

中部様式

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

日進市地域公共交通会議

平成19年10月2日設置

フィーダー系統 令和元年6月28日 確保維持改善計画策定等

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
GTFSに対応したバス総合マップの更新について評価	GTFSデータの年度更新を行い、市ホームページ上のオープンデータについても更新を実施	路線やダイヤの改編時、滞りなくGTFSデータの更新作業を行う。リアルタイムバスデータ、スマートバス停の実装に向けた名城大学の実証実験に協力する。
地元出身の声優を活用したバス車内放送による利用促進について評価	車両買替により引退する車両を用い、有名声優による車内音声を使用したイベントを実施。全国から若い世代を中心に参加があった。	コロナウイルスの感染拡大状況を考慮しながら、利用促進策の展開、情報発信を実施していく
平成29年4月路線改編後の利用実態等の分析を行い、今後の公共交通ネットワークの構築を期待	公共交通会議のもとに専門部会を設置。課題等について抽出を行い、部分改編の検討を実施中。	これまで実施した利用者アンケートやOD調査の結果、地域の要望等をもとに、くるりんばす部分改編の検討を実施し、課題の改善等を目的に部分改編を実行していく
尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築を期待	尾三地域の現状や課題、公共交通基礎調査の結果の分析から、今後の展開などについて協議を実施	尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けて協議を推進

1) 公共交通網形成計画に描かれた将来像

日進市地域公共交通網形成計画(平成27年4月策定)

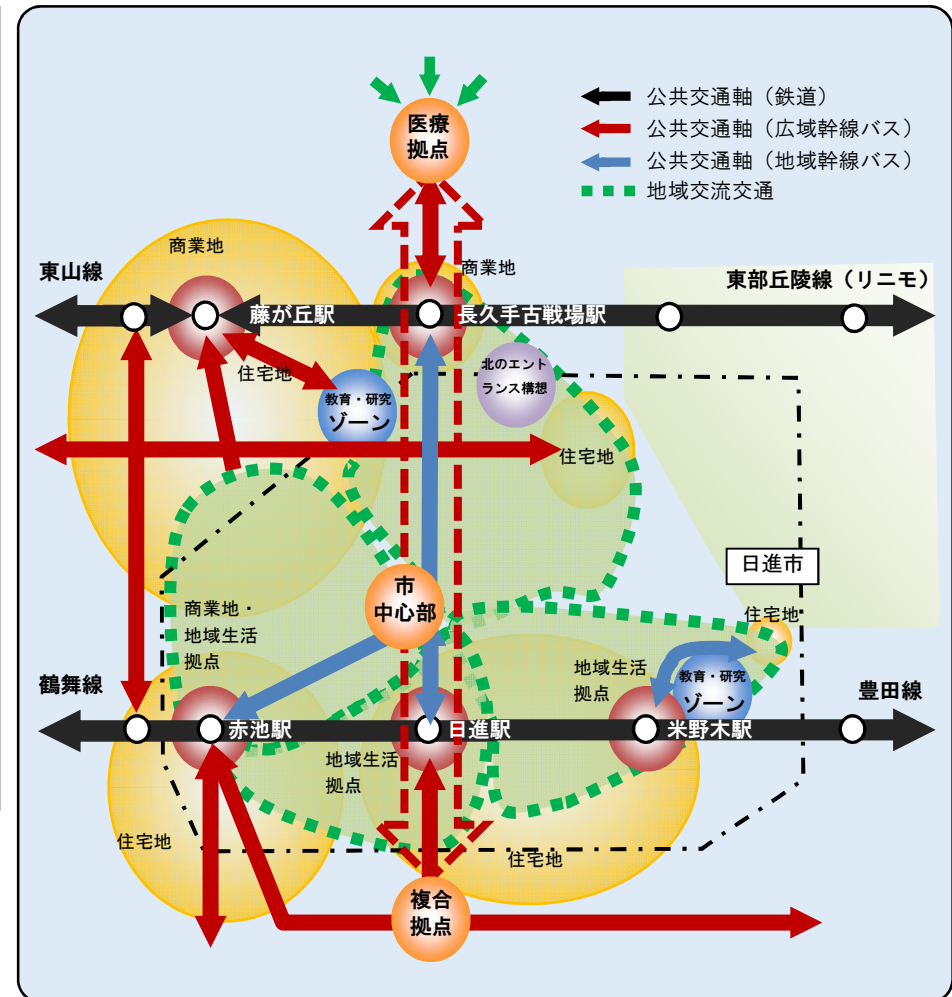
◎鉄道及び路線バスを公共交通軸とし、くるりんばすやタクシー等の交通機関が相互に連携することで、「公共交通を利用して、誰もが安心して出かけられる、交通環境が充実したまち」の形成を目指す。

2) 日進市地域公共交通の基本方針




- ① 高齢化社会への対応として、誰もがわかりやすく、安全で利用しやすい公共交通とします。
- ② 移動ニーズへの対応として、周辺市町への移動がしやすい公共交通ネットワークを形成します。
- ③ 公共交通の利用促進として、魅力的な移動環境を創出します。
- ④ まちづくりとの一体化により、「いつまでも暮らしやすい みどりの住環境都市」の実現に向けた戦略的な公共交通体系を構築します。
- ⑤ 多様な主体の連携により、持続可能な公共交通維持システムを構築します。

3) 計画期間



平成27年度～平成32年度



3.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容 (Do)

実施事業	概要	実績等
有名声優を起用した車内放送、イベントの実施	<ul style="list-style-type: none"> 市内出身の有名声優によるバス車内放送を実施 市内観光情報や定期券・回数券等の利用に関する情報発信を実施 新聞、テレビ、SNS等、各メディアを通じ、声優案内の取組について発信 引退する車両にて、声優車内放送を用いたイベントを実施 	<ul style="list-style-type: none"> R1.10実施 108名参加 全国各地から(北海道～福岡)若者を中心に参加(～30代が67%、～40代が89%) イベント前後にもコミュニティバスに乗車し観光利用あり 
車両展示、乗車体験	<ul style="list-style-type: none"> 市民まつり会場で、車両展示を実施 運行事業者と協働して、子ども用制服を貸し出し、運転手体験会を実施 地域資源として愛着を深める取組により、利用促進に努めた 	<ul style="list-style-type: none"> R1.11実施 R1.8購入の新型車両展示(五色園線) 約1,000名参加 
小学生に対するバス利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 市内小学校と連携し、コミュニティバスで出掛ける社会見学を実施 地球温暖化抑制とバスへの愛着を深める取組により、利用促進に努めた 	<ul style="list-style-type: none"> R1.12実施 相野山小の児童47名参加 
GTFSデータの年度更新を実施	<ul style="list-style-type: none"> GTFSデータの年度更新作業を実施 	<ul style="list-style-type: none"> R2.4実施 市ホームページ上のオープンデータについても更新を実施

3.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容 (Do)

実施事業	概要	実績等
<p>運転免許返納特典の拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> 65歳以上の免許返納者に対する特典の見直しを実施 見直し前「無料パスカード3か月分」 見直し後「無料パスカード6か月分」「6,000円分の回数券」から選択 	<ul style="list-style-type: none"> R2.4実施 見直し前：36名（H31.4～R1.9） 20名（R1.10～R2.3） 見直し後：103名（R2.4～R2.9）
<p>コロナウイルス感染予防と啓発活動実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> 定期的な車内の消毒に加えて、バスの車体側面を使用し、コロナウイルス感染予防啓発活動を実施 	<ul style="list-style-type: none"> R2.4～実施 
<p>公共交通会議専門部会の設置</p>	<ul style="list-style-type: none"> くるりんばす部分改正の検討を行うため、公共交通会議の委員からメンバーを選出し、専門部会を開催 	<ul style="list-style-type: none"> R2.7～実施（4回）（引き続き開催予定） 課題の整理や具体的改善策を検討
<p>車内安全、交通安全の啓発活動の実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> 車内安全、交通安全の啓発のため、警察、運行事業者（名鉄バス）、日進市が協働で合同交通安全啓発運動を実施 	<ul style="list-style-type: none"> R2.7実施（2日間） 100名参加（2日合計） 
<p>車両更新の実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> 安全で快適なバス運行の実現のため、老朽化した車両の更新を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> R2.9に2路線を新型車両に更新 赤池線（日野ポンチョ） 循環線（日野レインボー）

【設定目標と評価の方法】再編実施計画で設定している事業の効果指標に対し、評価を実施

再編実施計画に定める事業効果指標（収支率）に対する評価・検証

①公費負担額（国・県・市負担額）

再編前	再編後見込値(目標値)	実績値（対前年比）	結果（達成率）	前年実績
148,705千円	146,630千円	168,042千円（+21,148千円）	未達成（87.2%）	146,894千円

②収支率（収入÷経費）（※中央線経費は国庫補助申請上の経費）

再編前	再編後見込値(目標値)	実績値（対前年比）	結果（達成率）	前年実績
19.9%	26.2%	23.1%（▲4.0%）	未達成（88.1%）	27.1%

【再編路線収支状況内訳】	経費 (前年度データ)	収入 (前年度データ)	経費－収入 (前年度データ)	収支率 (前年度データ)
くるりんばす7路線 (対象期間H31.4～R2.3)	162,067,370円 (150,155,179円)	22,444,830円 (22,869,175円)	139,622,540円 (127,286,004円)	13.8% (15.2%)
日進中央線（名鉄バス） (対象期間R1.10～R2.9)	56,455,836円 (51,580,303円)	28,035,414円 (31,971,781円)	28,420,422円 (19,608,522円)	49.6% (62.0%)
計	218,523,206円 (201,735,482円)	50,480,244円 (54,840,956円)	168,042,962円 (146,894,526円)	23.1% (27.1%)

【考察】

- ・消費増税、人件費の上昇等により経費が増加し、公費負担額が増加、収支率が減少した
- ・新型コロナウイルスの影響により、通勤、通学、通院、買い物等の利用頻度が低下し、運賃収入の減少が生じ、公費負担額が増加、収支率が減少した

4.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

7

再編実施計画に定める路線毎の事業効果(利用者数)に対する評価・検証 (対象期間R1.10~R2.9)

	路線名	再編前	再編後見込値 (目標値)	実績値	結果(達成率)	対前年度比率	
						10~2月(※)	年間
幹線系統	日進中央線 (名鉄バス)	71千人	79千人	95,350人	達成(121%)	103%	79%
	梅森線	51千人	100千人	36,476人	未達成(36%)	103%	82%
	五色園線	53千人	65千人	57,999人	未達成(89%)	106%	80%
フイダー系統	循環線	—	69千人	43,283人	未達成(63%)	105%	79%
	赤池線	118千人	124千人	50,695人	未達成(41%)	101%	78%
	米野木線	62千人	73千人	21,498人	未達成(29%)	100%	77%
	三本木線	65千人	81千人	27,181人	未達成(34%)	103%	84%
	岩崎線	47千人	58千人	23,891人	未達成(41%)	108%	80%

くるりんばす7路線(日進中央線除く路線)の合計

再編前	再編後見込値(目標値)	実績値	結果(達成率)	対前年度比率	
				10~2月(※)	年間
433千人	570千人	261,023人	未達成(46%)	104%	80%

【考察】 ※新型コロナウイルス感染症拡大前の利用者状況の考察のため、10~2月のデータを記載

- ・日進中央線について、民営化により運行時間の延長や増便が図られた結果、利用者数については、目標値を上回った
- ・くるりんばす路線について、令和2年2月まで対前年度比で利用者数が増加していたが、その後新型コロナの影響により、通勤、通学等の利用頻度が減少し、全路線で目標値を下回った

課題①	利用者の減少等、再編後の課題への改善策を実施する必要がある 路線再編後から発生している利用者数減少の要因に対する改善策の実施が必要
対応方針①	部分改編のために設立した専門部会等により、路線再編後から発生している不満点への改善等、利用者が増加する路線のあり方について引き続き検討を行う。
課題②	公費負担額、収支率の改善策を検討する必要がある 人件費の上昇、運賃収入の減少など、公費負担額の増加、収支率の悪化を招く要因が今後も継続すると考えられる。
対応方針②	新型コロナによる新しい生活様式をうけ、利用状況の変化について分析を行い、利用者ニーズに応じたコミュニティバス以外の持続可能な公共交通の検討を実施していく。
課題③	バス情報の更なるオープンデータ化と高度化を推進する必要がある GTFS化による経路検索機能は、利用者の増加に寄与していると考えられる。また、今後、リアルタイム情報を用いた、より精度の高い経路検索が求められると考えられる。
対応方針③	リアルタイムバスデータの実装、スマートバス停の導入にむけての名城大学による実証実験に協力し、利用者の更なる利便性向上に繋がられるよう努めていく。
課題④	広域的なバスネットワークの形成 近隣市町のコミュニティバスとの連携にも配慮した、利用しやすいバスネットワークの形成の検討が必要である。
対応方針④	広域的な移動需要を把握し、利用者ニーズに応じたバスネットワークの形成について尾三地域での情報共有を実施していく。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年1月22日

協議会名: 日進市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名・運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善点は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
名鉄バス株式会社	くるとりんばす赤池線	前回の事業評価について 【評価されたポイント】 ①GTFSSに対応したバス総合マップの更新について ②地元出身の声優を活用したバス車内放送による利用促進について 【対応を求められたポイント】 ③平成29年4月路線改編後の利用実態等の分析を行い、今後の公共交通ネットワークの構築	A 事業計画どおりの運行が実施された(事業者都合による運休なし)。	B ①公費負担額(全線評価):見込146,630千円、結果168,042千円【評価B1】 ②収支率(全線評価):見込26.2%、結果23.1%【評価B1】 ③利用者数:見込124千人、結果51千人【評価C】 【分析】 名古屋市営地下鉄赤池駅と接続していることによる通勤、通学での利用、また、医療機関や大型商業施設との接続による通院、買い物等での利用頻度等が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大によるリモートワーク、休校、利用自粛等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇、消費税増税による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、鉄道駅との接続、沿線にある病院や公共施設、大型商業施設へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線となっている。	くるとりんばすの課題を解決するため、以下の取り組みを実施する。 ①路線再編後から発生している利用者数の減少に対する不満点の改善等、部分改編のために設立した専門部会等により、路線のあり方について検討を行う ②新型コロナウイルスによる新しい生活様式が公共交通の利用にどのような影響を与えているか分析する ③利用者ニーズに応じたコミュニティバス以外の持続可能な公共交通の検討を実施していく
	くるとりんばす米野木線	【事業への反映状況】 ①GTFSSデータの年度更新を行い、ホームページ上のオープンデータについても更新を実施 ②車両貫替により引退した車両を用い、有名声優による車内音声を使用したイベントを実施。全国から若い世代を中心に参加があった。	A 事業計画どおりの運行が実施された(事業者都合による運休なし)。	B ①公費負担額(全線評価):同上【評価B1】 ②収支率(全線評価):同上【評価B1】 ③利用者数:見込73千人、結果21千人【評価C】 【分析】 名鉄豊田線日進駅、米野木駅と接続していることによる通勤、通学での利用、また、医療機関やスーパーとを結ぶ通院、買い物等での利用頻度が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大によるリモートワーク、休校、利用自粛等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇、消費税増税による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、鉄道駅との接続、沿線にある病院や公共施設、商業施設へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線となっている。	④オープンデータ化の普及に努めるとともに、リアルタイムデータの作成、活用等について、引き続き、産・学・官連携で技術推進を行い、利用者の利便性向上に努める ⑤引き続き、近隣自治体との連携を推進し、尾三地域で連携した公共交通ネットワークの構築に向けて協議を推進する
	くるとりんばす三本木線	③公共交通会議の基に専門部会を設置。これまでに実施したアンケート結果等をもとに、改編内容の検討を実施。 ④尾三地域の現状や課題、公共交通基礎調査の結果の分析から、今後の展開などについて協議を実施	A 事業計画どおりの運行が実施された(事業者都合による運休なし)。	B ①公費負担額(全線評価):同上【評価B1】 ②収支率(全線評価):同上【評価B1】 ③利用者数:見込81千人、結果27千人【評価C】 【分析】 高校、大学への通学等での利用頻度が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大による休校等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇、消費税増税による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、鉄道駅との接続、沿線にある買い物施設や公共施設等へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線である。	
	くるとりんばす岩崎線		A 事業計画どおりの運行が実施された(事業者都合による運休なし)。	B ①公費負担額(全線評価):同上【評価B1】 ②収支率(全線評価):同上【評価B1】 ③利用者数:見込58千人、結果24千人【評価C】 【分析】 スーパーや公共施設など、買い物や日常生活上の利用頻度が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大による利用自粛、公共施設の休館等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇、消費税増税による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、沿線住民の買い物施設や公共施設等へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線である。	
	くるとりんばす循環線		A 事業計画どおりの運行が実施された(事業者都合による運休なし)。	B ①公費負担額(全線評価):同上【評価B1】 ②収支率(全線評価):同上【評価B1】 ③利用者数:見込69千人、結果43千人【評価B2】 【分析】 日進駅と病院、公共施設、乗継拠点である市役所を接続することによる通院、日常生活上の利用頻度が高い路線であるが、新型コロナウイルス感染症拡大による利用自粛、公共施設の休館等の影響により、利用頻度が低下したと推測される。利用者数、運賃収入が減少し、また、人件費の上昇、消費税増税による経費の増加もあり、公費負担額の増加、収支率の悪化が発生。見込を達成できない結果となった。しかし、鉄道駅との接続、沿線にある病院や公共施設、商業施設へのアクセスなど、一定数の利用があり、地域住民の生活の足として重要な役割を担っている路線となっている。	

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年1月15日

協議会名:	日進市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>日進市は名古屋市と豊田市の間に位置し、両市のベットタウンとして発展を続けている市です。総面積は34.9平方km、人口は92,416人(令和2年12月1日時点)であり、今後も人口増加が続くと見込まれています。</p> <p>この発展を支えた背景の1つに交通網の整備が挙げられます。鉄道は、市南部に名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線の3駅が存在するとともに、市北部地区と隣接する長久手市には、東部丘陵線(リニモ)が運行しております。ただし、これらの鉄道駅は全て、市の外縁部にあるため、市中心部や住宅と結ぶための公共交通網の整備は必要不可欠です。</p> <p>また、本市の特徴として、市内に5つの大学、3つの高校がある他、大型商業施設、病院なども立地しているため、通勤、通学、通院や買い物など、高齢者だけではなく、幅広い年代の日常生活に関する多様な移動需要が存在しています。</p> <p>このような中、将来に渡って持続可能な公共交通体系を構築すること、並びに鉄道や民間バス路線と一体となった交通ネットワークを形成していくことが必要となりました。</p> <p>そこで本市では、平成27年に日進市地域公共交通網形成計画を策定、更に、平成28年に日進市地域公共交通計画再編実施計画を策定し、市内フィーダー系統の再構築を行うと共に、鉄道や民間バス路線、近隣市町の公共交通との接続を考慮した路線網の整備を実施しました。</p> <p>今後も市内全域と鉄道駅などの交通結節点とを結ぶフィーダール線網を維持していくと共に、市街地の拡大や市民生活の変化に対応した路線網の形成を進めていく必要があります。</p>