

長久手市生活交通確保維持改善計画 (令和4年度事業分)

令和3年6月策定

長久手市地域公共交通会議

目 次

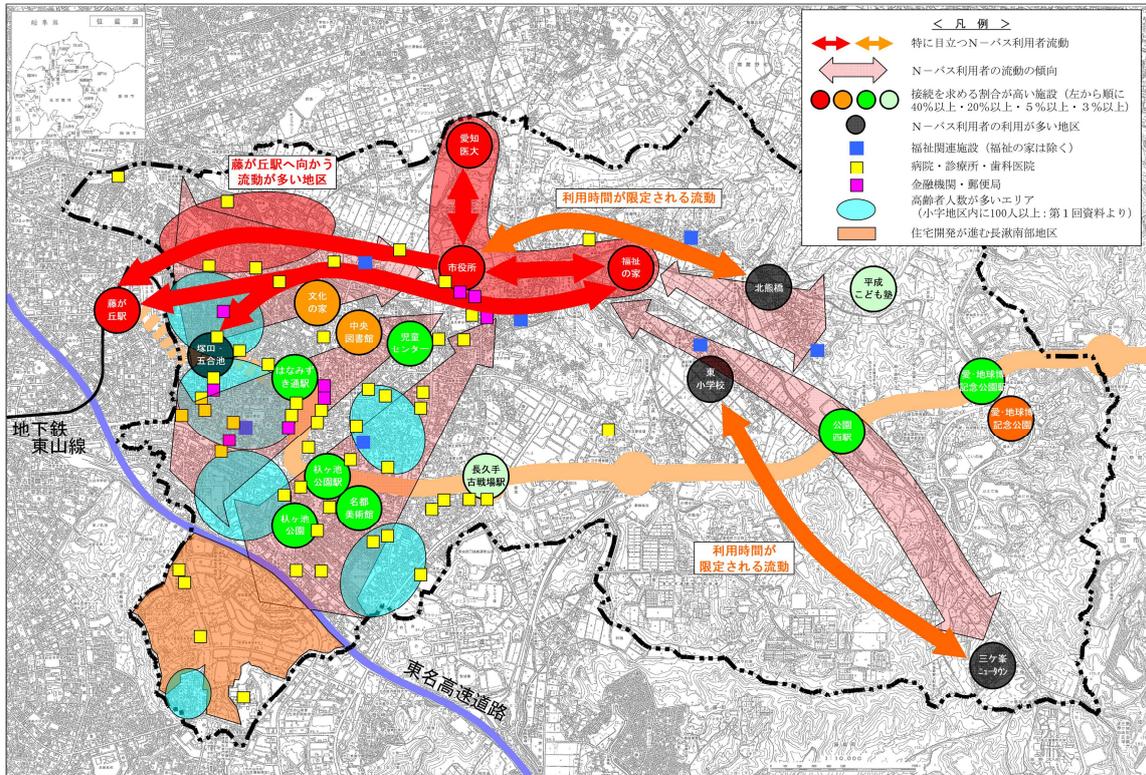
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	1
2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果	3
3. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	8
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び 運行予定者	9
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者	20
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称	20
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法	20
8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要	20
9. 別表1の補助対象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	20
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項	20
11. 外客来訪促進計画との整合性	20
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要	21
13. 車両の取得に係る目的・必要性	24
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果	24
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する 費用の負担者	25
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における 収支の改善に係る計画	26
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性	26
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果	26

19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者 及び負担額	26
20. 協議会の開催状況と主な議論	27
21. 利用者等の意見の反映状況	34
22. 協議会メンバーの構成員	38

4. 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

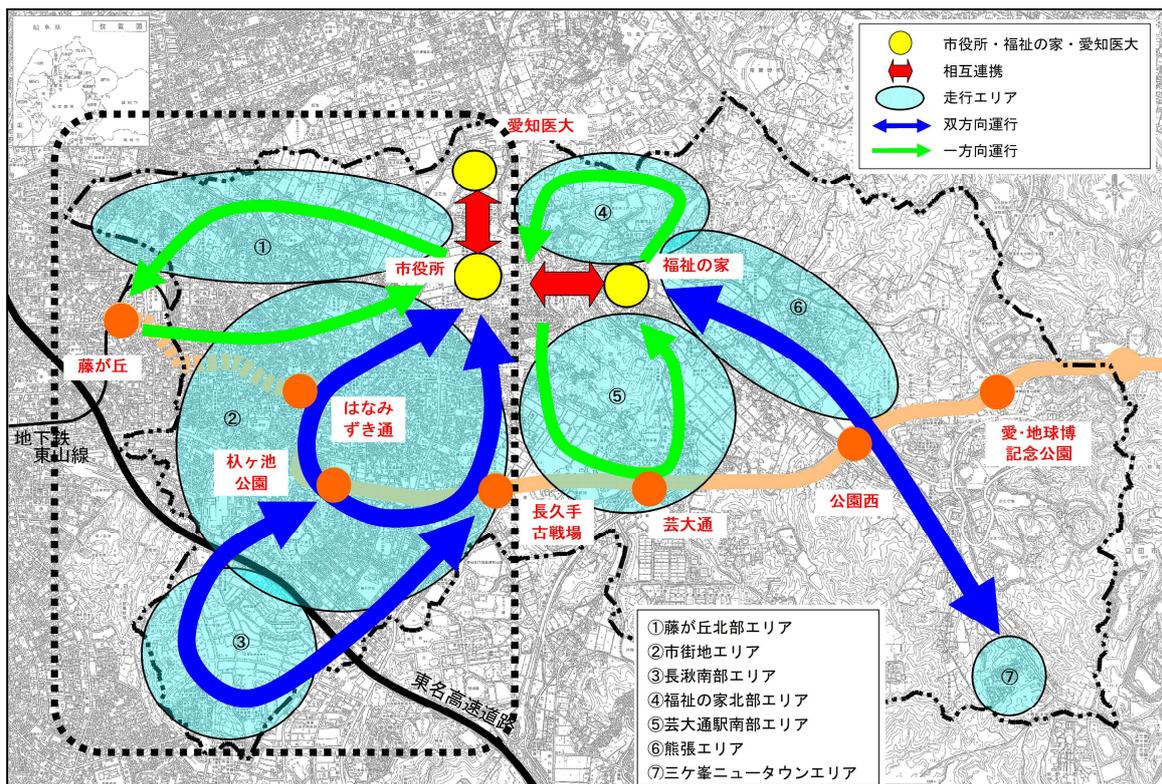
4-1. 接続ニーズの高い施設と主な流動

流動は市西部の市街地に多く、市東部は一部の流動が多くなっている。



4-2. 路線設定のイメージ

利用者の流動や市内の人口密集状況を踏まえ、下図のイメージを基本として路線設定を行った。



4-3. 運行系統の概要

(1) 運行路線

アンケート調査や市民懇談会の結果を踏まえて、N-バスは5路線に集約し運行を行う。
市役所、市役所前、福祉の家、長久手古戦場駅の4箇所のバス停は、他のN-バス路線への乗り継ぎポイントとする。(路線図は次頁参照)

路線	概要
中央線	<ul style="list-style-type: none"> ・南北方向の移動を支える幹線であり、人口増加が著しい長湫南部地区での移手段を確保 ・利用ニーズが高いため双方向運行
西部線	<ul style="list-style-type: none"> ・藤が丘線や中央線の2路線で補い切れない、市街地内の住民の足を確保 ・住宅密集地の外縁を通るので、幹線としての強化を目指し、双方向運行
藤が丘線	<ul style="list-style-type: none"> ・リニモから離れたエリアを最寄りの藤が丘駅へ接続 ・名鉄バスとの役割分担と、市役所への移動利便の確保を考慮し部分的に双方向運行
東部線	<ul style="list-style-type: none"> ・一帯は人口が少ないため、主要施設の福祉の家、愛知医大、芸大通駅を結びながら市役所に接続 ・利用者は少ないが、主要施設を通るので双方向運行
三ヶ峯線	<ul style="list-style-type: none"> ・一帯は人口が少なく、移動ニーズを考慮して2つのエリアを集約し市役所に接続 ・路線の延長が長くなるので、双方向運行

(2) サービス水準

① 運行本数・運行日・使用車両

運行は毎日行い、12/31~1/3までの年末年始は運休する。

車両は小型バス5台を使用し、各路線を運行する。

路線	1日運行本数(本/日) (1/4~12/30)		使用車両
	平日	休日	
中央線	13	9	小型バス5台で 各路線を運行
西部線	13	9	
藤が丘線	5	5	
三ヶ峯線	5	4	
東部線	6	5	
合計	42	32	—

※：12/31~1/3の年末年始は運休

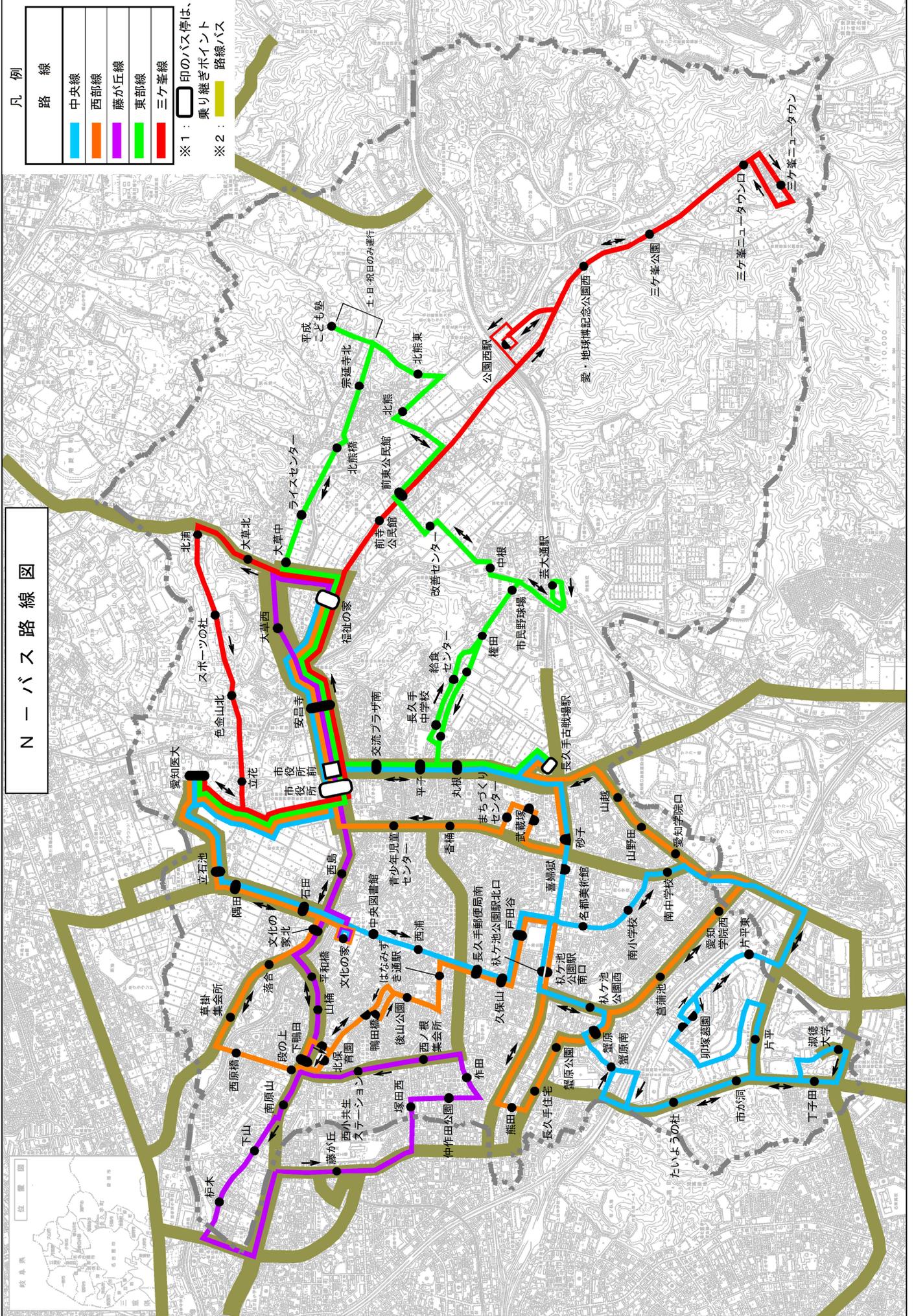
Nーバス路線図

凡例

中央線	西部線	藤が丘線	東部線	三ヶ峯線
（青線）	（赤線）	（紫線）	（緑線）	（黄線）

※1：印のバス停は、
乗り継ぎポイント

※2：路線バス



②運行ダイヤ

運行ダイヤは以下の考えで設定を行い、下図に示す運行ダイヤで運行を行う。

- ・人口密集地を運行する中央線、西部線は運行回数を多くする。
- ・藤が丘線については、名鉄バスで検討されている路線と一部重複するため、競合しないように運行本数を確保するようにする。
- ・三ヶ峯線、東部線については、利用状況に応じた運行本数にする。
ただし、三ヶ峯線では、三ヶ峯ニュータウン～東小学校間（前東公民館バス停）の小学児童の通学時間帯に運行するように配慮する。
- ・他の路線への乗り継ぎ拠点とする「市役所」「市役所前」「福祉の家」「長久手古戦場駅」では、待ち時間が短縮されるように他の路線との接続性に配慮したダイヤとする。

運行ダイヤ：平日

ルート	起終点	所要時間(分)	運行本数(本/日)	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時
中央線(右回り)	市役所	76	7	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
中央線(左回り)	市役所	74	6		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
西部線(右回り)	市役所	73	6		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
西部線(左回り)	市役所	75	7	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
藤が丘線	市役所	62	5				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
三ヶ峯線	市役所	57	5		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
東部線(右回り)	市役所	49	3					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
東部線(左回り)	市役所	50	3				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

運行ダイヤ：休日

ルート	起終点	所要時間(分)	運行本数(本/日)	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時
中央線(右回り)	市役所	76	5			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
中央線(左回り)	市役所	74	4				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
西部線(右回り)	市役所	73	4				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
西部線(左回り)	市役所	75	5			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
藤が丘線	市役所	62	5				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
三ヶ峯線	市役所	57	4				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
東部線(右回り)	市役所	50	2					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
東部線(左回り)	市役所	51	3				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

③運賃

ア 令和4年3月までの運賃

1 乗車100円とする。

ただし、「市役所」「市役所前」「福祉の家」「長久手古戦場駅」の4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。

また、下記の方の料金は無料とする。

<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

追加

イ 令和4年4月からの運賃

1 乗車100円とする。

ただし、「市役所」「市役所前」「福祉の家」「長久手古戦場駅」の4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。

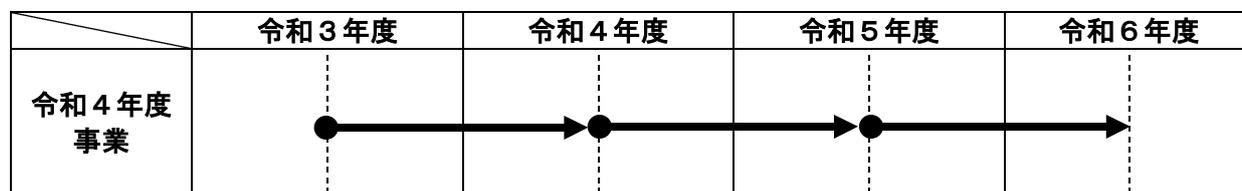
また、下記の方の料金は無料とする。

<運賃無料の対象>

- 1) 中学生以下の小人
- 2) 就学前の児童1人につき同伴の保護者1人
- 3) 妊婦
- 4) 身体障害者手帳の所持者と付添者1人
- 5) 療育手帳の所持者と付添者1人
- 6) 被爆者健康手帳の所持者と付添者1人
- 7) 精神障害者保健福祉手帳の所持者と付添者1人
- 8) 介護保険法による介護認定者（要支援を含む）と付添者1人（福祉的支援）
- 9) 長久手市高齢者外出促進事業実施要綱第3条第1項第2号の対象者
(運転免許自主返納者)

4-4. 運行期間

新たに策定した第2次長久手市地域公共交通網形成計画の計画期間は令和5年度までであり、計画期間中にN-バスの見直しを行い、引き続き運行を実施する。



4-5. 運行事業者の決定方法

N-バスの運行を名鉄バス(株)に依頼しているのは、営業所及び車庫が市内に位置し、配車する上で回送ロスが少なくなることや、代車対応が容易であるなど、立地面や運行経費等での優位性が非常に高い状況にある。

また、平成10年7月にN-バスの運行を始めて以降、名鉄バス株式会社に運行を委託しており、これまでは特に問題なく運行を行ってきている。

このことから、引き続き名鉄バス株式会社に運行を委託する。

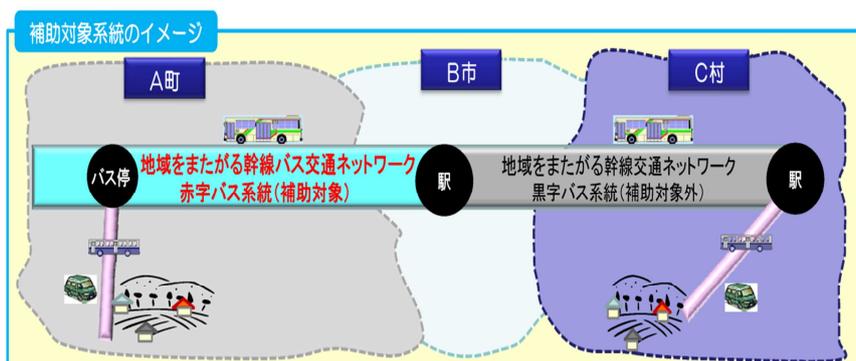
4-6. 地域公共交通確保維持改善事業の活用路線

4-6-1. 地域間幹線系統について

(1) 地域間幹線系統の概要

以下の①～⑧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
- ② 複数の市町村にまたがる系統
- ③ 広域行政圏の中心市町村、都道府県庁所在地、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と都道府県協議会が認めたものへの需要に対応して設定
- ④ 1日当たりの運行回数が3回以上
- ⑤ (計画平均乗車密度÷計画運行回数) の式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が15～150人見込まれ、かつ過去2ヶ年連続して1日当たり実績輸送量が15人未満又は150人超でない
- ⑥ 補助対象期間に当該系統の経常収益の見込額が補助対象経常費用の見込額に達していません、過去2ヶ年連続して経常収益が経常費用を越えていない
- ⑦ 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
- ⑧ 第7条第5項に規定する改善計画を実施する系統であって、当該改善計画の期間終了時において当該改善計画で設定した目標値を達成したもの



(2) 地域間幹線系統の概要

Nーバスでの適合性のポイントは②と⑤となる。

②に該当する路線は、名古屋市にまたがって運行する藤が丘線となる。

しかし、Nーバスで最も利用者が多い藤が丘線でも⑤の要件の1日当たりの輸送量が15人に満たないため、地域間幹線系統に適合するNーバスの路線はない。

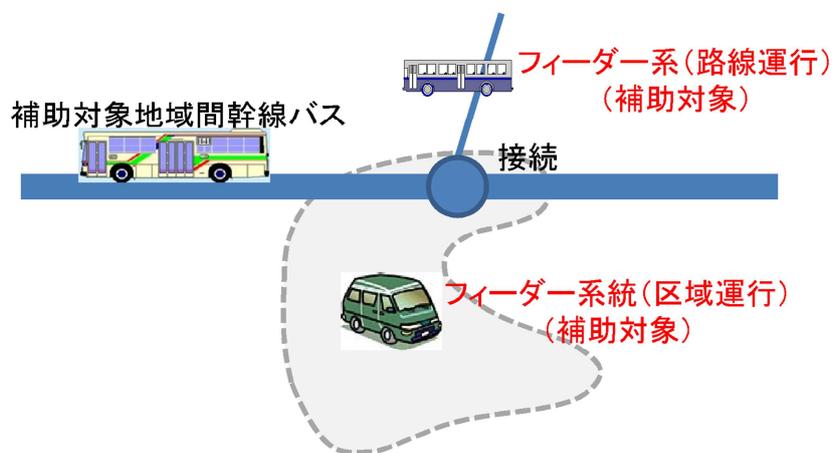
4-6-2. 地域内フィーダー系統について

(1) 地域内フィーダー系統の概要

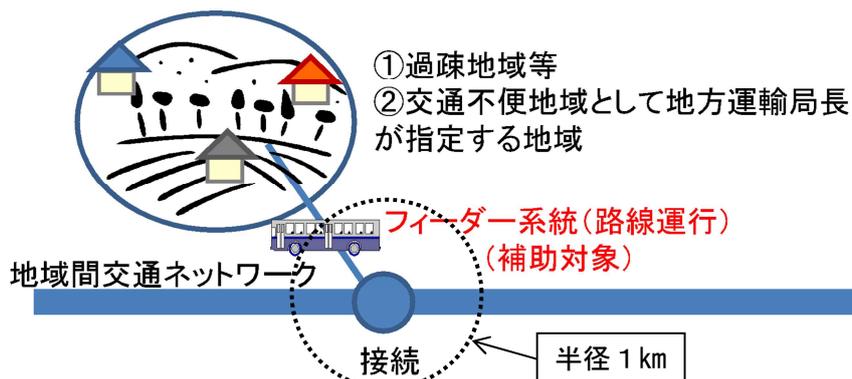
- ・補助の適用を受けるには、下記①～⑦の全ての要件に適合することが必要となる。
 - ①路線定期運行（Nーバスに該当する内容のみ記載）
 - ②次のいずれかの要件を満たす系統（Nーバスに該当する内容のみ記載）
 - 1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統であること
 - 2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること
 - ※Nーバスの場合は、半径1 km以内にバス停、鉄軌道駅がない地域を交通不便地域としての指定を受ける必要がある。
 - ③地域における既存の交通ネットワークや生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られている
 - ④1) 当該補助対象期間中に新たに運行を開始する、2) 既に運行を開始しているもので生活交通確保維持改善計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始する、3) 前年度補助対象期間中から生活交通確保維持改善計画に基づき運行されている、のいずれかに該当する
 - ⑤補助対象期間に当該系統の経常収益が補助対象経常費用に達していない
 - 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
 - ⑦（輸送人員÷運行回数）の式によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの

★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

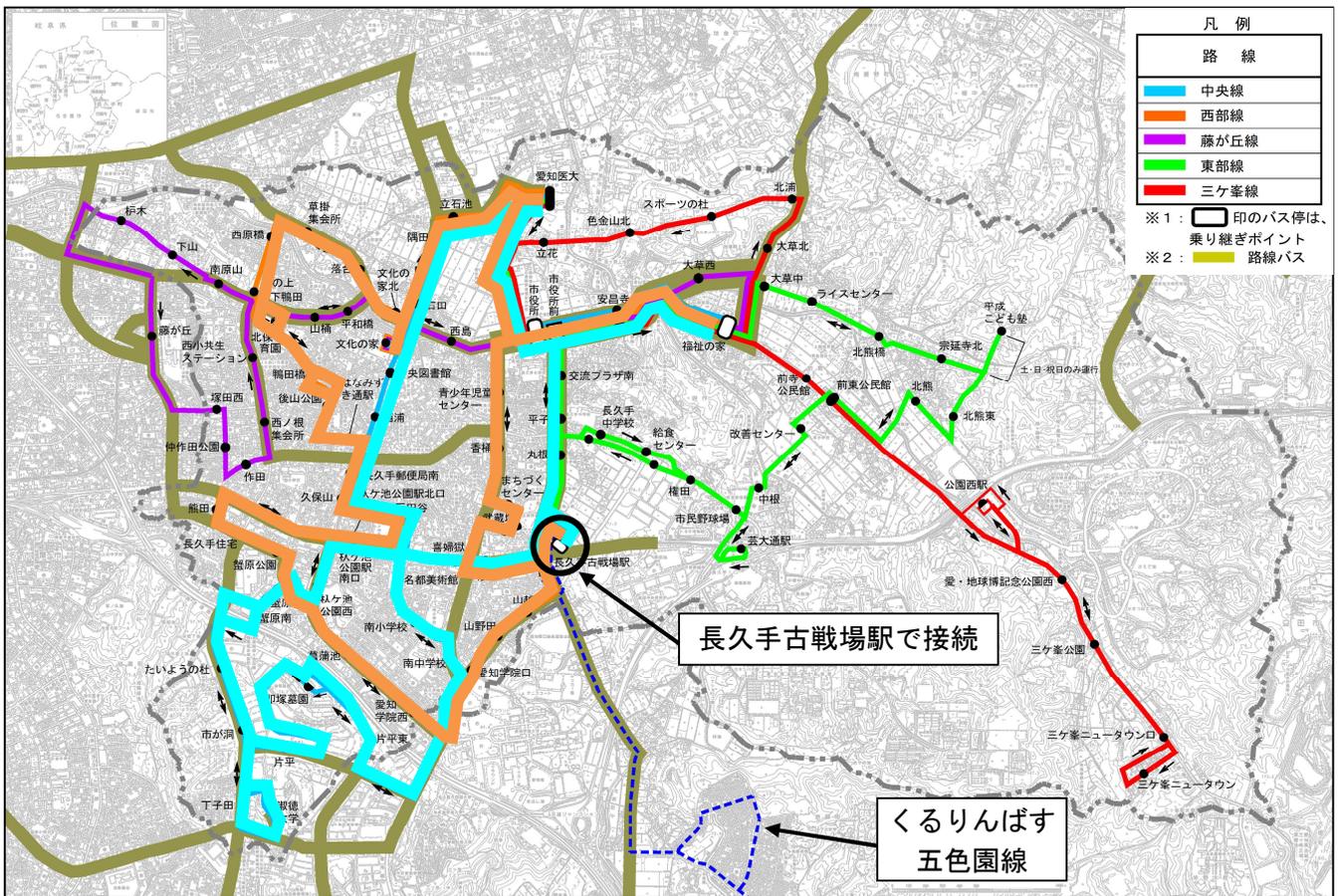
(2) Nーバスで要件②を満たす系統

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において、補助対象地域間幹線系統の指定を受けた路線は、下記の日進市の路線である。

●日進市くるりんばす：五色園線（Nーバスと長久手古戦場駅で接続）

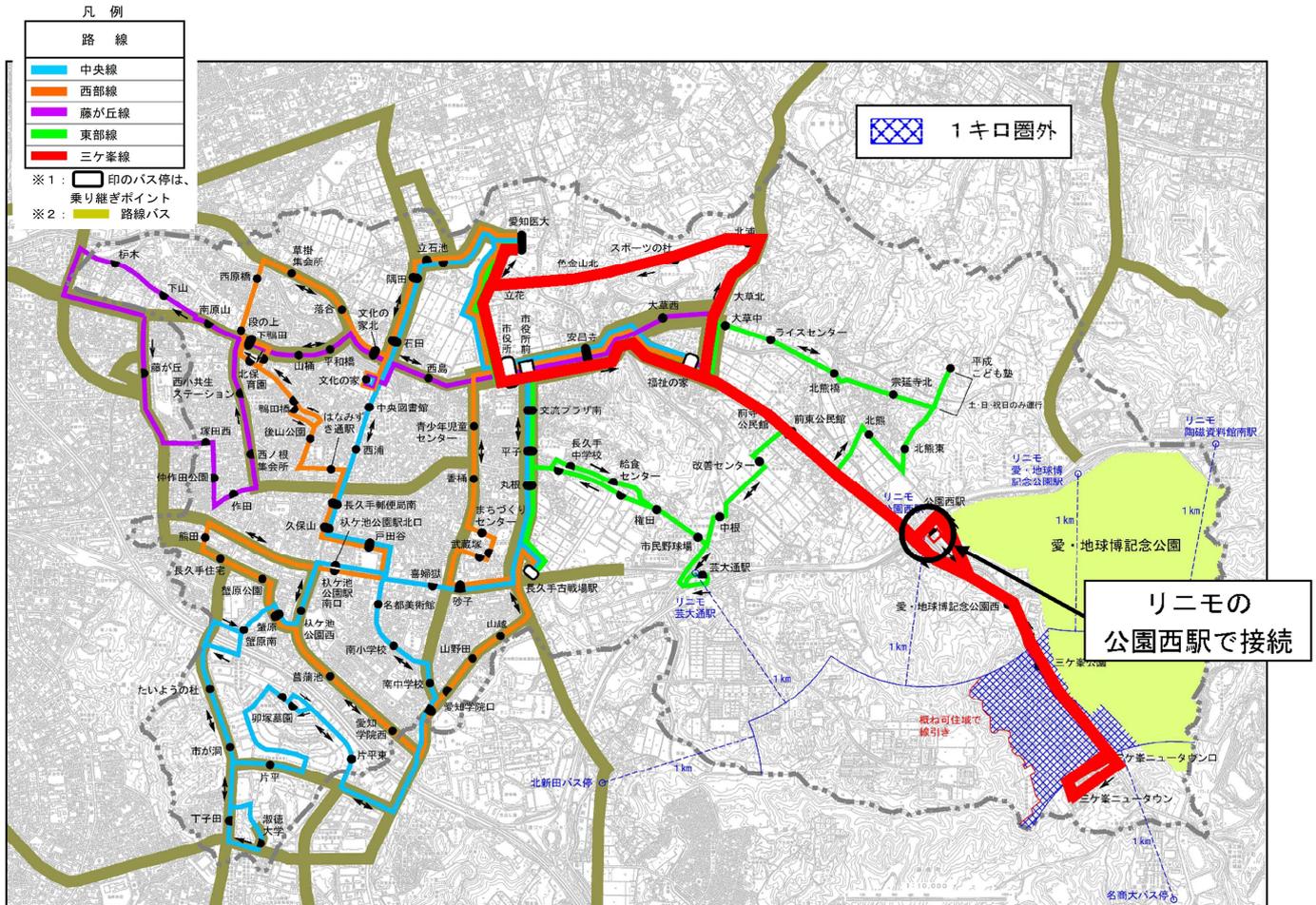
- ・見直し路線では、中央線、西部線、東部線が日進市くるりんばすの五色園線と接続する。
- ・このうち、東部線については見直し前の現在の運行系統と大半が重複し、前述の地域内フィーダー系統の①～⑦の要件のうち、「④ 1) 当該補助対象期間中に新たに運行を開始する」系統に該当せず、要件④の1)～3)のいずれも満たさない。
- ・そのため、補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統として適合する路線は、中央線、西部線となる。



補助対象地域間幹線系統との接続箇所図：見直し路線のNーバス路線の場合

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 1 km 以内にバス停、鉄軌道駅がない交通不便地域として指定を受けた範囲を運行し地域間交通ネットワークに接続する路線が該当する。
- 見直し路線では、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：見直し路線の N-バス路線の場合

(3) N-バスで要件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

- 中央線、西部線

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

表1 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送予定者(地域内フィーダー系統)

令和4年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特 例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)		
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する要 件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の確 保
長久手市	名鉄バス(株)	(1) 中央線 右回り平日便	市役所	長久手古 戦場駅	市役所	往 19.1km 循環	246日	17150回		①	日進市くるりんばすの長久 手古戦場駅バス停に接続	③
	名鉄バス(株)	(2) 中央線 右回り土休日便	市役所	長久手古 戦場駅	市役所	往 19.1km 循環	116日	5800回		①	日進市くるりんばすの長久 手古戦場駅バス停に接続	③
	名鉄バス(株)	(3) 中央線 左回り平日便	市役所	長久手古 戦場駅	市役所	往 18.4km 循環	246日	14700回		①	日進市くるりんばすの長久 手古戦場駅バス停に接続	③
	名鉄バス(株)	(4) 中央線 左回り土休日便	市役所	長久手古 戦場駅	市役所	往 18.4km 循環	116日	4640回		①	日進市くるりんばすの長久 手古戦場駅バス停に接続	③
	名鉄バス(株)	(5) 西部線 右回り平日便	市役所	長久手古 戦場駅	市役所	往 18.6km 循環	246日	14700回		①	日進市くるりんばすの長久 手古戦場駅バス停に接続	③
	名鉄バス(株)	(6) 西部線 右回り土休日便	市役所	長久手古 戦場駅	市役所	往 18.6km 循環	116日	4640回		①	日進市くるりんばすの長久 手古戦場駅バス停に接続	③
	名鉄バス(株)	(7) 西部線 左回り平日便	市役所	長久手古 戦場駅	市役所	往 18.4km 循環	246日	17150回		①	日進市くるりんばすの長久 手古戦場駅バス停に接続	③
	名鉄バス(株)	(8) 西部線 左回り土休日便	市役所	長久手古 戦場駅	市役所	往 18.4km 循環	116日	5800回		①	日進市くるりんばすの長久 手古戦場駅バス停に接続	③
	名鉄バス(株)	(9) 三ヶ峯線平日便	市役所	三ヶ峯 ニュータウン	市役所	往 15.0km 循環	246日	12250回		②(2)	リニモの公園西駅に接続	③
	名鉄バス(株)	(10) 三ヶ峯線土休日便	市役所	三ヶ峯 ニュータウン	市役所	往 15.0km 循環	116日	4640回		②(2)	リニモの公園西駅に接続	③

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び系統キロ程について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークなどのように接続を確保するかについて記載すること。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。