

長久手市地域公共交通計画別紙
(フィーダー系統)
(令和7年度事業分)

令和6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	2
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体	7
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運行予定者	8
5. 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	19
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法	19
7. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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系統の概要	19
8. 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	19
9. 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	19
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要	20
11. 車両の取得に係る目的・必要性	23
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果	23
13. 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 費用の総額、負担者及びその負担額	23
14. 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	23
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性	23
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果	23
17. 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	23

18. 協議会の開催状況と主な議論	24
19. 利用者等の意見の反映状況	27
20. 協議会メンバーの構成員	28

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

長久手市の公共交通は、当初は名鉄バスが中心であり、主に藤が丘方面へのアクセスに重点が置かれていた。そのような中、長久手市では平成10年7月にNーバスの運行を始め、現在は以下の4つを運行目的としている。

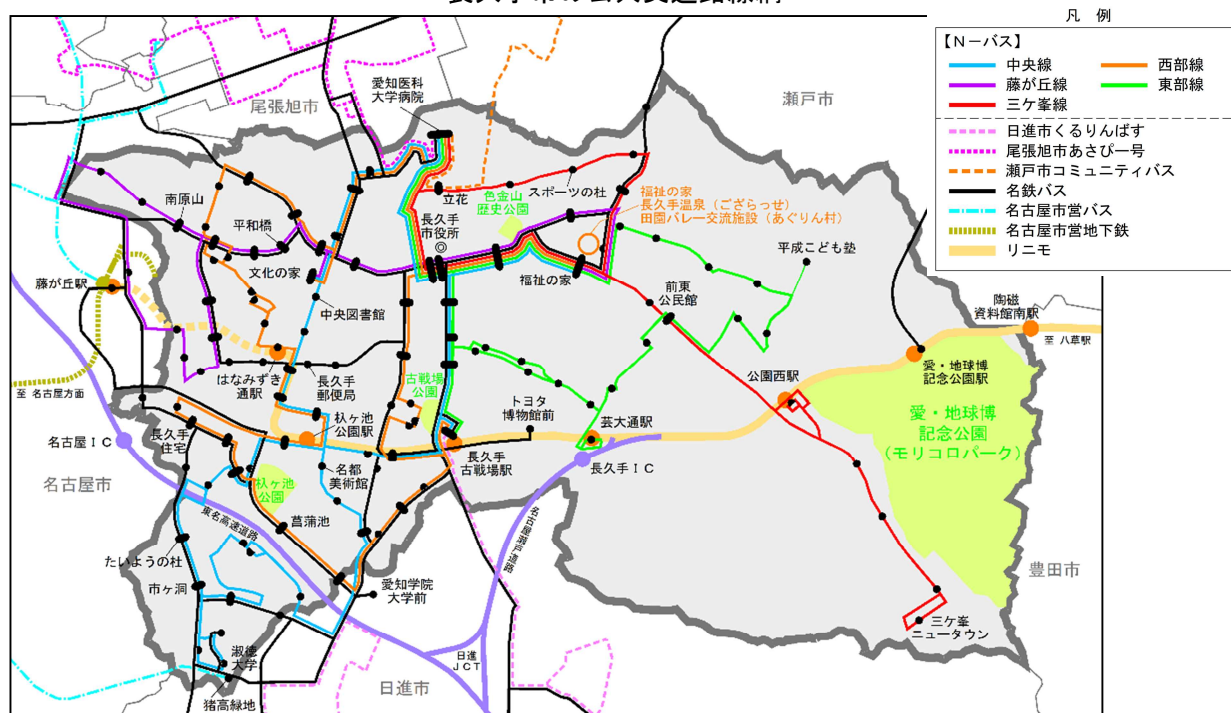
- ①市内交通空白地帯の解消
- ②公共施設の利便性向上
- ③高齢者や子供等の交通弱者の社会参加の促進
- ④子育て支援

その後の平成17年3月には、愛・地球博の開催に先立ち、市内初の軌道系公共交通としてリニモ（東部丘陵線）が開業した。これにより、市内に公共交通の基幹軸が形成され、長久手市を取り巻く公共交通体系は大きく変わった。

これを受け、利用者ニーズ等を把握するため、平成18年6月にはリニモ沿線住民や通勤・通学利用者を対象とした「公共交通の利用に関する調査」、平成20年3月には「Nーバス利用実態調査」を実施し、公共交通の課題や改善を求める声を受けて、平成21年4月1日から、通勤・通学の利便性の向上を目的に加え、朝夕便の運行を開始した。平成21年9月1日には限られた保有車両を最大限活用して路線再編を行い、平成23年4月1日からはバス車両を1台増車した上で一部の路線のルートやサービス水準を見直した。平成28年4月には便数及びルートの見直しを行い、8人乗りワンボックス車両を試行的に導入した。また、令和3年4月に商業施設や病院への乗入増加、乗り継ぎの改善等を目的としたルート及びダイヤの再編を行った。同時に、経費改善のため、ワンボックス車両を廃止した。

平成21年の路線再編以降、増加傾向にあった利用者数は平成29年をピークに減少し、令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響もあり大幅な減少となったが、高齢化の進展は以後も続くため、Nーバスは市民にとって欠かせないものとなっている。そこで、長久手市ではNーバスの運行を継続して行うために、地域公共交通確保維持改善事業に取り組む。

長久手市の公共交通路線網



2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

2-1. 定量的な目標

【Nーバス補助対象系統の目標】

① 市内公共交通の利用者数の増加

補助対象路線	年間利用者数				
	令和4年度実績 (令和4.04～ 令和5.03)	令和5年度実績 (令和5.04～ 令和6.03)	令和7年度 目標 (令和6.10～ 令和7.09)	令和8年度 目標 (令和7.10～ 令和8.09)	令和9年度 目標 (令和8.10～ 令和9.09)
中央線右まわり	24,193 人/年	26,676 人/年	28,193 人/年	29,236 人/年	26,340 人/年
	2,295 便	2,298 便	2,293 便	2,289 便	2,293 便
中央線左まわり	21,503 人/年	23,668 人/年	25,017 人/年	25,942 人/年	23,374 人/年
	1,934 便	1,936 便	1,932 便	1,928 便	1,932 便
西部線右まわり	21,671 人/年	23,655 人/年	25,001 人/年	25,926 人/年	23,371 人/年
	1,934 便	1,936 便	1,932 便	1,928 便	1,932 便
西部線左まわり	22,988 人/年	24,939 人/年	26,360 人/年	27,335 人/年	24,614 人/年
	2,295 便	2,298 便	2,293 便	2,289 便	2,293 便
三ヶ峯線	18,721 人/年	16,623 人/年	17,566 人/年	18,216 人/年	16,423 人/年
	1,689 便	1,692 便	1,688 便	1,686 便	1,688 便

② 効率的な公共交通の確保

補助対象路線	1 便あたり利用者数				
	令和4年度実績 (令和4.04～ 令和5.03)	令和5年度実績 (令和5.04～ 令和6.03)	令和7年度 目標 (令和6.10～ 令和7.09)	令和8年度 目標 (令和7.10～ 令和8.09)	令和9年度 目標 (令和8.10～ 令和9.09)
中央線右まわり	10.5 人/便	11.6 人/便	12.3 人/便	12.8 人/便	11.5 人/便
中央線左まわり	11.1 人/便	12.2 人/便	12.9 人/便	13.5 人/便	12.1 人/便
西部線右まわり	11.2 人/便	12.2 人/便	12.9 人/便	13.4 人/便	12.1 人/便
西部線左まわり	10.0 人/便	10.9 人/便	11.5 人/便	11.9 人/便	10.7 人/便
三ヶ峯線	11.1 人/便	9.8 人/便	10.4 人/便	10.8 人/便	9.7 人/便

令和 5 年度に策定した長久手市地域公共交通計画において設定した、令和 10 年度までのNーバスの利用者数の目標設定に準じて、補助対象の路線別の目標値を設定する。

① 地域公共交通計画で設定した計算方法を下記に記載する。

過去 10 年間に於いて、Nーバスの路線再編や便数の増減、新型コロナウイルスの影響が少ない年度におけるNーバスの利用者数の変化率と市の人口の変化率を算出し、人口に対するNーバス利用者数の伸び率を設定した。

この倍率を令和 4 年度から令和 10 年度までの人口の推計伸び率に適用することで令和 10 年度までのNーバス利用者数の伸び率を設定した。なお、令和 9 年度はNーバスの路線再編を計画しているため、令和 8 年度から令和 9 年度の変化率に関しては、過去の路線再編時（令和元年度）の利用者数の減少率及び人口の倍率を用いて算出した。

② 効率的な公共交通の確保（1 便当たりの利用者数）については、上記①で設定した目標利用者数に対する運行便数に応じた 1 便当たりの利用者数を目標として設定した。

【参考】

長久手市の人口増加の影響を除いた利用者数の変化率を算定

A: N-バスの路線再編等、利用状況に変化がない時期の変化率

N-バス_変更	年度	N-バス利用者数 (人/年)	前年度比
	H24	202,117	-
	H25	215,788	106.8%
	H26	231,832	107.4%
	H27	240,676	103.8%
便数減	H28	243,742	101.3%
	H29	261,821	107.4%
	H30	260,513	99.5%
路線再編	R1	225,010	86.4%
コロナ禍	R2	152,334	67.7%
路線再編	R3	137,341	90.2%
運賃改定	R4	132,734	96.6%

	平均変化率
H24→H25	105.0%
H25→H26	
H26→H27	
H28→H29	
H29→H30	

B: 対応する総人口の変化

年度	総人口 (人/年)	前年度比
H24	50,492	-
H25	51,639	102.3%
H26	53,173	103.0%
H27	54,644	102.8%
H28	55,680	101.9%
H29	56,627	101.7%
H30	57,466	101.5%

	平均変化率
H24→H25	102.3%
H25→H26	
H26→H27	
H28→H29	
H29→H30	

C: 人口増加の影響を除いた利用者の年間伸び率 (A÷B)
102.6%

通常年度（路線再編なし）と路線再編年度における将来利用者数の伸びを算定

●通常年度の変化率

D: 総人口推定年間伸び率

年度	総人口 (人/年)	変化率
R4	60,352	106.6%
R10	64,333	

単年あたりの伸び (÷6) → 101.1%

C (102.6%) に D (101.1%) を乗じて通常年度における人口増を踏まえた将来利用者数の年間伸び率を算出

$$102.6\% \times 101.1\% \div 100 = 103.7\%$$

●路線再編年度の変化率

過去の路線再編時の変化から将来の路線再編年度の利用者変化率を予測する

年度	N-バス利用者数 (人/年)	変化率
H30	260,513	86.4%
R1	225,010	

年度	総人口 (人/年)	変化率
H30	57,466	101.9%
R1	58,545	

N-バスの路線再編時 (H30→R1) の利用者数変化率86.4%と同年度の人口の変化率101.9%より

$$86.4\% \div 101.9\% \div 100 = 84.8\%$$

この結果をD (総人口推定年間伸び率) に適用し路線再編年の利用者数推定年間伸び率を算出

$$84.8\% \times 101.1\% \div 100 = 85.7\%$$

N-バスの毎年の変化率

年度	N-バス変化率	備考
R5→R6	1.037	
R6→R7	1.037	
R7→R8	1.037	
R8→R9	0.857	路線再編
R9→R10	1.037	

R7 年度以降の利用者数の目標値の設定

			R5→R6 : × 1.037 R6→R7 : × 1.037	R6→R7 : × 1.037 R7→R8 : × 1.037	R7→R8 : × 1.037 R8→R9 : × 0.857
年度	R5年度実績値	R6年度推計値	R7年度目標値	R8年度目標値	R9年度目標値
期間	R4.10～R5.9	R5.10～R6.9	R6.10～R7.9	R7.10～R8.9	R8.10～R9.9
Nーバス全体合計	138,718人/年	—	—	—	—
対象路線小計	114,234人/年	117,779人/年	122,137人/年	126,655人/年	114,122人/年
中央線	右回り	25,854人/年	27,187人/年	28,193人/年	29,236人/年
	左回り	22,895人/年	24,124人/年	25,017人/年	25,942人/年
西部線	右回り	22,888人/年	24,109人/年	25,001人/年	25,926人/年
	左回り	24,270人/年	25,420人/年	26,360人/年	27,335人/年
三ヶ峯線	18,327人/年	16,939人/年	17,566人/年	18,216人/年	16,423人/年

R7 年度以降の1便当たりの利用者数の目標値の設定

年度	R5年度実績値	R6年度推計値	R7年度目標値	R8年度目標値	R9年度目標値
期間	R4.10～R5.9	R5.10～R6.9	R6.10～R7.9	R7.10～R8.9	R8.10～R9.9
	便/年 人/便	便/年 人/便	便/年 人/便	便/年 人/便	便/年 人/便
中央線	右回り	2,297 11.3	2,298 11.8	2,293 12.3	2,289 12.8
	左回り	1,936 11.8	1,936 12.5	1,932 12.9	1,928 13.5
西部線	右回り	1,936 11.8	1,936 12.5	1,932 12.9	1,928 13.4
	左回り	2,297 10.6	2,298 11.1	2,293 11.5	2,289 11.9
三ヶ峯線	1,690 10.8	1,692 10.0	1,688 10.4	1,686 10.8	1,688 9.7

※R 6 年度推計値は、長久手市地域公共交通計画における目標値の算定方法と整合を図るため、令和 6 年 3 月までの実績値及び過年度実績からの変化率を用いた推計値を合わせて算出した。

参考：長久手市地域公共交通計画の目標設定

基本方針	評価指標	現況値	目標値 【目標年次： 2028（令和10）度】
基本方針1： 地域共創による 地域交通 ネットワークの確 保・維持・改善	・市内基幹交通（リニモ、 名鉄バス）及び 補助交通（Nーバス） の利用者数合計	【合計】 4,615,734 人/年 【参考】 ・リニモ：3,755,000 人/年 （市内 6 駅での乗車客数） ・名鉄バス：約 728,000 人/年 （市内バス停での乗車客数） ・Nーバス：132,734 人/年	【合計】 5,317,000 人/年 【参考】 ・リニモ：4,386,000 人/年 （市内 6 駅での乗車客数） ・名鉄バス：790,000 人/年 （市内バス停の乗車客数） ・Nーバス：141,000 人/年
	・公共交通を便利にする 取組の満足度の向上 （満足割合の増加）	22.1% （「満足」「ほぼ満足」の回 答割合の合計）	25%以上
基本方針2： 公共交通の利用 促進の充実	・公共交通利用を考える 意識の向上 （利用を考えない割合 の減少）	27.8% （「公共交通で行けるかどう かを考えない」の回答割合）	20%未満
	・利用促進に関する市 の取組の拡大	2 種類 【内訳】 ・Nーバスカプセルトイ ・公共交通応援隊 キッズイベント	5 種類
	・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：16.7% Nーバス：19.5%	名鉄バス：14%未満 Nーバス：17%未満

※現況値のうち、利用者数合計及び利用促進に関する市の取組は 2022（令和 4）年実績、その他の現況値は 2022（令和 4）年市民アンケート調査結果。

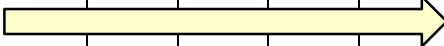
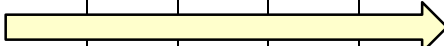
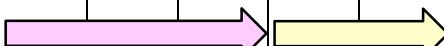
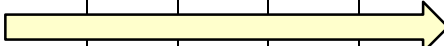
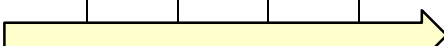
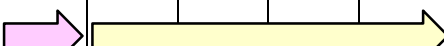
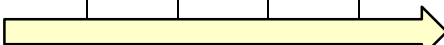
2－2．事業の効果

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育むという意識の向上
- ・市民参加意識の向上による公共交通の利用促進への寄与
- ・自動車利用の適正化

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

目標を達成するために取り組む9項目の具体的な事業は、以下の実施主体とスケジュールで実施する。

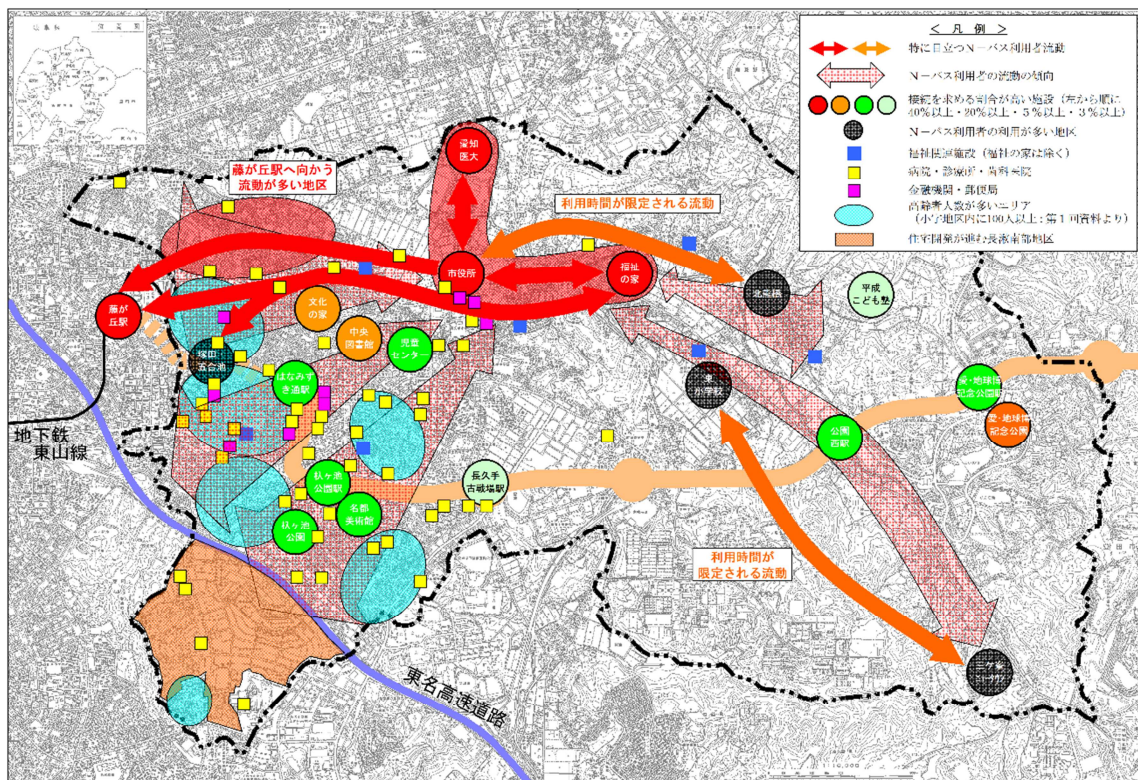
種別	対応する基本方針	計画事業	実施主体	実施時期の目安（年度）				
				2024	2025	2026	2027	2028
1. 公共交通の確保・維持・改善	基本方針1 地域共創による 地域交通ネットワークの確保・維持・改善	(1) 基幹交通（リニモ・名鉄バス）の維持	交通事業者 長久手市					
		(2) 地域特性に合った補助交通（Nーバス）の確保 ①Nーバスの路線見直し ②Nーバスと市外の公共交通機関との連携 ③新たな移動手段導入の検討	交通事業者 長久手市 市民					
		(3) 交通弱者への移動手段の確保・維持	交通事業者 福祉事業者 民間事業者 市民 長久手市					
		(4) 公共交通の乗り継ぎの利便性向上	交通事業者 長久手市					
		(5) 各関係機関と連携した利用促進の展開 ①長久手市の関連施策との連携 ②関係機関との連携	関係機関 長久手市					
2. 利用促進方策	基本方針2 公共交通の利用促進の充実	(6) 市民参加型の利用促進の展開・継続	市民 交通事業者 長久手市					
		(7) 周知・広報活動の強化	交通事業者 長久手市					
		(8) 公共交通マップの更新	交通事業者 長久手市					
		(9) 定期的な利用データ取得のための公共交通利用実態調査	長久手市					

※：  検討  実施・継続

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

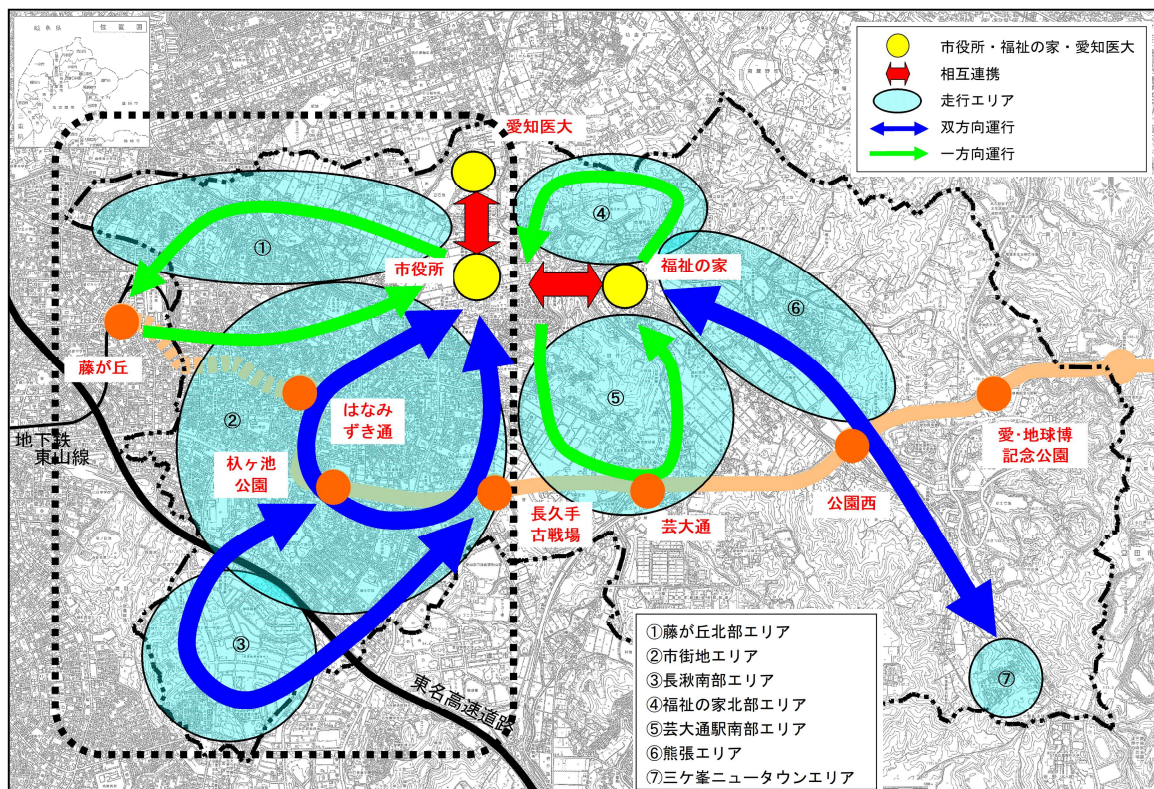
4-1. 接続ニーズの高い施設と主な流動

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っている。

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	・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動手段を確保 ・利用ニーズが高いため双方向運行
西部線	・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	・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	・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	・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	—

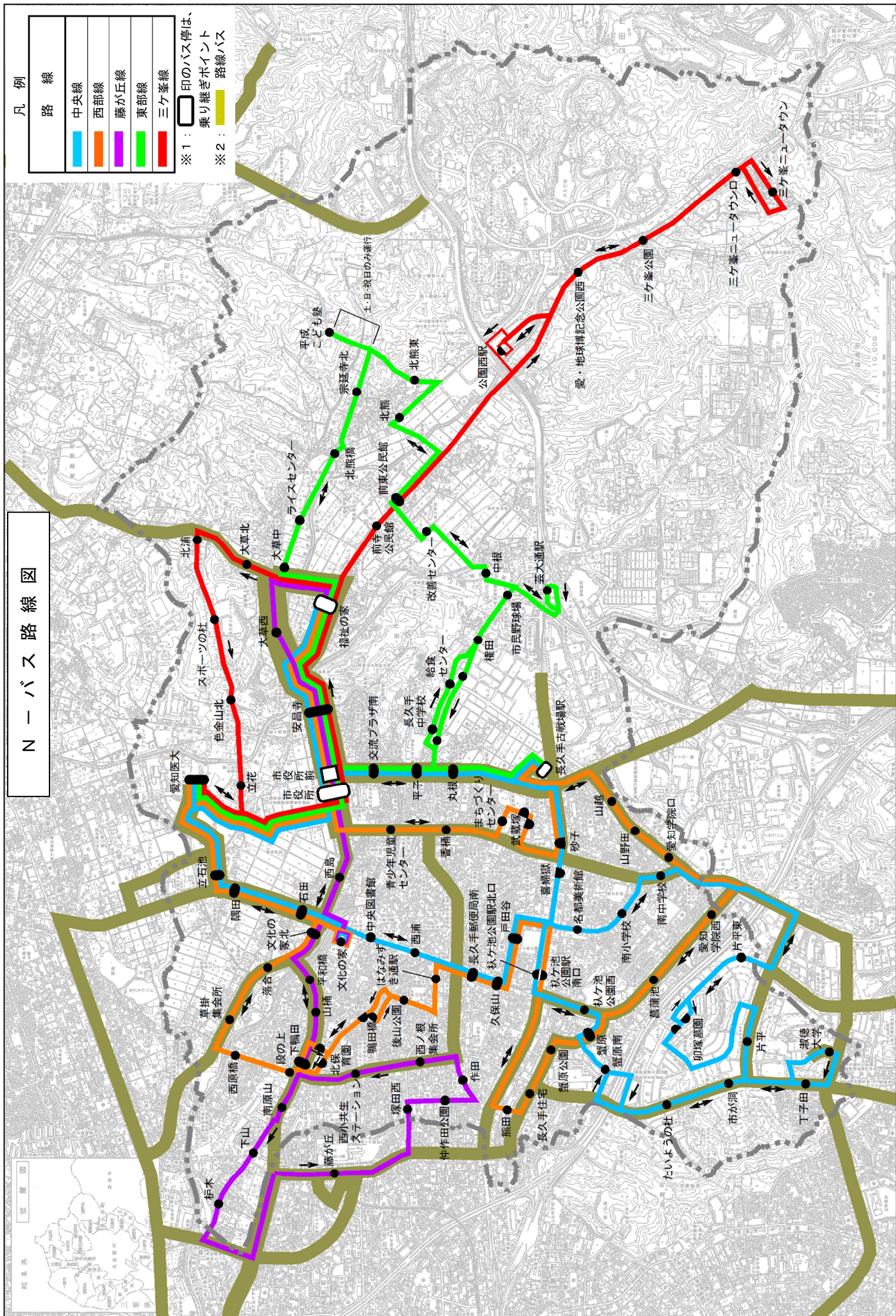
※：12/31～1/3の年末年始は運休

凡例

路線
中央線
西部線
藤が丘線
東部線
三ヶ峯線

※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

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）

4－4．運行期間

令和6年10月1日から令和7年9月30日まで

4－5．運行事業者の決定方法

N－バスの運行を名鉄バス株式会社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ためである。

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た。

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。

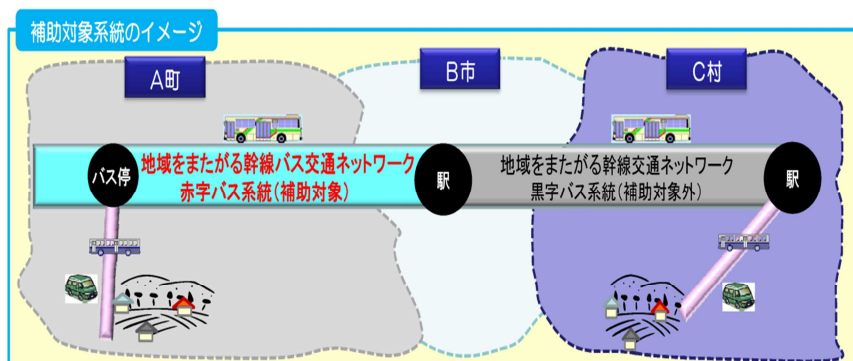
4－6．地域公共交通確保維持改善事業の活用路線

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
- ④1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ないく、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

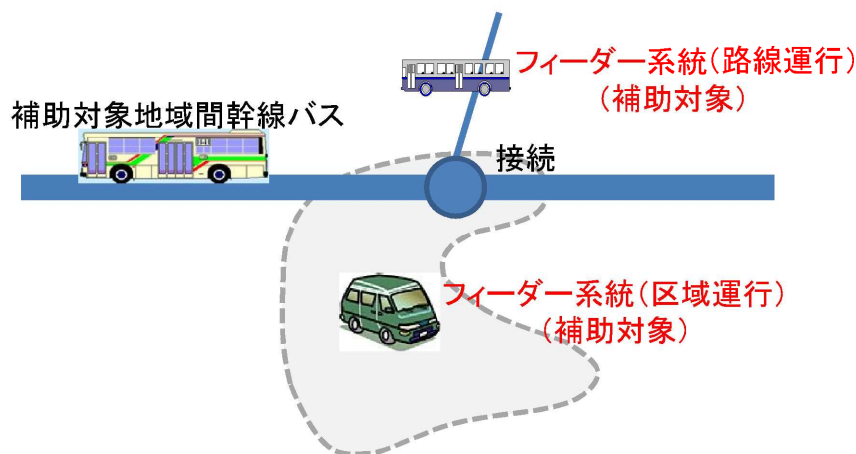
⑤補助対象期間に当該系統の経常収益が補助対象経常費用に達していない

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

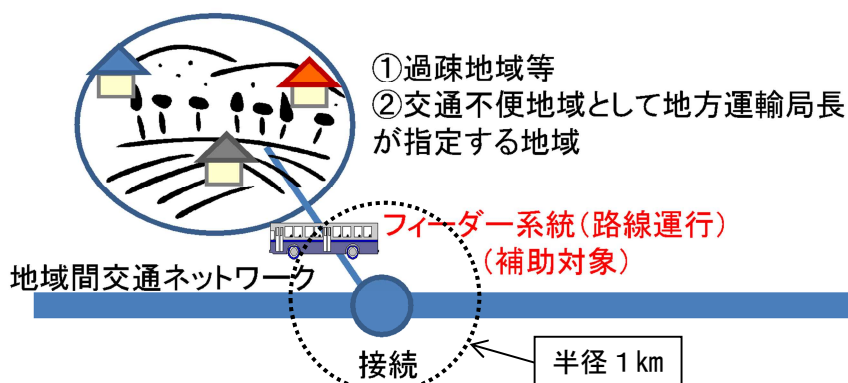
⑦（輸送人員÷運行回数）の式によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの

★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

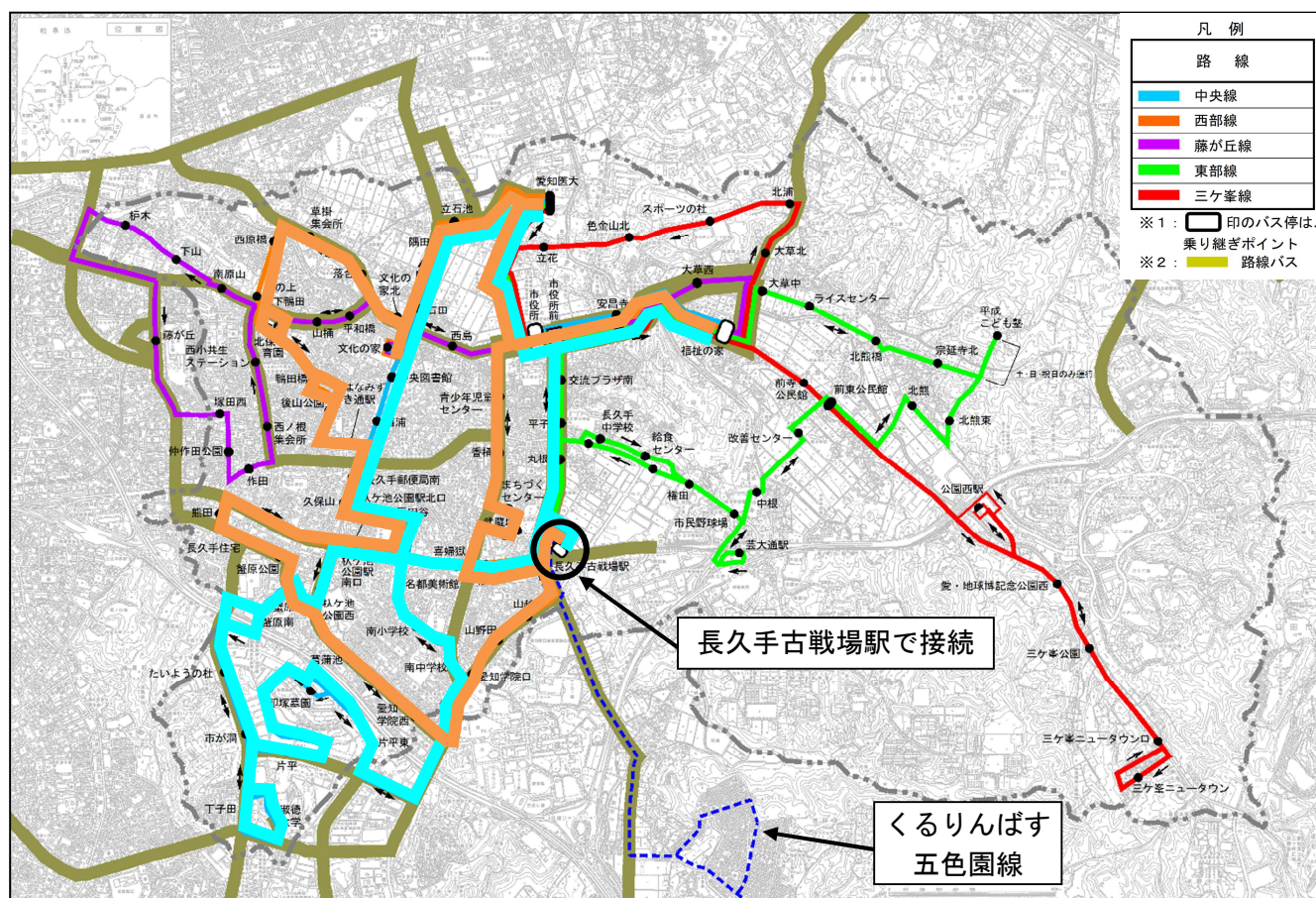
(2) Nーバスで要件②を満たす系統

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）

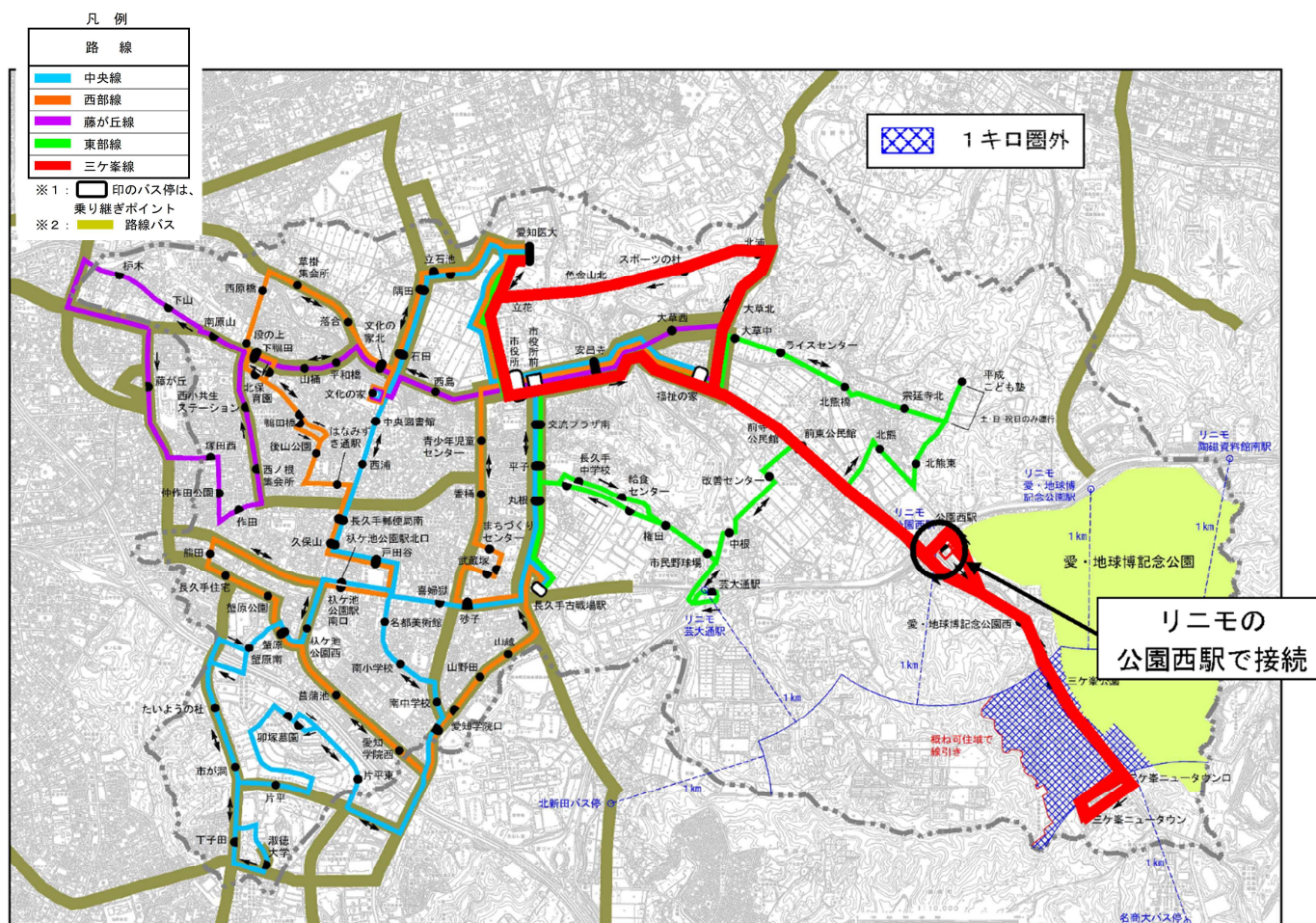
- ・現在の路線では、中央線、西部線、東部線が日進市くるりんばすの五色園線と接続する。
- ・このうち、東部線については見直し前の運行系統と大半が重複し、前述の地域内フィーダー系統の①～⑦の要件のうち、「④ 1) 当該補助対象期間中に新たに運行を開始する」系統に該当せず、要件④の1)～3)のいずれも満たさない。
- ・そのため、補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統として適合する路線は、中央線、西部線となる。



補助対象地域間幹線系統との接続箇所図：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。
- 現在の路線では、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：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・維持する運行システムの概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

令和7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	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
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	244日	1708回		路線定期	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	117日	585回		路線定期	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	244日	1464回		路線定期	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	117日	468回		路線定期	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	244日	1464回		路線定期	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	117日	468回		路線定期	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	244日	1708回		路線定期	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	117日	585回		路線定期	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 ニューター ン	市役所	往 15.0km 循環	244日	1220回		路線定期	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 ニューター ン	市役所	往 15.0km 循環	117日	468回		路線定期	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」「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。

5. 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**

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るNーバス中央線、西部線、三ヶ峯線について、その運行に係る費用総額（令和5年度は113,860千円）のうち、長久手市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・地域内フィーダー系統確保維持の計画のため、記載なし

7. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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系統の概要

- ・地域内フィーダー系統確保維持の計画のため、記載なし

8. 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

- ・地域内フィーダー系統確保維持の計画のため、記載なし

9. 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

- ・地域内フィーダー系統確保維持の計画のため、記載なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	長久手市
-------	------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	12,670
交通不便地域等	859

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
859	岩作三ヶ峯	局長指定
-	-	-
-	-	-
-	-	-

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
長久手市地域公共交通計画	2024年(令和6年)3月	-
-	-	-

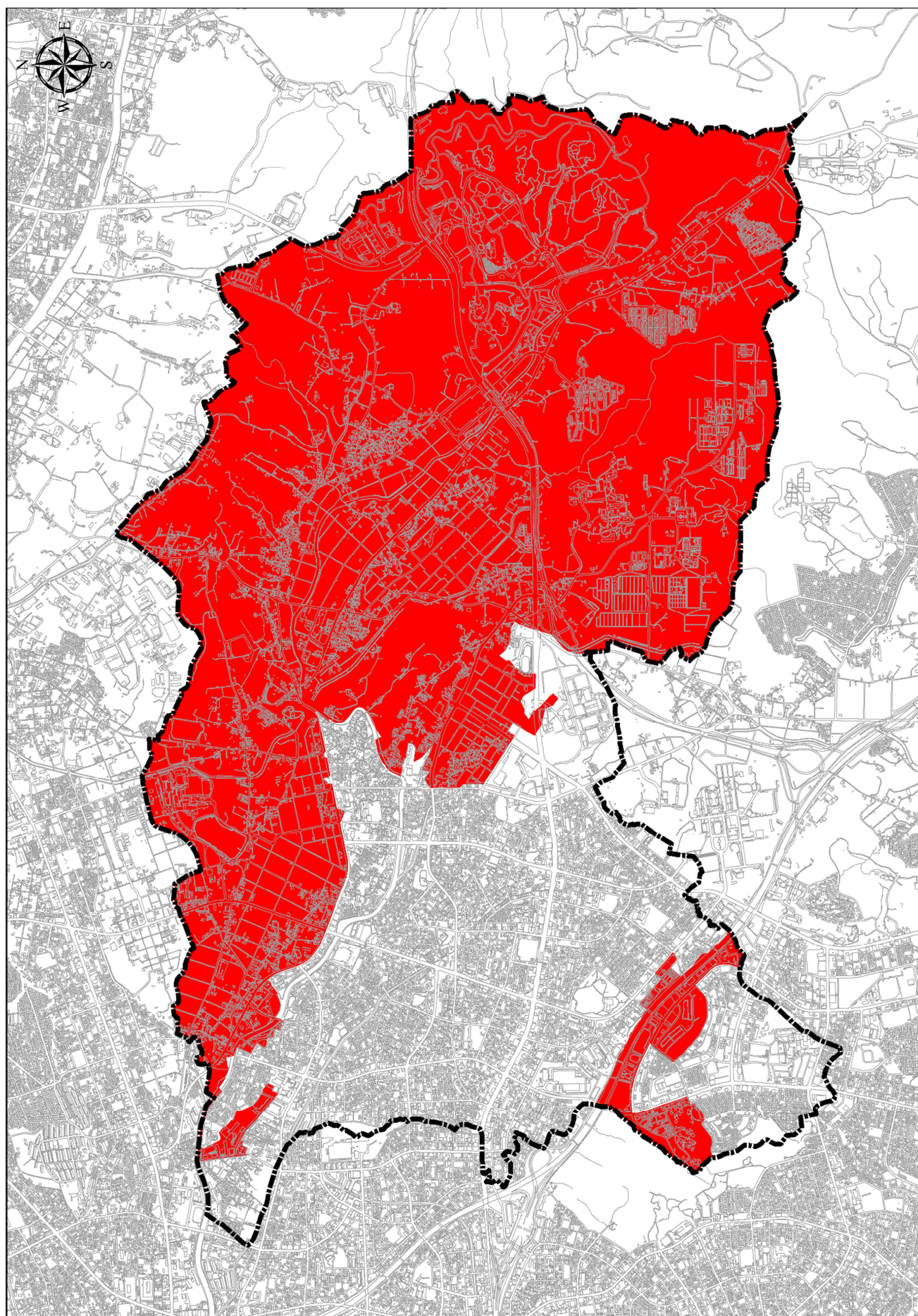
(1) 記載要領

- 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
- 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
- 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
- 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
- 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
- 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2) 添付書類

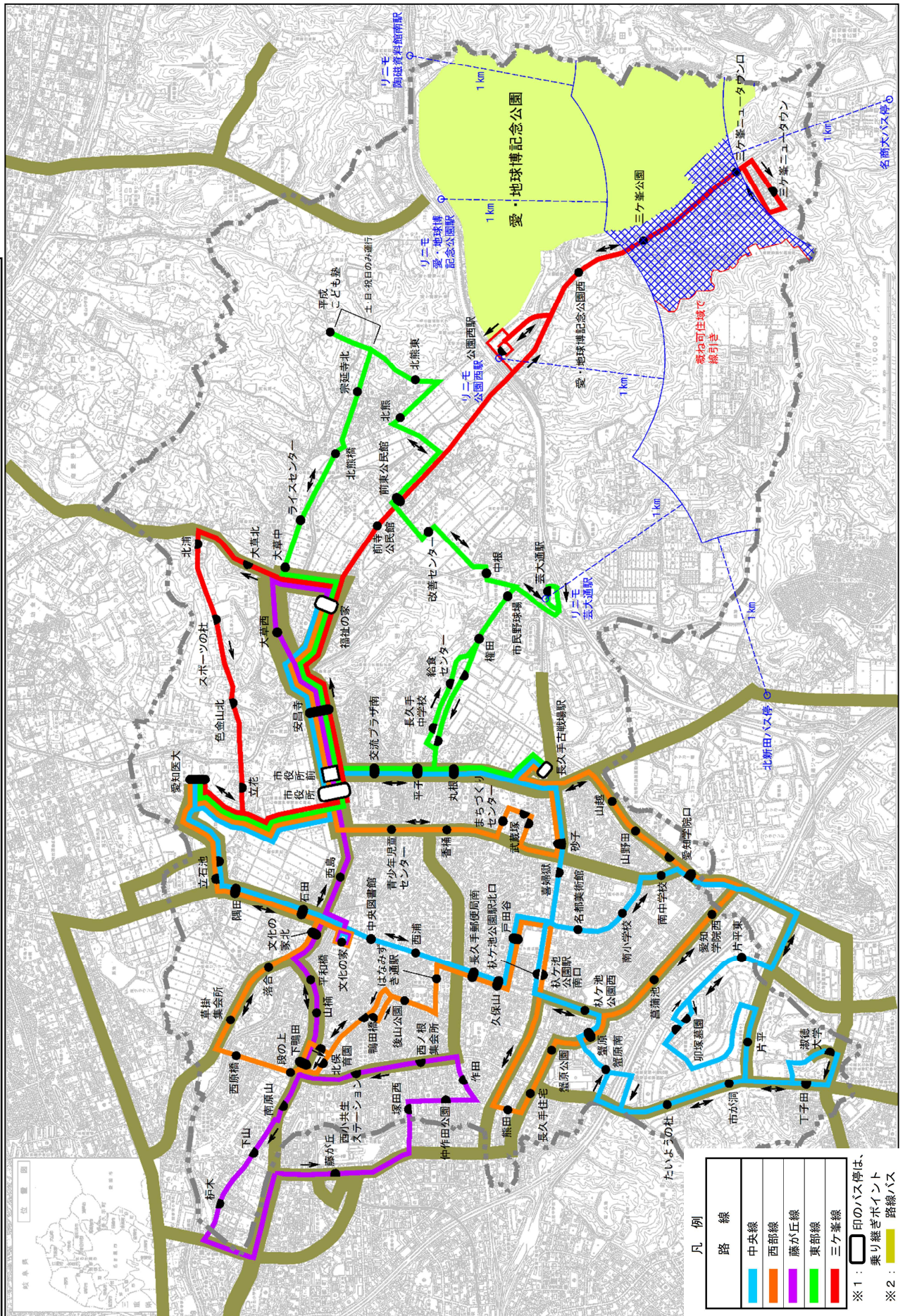
- 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

人口集中地区以外の範囲



1 井口圈外

＜既存駅・バス停（リニモ・名鉄バス）から1キロ圏外の範囲＞ ※見直し路線のNーバス路線の場合



1 1. 車両の取得に係る目的・必要性

- ・補助対象期間内に車両の取得を行わないため、記載なし

1 2. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

- ・補助対象期間内に車両の取得を行わないため、記載なし

1 3. 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

- ・補助対象期間内に車両の取得を行わないため、記載なし

1 4. 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

- ・補助対象期間内に車両の取得を行わないため、記載なし

1 5. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

- ・貨客混載導入経費国庫補助金を受ける計画がないため、記載なし

1 6. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

- ・貨客混載導入経費国庫補助金を受ける計画がないため、記載なし

1 7. 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

- ・貨客混載導入経費国庫補助金を受ける計画がないため、記載なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

会議開催日	協議内容
＜第48回会議＞ 令和元年6月5日（水）	・平成30年度長久手市地域公共交通会議事業報告及び決算報告について ・令和元年度長久手市地域公共交通会議事業計画（案）及び予算（案）について ・地域交通確保維持改善事業について ・Nーバス年末試行運行について ・高齢者等移動支援事業（定額乗合タクシー）の実証実験について ・Nーバスの利用実態調査の実施について ・公共交通応援隊活動予定について ・平成30年度市内公共交通の利用者実績について ・意見交換
＜第49回会議＞ 令和2年1月15日（水）	・平成31年度(令和元年度)地域公共交通確保維持改善計画事業に関する事業評価について ・Nータク実証実験結果の概要 ・Nーバスの利用実態調査結果の概要 ・Nーバスのルート再編に向けた意見交換会の開催結果について ・公共交通応援隊キッズイベントグループ活動報告について ・市内公共交通の利用者実績について ・意見交換
＜第50回会議＞ 令和2年3月12日（木）	・Nータク実証実験結果について ・Nーバス及びNータクの役割分担について ・Nーバス再編方針（案）について ・市内公共交通の利用者実績について ・令和2年度長久手市地域公共交通会議事業計画（案）及び予算（案）について ・意見交換
＜第51回会議＞ 令和2年6月2日（火）	・令和元年度長久手市地域公共交通会議事業報告及び決算報告について ・地域公共交通確保維持改善事業について ・地域幹線系統及びフィーダー系統の概要について ・二次評価結果の通知について ・生活交通確保維持改善計画について ・Nーバス再編方針（案）について ・令和元年度市内公共交通の利用実績について ・意見交換
＜第52回会議＞ 令和2年11月12日（木）	・Nーバス年末試験運行について ・Nーバス再編方針（案）についてのパブリックコメント実施結果について ・Nーバス再編後の路線について ・Nーバス運賃体系の改定について ・市内公共交通の利用者実績について ・意見交換
＜第53回会議＞ 令和3年1月12日（火）	・令和2年度地域公共交通確保維持改善計画事業に関する事業評価について ・Nーバス再編後の路線について ・市内公共交通の利用者実績について ・公共交通応援隊活動予定について ・意見交換
＜第54回会議＞ 令和3年2月17日（水）	・Nーバス再編後の路線について ・生活交通確保維持改善計画の認定について

会議開催日	協議内容
＜第５４回会議＞ 令和３年２月１７日（水）	・ Ｎ－バス再編後の路線について ・ 生活交通確保維持改善計画の認定について
＜第５５回会議＞ 令和３年６月１日（火）	・ 令和２年度長久手市地域公共交通会議事業報告について ・ 決算報告について ・ 令和３年度予算（案）について ・ 地域間幹線系統及びフィーダー系統の概要について ・ 二次評価結果の通知について ・ 生活交通確保維持改善計画について ・ 公共交通応援隊活動報告 ・ 公共交通ネットワーク調査研究会 ・ 令和２年度市内公共交通の利用者実績について ・ 意見交換
＜第５６回会議＞ 令和３年１０月２６日（火）	・ Ｎ－バスの料金体系の改訂について ・ 公共交通応援隊キッズイベントグループ活動報告について ・ 市内公共交通の利用実績について ・ 意見交換
＜第５７回会議＞ 令和３年１２月２１日（火）	・ 令和３年度地域公共交通確保維持改善計画事業に関する事業評価について ・ Ｎ－バスの料金体系の改訂について ・ 生活交通確保維持改善計画の変更について ・ 長久手市公共交通利用促進について ・ ＭａａＳ実証実験について ・ 市内公共交通の利用実績について ・ 意見交換
＜第５８回会議＞ 令和４年５月３０日（月）	・ 令和３年度長久手市地域公共交通会議事業報告及び決算報告について ・ 令和４年度長久手市地域公共交通会議事業計画（案）について ・ 地域公共交通確保維持改善事業の概要について ・ 二次評価結果の通知について ・ 長久手市生活交通確保維持改善計画について ・ 令和３年度公共交通会議事務局の活動報告について ・ 令和３年度市内公共交通の利用者実績について ・ 意見交換
＜第５９回会議＞ 令和４年８月１日（月）	・ 令和４年度公共交通市民アンケートについて ・ 長久手のりもの講座について ・ 市内公共交通の利用者実績について ・ 意見交換
＜第６０回会議＞ 令和４年１２月２２日（木）	・ 令和４年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について ・ 令和４年度生活交通確保維持改善計画の変更について ・ 令和４年度公共交通市民アンケート速報値について ・ 公共交通応援隊活動報告について ・ ジブリパークへの新たな交通手段について ・ 市内公共交通の利用者実績について ・ 意見交換

会議開催日	協議内容
＜第61回会議＞ 令和5年5月23日（火）	・令和4年度長久手市地域公共交通会議事業報告及び決算報告について ・令和5年度長久手市地域公共交通会議事業計画（案）について ・地域公共交通確保維持改善事業の概要について ・令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について ・長久手市生活交通確保維持改善計画（令和6年度事業分）について ・令和4年度公共交通会議事務局の活動報告について ・公共交通市民アンケート結果報告について ・福祉有償運送ヒアリング結果報告について ・公共交通応援隊作成の「のりやあせ」発行報告について ・市内公共交通の利用者実績について ・Nーバスのバス停移動について ・Nーバス料金体系の見直し後の状況について ・Nーバス新規導入予定の車両について ・浜松新城リレー号実証運行の結果について ・新城名古屋藤が丘線（山の湊号）の協議運賃化について ・意見交換
＜第62回会議＞ 令和5年7月25日（火）	・新城名古屋藤が丘線の協議運賃化について ・長久手市地域公共交通計画骨子案について ・市内公共交通の利用者数実績について ・意見交換
＜第63回会議＞ 令和5年10月3日（火）	・公共交通ワークショップの結果報告について ・長久手市地域公共交通計画素案（抜粋版）について ・市内公共交通の利用者数実績について ・公園西駅から赤池駅までの名鉄バス直行便の実験運行について ・意見交換
＜第64回会議＞ 令和5年12月19日（火）	・令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について ・第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価結果について ・長久手市地域公共交通計画素案について ・市内公共交通の利用者数実績について ・意見交換
＜第65回会議＞ 令和6年3月11日（月）	・長久手市地域公共交通計画（案）について ・長久手市地域公共交通会議設置要綱及び長久手市地域公共交通会議会計規程の改定について ・デマンド交通の実証実験について ・市内公共交通の利用者数実績について ・意見交換
＜第66回会議＞ 令和6年6月11日（火）	・令和5年度長久手市地域公共交通計画事業報告及び決算報告について ・令和6年度長久手市地域公共交通計画事業の計画(案)及び予算案について ・地域公共交通確保維持改善事業の概要について ・令和4・5年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について ・長久手市生活交通確保維持改善計画（令和7年度事業分）について ・市東部地域におけるデマンド型交通実証実験について ・市内公共交通の利用者実績について ・意見交換

19. 利用者等の意見の反映状況

「長久手市生活交通確保維持改善計画」は、令和6年3月に策定した、「長久手市地域公共交通計画（以下地域公共交通計画）」及び「令和3年度Nーバス再編計画（以下再編計画）」を基本に作成している。

地域公共交通計画や再編計画の策定時は、市民アンケートの実施、市民を対象としたワークショップ（各中学校区にて各1回、合計3回）の開催、パブリックコメント等を開催し、いただいた意見を計画策定に活用した。

20. 協議会メンバーの構成員

＜第66回地域公共交通会議開催時点＞

	委員区分	氏 名	職 名
1	第1号	樋口 恵一	大同大学 建築学部建築学科都市空間インフラ専攻 准教授
2	第2号	大野 淳	名鉄バス(株) 首席交通企画官
3	〃	小林 裕之	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事
4	〃	岩井 貞典	(株)あんしんネットあいち長久手営業所 営業課長
5	〃	門前 健	長久手市 暮らし文化部長
6	第3号	若杉 将成	愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事
7	第4号	牧 雅美	特定非営利活動法人百千鳥 理事
8	〃	川本 満男	長久手市 福祉部長
9	第5号	国仲 美早	公募委員
10	〃	古賀 めぐみ	〃
11	〃	佐分利 麻美	〃
12	第6号	宮川 高彰	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官
13	第7号	吉田 浩美	愛知警察署 交通課長
14	第8号	石屋 義道	愛知県都市・交通局交通対策課 担当課長
15	第9号	加藤 純丈	愛知県尾張建設事務所 維持管理課長
16	第10号	日比野 裕行	長久手市 市長公室長
17	〃	児玉 朋孝	愛知高速交通(株) 総務部次長兼総務課長

※敬称略

【本計画に関する担当者・連絡先】

住 所	長久手市岩作城の内 60 番地 1
所 属	市長公室企画政策課
氏 名	林 陽奈子
電 話	0561-56-0600
E-mail	seisaku@nagakute.aichi.jp