style="list-style-type: none"> ・現金の場合は降車時に車内設置の料金箱に入れる ・ICカード乗車券（manaka「マナカ」等）の場合は、乗車時及び降車時に、読み取り部にカードを接触させることで支払う。 ・乗継券の場合、降車時に運転手に手渡しする ・定期券の場合、降車時に運転手に提示する。
料金箱	運転手が施錠を解くことのできない構造のものとする
料金の収入	運行事業者が収入する

③ 定期券

●高齢者定期

料金	1, 200円、3, 000円、5, 000円
対象者	市内在住の65歳以上の高齢者。当人に限り有効

●一般定期

料金	6, 000円、17, 000円、32, 500円
対象者	条件なし。当人に限り有効

●学生定期

料金	4, 000円、11, 000円、20, 000円
対象者	高校・大学・専門学校等の学生。当人に限り有効

●共通事項

有効期間	購入日から1か月間、3か月間又は6か月間とする ただし、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又は日割払戻しの取り扱いはしないものとする。
有効路線	全ての路線で有効
販売方法	市内販売所（6箇所）にて販売
領収書の発行	申し出があれば、運行事業者が発行
不正利用	不正に利用した回数分の正規運賃を徴収する
継続購入	定期券を継続して購入する場合は、既存の定期券が有効期限内であっても、その有効期限の次の日を基準として1か月、3か月又は6か月の定期券を販売する。ただし、継続して購入できる期間は、起算日の14日前からとする。
払戻し	販売、継続購入の別を問わず、定期券の払戻しは行わない。

5. くるりんばすの主な利用特性

(1) 利用者の主な利用目的

くるりんばすの利用目的としては、「通勤、買い物、私用、通院、通学」の順に利用が多く、市民の普段の日常生活の足として多く利用されている。

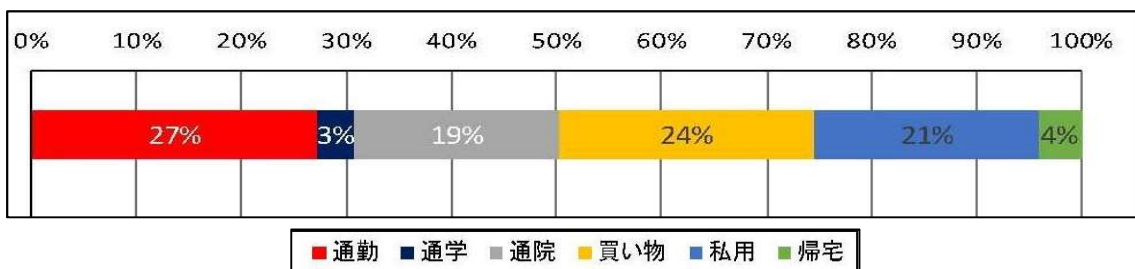


表 5-1 利用目的

資料:平成31年3月 くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究(くるりんばす利用者アンケート調査)より抜粋

(2) 利用者の主要な行先

くるりんばすを利用していきたい場所については、「日進駅」「市役所」が多く、次いで赤池駅周辺が多くなっている。

日進駅	15人
市役所	14人
赤池駅	12人
プライムツリー	7人
おりど病院	5人

表 5-2 行きたい場所(一部抜粋)

資料:平成31年3月 くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究(くるりんばす利用者アンケート調査)より抜粋

(3) 利用頻度

くるりんばすの利用頻度は、「月に数回」が最も多く、全体の約2割を占めている。

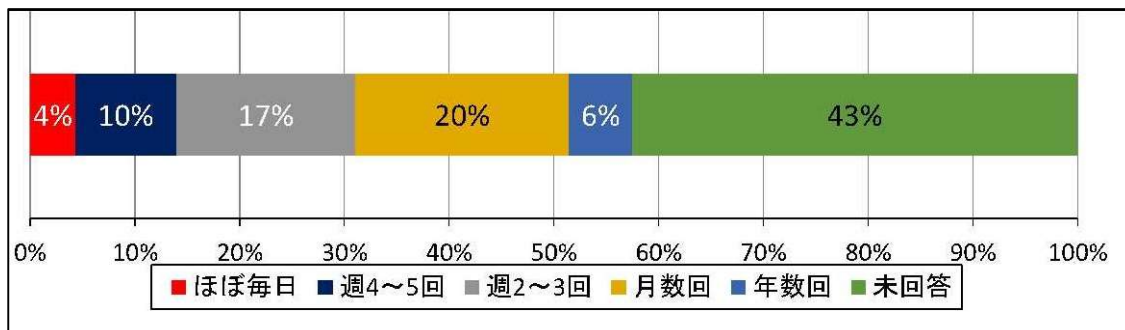


表 5-3 頻度

資料:平成31年3月 くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究(くるりんばす利用者アンケート調査)より抜粋

(4) 希望時刻

希望する現地到着時刻は「午前10時」が最も多く、現地を出発する時刻は、全体的にばらつくが、「午後1時」が最も多い。

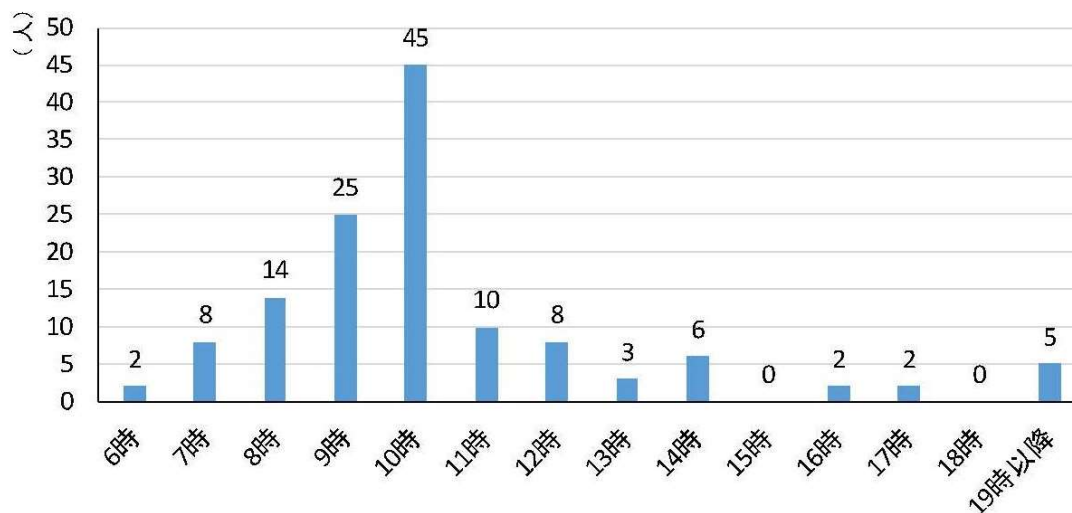


表 5-4 希望する現地到着時刻

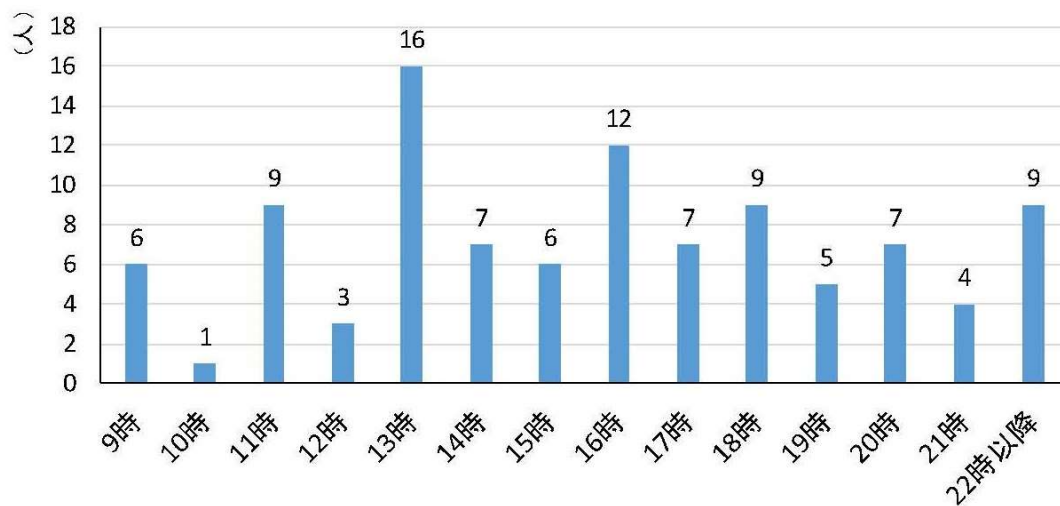


表 5-5 希望する現地出発時刻

資料：平成 31 年 3 月 くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究(くるりんばす利用者アンケート調査)より抜粋

6. くるりんばすに対する評価・課題等

(1) くるりんばすに対する評価

平成29年4月の全線再編以降、くるりんばす利用者アンケート（平成29年度、平成30年度）を実施し、実際利用している方から寄せられた評価等の取りまとめを行った。

1) バスの運行ルート

■ 「不満」、「やや不満」が約4割を占めている。

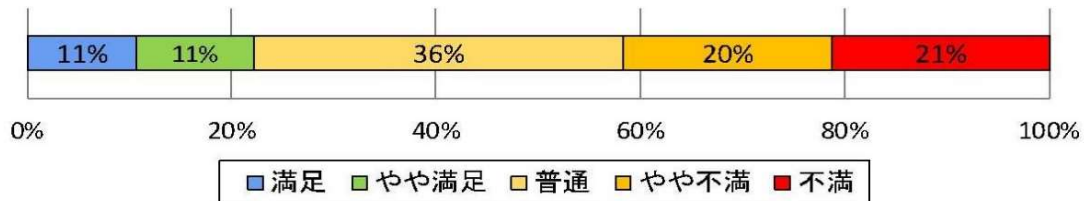


表 6-1：バスの運行ルートの満足度

2) コースの巡回方向

■ 「不満」、「やや不満」が約5割を占めている。

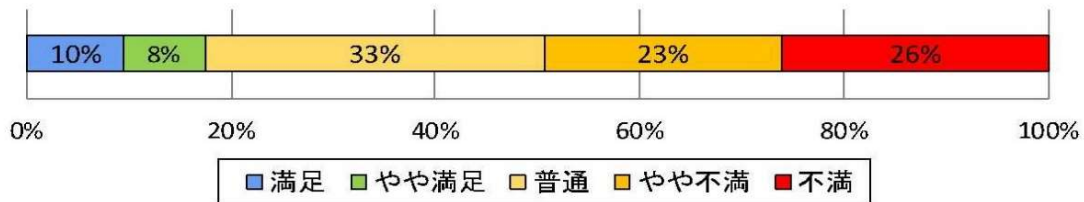


表 6-2：コースの巡回方向の満足度

3) 運行ダイヤ

■ 「不満」、「やや不満」が約5割を占めている。

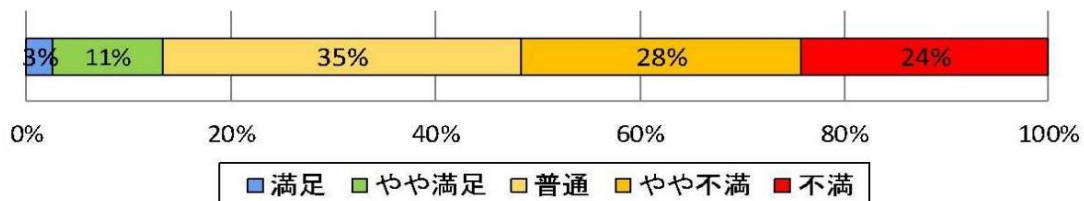


表 6-3：運行ダイヤの満足度

4) 運行本数（1～21 便/日 中央線 1～15 便/日）

■ 「不満」、「やや不満」が約4割を占めている。

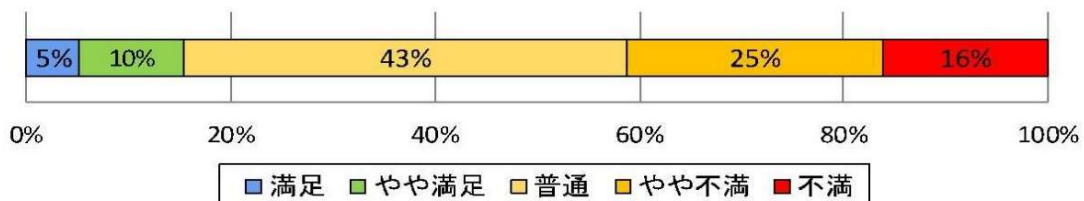


表 6-4：運行本数の満足度

5) 始発時間（6:30～7:38 に市役所発）

■ 「満足」、「やや満足」が約3割を占めている。

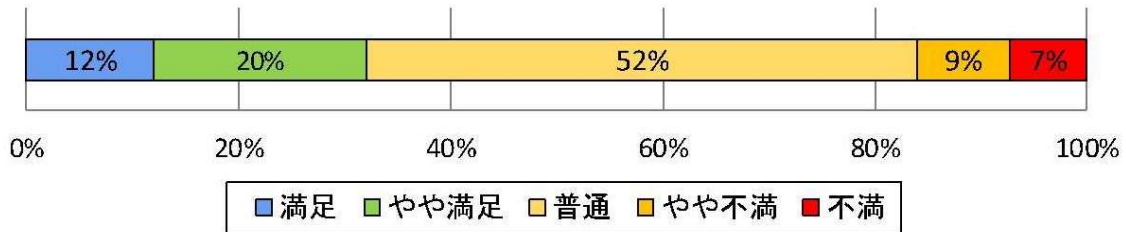


表 6-5：始発時間の満足度

6) 終発時間（19:25～20:00 に市役所発）

■ 「満足」、「やや満足」が3割弱を占めている。

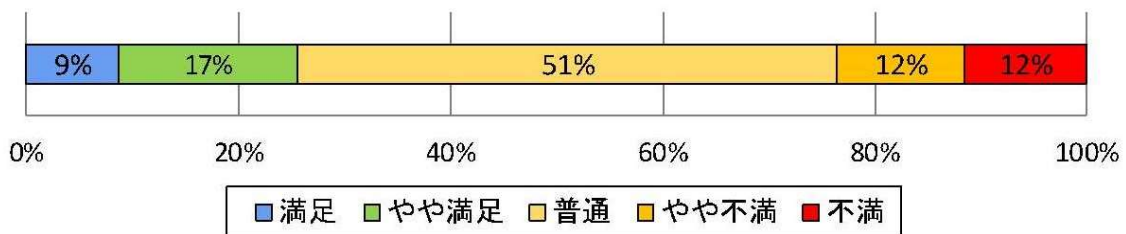


表 6-6：終発時間の満足度

7) バス発車時刻のわかりやすさ（覚えやすさ）

■ 「満足」、「やや満足」が約3割を占めている。

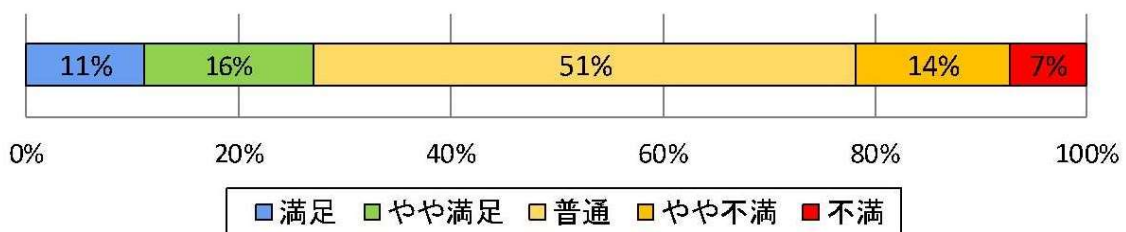


表 6-7：バス発車時刻の満足度

8) バス停の案内（時刻表や行き先）のわかりやすさ

■ 「満足」、「やや満足」が約3割を占めている。

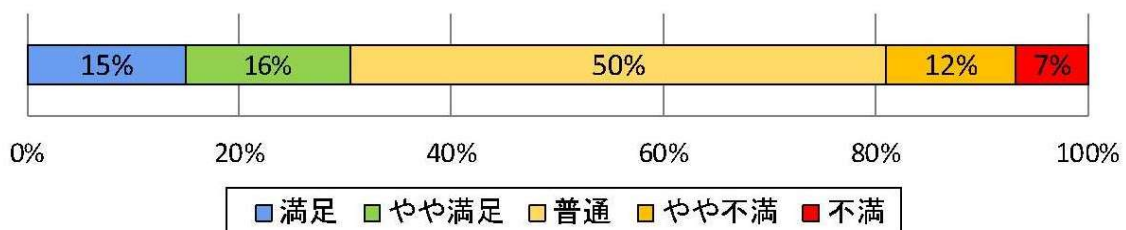


表 6-8：バス停の案内のわかりやすさの満足度

9) 自宅からバス停までの移動距離

■ 「満足」、「やや満足」が約4割を占めている。

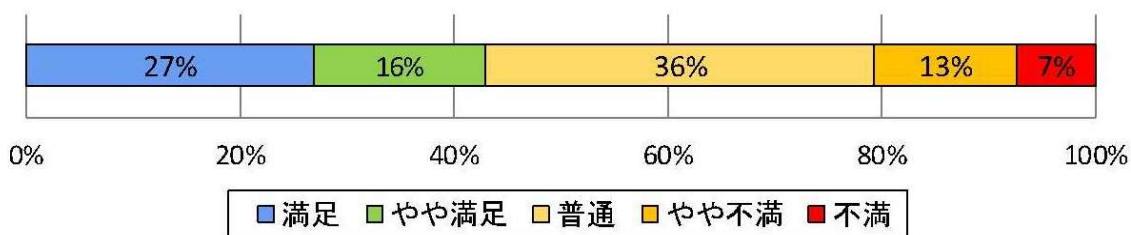


表 6-9 : 自宅からバス停までの移動距離の満足度

10) 路線図・時刻表のわかりやすさ

■ 「満足」、「やや満足」が約3割を占めている。

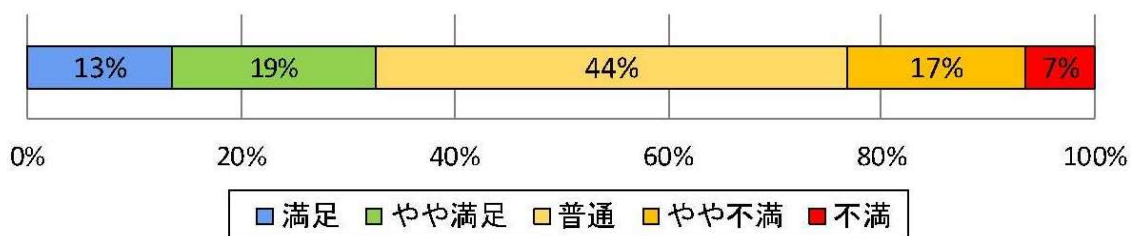


表 6-10 : 路線図・時刻表のわかりやすさの満足度

11) バス停の待合い環境

■ 「不満」、「やや不満」が約3割を占めている。

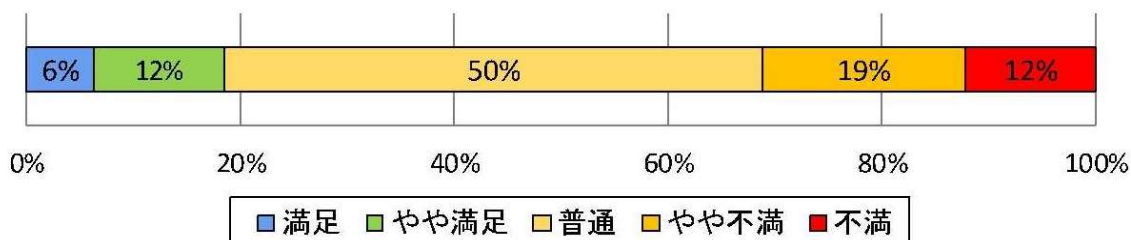


表 6-11 : バス停の待合環境の満足度

12) 目的地までの移動時間

■ 「不満」、「やや不満」が約3割を占めている。

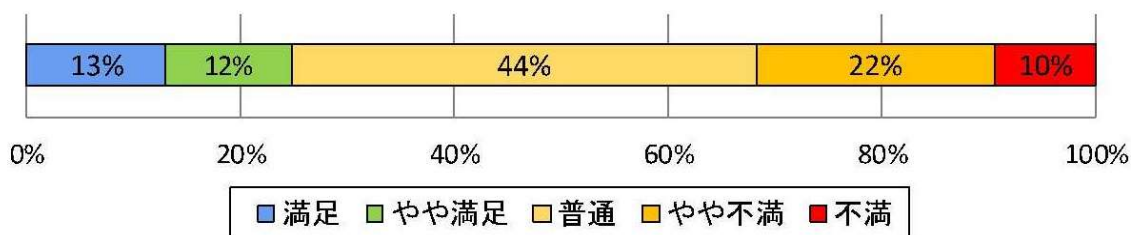


表 6-12 : 目的地までの移動時間の満足度

13) バスが時刻表通りに発着すること（バスの定時性）

■ 「満足」、「やや満足」が約4割を占めている。

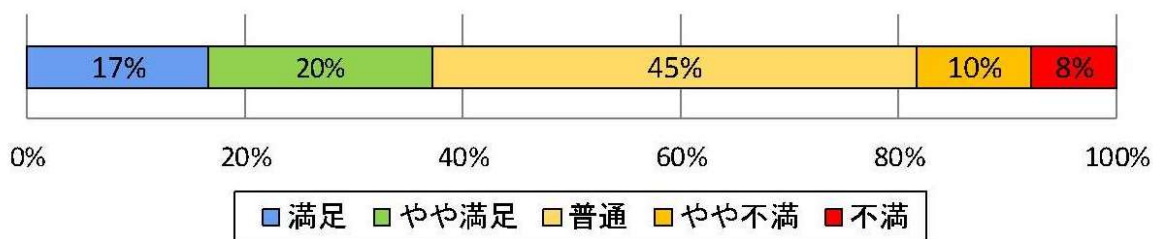


表 6-13 : バスの定時性の満足度

14) バスの乗り降りのしやすさ

■ 「満足」、「やや満足」が約4割を占めている。

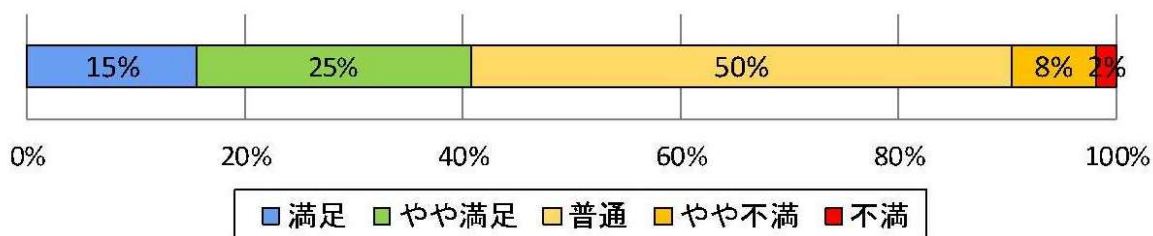


表 6-14 : バスの乗り降りのしやすさの満足度

15) バスの乗り心地

■ 「満足」、「やや満足」が約4割を占めている。

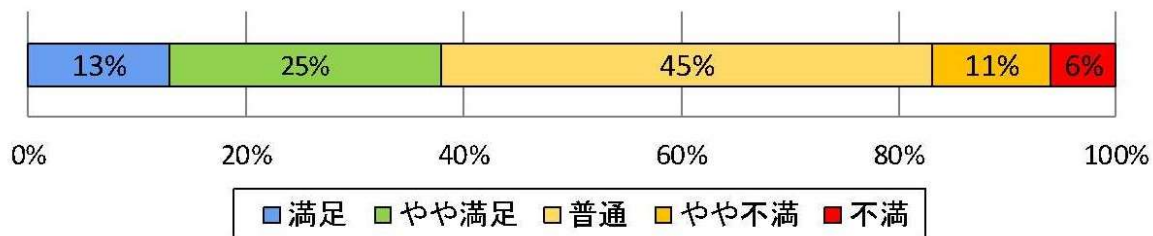


表 6-15 : バスの乗り心地の満足度

16) バス運転手の態度・対応

■ 「満足」、「やや満足」が約5割を占めている。

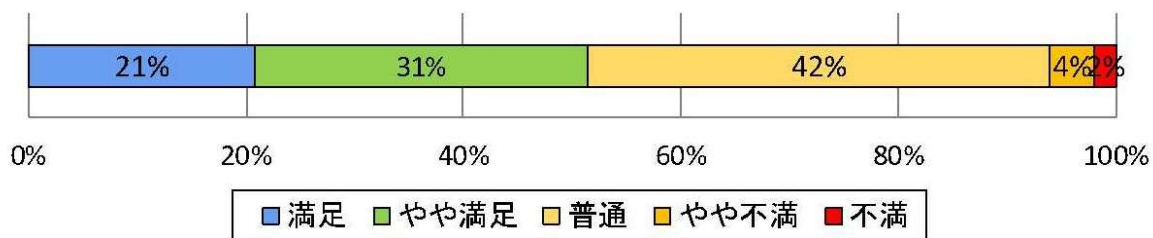


表 6-16 : バス運転手の態度・対応の満足度

17) バス車内の案内のわかりやすさ

■ 「満足」、「やや満足」が4割を占めている。

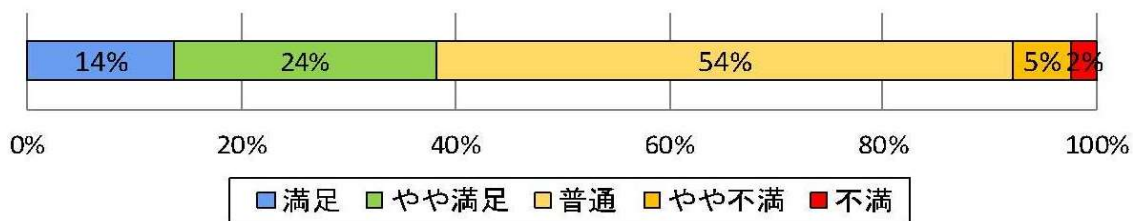


表 6-17 : バス車内の案内のわかりやすさの満足度

18) バスの運賃

■ 「不満」、「やや不満」が4割を占めている。

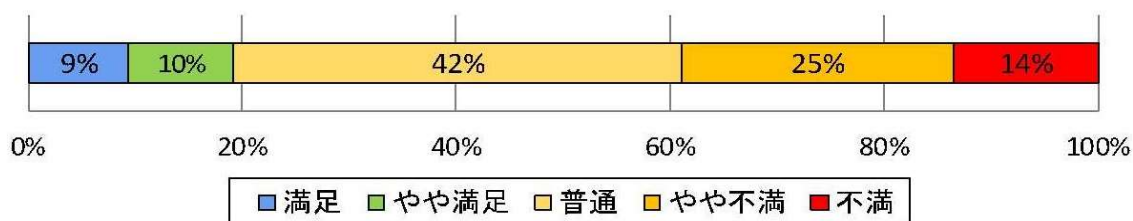


表 6-18 : バスの運賃の満足度

19) 市役所での乗り継ぎ無料制度（「くるりんばす」間）

■ 「満足」、「やや満足」が4割強を占めている。

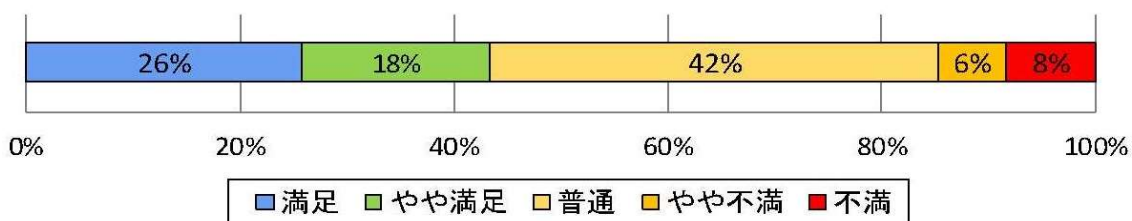


表 6-19 : 市役所での乗り継ぎ無料制度の満足度

20) 「くるりんばす」の総合評価

■ 「不満」、「やや不満」が4割を占めている。

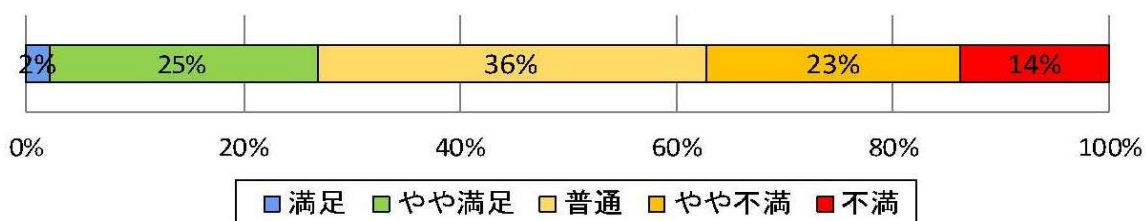


表 6-20 : くるりんばすの総合評価の満足度

資料:平成31年3月 くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究(くるりんばす利用者アンケート調査)より抜粋

(2) くるりんばすの主な運行課題

① 乗継拠点

くるりんばすの乗継拠点については現在原則として市役所としているが、一部の路線で日進駅を発着とする便があることから、利用者の利便に支障が出るケースが生じている。

乗継拠点としてふさわしいと思われる場所としては、「市役所」が全体の約4割を占め、鉄道駅は3割弱となっている。

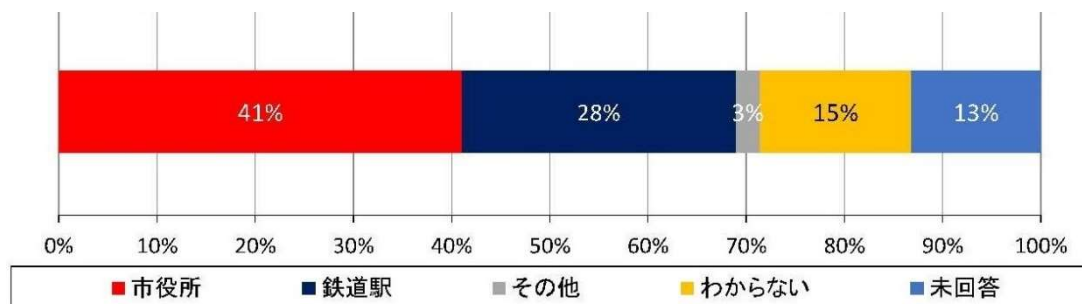


表 6-21 乗継拠点としてふさわしい場所

日進市の地域特性として、鉄道駅が市の中心部にはなく、南部地域に集中している。バス路線網を市全域に満遍なく形成を図ろうとすると、現時点では市の中心部を乗継拠点としたほうが、効率のよい路線形成が期待できるものと考えられる。

なお、乗継拠点として相応しい鉄道駅としては、「赤池駅」、「日進駅」が多く挙げられている。

赤池駅	43 人
日進駅	38 人
米野木駅	3 人
平針駅	4 人

表 6-22 乗継拠点としてふさわしいと思う鉄道駅（一部抜粋）

② 一方向回りでの運行

現運行においては、くるりんばすは一方向回りでの運行がなされている。これにより概ね1時間に1本の運行を確保しているものの、行きは早いですが帰りは時間がかかるといったことが起こる。双方向運行（左右回り）の要望も多く届けられていることから、今後のくるりんばすの見直しにあたっては、再度検討すべき課題であるものと考えられる。

くるりんばすの双方向運行については、「全路線で導入すべき」「一部路線で導入すべき」があわせて過半数を占めている。

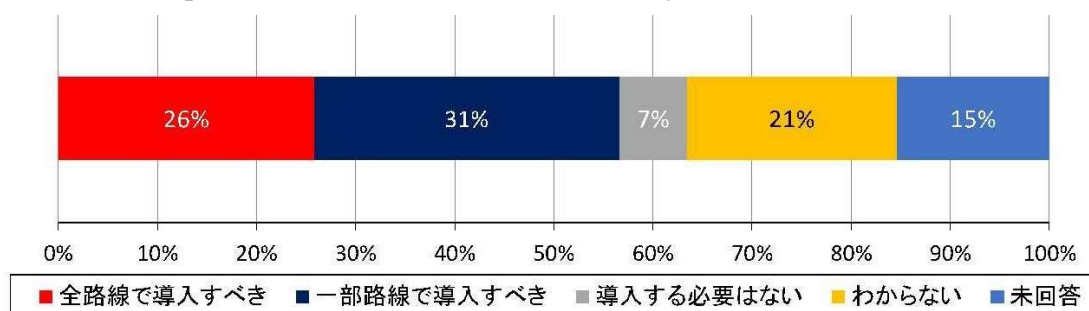


表 6-23 くるりんばすの左右回りについて

資料：平成31年3月 くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究(くるりんばす利用者アンケート調査)より抜粋

(3) 地域公共交通会議専門部会による課題等抽出

平成29年4月の全線再編以降に行われた利用者アンケート(平成29年度、平成30年度実施)及びフォローアップ調査(平成30年度実施)を主軸として、これまでに寄せられたご意見・ご要望等について、公共施設等へのアクセスや駅などの日常生活施設等への移動利便向上に資すると考えられるものにつき、可能な限り改善の検討を進めるとの観点から、地域公共交通会議のもとに設置する専門部会(作業部会)において、アンケート結果や市民要望等の分析を実施し、これを踏まえ、くるりんばすの改善に向けて検討すべき課題点の抽出を行った。

路線	市民意見・課題等
赤池線	日進駅での待機時間中に、バス車内で待機させてもらえずに降ろされてしまうので、市役所発着にしてほしい (日進駅発着は不便)
	平子南～藤塚南間の距離が長いので、日進西高等学校付近にバス停を設置したらどうか
	スポーツセンターへのアクセス改善
	市民会館へのアクセス改善
米野木線	日進駅での待機時間中に、バス車内で待機させてもらえずに降ろされてしまうので、市役所発着にしてほしい (日進駅発着は不便)
	日進駅方面からの米野木駅へのアクセス改善
	岩崎線の経路一部変更により、藤島公会堂のバス停の利用を検討
	米野木駅周辺に立地する郵便局や日常生活利便施設等へのアクセス改善
三本木線	日進ニュータウンバス停について、地域住民の意向等を聞きながらより利用しやすい箇所へ移設検討
	東部福祉会館へのアクセス改善
	米野木駅周辺に立地する郵便局や日常生活利便施設等へのアクセス改善
梅森線	公共交通空白地帯の一部解消として、土地区画整理事業実施地区におけるバス停設置を検討
五色園線	東部福祉会館へのアクセス改善
岩崎線	藤島公会堂の西側市道の幅員が狭いことから、バス運行経路の一部変更により運行上の安全を確保
	日常生活利便施設が集積する香久山方面(岩崎台・香久山福祉会館)へのアクセス改善
循環線	スポーツセンターへのアクセス改善
全体	交通渋滞の発生等によりバスがダイヤの定刻通りにこない
	行きはよくても帰りに時間がかかる。双方向運行にしてほしい
	ぐるりんばすの券で名鉄バス中央線を利用できるようにしてほしい

表 6-24: R2. 7. 27 及び R2. 9. 14 に実施した日進市地域公共交通会議専門部会において抽出された意見・要望等を抜粋

7. くるりんばすの部分改正方針

(1) 部分改正の目的

平成29年4月の全線再編から3年が経過し、その間、大型商業施設の開業などまちの発展に伴う交通需要の新たなニーズに対応するほか、市内の交通状況の変化の反映及び利用者からの意見・要望のうち、公共施設等へのアクセスや駅などの日常生活施設等への移動利便向上に資すると考えられるものにつき、基本的運行体系を崩さず、部分的に改善することが可能な範囲において必要な見直しをする必要があることから、令和3年度中にくるりんばすの部分改正を行う。

(2) 部分改正の方針

これまでに行われたアンケート調査等の結果や、地域公共交通会議専門部会で抽出された課題や意見等を踏まえ、部分改正に係る方針を以下のとおり定めるものとする。

<部分改正方針>

- 1 市内を面的にカバーする路線網を維持
- 2 公共施設への一部アクセス改善
- 3 日常生活利便施設への一部アクセス改善
- 4 公共交通空白地帯の解消
- 5 市道の新設等に伴う一部経路変更
- 6 乗継ぎ機能の一部向上
- 7 運行ダイヤの全体調整

●方針1 市内を面的にカバーする路線網を維持

「くるりんばす」の利用者は、市の全域に居住しているものと捉えられることから、これまでの市役所を乗継拠点として市内を面的にカバーする路線網を原則として維持するものとする。

なお、くるりんばすの現運行体系は長きにわたる市民参加手続等を経て適切に成立していることを十分に尊重し、今回の見直しはあくまでも「部分改正」であることから、現行のくるりんばす利用者に対する利便性を損なわないよう最大限配慮し、路線体系や運行ダイヤ編成を維持することを基本とする。現運行体系に多大なる影響が及び、却って利用者の混乱を招くものと判断される事項については、次回の全線改編時における課題として改めて検討するものとする。

●方針2 公共施設への一部アクセス改善

利便性の更なる向上を図るため、運行ダイヤへの影響に配慮しつつ、福祉会館などの公共施設にアクセス可能となるよう、路線の部分的な変更やバス停の新設等を検討する。

●方針3 日常生活利便施設への一部アクセス改善

駅周辺等の住環境の変化や発展などに対応し、駅へのアクセス及び生活利便施設等へのアクセス向上の強化を図るべく、運行ダイヤへの影響に配慮しつつバス停の新設等を検討する。

●方針4 公共交通空白地帯の解消

くるりんばす以外の公共交通が存在していない空白地域において、バス停間隔等に留意しながら、公共交通が利用でき、移動利便性が向上するよう運行ダイヤへの影響に配慮しつつバス停の新設等を検討する。

●方針5 市道の新設等に伴う一部経路変更

市道の新設などに伴い、路線の一部について道路幅員の狭い道路からの切り替えを行うことにより、くるりんばす運行の安全性の向上を図る。

●方針6 乗継ぎ機能の一部向上

駅などの交通結節点において、他の公共交通機関との繋がりにより円滑に乗継ぐことができるよう配慮するほか、市役所を起点としたくるりんばす相互の乗継機能等のさらなる強化を図り、広域移動ネットワークの拡充を図る。

●方針7 運行ダイヤの全体調整

街の発展に伴う交通量の増加などから、くるりんばすにおいても慢性的な遅延が発生していることから、現行の運行実態を反映するため運行ダイヤを調整するほか、乗継時間の確保や、路線の一部変更などを反映した新たな運行ダイヤを設計する。ただし、現運行体系による利用者に配慮したものとする。

その他、土地利用上の要請やまちの環境変化等に対応するため、バス停の移動等の要望をはじめバスを利用しやすい環境整備等について可能な限り検討するものとする。

8. 部分改正後の路線概要

- 岩崎線について、他路線への運行ダイヤの影響を配慮しつつ、一部便において香久山方面への乗入れ経由便を設定する。
- くるりんばすの相互乗継機能の強化を図るため、赤池線及び米野木線について、全便を市役所発着に改め、運行ダイヤを調整する。
- より安全な運行ダイヤの構築及び市役所での乗継時間、乗務員の休息時間の適正確保の観点から、岩崎線及び五色園線の図書館停留所を中央福祉センター停留所と統合し、一部路線経路のスリム化を図る。
- その他、各路線について、安全運行を第一とし、交通状況や乗降に必要な時間の確保を反映し、運行ダイヤを見直し、その中において、利便性の向上や公共施設へのアクセス向上に資するバス停の新設等が可能であれば、これを検討する。
- 部分改正にあたっては、現路線におけるくるりんばす利用者への配慮を十分に考慮する。

(1) 路線数

「くるりんばす」の利用者は、市の全域に居住しているものと捉えられることから、これまでの7路線の設定を維持し、市役所を乗継拠点として市内を面的にカバーする路線網を原則として維持するものとする。ただし、岩崎線について、多くの移動ニーズに応え、一部香久山経由便を新たに創設する。

	現在の路線	新路線
市内巡回型	循環線	循環線
	赤池線	赤池線
	米野木線	米野木線
	三本木線	三本木線
	梅森線	梅森線
	五色園線	五色園線
	岩崎線	岩崎線（石神経由） 岩崎線（香久山経由）

(2) 運行構成

市民やアンケート調査結果などから要望が多かった下記事項について、一部改正を行い、運行課題の改善を図る。

- ① 赤池、米野木線について全便市役所発着とし、全路線を市役所発着とすることによりくるりんばす相互の乗継機能の強化を図る。

- ② 公共施設や日常利便施設等へのアクセス向上のため、一部路線の変更及びバス停を設置し、さらなる利便性の向上を図る。
- ③ 安全運行の観点から、新たに整備された市道へ一部路線変更を実施する。
- ④ まちの発展に伴う道路交通渋滞が発生しやすい状況から、バス交通の定時制の維持を図るため運行ダイヤの調整を行う。

(3) 運行車両

1 路線（岩崎線を含む）につき 1 台（中型バス 2 台、小型バス 5 台の合計 7 台）による運行を維持する。

(4) 運行本数

市内巡回型については、各路線につき平日 11 便、土休日は 8 便を維持する。循環線については、平日、土休日とも 21 便を維持する。

(5) バス停

公共施設や日常利便施設への利便性向上などのため、一部バス停の増設を行う。岩崎線の香久山経由路線にも、適時バス停を配置する。

なお、岩崎線・五色園線の運行経路一部変更に伴い、「中央福祉センター」バス停の名称を、「(仮) 中央福祉センター・図書館北」に改める。

(6) 乗り継ぎについて

すべての路線、便について市役所発着とし、乗継機能を集約し、統一化を図る。乗継拠点である市役所での乗継券の発行を継続する。

**※改正事項の記載については、交通安全対策上の公安協議や運輸局との許認可協議、運行経費等にかかる予算検証前のものである。
したがって、今後の各関係機関協議等において、記載改正内容等が変更となる可能性がある。**

9. 部分改正後の路線内容

●赤池線

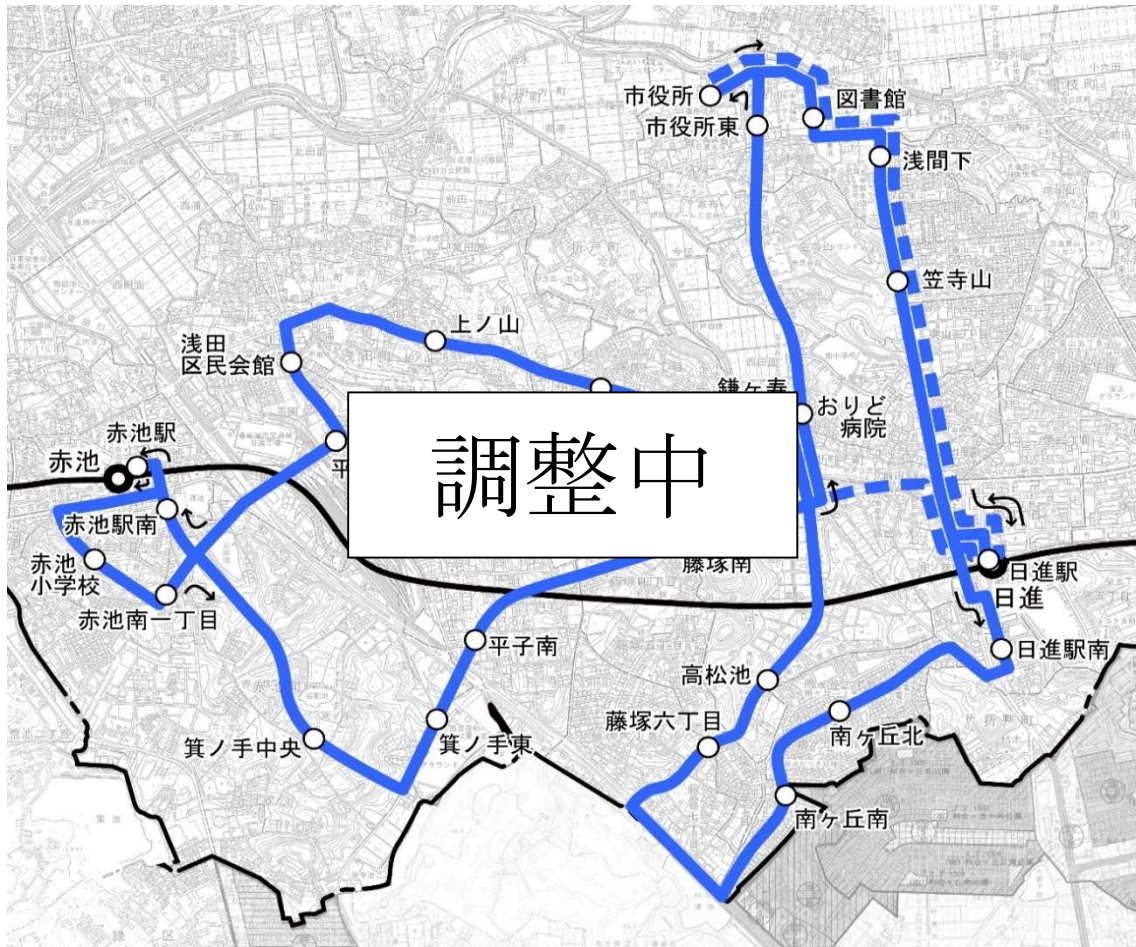
(1) 路線概要

市の南西部の路線で、主に新市街地の移動ニーズに対応し、市役所周辺、南小学校区、赤池小学校区、赤池駅、日進駅を經由し生活交通を確保維持する路線である。

市内及び広域移動の更なる利便性を確保するため、全便を市役所起終点に改正し、他のくるりんばすとの乗継機能を強化する。また、公共施設等へのアクセス改善、利便性向上のため、「(仮) 県立日進西高等学校」及び「(仮) スポーツセンター」のバス停を新設する。あわせて必要な運行ダイヤの調整を全体的に実施する。

赤池線		
改正前	起終点	日進駅又は市役所～日進駅又は市役所
	主な 経由地	赤池駅、おりど病院
	延長	17.5Km (市役所～市役所。始発系統)、18.8Km (市役所～日進駅) 16.3Km (日進駅～日進駅)、13.8Km (日進駅～市役所)
	所要 時間	約 60 分程度
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)
改正後	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	赤池駅、おりど病院
	延長	17.5Km (市役所～市役所。始発系統) 16.3Km (第 2 便以降)
	所要 時間	約 60 分程度
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)

(2) ルート図 (部分改正後)



(3) 運行順序

全便を市役所発着に変更する。「(仮) 県立日進西高等学校」及び「(仮) スポーツセンター」のバス停を新設する。

運行方向 

市役所	図書館	浅間下	笠寺山	日進駅	日進駅南	南ヶ丘北	南ヶ丘南	藤塚六丁目	高松池	鎌ヶ寿	藤塚	上ノ山	浅田区民会館	平子	箕ノ手北	赤池駅南	赤池駅	赤池小学校	赤池南一丁目	箕ノ手西	箕ノ手中央	箕ノ手東	平子南	(仮) 県立日進西高等学校	藤塚南	おりど病院	市民会館	(仮) スポーツセンター	市役所東	市役所
-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	-------	-----	-----	----	-----	--------	----	------	------	-----	-------	--------	------	-------	------	-----	---------------	-----	-------	------	--------------	------	-----

※第1便のみ藤塚南→日進駅→市役所

※主要バス停を着色

※新設するバス停を朱書き

(4) 運行ダイヤ改正案(想定)

全便市役所発着に変更し、くるりんばす他路線への乗継時間の確保、発着時間の調整及び交通渋滞状況等の反映を合わせて運行ダイヤの改正を行う。

第1便、第2便(平日のみ)の市役所発時間を現行運行ダイヤより早め、第3便以降をくるりんばす他路線の市役所発時間に合わせて運行ダイヤの調整を行う。

●赤池線(平日運行ダイヤ改正案)

調整中

●赤池線(土休日運行ダイヤ改正案)

調整中

●米野木線

(1) 路線概要

市の東南部の路線で、主に新市街地の移動ニーズに対応し、市役所周辺、東小学校区、梨の木小学校区、日進駅、米野木駅を經由し生活交通を確保維持する路線である。

市内及び広域移動の更なる利便性を確保するため、全便を市役所起終点に改正し、他のくるりんばすとの乗継機能を強化する。また、日常生活利便施設等への利便性向上のため、「(仮)米野木駅東」、「(仮)米野木郵便局」のバス停を新設する。さらに、運行の安全性確保の観点から実施する岩崎線の経路変更により、「藤島公会堂」のバス停を移設し新たに利用可能とする。あわせて必要な運行ダイヤの調整を全体的に実施する。

米野木線		
改正前	起終点	日進駅又は市役所～日進駅又は市役所
	主な 経由地	図書館、米野木駅
	延長	23.7Km (市役所～日進駅。始発系統)、17.9Km (日進駅～日進駅) 12.1Km (日進駅～市役所)、17.9Km (市役所～市役所)
	所要 時間	約 60 分程度
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)
改正後	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	図書館、米野木駅
	延長	17.9Km (市役所～市役所)
	所要 時間	約 60 分程度
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)

(4) 運行ダイヤ改正案(想定)

全便市役所発着に変更し、くるりんばす他路線への乗継時間の確保、発着時間の調整及び交通渋滞状況等の反映を合わせて運行ダイヤの改正を行う。

第1便の市役所発時間を現行運行ダイヤより早め、第2便以降をくるりんばす他路線の市役所発時間に合わせて運行ダイヤの調整を行う。

●米野木線(平日運行ダイヤ改正案)

調整中

●米野木線(土休日運行ダイヤ改正案)

調整中

●三本木線

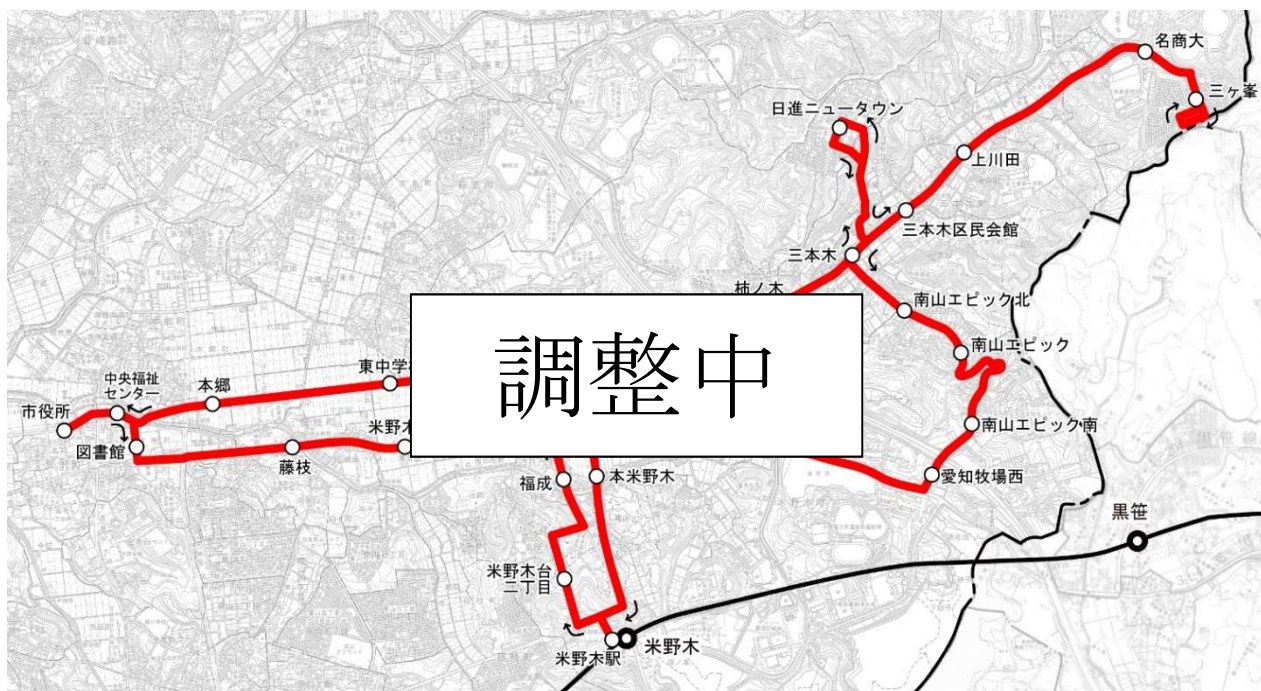
(1) 路線概要

市東部の路線で、主に新市街地の移動ニーズに対応し、市役所周辺、東小学校区、米野木駅を經由し生活交通を確保維持する路線である。

引き続き市内及び広域移動の利便性を確保する。また、米野木駅周辺に立地する日常生活利便施設等への利便性向上のため、「(仮)米野木郵便局」のバス停を新設する。また、運行の安全性に配慮しつつ、「日進ニュータウン」バス停について、地域住民の意見を聞きながら移設について検討するとともに、あわせて必要な運行ダイヤ調整を全体的に実施する。

三本木線		
改正前	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	三ヶ峯、南山エピック、米野木駅
	延長	18.8Km
	所要 時間	約 60 分程度
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)
改正後	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	三ヶ峯、南山エピック、米野木駅
	延長	18.8Km
	所要 時間	約 60 分程度
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)

(2) ルート図 (部分改正後)



(3) 運行順序

運行方向



市役所	図書館	藤枝	米野木西	米野木	米野木東仲	丸山	柿ノ木	三本木	日進ニュータウン	三本木区民会館	上川田	三ヶ峯	名商大	上川田	三本木区民会館	三本木	柿ノ木	南山エピック北	南山エピック	南山エピック南	愛知牧場西	黒笹	米野木	米野木台二丁目	福成	本米野木	本米野木	三本木	三本木区民会館	上川田	名商大	三ヶ峯	上川田	日進ニュータウン	三ヶ峯	名商大	市役所
-----	-----	----	------	-----	-------	----	-----	-----	----------	---------	-----	-----	-----	-----	---------	-----	-----	---------	--------	---------	-------	----	-----	---------	----	------	------	-----	---------	-----	-----	-----	-----	----------	-----	-----	-----

※主要バス停を着色

※新設するバス停を朱書き

※統合し、名称変更するバス停を青書き

(4) 運行ダイヤ改正案 (想定)

第1便の市役所発時間を現行ダイヤより早め、第2便以降を他路線との市役所発時間に合わせた運行ダイヤの調整を行う。

●三本木線(平日運行ダイヤ改正案)

調整中

●三本木線(土休日運行ダイヤ改正案)

調整中

●梅森線

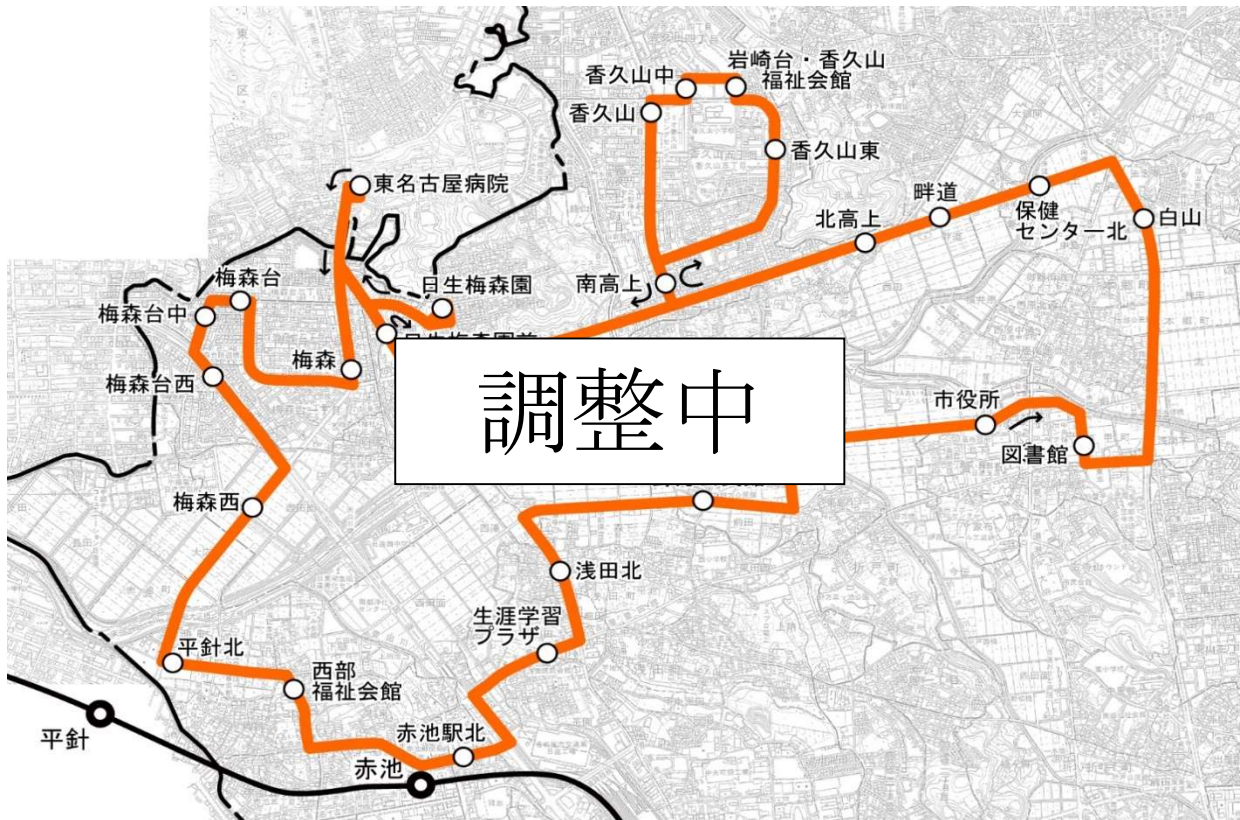
(1) 路線概要

市西部の路線で、主に新市街地の移動ニーズに対応し、市役所周辺、西小学校区、香久山小学校区、赤池駅北を經由し生活交通を確保維持する路線である。

引き続き市内及び広域移動の利便性を確保する。また、公共交通空白地帯の解消及び香久山西部土地区画整理事業の進展に伴い、「(仮)梅森保育園」のバス停を新設するとともに、あわせて必要な運行ダイヤ調整を全体的に実施する。

梅森線		
改正前	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	香久山、東名古屋病院、赤池北
	延長	16.0Km
	所要 時間	約 60 分
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)
改正後	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	香久山、東名古屋病院、赤池北
	延長	16.0Km
	所要 時間	約 60 分
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)

(2) ルート図 (部分改正後)



(3) 運行順序

運行方向

市役所	図書館	白山	保健センター北	畔道	北高上	南高上	香久山東	岩崎台・香久山福祉会館	香久山中	香久山	南高上	(仮) 梅森保育園	新田	日生梅森園前	日生梅森園	東名古屋病院	梅森	梅森台	梅森台中	梅森台西	梅森西	平針北	西部福祉会館	赤池駅北	生涯学習プラザ	浅田北	野方公民館	市役所
-----	-----	----	---------	----	-----	-----	------	-------------	------	-----	-----	-----------	----	--------	-------	--------	----	-----	------	------	-----	-----	--------	------	---------	-----	-------	-----

- ※主要バス停を着色
- ※新設するバス停を朱書き

(4) 運行ダイヤ改正案 (想定)

第1便の市役所発時間を現行ダイヤより早め、第2便以降を他路線との市役所発時間に合わせた運行ダイヤの調整を行う。

●梅森線(平日運行ダイヤ改正案)

調整中

●梅森線(土休日運行ダイヤ改正案)

調整中

●五色園線

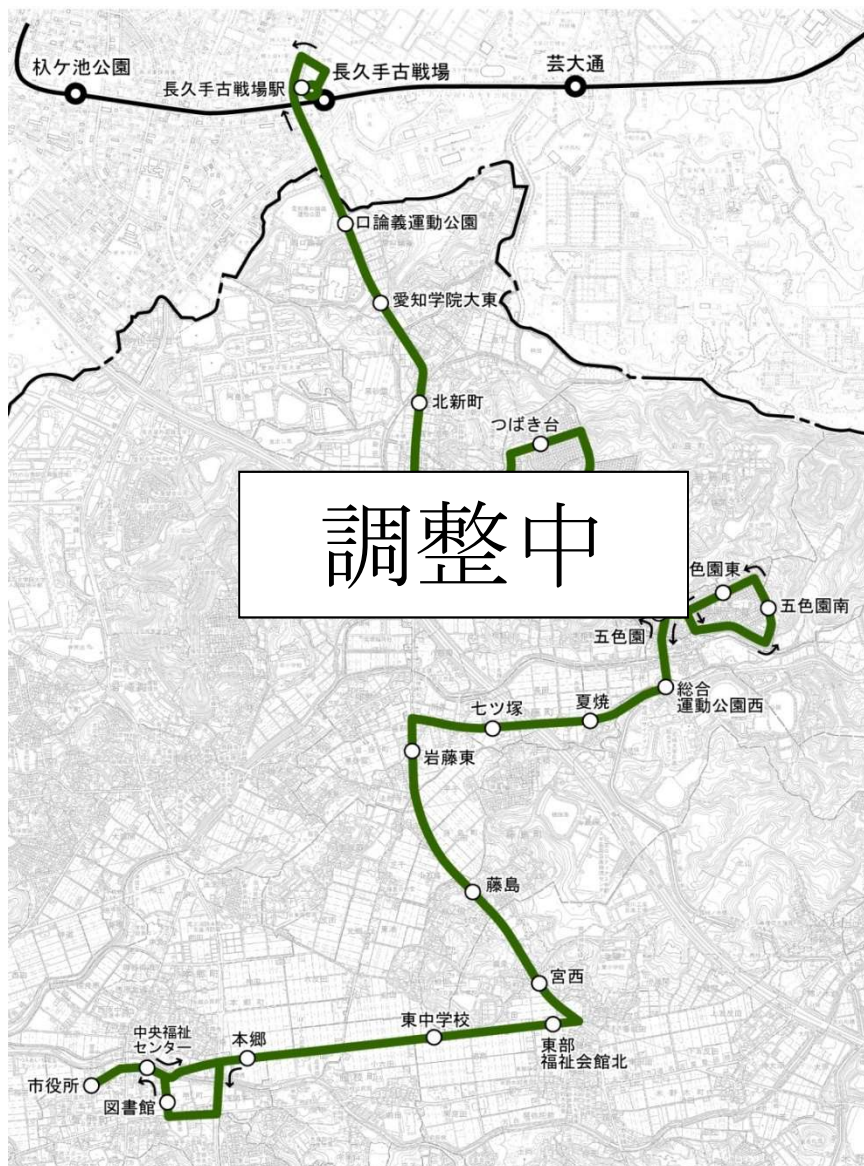
(1) 路線概要

市北東部の路線で、主に新市街地の移動ニーズに対応し、市役所周辺、東小学校区、相野山小学校区、長久手古戦場駅を經由し生活交通を確保維持する路線である。

引き続き市内及び広域移動の利便性を確保する。「図書館」の停留所について「中央福祉センター」と統合し、「(仮)中央福祉センター・図書館北」に改め、路線の一部スリム化を図り、あわせて必要な運行ダイヤ調整を全体的に実施する。

五色園線		
改正前	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	五色園、長久手古戦場駅
	延長	19.9Km
	所要 時間	約 60 分程度
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)
改正後	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	五色園、長久手古戦場駅
	延長	Km
	所要 時間	約 60 分程度
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)

(2) ルート図 (部分改正後)



(3) 運行順序

運行方向



市役所	本郷	東中学校	東部福祉会館北	宮西	藤島	岩藤東	七ツ塚	夏焼	総合運動公園西	五色園	かえで台	かえで台西	北新町	愛知学院大東	口論義運動公園	長久手古戦場駅	愛知学院大東	北新町	相野山福祉会館	つばき台	かえで台北	かえで台	五色園	五色園南	五色園東	総合運動公園西	夏焼	七ツ塚	岩藤東	藤島	宮西	東中学校	本郷	図書館	(仮) 中央福祉センター・図書館北	市役所
-----	----	------	---------	----	----	-----	-----	----	---------	-----	------	-------	-----	--------	---------	---------	--------	-----	---------	------	-------	------	-----	------	------	---------	----	-----	-----	----	----	------	----	-----	-------------------	-----

※主要停留所を着色

※統合し、名称変更する停留所を青書き

(4) 運行ダイヤ改正案（想定）

第2便の市役所発時間を現行ダイヤより早め、第3便以降を他路線との市役所発時間に合わせた運行ダイヤの調整を行う。

●五色園線(平日運行ダイヤ改正案)

調整中

●五色園線(土休日運行ダイヤ改正案)

調整中

●岩崎線

(1) 路線概要

市北西部の路線で、主に新市街地の移動ニーズに対応し、市役所周辺、香久山小学校区、竹の山小学校区、北小学校区を經由し生活交通を確保維持する路線である。

引き続き市内及び広域移動の利便性を確保しつつ、一部の便について、生活利便施設が集積する香久山方面への乗入れを行うことにより、行き先や生活スタイルなど多様な移動ニーズに対応し、移動に対する選択肢を増強するとともに、一部の区間について梅森線との乗継ぎを可能とし、広域移動機能の拡充、利便性の向上を図る。

また、運行の安全性確保の観点から、藤島公会堂西側の市道から市道藤島一号線への経路変更により、「藤島公会堂」のバス停を米野木線との連携を考慮しつつ移設を行なうとともに、「図書館」の停留所について「中央福祉センター」と統合し、「(仮)中央福祉センター・図書館北」に改め、路線の一部スリム化を図り、あわせて必要な運行ダイヤ調整を全体的に実施する。

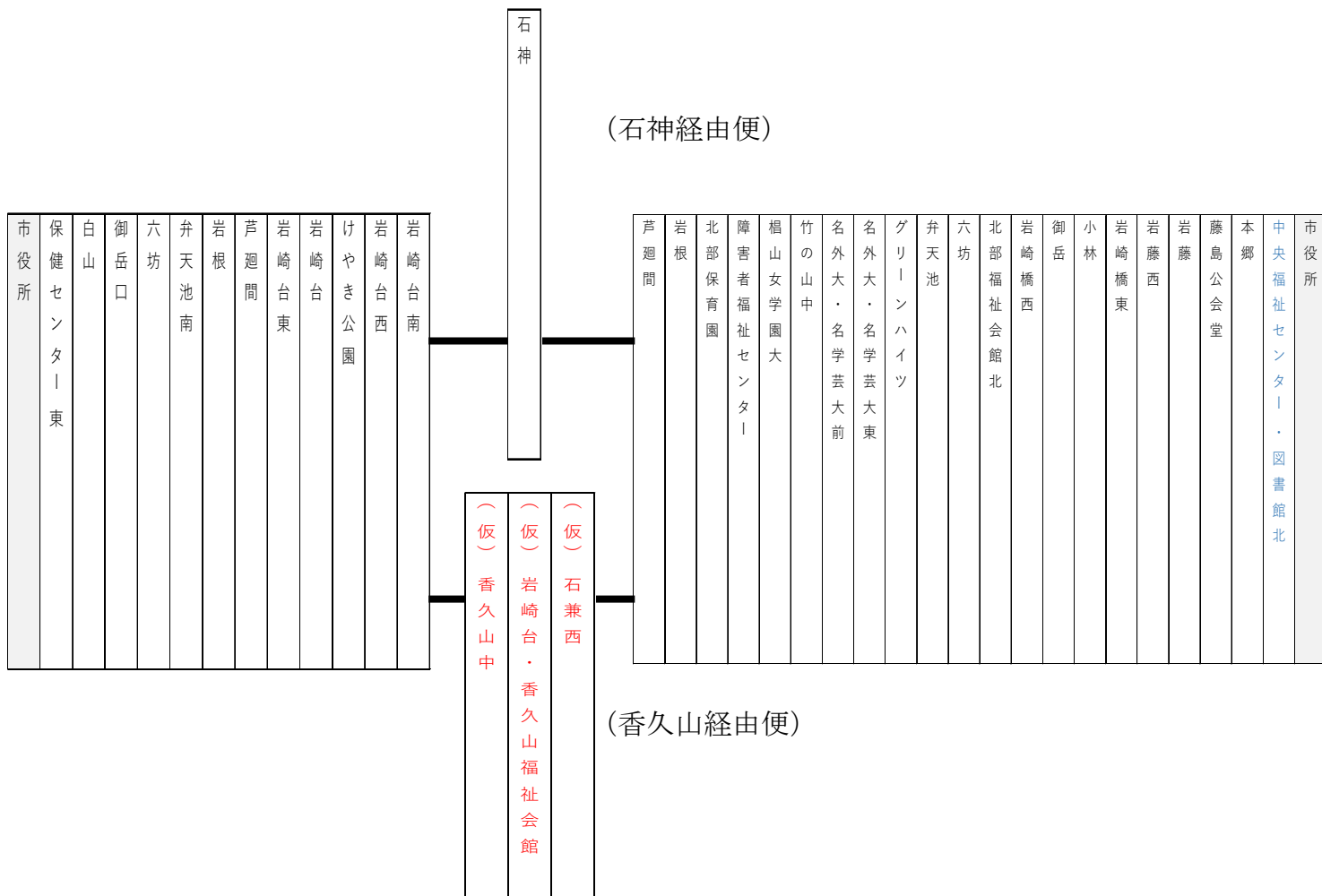
岩崎線		
改正前	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	石神、竹の山中
	延長	16.6Km
	所要 時間	約 60 分
	運行 本数	平日 11 便 土休日 8 便 (12/31～1/3 は運休)
改正後	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	石神、竹の山中 (石神経由便) 岩崎台・香久山福祉会館、竹の山中 (香久山経由便)
	延長	Km
	所要 時間	約 60 分
	運行 本数	

(2) ルート図 (部分改正後)



(3) 運行順序

運行方向 



- ※主要停留所を着色
- ※新設停留所を赤字
- ※統合し、名称変更する停留所を青書き

(4) 運行ダイヤ改正案 (想定)

第2便の市役所発時間を現行ダイヤより早め、第3便以降を他路線との市役所発時間に合わせる。また、香久山経由便について、経路延伸、新たなバス停の設置等を踏まえた運行ダイヤの調整を全体的に実施する。

●岩崎線(平日運行ダイヤ改正案)

調整中

●岩崎線(土休日運行ダイヤ改正案)

調整中

●循環線

(1) 路線概要

公共施設が集約する市役所周辺と日進駅を結ぶ循環型の単独路線で、運行間隔を短く、利便性の高い路線として平成29年4月から新設された路線である。

公共施設へのアクセスを改善するため、「(仮)スポーツセンター」のバス停を新たに設置するとともに、これまでと同様、市内及び広域移動の利便性を確保するため、円滑に乗り継ぐことができるよう他のくるりんばす路線の運行ダイヤ改正にあわせて必要な運行ダイヤの調整を全体的に実施する。

循環線		
改正前	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	図書館、日進駅、おりど病院、市民会館
	延長	5.3Km
	所要 時間	約30分程度
	運行 本数	平日21便 休日21便
改正後	起終点	市役所～市役所
	主な 経由地	図書館、日進駅、おりど病院、市民会館、(仮)スポーツセンター
	延長	5.3Km
	所要 時間	約30分程度
	運行 本数	平日21便 休日21便

(2) ルート図 (部分改正後)



(3) 運行順序

運行方向 ➔

市役所	図書館	浅間下	笠寺山	日進駅	折戸	おりど病院	市民会館	(仮) スポーツセンター	市役所東	市役所
-----	-----	-----	-----	-----	----	-------	------	-----------------	------	-----

※新設停留所を赤字
 ※主要停留所を着色

(4) 運行ダイヤ改正案 (想定)

●循環線(平日運行ダイヤ改正案)

調整中

●循環線(土休日運行ダイヤ改正案)

調整中

10. 運賃体系の検討について

今後、「くるりんばす」の運行を持続させるために、利用者に対し適切な費用負担（受益者負担）を求めていくものとする。

(1) くるりんばすの年度別収支率

くるりんばすの収支率は、県内コミュニティバスの中でも、中位に位置している現状である。

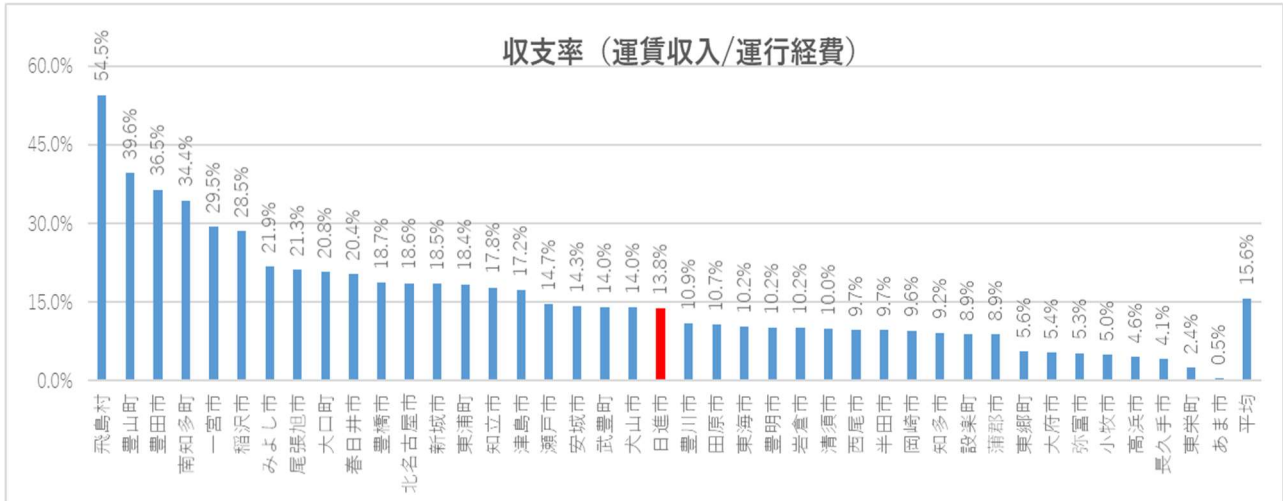


表 10-1 愛知県内のコミュニティバスの収支率：令和元年度実績

資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和2年5月）
※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除く

【平成 30 年度実績】

料金収入：22,869,175 円／運行経費：150,155,179 円＝15.2%

【令和元年度実績】

料金収入：22,444,830 円／運行経費：162,067,370 円＝13.8%

令和元年度ベースでみると、料金収入はほぼ横ばいであるが、バス運転手の人件費の上昇や、消費税増税等の影響で運行経費が増加したため、収支率は 13.8%となっている。

(2) くるりんばすの年度別利用者数

くるりんばすの利用者は、平成29年4月の全線改編以降、年間で延べ32万人程度となっている。

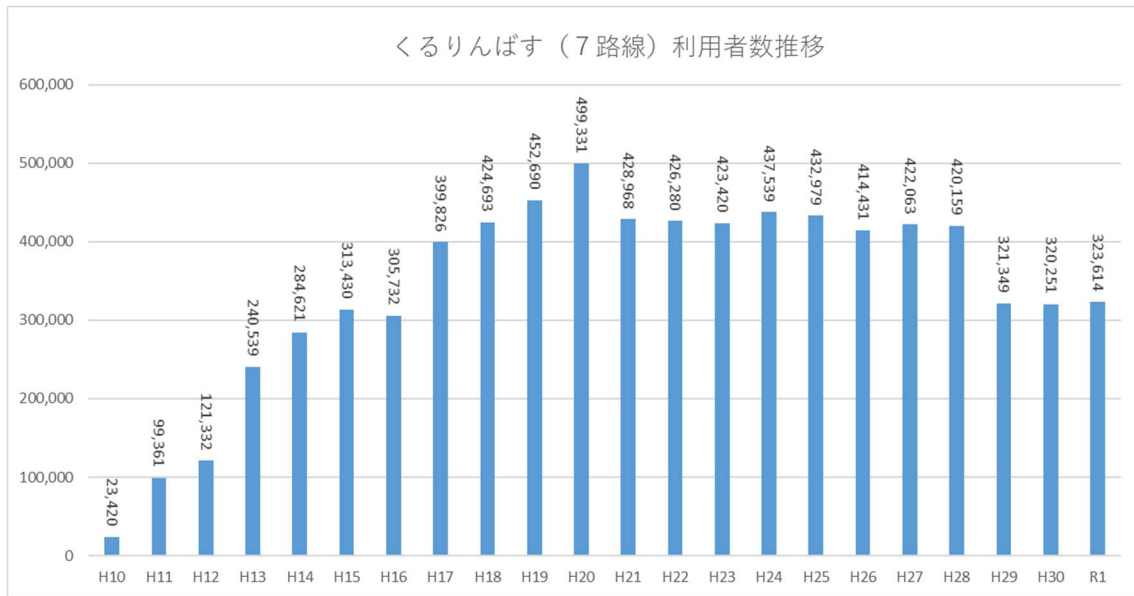


表 10-2 くるりんばすの年度別利用者数

資料：日進市地域公共交通会議報告資料

(3) くるりんばすの年度別運行経費

くるりんばすの運行経費については、令和元年度について、年間約1億6千万円程度となっている。

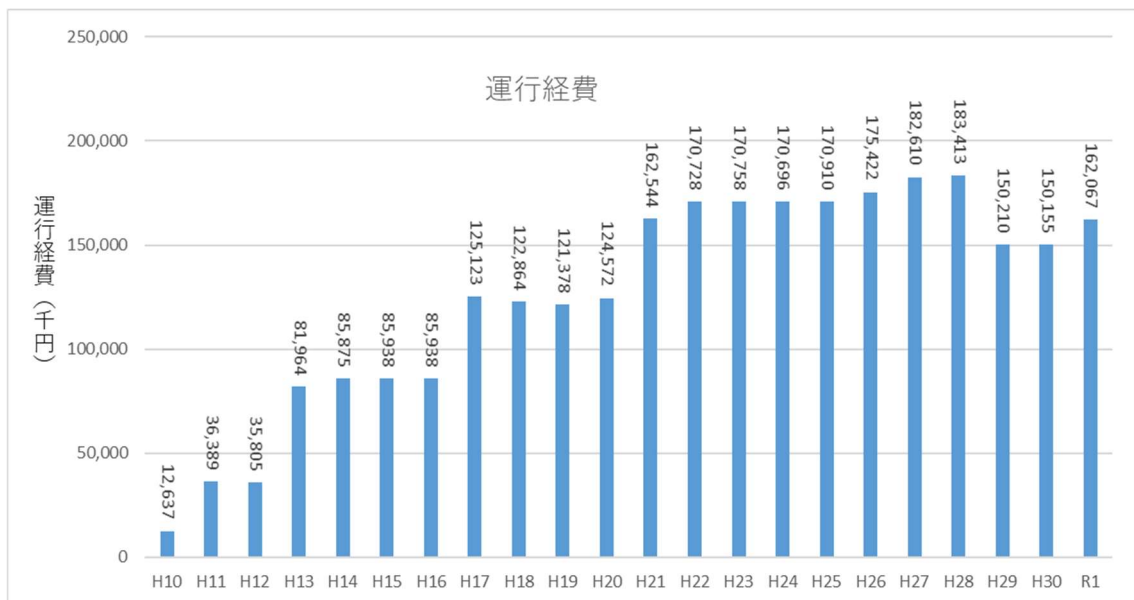


表 10-3 くるりんばすの年度別運行経費

資料：日進市地域公共交通会議報告資料

運賃設定については、近隣市町のコミュニティバスにおいても、受益者負担の考え方として生活必需的なサービスとして負担を求めていく流れが主流であり、高齢化の進展と持続性の確保を見据え、市の財政や将来に渡って路線を維持していくための費用も考慮し、県内自治体の運賃設定や収支率等も研究したうえで、地域公共交通会議にも諮り現在の運賃を設定している。しかしながら、主に運行経費の増加により収支率が下がっており、これまでのサービス水準を維持しつつ、現在の運賃設定で収支率を改善するためのひとつの方策として、くるりんばすの利便性や快適性、利用者満足度を高めつつ、特に有料乗車利用者を増加させることが必要となってくる。

今回実施する部分改正は、くるりんばすの基本体系を維持しつつ、利便性の向上に資する改善を行うという見地から、料金体系については現状維持するものとし、今後くるりんばす利用者数の推移を適切に見極めつつ、対費用効果を含め、全線改編の折に改めて事業収支等を適切に掌握し、適正な運賃設定を検討するものとする。

11. 今後の見直しに向けて

(1) 基本的な進め方

社会情勢の変化や地域ニーズの変様に的確に対応するため、必要に応じて事業成果を精査し、くるりんばすの見直しを検討し、実施するものとする。

なお、見直しにあたっては、その時点での運行路線を十分検証し、利用者の意見を十分聞く機会を設けたうえで、方針等を立てて実施する。

(2) 検討対象

- ① 都市基盤整備事業や土地区画整理事業、公共施設や生活利便施設等の新たな立地、地域要望等により公共交通サービスの必要性が生じた場合は、路線の見直しに向けた検討を行う。
- ② 一定期間ごとに利用状況や収支状況等を精査し、利用者数や利用満足度等について一定の水準に達していない路線や区間については、見直し対象として、改善に向けた検討を行う。

(3) 検討組織

路線の見直しに向けた検討を行う場合は、市民・事業者・関係行政機関等から構成される組織により、見直しに向けた検討を行い、合意形成を図るよう努める。

なお、くるりんばすの見直しを行うにあたっては、「日進市市民参加及び市民自治活動条例」に定める市民参加の手続きを行う必要がある。

(4) 検討を進めるうえで基本的に考慮すべきポイント

- ① 公共交通ネットワークとしての機能確保
 - ・鉄道、路線バスとの連携、タクシーとの棲み分けを考慮したそれぞれの手段の役割分担とネットワーク要素としての位置づけの明確化
 - ・わかりやすいネットワーク（どの路線にのればよいか）の構築とPR
 - ・路線バスを補完し、高齢者等交通弱者の社会参加を促進する適正なネットワークの再構築
 - ・「くるりんばすの定義」（P4 参照）を尊重する。
- ② サービス水準（運行本数）の確保とストックの活用
 - ・地域特性、利用者ニーズを捉えた効率的な路線、運行計画（目的需要に応じたサービス／ダイヤの設定）
 - ・他交通手段や異なる事業者間での乗換利便性の向上
- ③ 輸送サービスの持続性を確保するための利用促進
 - ・利用者数増加（市民への周知、観光客等の誘致他）

(5) 公共交通の見直しの進め方（実施プログラム）

公共交通の見直しについては、「くるりんばす」サービスの持続性を確保しつつ段階的な成長に向けて定期的に事業成果を精査し、以下のような流れに基づき実施することとする。

第1期見直し（局所見直し）

① 検証段階

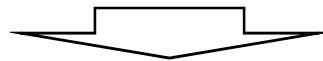
- ⇒「くるりんばす」利用実態、利用者意識調査の実施
- ⇒アンケート調査による市民以降把握（フォローアップ調査）
配布数3,000部

② 計画段階

- ⇒令和2年●月 市内巡回バス「くるりんばす」部分改正方針
- 香久山地区の生活利便施設集約に伴い岩崎線の香久山方面アクセス便の新設
- 全路線全便市役所発着による乗継拠点の機能強化
- その他既存の利用者にも配慮しつつ、一定の運行間隔を確保した路線、バス停の新設等の一部変更等、これまでの路線体系を崩さない範囲での部分的な利便性向上に資する改善

③ 実施段階

- ⇒令和3年度当初 申請等の事務手続き
- ⇒令和3年度中 部分改正による供用開始



第2期見直し（全体的見直し）

① 検証段階

- ⇒「くるりんばす」利用実態調査の実施（詳細調査）
区間別バス停利用状況、曜日別変動状況等
- ⇒ 第1期見直しの効果・影響把握調査の実施
- ⇒ 事業成果を精査しつつくるりんばすの更なる見直しの検討
市民ワーキング、地域別説明会等の実施、課題抽出
- ⇒ 税収状況や運行経費等を加味して適正な収支率、受益者負担等の設定
- ⇒ くるりんばすの乗降者数の多い区間については、民間路線バス事業者へ路線バスの運行を要請など

② 計画段階

- ⇒周辺市町を含めた新たな公共施設や生活利便施設の立地等を踏まえて路線、ダイヤの構成を再検討
- ⇒社会状況、生活様式の変化等を捉えつつ、市民の要望・意見等の提案機会を十分に設け、慎重に検討したうえで再編に向けた計画を策定する。

③ 実施段階

- ⇒申請等の事務手続き、供用開始



第3期見直し（将来的見直し）

① 検証段階

- ⇒「くるりんばす」利用実態調査の実施（詳細調査）
区間別バス停利用状況、曜日別変動状況等
- ⇒効果・影響把握調査の実施

② 計画段階

- ⇒周辺市町を含めた新たな公共施設や生活利便施設の立地等のほか、都市計画道路の開通や土地区画整理事業の進捗等まちの発展の計画・進捗状況に合わせて新規アクセスルートや、少子高齢化の進展など地域の実情に合わせた新たな移動手段の本格的導入を検討する。
- ⇒社会状況、生活様式の変化等を捉えつつ、市民の要望・意見等の提案機会を十分に設け、慎重に検討したうえで、持続可能な交通手段の構築を図る。

③ 実施段階

- ⇒申請等の事務手続き、供用開始



第3期以降も概ね一定期間ごとに見直しを検討していく。

12. 参考資料

(1) 「日進市地域公共交通会議の運営に関する要綱」

○日進市地域公共交通会議の運営に関する要綱

平成 19 年 6 月 1 日

要綱第 48 号

改正 令和 2 年 2 月 26 日要綱第 9 号

(趣旨)

第 1 条 この要綱は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)及び日進市附属機関の設置に関する条例(平成 26 年日進市条例第 25 号。以下「条例」という)の規定に基づき、市内の住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置された日進市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)の運営に関して必要な事項を定めるものとする。

(事務所)

第 2 条 交通会議は、事務所を愛知県日進市蟹甲町池下 268 番地日進市役所内に置く。

(協議事項)

第 3 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づく計画の作成及び変更の協議並びにその実施に係る連絡調整に関する事項
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (3) 日進市全体として望まれる交通ネットワークのあり方に関する事項
- (4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(委員構成)

第 4 条 条例別表に掲げるその他市長が必要と認める者は、次の各号のとおりとする。

- (1) 区長会代表者
- (2) 老人クラブ連合会代表者
- (3) 子ども会連絡協議会代表者
- (4) 地域女性団体連絡協議会代表者

- (5) 障害者団体連絡会代表者
 - (6) NPO 法人にしん市民環境ネット代表者
 - (7) 商工会代表者
 - (8) 副市長
 - (9) 前各号に掲げるもののほか、会長が交通会議の運営上必要として会議に諮り、認められた者
- (会議)

第 5 条 交通会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。ただし、委任状(別記様式)により代理者に権限を委任した場合は、当該代理者を出席委員とみなす。

(協議結果の取扱い)

第 6 条 交通会議において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(協議済み事項の軽微な変更等)

第 7 条 交通会議において協議が整った事項に関する軽微な変更等について、事務局が道路管理者等の関係機関と個別に協議し、合意を得たときは、交通会議での協議を省略することができる。

2 前項に基づき協議を省略した軽微な変更等について、事務局は、後日交通会議に報告するものとする。

3 前項における軽微な変更等とは、別表に掲げるものとする。

(専門部会)

第 8 条 会長は、日進市附属機関の設置に関する条例施行規則(平成 27 年日進市規則第 7 号)の規定に基づき、交通会議に専門部会を設置することができる。

2 専門部会の委員は、第 4 条第 1 項各号に掲げる者の中から、会長が指名する。

3 前項に規定する委員のほか、交通会議が必要と認めた者を専門部会の委員とすることができる。

4 専門部会は、必要に応じて委員以外の者に対し、資料の提出、意見の陳述等求めることができる。

5 専門部会において協議した事項については、交通会議へ報告するものとする。

6 専門部会の運営については、交通会議の規定を準用する。

(事務局)

第9条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

- 2 事務局は、生活安全部防災交通課に置く。
- 3 事務局に、事務局長、事務局員を置く。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 交通会議の運営に要する経費は、市からの負担金、国からの補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第11条 交通会議に監査委員を2名置く。

- 2 監査委員は、委員の互選によってこれを定める。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第12条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(委任)

第13条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成19年6月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成21年12月15日から施行する。

附 則

この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成26年3月25日から施行する。

附 則

この要綱は、平成27年8月13日から施行する。

附 則(令和2年2月26日要綱第9号)

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。

別表(第7条関係)

- ・バス停名称の変更
- ・バス停の新設又は廃止を伴わない経路の変更(運賃、料金の設定、変更を要するものを除く。)
- ・経路の変更を伴わないバス停の新設、位置変更等(運賃、料金の設定、変更を要するものを除く。)
- ・運行本数の変更を伴わない運行時刻の変更

別記様式(第5条関係)

年 月 日

日進市地域公共交通会議会長 様

住 所・所在地

団体名・所属

氏 名

Ⓔ

委 任 状

年 月 日に開催する日進市地域公共交通会議における議事の審議については、全てを下記の者に委任します。

記

1. 受任者の氏名 _____

2. 受任者の住所(所在地) _____

3. 受任者の所属・役職 _____

(2) 「日進市地域公共交通会議 委員名簿」

種別	所属	職名	氏名	任期
学識経験を有する者	名城大学	教授	松本 幸正	令和3年10月1日
公募の市民	公募市民		横江 孝順	令和3年10月1日
公募の市民	公募市民		川口 洋子	令和3年10月1日
一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者	公益社団法人愛知県バス協会	専務理事	小林 裕之	令和3年10月1日
一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者	名古屋タクシー協会	専務理事	多田 直紀	令和3年10月1日
一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者	名鉄バス株式会社運行部 運行課	運行部運行課長	吉岡 実	令和3年10月1日
一般乗合旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体の代表者	愛知県交通運輸 産業労働組合協議会	幹事	佐藤 幸太	令和3年10月1日
鉄道事業者	名古屋鉄道株式会社 東部支配人室	営業総務課長	河合 貴夫	令和4年3月31日
鉄道事業者	名古屋市交通局	営業本部企画 財務部主幹	福田 弘文	令和4年3月31日
関係行政機関の職員	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局	首席運輸企画 専門官企画調整担当	上井 久仁彦	令和3年10月1日
関係行政機関の職員	愛知県都市整備局交通対策課 地域公共交通グループ	担当課長	澤木 徹	令和3年10月1日
関係行政機関の職員	愛知県尾張建設事務所 維持管理課	課長	増岡 浩仁	令和3年10月1日
関係行政機関の職員	愛知県愛知警察署交通課	課長	橋本 博史	令和3年10月1日
その他市長が必要と認める者	区長会	米野木区長	石野 憲男	令和3年10月1日
その他市長が必要と認める者	老人クラブ連合会		小宮山 享	令和3年10月1日
その他市長が必要と認める者	子ども会連絡協議会	副会長	鈴村 直宏	令和3年10月1日
その他市長が必要と認める者	地域女性団体連絡協議会	副会長	新見 春子	令和3年10月1日
その他市長が必要と認める者	障害者団体連絡会		浅井 和貴	令和3年10月1日
その他市長が必要と認める者	にしん市民環境ネット	代表	寺田 裕美	令和3年10月1日
その他市長が必要と認める者	商工会	理事	大竹 弘眞	令和3年10月1日
その他市長が必要と認める者	日進市	副市長	青山 雅道	令和4年3月31日

(3) 「日進市地域公共交通会議専門部会設置要領」

日進市地域公共交通会議専門部会設置要領

令和2年7月17日決裁

(設置)

第1条 この要領は、日進市附属機関の設置に関する条例施行規則（平成27年日進市規則第7号）及び日進市地域公共交通会議の運営に関する要綱（平成19年要綱第48号）第8条の規定に基づき、日進市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）に専門部会を設置するにあたり、必要な事項を定めるものとする。

(任務)

第2条 専門部会の任務は次のとおりとする。

- (1) 日進市地域巡回バスの旅客輸送に関する部分修正案の作成
- (2) その他交通会議で検討の必要があると認める事項

(構成)

第3条 専門部会は、交通会議の運営に関する要綱第4条各号に掲げるもののうち、交通会議の会長が指名する委員5人以内をもって構成する。

- 2 前項に定める委員のほか、専門部会が必要と認めるときは、臨時に委員を指名することができる。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、交通会議の委員の任期とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(部会長)

第5条 専門部会に部会長を置く。

- 2 部会長は、委員の互選により定める。
- 3 部会長は、専門部会を代表し、会務を総括する。
- 4 部会長に事故があるとき、又は部会長が欠けたときは、部会長があらかじめ指名した委員がその職務を代理する。

(部会の運営)

第6条 専門部会は、必要に応じて部会長が招集し、部会長がその進行を行う。

- 2 部会長は、専門部会において必要があると認めるときは、委員以外の者からその説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出等を求めることができる。

(報酬)

第7条 専門部会の委員の報酬及び費用弁償については、日進市特別職の職員で非常勤のもの報酬及び費用弁償に関する条例（昭和41年条例第2号）の定めるところによる。

(事務局)

第8条 専門部会の事務局は、生活安全部防災交通課移動政策室に置く。

(補則)

第9条 この要領に定めるもののほか、専門部会の運営その他必要な事項は、部会長が交通会議会長と協議のうえ定める。

附 則

この要領は、令和2年7月17日から施行する。

(4) 「日進市地域公共交通会議専門部会 委員名簿」

種別	所属	職名	氏名
公募の市民	公募市民		横江 孝順
公募の市民	公募市民		川口 洋子
その他市長が認める者	地域女性団体連絡協議会	副会長	新見 春子
その他市長が認める者	障害者団体連絡会		浅井 和貴
その他市長が認める者	にっしん市民環境ネット	代表	寺田 裕美

(5) 「部分改正検討経緯」

【令和2年度】

開催日	会議名	議題等
R2. 7. 17	第2回日進市地域公共交通会議	
R2. 7. 27	第1回日進市地域公共交通会議 専門部会	くるりんばすの一部見直しについて ・専門部会の役割について ・部分修正に係るポイントについて ・今後のスケジュールについて ・その他
R2. 9. 14	第2回日進市地域公共交通会議 専門部会	くるりんばすの一部見直しについて ・運行ダイヤの検証について ・その他
R2. 9. 28	第3回日進市地域公共交通会議 専門部会	くるりんばすの一部見直しについて ・運行ダイヤの検証について ・くるりんばす部分改正方針素案の策定について ・その他



市内巡回バス「くるりんばす」
部分改正方針 素案

令和2年 月
日進市
日進市地域公共交通会議