

1. Nーバスの利用実態概要

(1) Nーバスの利用者数

Nーバスの利用者数は、全体及び路線ごとに見ても横ばいで安定している（表 1-1、図 1-1）。主に東部運行する路線（赤枠：福祉の家線、三ヶ峯線、東部線、北部線）では利用者数が少ないものの（図 1-2）、バス勢圏 300mあたりの利用率でみると市の東部で利用率が高い（表 1-2）。

| | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度 |
|-------|---------|---------|---------|
| 中央（右） | 40,649 | 48,569 | 48,564 |
| 中央（左） | 39,304 | 46,470 | 46,091 |
| 福祉の家 | 20,031 | 20,256 | 18,298 |
| 西部（右） | 27,635 | 27,666 | 27,409 |
| 西部（左） | 30,941 | 31,335 | 32,462 |
| 藤が丘 | 48,197 | 49,124 | 48,135 |
| 三ヶ峯 | 31,197 | 32,746 | 33,629 |
| 東部 | 3,296 | 2,564 | 2,355 |
| 北部 | 2,492 | 3,091 | 3,570 |
| 計 | 243,742 | 261,821 | 260,513 |

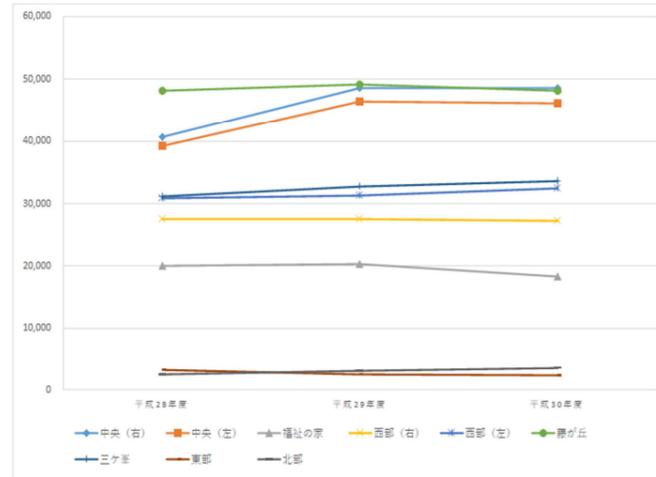


表 1-1 路線ごとの利用者数

図 1-1 路線ごとの利用者数の推移

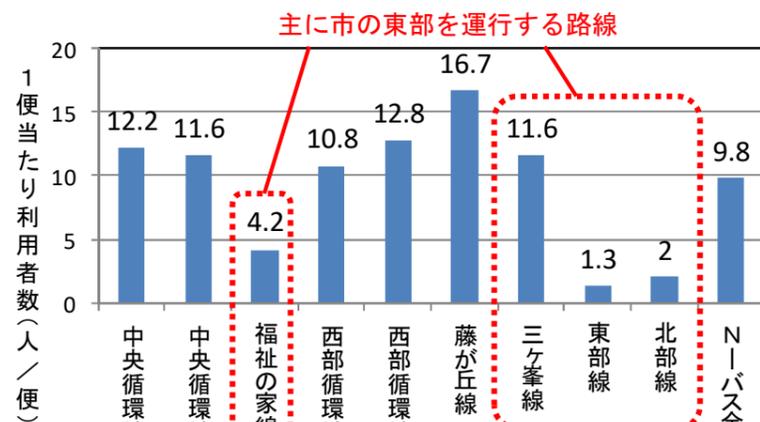


図 1-2 平成30年度のNーバスの1便当たりの利用者数

| | 全体人口 (H27) | バス勢圏内 人口(人) ※半径300m | 乗車人数 ※平日 (人/日) | バス勢圏内 人口に対する 利用率 |
|----|---------------|---------------------------|----------------------|------------------------|
| 西部 | 52,773 | 50,888 | 494 | 1.0% |
| 東部 | 4,825 | 3,422 | 135 | 3.9% |

表 1-2 Nーバスのバス勢圏 300mあたりのNーバス利用率
※Nーバスの乗車人員は、令和元年度のOD調査より集計

(2) Nーバスの利用者層及び利用頻度

65歳以上の割合が53%を占め（図 1-3）、利用頻度を見ても年齢層が高くなるほど高く、高齢者にとって重要な移動手段となっている（図 1-4）。

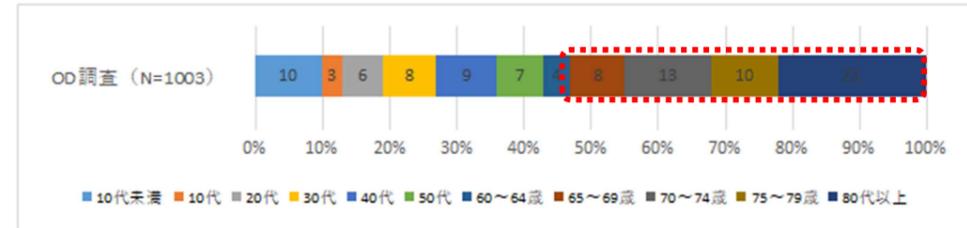


図 1-3 年齢構成（不明回答除く）

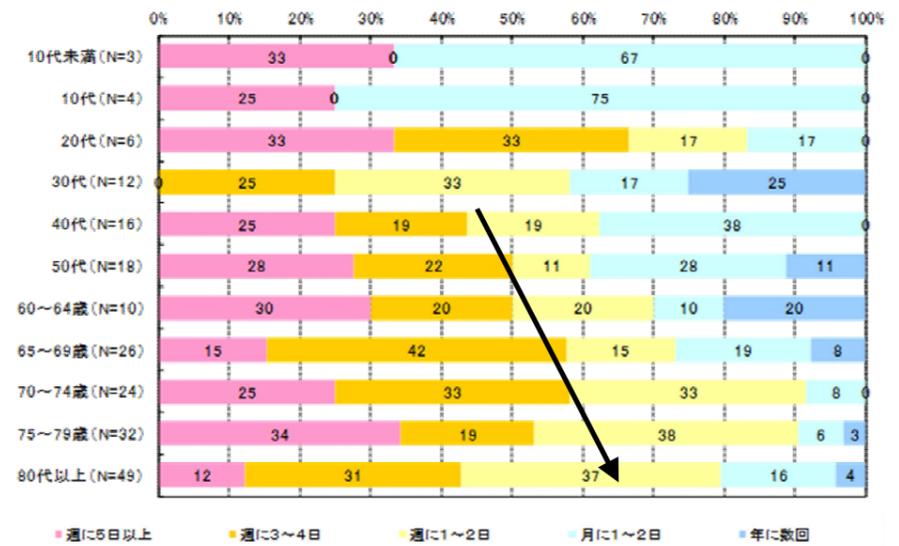


図 1-4 年齢層と利用頻度との関係（アンケート調査）

(3) Nーバスの利用目的

OD調査時におけるNーバスの目的地は「愛知医大」「市役所」「福祉の家・ござらっせ」「イオンモール長久手」「アピタ」が多い。（図 1-5）



図 1-5 普段、Nーバスでよく行く場所（施設）の上位（Nーバス利用者アンケート調査）

2. N-タクの利用実態概要

(1) N-タクの利用者数及び利用圏域

N-タクの利用者数は、平成30年度に比べて増加しているが、乗車ポイントを見ると、N-バスのバス勢圏が市域の大半をカバーしていることもあり、約96~97%はN-バスのバス勢圏の半径300m以内に位置している。一方、バス勢圏外乗車人数は40日間で西部は37人、東部は6人であった。(表2-1、表2-2、図2-1)

N-バスのバス勢圏(半径300m)のN-タク対象者の人口あたりのN-タク利用率は、表1-2のN-バスと比べると少なくなっているが、N-バスの傾向と同様に市の東部で若干利用率が高くなっている。(表2-3)

| 項目 | 令和元年度 | 平成30年度 |
|--------------|---|--------|
| 延べ利用人数 | 1,487人 ・一般利用者: 453人 ・モニター: 1,034人 | 696人 |
| 実利用人数 | 184人 ・一般利用者: 84人 ・モニター: 100人 | 152人 |
| 1人あたりの平均利用回数 | 8.1回 ・一般利用者: 5.4回 ・モニター: 10.3回 | 4.6回 |

表2-1 令和元年度N-タク実証実験利用実績(40日間)

| | N-タク利用者計(人/40日) | バス勢圏内乗車人数(人/40日) | バス勢圏外乗車人数(人/40日) | N-バスのバス勢圏内利用率 |
|----|-----------------|------------------|------------------|---------------|
| 西部 | 1,188 | 1,151 | 37 | 96.9% |
| 東部 | 149 | 143 | 6 | 96.0% |

表2-2 N-バスのバス勢圏(半径300m)に含まれるN-タク利用者割合

| | バス勢圏内人口(人)(H27) | バス勢圏内N-タク対象者人口(人)(H27) | 1日当たりN-タク利用者(人/日平均) | バス勢圏内人口に対する利用率 |
|----|-----------------|------------------------|---------------------|----------------|
| 西部 | 50,888 | 7,468 | 29 | 0.39% |
| 東部 | 3,422 | 946 | 4 | 0.42% |

表2-3 N-バスのバス勢圏300mあたりのN-タク利用率

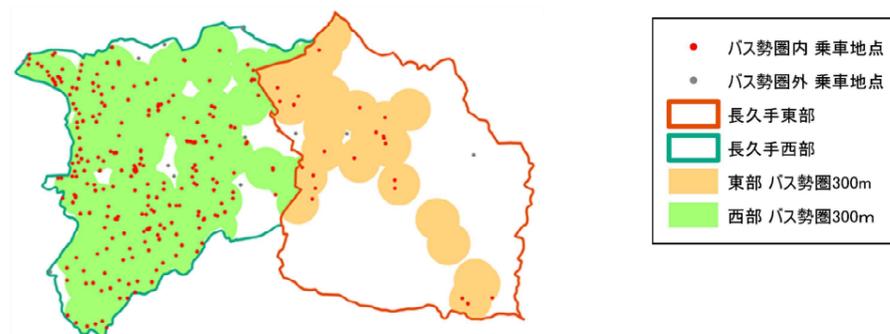


図2-1 N-タクの乗車ポイントとN-バスのバス勢圏との関係

(2) N-タクの利用者層及び利用頻度

全体では80~84歳が33%と最も多く、次いで75~79歳が25%を占め、合計で58%を占め(図2-2)、また、全体の利用回数を見ると、12回以上乗った方の割合が60%を占めており、一部の方の利用に偏っている状況が伺える。(図2-3)

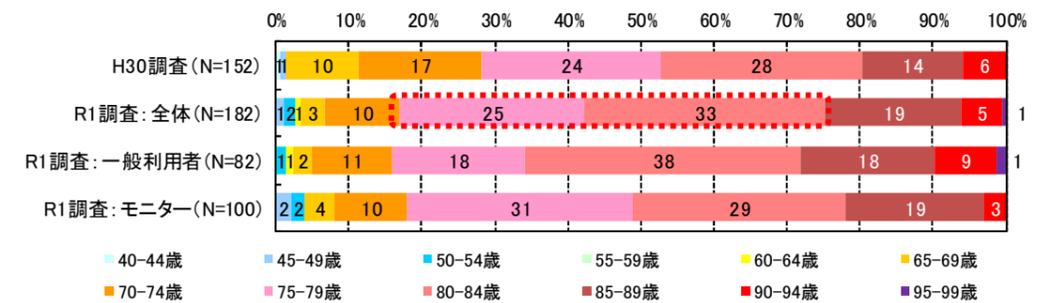


図2-2 年齢構成

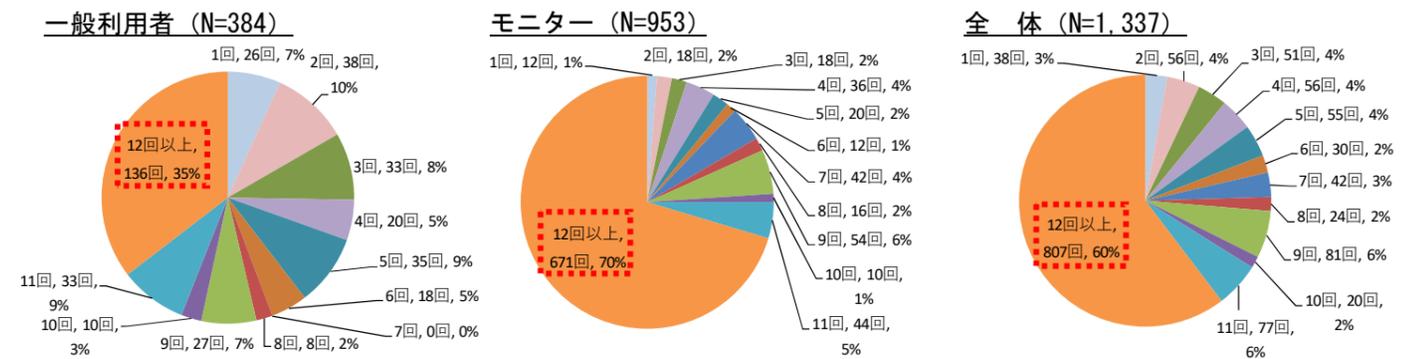


図2-3 乗車回数別運行割合(※介添人除く)

(3) N-タクの利用目的

N-タクの目的地は「愛知医大」「ケアハウスゴジカラ村」「福祉の家・ござらっせ」「アピタ」「市役所」が多い。(図2-4)

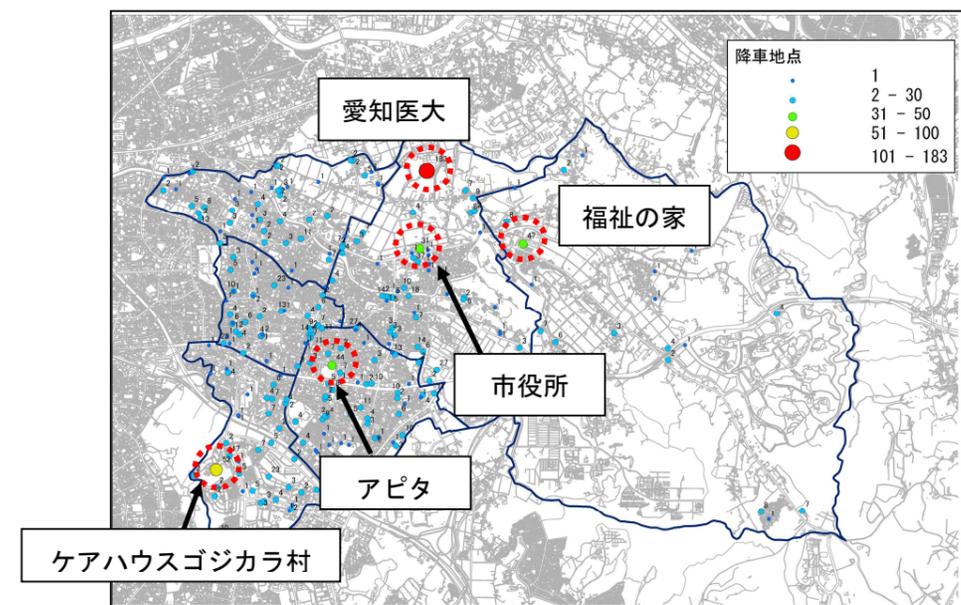


図2-4 N-タクの降車地点分布

3. N-バスとN-タクの利用実態のまとめ

- ① N-バスとN-タクの目的地はほぼ一致しており、乗り継ぎ拠点である市役所を除くと、「愛知医大」「福祉の家・ござらっせ」「アピタ」の3か所は一致している。
- ② N-バス利用者アンケート中の、N-タクを本格運行した場合の利用意向については、75歳～79歳で「使わない」が最も多く、56%。80歳以上では「使い分けて利用」が最も多く、56%となっており、N-タクを本格運行したとしても、N-バスの代替手段としての選択肢の一つであることが分かる。(図 3-1)
- ③ N-タクの事後アンケートでは、「運転に不安があり、自分で運転しなくて良かった」が全体で12.4%であったことから、運転免許返納を促すきっかけになると考えられる。(図 3-2)
- ④ N-タクの利用者アンケートでは、N-タクがない場合の移動手段としては、一般利用者が「民間タクシー」が最も多く、50%。その次に「N-バス」「名鉄バス」となり、民間タクシーを使っている人の割安タクシーとなっている割合が半数を占め、その後も既存の公共交通を利用できる方が時間的、利便的な面でN-タクを利用したことが分かる。(図 3-3)
- ⑤ N-タクのモニターの移動日誌を見ても、N-タク導入前と導入後の外出割合の増加は見られなかった。(図 3-4)

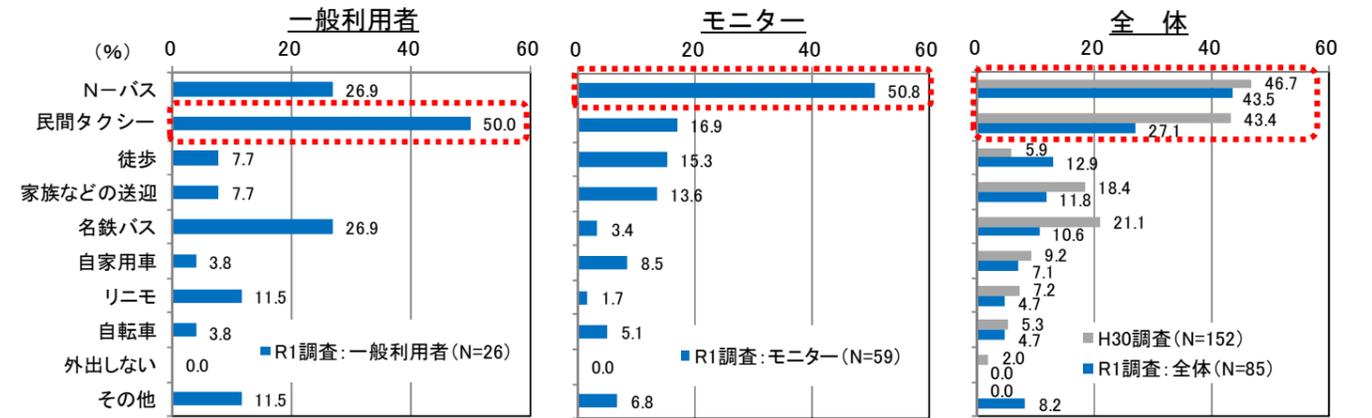


図 3-3 N-タクがない場合、今回の目的地までの普段の移動手段：N-タク初回乗車時アンケート

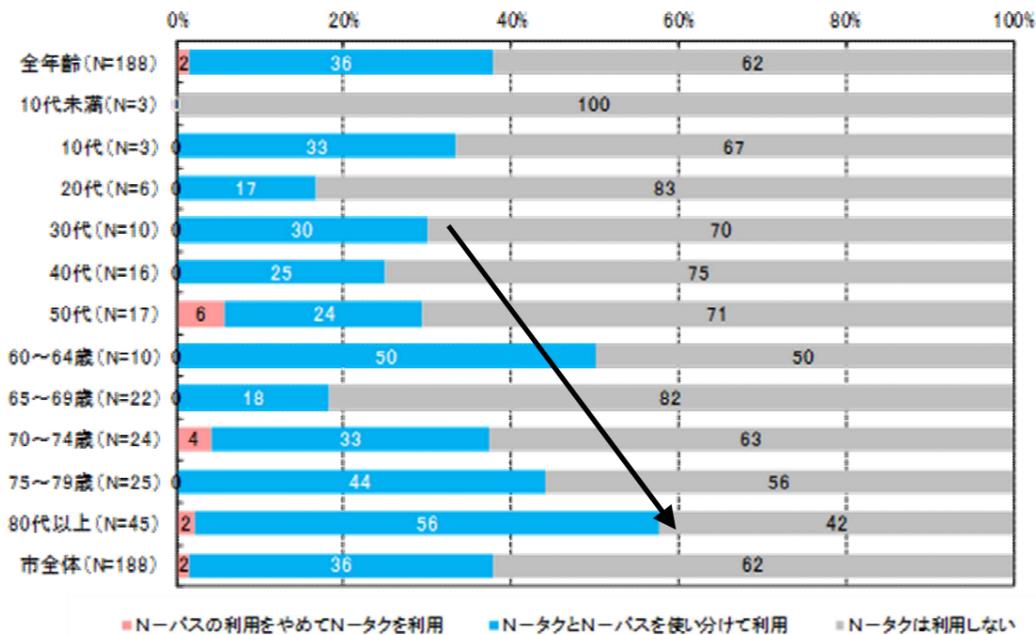


図 3-1 N-タクが本格運行した際の利用意向（年齢別）：N-バスアンケート調査

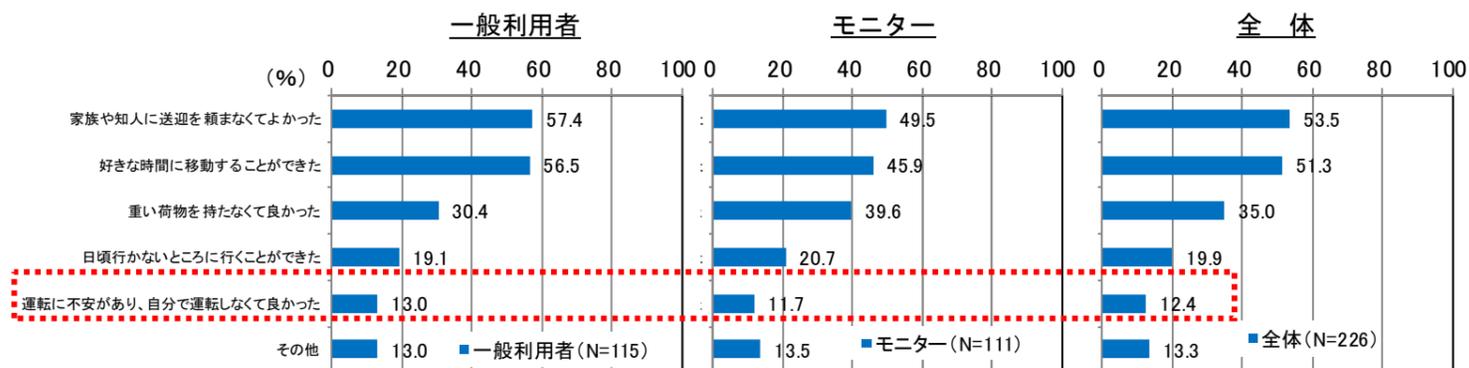


図 3-2 N-タクを利用して良かったと思うところ：N-タク事後アンケート

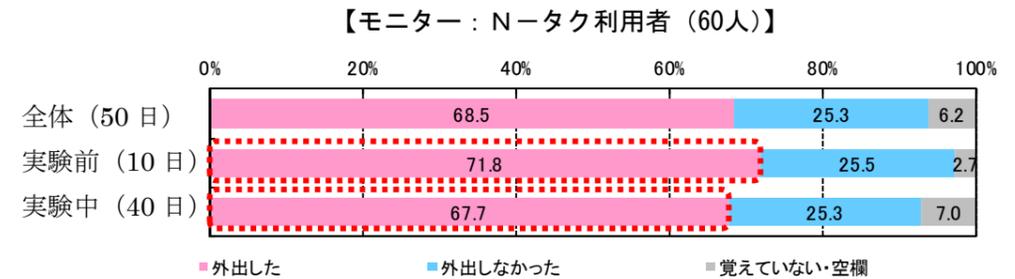


図 3-4 実証実験前及び期間中の外出割合の変化：モニターの移動日誌

4. 総括

- ① N-バスは高齢者にとって必要な交通手段となっている。特に、高齢者が多い東部地域では、利用者数が少ないもののバス勢圏あたりの利用率を見ると市西部に比べてその必要性は高いといえる。
- ② N-バスとN-タクの利用者は、利用者層、利用圏域、利用目的が重複しており、既存の公共交通を利用している方が多い。
- ③ N-タクの実証実験の目的は、バス停まで歩けない人の移動ニーズの把握と既存の公共交通への影響を検証するものだったが、結果としては、バス停まで歩けない人の利用はほとんどなく、既存の公共交通の時間的、利便的な補完として利用されたこと、また、民間タクシーを利用している方の割安タクシーとして活用されたことが判明した。

以上のことから、N-バスは市民、特に高齢者にとって重要な移動手段としての役割を担っている。ただし、市東部においてはバス勢圏での利用率は高いものの、利用人数は少ないため、より市民ニーズに対応した効率的な運行が求められる。

N-タクについては、N-バスと利用者層、利用圏域、利用目的が重複しており、かつ一部の方への利用に偏っているため、効率的な行政運営をする上での本格運行は再考する必要がある。

移動支援に対する効率的な負担に向けて、既存のN-バスのサービスを見直しつつ、その他の福祉有償運送、障がい者タクシー助成、外出促進策など既存の移動サービスの活用を含め、既存の公共交通を利用できない方へのサービスを検討する必要がある。

参考. 網形成計画で位置づける公共交通と役割分担

長久手市の公共交通ネットワークの構築に向けては、各公共交通が一体となって市内や隣接市への移動ニーズに合ったサービスの提供を目指すとともに、各公共交通の特性を活かして連携することが必要になる。

そのため、公共交通ネットワークは下図に示すような将来像の構築を目指し、これらは右に示す機能分担に分類し、各公共交通の特性に応じて分担を図り、一体的な公共交通ネットワークの形成を進める。

表 4-1 公共交通の役割分担

| 役割 | | 役割の内容 |
|---------------------------|------------|---|
| 都市間幹線 | リニモ | ・名古屋市営地下鉄東山線藤が丘駅及び愛知環状鉄道八草駅と接続する路線として、通勤・通学・買い物・観光等の多様な目的に対応し、広域的な移動を担う都市間の幹線軸として機能する。 |
| | 名鉄バス（路線バス） | ・主に市西部の人口・主要施設集積地区と名古屋市営地下鉄東山線藤が丘駅を接続する路線及び市の南北に位置する尾張旭市・日進市と交通結節点の愛知医科大学病院・長久手古戦場駅を接続する路線として、通勤・通学・買い物・通院等の多様な目的に対応し、リニモを補完して名古屋市方面を始めとした隣接市との移動を担う都市間の幹線軸として機能する。 |
| 市内幹線 （Nーバス（中央循環線）） | | ・市内の利用ニーズの高い主要施設を結ぶ路線として、買い物、通院等の目的に対応し、日常生活の移動を担う市内の幹線軸として機能する。 |
| 地区内路線 （Nーバス（中央循環線を除く）） | | ・各地区と主要な施設を結び、買い物、通院等の目的に対応するとともに、都市間幹線や市内路線に接続する路線として、各幹線軸を補完する移動手段として機能する。 また、各路線の構築にあたっては、人口密度等の市内の状況を踏まえて設定する。 |
| 個別輸送 （タクシー） | | ・運行ルートや利用時間、運行区域等の制約を受けず、個々の移動ニーズに柔軟に対応する個別の移動手段として機能する。 |
| 移動支援交通 | | ・対象者、利用時間、運行区域等の限られた条件下で、定時定路線型の輸送形態を取らず、個々の移動ニーズに柔軟に対応する移動手段として機能する。 |

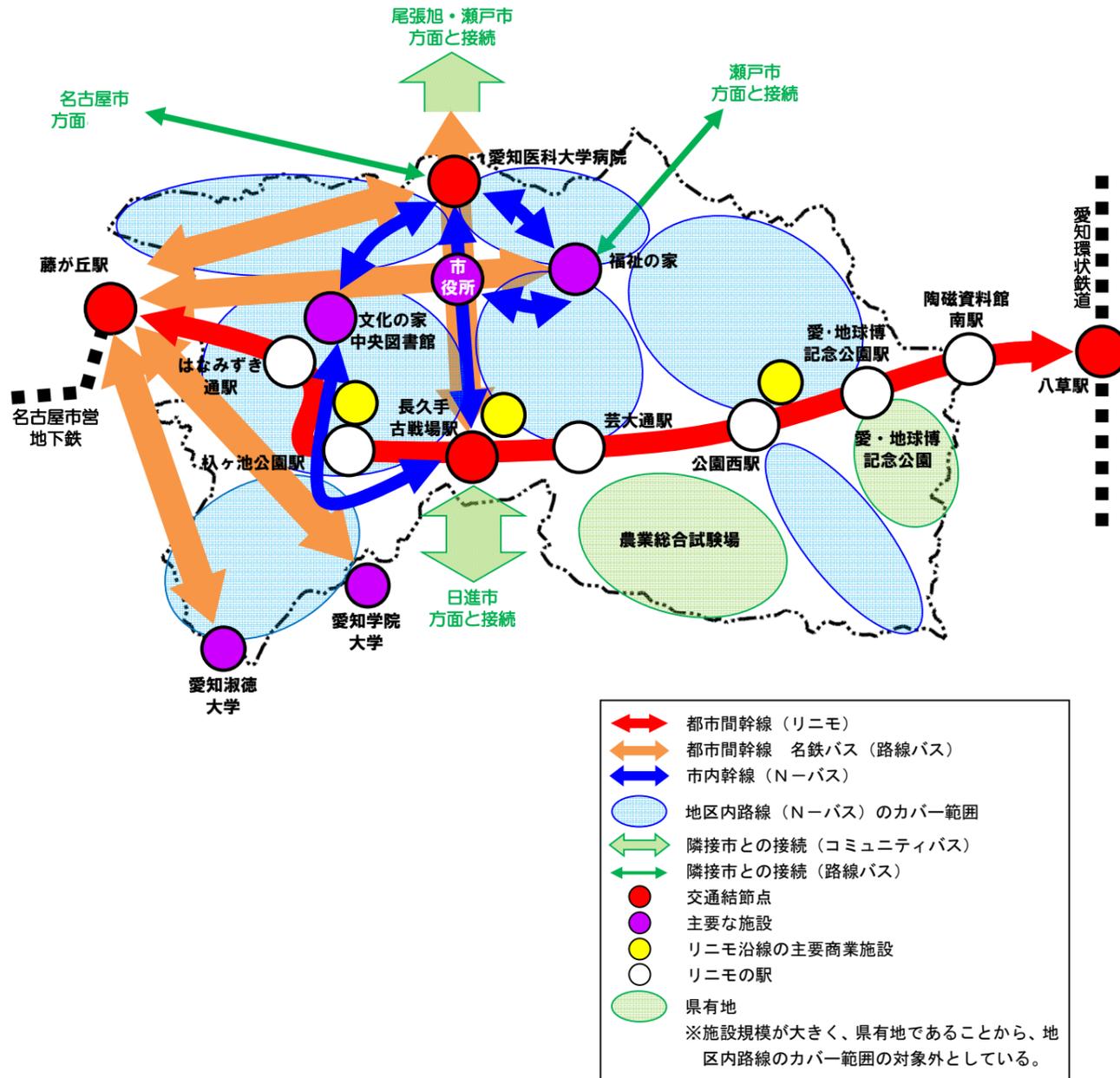


図 4-1 公共交通ネットワークの将来像のイメージ