

第 75 回長久手市地域公共交通会議（継続案件）に関する委員への意見聴取結果について

○N-バス再編素案

本資料は、第 75 回長久手市地域公共交通会議（令和 8 年 6 月 2 日開催）の継続案件として実施した委員への意見聴取結果及びそれに対する市の考え方を取りまとめたものです。現在実施中の「N-バス再編素案」に関するパブリックコメントの結果は、意見募集終了後に別途公表します。

なお、「N-バス再編素案」に関するパブリックコメントは現在も実施しています。詳細につきましては、市ホームページをご確認ください。

市 HP「N-バス再編素案のパブリックコメント」→



委員からの提出意見 計 4 件（内容ごとに振り分けて記載しています。）

	提出意見（抜粋）	市の考え方
資料に対する意見	・運賃を 100 円から 200 円に改定する場合、フリーパス券及び回数券の金額が示されていると意見しやすい。現時点で提示が難しい場合は、現行の販売価格を記載することも有効であると考え。 ・日曜日の運行休止理由は記載されているが、土曜日の運行時間短縮の理由についても明示すると分かりやすいと考える。 ・N-バスの現状と課題について、より明確に示されていると、市民が自分事として捉えやすくなると考える。 ・受益者負担率が低下することによる影響が分かりにくいとため、具体的に説明した方が良いと考える。「運行の持続性の確保」は重要な視点であるため、資料内に明記した方が良いと考える。	・フリーパス券及び回数券の改定金額は検討中であるため、現在の販売金額を参考表記しました。 ・土曜日の運行時間短縮の理由について、「市民の日常生活（通院（医療機関の土曜日午前中開院を考慮）や買物、通勤・通学など）を支えるため、合理的かつ効率的なダイヤ設定とします」と補足追記しました。 ・引き続き、N-バスの現状や課題がより明確化されるよう、西部地域、東部地域及び全体で再編のコンセプト並びに再編ポイントなどを示しました。 ・運行経費が増加傾向であることから、「公共交通の運賃バランスや受益者負担率を考慮し運行の持続性を確保するため、運賃改定を実施します」と受益者負担率の考慮と運行の持続性の確保が重要な視点である旨を修正記載しました。

	・西部地域の再編において、「藤が丘バス停を一部便のみ経由する」とされているが、経由する時間帯が想定されているのであれば、あらかじめ示されていると意見しやすいと考える。	・藤が丘線の西部線への統合について、「藤が丘バス停は西部線の 一部便で昼間時間帯にアクセスします」と表記を修正しました。
その他の意見	・N-バス利用者の実態を把握するため、無作為抽出によるアンケート調査などを実施した上で、再編内容を検討することが望ましい。 ・高齢者がN-バスを利用して買い物に出かけた際、買い物時間が十分に確保できず、予定していた買い物を終えることができなかったとの声も聞いているため、運行便数を増やすことを検討してほしい。 ・路線再編に当たっては、多くの目的地を経由させたいという要望がある一方で、全ての要望に対応することは困難であるため、一定の取捨選択が必要であると考えます。	・今回のN-バスの再編方針を定めた長久手市地域公共交通計画の策定にあたり、高校生以上の市民を対象としたアンケート、地域別の市民ワークショップ及び計画案のパブリックコメントを経て、市民や利用者から様々な意見を聴取してきました。また、N-バスの再編素案の検討にあたり、昨年度は、再度の高校生以上の市民を対象としたアンケートと、N-バスに乗車された方への直接アンケートを実施しています。さらに、現在検討しているN-バス再編素案についても、この後、パブリックコメントを実施し、市民の意見を聴取します。引き続き幅広く市民の意見を聴取しながら、N-バス再編に取り組んでいきたいと考えています。 ・市内公共交通全体のサービスレベルの向上や持続性の確保のため、N-バスのルート、ダイヤ、バス停、運賃などを見直すものです。 ・今回のN-バスの再編は、市内外への移動を支えるリニモ、名鉄バス、N-バス、タクシー等の様々な交通手段が共存のうえ、持続可能な地域の交通ネットワークの確保を目指す取組の一つと位置づけられます。市内公共交通全体のサービスレベルの向上と将来に渡りN-バスを維持していくためにも、補助交通としての適正な運行を検討しています。

・路線や時間帯によって経由地が異なる場合、運行体系が複雑化し、利用者の利便性低下や利用控えにつながる可能性があるため、可能な限り簡素な運行体系とすることが望ましい。 ・N-バス再編については、地域ごとに「完結型」「フィーダ型」など、目指す交通体系を明確に示すことが望ましい。市西部は「フィーダ型」、市中央部は「完結型」、東部（三ヶ峯線）はオンデマンド型を推進し、それぞれの相乗効果を図るため、「乗り継ぎの利便性向上」の検証を行うべきである。 ・市西部は藤が丘駅への直通ではなく、杵ヶ池公園駅やはなみずき通駅への接続を中心とし、市中央部は長久手古戦場駅から市役所や愛知医科大学病院への直通を計画するなど、目指す方向性を明確にすることが望ましい。また、尾張旭市、瀬戸市及び日進市との公共交通との連携も必要であると考ええる。	・利用者にとって分かりやすい運行体系とすることは重要と認識しています。ご助言を踏まえ、引き続き、分かりやすく利用しやすい運行体系となるよう検討していきます。 ・市内公共交通全体のサービスレベルの向上やあらゆる移動手段との調和を図るうえで、補助交通としての役割は「完結型」と「フィーダー型」の2つがあり、市民の日常生活（日常移動）を支えるため、この2つをN-バスは担う必要があると考えています。デマンド型交通の実証実験では、地域別というよりは年齢や時間帯により傾向が区分していました。 以上を踏まえ、「市民の日常の移動を支える」ことが重要と考えますので、地域別に交通体系を明確にするよりも、2つの役割を市全域で担うことがより効果的と考えています。 また、「乗継の利便性の向上」は、民間事業者との共同研究を実施し、調査研究していきます。 ・藤が丘へのアクセスについて、名鉄バスの運行便数が少ない時間帯を補助交通として補完することを目的に、再編する西部線において、アクセスすることを検討しているものです。 長久手古戦場駅と市役所や愛知医大への直通のアクセスについて、3月6日の公共交通会議でご説明しましたように、この区間は、道幅が狭く混雑する箇所もあること、1行程時間の効率化を考慮すること、すでに名鉄バス路線が運行しており、路線が重複する形になることがあげられます。このことから名鉄バスの方が運行本数が多いため、当該区間は名鉄
--	---

	・基本運賃を 200 円に改定することについては、他の施策を実施した場合でも、現在より赤字が拡大しない、又は縮小していくことを前提として賛成である。	バスの利用をお願いする形を想定しています。 ・運賃改定は、公共交通の運賃バランスや受益者負担率を考慮しつつ、サービスレベルの向上を図るとともに、運行の持続性を確保するため、検討を進めています。
--	---	--