

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)

平成29年1月 日

協議会名:長久手市地域公共交通会議

評価対象事業名:陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

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
中央循環線右回り(名鉄バス)	市役所～市役所	前回の評価結果は、市内公共交通の利用促進に向け、市民参加型の各種協働事業に取組み、各交通モードの利用者が増加傾向にあることが評価され、引き続き、市民との協働事業の推進と、4月に予定しているNーバスの見直しによる更なる利便性向上への期待であった。	A 平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。	A 前年度の評価対象期間と比べた補助対象路線の利用者数は、対前年度比を上回っている。 平成27年度:101人/日(H26.10～H27.09) 平成28年度:104人/日(H27.10～H28.09)	利用者数は順調に増加傾向で推移している中で、都市構造の変化と新たな移動ニーズへの対応を図るため、Nーバスの路線見直しを行い、平成28年4月1日からの運行開始し、一時的に対前年同月比で減少したものの、同年8月以降は増加に転じている。
中央循環線左回り(名鉄バス)	市役所～市役所	それに対し、Nーバスの路線見直しを行い、平成28年4月より見直し路線で運行を開始した。市民との協働事業として、公共交通情報紙「のりやあせ」の発行、公共交通応援隊による公共交通利用促進イベント、親子参加の公共交通利用促進ワークショップを実施する。	A 平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。	B 前年度の評価対象期間と比べた補助対象路線の利用者数は、対前年度比を下回った。平成28年4月1日からの路線見直しにより、1日あたり12本から11本への減便が原因と考えられる。 平成27年度:110人/日(H26.10～H27.09) 平成28年度:108人/日(H27.10～H28.09)	平成28年12月に長久手古戦場駅前にオープンした大型商業施設を訪れる自動車交通の増加により、公共交通(名鉄バス、Nーバス)の定時性が損なわれる例が生じていることから、道路交通状況と運行状況を注視していく必要がある。
三ヶ峯線早朝便(名鉄バス)	ライスセンター～福祉の家	また、今後予定される大型商業施設や宅地開発による需要動向への対応を検討することの評価を受けた。	A 平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。	A 前年度の評価対象期間と比べた補助対象路線の利用者数は、対前年度比を上回っている。 平成27年度:83人/日(H26.10～H27.09) 平成28年度:88人/日(H27.10～H28.09)	また、市民が主体となった「公共交通応援隊」の活動が軌道に乗りつつあることから、引き続き活動が継続するように、適切な支援を行い、公共交通イベント等を通じて利用促進を図る。
三ヶ峯線平日便・福祉の家発(名鉄バス)	福祉の家～市役所	それに対し、Nーバスの路線見直しでは、長久手古戦場駅前に整備された駅前広場や大型商業施設の立地を考慮したところであり、さらに公園西駅前で行進する大型販売店の立地や土地区画整理事業の進捗を見据えて対応する。	A 平成28年4月1日のNーバスの路線見直しにより、三ヶ峯線早朝便は廃止し、三ヶ峯線福祉の家発便は三ヶ峯線として運行システムを一体にした。	A 前年度の評価対象期間と比べた補助対象路線の利用者数は、対前年度比を上回っている。 平成27年度:83人/日(H26.10～H27.09) 平成28年度:88人/日(H27.10～H28.09)	また、高齢者を中心とした交通弱者の移動支援策の検討も引き続き取り組み、公共交通の利用に繋げる。
三ヶ峯線土休日便・福祉の家発(名鉄バス)	福祉の家～市役所				
三ヶ峯線平日便(名鉄バス)	市役所～市役所				
三ヶ峯線土休日便(名鉄バス)	市役所～市役所				

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)

平成29年1月 日

協議会名:長久手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を記載。】	【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。】
公共交通情報紙「のりゃあせ」の作成	A	計画どおり適切に事業が実施されている。	市内の公共交通についての情報を市民記者が市民目線で作成して年に2回発行し、自治会回覧や市内の主要な施設に設置するものであり、第6号を平成28年3月、第7号を平成28年11月に発行した。第6号では5名、第7号では3名の市民の協力が得られた。第8号は、3名の市民の協力を得て、平成29年3月に発行する予定である。平成25年度に実施した「公共交通に関する市民アンケート調査」では、「のりゃあせ」の認知度は7%と低かったため、限られた印刷部数の中で、より多くの市民の目に触れるように、市役所を始めとした公共公益施設に配布することと合わせて、自治会回覧を行っている。
公共交通利用促進ワークショップの開催	A	計画どおり適切に事業が実施されている。	市民に対して市内の公共交通の現状や取組みに関する情報提供を行う場として、公共交通に関するシンポジウム及びワークショップを開催し、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って、認知度の向上を図るものである。開催は平成29年3月を予定し、準備を進めている最中であり、堅苦しくならないように、趣向を凝らして親子で参加できるように検討中である。

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

平成29年1月 日

協議会名:	長久手市地域公共交通会議
評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市は愛知県名古屋市の東側に位置し、人口約56,000人(平成28年10月1日現在)で増加を続けている。</p> <p>本市は通勤通学流動の面では名古屋市との結びつきが強く、市内の公共交通網は、軌道系のリニモが東西方向の移動軸として、市域を横断し、民間の路線バスが名古屋市内の地下鉄駅、市内の主要施設、周辺の大学など、市西部地区の移動軸として、東西方向の移動に対応した路線網となり、隣接市町の境界をまたいでいる。また、市営のコミュニティバス(Nーバス)が、民間のバス路線を補完する形で市内の移動の足を確保するため、面的にカバーする路線網を形成している。</p> <p>現在、リニモの長久手古戦場駅及び公園西駅周辺地域において土地区画整理事業が進んでおり、大規模な集客施設(長久手古戦場駅では平成28年12月にオープン)や住宅地の立地が計画され、更なる人口増加や交通流動が変わることが見込まれるため、自家用車に過度に依存せず、リニモ、路線バス、Nーバスが一体となった使いやすいネットワークをつくり、「人がニコニコ笑い、イキイキと暮らす姿を将来像とし、市内公共交通をみんなで育み、よりよい公共交通の実現」を目指す。(長久手市地域公共交通網形成計画から抜粋)</p> <p>公共交通ネットワークは移動ニーズに合わせて展開し、市内外への移動拠点となる交通結節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、将来の公共交通ネットワークの形成を進める。</p>

長久手市地域公共交通会議

平成 20 年 11 月 25 日設置

フィーダー系統

平成 28 年 6 月確保維持計画策定

1. 協議会が目指す地域公共交通の姿

（1）地域の特性

本市は名古屋市の東側に位置し、通勤通学の流動量は名古屋市が最大となっている。

人口は増加傾向で推移し、平成 57～62 年頃まで増加の見込みとなっている。

市内の公共交通網は、軌道系のリニモと民間の路線バス（名鉄バス）で市内の東西方向の移動基軸を担い、市営のコミュニティバス（N-バス）で市内を面的にカバーしている。

公共交通の利用者数は、近年は増加傾向にある。

交通課題として、現在、市内では大規模な集客施設や住宅地の立地を予定する面整備が進行し、それらに対応した交通計画が必要となっている。

（2）地域公共交通に関する目標：長久手市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月策定）

1) 期間：平成 28 年度～平成 30 年度

2) 将来像：みんながつながり笑顔があふれる公共交通

3) 将来像を踏まえた目指すまちの姿

① みんなで育む公共交通のまち

② 人にやさしい公共交通のまち

③ 環境にやさしい公共交通のまち

4) 基本方針

I 人々の生活を支える交通移動を提供し続ける

II 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

III 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

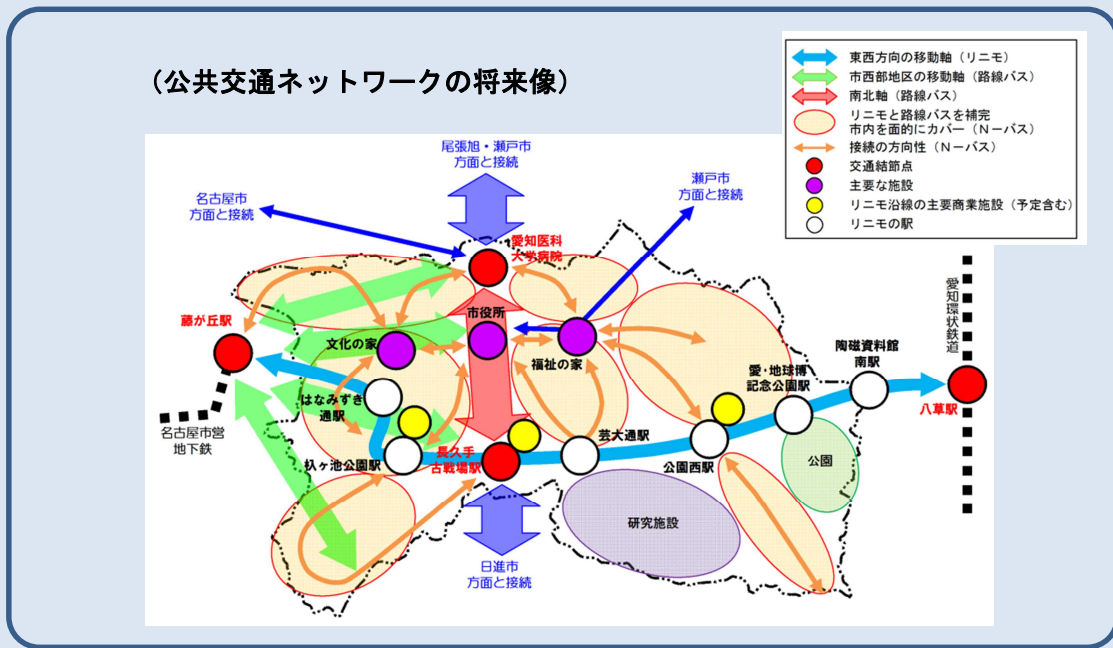
IV まちづくりと連携した公共交通体系をつくる

V 市民とともに、公共交通の利用促進に取り組む

5) 目標及び評価指標

目指すまちの姿	基本方針	目標	評価指標	現 状
① みんなで育む公共交通のまち	I II IV V	a)公共交通の利用者数の増加	対前年度比増加	リニモ：8,077 人/日平均(H26 年度) 名鉄バス：2,968 人/日 (H26 年度) N-バス：645 人/日平均(H26 年度)
		b)協働での取組みの市民参加意識の向上	「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 「利用促進活動の認知度」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% ・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	I II IV	c)公共交通に対する市民意識の向上	「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	III	d)公共交通の利用回数の増加	市民の利用回数の回答が「減った」より「増えた」の割合の調査段階ごとでの増加	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-バス：「増えた 23.8%」「減った 13.6%」

1. 協議会が目指す地域公共交通の姿



2. 計画の達成状況の評価に関する事項

(1) 各事業の評価

各年ごとでは、主に取り組む事業の内容について、法定協議会を通じて審議を行い、実施内容の評価・改善を行う。その上で、事業を実施する。

また、公共交通の利用者数については、交通事業者からの実績報告を基本として経年変化を把握、注視するとともに、変化の状況によっては、公共交通の利用実態に関する調査を行い、取り組む事業の内容の評価・改善に反映する。

(2) 計画目標の評価

形成計画の目標の達成度合いを把握するため、公共交通利用実態調査及び市民に対するアンケート調査を行う。実施の時期は、平成28年4月から実施したNーバスの路線見直しに伴う利用者の定着と、平成31年度以降の新たな計画への反映を考慮して、計画期間の中間年（平成29年度）に行う。

1頁に示す目標及び評価指標と、公共交通利用実態調査やアンケート調査を活かして、平成30年度に計画目標の評価と各事業の評価を行い、取組み事業の具体的な改善を実施し、平成31年度以降の次期形成計画の策定に反映する。

	形成計画の評価	
	各事業の評価	計画目標の評価
評価項目	<ul style="list-style-type: none"> 形成計画で取り組む事業の内容 公共交通利用者数の経年変化 	<ul style="list-style-type: none"> 4つの目標の達成度合いの評価 各取組み事業の認知度、効果、満足度の評価、改善要望の把握
改善の対象	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通のサービス水準全般 周知、広報活動全般 市民参加の取組み 	<ul style="list-style-type: none"> 形成計画の取組み事業

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

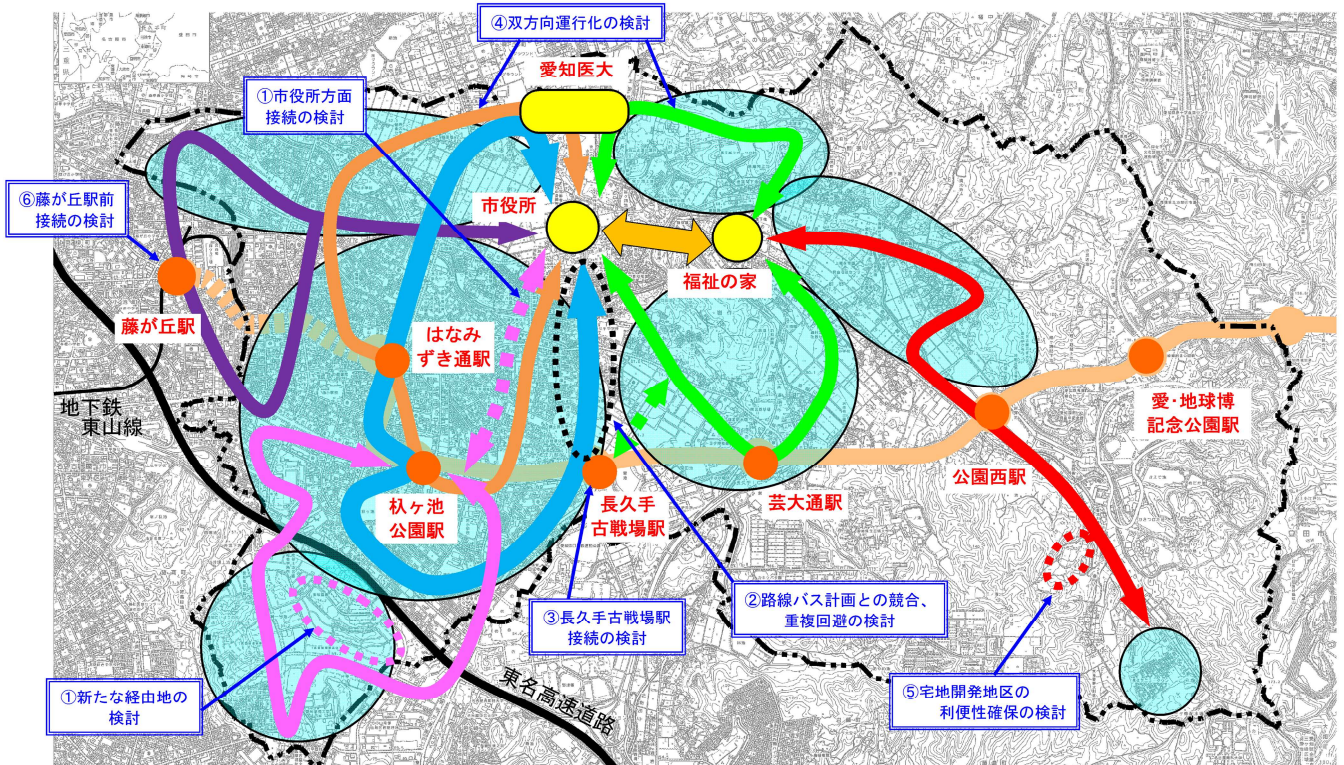
(1) 取組み経緯

①域内の公共交通の問題点と実施経緯

1) 公共交通体系について

- ・地域公共交通総合連携計画の見直し当時の平成25年度に調査した「公共交通に関する市民アンケート調査」の結果から、下表の課題が抽出された。
- ・その課題に対し、Nーバスの路線見直しに向けて検討方針を掲げ、平成26年度から検討を行ってきた。

課題		検討方針
運行本数が少ないことへの不満	→	④西部線、東部線の双方向運行化の検討
移動ニーズに対する対応	↔	①南部線の市役所方面への接続の検討
乗換えの不便さに対する不満		⑥藤が丘線の藤が丘駅前接続の検討
利用実態に応じたサービス水準の確保 市の財政負担を踏まえたサービス展開	→	○バス勢圏は、概ね市内全域をカバーしているの で、路線全体の利便性を考慮し検討
愛知医大～市役所～長久手古戦場駅間 で新設予定の民間バス路線との連携	→	②中央循環線と新たな路線バス計画との連携に向 けた運行ルートの調整及び検討
面整備計画との連携	↔	③東部線の長久手古戦場駅接続の検討
		⑤三ヶ峯線の宅地開発地区の利便性確保の検討
		①南部線の南部地区内の運行ルートの検討
隣接市コミュニティバスとの接続	→	○愛知医大及び長久手古戦場駅での隣接市コミュ ニティバスとの乗継を考慮した運行ダイヤ調整



Nーバス見直しの検討方針

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

2) 高齢化への備えについて

- ・本市は、高齢化率や平均年齢などの面で、県内では最も若い都市となっており、社会全体としては少子高齢化のすう勢にある中で、現在も人口の増加が続いている。
- ・しかしながら、本市も他の自治体に比べて高齢化は遅れてやってくるため、今の時点から高齢化に備えることが必要との考えに立ち、地域公共交通網形成計画に基づく検討課題の1つである「高齢者など交通弱者への公共交通の利用促進」に関する施策の展開について検討を行った。

3) 市民参加型の利用促進活動の展開について

- ・平成25年度実施の「公共交通に関する市民アンケート調査」では、公共交通の利用促進に関する市民参加意識で、「協働の取組に賛成」と考える割合が約6割を占めることが分かったが、当時は市民参加の体制が整っていなかった。
- ・そこで、平成27年度に市民主体の活動の場となる「公共交通応援隊」を立ち上げた。

4) 周知・広報活動について

- ・平成25年度実施の「公共交通に関する市民アンケート調査」では、利用促進活動に関する満足度は、平成22年度実施時点と比べて高くなっているものの、各種利用促進活動の認知度に差があることがわかった。
- ・そこで、利用促進活動は継続して取組むことが必要との認識から、市民主体で作成する市内公共交通に関する情報紙「のりゃあせ」の発行と、公共交通利用促進ワークショップを開催することとした。

②調査の主な内容

- a) 公共交通体系については、Nーバスの路線見直しについて具体的計画の検討を行った。
- b) 高齢化への備えについては、本市の独自組織として「公共交通ネットワーク調査研究会」を設立し、平成27年10月以降4回の協議を重ねた。
- c) 市民参加型の利用促進活動は、「公共交通応援隊」の「キッズイベントグループ」が、平成27年度に1回(3/21)、平成28年度に2回(8/26、11/23)のイベントを実施した。また、「公共交通応援隊」の「新しい乗合い交通検討会」が提言書をまとめ、前述の「公共交通ネットワーク調査研究会」において説明がなされた。
- d) 周知・広報活動は、「のりゃあせ」は年2回の発行を計画し、公共交通利用促進ワークショップは平成29年3月の開催を目指して準備を進めた。

③協議会の開催状況

- ・年3回開催し、Nーバスの路線見直しについての議論や、「公共交通ネットワーク調査研究会」、「公共交通応援隊」、「公共交通情報紙：のりゃあせ発行」の活動報告や意見把握を行った。

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

④調査結果の概要

1) Nーバス路線見直しの検討方針に対する対応の結果

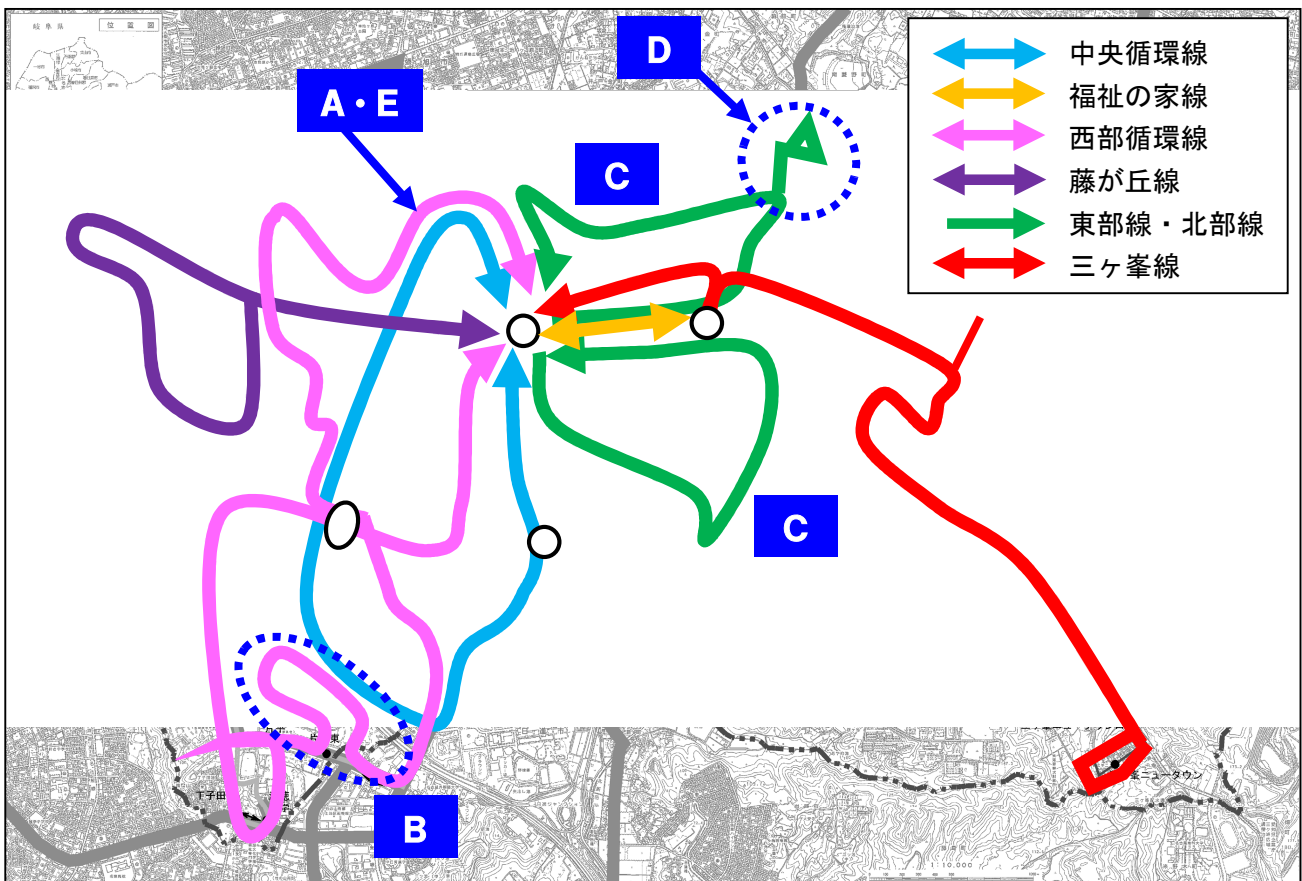
- ・課題と検討方針を踏まえて、Nーバスの見直し案を以下のとおりまとめ、平成28年4月から見直し路線での運行を始めた。

検討方針		路線見直しの内容	
①南部線の市役所方面への接続の検討 及び南部地区内の運行ルート		A. 南部線と西部線を統合して西部循環線とし、南部地区から市役所方面に乗換えなしで行けるようにした。 B. 南部地区では、新たに卯塚墓園を通るルートを新設した。	
②中央循環線と新たな路線バス計画との連携に向けた運行ルートの調整及び検討		○ 路線バス計画との重複を避けるための経路変更は所要時間が増加し、サービス水準の低下を招く懸念から、現行通りの経路で運行するものとした。	
③東部線の長久手古戦場駅接続の検討		○ 長久手古戦場駅前に立地するイオンモール長久手は検討当初は開店前であったため、開店後の状況を踏まえて対応することとし、今回の見直しで長久手古戦場駅への乗入れはしないものとした。	
④	東部線の双方向運行化の検討		C. 東部線を北側（北部線）と南側（東部線）の2ルートに分割し、市役所を起終点とした。 D. 東部線と北部線は、利用者数の少なさと狭隘街区（北部線：北浦地区）への乗入れを考慮し、8人乗りワンボックス車両を新たに導入した。
	西部線の双方向運行化の検討		E. 西部循環線として、当時の西部線区間の双方向運行化を図った。
⑤三ヶ峯線の宅地開発地区の利便性確保の検討		○ 民間開発地区内への乗入れでは10分の時間増加となり、車両運用の調整が難しくなることと、公園西駅周辺で新たな民間開発も計画されていることから、各事業の進捗を見据えることとし、今回の見直しでは乗入れはしないものとした。	
⑥藤が丘線の藤が丘駅前接続の検討		○ 藤が丘駅前の道路混雑により、定時性に影響しやすいことと、藤が丘駅前の名鉄バス藤が丘バス停と共有できるような運行ダイヤ上の余裕が小さいことから、藤が丘駅前への乗入れはしないものとした。	

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

【その他の見直し事項の総括】

- ・ 東部線、北部線へのワンボックス車両の導入によって保有車両数を5台から6台に増車し、1日の総運行本数は82本から88本、1日の総走行距離は692.5kmから770.2kmへとサービス水準の向上を図った。
- ・ 利用者が少ない三ヶ峯線の早朝便は廃止し、昼間便を1便増便した。
- ・ 福祉の家の利用ニーズに対応するため、市役所～福祉の家間は福祉の家線のほか、三ヶ峯線、東部線、北部線の3路線でも利用できるように、市役所バス停での接続を改善した。
- ・ 市役所バス停は、全ての路線が接続するため、市役所バス停の発車時刻を路線ごとで揃えてわかりやすくした。



※図中のアルファベット記号は、前頁の「路線見直しの内容」のアルファベット記号と整合している。

Nバスの見直しイメージ

