

資料1-2

中部様式

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

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 令和2年6月 確保維持計画策定等

直近の二次評価結果	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
<p>令和元年度に実施した利用実態調査等に基づき、令和3年4月以降のN-バス及び定額タクシーの見直しを利用者の利便向上に繋がることを期待</p>	<p>N-バス路線は利用実態調査等に基づき、利用者のニーズを把握するため市民懇談会を実施した。ニーズの多い公共施設・商業施設への乗入れ路線を増やして乗継負担を軽減する路線に再編。また、市内の交通環境に対応したダイヤ改正を行った。定額乗合タクシー利用者の、利用圏域及び利用目的が既存の公共交通利用者と重複していたため、本格導入を見送り、他の外出促進策や移動支援策と合わせ見直しを検討</p>	<p>令和3年4月より新路線による運行を開始予定。新路線の利用促進及び利便性向上のため、公共交通マップを作成するとともに、次の改善に備えてN-バスの見直し基準の設定に向けて検討。</p>
<p>尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築について、更なる取組を期待</p>	<p>尾三地域の現状や課題、公共交通基礎調査の結果の分析から、今後の展開などについて協議を実施</p>	<p>尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けて協議を推進</p>

【長久手市の地域特性】

- ・市の中心を東西方向にリニモ、市西部を中心に民間の名鉄バスが路線網を形成。
- ・市営のコミュニティバス（N-バス）が市内を面的にカバー。
- ・大型商業施設の開業や交通結節点の整備に伴い、路線を見直した。

第2次長久手市地域公共交通網形成計画(2019年3月策定)

1) 期間: 2019年度～2023年度

2) 将来像

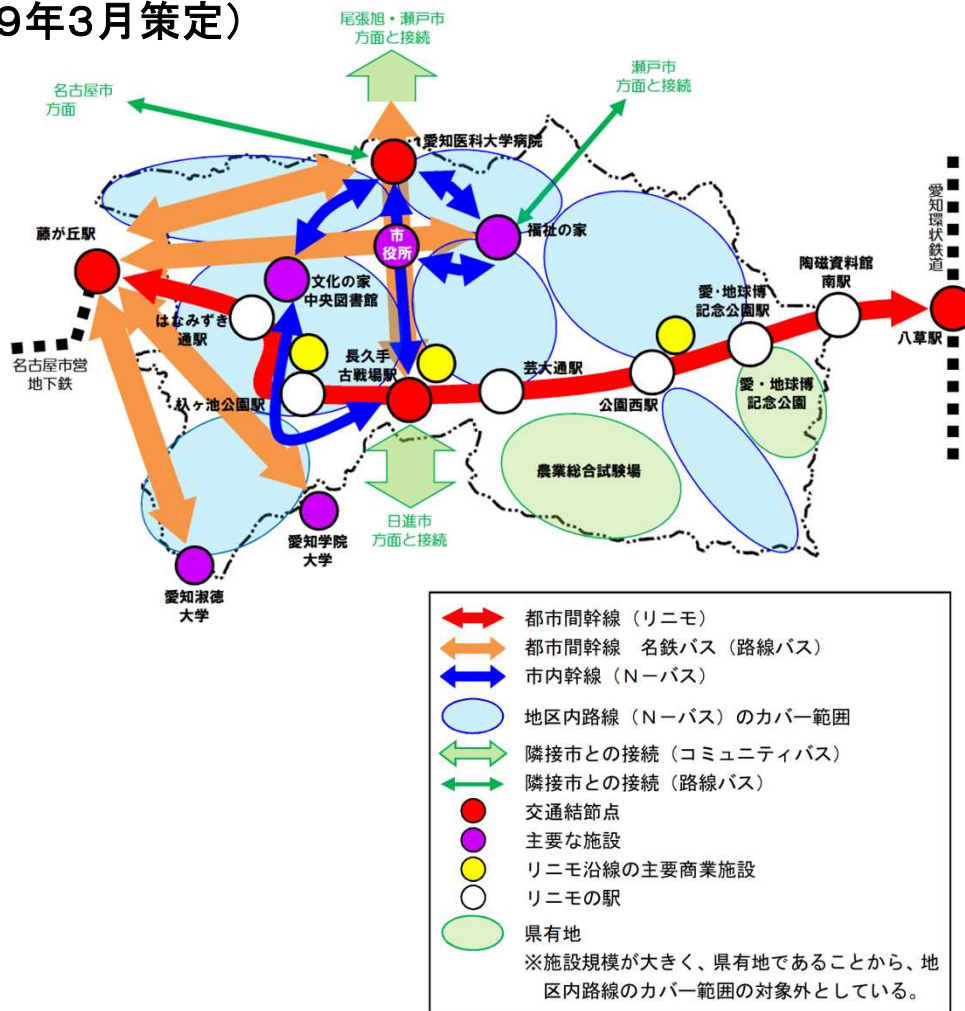
みんながつながり笑顔があふれる公共交通

3) 基本方針

- ① 各公共交通の連携
- ② まちの変化への対応と持続可能性の確保
- ③ 多様な移動ニーズへの対応
- ④ 利用促進による維持・活性化

4) 目標

- ① 市内公共交通の利用者数の増加
- ② 市内公共交通の利便性の向上
- ③ 効率的な公共交通の確保
- ④ 公共交通に対する満足度の向上
- ⑤ 公共交通に対する市民意識の向上



実施事業	概要	実績等
公共交通利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・市民主体で構成する公共交通応援隊による利用促進活動 	<ul style="list-style-type: none"> ・11月6日（水曜日）開催の「エコモビリティライフ 県民の集い2019」において、公共交通応援隊キッズイベントグループが「エコモビリティライフ推進表彰」を受彰
N－バスに関する取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・N－バス年末試行運行を昨年引き続き実施予定 ・N－バスルート再編に向け、意見交換会（6小学校区ごと）の実施 ・再編方針案を作成（令和3年4月運行開始予定） 	<ul style="list-style-type: none"> ・R1.12.29、30 試行運行（R元実績：1便あたり6.5人利用） ・意見交換会の参加者は計54名 ・意見交換会及び各種調査（OD調査及び利用者アンケート等）の結果を踏まえ再編方針案を作成
新たな移動支援の取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・実験的にドア・ツー・ドアの市内移動支援「定額乗合タクシー」を、R1.9.17～11.15の2か月間実施。 ・対象は75歳以上の方、12歳以上の障がい者、運転免許自主返納者、運転免許非保持者（65歳以上に限る）、要支援者・要介護者・事業対象者 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者：一般利用者延べ453人 モニター延べ1,034人 合計延べ1,487人 ・乗合件数：482件 ・運行により新たに外出した方が認められず、既存の公共交通の代替手段として利用した方が多くを占めたため、導入を見送り、他の外出促進策等を検討
広域公共交通網に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> ・尾三地区広域公共交通網の検討に向けて、豊明市、日進市、みよし市、長久手市、東郷町で構成する協議会を開催 	<p>令和2年3月に会議を開催し、今後の取組内容について議論した。</p>

【第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価の考え方】

- ・ 網形成計画で取組む事業の評価は、長久手市地域公共交通会議で審議。
- ・ 公共交通の利用実績で把握する評価指標は2023年度に評価。
(公共交通利用者数の経年変化は、交通事業者の実績報告で経年変化を把握)
- ・ 市民に対するアンケート調査で把握する評価指標については、計画期間終了前年の2022年度にアンケート調査を行い評価。

【第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価指標と目標】

将来像・基本方針	目標	評価指標	現況値(2017年度)⇒目標値(2023年度)
将来像：みんながつながり笑顔があふれる公共交通	市内公共交通の利用者数の増加	・ 市内各公共交通の利用者数	・ リニモ：4,138,781人⇒/年4,390,000人/年 ・ 名鉄バス：794,000人/年⇒794,000人/年 ・ N-バス：261,821人⇒/年271,000人/年
基本方針1：各公共交通の連携	市内公共交通の利便性の向上	・ 各公共交通の利用している人の割合の増加	・ リニモ：54.0%⇒57%以上 ・ 名鉄バス：34.5%⇒37%以上 ・ N-バス：22.9%⇒25%以上
基本方針2：まちの変化への対応と持続性の確保	効率的な公共交通の確保	・ 隣接市コミュニティバスと接続していることの効果の向上	・ 54.1%⇒60%以上
		・ N-バスの1便当たり利用者数の増加	・ N-バス：9.8人/便⇒11.4人/便
基本方針3：多様な移動ニーズへの対応	公共交通に対する満足度の向上	・ 公共交通を便利にする取組の満足度の向上	・ 19.7%⇒25%以上
基本方針4：利用促進による維持・活性化	公共交通に対する市民意識の向上	・ 公共交通利用を考える意識の向上	・ 22.1%⇒25%以上
		・ 各公共交通を利用しない理由で「バスがどのように走っているか分からない」という回答割合の減少	・ 名鉄バス：24.5%⇒20%未満 ・ N-バス：28.1%⇒20%未満

【生活交通確保維持改善計画(フィーダー系統)の評価の考え方】

- ・フィーダー系統の補助を受けているN-バスは路線別の評価を実施
- ・網形成計画の評価指標との整合を図るため、目標値(2023年度)を按分した目標値に対する達成度を評価
- ・令和3年1月12日に長久手市地域公共交通会議にて自己評価を実施

【生活交通確保維持改善計画の評価】

路線名	フィーダー系統	目標	達成状況	評価
N-バス全路線		利用者数：265,647人/年、 1便当たりの利用者数：11人/便	利用者数：176,602人/年 1便当たりの利用者数：7.3人/便	未達成
中央循環線(右回り)	○	利用者数：49,279人/年、 1便当たりの利用者数：11.4人/便	利用者数：36,150人/年 1便当たりの利用者数：9.1人/便	未達成
中央循環線(左回り)	○	利用者数：47,149人/年 1便当たりの利用者数：13.1人/便	利用者数：32,015人/年 1便当たりの利用者数：8.9人/便	未達成
三ヶ峯線	○	利用者数：33,224人/年 1便当たりの利用者数：13.1人/便	利用者数：23,759人/年 1便当たりの利用者数：9.4人/便	未達成

＜達成状況についての考察＞

- ・令和元年4月に実施したダイヤ改正(遅延解消及び乗継改善等のための減便)により、利用者数が減少した。
- ・緊急事態宣言に伴い福祉の家、杵ヶ池体育館等の公共施設が4月から5月に休館した。そのため、特に公共施設を走る路線の利用者が減少した。

＜対応方針＞

- ・利用者ニーズの多い公共施設等へのアクセスの改善及び効率的な運行の実施
- ・利用促進事業の実施

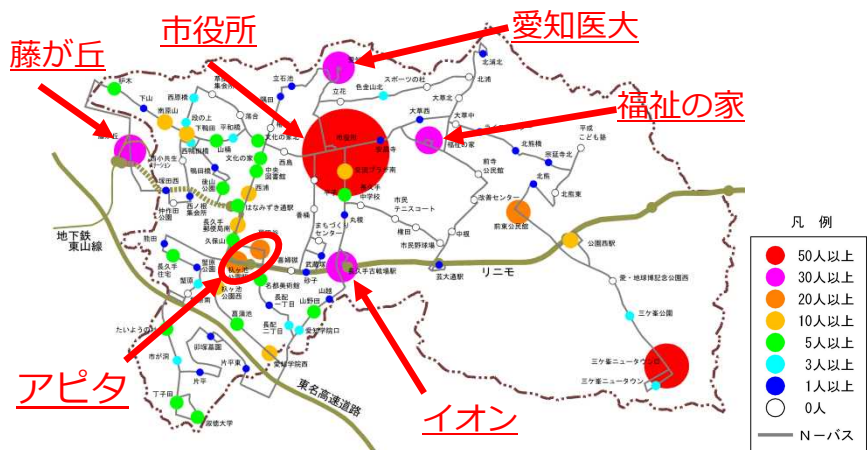
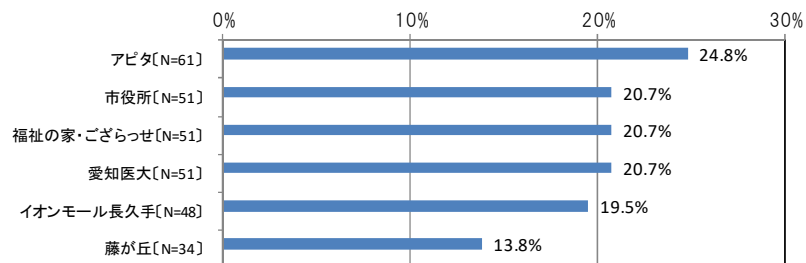
【利用実態調査、アンケート調査結果に基づく評価】

(1) 平成30年度の市民との意見交換会でのN-バスに関する主な意見

- ①福祉の家まで、乗り継ぎをなくすなどアクセスの向上
- ②各路線、商業施設を經由した買い物をしやすい運行経路の構築

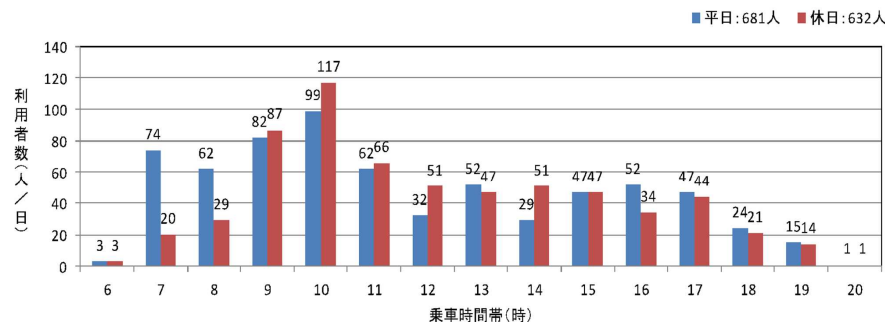
(2) N-バス利用者のニーズ

- ・商業施設、公共施設及び病院に隣接するバス停の利用者数が多い。



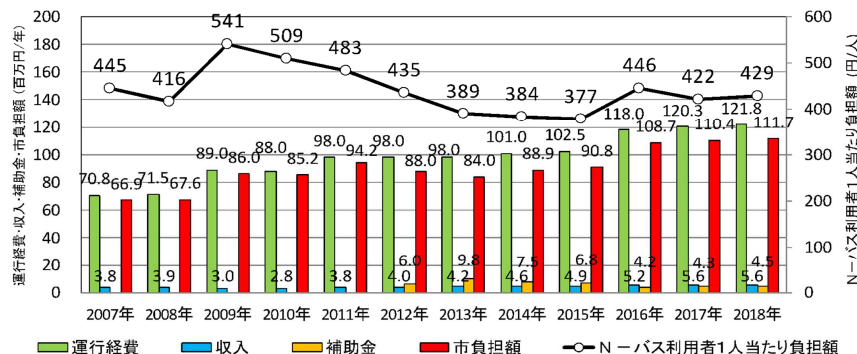
(3) 平日・休日別時間帯別の利用者

- ・N-バスは平日と休日を同じダイヤで運行しているが、平日に比べて休日は7～8時代の利用者数が少ない傾向にある。



(4) N-バスの運行経費

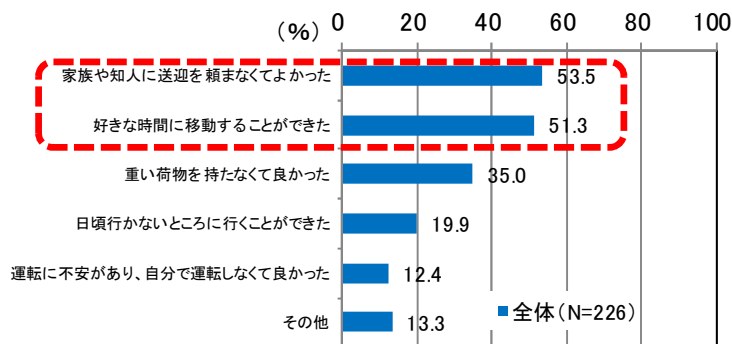
- ・サービス水準の増加とともに、運行経費は増加傾向で推移している。



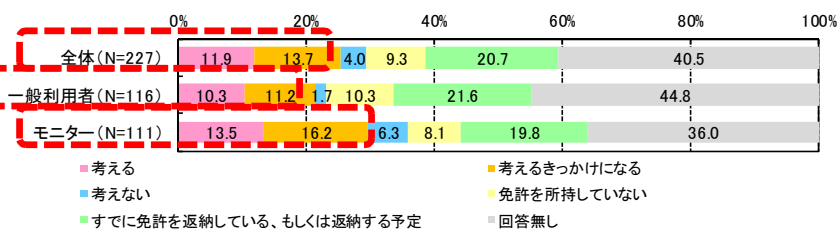
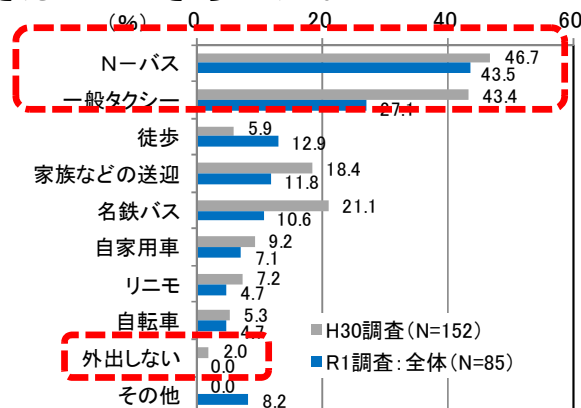
【利用実態調査、アンケート調査結果に基づく評価】

(5) 定額乗合タクシーのニーズ

① 定額乗合タクシーを試験運行した効果として、家族や知人に頼らず移動の自由を確保できたことや高齢者が運転免許の返納を考えるきっかけになること等を把握することができた。

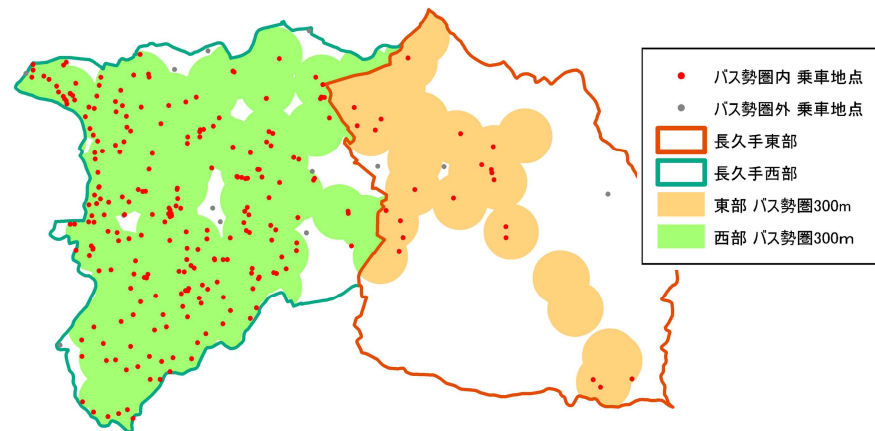
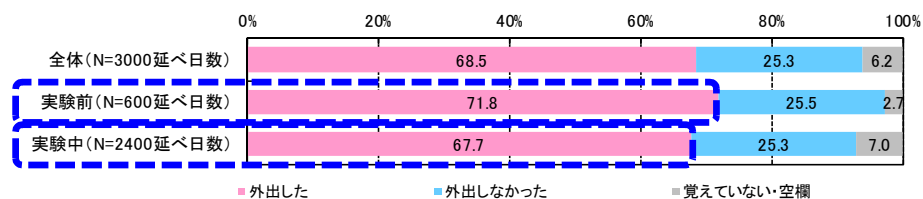


③ 定額乗合タクシーがない場合の普段の目的地までの移動手段は、一般タクシーとN-バスが多くを占め、「外出しない」割合はR1調査ではゼロであった。



④ 定額乗合タクシー利用者の乗車地点の約97%が、N-バスのバス勢圏300m以内に位置しており、利用圏域が重複していた。

② 一方で、普段外出に困難を感じる方の利用を期待したが、外出回数は実証実験前と実証実験中で変化がなかった。



1. Nーバスの再編

1) 課題

- ・市内を面的にカバーする路線網の維持
- ・利用者ニーズが多い公共施設、商業施設、病院を經由する運行経路の構築
- ・上記の主要施設に行きやすくするため、Nーバス同士の乗り継ぎ負担の改善
- ・平日及び休日での利用実態への対応

2) 対応方針

- ・Nーバスは7路線から5路線に集約し、Nーバス利用者の主要目的地の福祉の家、イオンモール、アピタ、愛知医大への乗入れ路線数の増加 ⇒ 福祉の家は全路線が直通、市東部からイオンモール・愛知医大に直通
- ・効率的な運行を行うため、休日ダイヤを設定

2. Nーバスとその他の移動サービス

1) 課題

- ・利用目的に見合ったNーバスの運行（「公共施設」、「買い物」、「通院、福祉サービス」の目的の多さが目立つ）
- ・Nーバスで対応できない、移動ニーズへの対応



Nーバス利用者の回答の多い利用目的

2) 対応方針

- ・Nーバスは引き続き市内を面的にカバーする移動手段として、利用者ニーズに応じた路線再編を行う。
- ・Nーバスや移動サービスの効率的な運行に向けて、福祉有償運送、障がい者タクシー助成、外出促進策など、既存の移動支援サービスを見直し、連携を行っていく。

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3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 【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 【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
Nーバス	7路線	<p>〈事業評価結果〉</p> <p>①令和3年4月以降のNーバス及び定額タクシーの見直しを利用者の利便向上に繋がることを期待する。</p>	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利用者数と1便当たり利用者数は対前年度を下回っている。 新型コロナウイルス感染症拡大に伴い緊急事態宣言が出された4、5月について公共施設等の閉鎖などにより、対前年度比約42%となっている。緊急事態宣言が解除された6月から9月にかけては、対前年比約68%まで回復しているものの、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで戻っていない。 路線では藤が丘線の減少が大きく、路線沿線の就労施設の撤退や減便による名鉄バス利用への転換も考えられる。 【令和元年度(H30.10～R1.09実績)】 利用者数:247,729人/年、1便当たり利用者数:9.8人/便 【令和2年度(R1.10～R2.09実績)】 利用者数:176,602人/年、1便当たり利用者数:7.3人/便	
中央循環線右回り(名鉄バス)	市役所～市役所	<p>② 尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築について、更なる取組を期待する。</p> <p>〈反映状況〉</p> <p>① 令和元年度に実施した利用実態調査等を踏まえ、Nーバス路線の見直しについて利用者のニーズを把握するため、市民懇談会を実施した。ニーズの多い公共施設・商業施設への乗り入れ路線を増やして乗継負担を軽減することを盛り込んだ再編方針案を作成した。 定額乗合タクシー利用者の利用圏域及び利用目的が既存の公共交通利用者と重複していたため、本格導入を見送り、他の外出促進策や移動支援策の見直しを検討する。</p>	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と1便当たり利用者数は、対前年度を下回っている。 新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、多くの公共施設が休館や人数制限を行った4、5月の利用者数は、対前年度比約50%となっており、緊急事態宣言が解除された6月から9月は、対前年度比約70%となっている。 【令和元年度(H30.10～R1.09実績)】 利用者数:47,661人/年、1便当たり利用者数:12.1人/便 【令和2年度(R1.10～R2.09実績)】 利用者数:36,150人/年、1便当たり利用者数:9.1人/便	<p>〈改善点〉</p> <p>① 令和3年4月より新路線による運行開始予定。新路線の利用促進及び、利便性の向上のため公共交通マップを作成するとともに、次の改善に備えてNーバスの見直し基準の具体化に向けて検討する。</p>
中央循環線左回り(名鉄バス)	市役所～市役所	<p>② 尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築については、尾三地域の現状や課題、公共交通基礎調査の結果の分析から、今後の展開などについて協議を実施する。</p>	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と1便当たり利用者数は、対前年度を下回っている。 新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、多くの公共施設が休館や人数制限を行った4、5月の利用者数は、対前年度比約50%となっており、緊急事態宣言が解除された6月から9月は、対前年度比約70%となっている。 【令和元年度(H30.10～R1.09実績)】 利用者数:43,146人/年、1便当たり利用者数:11.5人/便 【令和2年度(R1.10～R2.09実績)】 利用者数:32,015人/年、1便当たり利用者数:8.9人/便	<p>② 尾三地域が連携した広域路線網は公共交通ネットワークの構築に向けて検討を行い、広域網形成計画の必要性についても検討を行う。</p>
三ヶ峯線平日便(名鉄バス)	市役所～市役所		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と1便当たり利用者数は、対前年度を下回っている。 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、4月から5月中旬にかけて小学校が休校になり、本路線で小学校に通う生徒が利用しなかったため、利用者数が減少。4月から9月にかけての利用者数は対前年度比約62%となっている。 【令和元年度(H30.10～R1.09実績)】 利用者数:33,168人/年、1便当たり利用者数:12.3人/便 【令和2年度(R1.10～R2.09実績)】 利用者数:23,759人/年、1便当たり利用者数:9.4人/便	
三ヶ峯線土休日便(名鉄バス)	市役所～市役所		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系統を一体にした。	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と1便当たり利用者数は、対前年度を下回っている。 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、4月から5月中旬にかけて小学校が休校になり、本路線で小学校に通う生徒が利用しなかったため、利用者数が減少。4月から9月にかけての利用者数は対前年度比約62%となっている。 【令和元年度(H30.10～R1.09実績)】 利用者数:33,168人/年、1便当たり利用者数:12.3人/便 【令和2年度(R1.10～R2.09実績)】 利用者数:23,759人/年、1便当たり利用者数:9.4人/便	

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3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>①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)が市内の移動の足を確保するため、民間のバス路線を補完する形で路線網を形成している。</p> <p>②リニモ沿線では大型商業施設の開業や区画整理の進展による交通流動の変化や更なる人口増加が見込まれるため、自家用車に過度に依存せず、リニモ、名鉄バス(路線バス)、Nーバス、タクシーの各公共交通が一体となった使いやすいネットワークと利便性の高い公共交通サービスを提供することによって、人々の生活を支え、交流を育み、人が笑顔で、いきいきとした暮らしを支える公共交通の実現を目指す。</p> <p>③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>