

長久手市地域公共交通計画骨子（案）

1. 市の現状

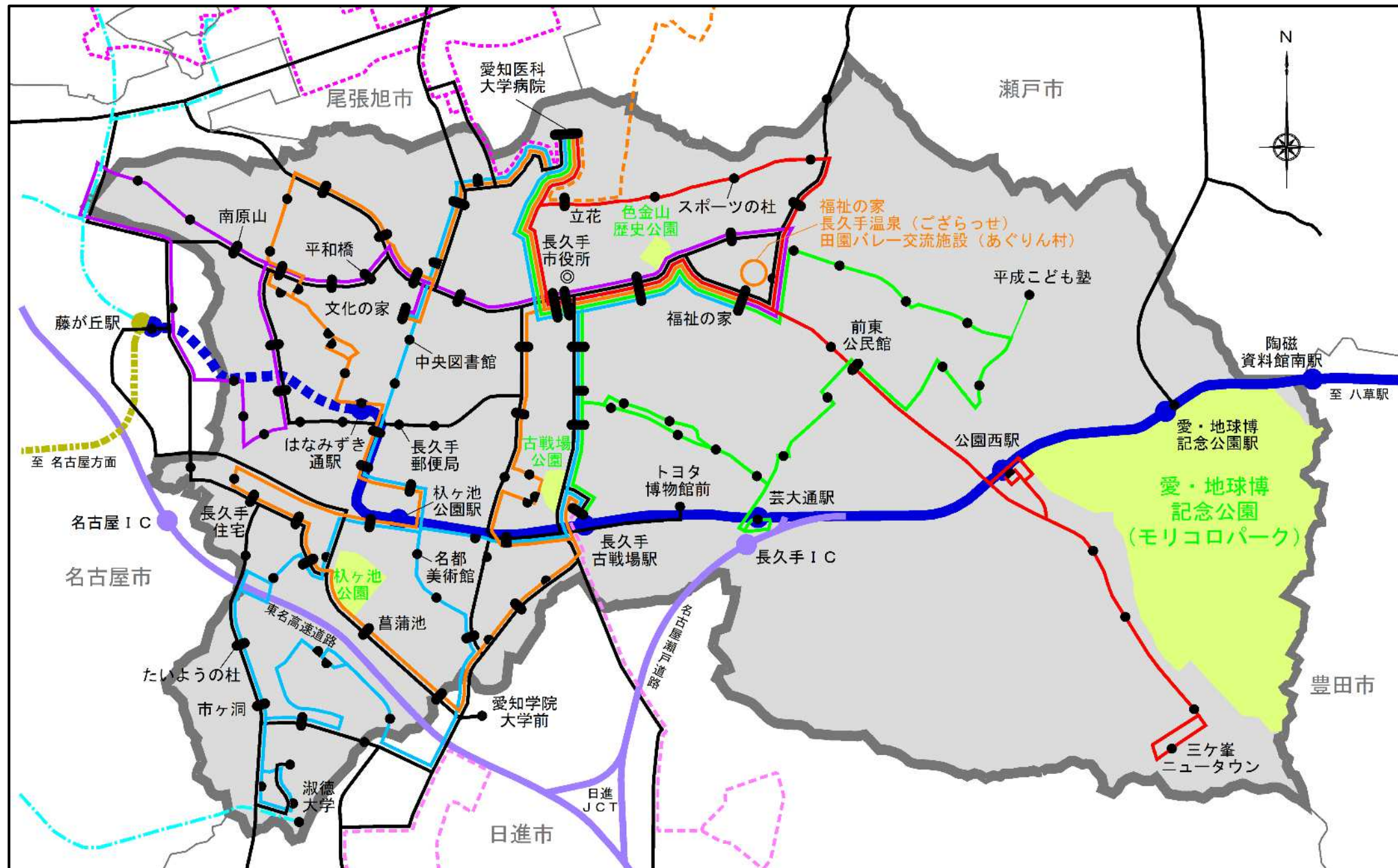
（1）公共交通の全体像について

① 公共交通網の役割

- ・長久手市内の公共交通の軸として、名古屋市と豊田市を結ぶ形で市の東西をリニモが運行している。
- ・バス路線網は民間の名鉄バスが市西部を中心に路線網を形成し、市営のコミュニティバスであるNーバスは、民間のバス路線を補完する形で路線網を形成している。
- ・さらに、タクシーが市全体の移動をカバーしている。

公共交通	位置づけ・役割
リニモ	市内を東西に運行しており、広域的な公共交通ネットワークの形成を担う路線であるとともに、市内の公共交通の骨格となっている。
名鉄バス	市西部を中心に路線網が整備されており、市内の公共交通の基幹的な役割を担っている。
Nーバス	リニモ・名鉄バスを補完する形で路線網を形成しており、市内の交通空白地解消や公共施設の利便性向上、交通弱者の社会参加の促進、子育て支援を目的として運行している。
タクシー	「つばめグループ あんしんネットあいち」と「カナレタクシー」の2事業者が市内に営業所を有しており、定時定路線に縛られない公共交通として、市内全体の移動をカバーしている。

【市内公共交通の位置づけや役割】



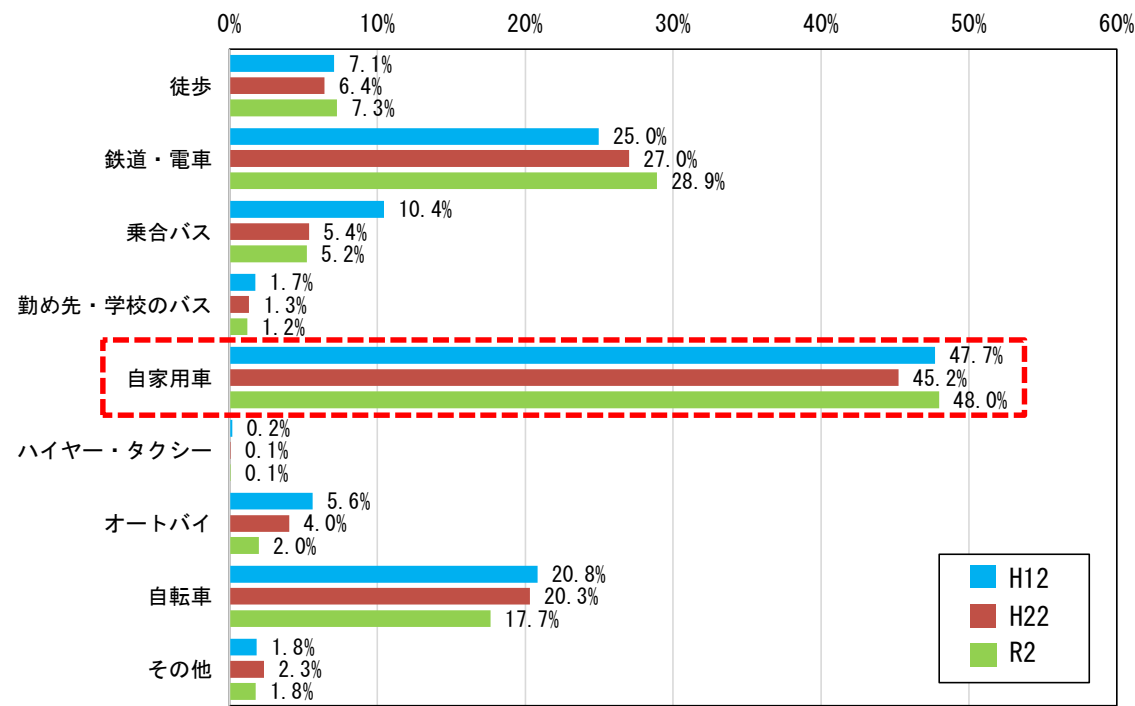
凡例

【Nーバス】	
中央線	西部線
藤が丘線	東部線
三ヶ峯線	
日進市くるりんばす	
尾張旭市あさぴ一号	
瀬戸市コミュニティバス	
名鉄バス	
名古屋市営バス	
名古屋市営地下鉄	
リニモ	

【長久手市内の公共交通網】

② 市内の移動状況

・利用交通手段の割合は、自家用車利用が最も高い割合となっている。鉄道利用は自家用車の次に高い結果となっている一方で、乗合バスの利用割合は低い。

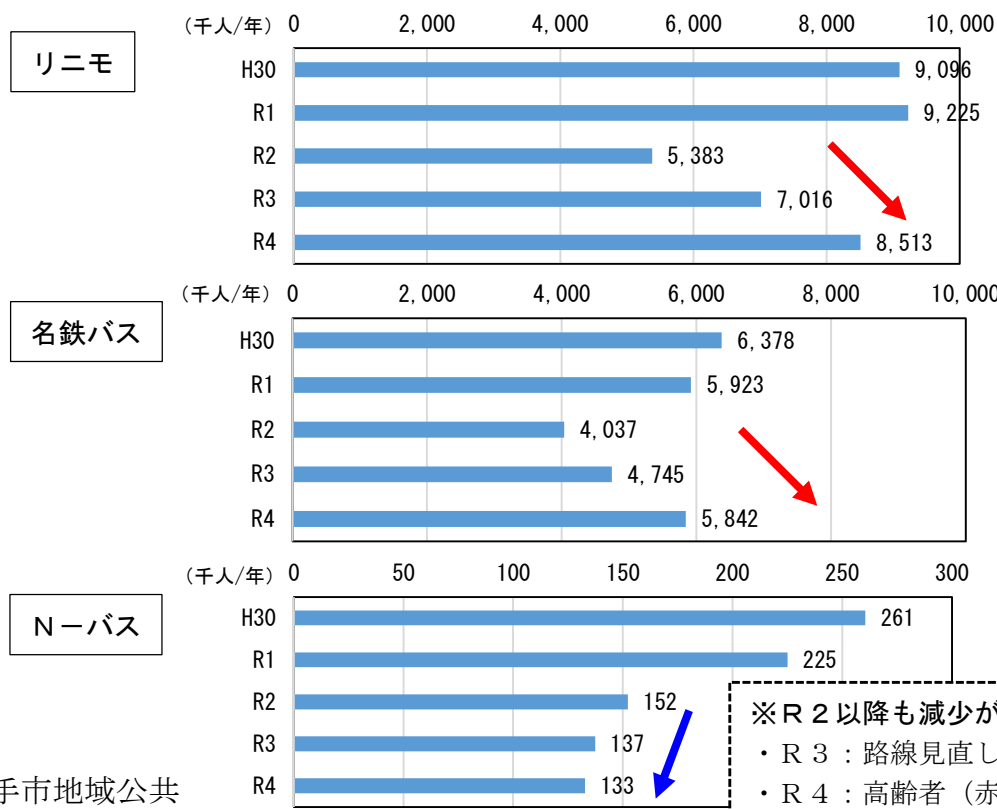


参考：H12、H22、R2 国勢調査

【長久手市内 15 歳以上の利用交通手段割合】

③ 公共交通手段の利用状況

・各公共交通の利用者は、コロナ禍の影響でR 2に大きく減少したが、リニモ・名鉄バスはR 3で回復傾向に転じている。一方で、Nーバスは減少傾向で推移している。
※リニモ、名鉄バスは長久手市内を運行する路線全体の利用者数の合計値であるため、市外の駅・バス停での利用者も含まれる。



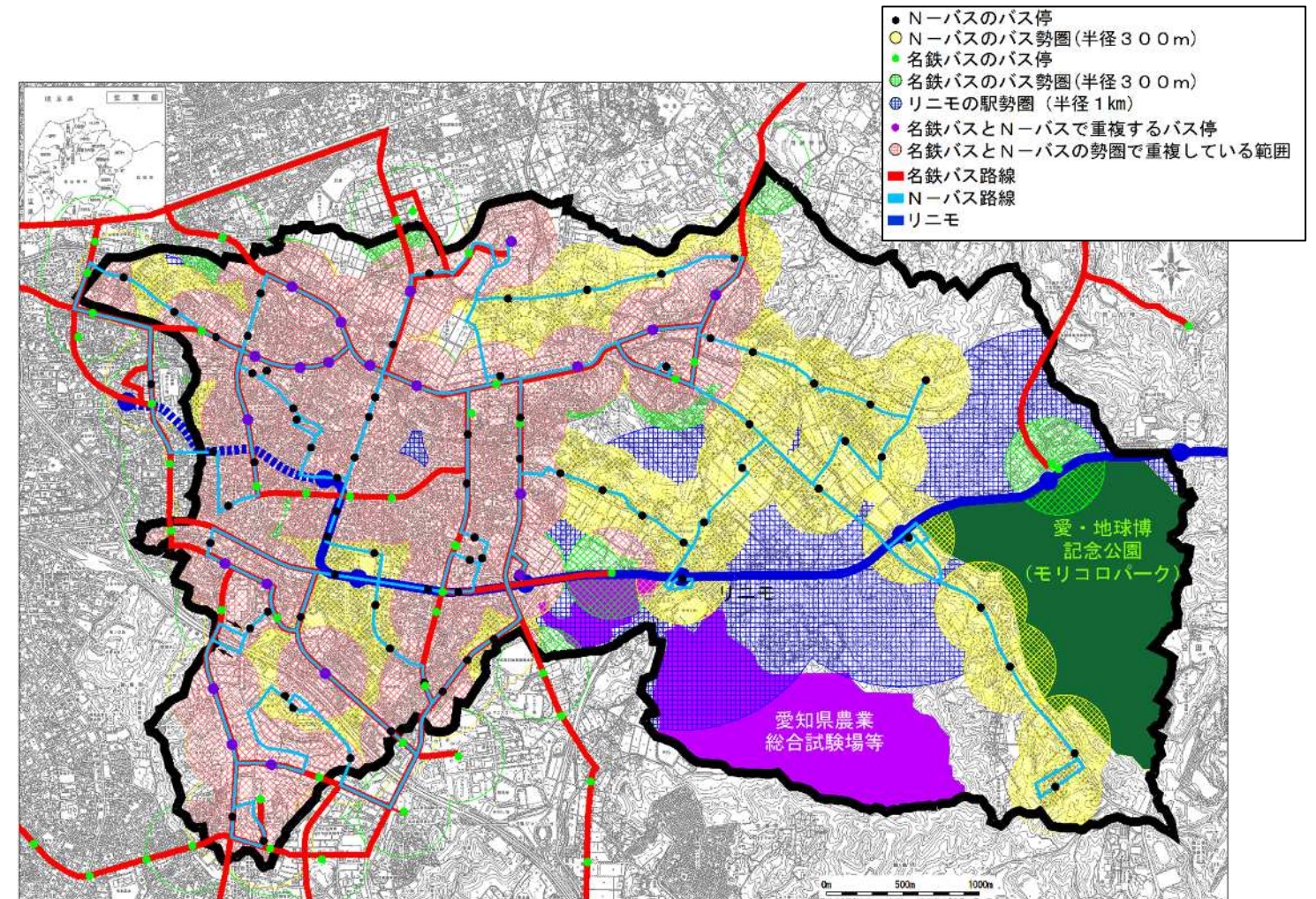
※R 2以降も減少が続く要因
 ・R 3：路線見直しに伴う運行本数の減便
 ・R 4：高齢者（赤あつたかあど保持者）の有料化

参考：長久手市地域公共交通会議資料

【各公共交通手段の利用状況の推移】

④ 公共交通網のカバー状況

・リニモ、名鉄バス、Nーバスの各公共交通により市内の大半がカバーされている。
 ・市西部は名鉄バスとNーバスの両方でカバーされている範囲が多い一方で、東部ではNーバスのみによりカバーされている範囲が多い。



【長久手市内の公共交通網のカバー範囲図】

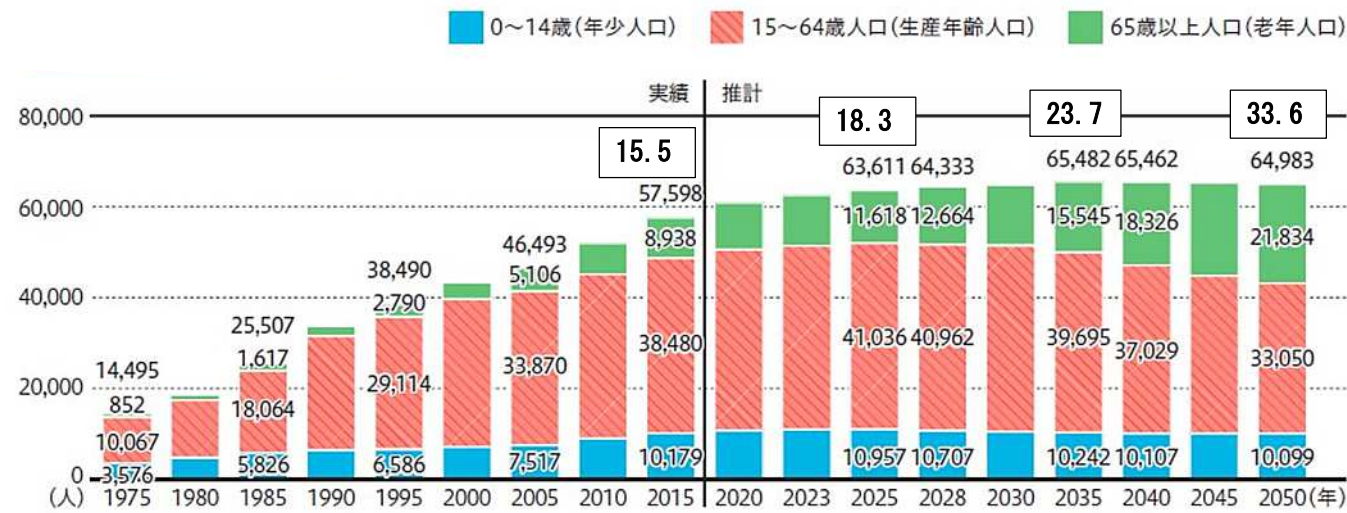
【参考：市内の主な移動手段】

公共交通：リニモ、名鉄バス、Nーバス、タクシー、隣接市コミュニティバス

公共交通以外：福祉有償運送、ござらっせシャトルバス、スクールバス、たすけあいカー（長久手ニュータウンに住む移動困難者向けの移動支援サービス。定時定路線型。ボランティアドライバーが社会福祉協議会の車両を使って試験運行中。）

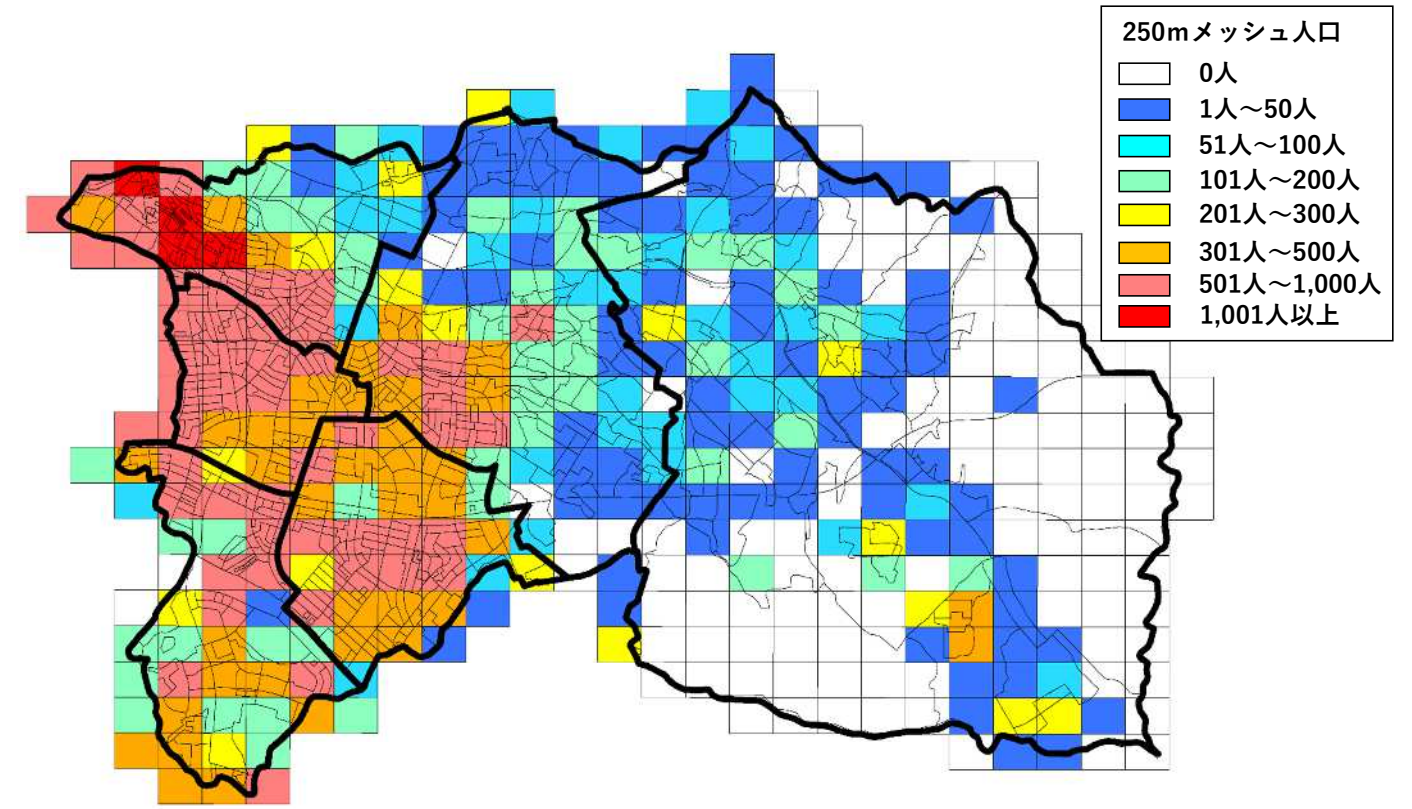
(2) 市の人口特性について

- ・市の総人口に占める高齢化率は今後高まることが見込まれ、それに伴う移動困難者の増加も想定される（R 5. 4月時点の人口は60,770人、高齢化率は17.1%）。
- ・市内の人口分布は、名古屋市に近い市西部に集中しており、高齢者（65歳以上）の分布は市北部から東部にかけて高くなっている。



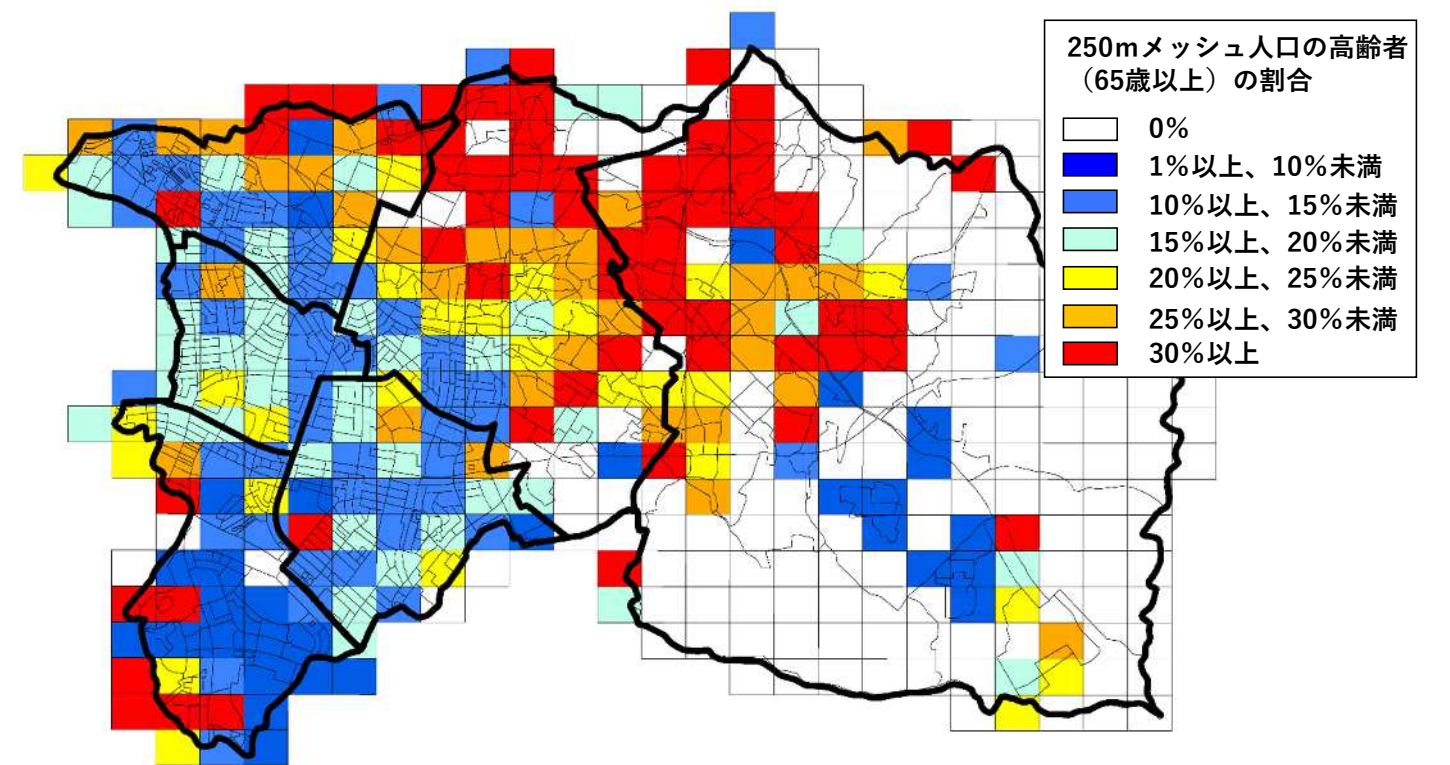
資料：国勢調査および長久手市将来人口推計報告書
 ※年齢不詳分を各年齢層に按分。なお、各年齢階級別の値を小数点以下で四捨五入しているため、合計値と必ずしも一致しない。

【長久手市の将来推計人口推移】 ※四角内は高齢化率（%）



【人口分布（R2時点）】

参考：R2 国勢調査

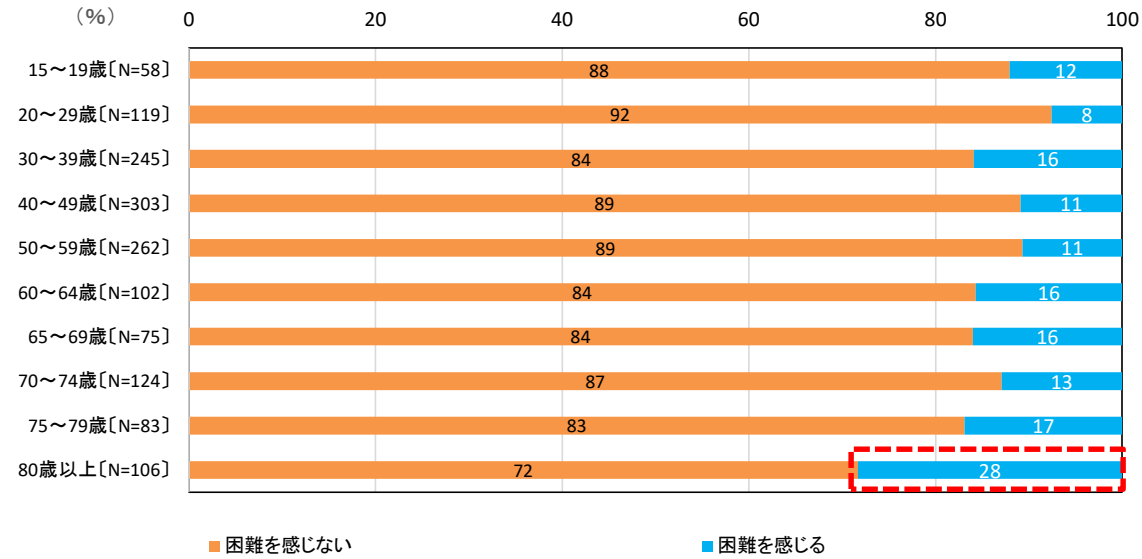


【高齢化率の分布（R2時点）】

参考：R2 国勢調査

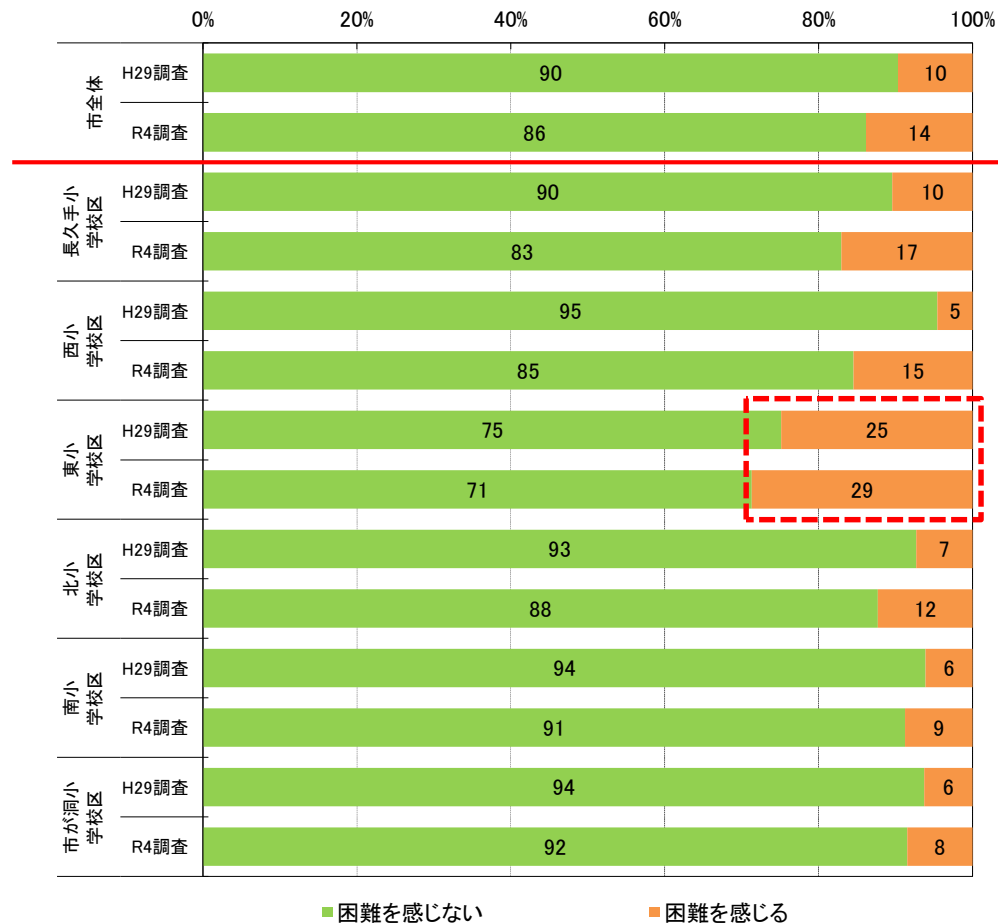
(3) 最寄りバス停までの徒歩移動の困難さの市民意識について

- ・徒歩移動を困難に感じている方の割合は特に80歳以上の方で多さが目立つ。
- ・徒歩移動の困難さの割合は、H29調査からR4調査にかけて高齢化に伴い、各小学校区とも多くなっている。
- ・小学校区別で見た場合の徒歩移動の困難さは東小学校区の割合が最も高い。



【年齢層別の最寄りバス停までの移動困難さの割合】

参考：R4 市民アンケート調査

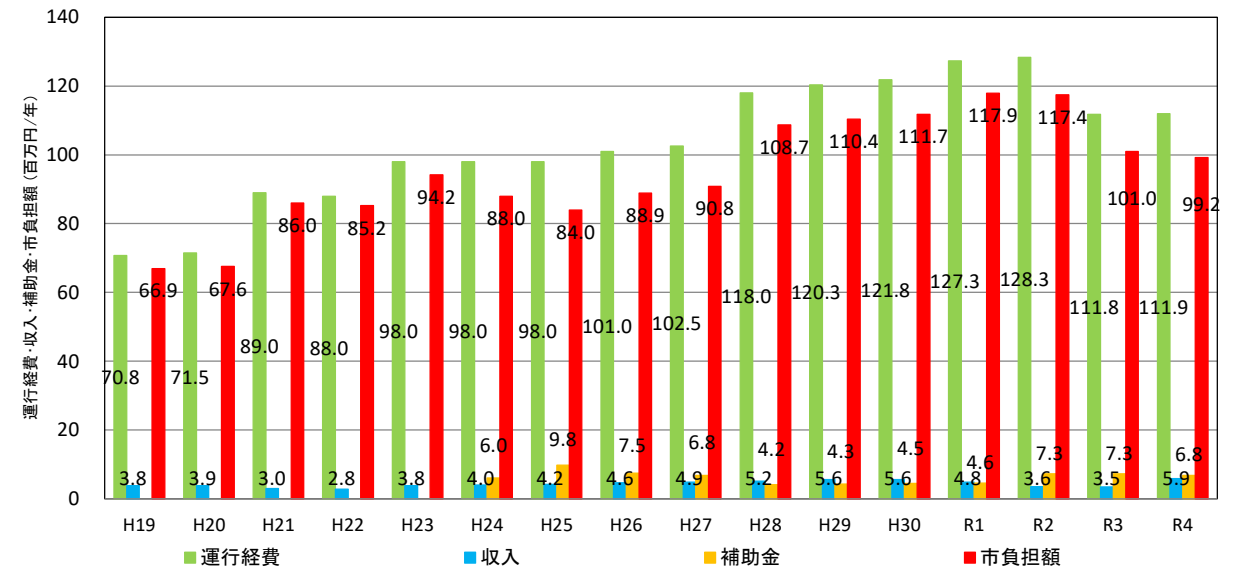


【H29、R4の小学校区別の最寄りバス停までの移動困難さの割合】

参考：R4 市民アンケート調査

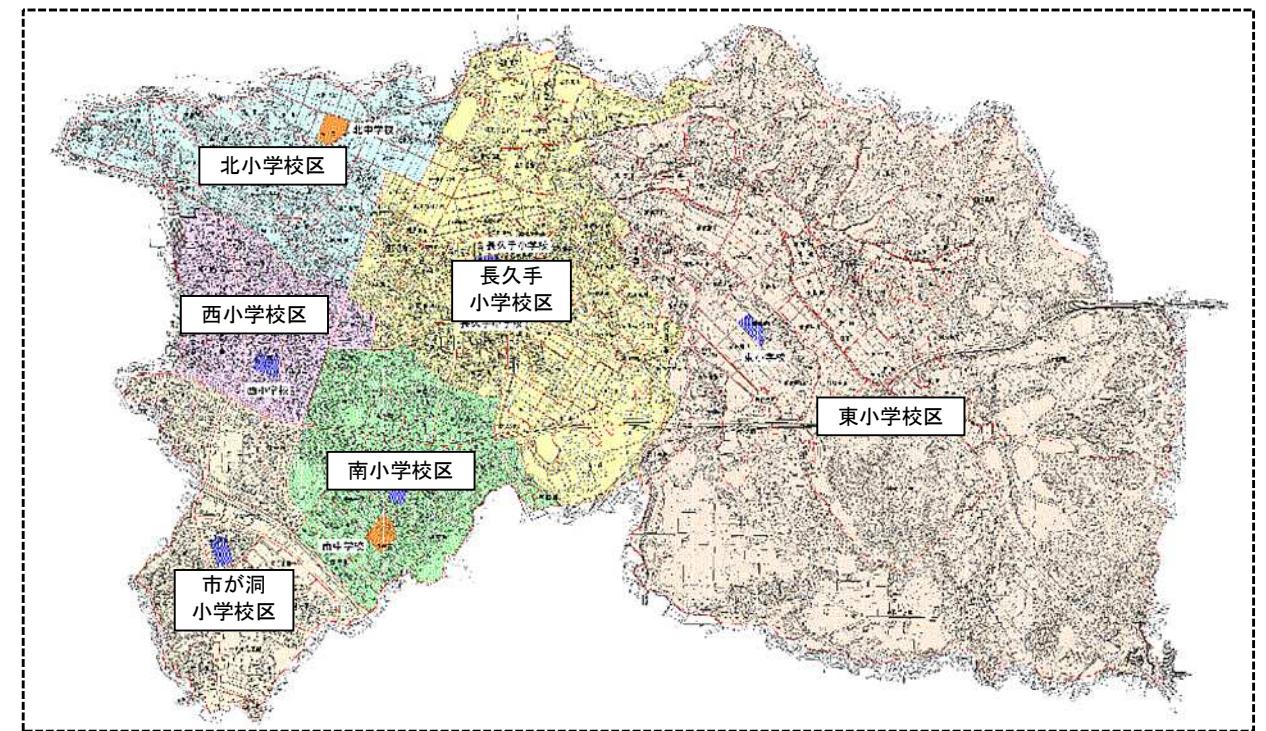
(4) 公共交通の財政状況

- ・Nーバスの運行経費は市が負担している。
- ・近年のNーバスの運行経費は約1.2億円/年程度で推移している。
- ・今後の市の財政状況を踏まえて、現在の市負担額の規模を維持する必要がある。



【Nーバスの運行経費や市負担額の推移】

参考：長久手市



【長久手市小学校区図】

(5) リニモの利用特性について

① リニモの運行状況

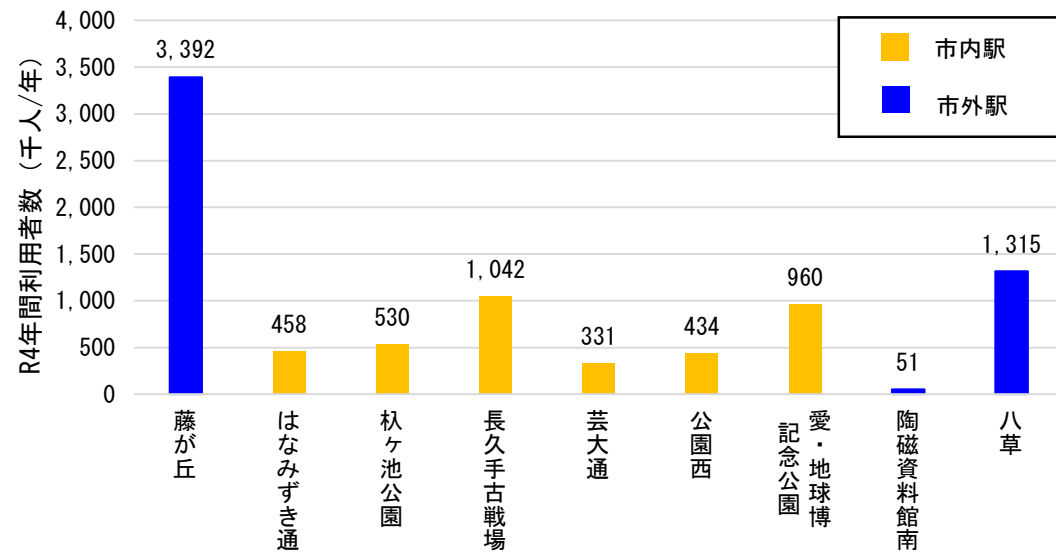
- ・リニモは地下鉄東山線の藤が丘駅と愛知環状鉄道八草駅を結んでいる。
- ・全9駅のうち6駅が市内に設置されており、東西方向の移動軸を担っている。
- ・運行本数は、平日の学生の通学時期に対応した第1ダイヤでは1日往復で約130本/日が運行している。ピーク時には、9本/時のダイヤで運行している。



【リニモ路線図】

② 利用実績について

- ・リニモ9駅の利用者数は藤が丘駅が最も多く、長久手市内の駅では長久手古戦場駅が最も多い。

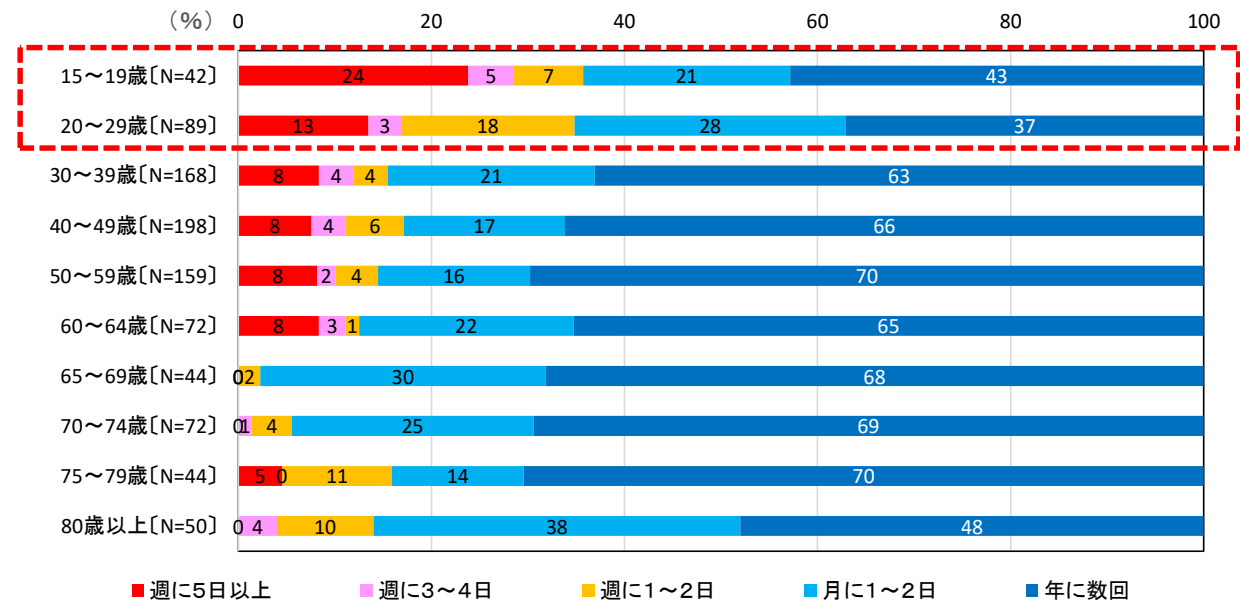


【リニモ駅の利用実績 (R4時点)】

参考：愛知高速交通(株)ホームページ

③ 利用年齢層について

- ・若年層ほど利用頻度が高い傾向にあり、特に10代~20代の利用頻度が高い。



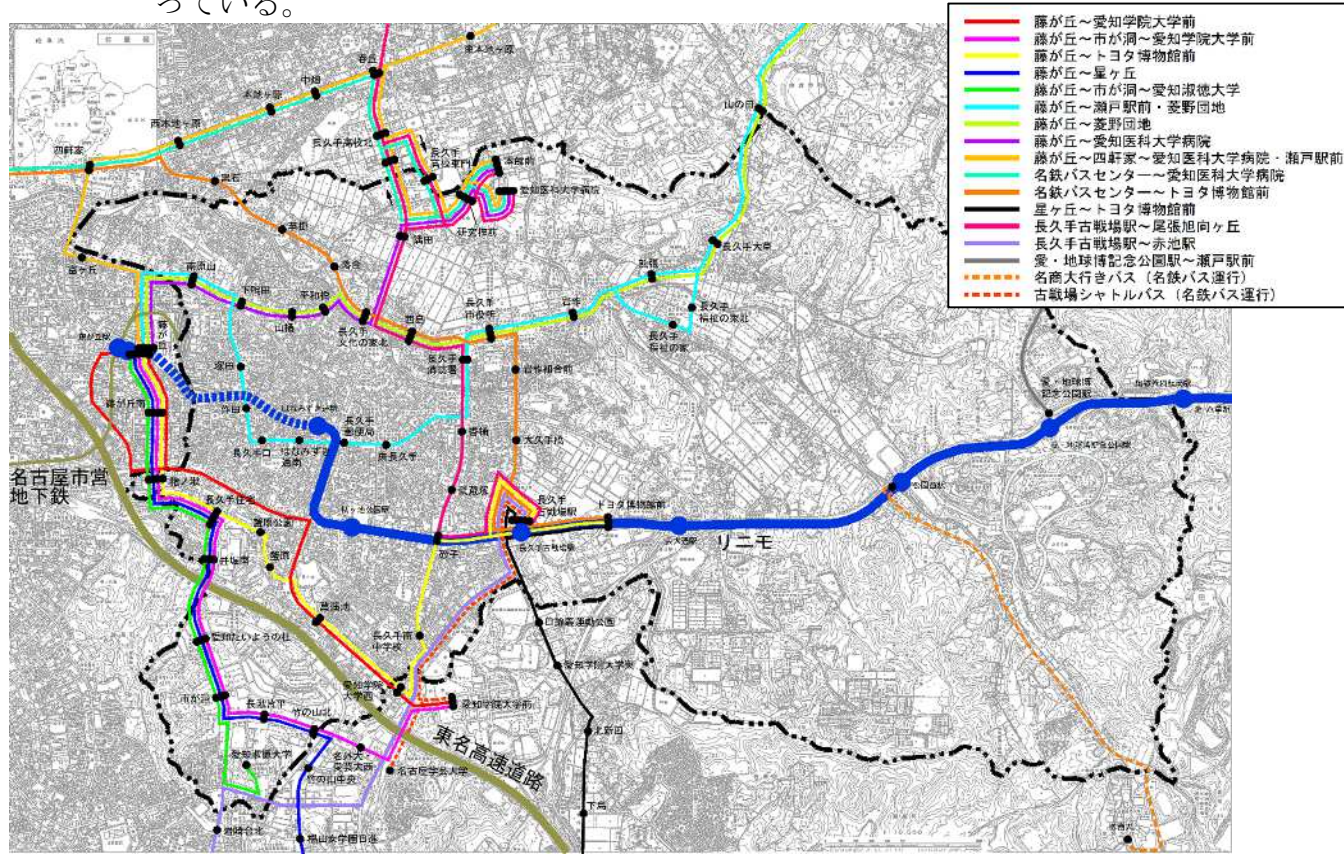
【リニモの利用年齢層と利用頻度の傾向】

参考：R4 市民アンケート調査

(6) 名鉄バスの利用特性について

① 名鉄バスの運行状況

- ・長久手市内の名鉄バス路線は主に名古屋方面を中心として人口の集中している市西部の移動をカバーしている。一方、市東部への運行ルートは非常に少ない。
- ・藤が丘駅を発着する系統が中心となり14系統が市内を運行している。中でも大学への通学利用が多い藤が丘駅～愛知学院大学前間の本数が多く、ピーク時は13本/時となっている。



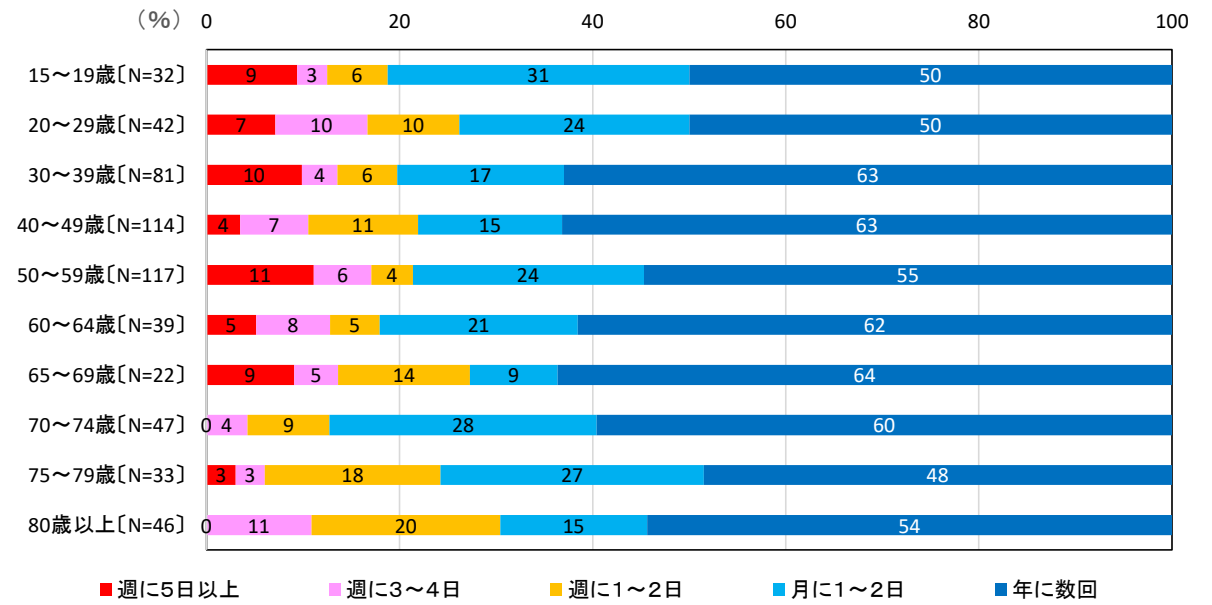
【名鉄バス系統別路線図】

【名鉄バスの長久手市内運行路線の系統別運行本数】

起点	終点	終日運行本数 (本/日・片方向)	ピーク時本数 (本/時・片方向)
1. 藤が丘	愛知学院大学前	8 2	1 3
	愛知学院大学前(長湫片平経由)	1 1	2
2. 藤が丘	トヨタ博物館前	3 0 (長久手古戦場駅止: 6)	3
3. 藤が丘	星ヶ丘	1 4	2
4. 藤が丘	愛知淑徳大学	4 3	9
5. 藤が丘	瀬戸駅前	3 0	3
6. 藤が丘	菱野団地(平和橋経由)	1 5	1
	菱野団地(長久手郵便局経由)	1 0	1
7. 藤が丘	愛知医科大学病院(平和橋経由)	1 7 (快速: 8)	2 (快速: 4)
	愛知医科大学病院(四軒家経由)	2 6	4
8. 名鉄バスセンター	愛知医科大学病院	1 7	2
9. 名鉄バスセンター	トヨタ博物館前	1 9	2
10. 星ヶ丘	トヨタ博物館前	9	1
11. 瀬戸駅前	愛知医科大学病院	2	1
12. 長久手古戦場駅	赤池駅	1 5	1
13. 長久手古戦場駅	尾張旭向ヶ丘	1 3	1
14. 愛・地球博記念公園駅	瀬戸駅前	0 (休日: 5)	0 (休日: 1)

② 利用年齢層について

- ・比較的若年層ほど利用頻度が高い傾向が見られるが、週に1回以上を利用する割合を見た場合は75歳以上の後期高齢者の利用も高く、全体として広い年齢層の市民が利用している。

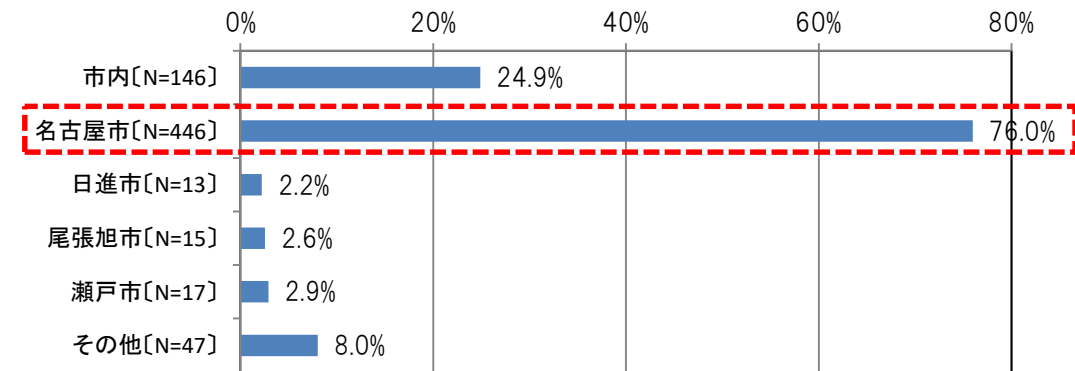


【名鉄バスの利用年齢層と利用頻度の傾向】

参考: R4 市民アンケート調査

③ 利用者の行先について

- ・名古屋市を行き先としている割合が76%と最も多く、次いで長久手市内が24.9%と多い。



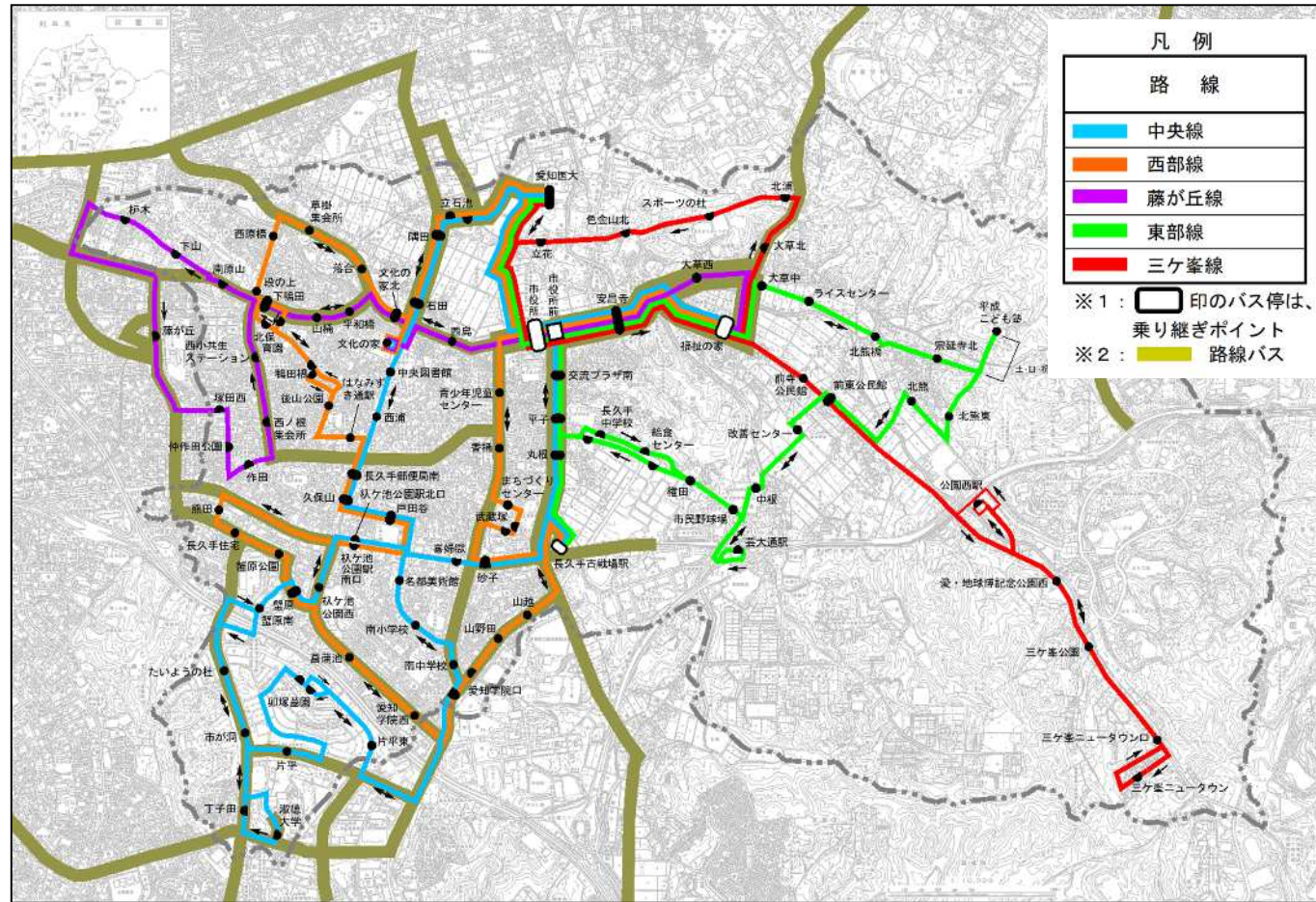
【名鉄バス利用者の主な行先】

参考: R4 市民アンケート調査

(7) Nバスの利用特性について

① 運行状況

- ・Nバスは名鉄バスを補完する形で路線網を形成し、5路線8ルートを5台の車両で運行している。
- ・路線は「市役所」を起終点とし、各路線が市内の移動をカバーしている。
西部…中央線（右回り、左回り）、西部線（右回り、左回り）、藤が丘線
東部…東部線（右回り、左回り）、三ヶ峯線



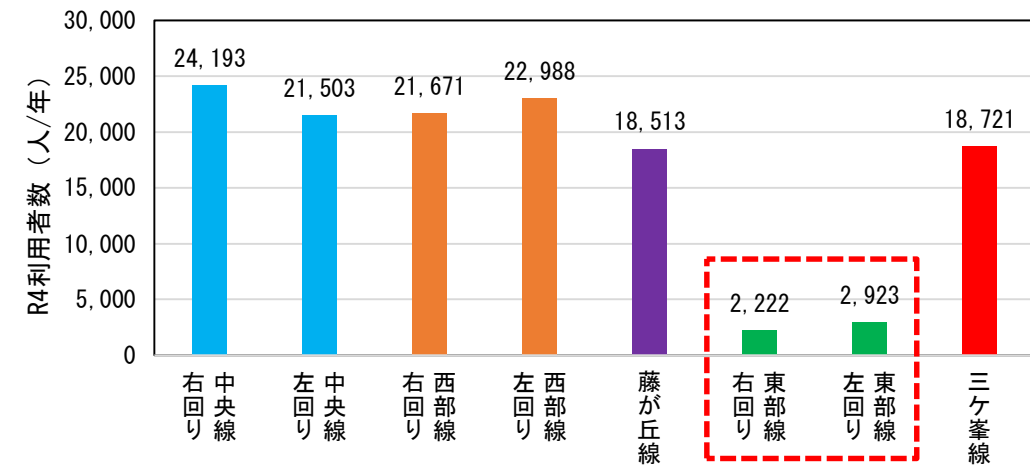
【Nバス路線図】

運行本数(日)	平日	休日
中央線右回り	7	5
中央線左回り	6	4
西部線右回り	6	4
西部線左回り	7	5
藤が丘線	5	5
東部線右回り	3	2
東部線左回り	3	3
三ヶ峯線	5	4

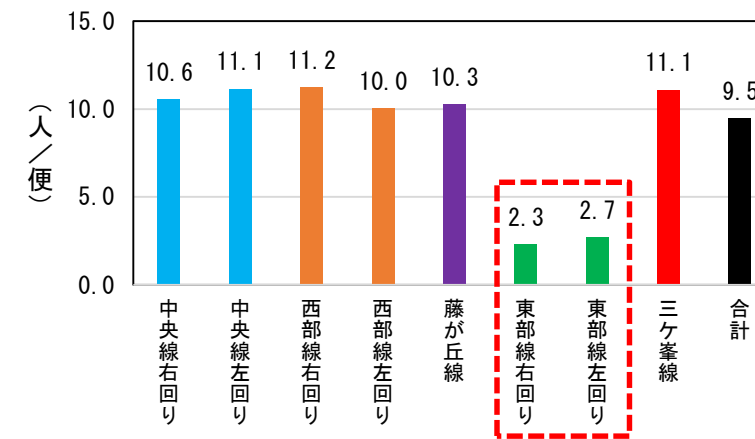
【Nバス運行本数】
R4.4～R5.3 運行実績より

② 利用実績で見た路線別の利用について

- ・路線別では、東部線の利用者数が他の路線と比較して極端に少なく、1便当たりの利用者数においても同様の結果となっている。



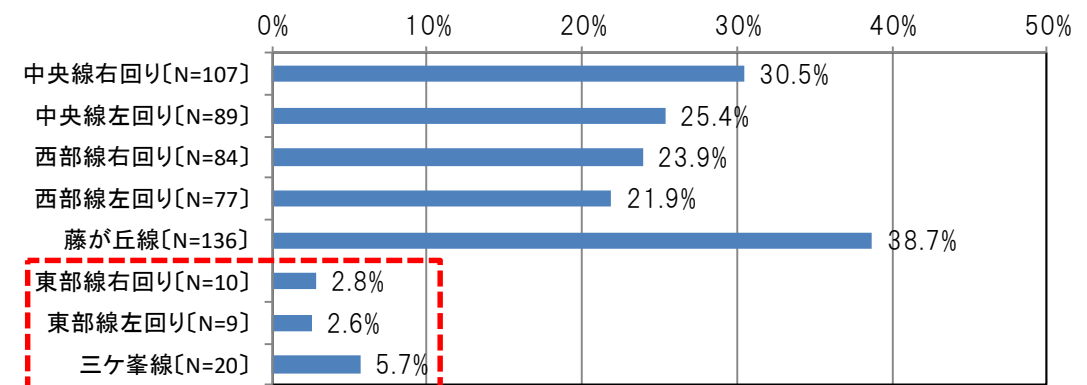
【Nバスの路線別利用実績】 R4.4～R5.3 運行実績より



【Nバス1便当たりの利用者数】
R4.4～R5.3 運行実績より

③ 市民アンケートで見た路線別の利用について

- ・市民アンケート調査では、よく利用するNバス路線として、市東部の市街化調整区域を運行する東部線と三ヶ峯線の利用割合が極めて少ない結果となっている。



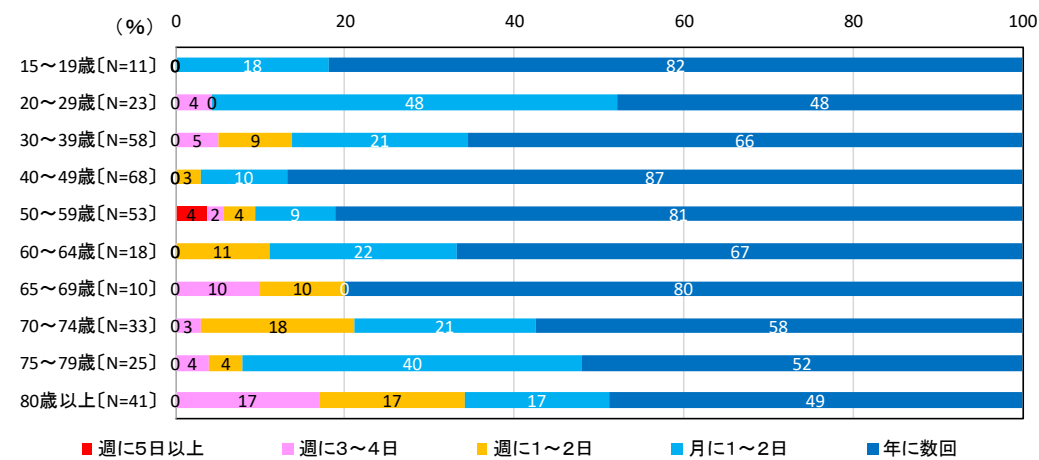
【よく使うNバス路線の割合】

参考：R4 市民アンケート調査

※三ヶ峯線の利用者数がアンケート結果と利用実績で大きな差が出ている理由は、三ヶ峯線は小学児童の通学に利用されているが、市民アンケートでは15歳以上を対象としたことにより小学児童の利用が含まれていないためである。

④ 利用年齢層について

・Nーバスは高齢者の利用頻度が高い傾向が見られる。

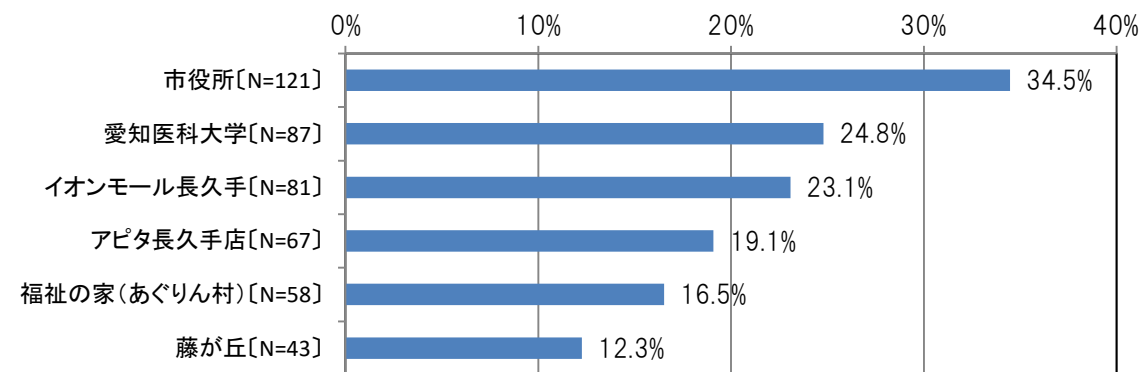


【Nーバスの利用年齢層と利用頻度の傾向】

参考：R4 市民アンケート調査

⑤ 利用者の行先について

・Nーバス利用者の行先上位は市内が主な行き先の上位を占め、市役所、愛知医科大学、イオンモール長久手の順が多い。



【Nーバス利用者の主な行先の上位】

参考：R4 市民アンケート調査

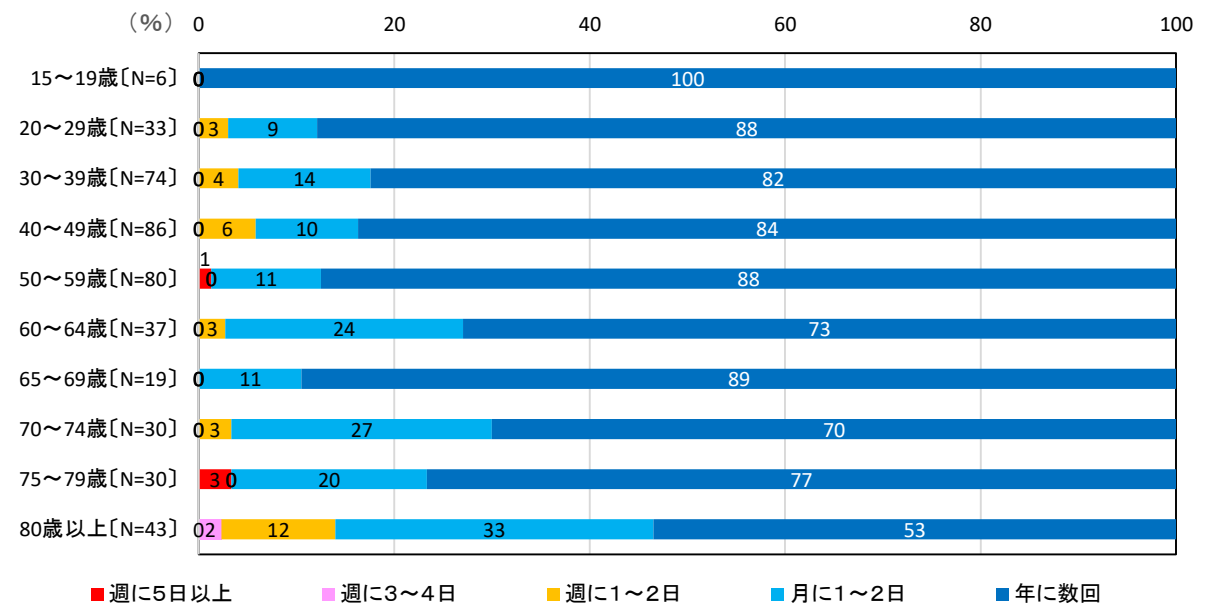
(8) タクシーの利用特性について

① 運行状況について

・定時定路線に縛られない公共交通として、市内全体の移動をカバーしている。

② 利用年齢層について

・比較的高齢者ほど利用頻度が高い傾向にある。

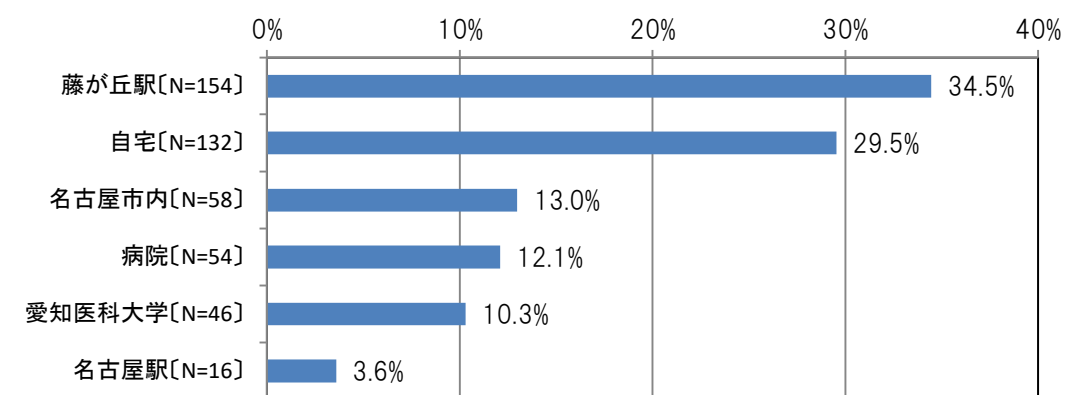


【タクシーの利用年齢層と利用頻度の傾向】

参考：R4 市民アンケート調査

③ 利用者の行先について

・藤が丘駅を行き先としている割合が最も多く、次いで自宅が多い。



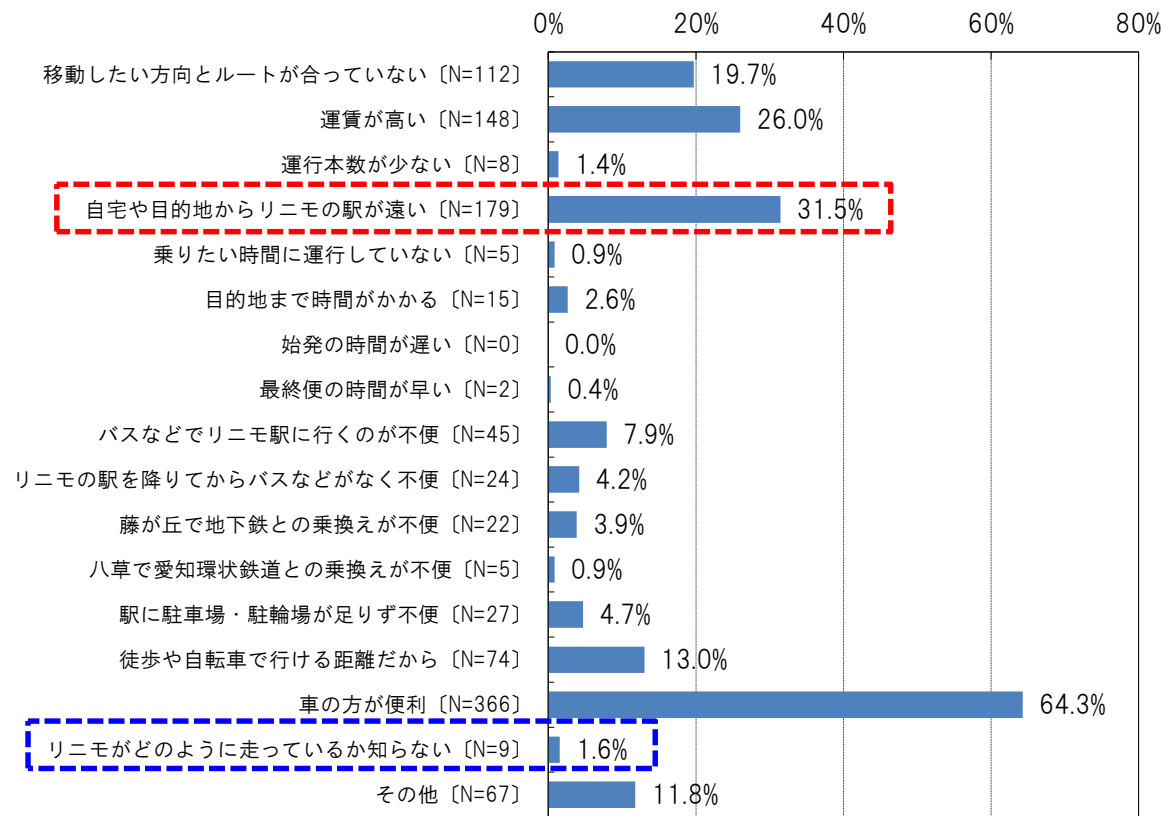
【タクシー利用者の主な行き先】

参考：R4 市民アンケート調査

(9) 各公共交通を利用しない理由について

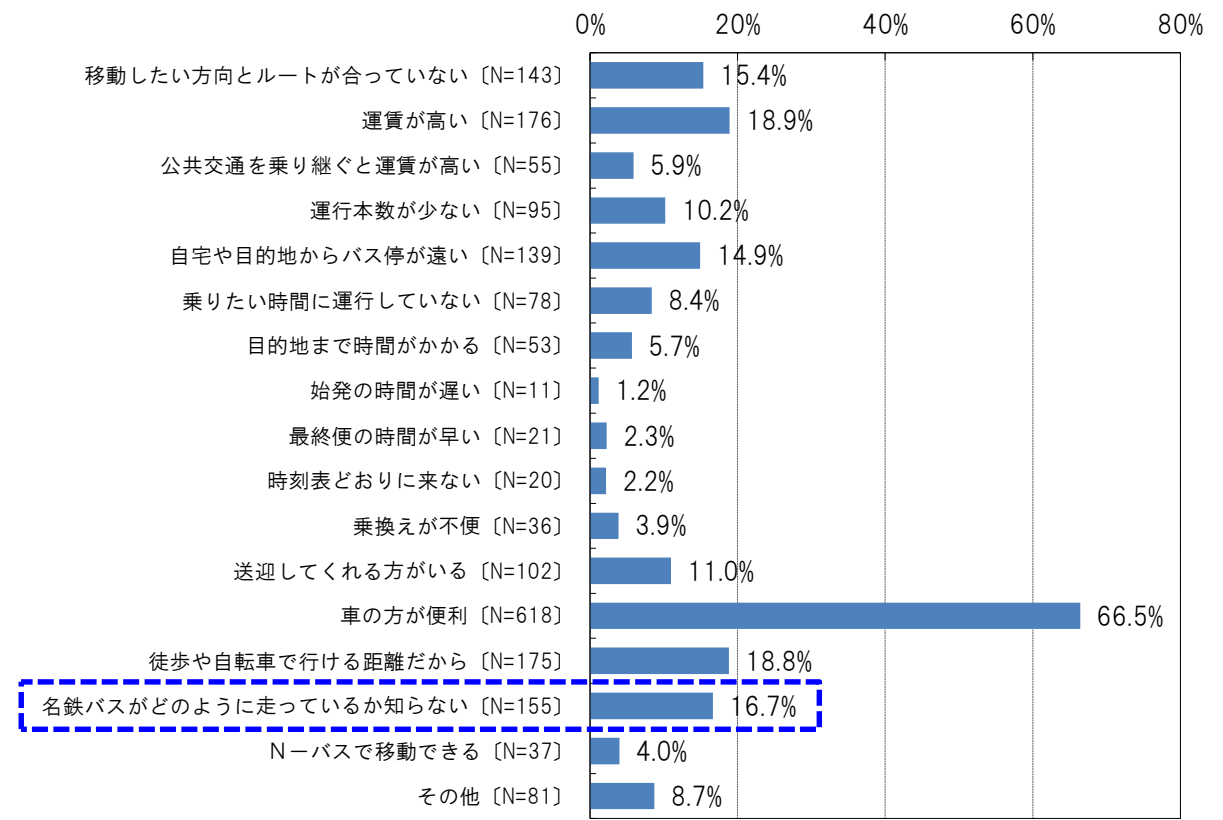
- ・どの公共交通においても、「車の方が便利」が最も高くなっている。
- ・リニモと名鉄バスは、名古屋市方面など市外とつながる基幹的な路線であるため、「移動したい方向とルートが合っていない」の理由の回答割合は、Nーバスに比べると少ない。
- ・Nーバスは、基幹的な路線を補完する目的で運行していることもあり、「移動したい方向とルートが合っていない」、「運行本数が少ない」、「乗りたい時間に運行していない」などのサービス水準に関する回答割合が、リニモと名鉄バスに比べて高い。
- ・リニモは、軌道系の路線であり、駅の数に限られているため、「自宅や目的地からリニモの駅が遠い」の回答割合の高さが目立つ。
- ・上記の利便性による理由以外では、リニモは「どのように走っているか知らない」を理由とした回答割合は低く、認知度が高いことが分かる。一方で、名鉄バスやNーバスではリニモに比べると回答割合が高く、運行ルートやダイヤに関する認知度が低いことも「利用しない理由」の1つであると考えられる。

① リニモを利用しない理由



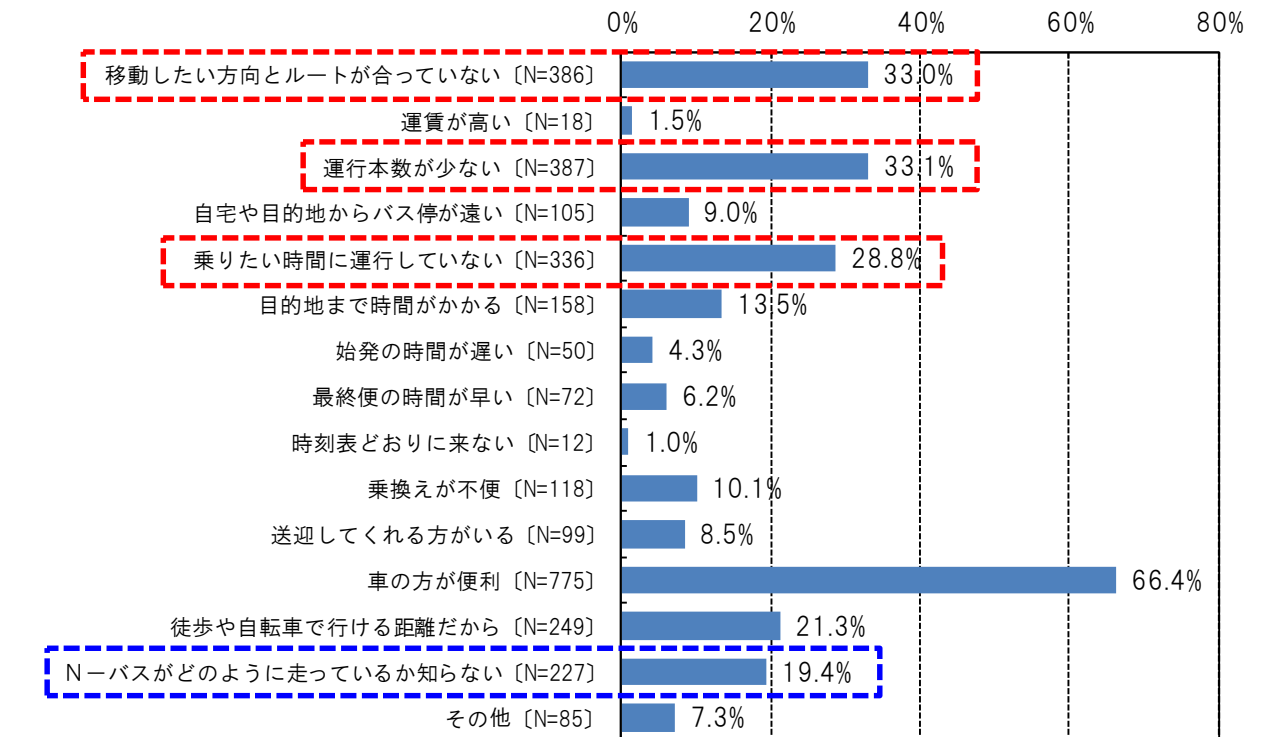
参考：R4 市民アンケート調査

② 名鉄バスを利用しない理由



参考：R4 市民アンケート調査

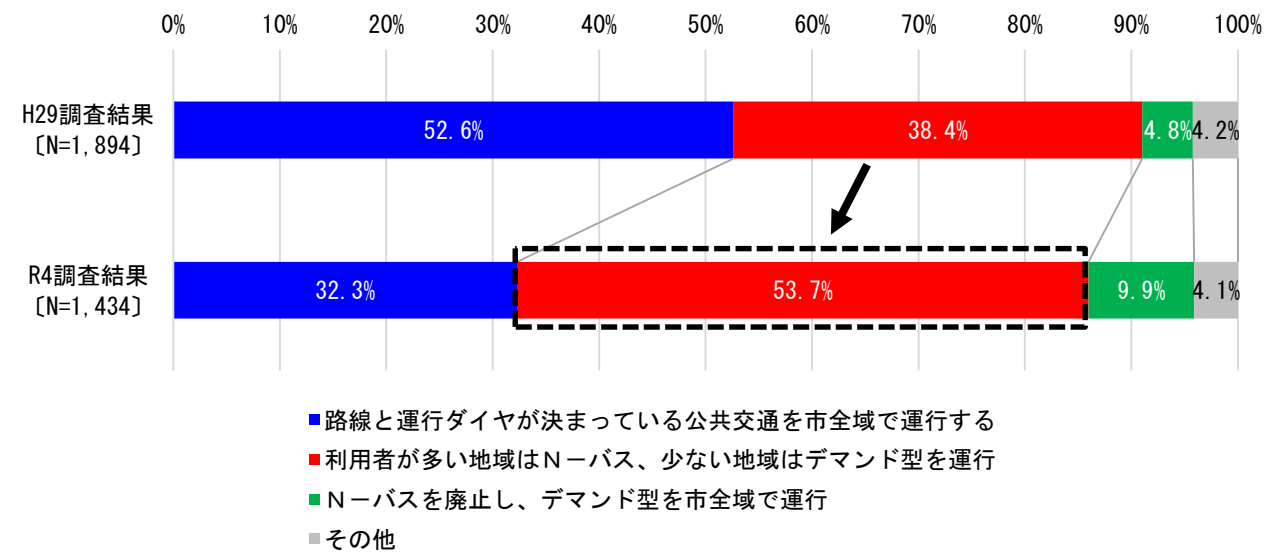
③ Nーバスを利用しない理由



参考：R4 市民アンケート調査

(10) 今後、高齢化が進むことが見込まれる中、市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通について

・H29 調査では「路線と運行ダイヤが決まっている公共交通を市全域で運行する」が多かったのに対し、R4 調査では「利用者が多い地域がNーバス、少ない地域はデマンド型を運行」が多くなっており、市民が求める交通形態に対して意識の変化が表れている。



【H29、R4の市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通の割合】

参考：R4 市民アンケート調査

2. 特徴と課題整理

市内の現況や市民アンケートより得られた結果から、本市の特徴と主な課題として以下が挙げられる。また、地域別の特徴・課題はさまざまであるため、小学校区別の特徴・課題を整理する。

【特徴】

- ① リニモと名鉄バスは名古屋市方面など市外と結ぶ基幹的な路線であり、Nバスは市内の移動を補完している（p 1）
- ② 車の利用が多く、公共交通の利用が少ない（p 2、9）
- ③ 今後の高齢化を見据えたうえで必要と思う公共交通の意識が変化している（p 10）

【課題】

- ① 高齢化に伴う移動困難者増加が見込まれる（p 3）
- ② Nバスの運行にかかる市負担額を維持する必要がある（p 4）
- ③ 最寄りバス停までの徒歩移動を困難に感じる方の割合が増加している（p 4）
- ④ Nバスの路線別での利用に偏りがある（p 7）
- ⑤ バスがどのように走っているかを知らない割合が高い（p 9）

【小学校区別の特徴・課題】

※人口はR 5. 4. 1時点

【北小学校区】（約 13,700 人）

- 地区をカバーする主な路線
名鉄バス・Nバス
- ◆ 地域特性・課題
 - ・人口集積：北東部で低
 - ・高齢化率：低
 - ・リニモ駅との距離：**大**
 - ・Nバス利用者：**多**
 - ・最寄りバス停徒歩移動：困難割合少

【長久手小学校区】（約 8,800 人）

- 地区をカバーする主な路線
リニモ・名鉄バス・Nバス
- ◆ 地域特性・課題
 - ・人口集積：北部で低、高齢化率：**高**
 - ・リニモ駅との距離：**大**
 - ・Nバス利用者：**東部線少**
 - ・最寄りバス停徒歩移動：困難割合少

【西小学校区】（約 8,700 人）

- 地区をカバーする主な路線
リニモ・名鉄バス・Nバス
- ◆ 地域特性・課題
 - ・人口集積：高、高齢化率：低
 - ・リニモ駅との距離：小
 - ・Nバス利用者：**多**
 - ・最寄りバス停徒歩移動：困難割合少

【市が洞小学校区】（約 11,600 人）

- 地区をカバーする主な路線
名鉄バス・Nバス
- ◆ 地域特性・課題
 - ・人口集積：高、高齢化率：低
 - ・リニモ駅との距離：**大**
 - ・Nバス利用者：**多**
 - ・最寄りバス停徒歩移動：困難割合少

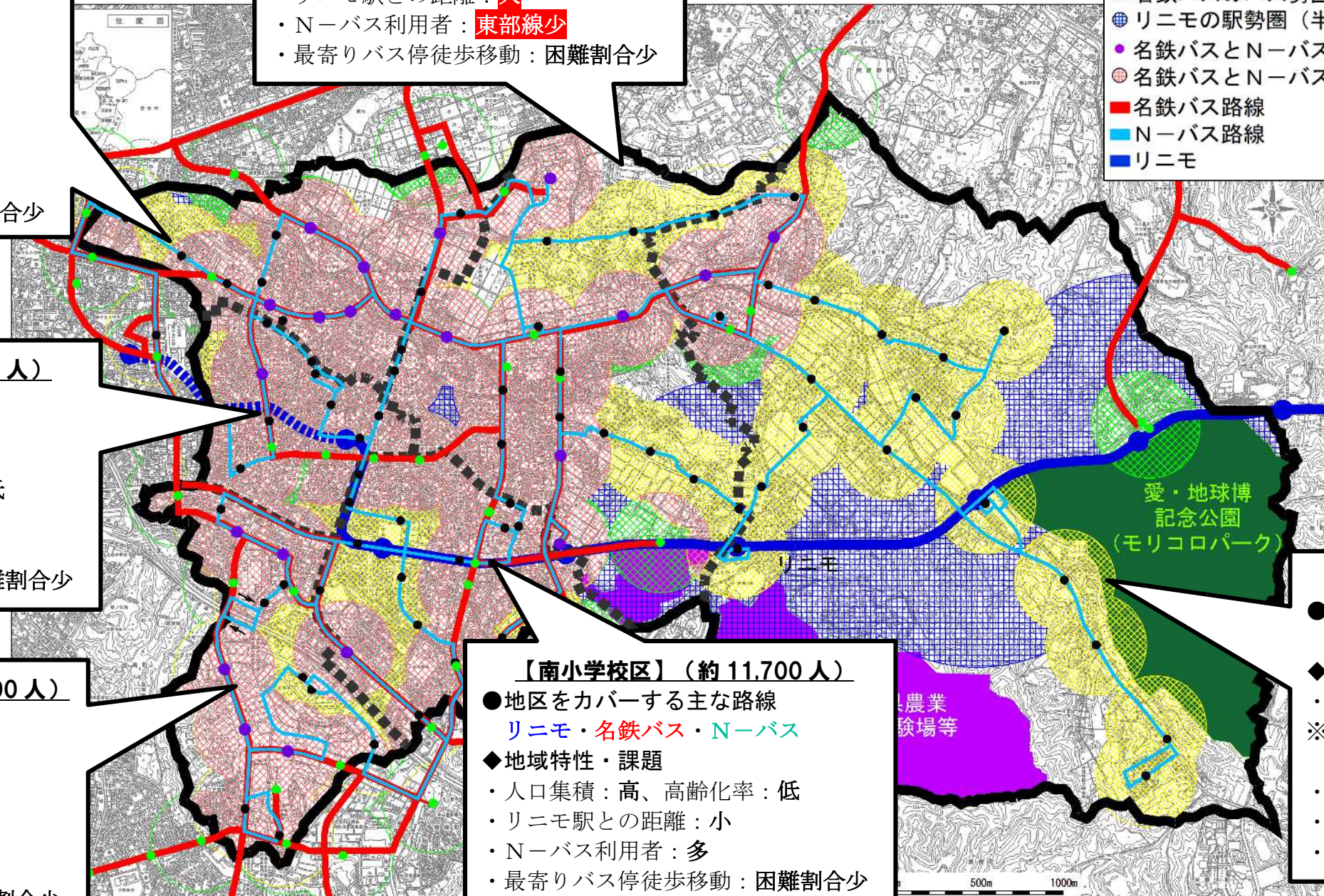
【南小学校区】（約 11,700 人）

- 地区をカバーする主な路線
リニモ・名鉄バス・Nバス
- ◆ 地域特性・課題
 - ・人口集積：高、高齢化率：低
 - ・リニモ駅との距離：小
 - ・Nバス利用者：**多**
 - ・最寄りバス停徒歩移動：困難割合少

【東小学校区】（約 6,300 人）

- 地区をカバーする主な路線
リニモ・Nバス
- ◆ 地域特性・課題
 - ・人口集積：低、高齢化率：**高**
 - ※リニモ以南では宅地開発により若年世代の人口増が進行
 - ・リニモ駅との距離：**大**
 - ・Nバス利用者：**東部線少**
 - ・最寄りバス停徒歩移動：**困難割合高**

- Nバスのバス停
- Nバスのバス勢圏(半径300m)
- 名鉄バスのバス停
- 名鉄バスのバス勢圏(半径300m)
- リニモの駅勢圏(半径1km)
- 名鉄バスとNバスで重複するバス停
- 名鉄バスとNバスの勢圏で重複している範囲
- 名鉄バス路線
- Nバス路線
- リニモ



3. 今後の方向性と取組

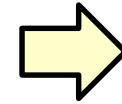
本市の特徴と課題から、目指す方向性と実現のための取組を以下のとおり挙げる。

目指す方向性

- a 地域に合った効果的・効率的な移動手段の確保（特徴③、課題①②③④）
- b 市内公共交通の利便性向上（特徴②、課題①③④）
- c 公共交通の利用促進の充実（特徴②、課題⑤）

方向性を実現するための取組

- A 公共交通ネットワーク改善の検討（方向性 a・b）
- B 利用促進の強化（方向性 c）



地域に合った公共交通確保のための今後の取組

【西部地域】

・基幹的な公共交通路線が充実している中、さらに改善を図りながら、**B 利用促進の強化**を重点的に取り組む。

【東部地域】

・人口の集積度合い、高齢化の進行、公共交通の利用実態への対応を図るため、まずは**A 公共交通ネットワーク改善の検討**を重点的に取り組み、同時に利用促進の強化を展開する。

