

生活交通ネットワーク計画について

1. 生活交通ネットワーク計画に記載が必要となる事項

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
5. 別表4の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要※1
6. 別表4の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧※1
7. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
8. 車両の取得に係る目的・必要性※2
9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果※2
10. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額※2
11. 協議会の開催状況と主な議論
12. 利用者等の意見の反映
13. 協議会メンバーの構成員

※1：陸上交通の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用するため、記載の対象外

※2：補助対象期間内での車両の新規購入がないため、記載の対象外

2. 生活交通ネットワーク計画の内容

2-1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 背景と目的

長久手市では平成10年7月に、以下の3つを運行目的としてNーバスの運行を始めた。

- ①市内交通空白地帯の解消
- ②公共施設の利便性向上
- ③高齢者や子供等の交通弱者の社会参加の促進

平成17年3月のリニモ開業を契機として、市を取り巻く公共交通体系は大きく変わり、平成21年9月に路線再編を行い、平成23年4月にバス車両を1台増車して一部見直しを行い、実証運行を続けてきた。

利用者数は増加傾向で推移し、Nーバスは市民にとって欠かせないものとなっており、Nーバスの本格運行を行うため地域公共交通確保維持改善事業に取り組む。

(2) 必要性

長久手市では、平成21年10月に「長久手市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成21年度下期～平成25年度の5年間の計画期間で、公共交通の利便性を高めるための具体的な取り組みを行うこととしている。

取り組みの確実な実行と継続していくため、生活交通ネットワーク計画を策定し、地域公共交通確保維持改善事業に取り組むことが必要となっている。

2-2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

<p>■長久手市の公共交通の将来像</p> <p style="text-align: center;">みんなで支える、人と環境にやさしい公共交通</p> <p>●市内交通の移動軸としてリニモと路線バスを活かし、Nーバスでリニモと路線バスを面的にカバーして移動利便性を高め、それらが一体となった使いやすいネットワークをつくる。</p> <p>●利便性の高い公共交通サービスを、住民・交通事業者・行政が協働で支える。</p>
--

<p>■地域公共交通総合連携計画の基本方針</p> <p>①人々の生活を支える交通移動を提供し続ける</p> <p>②それぞれの公共交通手段の役割を明確にし、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</p> <p>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</p> <p>④まちづくりと連携した公共交通体系をつくる</p> <p>⑤PDCAサイクルで継続的に改善し、みんなで公共交通を支える</p>

■地域公共交通総合連携計画の目標			
目 標	指 標	目 標 値	現 状 (平成 20 年度)
「みんなで公共交通を支えるまち」の実現	公共交通利用者数	現状の10%UP	リニモ：約 16,500 人/日平均 名鉄バス：約 2,240 人/日平均 Nーバス：約 450 人/日平均
「人にやさしい公共交通のまち」の実現	公共交通の推進度	25%未満	「進んでいない」と回答した人の割合 27.1%
「環境にやさしい公共交通のまち」の実現	公共交通転換者	調査段階ごとの増加	【公共交通の利用機会】 (平成 23 年度アンケート調査) 増えた：13.9%、減った：14.4%

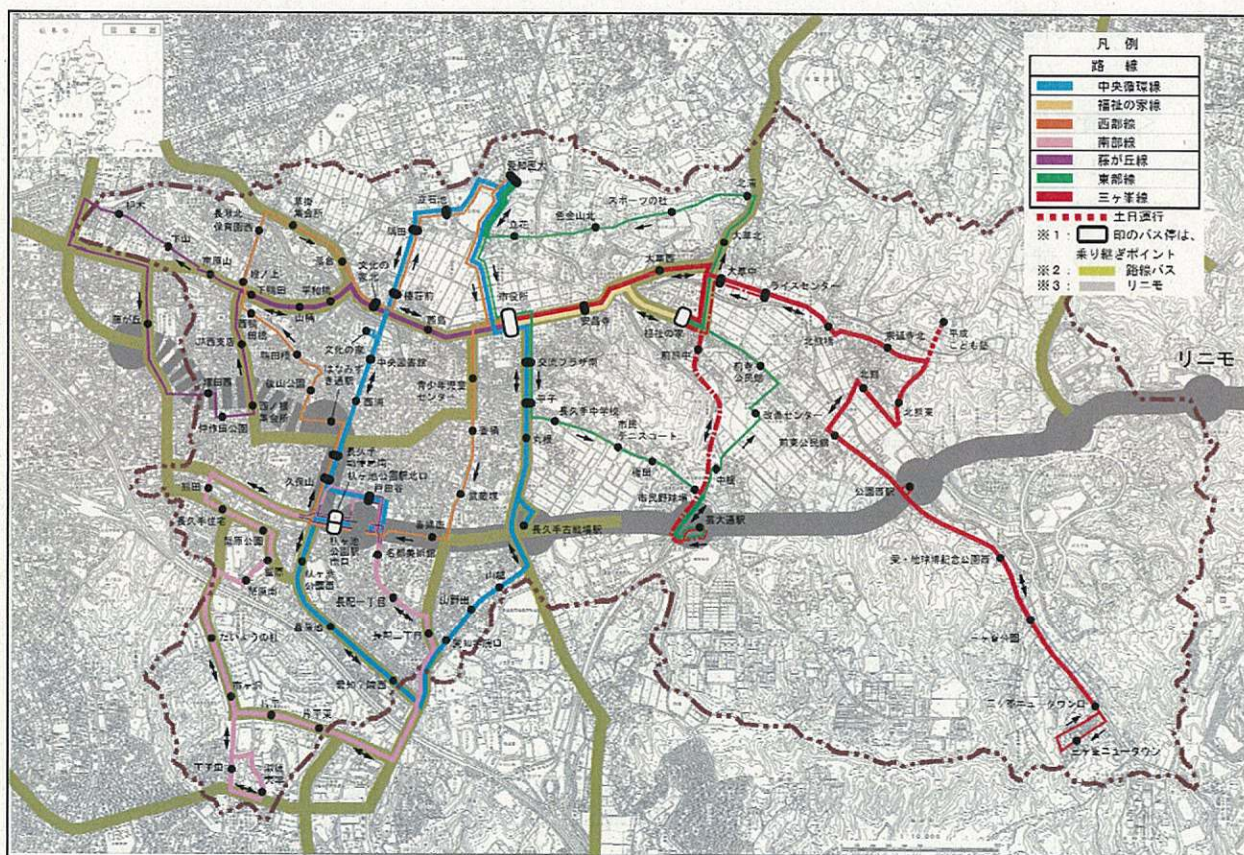
(2) 事業の効果

定量的な目標を達成することにより、次の効果が期待される。

- ・公共交通の満足度の向上による公共交通の利用者数の増加
- ・みんなが利用しやすい公共交通システムの確立
- ・公共交通をみんなで支えるという意識の向上
- ・自動車利用の適正化

2-3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者

(1) 運行路線



(2) 運行システムの概要

路線	運行本数	運行日	使用車両	運行事業者
中央循環線 (右回り)	1 1	毎日	小型バス 5 台で 各路線を運行	名鉄バス(株)
中央循環線 (左回り)	1 2	毎日		
福祉の家線	1 6	毎日		
西部線	7	毎日		
南部線 (右・左回り)	1 5	毎日		
藤が丘線	7	毎日		
東部線	6	毎日		
三ヶ峯線	7	毎日		
合計	8 1	—	—	—

※12/29～1/3 の年末年始は運休

(3) 料金

1乗車100円とし、下記の方の料金は無料とする。

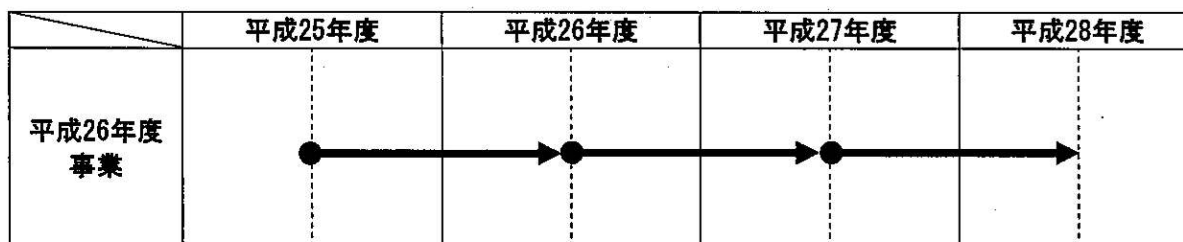
ただし、「市役所」「福祉の家」「杵ヶ池公園駅北口・南口」の3箇所の乗り継ぎポイントでは、運転手が発行する『乗継券』により他の路線の利用を可能とする。

<運賃無料の対象>

- 1) 中学生以下の小人
- 2) 長久手市が発行した赤色の「あったかあど」を携帯している人
- 3) 就学前の児童1人につき同伴の保護者1人
- 4) 妊婦
- 5) 身体障害者手帳の所持者と付添者1人
- 6) 療育手帳の所持者と付添者1人
- 7) 被爆者健康手帳の所持者と付添者1人
- 8) 精神障害者保健福祉手帳の所持者と付添者1人

(4) 計画期間

策定した長久手市地域公共交通総合連携計画の計画期間は平成25年度までのため見直しを行い、平成26年度以降についても必要に応じて改善を行いながら、引き続き運行を実施する。



(5) 地域公共交通確保維持改善事業の活用路線

補助事業の基準への適合性を考慮して、陸上交通の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用することとし、以下の5路線を対象とする。

該当する要件	補助対象路線	補助対象事業者
補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統	中央循環線（右回り）	名鉄バス㈱
	中央循環線（左回り）	
	西部線	
	東部線	
交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統	三ヶ峯線	

2-4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

運行事業者名	運行系統名	平成26年度事業分(H25.10～H28.09)			
		確保維持事業に要する 国庫補助額(千円)			国庫補助 上限額 (千円)
		平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成26年度
名鉄バス㈱	中央循環線 右まわり	6,781.5	6,781.5	6,800.0	
	中央循環線 左まわり	7,379.5	7,379.5	7,400.0	
	西部線	3,682.0	3,682.0	3,692.5	
	東部線	3,670.5	3,670.5	3,681.0	
	三ヶ峯線早朝便	291.0	291.0	291.5	
	三ヶ峯線平日便 福祉の家発	501.0	496.5	501.0	
	三ヶ峯線土休日便 福祉の家発	288.0	293.0	290.5	
	三ヶ峯線平日便	3,898.5	3,866.5	3,898.5	
	三ヶ峯線土休日便	1,996.0	2,031.0	2,013.5	
合 計		28,488	28,491	28,568	7,455

2-5. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

●人口集中地区以外の人口

11,554人

人口集中地区



●交通不便地域人口

82人



2-6. 協議会の開催状況と主な議論

開催年度	会議回数	会議開催日
平成20年度	第1回会議	平成20年11月25日(火)
	第2回会議	平成20年12月22日(月)
	第3回会議	平成21年1月19日(月)
	第4回会議	平成21年2月6日(金)
平成21年度	第5回会議	平成21年4月7日(火)
	第6回会議	平成21年4月28日(火)
	第7回会議	平成21年5月28日(木)
	第8回会議	平成21年7月7日(火)
	第9回会議	平成22年1月27日(水)
平成22年度	第10回会議	平成22年6月18日(金)
	第11回会議	平成22年9月13日(月)
	第12回会議	平成22年11月1日(月)
	第13回会議	平成22年12月13日(月)
	第14回会議	平成23年1月28日(金)
	第15回会議	平成23年3月25日(金)
平成23年度	第16回会議	平成23年6月27日(月)
	第17回会議	平成23年9月16日(金)
	第18回会議	平成23年12月21日(水)
	第19回会議	平成24年1月30日(月)
平成24年度	第20回会議	平成24年6月21日(木)
	第21回会議	平成24年10月19日(金)
	第22回会議	平成25年3月26日(火)
平成25年度	第23回会議	平成25年5月30日(木)

2-7. 利用者等の意見の反映

これまでに、利用者アンケートを4回、住民アンケートを4回、パブリックコメントを2回、住民説明会を1回行った。

2-8. 協議会のメンバー構成

長久手市地域公共交通会議の委員として、主宰市2名、都道府県1名、交通事業者及び事業者団体4名、地域住民3名、地方運輸局1名、運転者が組織する団体1名、道路管理者1名、都道府県警察1名、学識経験者1名の、計15名で構成している。

〈参考資料：地域公共交通確保維持改善事業について〉

(1) 現在、Nーバスが適用を受けている補助制度

- ・ Nーバスは、「地域公共交通確保維持改善事業」の「陸上交通」に対する枠組みの中で「地域内フィーダー系統」として補助制度の適用を受けている。

『地域公共交通確保維持改善事業』 ～生活交通サバイバル戦略～ (新規)
23年度 305億円
生活交通の存続が危機に瀕している地域等における地域最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害を解消

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経て地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援
- ・ 支援にあたっては、運行(航)欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

陸上交通

- ・ 地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援
- 《事前算定方式等への変更》
- 《広域的・幹線的バスの補助要件緩和》
- 《幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充》



離島交通

- ・ 島民の生活に必要な不可欠な離島航路・航空路の運航を支援
- ・ 離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援
- 《離島航路: 事前算定方式等への変更とともに、補助充足率や島民割引等の移動環境改善への取組支援を充実》
- 《離島航空路: 支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行》



地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

- ・ ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・ 旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

利用環境の改善

- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援

地域鉄道の安全性の向上

- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等



《個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度へ改善》

陸上交通の確保維持事業

地域特性や実情に応じた地域最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間生活交通のネットワークと当該ネットワークのフィーダーとして高齢者等の生活を支える地域内の一定の生活交通等の運行について一体的に支援する。

○地域間幹線系統

- ・ 地域間幹線バス系統のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画^(※1)に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※補助対象事業者: 一般乗合旅客自動車運送事業者

主な補助要件(*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・ 生活交通ネットワーク計画に記載(都道府県単位)
- ・ 従前の地バス補助の要件緩和(距離要件(10km要件)の廃止、複数市町村の判定時点を平成13年3月31日に緩和)
- ・ 事前内定方式^(※2)への変更

○地域内フィーダー系統

- ・ 地域間幹線バス系統等と密接な地域内のフィーダー路線のうち、過疎地域等の移動の確保に資するなど一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画^(※1)に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※補助対象事業者: 一般乗合旅客自動車運送事業者
自家用有償旅客運送者

主な補助要件(*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・ 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統など過疎地域をはじめとする交通不便地域の移動確保を目的とするもの
- ・ 生活交通ネットワーク計画に記載(市町村単位)
- ・ バス停共有等により幹線交通と接続しているもの
- ・ 新たに運行を開始、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統

補助の上限

- ・ 地域内生活交通への補助総額は、地域間生活交通への補助総額の50%以内
- ・ 各市町村ごとの補助額は、上記総額の範囲内で、市町村ごとの状況に応じて設定される想定上限額の範囲内で実費を補助

(※1) 生活交通ネットワーク計画: 地域の協議会の議論を経て策定される補助対象ネットワーク交通等に関する計画

(※2) 事前内定方式: 国は事業開始前に事業内容の妥当性(標準的な経費等)を確認して補助額をあらかじめ内定

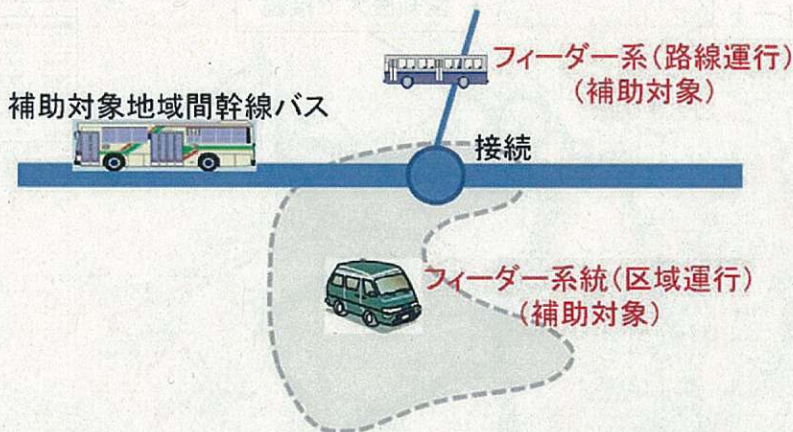
(2) 地域内フィーダー系統のイメージ

・補助の適用を受けるには、下記①～⑥の全ての要件に適合することが必要となる。

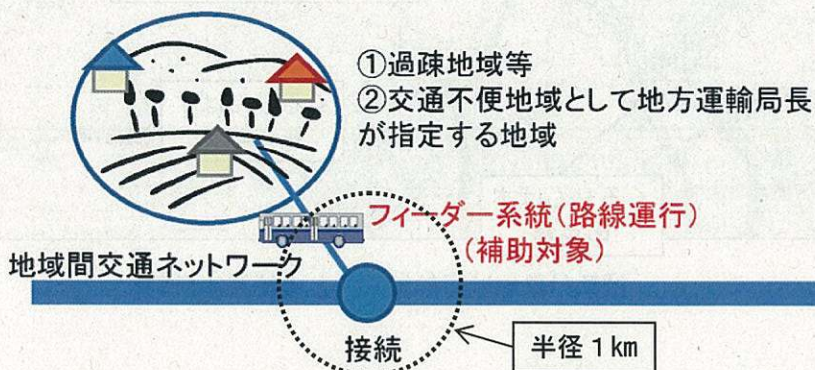
- ①路線定期運行（Nーバスに該当する内容のみ記載）
- ②次のいずれかの要件を満たす系統（Nーバスに該当する内容のみ記載）
 - 1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統であること
 - 2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること
- ※Nーバスの場合は、半径1km以内にバス停、鉄軌道駅がない地域を交通不便地域としての指定を受ける必要がある。
- ③地域における既存の交通ネットワークや生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られている
- ④当該補助対象期間中に新たに運行を開始する（Nーバスに該当する内容のみ記載）
- ⑤経常赤字が見込まれる
- ⑥補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き運行される

★Nーバスでの適合のポイントは上記の要件②となる。

<上記の要件②を満たす系統のイメージ図>



1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統のイメージ図



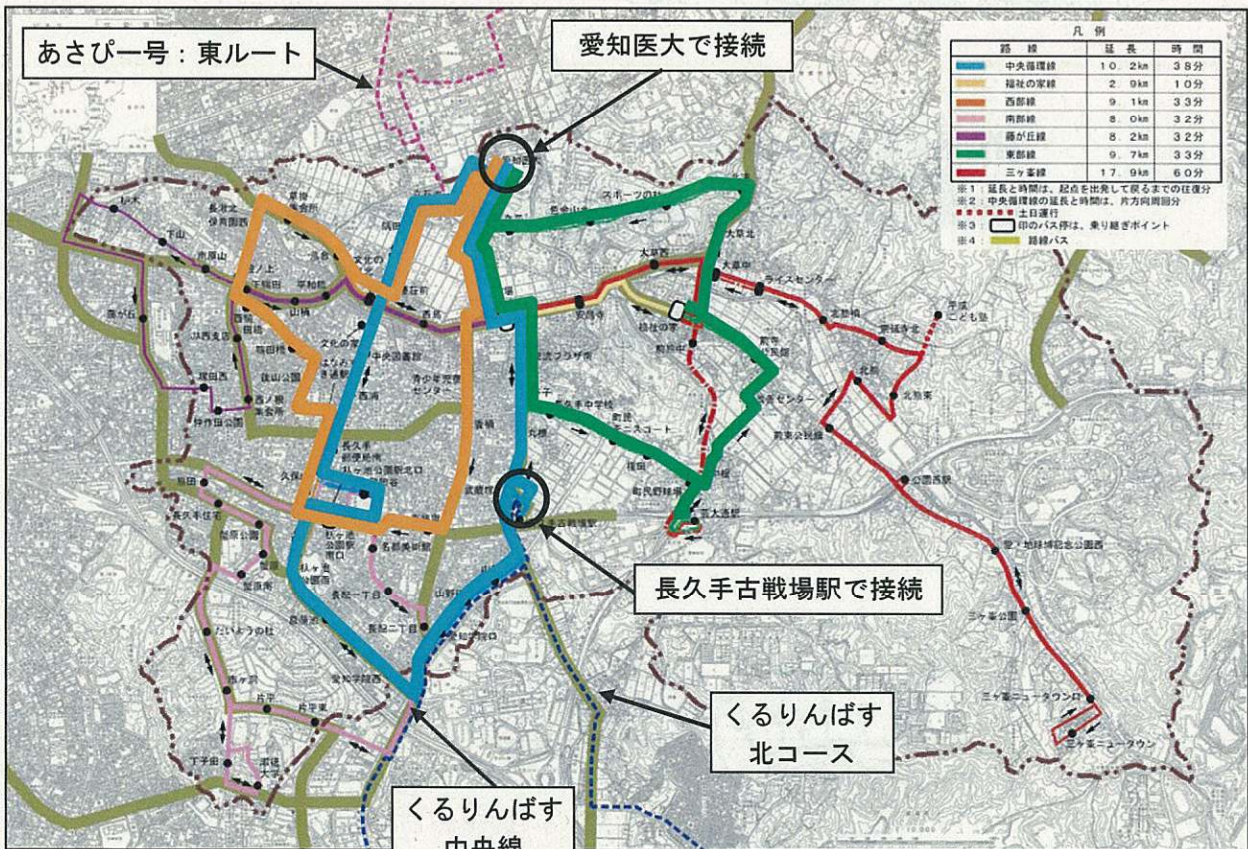
2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統のイメージ図

(3) Nーバスで要件②を満たす系統

1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統

- ・ Nーバスが接続する他市の路線の中で、補助対象地域間幹線系統の指定を受けているまたは指定を受ける予定の路線は、下記の隣接2市の路線である。
 - A. 日進市くるりんばす：中央線、北コース（Nーバスと長久手古戰場駅で接続）
 - B. 尾張旭市あさび一号：東ルート（Nーバスと愛知医大で接続）
- ・ 上記A、Bと接続するNーバスの中央循環線（右回り、左回り）、西部線、東部線が、補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統として適合する路線となる。

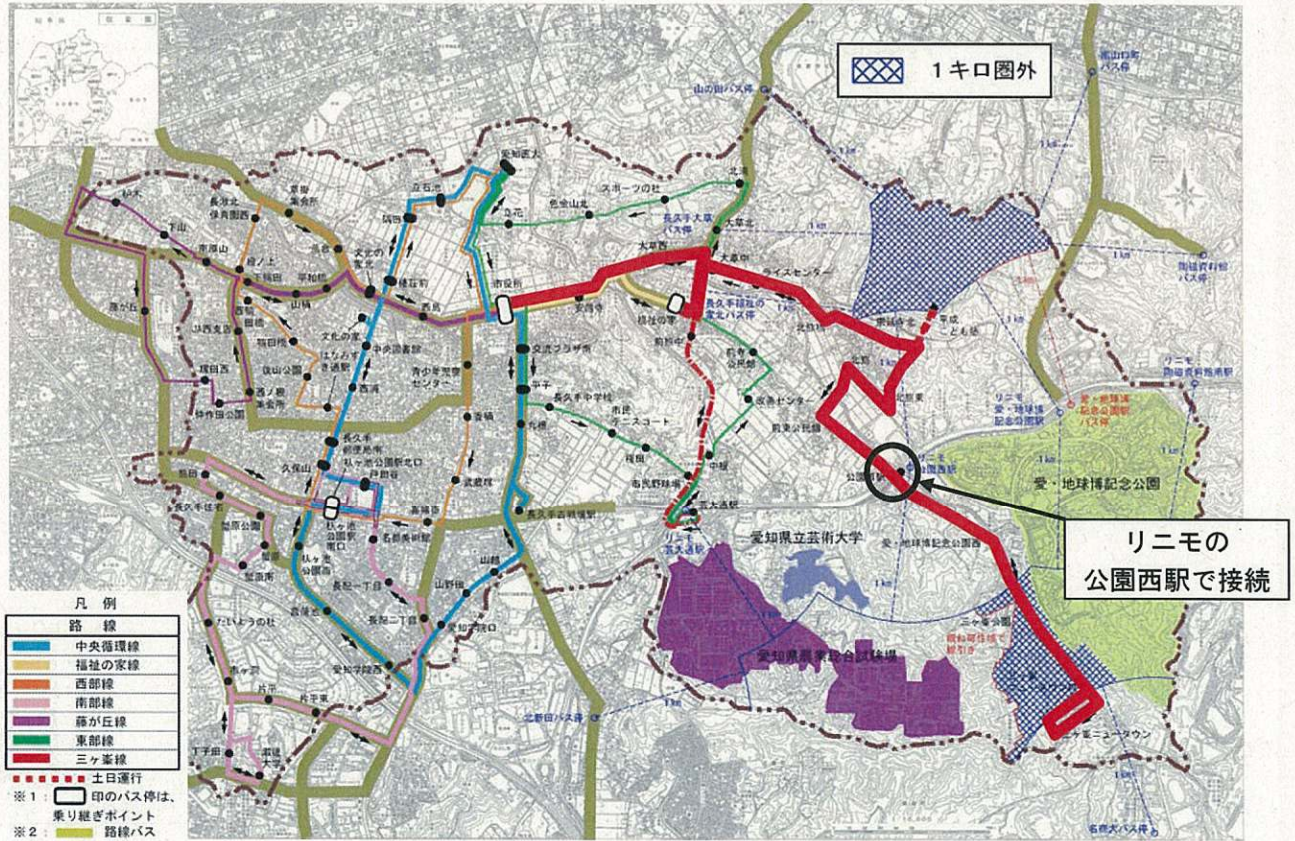
※尾張旭市あさび一号の東ルートは、昨年度は地域間幹線系統の指定除外となったが、今年度改めて地域間幹線系統を受ける予定のため、当路線に接続するNーバスの西部線と東部線を、フィーダー系統として申請する。



補助対象地域間幹線系統との接続箇所図

2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統

- ・半径1km以内にバス停、鉄軌道駅がない範囲は下図のとおりとなり、Nーバスの三ヶ峯線がその1キロ圏外を運行し、交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統として適合する路線となる。



既存駅・バス停（リニモ・名鉄バス）から1キロ圏外の範囲図

(4) Nーバスで要件②を満たす系統のまとめ

地域公共交通確保維持改善事業のフィーダー系統の要件を満たす路線は、下記のとおりとなる。

- 1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統
 - ・中央循環線（右回り、左回り）、西部線、東部線
- 2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統
 - ・三ヶ峯線