

# 長久手市 第2次地域公共交通総合連携計画の概要

## 1. 地域公共交通総合連携計画策定の背景と目的 (本篇1頁)

本市は平成21年10月に「地域公共交通総合連携計画」を策定し、市内の公共交通体系の改善に向けて取り組んできた。

市内の公共交通は、増加傾向で推移しているところである。

平成21年10月に策定した「地域公共交通総合連携計画」は、平成25年度が最終年度となっている。

本市では、さらなる人口増加の見込みや、大規模な集客施設や住宅地の立地が進行しており、自動車移動からの転換を図り、環境負荷の少なく、かつ移動のしやすさを確保していくためにも、公共交通での移動利便性の向上に向けて、継続して取り組むことが重要となる。

そのため、公共交通利用者や市民のニーズを把握し、都市構造の変化や移動ニーズに対応した市内の公共交通のあり方について、リニモ、名鉄バス、Nーバスを一体で考えた利便性の高い公共交通サービスの提供に向けて、平成26年度以降の公共交通に関する基本計画を策定する。

## 2. 公共交通に関わる課題 (本篇54頁)

### 2-1. 地域公共交通総合連携計画の取組み課題 (本篇55頁)

#### (1) 公共交通のサービス水準 (本篇55頁)

##### ① 市民の公共交通に対する意識から見た課題 (本篇55頁)

公共交通の必要性や公共交通での移動を重視して考えるべきとの割合は、地区で大きな差がないことから、人口動向に配慮した公共交通のサービス水準の提供が必要である。

##### ② 連携計画の各事業の満足度から見た課題 (本篇56頁)

連携計画の取組みでは、Nーバスに関する満足度が低くなっており、地区別の満足度の傾向に配慮したサービス水準の向上が必要である。

#### (2) 運賃施策の取組み (本篇57頁)

Nーバス運行は、運行経費の約9割を市の税金で負担している現状を鑑み、利便性の向上、利用促進の取組みの推進と合わせて、運行経費の負担のあり方について、総合的に検討する必要がある。

#### (3) 周知・広報活動の取組み課題 (本篇58頁)

##### ① 継続的な実施 (本篇58頁)

周知・広報活動では、情報提供を続けることが公共交通の利用促進に寄与と考えられるので、継続して取り組む必要がある。

##### ② 周知・広報媒体の多様化 (本篇59頁)

公共交通に関する情報入手媒体は各種あるが、若年層や65歳未満の方は電子媒体から情報入手の割合が高く、65歳以上の高齢者は紙媒体からの情報入手の割合が高い傾向にあり、年齢層によって入手特性が異なるため、情報提供媒体の多様化が必要である。

## 2-2. 公共交通機関ごとの課題 (本篇 60 頁)

### (1) 各種公共交通の役割分担 (本篇 60 頁)

リニモと名鉄バスの利用圏域だけでは、市内全域をカバーしきれない圏域をNーバスで補充する必要があり、市内各地区の移動ニーズや公共交通の利用特性に応じて、リニモ、名鉄バス、Nーバスの役割を明確にして、公共交通ネットワークを構築する必要がある。

### (2) 各公共交通機関の地区別利用実態 (本篇 61 頁)

公共交通の路線網やサービス水準が、地区ごとの利用実態に影響すると考えられるので、リニモ、名鉄バス、Nーバスが一体的な公共交通サービスを提供する必要がある。

### (3) Nーバスの課題 (本篇 62 頁)

Nーバスを利用しない理由の中で、「日常生活で行く必要があるところに行けない」「行けたらいいと思うところに行けない」「乗換えが不便」は、南部地区のほか、福祉の家や東小学校の周辺で高い傾向にあり、各地区の人口、移動実態、移動ニーズに見合ったサービス確保が課題である。

### (4) 名鉄バスの課題 (本篇 63 頁)

名鉄バスを利用しない理由の中で、「運行本数が少ない」の回答が多く、人口が急増した長久手南部地区などで課題が見受けられる。

### (5) リニモの課題 (本篇 64 頁)

リニモを利用しない理由の中で、リニモから離れた地区で「最寄り駅までが遠い」という不満が高い傾向にあり、バス路線との連携など駅へのアクセスのしやすさが課題である。

### (6) 乗継抵抗の緩和 (本篇 65 頁)

公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設の多くは、複数の路線の乗り継ぎが必要となる。全ての施設を乗継なしでつなぐことは困難であるため、リニモ、名鉄バス、Nーバスを一体的で考えた乗継抵抗の緩和が課題である。

## 2-3. 各種整備計画等との連携 (本篇 66 頁)

### (1) 面整備計画との連携 (本篇 66 頁)

長久手中央地区、公園西駅周辺地区、市北西部の下山地区では、土地区画整理事業や民間事業者による宅地開発が進んでおり、新たな移動ニーズが生じることが考えられ、面整備計画と連携した公共交通ネットワークの構築が必要である。

### (2) 新たな交通結節点の活用 (本篇 66 頁)

新たに長久手古戦場駅や愛知医大では交通結節点の整備が計画されており、様々な交通機関との接続強化を図り、公共交通ネットワーク全体を充実することが必要である。

### (3) 隣接市への移動ニーズへの対応 (本篇 67 頁)

市内から名古屋市以外の隣接市への移動ニーズが高い施設や場所には、隣接市のコミュニティバスで行くことは可能であるが、さらに長久手古戦場駅や愛知医大の交通結節点整備と連携を高め、隣接市への公共交通による移動利便性の確保が課題である。

## 2-4. 高齢化に備えた対応 (本篇 68 頁)

福祉有償運送サービスの取組みや高齢者が加害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢者や移動制約者が自動車に頼らずに外出できる交通環境づくりとの連携が課題である。

## みんながつながい笑顔があふれる公共交通

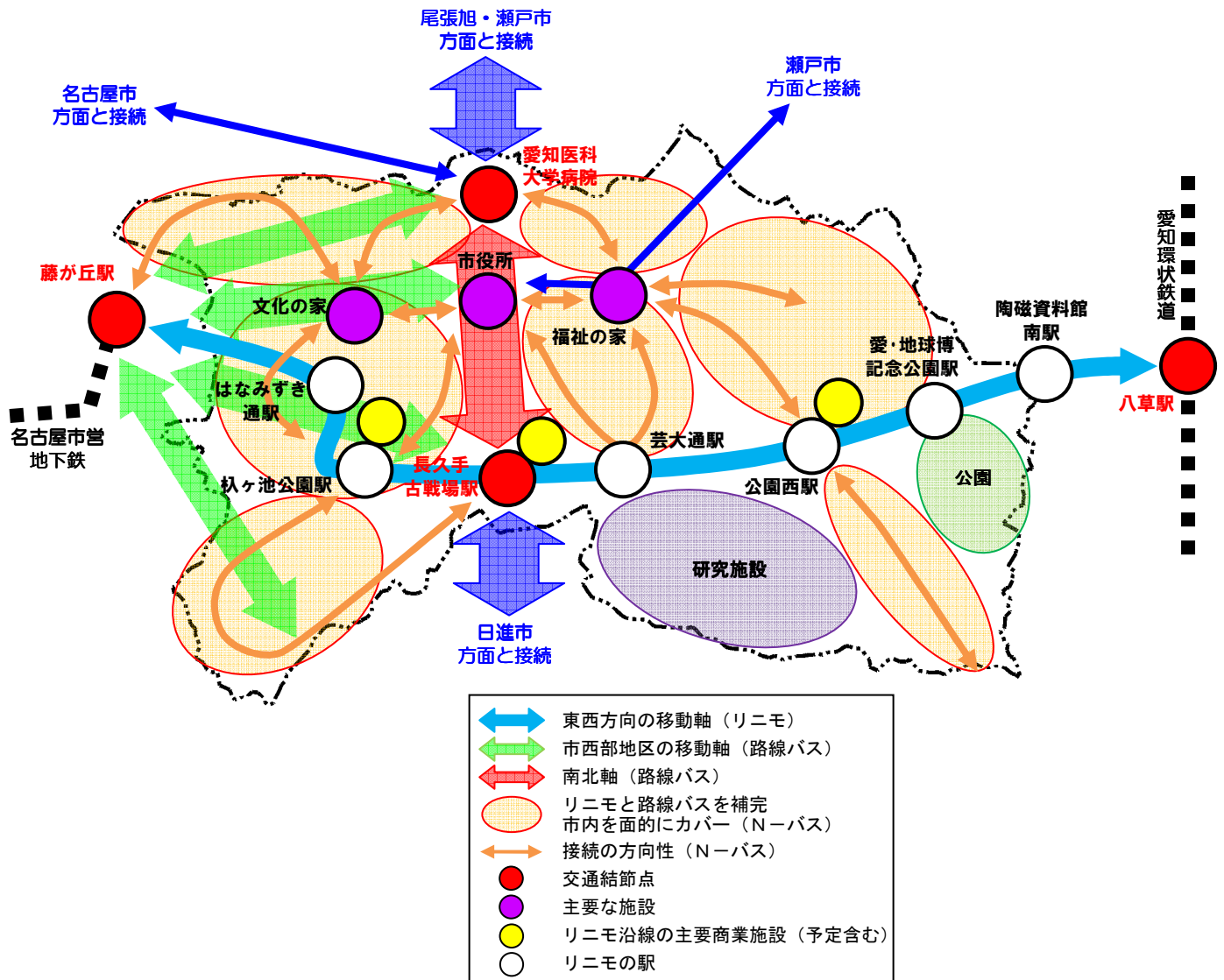
- リニモは市内外における東西方向の移動軸として活かし、路線バスは人口が集中する市西部地区を中心に市内外への移動軸とし、N-バスはリニモと路線バスを補完するとともに、市内を面的にカバーして移動利便性を高める。そして、リニモ、路線バス、N-バスが一体となった使いやすいネットワークをつくる。
- 市民は公共交通を使って生活し、人と出会い、交流を育む。交通事業者はそうした人々の生活を支え、交流を育む。行政はそうした公共交通を確保・維持する。そして、市民は公共交通を使うことで、公共交通を育み、環境へのやさしさに配慮する。
- 公共交通を担うそれぞれの主体がみんな公共交通を育むことによって、みんながつながい、交流が深まり、人々に笑顔をもたらす。



### 3-2. 本市の公共交通ネットワークの将来像 (本篇 70 頁)

本市の公共交通ネットワークの構築には、公共交通に関わる課題、今後の人口や開発の動向への対応を踏まえ、下図に示すような公共交通ネットワークの将来像の構築を目指す。

移動ニーズに合ったネットワークを展開するとともに、交通結節点を市内外への移動拠点と位置づけ、当該拠点への移動利便性の向上を目指しながら、公共交通とまちづくりとの連携を図り、本市が目指す将来の公共交通ネットワークの形成を進める。



### 3-3. 公共交通の将来像の実現のための基本的な役割分担 (本篇 71 頁)

#### 【市民】

- ・ 過度に自動車に依存せず、公共交通の積極的な利用
- ・ 公共交通に関わる取組みへの積極的な参画、協力

#### 【行政】

- ・ 総合的な施策の立案・企画・実施
- ・ 公共交通に対する適切な運営支援
- ・ 公共交通に関する情報の提供
- ・ 市民意識の啓発
- ・ 市民や関係機関との調整

#### 【交通事業者】

- ・ 安全で快適な運行の継続
- ・ 効率的な運行事業の継続
- ・ 利便性向上への積極的な取組み
- ・ 適切な情報の提供
- ・ 他の公共交通機関との連携、協力

### 3-4. 地域公共交通総合連携計画の目標設定

(本篇 73~75 頁)

- (1) 計画区域：市全域
- (2) 計画期間：平成26年度～平成30年度
- (3) 地域公共交通総合連携計画の目標
  - ①「みんなで育む公共交通のまち」の実現
  - ②「人にやさしい公共交通のまち」の実現
  - ③「環境にやさしい公共交通のまち」の実現

地域公共交通総合連携計画の目標達成指標と目標

目標	目標とする指標	具体的な目標	現 状 (平成25年度)
①みんなで育む公共交通のまち	公共交通の利用者数	対前年度比増加	リニモ：8,331人/日平均 名鉄バス：1,938人/日 Nーバス：601人/日平均
	協働での取組みの市民参加意識	「利用促進活動への市民参加の賛同割合」の調査段階ごとでの増加	65歳未満：65.8% 65歳以上：48.6% 全 体：60.4%
		「利用促進活動の認知度」の調査段階ごとでの増加	・かわら版の発行 : 7% ・市HPでの連携計画の公開 : 10% ・新聞折り込みで見直し記事掲載 : 16%
②人にやさしい公共交通のまち	公共交通に対する市民意識	「公共交通利用を第一に考える」割合の調査段階ごとでの増加	65歳未満：12.6% 65歳以上：28.2% 全 体：16.9%
③環境にやさしい公共交通のまち	公共交通の利用回数	市民の利用回数の回答が「減った」より「増えた」が多い	リニモ：「増えた30.8%」「減った21.1%」 名鉄バス：「増えた20.7%」「減った15.7%」 Nーバス：「増えた23.8%」「減った13.6%」

#### 【目標達成指標と数値目標の追加・変更について】

上表のとおり設定した目標達成指標は、本計画の策定時の状況を踏まえて設定したものである。本計画策定後においても、社会情勢や都市構造の変化によって、価値観が変わることが考えられ、目標とする指標にも影響することが考えられる。

そのため、計画策定後も目標とする指標や目標値の検討に取り組み、必要に応じて追加や変更を行う。追加、変更の際は、その目標値の考え方や把握の方法などについて利用者や市民に情報提供を行い、利用者や市民の意見も取り入れながら、本計画に反映していく。

### 3-5. 地域公共交通総合連携計画の施策の基本方針

(本篇 76~77 頁)

- ① 人々の生活を支える交通移動を提供し続ける
- ② 地域ニーズに配慮しながら、互いに連携した利便性の高い公共交通ネットワークをつくる
- ③ みんなで意識して、環境にやさしい公共交通利用を進める
- ④ まちづくりと連携した公共交通体系をつくる
- ⑤ 市民とともに、公共交通の利用促進に取り組む

#### 4. 計画事業の具体的検討 (本篇 78 頁)

##### 4-1. 計画事業と実施主体及びスケジュール (本篇 79 頁)

事業の実施時期の目安は、H26～28の3年間を前期、H29～30の2年間を後期として2段階に分けて、市民、市、バス・交通事業者、愛知県、商業事業者等の各実施主体と協働しながら進める。

また、平成19年10月1日施行の「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づき、法定協議会として位置づけている「長久手市地域公共交通会議」が事業全般に関わり、実施する事業に対する協議、助言、審議、承認などの役割を担い、事業の推進を図っていく。

さらに、本計画の策定期間中の平成25年11月1日に「交通政策基本法」が成立し、その後に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」の改正が成立して平成26年5月21日に公布されるなど、制度改正が進む変動期にあるため、本計画の策定後も必要に応じて制度変更に対応していく。

計画事業及びその実施主体とスケジュール

種別	主要施策と計画事業	実施主体	実施時期の目安				
			前期			後期	
			H26	H27	H28	H29	H30
バス路線の確保・維持・改善	(1) バス路線の確保・維持	市民 バス事業者 長久手市					
	(2) バス路線の再編	市民 バス事業者 長久手市					
交通結節点整備	(3) 交通結節点、乗継拠点の整備	長久手市 商業事業者等 交通事業者					
	(4) バス停の待合環境整備	長久手市 バス事業者 市民					
利用促進方策	(5) 公共交通の運賃体系のあり方の検討・ICカードの検討	交通事業者 長久手市 市民					
	(6) 公共交通利用を促進する仕組みの導入	交通事業者 商業事業者等 長久手市					
	(7) 市民参加型の利用促進活動の展開	市民 長久手市 交通事業者					
	(8) 公共交通マップの作成・更新	市民 長久手市 交通事業者					
	(9) 周知・広報活動の強化	市民 長久手市 交通事業者					
	(10) 公共交通利用促進イベントの実施・市民参加	市民 交通事業者 愛知県 長久手市					
調査	(11) 公共交通利用実態調査	市民 長久手市 交通事業者					

※1：主要施策と計画事業欄の( )内の番号は、以降「4-3～6」にかけて整理している各事業の項目番号と同じとしている。

※2： は検討・実施 は継続

※3：実施主体の商業事業者等は、大型商業施設、大学などを指す。

## 4-2. 事業実施の役割分担 (本篇 80 頁)

### (1) バス路線の確保・維持・改善、調査の役割分担

#### 【市民】

- ・市民目線の提案など

#### 【交通事業者】

- ・見直しに向けた事業者視点での助言、見直しに必要となる情報提供の役割、交通事業者としての見直しの検討など

#### 【長久手市】

- ・路線を見直すための実態調査の企画・実施、見直しの検討、市民参加の仕組みづくりと意見集約、関係機関との調整など

### (2) 交通結節点整備の役割分担

#### 【行政・事業実施者】

- ・整備前：整備のための検討、関係機関との調整など
- ・整備後：整備結果の情報発信、運行情報提供施設の管理・運用など

#### 【交通事業者】

- ・整備前：よりよい整備計画とするための情報提供、利便性確保のための連携・協力など
- ・整備後：計画に沿った運行の実施、運行情報や乗継などの情報提供など

### (3) 利用促進方策の役割分担

#### 【市民】

- ・公共交通の積極的な利用と利用意識の向上、市民参加型の取組みへの参画、市民目線の情報提供の発信など

#### 【商業・交通事業者】

- ・利用促進活動の取組みへの連携・協力、活動の企画・実施など
- ・利便性向上に向けた連携・協力、周知・広報のための情報提供など

#### 【長久手市】

- ・市民参加の仕組みづくり、利用促進に資する企画・実施、関係機関との調整など
- ・関係者と連携した利便性向上に向けた検討など

## 4-3. バス路線再編 (本篇 81 頁)

### (1) バス路線の確保・維持

(本篇 81 頁)

- ・実施主体：市民、バス事業者、長久手市
- ・検討・実施：平成26～30年度
- ・事業内容：リニモや路線バスの公共交通路線網を補完し、市内の移動を面的にカバーするため、Nーバスの運行を継続する。

これまで様々な見直しを経て現在に至っており、平成21年9月1日に見直して以降、利用者数は増加を続けており、市民にとっては欠かせない存在となっている。

今後も市民の移動の足としてNーバスの運行を確実にいき、かつ継続していくため、幹線を補完する生活交通ネットワークの計画を策定し、バス路線の確保・維持に取り組む。

- ・実施主体：市民、バス事業者、長久手市
- ・検討・実施：平成26～27年度
- ・継続：平成28～30年度
- ・事業内容：都市構造の変化や移動ニーズに対応した公共交通ネットワークを構築するため、バス路線を見直して運行サービスの向上を図る。

**① Nーバスの再編の方向性**

中央循環線と藤が丘線をNーバスにおける基軸と位置づけ、面整備、新たな交通結節点等の機能強化を見据えながら、リニモ、名鉄バス等との役割分担や接続を考慮して検討する。

**② 名古屋方面への移動利便性確保の方向性**

本市において特に結びつきが強い名古屋方面へのアクセスは、主にリニモと名鉄バスが担っているが、リニモと名鉄バスでカバーできないエリアは、Nーバスを中心に面的な補完に取り組む。

**③ 市内の移動利便性改善の方向性**

市内で利用ニーズの高い施設への移動利便性の改善を図るとともに、移動ニーズに合ったサービス確保を図る。併せて、運転免許を自主返納した後の移動をサポートする仕組みづくりと連携しながら、地域の特性に応じた色々な組合せの運行形態を検討する。

**④ 面整備事業に伴う移動ニーズの変化への対応の方向性**

既存の路線網を活かして利便性の確保に努めるとともに、現在の路線網ではカバーできない新たな移動ニーズへの対応は、路線の変更や新設等による対応を検討する。

**⑤ 隣接市（名古屋市除く）への移動ニーズの対応の方向性**

本市から隣接市（名古屋市除く）への移動ニーズは、日進市竹の山地区でごくわずか認められる。このため、例えば付近を運行するNーバスを活用した当該市区への移動利便性の確保に向けて、対応を検討する。

**⑥ 外的な要因に伴う移動ニーズの変化への対応の方向性**

公共交通の利用者数は、沿線施設の動向に左右される流動的要素を有しているため、沿線施設の動向に応じたサービス水準の見直しは、必要に応じ適宜対応する。

**⑦ 円滑な運行確保への対応の方向性**

バスロケーションシステムのデータを活用した運行管理を行う。

日々の運行データの状況から、ダイヤの見直しや渋滞を回避するルート設定などを検討する。

**4-4. 交通結節点整備** (本篇 85 頁)**(3) 交通結節点、乗継拠点の整備**

- ・実施主体：長久手市、商業事業者等、交通事業者
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：「長久手古戦場駅」「愛知医大」を交通結節点として整備する。

**① ハード面での対応**

現在進められている長久手中央土地区画整理事業で、リニモ駅付近に駅前広場が整備される計画となっている。また、愛知医大では、交通結節点の整備が計画されている。



空間配置面での利便性確保と併せて、待ち時間短縮などの乗継利便性の確保を目指し、関係者と調整を進める。

本計画期間中は、新たな交通結節点となる長久手古戦場駅と愛知医大を重点的に進めながら、その他の交通結節点や乗継拠点についても利便性向上に向けた検討を進める。

## ② ソフト面の対応

長久手古戦場駅では、乗換情報案内板やバスロケーションシステムによる接近情報の提供など、情報提供施設の設置に向けて取り組む。

## (4) バス停の待合環境整備

(本篇 86 頁)

- ・実施主体：長久手市、バス事業者、市民
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：利用者が多い主要なバス停について、シェルター、ベンチなどの設置を行う。また、待合客の安全確保に取り組む。

## 4-5. 利用促進方策 (本篇 80 頁)

### (5) 公共交通の運賃体系のあり方の検討・ICカードの検討

(本篇 87 頁)

- ・実施主体：交通事業者、長久手市、市民
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：運賃体系のあり方の検討、新たな収入確保のための取組みを検討する。

#### ① 運賃体系のあり方の検討

交通事業者との協議や、市民・利用者の意見を考慮しながら、市内公共交通のサービスのあり方など総合的な視点も踏まえて、様々な運賃体系のあり方について検討を始める。

#### ② ICカード導入の検討

市内での導入状況は名鉄バスとNバスとなっているので、リニモへの導入に向けて、関係機関に働きかける。

#### ③ 新たな収入確保のための取組み

公共交通をみんなで育むという将来像を踏まえて、市内の企業や商業・娯楽施設などとの連携の可能性について検討を始める。

## (6) 公共交通利用を促進する仕組みの導入

(本篇 88 頁)

- ・実施主体：交通事業者、商業事業者等、長久手市
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：公共交通を利用した場合に、メリットが生じるような割引切符の導入について取り組む。

#### ① 公共交通の利用促進に向けた連携

公共交通の利用促進を目指して、公共交通を利用した場合の施設利用割引、あるいは公共交通の運賃割引等の導入について取り組む。

## ② 高齢者など交通弱者への公共交通の利用促進

高齢運転者の交通事故防止と、公共交通の利用による外出促進との両立を図り、安心して安全な交通環境の構築を目指すため、外出促進の一環とした公共交通利用促進事業のさらなる推進に向けた取組みの検討や、運転免許の自主返納後の移動をサポートする仕組みづくりの検討など、新たな施策展開について検討する。

また、今後改定を予定している障害者基本計画の中で、ハード・ソフト両面において、障がい者の公共交通移動に関する施策展開について検討していく。

## ③ 通学時の公共交通の利用促進

高校生や大学生は徒歩や自転車、公共交通による移動が他の年代に比べて高い割合にあるため、公共交通の利用を促進することが必要となっている。

- 1) **高校生**：公共交通の利用により、「通学の安全・安心」、「社会性を学ぶ」、「移動時間の有効活用」を図ることができるため、公共交通による良好な通学環境の確保に向けて取り組む。
- 2) **大学生**：市内及び本市の周辺には多くの大学が立地し、鉄道の主要駅から路線バスやスクールバスが運行されていることから、良好な通学環境が継続的に確保されるように取り組む。

## (7) 市民参加型の利用促進活動の展開

(本篇 89～90 頁)

- ・実施主体：市民、長久手市、交通事業者
- ・検討・実施：平成26～30年度
- ・事業内容：行政や交通事業者の適切な関与のもとで、市民主体の取組みがなされる仕組みをつくり、市民目線の継続的な活動を支援する。

### ① 「市民」と「参加」の定義

市民とは、市内在住の住民のほか、市内在勤・在学の方、本市の公共交通に関する活動に取り組む方、または団体、企業等を指す。参加とは、公共交通に関する取組みに関わりを持つことを指す。

### ② 市民参加型の取組み姿勢

利用促進に資するような取組みは、行政や交通事業者の適切な関与のもとで積極的に行い、試行錯誤を繰り返しながら、市民とともに取組みを推進する仕組みをつくりあげて定着を図っていくように努める。

### ③ 市民参加の仕組みづくり

#### 1) 利用促進活動の展開

##### ■会議参加型の取組み

Nーバスの見直しにおいて市民の意見を聞き、利用実態調査を行い、ニーズに的確に対応する路線計画案を策定するため、理念、目的、あり方等を市民と一緒に検討する。

##### ■学習・交流促進型の取組み

公共交通の利用促進は、サービスを提供する側の改善だけでなく、市民や利用者の意識の向上によって、自動車に過度に頼った移動から公共交通を利用する方向へ自発的に転換していくことが望まれるので、自発的な転換を促す取組みを検討する。

#### 2) 公共交通サポート体制の構築

##### ■情報提供・発信型の取組み

平成24年度から発行を開始した、市内の公共交通に関する情報誌である「かわら版：のりゃあせ」の作成にあたって、市民協力者によるサポートを将来に渡って継続し、この経験を積み重ねて事業の定着を図る。

## ■市民主導型への展開

「かわら版：のりゃあせ」の作成だけでなく、その他の利用促進に関する取り組みへの拡大を図れるような組織的な体制の構築を目指して取り組む。

### 3) 市民団体との連携

#### ■組織的な取り組み

市内公共交通全般へと市民参加型の取り組みを拡大し継続的に取り組む上で、新規の体制の構築だけでなく、既存の市民団体と連携した取り組みの構築を目指す。

## (8) 公共交通マップの作成・更新

(本篇 91 頁)

- ・実施主体：市民、長久手市、交通事業者
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：市内の公共交通に関する情報がわかるマップの作成・更新を行う。

### ① 利用者向けのマップ作成

市内の公共交通に関する情報マップの「シティガイドマップ」や、各交通事業者の公共交通マップを、情報の変更に合わせて適宜更新する。

行政界を超えた移動に対しても分かりやすいようにする。

### ② 学習向けのマップ作成

中高生などの学生が公共交通に関する知識を習得するための教材の1つとして、学習に対応したマップを作成し、学生の段階から意識の向上を図る取り組みを行う。

## (9) 周知・広報活動の強化

(本篇 92 頁)

- ・実施主体：市民、長久手市、交通事業者
- ・検討・実施：平成26～30年度
- ・事業内容：公共交通の利用促進を図るため、様々な媒体を用いることにより周知を図る。

### ① 周知・広報の多様化の取り組み

情報取得傾向は年齢層によって異なるので、様々な媒体を活用して実施することとし、下記に示す周知・広報の方法を活用する。

- ・電子媒体：市や交通事業者のホームページ、各種インターネットサイト
- ・紙媒体：広報紙、回覧板、新聞折り込みチラシ、公共交通の車内掲示、公共交通の駅・バス停への掲示、公共施設内への掲示・配布、各戸への配布
- ・その他：ケーブルテレビ（ひまわりネットワーク）

### ② 周知・広報活動の拡大

公共交通に関するシンポジウムなど、直接市民に周知、啓発を行う機会を設け、電子媒体や紙媒体だけでは伝えきれないことを直接伝えることにより、認知度の向上を図る。

公共交通に関する情報誌である「かわら版：のりゃあせ」は、定期的に発行を続ける。

### ③ 視覚的な強調による周知・広報活動

公共交通に乗りたくなるような車体のラッピングや内装を行うなど、普段公共交通を利用しない市民等に対しても、市内外出中に目にすることを狙って取り組む。

- ・実施主体：市民、交通事業者、愛知県、長久手市
- ・検討・実施：平成26～30年度
- ・事業内容：市内公共交通の周知及び利用拡大を図るため、公共交通に関するイベントを実施する。

公共交通に親しみを感じてもらえるような催しや利用体験など、公共交通を利用していない市民の利用促進につながるような定期的な感謝祭などのイベントを開催し、公共交通に対する取組みに対する認知度の向上に取り組む。

**4-6. 調査 (本篇 93 頁)****(11) 公共交通利用実態調査**

- ・実施主体：市民、長久手市、交通事業者
- ・検討・実施：平成26・28～29年度
- ・事業内容：事業の実施前と実施後の公共交通の利用状況を把握するために公共交通の利用実態調査やアンケート調査を行う。

**5. 計画推進体制及び評価方法 (本篇 94～95 頁)**

- ・計画事業は、実施主体が中心となって計画（Plan）、実施（Do）へと推進していく。
- ・PDCAサイクルの期間は、1年間を基本とする。
- ・計画事業の実施後は、設定した目標の達成度合を評価（Check）し、評価結果を踏まえて計画事業の改善（Action）を行う。
- ・評価方法は、公共交通の利用実態調査やアンケート調査の結果を分析して必要に応じて改善し、法定協議会「長久手市地域公共交通会議」での審議を経る。
- ・計画策定から3年経過した時点（平成28年度）で、目標の達成状況や計画の進捗状況に応じて、中間見直しを行う。
- ・取り組む各事業内容の評価は各年で行い、連携計画の評価は中間年（平成28年度、一部平成29年度）と最終年（平成30年度）に行う。

