

令和7年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

日進市地域公共交通活性化協議会 (日進市)

平成19年6月1日 設置

令和4年4月1日 日進市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和4年4月～令和13年3月)

評価対象の地域公共交通確保維持事業

- ・ 地域間幹線系統確保維持国庫補助金
- ・ 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金
- ・ 地域公共交通調査等事業 (利便増進計画推進事業)

【日進市の概要】

人口：93,024人（令和4年4月1日時点）

鉄道：名古屋市営地下鉄鶴舞線鶴舞駅、
名古屋鉄道豊田線赤池駅、日進駅、米野木駅
が所在
市北部には愛知高速交通東部丘陵線が隣接

【計画策定の背景】

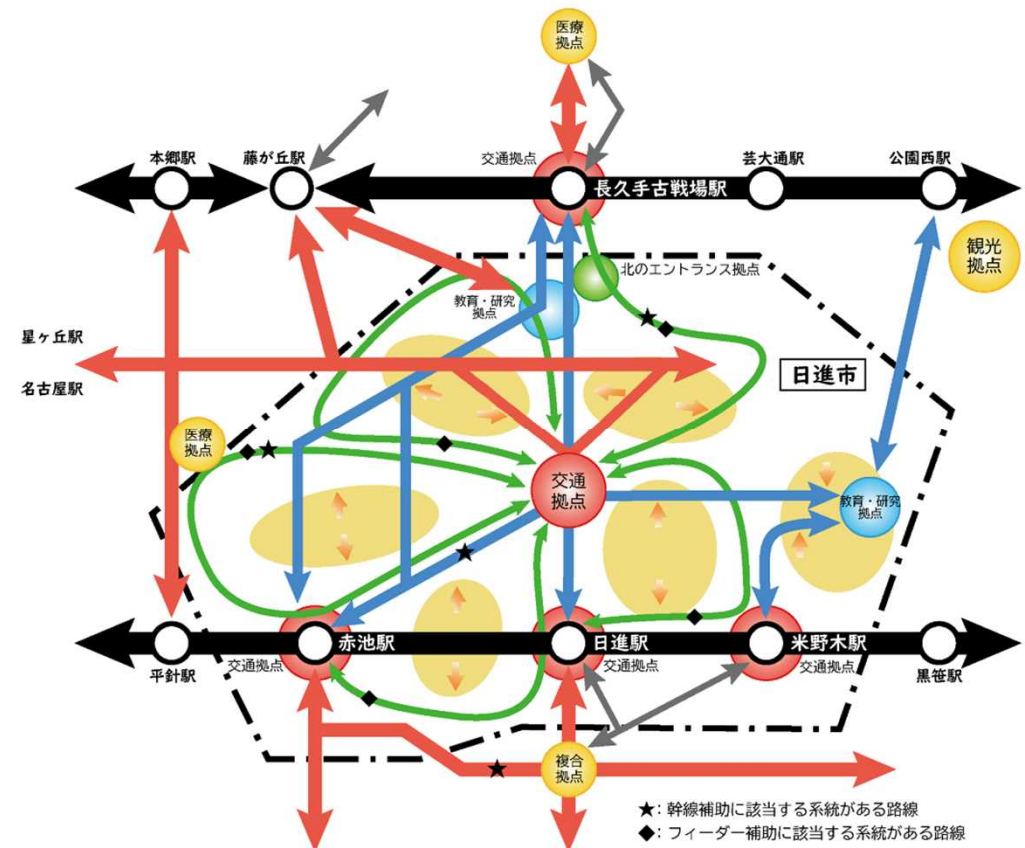
公共交通の果たすべき機能・役割について再整理を行い、現状のバスサービスでの移動が困難となる高齢者が多数となる超高齢社会の到来に備えるとともに、本市の継続的な発展を支える重要な都市基盤の一つである公共交通を維持・確保していくため

計画の基本方針

「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」

- 目標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
- 目標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
- 目標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

図 地域公共交通の将来ネットワークイメージ



取組名称	取組の概要	実施結果	実施結果の考察
★くるりんばすの運行（幹線・フィーダー補助受給系統）	コミュニティバスの運行を継続	前年度に比べて利用者が6.8%減少（242,034人⇒225,597人）	令和6年4月の路線改正の結果、一部路線での料金値上げや、路線見直しによるダイヤの修正の影響で微減
★くるりんばすの路線見直し準備（利便増進計画の修正）	道の駅の開駅に合わせた路線見直しを行った。	令和7年10月より新路線にて運行を開始できた。	令和6年4月の路線改正で出てきた課題に一部対応することができた。（五色園線・岩崎線の利便性）
★公共交通ガイド、路線図・時刻表の作成・配布	市内の公共交通を網羅したガイドブックを作成し、全戸配布	市内全戸約4万世帯に配布	その他、バス車内、公共施設、病院、駅などでも配布。問い合わせ件数の減少に寄与したものと考えている。
にしんシニアパス75事業の実施	交通系ICカードマナカとマイナンバーカードを連携したポイント還元事業	令和6年10月より開始。 10,170回の利用があった。	高齢者の外出支援策として実施。これまでの紙の無料パスと違い、一度運賃精算が行われるため、交通収支の改善に寄与。
地域での「バスの乗り方教室」の開催	市内各地で高齢者を対象にした乗り方教室を開催	市内13箇所で開催290人が参加	路線改正の内容を伝えつつ、市の新規事業をアピールしたりすることで、関心を集めることができた
近隣自治体と構成する協議会によるバスイベントの開催	車両展示、ワークショップ、抽選会等	来場者数 約2,000人 アンケート結果：バスへの関心が高まった割合 94.7%	近隣5市町と共同で実施したことで幅広い地域からの来場者があった（圏域内在住割合 68.7% 圏域外在住割合 31.3%）
一般タクシー活用事業「くるりんタクシー」の運行	昼間帯の空きタクシーを活用した少量輸送を実施	前年度に比べて利用回数は大幅に増加（540回⇒1,391回）	一部地区では通年実施となったことから登録者数、利用者数が増加。
スクールバスの混乗利用便の運行	4条運行の直行運行のスクールバスを途中停車して混乗利用できるようにした	前年度に比べて利用者数は増加（5,061人⇒5,922人）	名鉄バス日進中央線との並走区間において、実質的な増便となり、サービス水準が向上したことによる相乗効果があったものとみている。
ジブリパーク直行便の運行	赤池駅からリニモ公園西駅までの直行便を運行	前年度は10月より運行のため単純比較できないが、増加傾向（789人⇒2,523人）	令和6年3月より、ラッピングバスとして運行。GTFS対応のため、外国人観光客にも利用されている実態がある。

★くるりんばすの路線見直しに向けた準備と見直しの実施（～令和7年9月）



にっしんシニアパス75事業の開始（令和6年10月～）

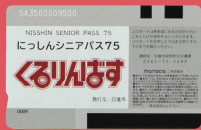
**くるりんばす実質無料化事業
にっしんシニアパス75****1. 申請すると、「にっしんシニアパス75※1」がもらえます！**

にっしんシニアパス75は申請書を受付した後に作成します（対象者は市内在住の75歳以上の方）。

申請の約2週間後からお渡しが可能となります（通知をご自宅に郵送します）。

申請書は、市役所窓口や市ホームページからダウンロードして入手できます。

（市ホームページ URL） <https://www.city.nisshin.lg.jp/departement/toshi/ido/1/seniorpass75.html>



にっしんシニアパス75裏面（表面は通常のmanacaと同様です）

市ホームページ（ダウンロードはこちらから）

※1 日進市専用デザインの manaca カード。

2. マイナンバーカードと連携しましょう！

お手持ちのマイナンバーカードと連携した「にっしんシニアパス75」でくるりんばす※2の運賃をお支払いいただくと、支払った合計金額が翌月10日以降にご利用いただけるmanacaマイレージポイント※3として戻って※4きます！

にっしんシニアパス75の交付とマイナンバーカードとの連携は、都市計画課窓口での受付になります（受付窓口は平日開庁日に限ります）。

※2 日進中央線や赤池・公園西線（直通便）も1乗車につき上限200円までポイント還元の対象となります。

※3 「くるりんばす」および manaca 交通事業者の公共交通機関（名古屋市営バス・地下鉄、名古屋鉄道、名鉄バス、リニモ、ゆとりーとライン、あおなみ線、豊橋鉄道（渥美線・市内線））でのみ使用可能

※4 翌月10日以降に、鉄道駅や市役所に設置の還元機でポイントをカードに還元する手続きが必要です。

マイナンバーカードの交付申請のしかた

1. ご自宅にある個人番号カード交付申請書※5を使用して郵送又はスマートフォンで※6申請します。

※5 申請書がお手元がない方、住所・氏名に変更があった方は、市役所市民課の窓口で再発行が必要です。

※6 スマートフォンからの申請方法は、こちらを参照してください。

ご家族のスマートフォンからでも申請できます。

マイナンバーカードの作成（マイナポータル URL）

<https://myna.go.jp/guides/my-number-card>

2. 約1か月後、市役所で受取ができるようになった段階で、郵送で連絡が来ます。



マイナポータル

問合せ先

にっしんシニアパス75に関すること

日進市都市計画課移動政策室 電話 0561-73-3249

マイナンバーカードに関すること

日進市市民課 電話 0561-73-1289

※共創MaaS対象事業

マイナンバーカードと交通系ICカード（マナカ）を連携することで、ポイント利用履歴と住基情報を紐付けし、後日利用状況に合わせてポイント還元を行う。

○狙い

- ・高齢者の利用促進、外出機会創出
- ・利用状況の可視化
- ・交通収支への影響の軽減

○成果

- ・半年間で、10,170回の利用
- ・付与ポイント総数：2,030,250

→高齢者の利用が増加

・計画目標（日進市地域公共交通計画 P 5 1 計画の目標より）

日進市内の公共交通利用者数

現況値：18,991,936 人／年

≫

目標値：20,000,000 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

単位（人）

指標	現況値 2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)	2022年度 (令和4)	評価年度 2023年度 (令和5)	増減率 (2023/ 2019)
日進市内の公共交通利用者数	18,991,936	12,650,021	13,958,861	15,530,576	16,672,188	87.79%

考察

- ・コロナ禍前の水準を目標として設定している。
 - ・令和2年度では66.6%だったものが令和5年度では87.79%まで回復してきており、引き続き利用者増加に向けた取り組みを続けていく。
 - ・鉄道利用者、民間路線バス利用者に比較してコミュニティバスの利用者の回復率は高くない（次ページ資料参照）。これはコミュニティバスの主たる利用者である高齢者がコロナ禍の外出抑制の影響で出控えるようになったまま外出機会が減っていることに起因していると考えられる。
- また、路線改正による路線の複雑化により逸走が生じているものと考えられる。

・確認指標 路線単位の利用者数の結果

指標		現況値 2019（令和元）年度		2020（令和2）年度			評価年度 2023（令和5）年度		
		利用者数※	構成比率	利用者数※	構成比率	増減率	利用者数※	構成比率	増減率
鉄道	赤池駅	12,406,344	65.32%	8,244,793	65.18%	66.46%	10,961,149	65.75%	88.35%
	日進駅	1,881,221	9.91%	1,407,660	11.13%	74.83%	1,561,083	9.36%	82.98%
	米野木駅	1,169,258	6.16%	833,189	6.59%	71.26%	1,012,252	6.07%	86.57%
名鉄バス	愛知学院線	937,123	4.93%	215,261	1.70%	22.97%	716,448	4.30%	76.45%
	岩藤線	787,910	4.15%	546,295	4.32%	69.33%	688,540	4.13%	87.39%
	名商大線	147,026	0.77%	74,014	0.59%	50.34%	133,106	0.80%	90.53%
	星ヶ丘・豊田線	1,218,476	6.42%	1,015,794	8.03%	83.37%	1,211,384	7.27%	99.42%
	日進中央線	120,964	0.64%	85,610	0.68%	70.77%	123,666	0.74%	102.23%
くるりんばす	赤池線	63,766	0.34%	43,227	0.34%	67.79%	49,340	0.30%	77.38%
	米野木線	27,453	0.14%	17,806	0.14%	64.86%	23,032	0.14%	83.90%
	三本木線	31,750	0.17%	25,434	0.20%	80.11%	29,707	0.18%	93.57%
	梅森線	43,899	0.23%	32,223	0.25%	73.40%	33,441	0.20%	76.18%
	五色園線	72,097	0.38%	51,423	0.41%	71.32%	60,752	0.36%	84.26%
	岩崎線	30,042	0.16%	20,568	0.16%	68.46%	23,529	0.14%	78.32%
	循環線	54,607	0.29%	36,724	0.29%	67.25%	44,759	0.27%	81.97%

考察

- ・幹線系統の増減率は、日進中央線ではコロナ禍前を超えている。最も低い梅森線ではコロナ禍後の回復がほとんど見られない。
- ・フィーダー系統では、全ての系統でコロナ禍後の回復が見られる。

・ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金における目標値と現況値

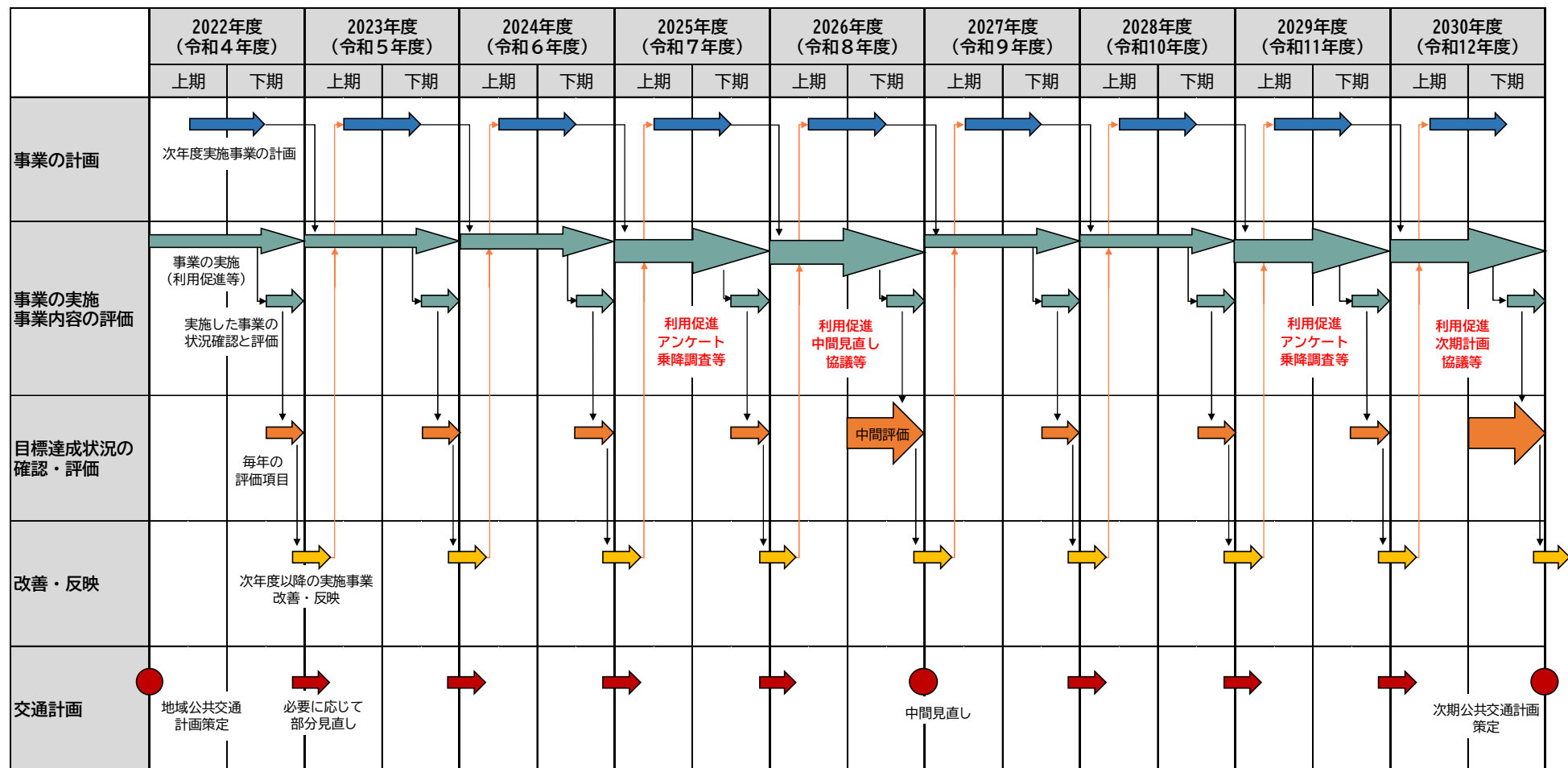
指標			達成状況		考察
			計画（目標）	実績	
地域間幹線系統	くるりんばす梅森線	利用者数	22,021人	11,035人	令和6年4月の路線改正により逸走が生じているものと考えられる。 引き続き、周知や利用促進に努める必要がある。
		輸送量	4.4人	3.6人	
		収支率	14.36%	10.84%	
	くるりんばす五色園線	利用者数	45,133人	31,860人	
		輸送量	4.6人	5.7人	
		収支率	15.45%	15.08%	
地域内フィーダー系統	くるりんばす赤池線	利用者数	67,891人	51,175人	
	くるりんばす米野木線	利用者数	29,229人	20,929人	
	くるりんばす三本木線	利用者数	33,804人	26,539人	
	くるりんばす梅森線	利用者数	24,717人	12,463人	
	くるりんばす五色園線	利用者数	31,627人	21,080人	
	くるりんばす岩崎線	利用者数	31,985人	24,664人	
	くるりんばす循環線	利用者数	41,528人	25,208人	
利便増進推進事業	総合公共交通ガイドの作成 公共交通マップの作成 ポケット版時刻表の作成 バス停留所時刻表の作成		事業費 7,065,300円	実績 6,744,100円	予定どおり実施ができた。

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
<p>利用者数は現状では未達成であるが増加傾向が続いている。ただし、高齢者の移動需要が回復していない</p>	<p>くるりんばすを含めた公共交通の利用者を増加させる取組が必要</p> <ul style="list-style-type: none">・ 地元の団体と連携した P R 活動を今後も継続実施。・ 市内出身有名声優による音声案内が好評、継続実施。・ GTFSやバスロケ等、利用者の利便性向上の取組を継続。・ 大学との連携協定によるジブリパーク直行便を運行。今後も生活路線としての利用と交流人口による利用の両面から利用を促進していく。・ シニアパス 7 5 を導入したことで高齢者の外出支援という目的には大きく貢献。今後も普及継続実施。・ 一般タクシーを活用した「くるりんタクシー」により外出機会を創出し、その他の交通モードの利用にも波及的な効果が発生。事業効果を検証しつつ継続実施。・ 近隣自治体と連携して利用促進事業を実施。 <p>➔計画目標については、目標年度（R 1 3 年度）には目標値を達成する方針</p>
<p>地域間幹線系統について、梅森線の輸送量、収支率、五色園線の収支率が未達</p>	

年度	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
前回	<p>地域内フィーダー系統 利便増進事業（計画推進）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年2月に策定した日進市地域公共交通利便増進実施計画に基づき、令和6年4月より「くるりんばす」のコースやダイヤを改正し、乗継割引や定期券の見直し等を行うなど、地域公共交通の利便性向上に取り組んでいることを評価します。また、利便増進推進事業として、公共交通ガイドブック、くるりんばすマップ、ポケット版時刻表等の作成・配布をしたこと等、公共交通の利用促進に努めていることを確認しました。 ・公共交通の利用促進に向け、近隣自治体や交通事業者と連携した広域的なイベント「バスフェスティバル」を実施したこと、これを継続的に実施する予定であることを評価します。 ・「くるりんばす」車内案内に有名声優を起用、自動運転やmanacaとマイナンバーカードの連携による運賃補助等、公共交通の利用促進や利便性向上に向けた取り組みを積極的に実施していることを評価します。 	<p>令和6年度 of 取組が評価されており、この内容を踏襲する形で令和7年度以降の実施内容を決めていく。</p>	<p>令和7年度の事業において過去 of 取組で得た知見を活かして引き続き取り組んでいく。特に令和7年度は道の駅マチテラス日進の開駅に伴う路線の見直しを予定しており、当該見直しに合わせた周知に努めていく。</p> <p>主な実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・くるりんばすの路線見直し ・総合公共交通ガイドの作成 ・公共交通マップの作成 ・ポケット版時刻表の作成 ・バス停留所時刻表の作成

※前回：令和7年3月27日

表 計画スケジュール（計画期間）



日進市地域公共交通会議開催状況

年度	日時	議題
令和6年度	令和7年1月7日(火) 9:30～	【議題】 (1)地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について (2)くるりんばすの路線見直しについて (3)くるりんタクシーの通年実施に向けた協議について
令和6年度	令和7年3月13日(木) 9:30～	【議題】 (1)日進市地域公共交通計画の計画目標・確認指標の評価について (2)令和7年度日進市地域公共交通会議歳入歳出予算について (3)くるりんばすの路線見直し案について
令和7年度	令和7年6月24日(火) 9:30～	【議題】 (1)令和8年度地域間幹線・地域内フィーダー補助申請について (2)令和6年度歳入歳出決算について (3)日進市 地域公共交通計画の一部修正について
令和7年度	令和8年1月6日(火) 14:30～	【議題】 (1)地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について (2)令和8年度くるりんタクシー事業に向けた協議について

1/2

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 年 月 日

協議会名：	日進市地域公共交通会議
-------	-------------

評価対象事業名：	地域間幹線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>■本市の都市構造及び移動需要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口94,574人(令和7年12月1日時点)で、名古屋市と豊田市の間に位置する恵まれた地理的条件から住宅都市として発展し続けている。全国的な少子化、人口減少期にあってなお今後も一定期間は人口増加、維持の傾向が続くと見込まれている。 ・市中央の平野部に広がる田園地帯を流れる天白川により北西部と南部、東部が分断されている。 ・市北西部の名古屋市・長久手市隣接部分及び市南部の鉄道駅付近の市街化区域並びに主に市東部の市街化調整区域内に点在する昭和40～50年代に丘陵地を切り開いて開発された地域に主だった住宅地が形成されていることから、いわゆる分散型の都市構造となっている。 ・宅地開発の時期の違いにより、地域により高齢化率が階層的に異なっており、運転免許返納等の交通弱者の増加によってこれまで以上に生活の足としての公共交通への依存度が高まっている地域がある。 ・5大学・3高校が立地していることから若年層の市域を超えた移動需要が存在する地域もあるなど、あらゆる年代の多種多様な移動需要が混在する。 ・近隣市町に開業した大型ショッピングセンターや、令和4年11月に開園したジブリパークなど、新たな広域的な移動需要にも対応する必要がある。 <p>■計画の策定経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道網として市南部を通る名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線の3駅並びに市北部地区と隣接する愛知高速交通東部丘陵線の長久手古戦場駅が存在する。 ・鉄道駅は全て市の外縁部に存在しているため、コミュニティバスの交通結節点として設定している市役所が立地する市中心部や各住宅地と鉄道駅を結ぶための公共交通網の整備が必要不可欠である。 ・市の北部地区では路線バスにより住宅地と鉄道駅とが接続されているが、その他の地区では前述の役割を補助路線及びコミュニティバスが担っており、運行本数や運行経路の観点から必ずしも利便性が高いとは言えず、また、広域的な移動需要にも対応できていない状態であった。 ・これまでコミュニティバスは一律のサービスで展開してきたが、地域特性、移動需要の増加及び変化に伴い、需要と供給が合っていない部分が発生していた。 ・上記の現状からあらゆる年代の多種多様な移動需要に対応するためには、地域の移動資源を総動員し、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築することが必要となった。 ・以上のことから、令和4年4月に策定した地域公共交通計画では、幹線機能の強化、幹線に接続する路線や利用者ニーズ・地域特性に応じた持続可能な少量輸送の検討、乗継利便性の強化等、日進市の公共交通のあるべき姿を定め、今後の公共交通体系の整備につなげていくことを目標としている。 ・この目標を達成するため、令和6年4月に日進市地域公共交通利便増進実施計画を策定。市内フィーダー系統の再構築を行い、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、多様な移動需要に対応する路線網の整備を実施した。
-----------------------------	--

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 年 月 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】	【米穀名・駅名・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 離島航路構造改善補助(調査検討 の経費を除く。)を受けている場合 は、その旨を記載。)】	【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。 改善策は、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
日進市地域公共交通 会議	くるりんばす赤池線	【課題】 ①. 高齢者の移動需要が回復してい ない。 ②. 令和6年4月の路線改正により、 路線が複雑化し分かり辛いものとなっ ているため、分かり辛さの解消が必要。 ③. くるりんばすが地域内の細かな移 動需要にまで対応しており、結果とし てバスの路線・ダイヤが長くなり、運行 頻度の低下等利便性が損なわれている 。他交通との役割分担を行い、公共 交通全体の利便性向上が必要。	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)。	■目標値達成状況(利用者数)(期間:令和6年10月～令和7年9月) ・路線別:目標値67,891人―結果51,175人(達成率75.4%) ・フィーダー系統合計:目標値260,781人―結果182,058人(達成率69.8%) ■分析 本路線は赤池や藤塚、南ヶ丘といった住宅地と赤池駅との接続による通勤・通学での利用や、おりど病院等の医療機関、プライムソリー赤池等の商業施設との接続による通院、買い物等での利用など、地域の移動手段として重要な役割を担っている路線である。 改正により朝夕便における赤池駅と住宅地の接続性の強化、昼間帯における双方方向対応による利便性の向上を図り、内容について広報やHPでの周知、路線図時刻表の全戸配布、学生定期の値下げを含めた沿線上の高校への案内等を実施した。全線利用対象となる定期について、学生定期は対前年比1.4倍(発行件数38件)と増加したが、通勤定期については対前年比0.8倍(発行件数30件)と減少した。また、本路線の主な利用者である高齢者の利用についてはコロナ以降移動需要が回復していないことに加え、改正の周知が不十分であること、改正により路線が複雑化し分かり辛くなったことから利用に繋がっていないと考えられ、目標未達成となった。	【課題】 ①. 高齢者の移動需要が回復してい ない。 ②. 複雑化した路線を利用者に分かり やすいよう周知することが必要。 ③. くるりんばすが地域内の細かな移 動需要にまで対応しており、結果とし てバスの路線・ダイヤが長くなり、運行 頻度の低下等利便性が損なわれてい る。他交通との役割分担を行い、公共 交通全体の利便性向上が必要。
	くるりんばす米野木線	④. くるりんばすを含めた公共交通の 利用者を増加させる取組みが必要。 【実施した内容】 ①. 高齢者の利用を促進するため、 manacaとマイナンバーカードを活用 したポイント還元による75歳以上くる りんばす実質無料化事業を実施した。		■目標値達成状況(利用者数)(期間:令和6年10月～令和7年9月) ・路線別:目標値29,229人―結果20,929人(達成率71.6%) ■分析 本路線は日東東山や日進団地といった住宅地と日進駅、米野木駅との接続による通勤・通学での利用や、おりど病院や日進駅周辺の医療機関、日進駅及び米野木駅周辺の商業施設との接続による通院、買い物等での利用など、地域の移動手段として重要な役割を担っている路線である。 改正により朝夕便における日進駅、米野木駅と住宅地の接続性の強化、昼間帯において医療機関、市民会館を新たに経由する双方方向対応による利便性の向上を図り、内容について広報やHPでの周知、路線図時刻表の全戸配布を実施した。しかし、本路線の主な利用者である高齢者の利用について、コロナ以降移動需要が回復していないことに加え、改正の周知が不十分であること、改正により路線が複雑化し分かり辛くなったことから利用に繋がっていないと考えられ、目標未達成となった。	④. くるりんばすを含めた公共交通の 利用者を増加させる取組みが必要。 ⑤. 新しく開駅した道の駅への移動二 ーズを満たす必要がある。
	くるりんばす三本木線	①. 高齢者の利用を促進するため、 manacaとマイナンバーカードを活用 したポイント還元による75歳以上くる りんばす実質無料化事業を実施した。 ②-1. 区や自治体、各地区の老人ク ラブやつどの場などにおいて乗り方教 室等を開催し、路線の周知を行った。 ②-2. GTFSデータ整備による経路検 索の方法について、広報やHP、乗り方 教室等を通じて紹介し、バス利用の ハードルを下げる取組みを実施した。		■目標値達成状況(利用者数)(期間:令和6年10月～令和7年9月) ・路線別:目標値33,804人―結果26,539人(達成率78.5%) ■分析 本路線は日進高校、名古屋商科大学と米野木駅との接続による通学利用、日進ニュータウンや三ヶ峯といった住宅地と米野木駅との接続による通勤・通学の利用、愛知国際病院等の医療機関や米野木駅周辺の商業施設との接続による通院、買い物等での利用など、地域の移動手段として重要な役割を担っている路線である。 改正により、朝夕便における米野木駅と住宅地・大学・高校の接続性の強化や昼間帯における愛知国際病院への乗り入れによる利便性の向上を図り、内容について広報やHPでの周知、路線図時刻表の全戸配布を実施した。学生利用率が他路線と比較し高いと考えられ、学生定期の増加により達成率としては最も高くなったが、本路線の主な利用者である高齢者の利用について、コロナ以降移動需要が回復していないことに加え、改正の周知が不十分であること、改正により路線が複雑化し分かり辛くなったことから利用に繋がっていないと考えられ、目標未達成となった。	【改善策(継続実施を含む)】 ①-1. 高齢者の利用を促進するため、 manacaとマイナンバーカードを活用 したポイント還元による75歳以上くる りんばす実質無料化事業を継続的に実 施する。 ①-2. 高齢者の外出機会を創出する ため、一般タクシー活用事業を実施す る。
	くるりんばす梅森線	③-1. 自動運転バス、一般タクシー活 用事業を実施し、地域内の少量輸送 の移動需要を確保した。バスの路線改 正を含めた公共交通の役割分担のあ り方について検討した。 ③-2. 公共施設の整備状況に合わせ た停留所の設置、くるりんばす路線 の改正を検討した。		■目標値達成状況(利用者数)(期間:令和6年10月～令和7年9月) ・路線別:目標値24,717人―結果12,463人(達成率50.4%) ■分析 本路線は香久山や梅森山といった住宅地と赤池駅との接続による通勤・通学での利用や、沿線の医療機関やMio香久山等の商業施設との接続による通院、買い物等での利用など、地域の移動手段として重要な役割を担っている路線である。 改正により、新たな住宅地の経由や朝夕便における赤池駅と住宅地の接続性の強化、昼間帯における赤池駅ロータリーへの乗り入れ及び双方方向対応による利便性の向上を図り、内容について広報やHPでの周知、路線図時刻表の全戸配布を実施した。しかし、改正に伴う平針駅近郊のバス停の廃止による利用者の減少や、本路線の主な利用者である高齢者の利用について、コロナ以降移動需要が回復していないことに加え、改正の周知が不十分であること、改正により路線が複雑化し分かり辛くなったことから利用に繋がっていないと考えられ、目標未達成となった。	②-1. 区や自治体、各地区の老人ク ラブやつどの場などにおいて乗り方教 室等を開催し、路線の周知を行う。 ②-2. GTFSデータ整備による経路検 索の方法について、広報やHP、乗り方 教室等を通じて紹介し、バス利用の ハードルを下げる取組みを実施する。
	くるりんばす五色園線	④-1. 市内出身有名人による、くる りんばす車内音声案内事業の継続 の実施、周知を行い、市内外からの利 用者増加につなげた。 ④-2. 尾三地区(豊明市、みよし市、長 久手市、東郷町、日進市)広域公共 交通推進会議による連携を通じ、バス イベント等の利用促進事業を実施し、 広域移動及び各市町の公共交通網の周 知を実施した。		■目標値達成状況(利用者数)(期間:令和6年10月～令和7年9月) ・路線別:目標値31,627人―結果21,080人(達成率66.7%) ■分析 本路線は五色園や藤島といった住宅地と長久手古戦場駅との接続による通勤・通学での利用や、長久手古戦場駅での乗継による通院やイオン等での買い物利用など、地域の移動手段として重要な役割を担っている路線である。 改正により、新たな住宅地の経由や朝夕便における赤池駅と住宅地の接続性の強化、昼間帯における双方方向対応による利便性の向上を図り、内容について広報やHPでの周知、路線図時刻表の全戸配布を実施した。しかし、長久手古戦場駅と住宅地との往復性の低下や、本路線の主な利用者である高齢者の利用について、コロナ以降移動需要が回復していないことに加え、改正の周知が不十分であること、改正により路線が複雑化し分かり辛くなったことから利用に繋がっていないと考えられ、目標未達成となった。	④-2. 尾三地区(豊明市、みよし市、長 久手市、東郷町、日進市)広域公共 交通推進会議による連携を通じ、バス イベント等の利用促進事業を実施する。
	くるりんばす岩崎線			■目標値達成状況(利用者数)(期間:令和6年10月～令和7年9月) ・路線別:目標値31,985人―結果24,664人(達成率77.1%) ■分析 本路線は岩崎台や竹の山、御岳といった住宅地と日進駅との接続による通勤・通学での利用や、アオキスパーや平和堂等の商業施設との接続による買い物等での利用など、地域の移動手段として重要な役割を担っている路線である。 改正により、新たに朝夕便において日進駅と住宅地の接続による利便性の向上、昼間帯における双方方向対応による利便性の向上を図り、内容について広報やHPでの周知、路線図時刻表の全戸配布を実施した。しかし、日進駅接続に関する周知が不十分であること、また昼間帯における主な利用者である高齢者の利用について、コロナ以降移動需要が回復していないことに加え、改正により路線が複雑化し分かり辛くなったことから利用に繋がっていないと考えられ、目標未達成となった。	⑤. くるりんばすの路線見直しを実施 し、道の駅への乗入を実現する。
	くるりんばす循環線			■目標値達成状況(利用者数)(期間:令和6年10月～令和7年9月) ・路線別:目標値41,528人―結果25,208人(達成率60.7%) ■分析 本路線は日生東山等の住宅地と日進駅との接続による通勤・通学での利用や、市民会館等の公共施設への移動、おりど病院等の通院利用など、地域の移動手段として重要な役割を担っている路線である。 改正により、新たな住宅地の経由や双方方向対応による利便性の向上を図り、内容について広報やHPでの周知、路線図時刻表の全戸配布を実施した。しかし、運行キロの増加に伴う運賃体系の見直し(100円→200円)による利用者の減少に加え、本路線の主な利用者である高齢者の利用について、コロナ以降移動需要が回復していないことに加え、改正の周知が不十分であること、改正により路線が複雑化し分かり辛くなったことから利用に繋がっていないと考えられ、目標未達成となった。	

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 年 月 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>■本市の都市構造及び移動需要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口94,574人(令和7年12月1日時点)で、名古屋市と豊田市の間に位置する恵まれた地理的条件から住宅都市として発展し続けている。全国的な少子化、人口減少期にあっても今後一定期間は人口増加、維持の傾向が続くと見込まれている。 ・市中央の平野部に広がる田園地帯を流れる天白川により北西部と南部、東部が分断されている。 ・市北西部の名古屋市・長久手市隣接部分及び市南部の鉄道駅付近の市街化区域並びに主に市東部の市街化調整区域内に点在する昭和40～50年代に丘陵地を切り開いて開発された地域に主だった住宅地が形成されていることから、いわゆる分散型の都市構造となっている。 ・宅地開発の時期の違いにより、地域により高齢化率が階層的に異なっており、運転免許返納等の交通弱者の増加によってこれまで以上に生活の足としての公共交通への依存度が高まっている地域がある。 ・5大学・3高校が立地していることから若年層の市域を超えた移動需要が存在する地域もあるなど、あらゆる年代の多種多様な移動需要が混在する。 ・近隣市町に開業した大型ショッピングセンターや、令和4年11月に開園したジブリパークなど、新たな広域的な移動需要にも対応する必要がある。 <p>■計画の策定経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道網として市南部を通る名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線の3駅並びに市北部地区と隣接する愛知高速交通東部丘陵線の長久手古戦場駅が存在する。 ・鉄道駅は全て市の外縁部に存在しているため、コミュニティバスの交通結節点として設定している市役所が立地する市中心部や各住宅地と鉄道駅を結ぶための公共交通網の整備が必要不可欠である。 ・市の北部地区では路線バスにより住宅地と鉄道駅とが接続されているが、その他の地区では前述の役割を補助路線及びコミュニティバスが担っており、運行本数や運行経路の観点から必ずしも利便性が高いとは言えず、また、広域的な移動需要にも対応できていない状態であった。 ・これまでコミュニティバスは一律のサービスで展開してきたが、地域特性、移動需要の増加及び変化に伴い、需要と供給が合っていない部分が発生していた。 ・上記の現状からあらゆる年代の多種多様な移動需要に対応するためには、地域の移動資源を総動員し、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築することが必要となった。 ・以上のことから、令和4年4月に策定した地域公共交通計画では、幹線機能の強化、幹線に接続する路線や利用者ニーズ・地域特性に応じた持続可能な少量輸送の検討、乗継利便性の強化等、日進市の公共交通のあるべき姿を定め、今後の公共交通体系の整備につなげていくことを目標としている。 ・この目標を達成するため、令和6年4月に日進市地域公共交通利便増進実施計画を策定。市内フィーダー系統の再構築を行い、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、多様な移動需要に対応する路線網の整備を実施した。
-----------------------------	--

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画推進に係る事業)

令和 年 月 日

協議会名:日進市地域公共交通会議

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③事業の今後の改善点 (特記事項含む)
【事業内容及び結果概要を記載】	A ・ B ・ C 評価	【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【事業の今後の改善点として、取組内容・関係者それぞれが果たすべき役割等を記載。】
1. 総合公共交通ガイドの作成 2. 公共交通マップの作成 3. ポケット版時刻表の作成 5. バス停留所時刻表の作成 令和7年10月の路線見直しに合わせて事業を実施した。 4.定期券の作成 現在執行中。期限までに執行完了予定である。		全て適切に実施されている。	総合公共交通ガイド・公共交通マップのの作成に当たっては、掲載内容が多岐に渡るため、確認に時間を要した。今後は、関係者との定期的な情報共有を行うことが重要であることから、そうした機会設定を進める。

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 年 月 日

協議会名:	日進市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域公共交通利便増進事業(利便増進計画推進事業)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>■本市の都市構造及び移動需要</p> <ul style="list-style-type: none">・人口94,574人(令和7年12月1日時点)で、名古屋市と豊田市の間に位置する恵まれた地理的条件から住宅都市として発展し続けている。全国的な少子化、人口減少期にあっても今後も一定期間は人口増加、維持の傾向が続くと見込まれている。・市中央の平野部に広がる田園地帯を流れる天白川により北西部と南部、東部が分断されている。・市北西部の名古屋市・長久手市隣接部分及び市南部の鉄道駅付近の市街化区域並びに主に市東部の市街化調整区域内に点在する昭和40～50年代に丘陵地を切り開いて開発された地域に主だった住宅地が形成されていることから、いわゆる分散型の都市構造となっている。・宅地開発の時期の違いにより、地域により高齢化率が階層的に異なり、運転免許返納等の交通弱者の増加によってこれまで以上に生活の足としての公共交通への依存度が高まっている地域がある。・5大学・3高校が立地していることから若年層の市域を超えた移動需要が存在する地域もあるなど、あらゆる年代の多種多様な移動需要が混在する。・近隣市町に開業した大型ショッピングセンターや、令和4年11月に開園したジブリパークなど、新たな広域的な移動需要にも対応する必要がある。 <p>■計画の策定経緯</p> <ul style="list-style-type: none">・鉄道網として市南部を通る名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線の3駅並びに市北部地区と隣接する愛知高速交通東部丘陵線の長久手古戦場駅が存在する。・鉄道駅は全て市の外縁部に存在しているため、コミュニティバスの交通結節点として設定している市役所が立地する市中心部や各住宅地と鉄道駅を結ぶための公共交通網の整備が必要不可欠である。・市の北部地区では路線バスにより住宅地と鉄道駅とが接続されているが、その他の地区では前述の役割を補助路線及びコミュニティバスが担っており、運行本数や運行経路の観点から必ずしも利便性が高いとは言えず、また、広域的な移動需要にも対応できていない状態であった。・これまでコミュニティバスは一律のサービスで展開してきたが、地域特性、移動需要の増加及び変化に伴い、需要と供給が合っていない部分が発生していた。・上記の現状からあらゆる年代の多種多様な移動需要に対応するためには、地域の移動資源を総動員し、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築することが必要となった。・以上のことから、令和4年4月に策定した地域公共交通計画では、幹線機能の強化、幹線に接続する路線や利用者ニーズ・地域特性に応じた持続可能な少量輸送の検討、乗継利便性の強化等、日進市の公共交通のあるべき姿を定め、今後の公共交通体系の整備につなげていくことを目標としている。・この目標を達成するため、令和6年4月に日進市地域公共交通利便増進実施計画を策定。市内フィーダー系統の再構築を行い、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、多様な移動需要に対応する路線網の整備を実施した。 <p>■事業実施の目的・必要性</p> <ul style="list-style-type: none">・計画目標達成に向けて、利用者数の増加を目的として、路線改正後の新路線・ダイヤを周知するために実施したもの。