

長 久 手 市

第 2 次 地 域 公 共 交 通 総 合 連 携 計 画 ( 案 )

平 成 2 6 年

長 久 手 市

# 目 次

<b>1. 地域公共交通総合連携計画について</b> .....	<b>1</b>
1-1. 地域公共交通総合連携計画とは .....	1
1-2. 地域公共交通総合連携計画策定の背景 .....	1
1-3. 地域公共交通総合連携計画策定の目的 .....	1
<b>2. 本市の概況と公共交通の現状</b> .....	<b>2</b>
2-1. 本市の公共交通の全体像 .....	2
2-2. 本市の人口 .....	4
2-3. 移動手段の特性 .....	10
2-4. 土地利用概況 .....	12
2-5. 道路交通概況 .....	17
2-6. 公共交通 .....	21
<b>3. 上位計画・関連計画の整理</b> .....	<b>29</b>
3-1. 地域公共交通総合連携計画の位置付け .....	29
3-2. 第5次長久手市総合計画（平成21年3月） .....	30
3-3. 第2次長久手市土地利用計画（平成21年3月） .....	32
3-4. リニモ沿線地域づくり構想（平成21年3月） .....	33
3-5. 長久手市都市計画マスタープラン（平成22年3月） .....	35
3-6. 長久手中央地区まちづくり基本構想（平成25年3月） .....	36
3-7. 公園西駅周辺環境配慮型まちづくり基本構想（平成24年8月） .....	37
3-8. 公園西駅周辺環境配慮型まちづくり基本計画（平成25年3月） .....	37
3-9. 新しいまちづくり行程表（平成24年6月） .....	38
<b>4. 公共交通に関するニーズの整理</b> .....	<b>39</b>
4-1. ニーズ把握のための調査概要 .....	39
4-2. 運転免許・自動車の保有状況 .....	40
4-3. 市内の外出先に関するニーズ .....	41
4-4. 市内の公共交通の利用理由と未利用理由 .....	44
4-5. 周辺市町への移動ニーズ（名古屋市除く） .....	47
4-6. 公共交通の利用回数の変化 .....	49
4-7. 市内の公共交通のあり方に関する市民意識 .....	50
4-8. 市民にとっての公共交通の存在価値 .....	53

<b>5. 公共交通に関わる課題</b> .....	<b>54</b>
5-1. 地域公共交通総合連携計画の取組み課題 .....	55
5-2. 公共交通機関ごとの課題 .....	60
5-3. 各種整備計画等との連携 .....	66
5-4. 高齢化に備えた対応 .....	68
<b>6. 交通の視点から見た将来像と目標</b> .....	<b>69</b>
6-1. 本市の公共交通の将来像 .....	69
6-2. 本市の公共交通ネットワークの将来像 .....	70
6-3. 公共交通の将来像の実現のための基本的な役割分担 .....	71
6-4. 公共交通の将来像の実現に向けた計画策定の流れ .....	72
6-5. 地域公共交通総合連携計画の目標設定 .....	73
6-6. 地域公共交通総合連携計画の施策の基本方針 .....	76
<b>7. 計画事業の具体的検討</b> .....	<b>78</b>
7-1. 計画事業と実施主体及びスケジュール .....	78
7-2. 事業実施の役割分担 .....	80
7-3. バス路線の確保・維持・改善 .....	81
7-4. 交通結節点整備 .....	85
7-5. 利用促進方策 .....	87
7-6. 調査 .....	93
<b>8. 計画推進体制及び評価方法の検討</b> .....	<b>94</b>
8-1. PDCAサイクルの構築 .....	94
8-2. 評価方法の検討 .....	94
8-3. 評価・改善への取組み .....	95

## 1. 地域公共交通総合連携計画について

### 1-1. 地域公共交通総合連携計画とは

平成19年10月1日に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域公共交通の活性化・再生に関して、地域の関係者が連携して取り組むための制度が確立された。その中核を成すのが、市町村を中心とした地域の関係者で構成する協議会（法定協議会）と、協議会が策定する「地域公共交通総合連携計画」となる。

地域公共交通総合連携計画は、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するため、地域公共交通の活性化・再生に関する様々な事業を定める計画である。

### 1-2. 地域公共交通総合連携計画策定の背景

本市では平成21年10月に「地域公共交通総合連携計画」を策定し、市内の公共交通体系の改善に向けて取り組んできた。

市営のコミュニティバスのNーバスは平成21年9月と平成23年4月に再編を行い、平成21年9月以前の路線を現在の体系に見直してから利用者数は増加傾向で安定してきたところである。また、市内に多くの路線網を有する民間路線バスの名鉄バスも、運行経路の変更や新規路線の整備など改善に努め、平成23年度まで減少傾向であった利用者が、平成24年度では微増に転じ、改善の兆しが見えてきたところである。

本市は名古屋市のベッドダウンとして発展し、人口は現在も増加を続けており、将来の人口推計においても今後30年前後は増加を続けることが見込まれている。

本市を取り巻く都市環境は、平成17年3月に開業したリニモによって大きく変化した。

市域の東西に公共交通の基幹軸が形成されたことで、リニモを軸としたまちづくりが進展し始め、市内の移動を補完する民間バス路線やNーバスによって新たなバス路線網が形成され、現在に至っている。

今後のさらなるまちづくりの進展を本市の発展につなげるためにも、自家用車での移動に過度に依存せず、これまで以上の公共交通での移動のしやすさの確保に向けて、取り組むことが求められている。

### 1-3. 地域公共交通総合連携計画策定の目的

平成21年10月に策定した「地域公共交通総合連携計画」は、5年間を計画期間とし、平成25年度が最終年度となっている。

本市の人口が増加を続ける中で、現在、リニモの長久手古戦場駅と公園西駅周辺、市北西部の下山地区において新たな土地区画整理事業が進んでおり、大規模な集客施設や住宅地の立地が計画されており、それに伴って交通流動が変わることが見込まれる。本市で見込まれるさらなる人口増加を見据えて、自動車移動からの転換を図り、環境負荷の少なく、かつ移動のしやすさを確保していくためにも、公共交通での移動利便性の向上に向けて、継続して取り組むことが重要となる。

そのため、公共交通利用者や市民のニーズを把握し、都市構造の変化や移動ニーズに対応した市内の公共交通のあり方について、現有のリニモ、名鉄バス、Nーバスを活用しながら、それらを一体で考えた利便性の高い公共交通サービスの提供に向けて、平成26年度以降の公共交通に関する基本計画を策定する。

## 2. 本市の概況と公共交通の現状

### 2-1. 本市の公共交通の全体像

#### (1) 広域的な公共交通ネットワーク

本市は、名古屋市から東側の約15kmの距離帯に位置し、名古屋市、瀬戸市、豊田市、尾張旭市、日進市に囲まれている。

本市は、かつては鉄軌道系交通の空白地であったが、平成17年3月の愛・地球博の開催に先立って軌道系のリニモが開業し、市内の骨格となる路線が形成された。そのリニモは、名古屋市営地下鉄東山線と愛知環状鉄道を結び、広域的な公共交通ネットワークの一翼を担う路線としても機能している。また、隣接する市には名鉄瀬戸線、名鉄豊田線が整備され、東西方向の広域的な公共交通ネットワークを形成している。

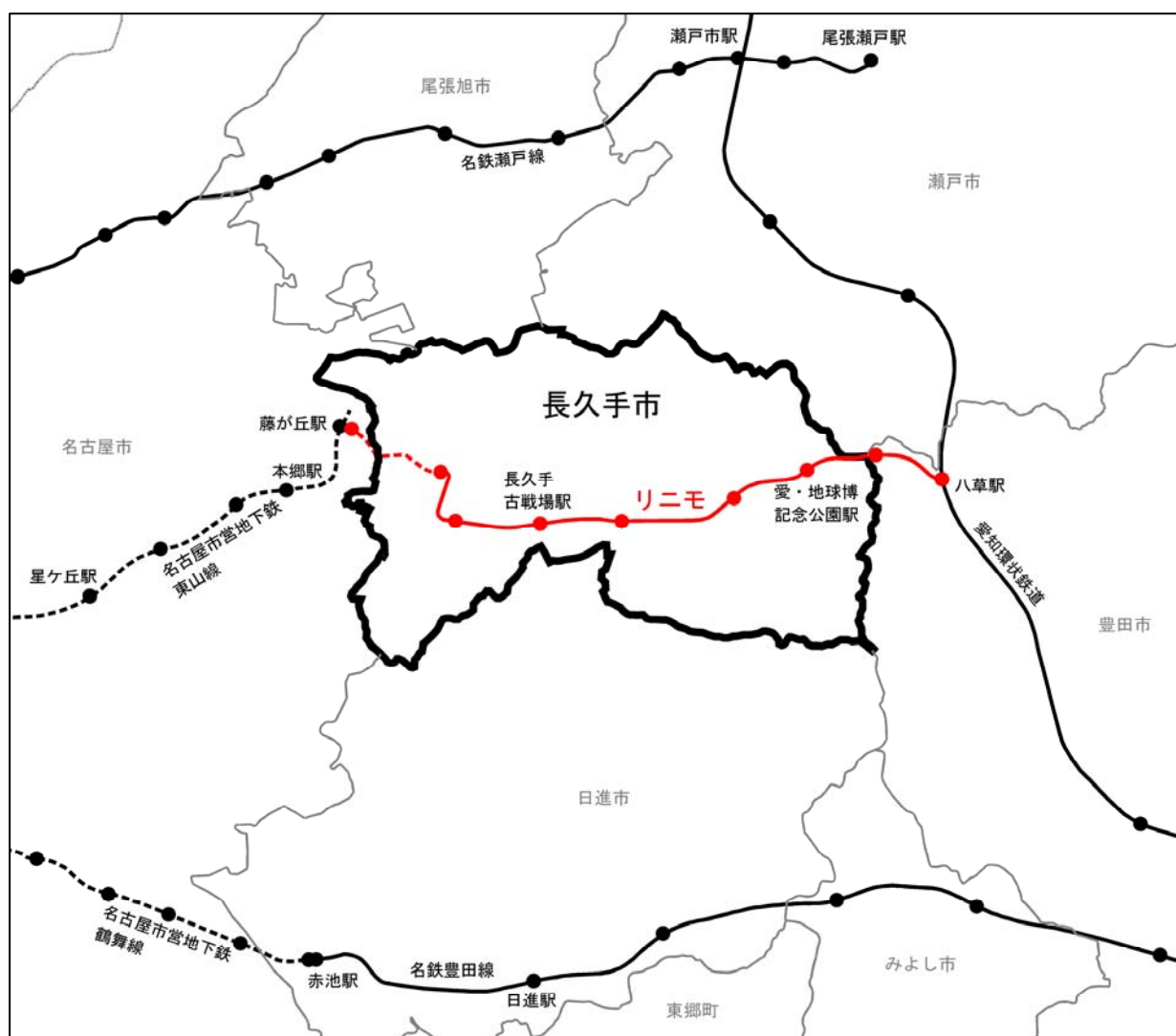


図 2-1 広域的な公共交通網

## (2) 市内の公共交通ネットワーク

市内の公共交通は、リニモのほかにバス路線網が整備され、民間の名鉄バスが市西部を中心に路線網を形成し、多くの路線は名古屋市営地下鉄の藤が丘駅に接続する路線網となっている。

また、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。その他に隣接する日進市のコミュニティバスが長久手古戦場駅で接続しており、瀬戸市、尾張旭市のコミュニティバスが愛知医大で接続している。

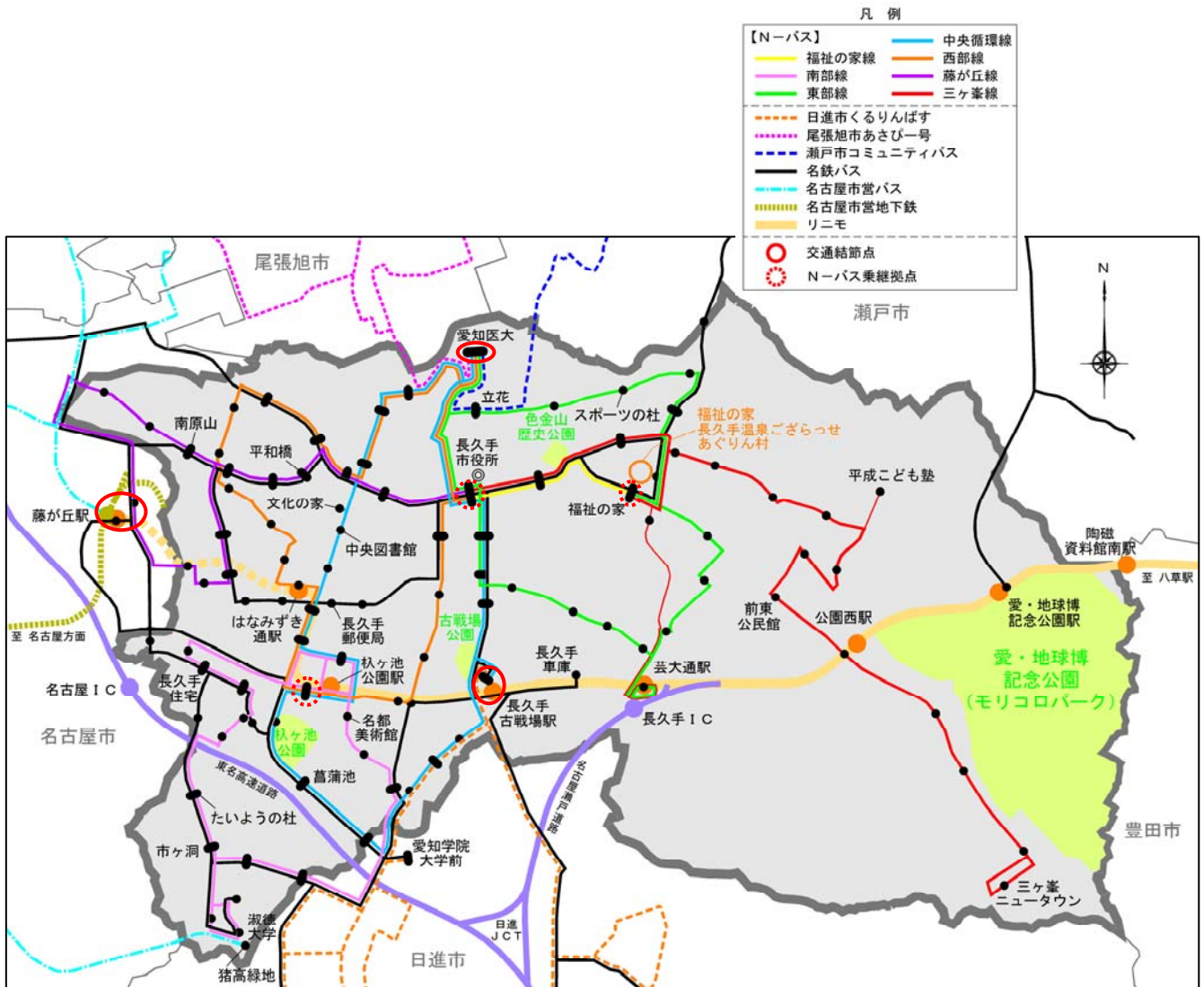


図 2-2 市内の公共交通網

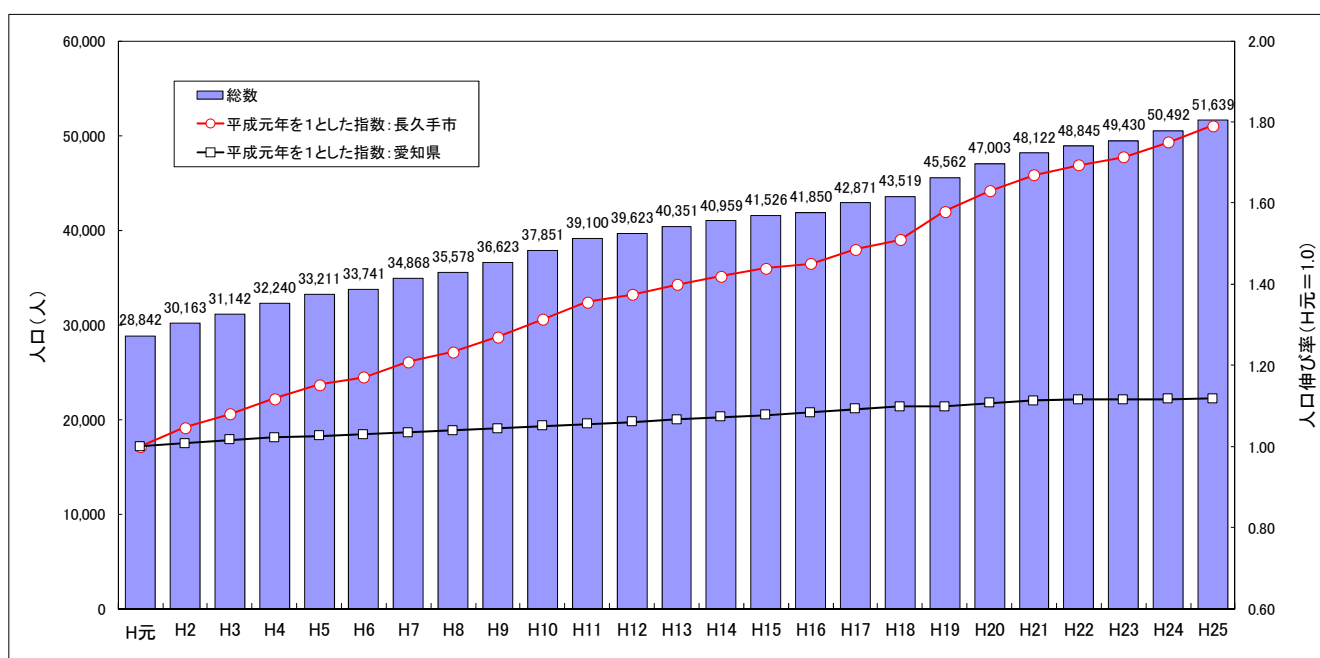
## 2-2. 本市の人口

### (1) 総人口の推移

本市の総人口は、平成24年度で5万人を超え、平成24年1月4日に市制施行した。

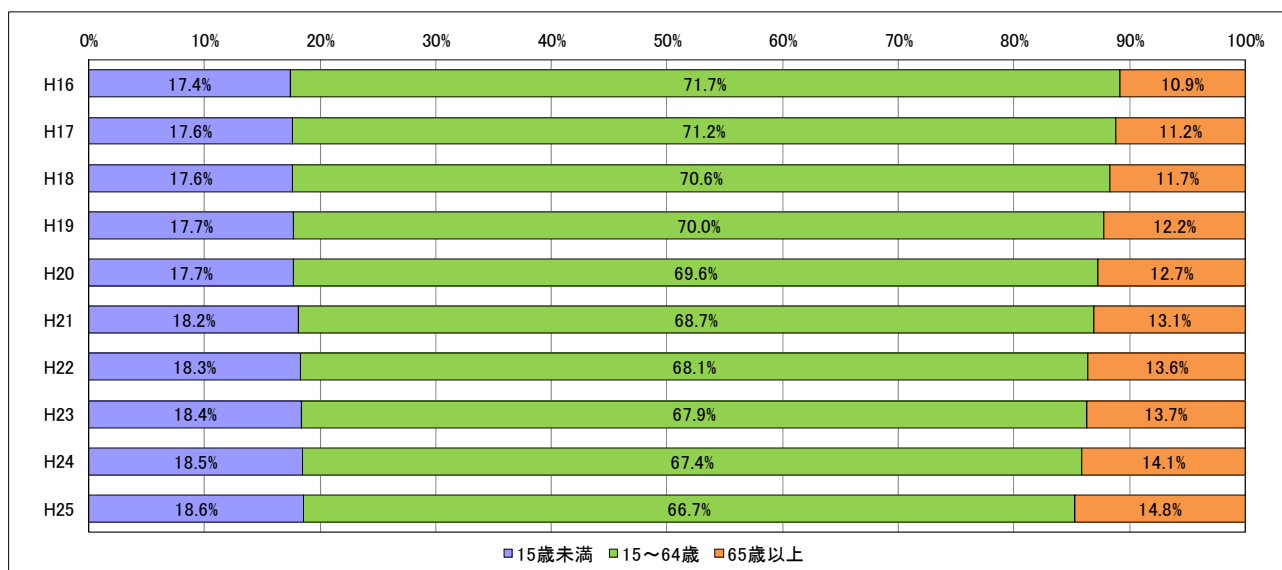
人口は全国的に減少期に入った中でも増加を続けており、長久手市将来推計人口では中位推計で平成57～62年頃まで増加が見込まれている。

平成元年以降でみると、年平均で約2.5%で増加しており、愛知県全体の増加率（年平均約0.5%）と比べて大きくなっており、平成17年国勢調査から平成22年国勢調査の人口増加率は約11.9%で、県内で最も高くなっている。



資料：ながくての統計、愛知県統計年鑑

図 2-3 人口の推移



資料：ながくての統計（住民基本台帳）

図 2-4 直近10年間の3階級人口の推移

## (2) 人口分布

市内の地区別の人口分布は、名古屋市に近い西側の人口密度が高くなっている。

人口密度が高い地域は、市街化区域に指定されている市西部で多く見られ、特に土地  
区画整理事業が施行済みの範囲（12頁、図 2-12 参照）が多くを占めている。

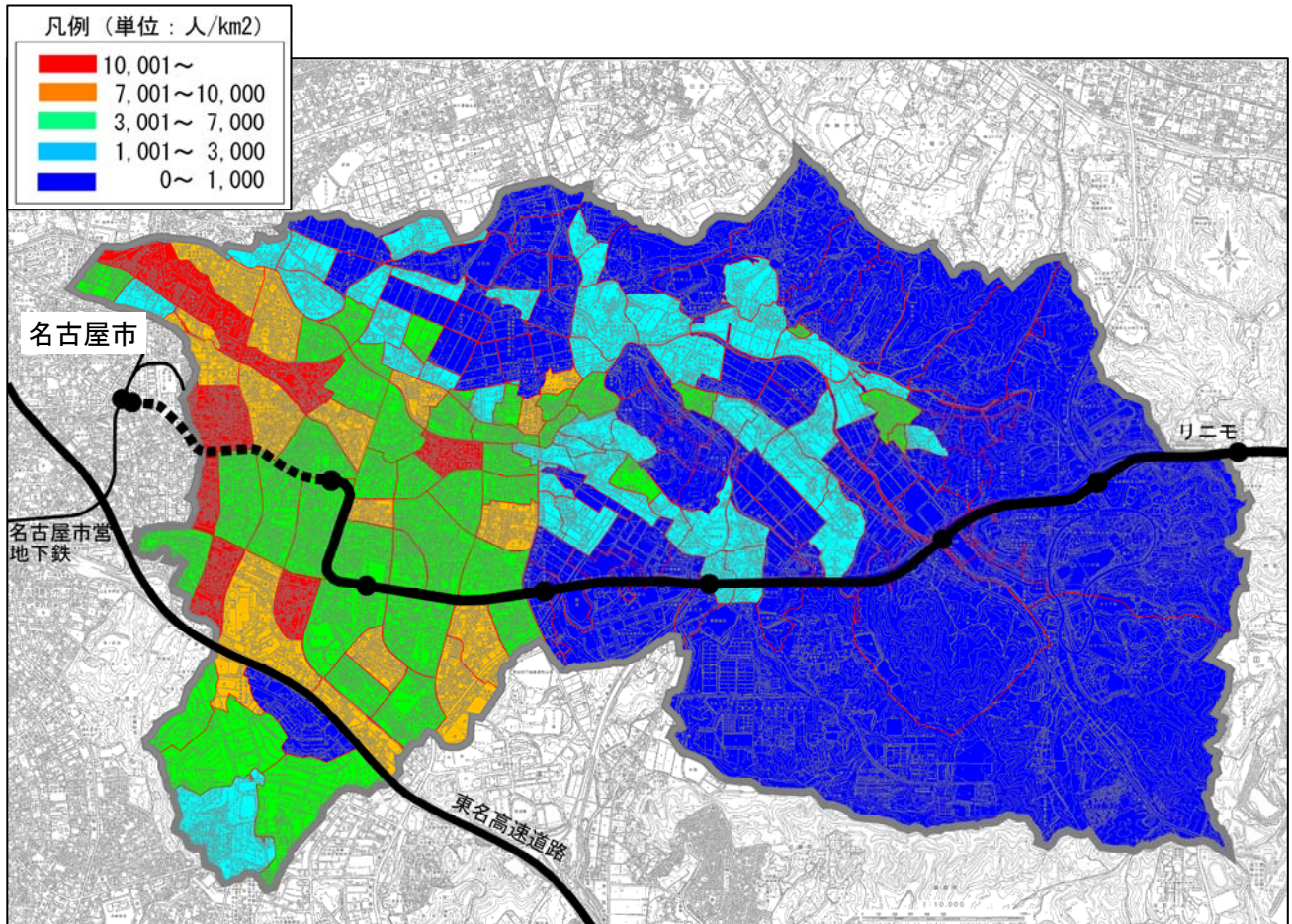


図 2-5 人口分布



(3) 年齢別人口

① 地区別の高齢者の人口密度

市内の地区別の高齢者（65歳以上）の人口密度を見ると、全年齢層の人口密度と同様に、名古屋市に近い西側で高齢者の人口密度が高くなっている。

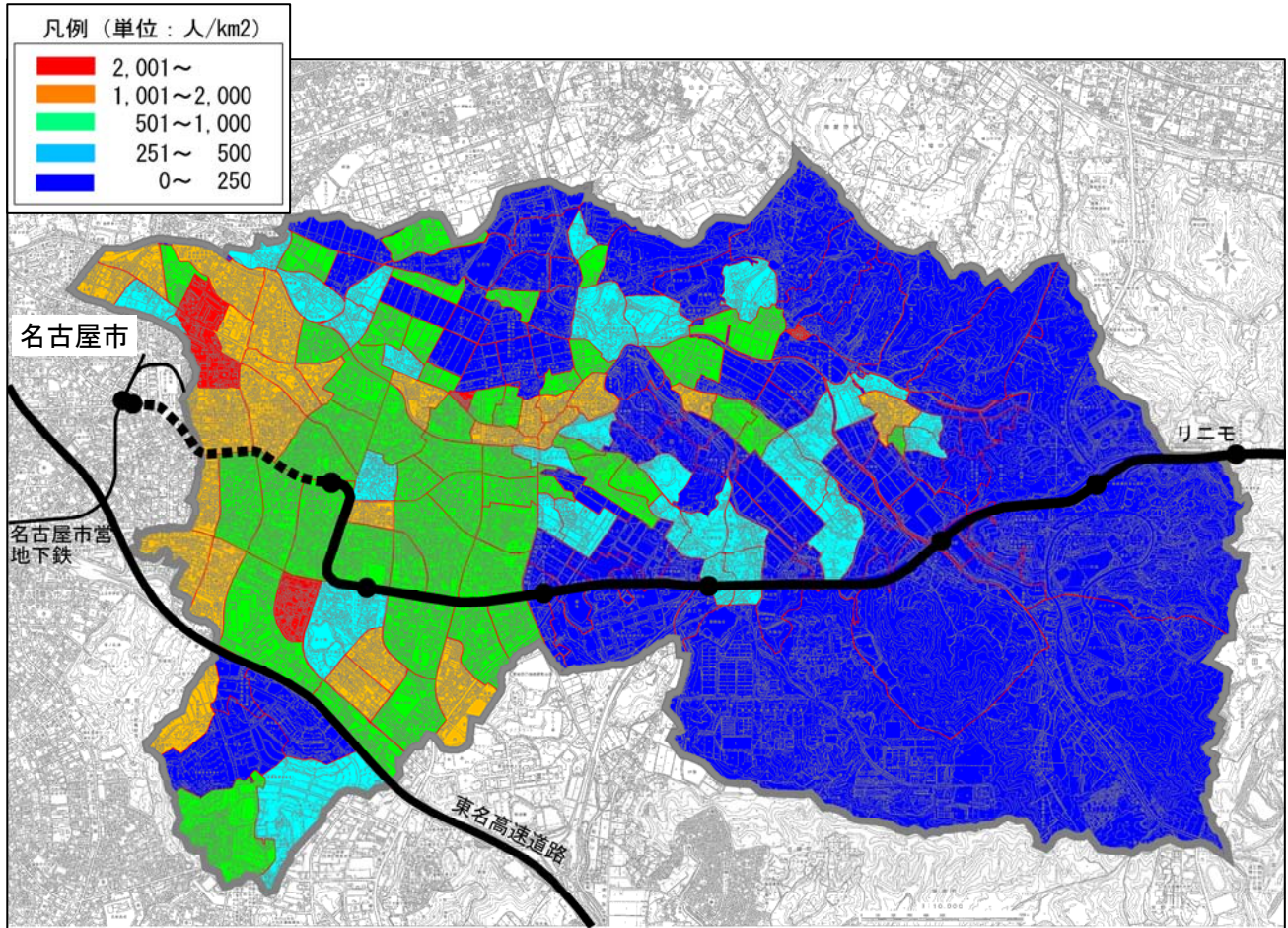


図 2-6 高齢者の人口密度

年齢3区別の人口割合について、愛知県内の57市町村の上位を抽出すると、本市は老年人口の割合は最も低い一方、生産年齢人口の割合は最も高く、年少人口の割合は4番目に高くなっており、平成25年12月1日現在の「あいちの人口（推計）」によると、市民の平均年齢は38.3歳で、県内では最も若い都市となっている。

表 2-1 3区分の年齢別の人口割合、平均年齢と本市の順位

区分	年齢(3区分)別割合						平均年齢	
	年少人口 (0～14歳)		生産年齢人口 (15～64歳)		老年人口 (65歳以上)			
愛知県平均	14.5		65.2		20.3		43.8	
1	みよし市	18.7	長久手市	69.6	長久手市	13.2	長久手市	38.3
2	東郷町	17.6	刈谷市	68.7	みよし市	13.7	みよし市	39.7
3	大治町	17.5	豊田市	68.2	刈谷市	15.9	日進市	40.9
4	長久手市	17.2	知立市	67.8	安城市	16.4	刈谷市	41.0
5	高浜市	17.1	みよし市	67.6	知立市	16.6	高浜市	41.0

資料：平成22年国勢調査

## ② 地区別の高齢化率

地区別の高齢化率は、市の中央から北部にかけて地域ほど高い傾向にある。

一方、市域全体としては、高齢化率が0～10%台の地区が多くなっており、老年人口が多い名古屋市に近い西部地区においても、高齢化率は低い状況にある。

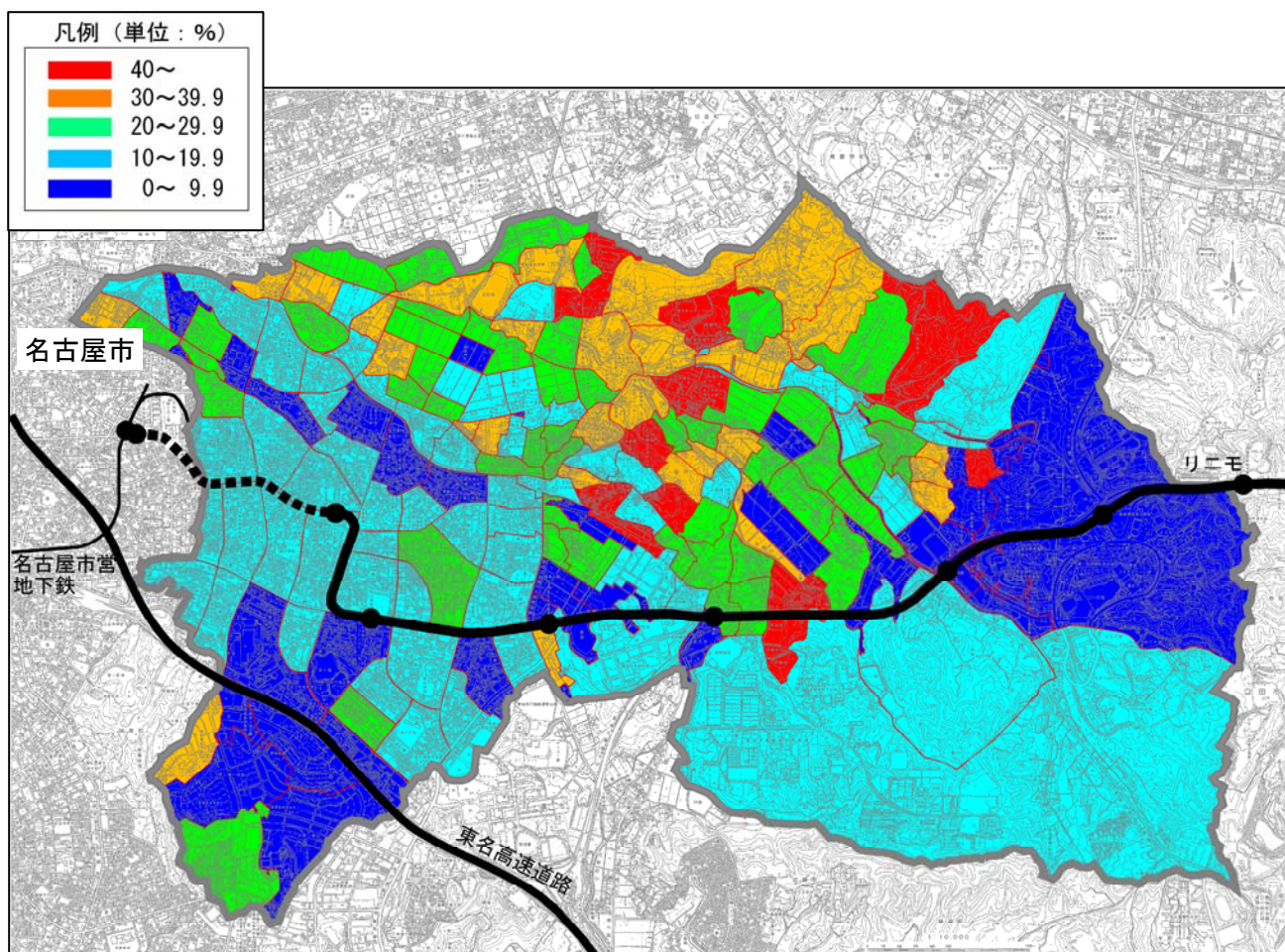
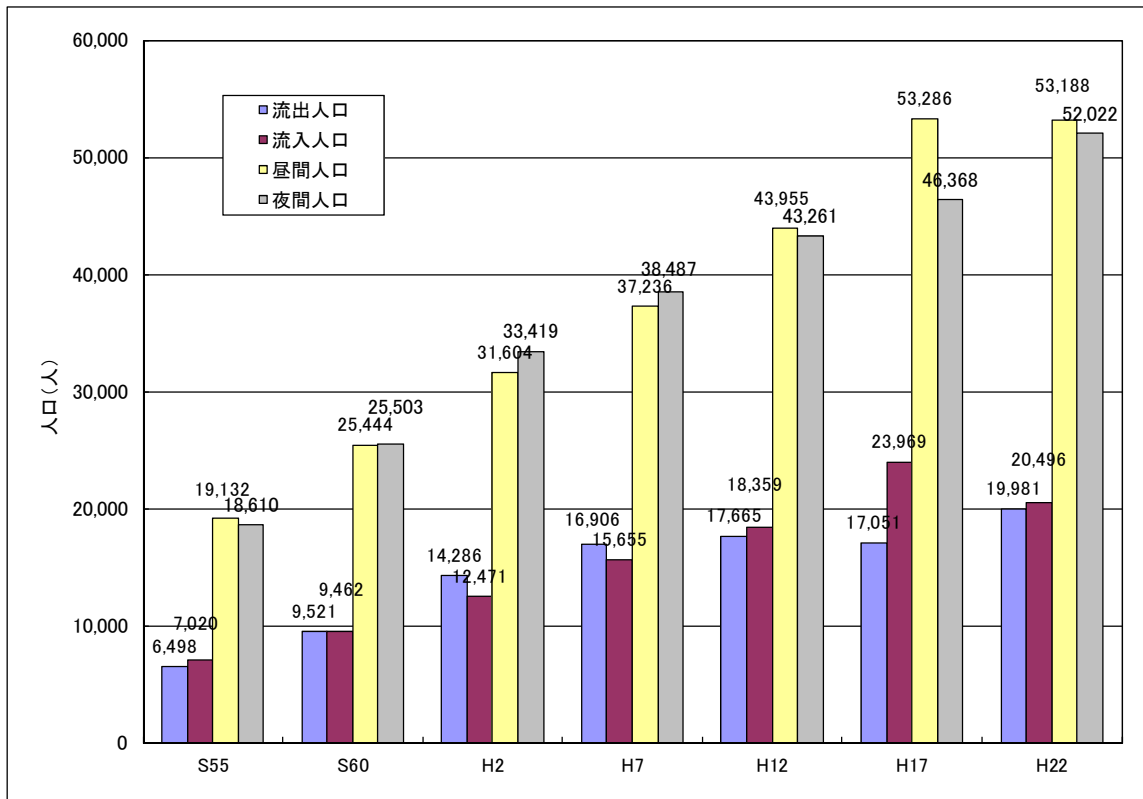


図 2-7 地区別の高齢化率

#### (4) 流出人口

平成7年までは、流出人口が流入人口を上回り、昼間人口よりも夜間人口が多くなっている。

平成7年以降では流出人口は横ばい傾向にある中で流入人口が増加し、昼間人口は夜間人口以上に増加した結果、平成12年以降は昼間人口が夜間人口を上回っている。



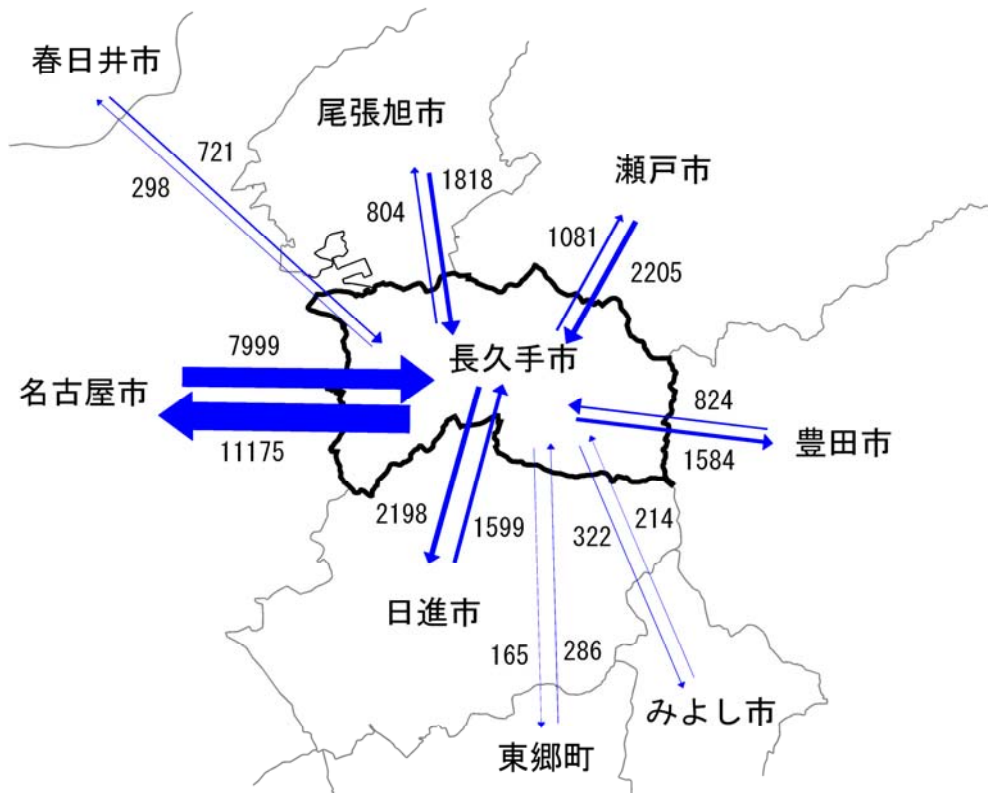
資料：国勢調査各年

図 2-8 流出人口の推移

### (5) 本市と周辺市町との通勤・通学流動

流出側は、隣接する5市（名古屋市、瀬戸市、豊田市、尾張旭市、日進市）への流出割合が約84%を占め、そのうち名古屋市が流出人口全体の約56%と多い。

一方の流入側は、隣接する5市（名古屋市、瀬戸市、豊田市、尾張旭市、日進市）からの流入割合が約70%を占め、そのうち名古屋市が流入人口全体の約39%と多い。



資料：平成22年国勢調査

図 2-9 周辺市町との通勤・通学流動の状況

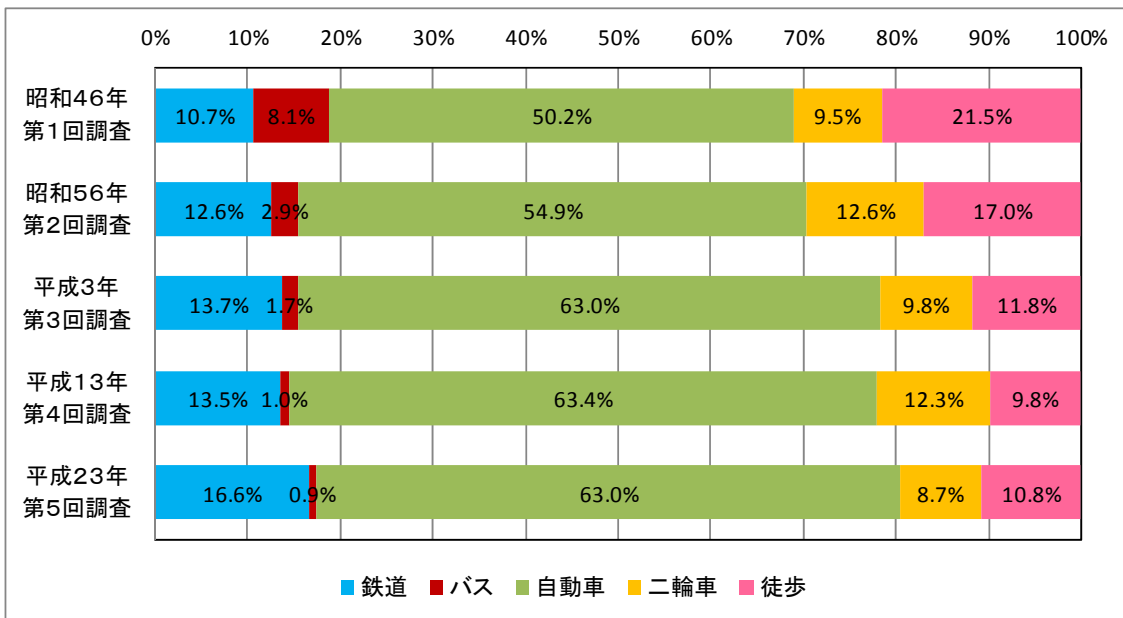
## 2-3. 移動手段の特性

### (1) 本市全体の移動特性

パーソントリップ調査で見る本市の代表交通手段トリップ構成は、各回の調査とも自動車利用が最も多い割合を占めている。平成3年以降の調査では自動車の割合は約63%と大きく変化していないが（図 2-10）、トリップ数は増加している（表 2-2）。

公共交通のうち、鉄道の割合は平成17年3月のリニモ開業に伴い、平成13年調査の13.5%から平成23年調査には16.6%へと増加している。代表交通手段でのバスの割合は少なくなっている。

- ※1：トリップ：ある地点からある地点へ移動する単位。1回の移動で複数の交通手段を利用しても、1回のトリップと数える。
- ※2：代表交通手段：1回のトリップで複数の交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。



資料：第1～5回中京都市圏パーソントリップ調査

図 2-10 本市の代表交通手段別のトリップ構成の推移

表 2-2 本市の代表交通手段別のトリップ数

単位:トリップ

	鉄道	バス	自動車	自転車	徒歩	合計
昭和46年第1回調査	4,195	3,190	19,774	3,737	8,456	39,352
昭和56年第2回調査	8,508	1,938	36,874	8,478	11,404	67,202
平成3年第3回調査	16,958	2,110	78,032	12,128	14,699	123,927
平成13年第4回調査	23,994	1,829	113,138	22,011	17,509	178,481
平成23年第5回調査	34,075	1,871	129,558	17,825	22,187	205,516

※第5回調査では「不明」の回答を除いている。

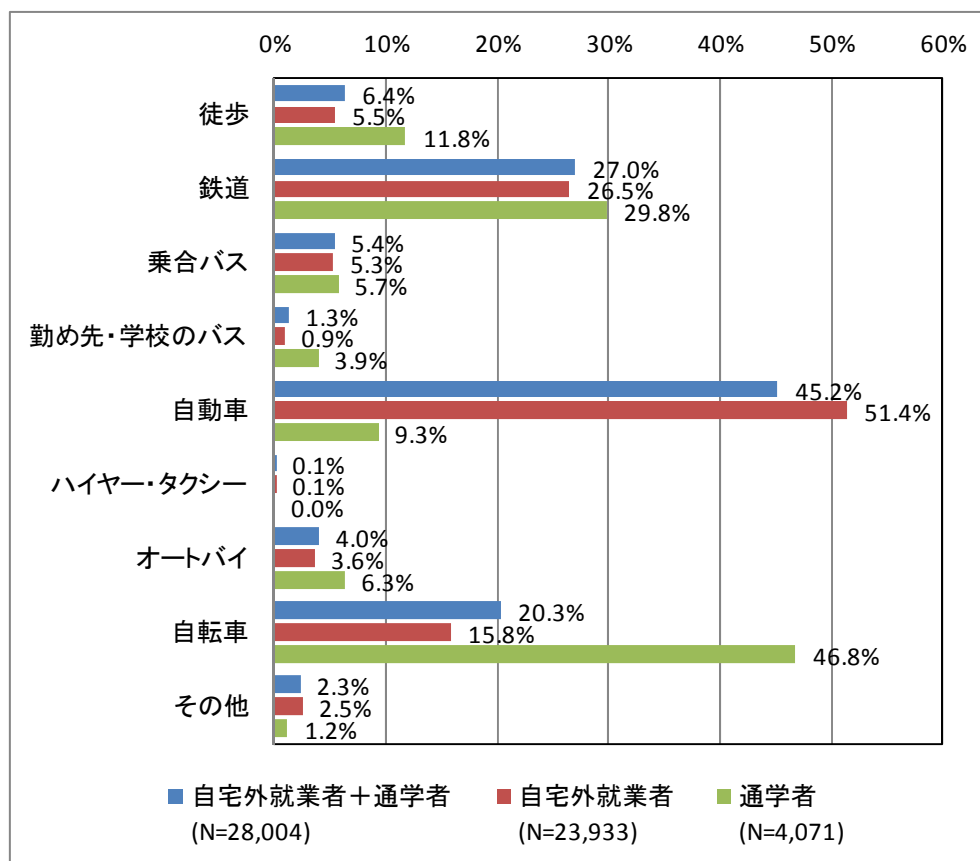
資料：第1～5回中京都市圏パーソントリップ調査

## (2) 通勤・通学者の移動特性

通勤者（自宅外就業者）の移動手段は、自動車利用が51.4%と最も多く、次いで鉄道が26.5%と多くなっている。

通学者の移動手段は、自転車利用が46.8%と最も多く、次いで鉄道が29.8%と多くなっている。

バスの利用は、通勤・通学者とも約5%となっている。



資料：平成22年国勢調査

図 2 - 1 1 15歳以上の自宅外就業者及び通学者の利用交通手段

## 2-4. 土地利用概況

### (1) 面的事業概要

本市は、主に名古屋市に近い西部地区が市街化区域に指定され、用途地域指定は主に住居系が占めており、その大半の範囲で土地区画整理事業が進められている。

第1次の地域公共交通総合連携計画の計画期間中に、新たに市北西部の下山地区、長久手中央地区、公園西駅周辺地区において事業化がなされた。

表 2-3 土地区画整理事業の状況（完了及び施行中）

事業名称	面積 (ha)	事業年度	計画戸数 (戸)	計画人口 (人)	備考
長湫西部	158.9	S47~H12	3,907	14,847	完了
長湫東部	163.5	S48~H 5	3,806	14,463	完了
長湫下山第一	13.6	S53~S56	332	1,261	完了
長湫中部	106.7	S56~H25	2,732	8,742	施行中
岩作第一	4.7	H 4~H16	114	342	完了
長湫南部	98.2	H10~H26	1,880	5,000	施行中
長久手中央	27.4	H22~H31	685	1,710	施行中
下山	5.5	H25~H30	180	450	施行中
公園西駅周辺	20.6	H25~H35	480	1,200	施行中

資料：本市ホームページ

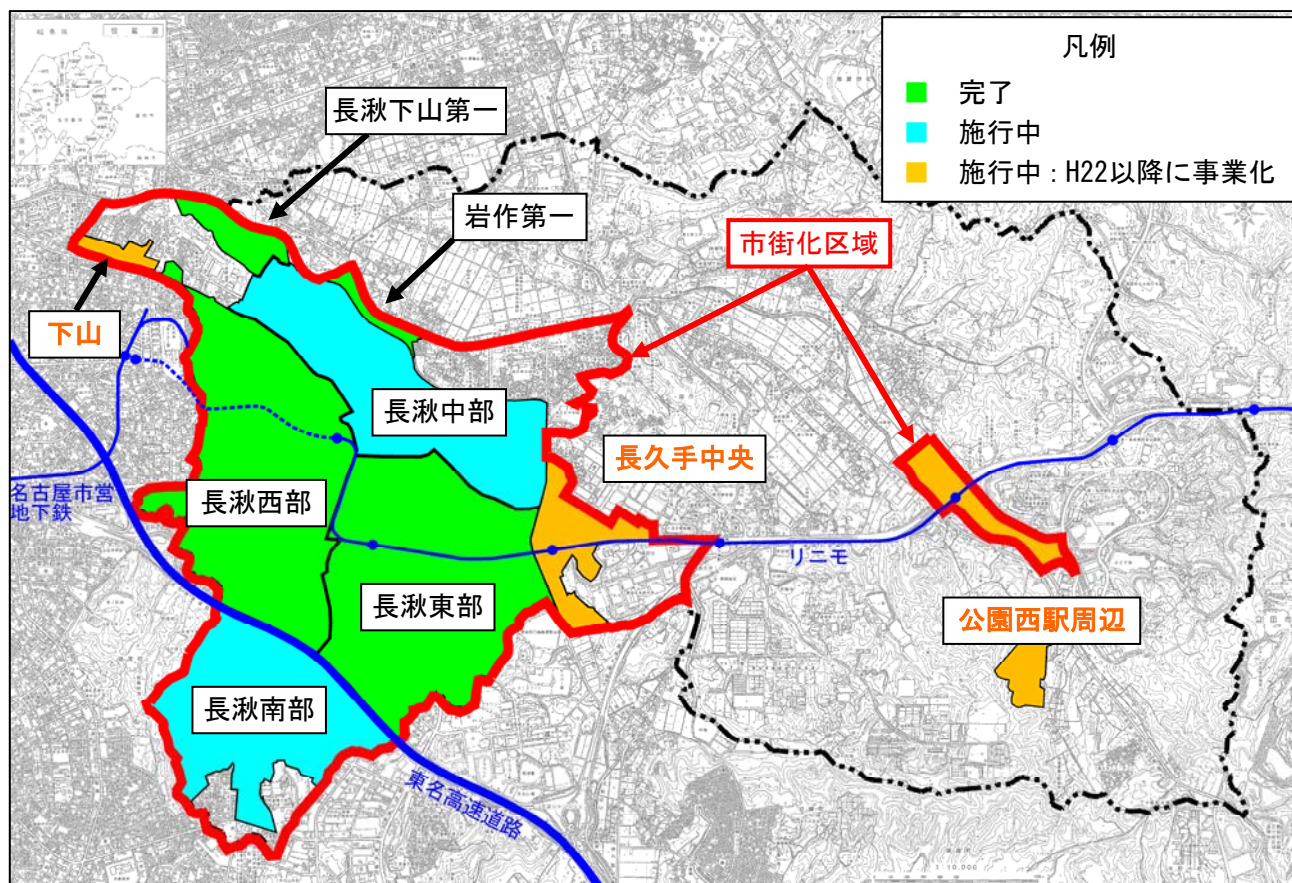


図 2-12 土地区画整理事業区域

## (2) 主要施設配置

主要施設は、主に市西部地区の市街化区域内で多くなっている。

一方、東部地区の市街化調整区域では、リニモの南側には広大なスペースを活用した公園や研究施設が立地している。

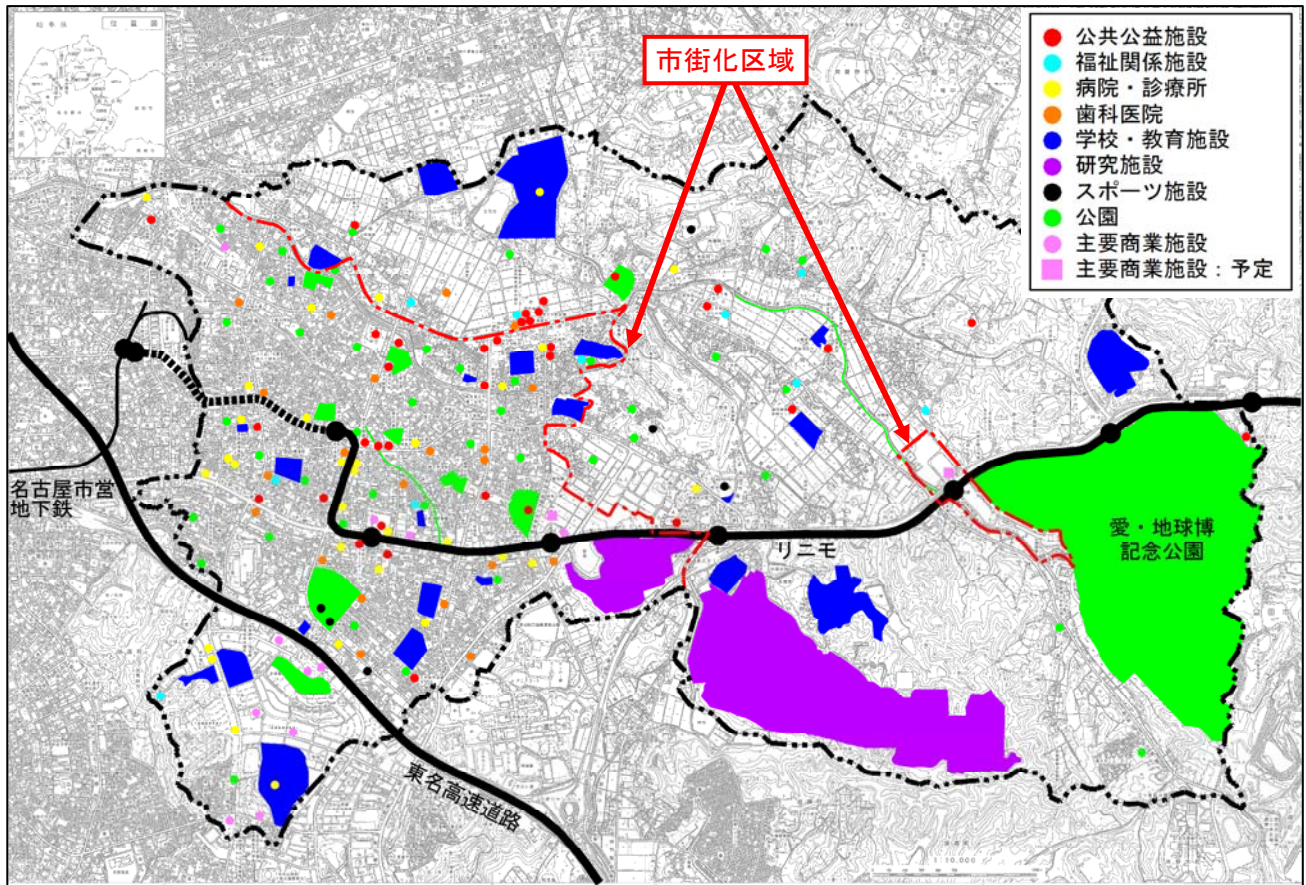


図 2-13 主要施設の配置状況



### (3) 学校の立地

本市とその周辺の大学・高校の立地状況は下図の通りであり、市内には4大学2高校が立地している。

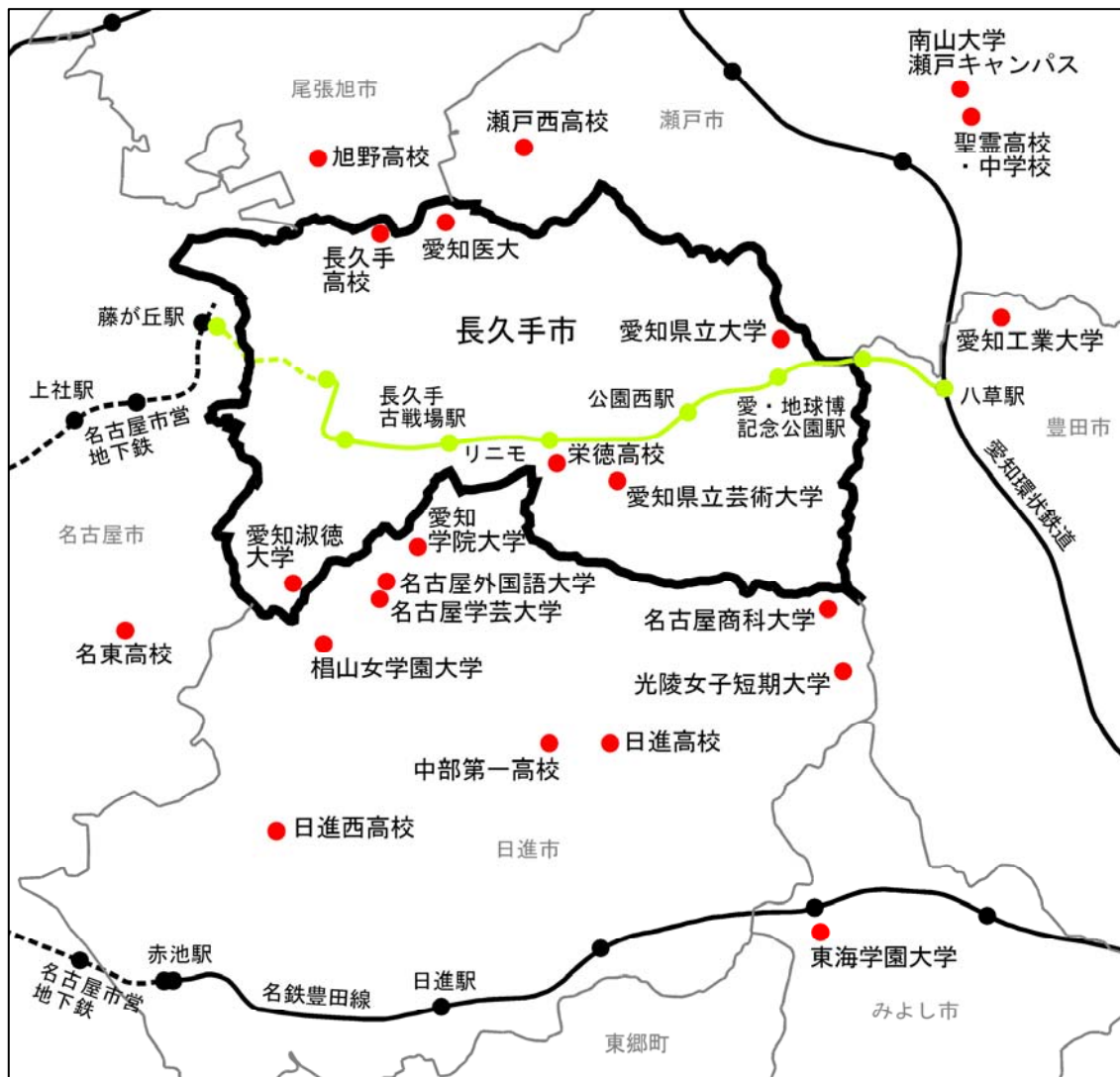


図 2-14 市内及び周辺の学校立地状況

#### (4) 観光交流施設

##### ① 施設の分布

市内には、従来からある自然・歴史や、集客系の観光交流施設などがあり、市内各所に分布している。

##### 1) 自然・歴史

本市は、西部の土地区画整理事業により形成された市街地と、東部の里山やその周辺に形成された田園、集落から構成され、自然系資源のベースとなっている。

また、戦国時代の「長久手古戦場」や、農村の豊年祭りの「警固祭り（オマント）」等の歴史・文化財が保存・伝承されている。

##### 2) 観光交流施設

集客施設としては、「長久手温泉（ござらっせ、あぐりん村）」「愛・地球博記念公園（モリコロパーク）」「トヨタ博物館」等があり、また文化活動の拠点として「文化の家」があり、市内外からの利用がある。

表 2-4 市内の主な観光交流資源

分類	主な資源
自然資源	里山、田園、河川
歴史・文化財	長久手古戦場（古戦場公園、色金山歴史公園他）、警固祭り（オマント）、棒の手、前熊の山車、神社・仏閣（石作神社、景行天皇社、熊野社、多度神社、神明社、安昌寺、教圓寺等）
文化・交流施設	文化の家、中央図書館、長久手温泉（ござらっせ、あぐりん村）、平成こども塾丸太の家、まちづくりセンター
美術館、博物館、資料館	トヨタ博物館、名都美術館、郷土資料室、法隆寺金堂壁画模写展示館（県立芸大）
大学、研究施設	県立芸大、県立大、愛知医大、愛知淑徳大、県農業総合試験場、豊田中央研究所
公園、緑道、広場	愛・地球博記念公園（モリコロパーク）、杵ヶ池公園、桜ヶ根公園、香流川緑地、せせらぎの径、はなみずき広場、くすのき広場
交通基盤	東部丘陵線リニモ、Nーバス、グリーンロード、図書館通り、古戦場通り、長久手インターチェンジ

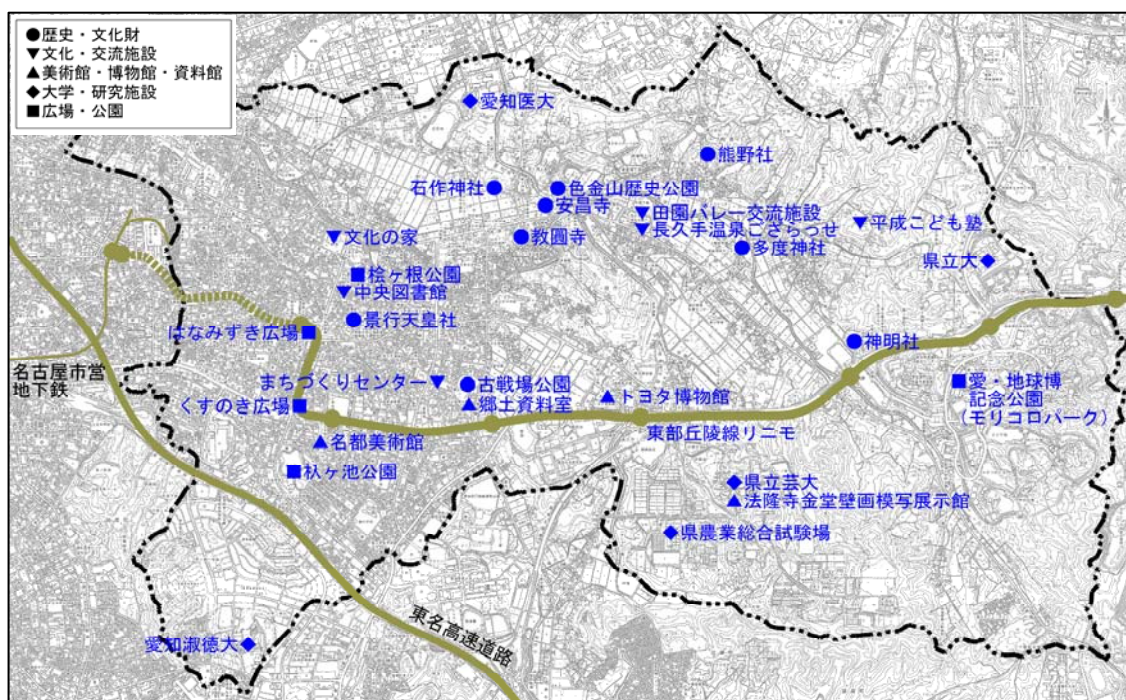
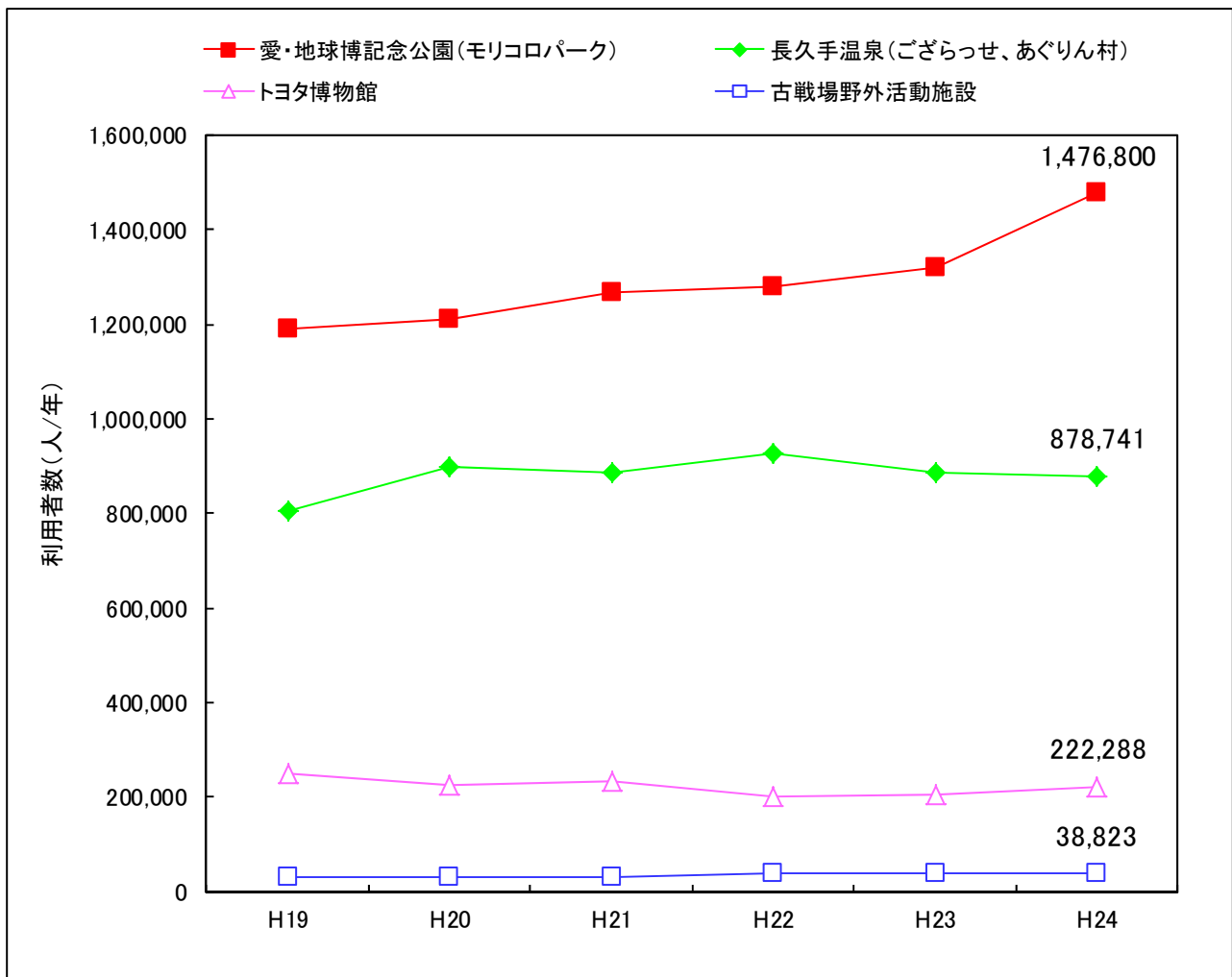


図 2-15 市内の主な観光交流施設の分布

## ② 利用状況

「愛・地球博記念公園（モリコロパーク）」は、愛・地球博終了後に改修を行い、平成18年7月に第1期、平成19年3月に第2期が開園している。利用状況は市内で最も多くなっており、増加傾向で推移している。愛・地球博開演前の前身にあたる「愛知青少年公園」の時には年間約260万人の利用があり、今後の多数の来訪者が期待される。

「長久手温泉（ござらっせ、あぐりん村）」は、平成14年12月のオープン以来多くの利用があり、「愛・地球博記念公園（モリコロパーク）」に次ぐ利用の多さとなっている。



資料：ながくての統計

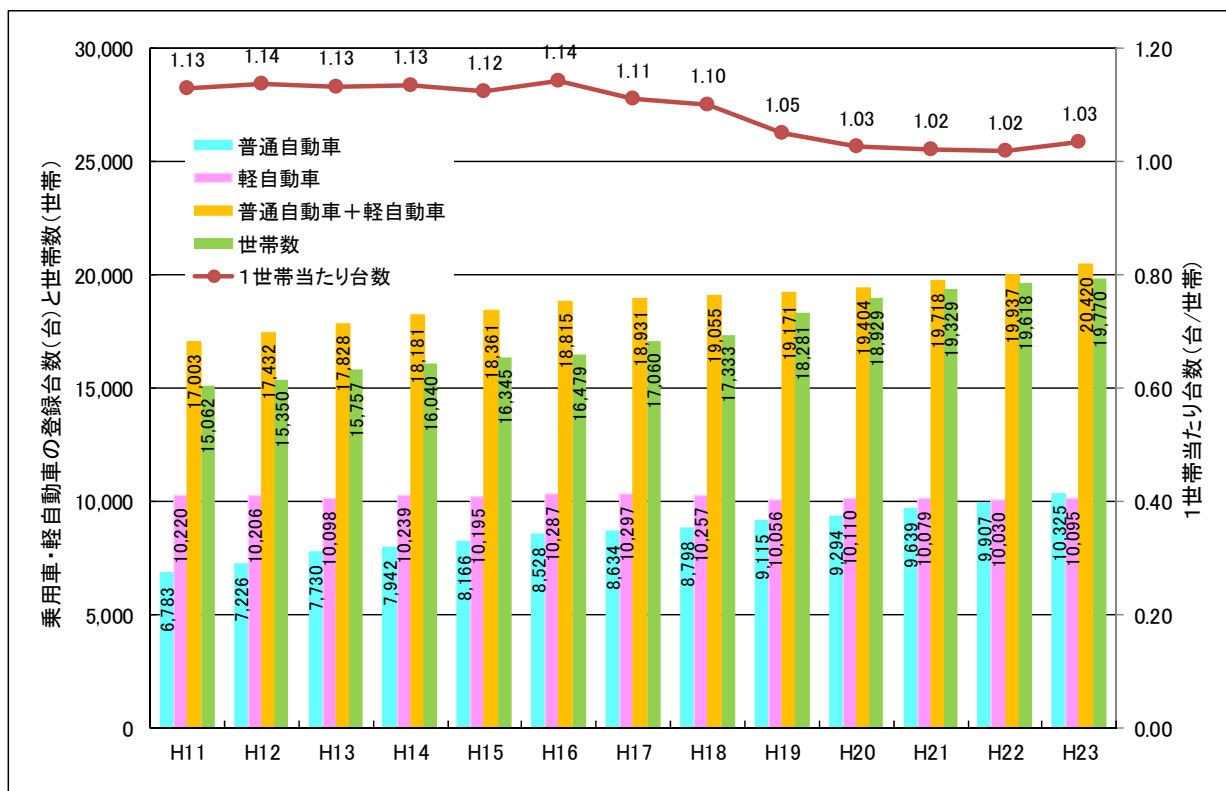
図 2-16 主な観光交流施設の利用状況

## 2-5. 道路交通概況

### (1) 自動車保有台数

本市の自動車登録台数の伸びは、一般の市民が使用する乗用車と軽自動車に絞ってみると、軽自動車は横ばいで推移しているが、普通自動車が増加傾向で推移しており、軽自動車と普通自動車を合わせた台数は、増加傾向で推移している。

1世帯当たりの台数は、約1台となっている。



資料：ながくての統計

図 2-17 乗用車・軽自動車の登録台数、1世帯当たり台数、及び世帯数の推移

## (2) 都市計画道路網

本市の都市計画道路の総計画延長は約38.3km（東部丘陵線を除く）であり、そのうち整備済み延長は約31.7kmとなっており、整備率は約83%に達している。

未整備区間は、瀬戸大府東海線、田柵名古屋線の一部のほか、長久手中央土地区画整理事業と公園西駅周辺土地区画整理事業区域内の都市計画道路となっている。

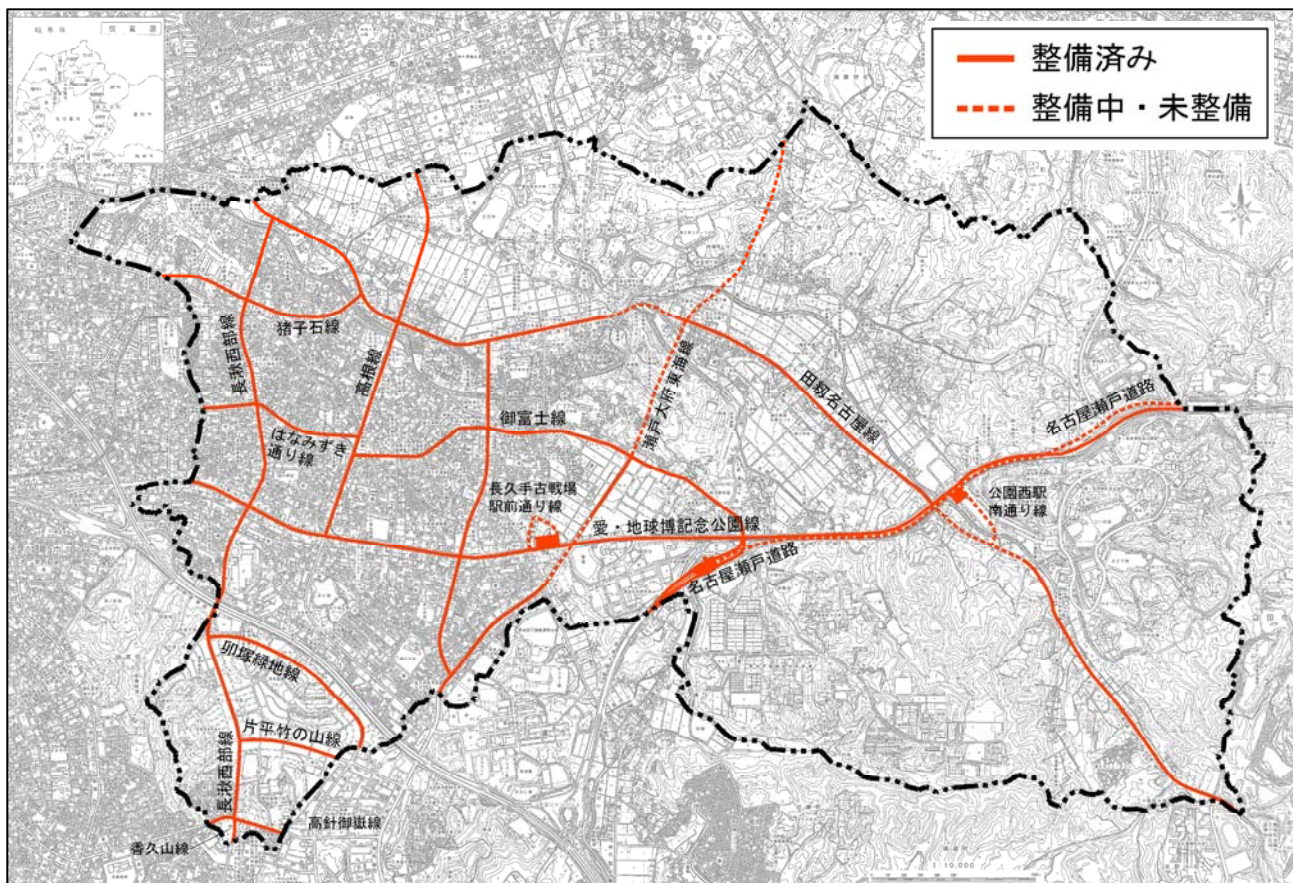


図 2-18 都市計画道路網図

### (3) 道路交通量と道路混雑状況

道路交通量は、愛・地球博記念公園線（H22：約30千台/24h、H17：約31千台/24h）、瀬戸大府東海線（H22：約34千台/24h、H17：約26千台/24h）、愛知青少年公園瀬戸線（H22：約24千台/24h、H17：約22千台/24h）が、24時間当たりで2万台を超え、市内では交通量が多い道路となっており、平成17年に比べて平成22年の道路交通量はやや増えている。（次頁 図 2-19）

混雑度は、愛・地球博記念公園線の市内西部（2.41）、春日井長久手線（北側から1.55、1.62、1.42：図 2-19の平成22年データの（ ）内数値参照）など、隣接市と接続する道路や市役所周辺道路で比較的高くなっており、平成17年に比べて上記の区間では混雑度が高まっているが、他の道路では低くなっている区間も見られる。

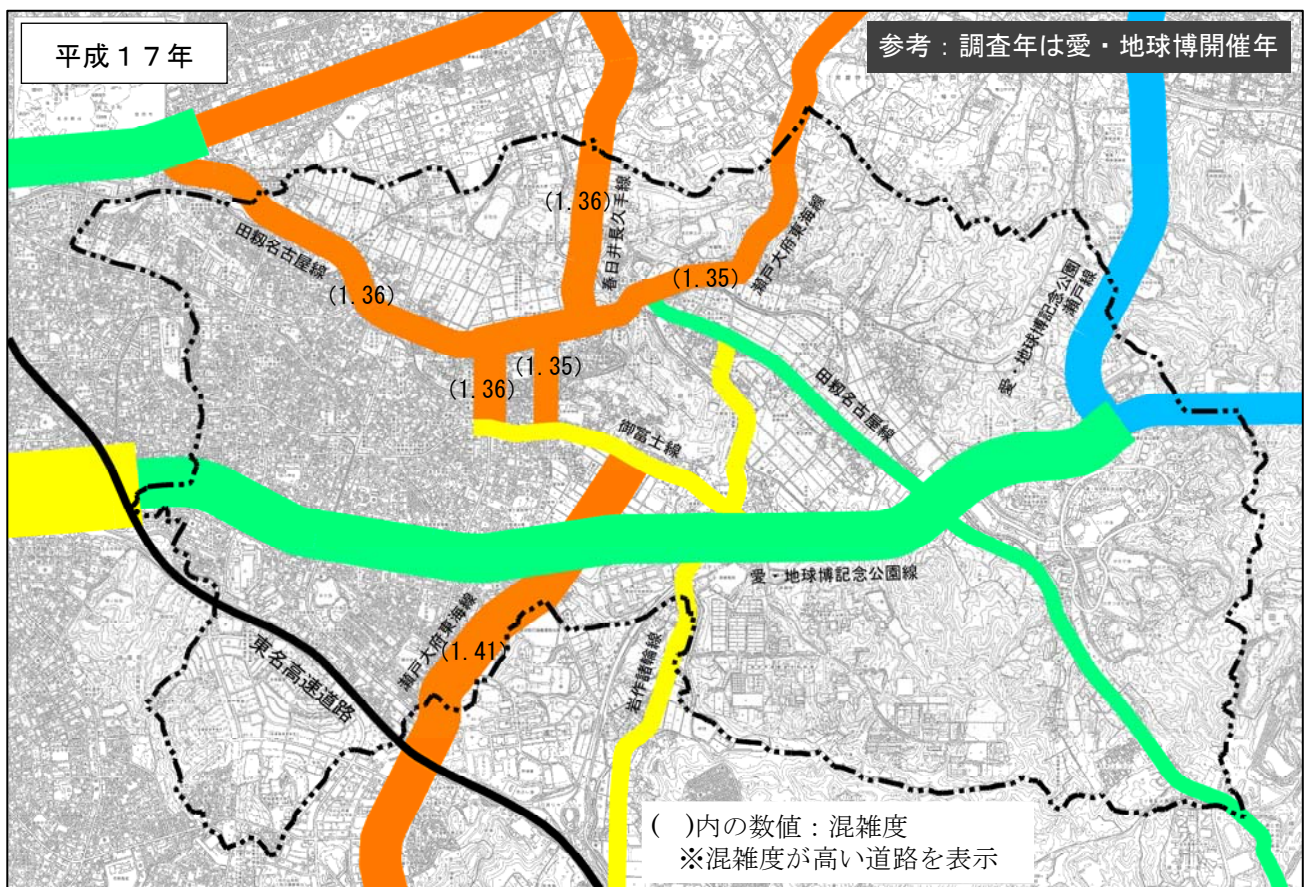
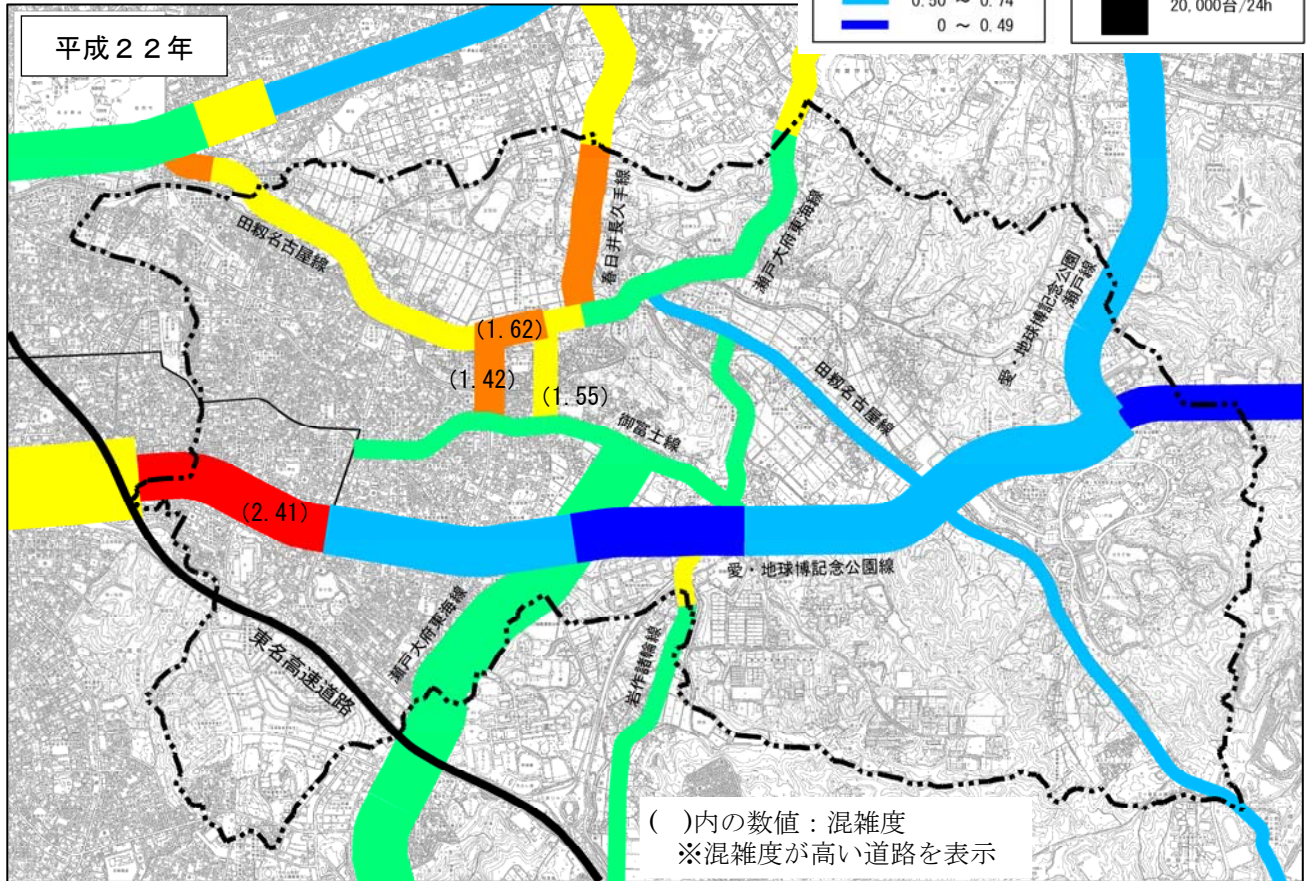
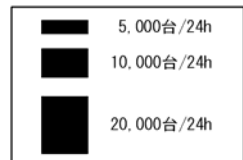
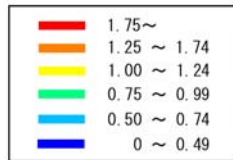
※混雑度＝交通量（台/12h又は24h）÷交通容量（台/12h又は24h）

（交通容量は、1時間1車線当たりの通過可能交通量を、それぞれの道路ごとの諸条件に応じて補正され、日交通容量として算定されたもの。）

○混雑度の目安：1.25～1.75未満 →ピーク時中心の混雑で、数字が大きい程日中も混雑  
1.75以上 →慢性的混雑状態

混雑度凡例

交通量凡例：太さの違い



資料：各年の道路交通センサス

図 2-19 道路交通量・混雑状況図（上図：平成22年、下図：平成17年）

## 2-6. 公共交通

### (1) 路線バス（名鉄バス、市営バス）

Nバスを除いた市内の路線バスは、名鉄バスと名古屋市営バスと他市コミュニティバスが走行している。

路線バスは、名鉄バスの路線網が多くを占め、10系統が市内を運行しており、名古屋市営バスを1系統が運行している。この他、瀬戸市、尾張旭市、日進市のコミュニティバスが一部市内に乗り入れて運行している。

バスの運行本数は、藤が丘駅～愛知学院大学前間の名鉄バスと、本郷駅～猪高緑地間の名古屋市営バスの系統が特に多くなっている。これは、終点到立地する大学への通学輸送のためである。その他の路線の運行本数は、市街化区域を主に運行する藤が丘駅発の路線では、ピーク時で2～3本/時となっており、人口増加が著しい南部地区を運行する路線は、下表の系統1の長湫片平経由と系統9に加えて、平成25年度から新たに系統4が加わり、運行本数が増加している。

表 2-5 路線バスの運行状況（市内運行路線） <平日：平成26年1月時点>

事業者	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)
名鉄バス	1. 藤が丘駅	愛知学院大学前	117	16
		愛知学院大学前 (長湫片平経由)	10	1
	2. 藤が丘駅	長久手車庫	38	3
	3. 藤が丘駅	星ヶ丘駅	14	2
	4. 藤が丘駅	愛知淑徳大学	45	9
	5. 藤が丘駅	瀬戸駅前	22	2
	6. 藤が丘駅	菱野団地 (平和橋経由)	15	1
		菱野団地 (長久手郵便局経由)	16	1
	7. 名鉄バスセンター	長久手車庫	32	4
	8. 名鉄バスセンター	愛知学院大学前	36	3
9. 星ヶ丘駅	長久手車庫	12	1	
10. 愛・地球博 記念公園駅	瀬戸駅前	0 (休日：5)	1	
名古屋市営	11. 本郷駅	猪高緑地	121	11
瀬戸市 コミュニティバス	本地線		7	1
尾張旭市 あさび一号	東ルート：右回り		6	1
	東ルート：左回り		6	1
日進市 くるりんばす	中央線		10	1
	北コース		11	1

※運行本数は、路線によって以下のように整理した。

- ・藤が丘発着路線：藤が丘発の運行本数を整理。
- ・名鉄バスセンター、星ヶ丘駅、本郷駅発着路線：市内側のバス停発の運行本数を整理。



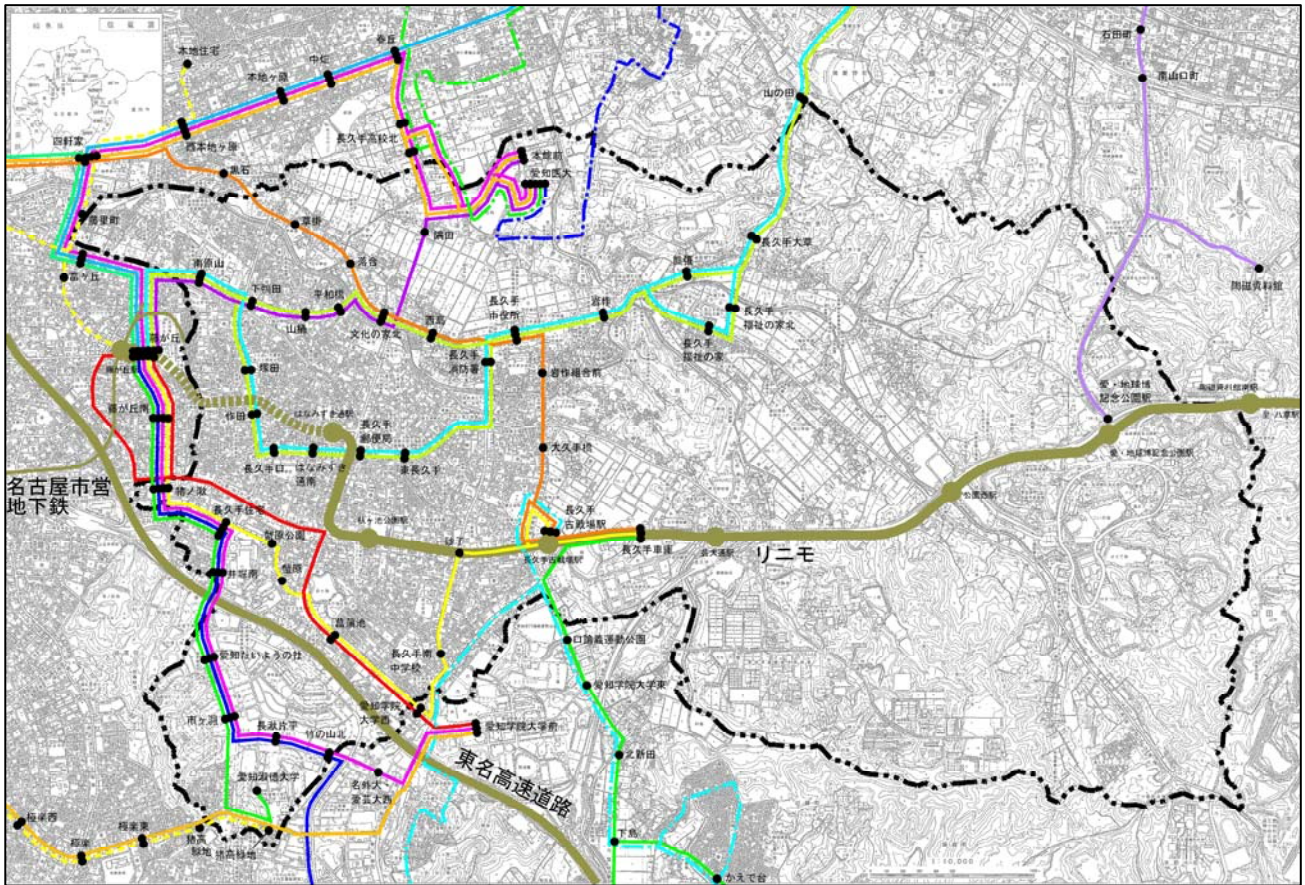


図 2-20 路線バスの運行系統図

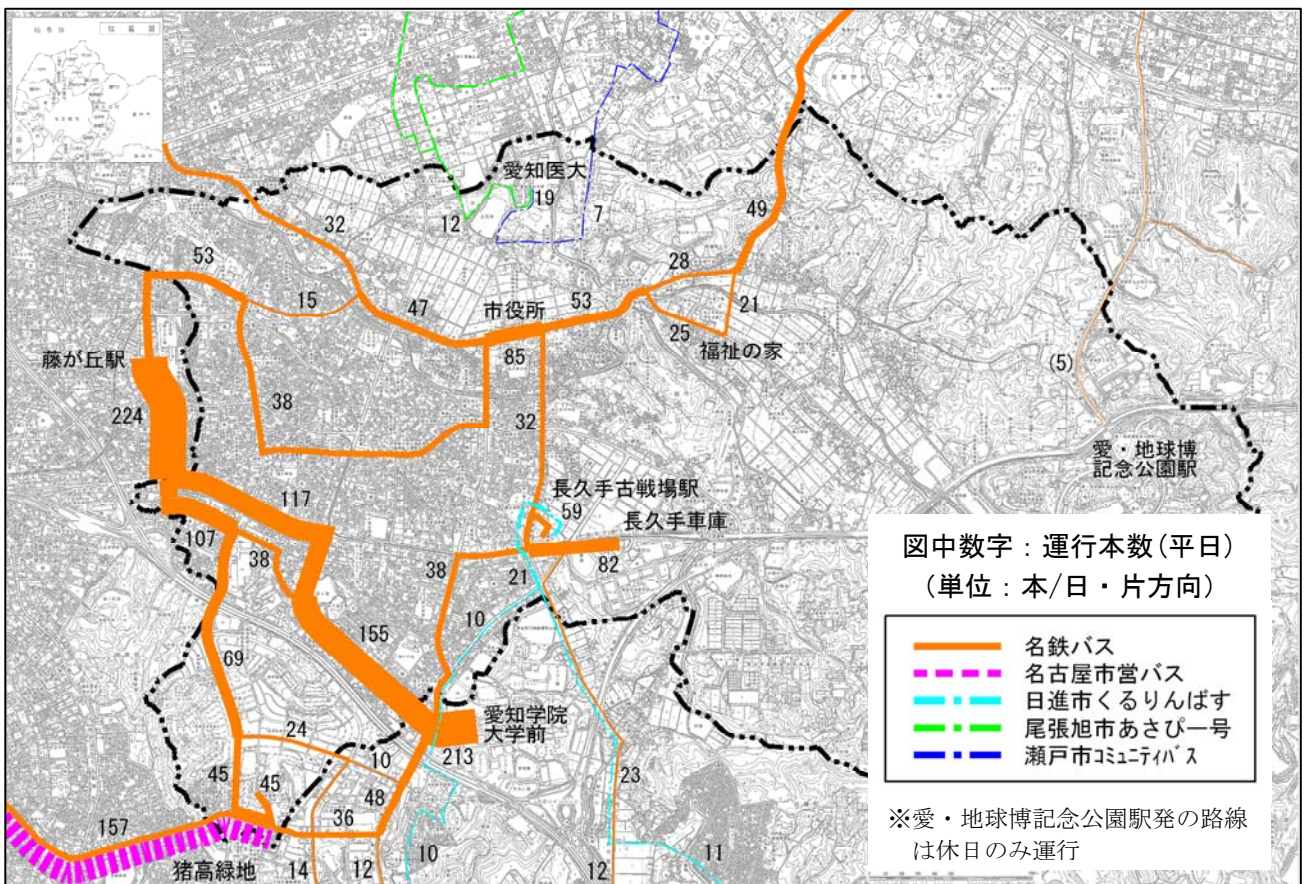


図 2-21 路線バスの運行本数図 <平日：平成26年1月時点>

## (2) スクールバス

市内とその周辺の学校へのスクールバスは、下表のとおり運行されている。

愛知学院大学や愛知淑徳大学は、表 2-5 のように名鉄バスや名古屋市営バスによって路線が確保されている。

なお、藤が丘駅～愛知医大のスクールバスは、平成26年度から路線バス化される。

表 2-6 周辺の大学・高校のスクールバス運行状況 <平日：平成26年1月時点>

所在	学校	発駅	終日運行本数 (本/日・片方向)	ピーク時本数 (本/時・片方向)
長久手市	愛知医大	藤が丘駅	約66	8
	栄徳高校	周辺から5コース	5	1
瀬戸市	南山大学瀬戸キャンパス 聖霊高校・中学校	本郷駅発愛・地球 博記念公園駅経由	19	9※
		平針駅	11	2※
豊田市	愛知工業大学	八草駅	79	12
日進市	愛知学院大学	長久手古戦場駅	44	6
	名古屋外国語大学 名古屋学芸大学			
	名古屋外国語大学 名古屋学芸大学	上社駅	約90	約15
		赤池駅	約40	6
	椋山女学園大学	赤池駅	16	2
	名古屋商科大学 (光陵女子短期大学)	公園西駅	21	4
		赤池駅	14	2
		米野木駅	33	5
中部第一高校		周辺から10コース	10	1

※同一時刻に複数台数運行する場合は、台数分を計上。

### (3) リニモ

リニモは平成17年3月6日に開業した磁気浮上式リニアモーター推進システムの軌道交通であり、地下鉄東山線の藤が丘駅と愛知環状鉄道の八草駅を結んでいる。

藤が丘駅からはなみずき通駅までは地下、はなみずき通駅から八草駅までは高架に整備されている。

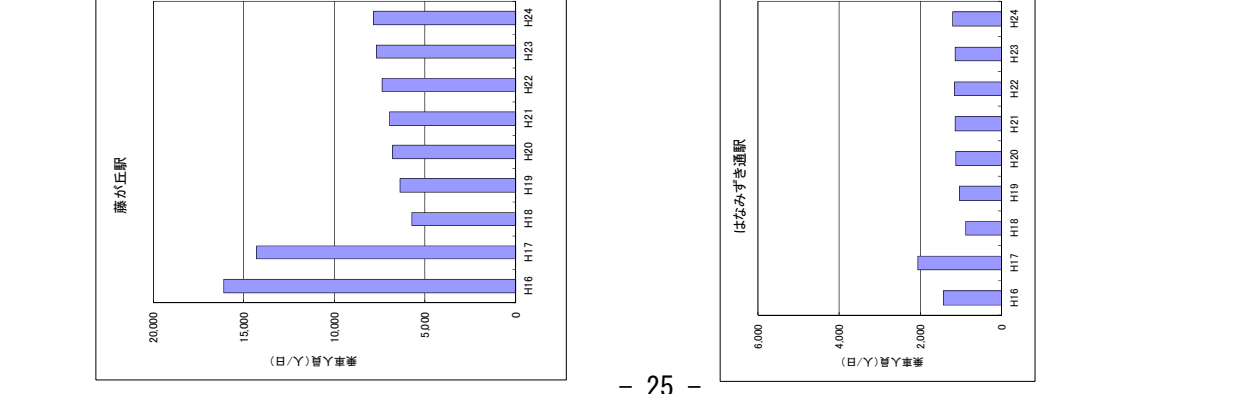
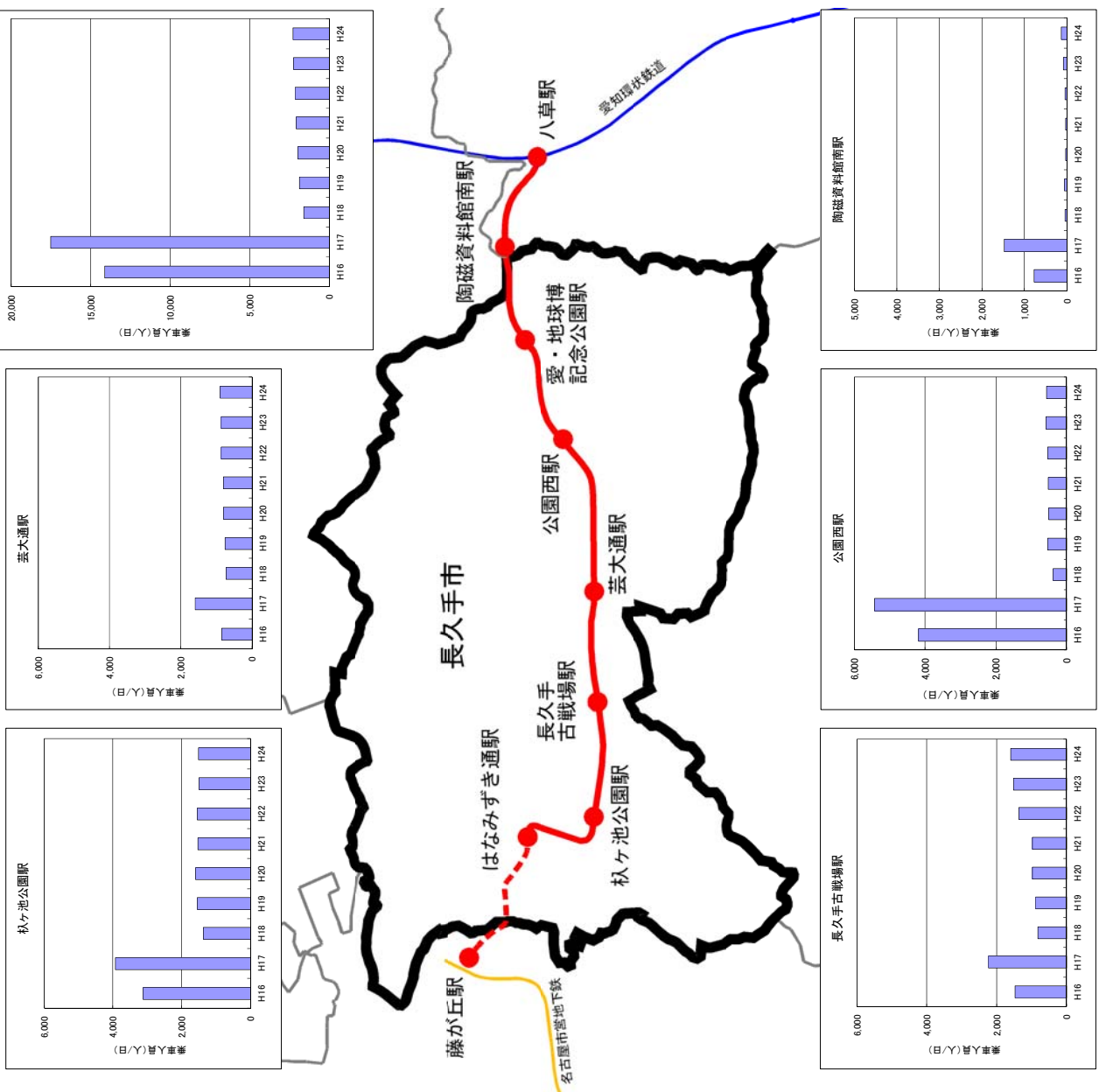
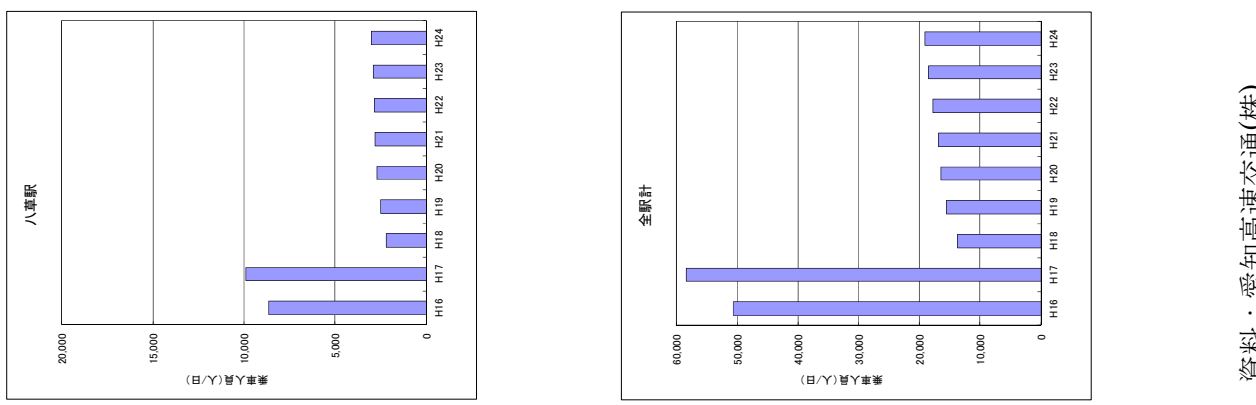
全線で9駅設置され、市内には6駅設置されている。

利用者数は、平成17年度までは愛・地球博開催（平成17年3月25日～9月25日）の影響で多く、閉幕以後は減少したものの全線合計で約14～19千人/日平均で、増加傾向で推移している。

駅別の利用者数は、藤が丘駅が最も多く、次いで八草駅が多くなっており、市内の駅では愛・地球博記念公園駅が最も多く、次いで長久手古戦場駅、杵ヶ池公園駅、はなみずき通駅の順で多くなっている。

運行本数は、平日の学生の通学時期に対応した第1ダイヤでは終日115本/日・片方向、学校休暇時期に対応した第2ダイヤでは終日110本/日・片方向となっており、朝のピーク時は最大8～9本/時、日中は6本/時運行されている。

バス路線の運行本数と比べると、主に大学への通学輸送に対応した藤が丘～愛知学院大学前間の名鉄バスと、本郷駅～猪高緑地の名古屋市営バスと終日運行本数はほぼ同等となっており、その他のバス路線よりは多くなっている。



資料：愛知高速交通(株)

図 2-2-2 リニモの駅別乗車人員の推移

#### (4) Nーバス

Nーバスは平成10年7月より運行を開始した市営のコミュニティバスであり、名鉄バスに委託して運行している。

利用者数は増加傾向で推移し、平成24年度には平成17年度の愛・地球博の開催年を除いて初めて20万人を超えている。1日平均の利用者数は、平成24年度では約563人となっている。

運行路線は現在7路線あり（右・左回りは1路線として計上）、5台の車両で運行している。

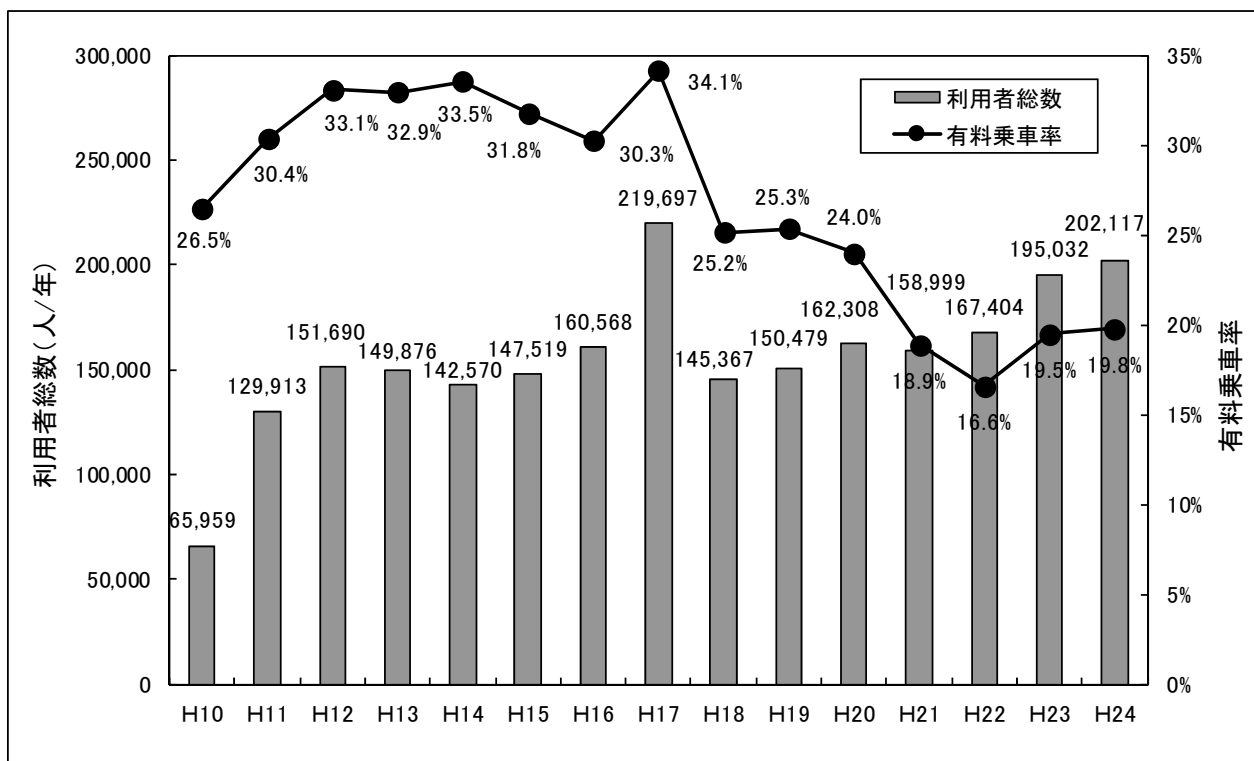
路線構成は「市役所」を起終点とする6路線と、杵ヶ池公園駅を起終点とする1路線の構成となっている。

路線別の利用者数は、藤が丘線が最も多く、次いで中央循環線が多くなっている。

運賃は1乗車100円であり、1回の乗車ごとに運賃を徴収しているが、乗継ポイントの「市役所」「福祉の家」「杵ヶ池公園駅北口・南口」の各バス停では、Nーバスの他路線に乗り継ぐ場合は乗継券が発行され、追加運賃を支払うことなく利用することができる。

ただし、中学生以下の子供や、妊婦、身体障がい者、市発行の「あったかあど」携帯者（高齢者・障がい者用カード）などは無料となり、有料乗車率は25～35%前後で推移している。

平成24年度では、運行経費約9,800万円に対して、市が約8,799万円の財政負担（利用者1人当たり約435円）をしている。



資料：長久手市安心安全課

図 2-23 Nーバスの利用者数と有料乗車率の推移

表 2-7 各ルートの利用状況及び運行状況

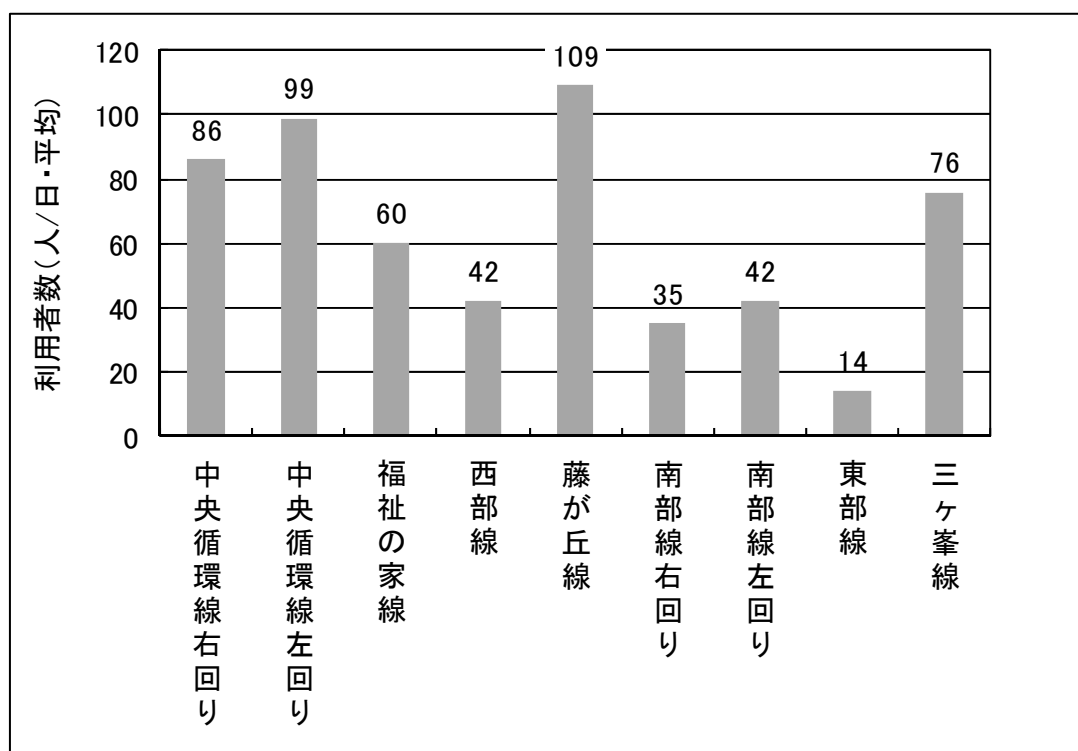
路線名	キロ程 (km)	運行本数 (便/日)	利用者数 (人/日)	1便当たり 平均乗車人員 (人/便)	走行キロ (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	リニモ接続駅
中央循環線右回り	10.2	11	86	7.8	112.2	38	16.1	杵ヶ池公園駅 長久手古戦場駅
中央循環線左回り	10.2	12	99	8.3	122.4	38	16.1	杵ヶ池公園駅 長久手古戦場駅
福祉の家線	2.6	16	60	3.8	41.6	10	15.6	
西部線	8.7	7	42	6.0	60.9	33	15.8	はなみずき通駅 杵ヶ池公園駅
藤が丘線	8.2	7	109	15.6	57.4	32	15.4	藤が丘駅
南部線右回り	9.0	7	35	5.0	63.0	34	15.9	杵ヶ池公園駅
南部線左回り	8.5	8	42	5.3	68.0	32	15.9	杵ヶ池公園駅
東部線	9.7	6	14	2.3	58.2	33	17.6	芸大通駅
三ヶ峯線	15.2	8	76	9.5	108.8	60	15.2	公園西駅
合計	82.3	82	563		692.5	310		
平均	1系統当たり 9.1	1系統当たり 9.1	1系統当たり 63	1本当たり 6.9	車両1台当たり 138.5	1系統当たり 34.4	1系統当たり 15.9	

※1: 利用者数は、平成24年度の年間実績を1日平均で除した値である。

※2: 三ヶ峯線の運行本数には、早朝便1便を含めた運行本数としている。

※3: 福祉の家線と三ヶ峯線のキロ程と所要時間は、市役所～終点～市役所間の往復分を示している。

※4: 三ヶ峯線のキロ程は、平成こども塾を経由しない平日運行の延長を示している。



資料：長久手市安心安全課

図 2-24 N-バスの路線別利用者数(平成24年度)

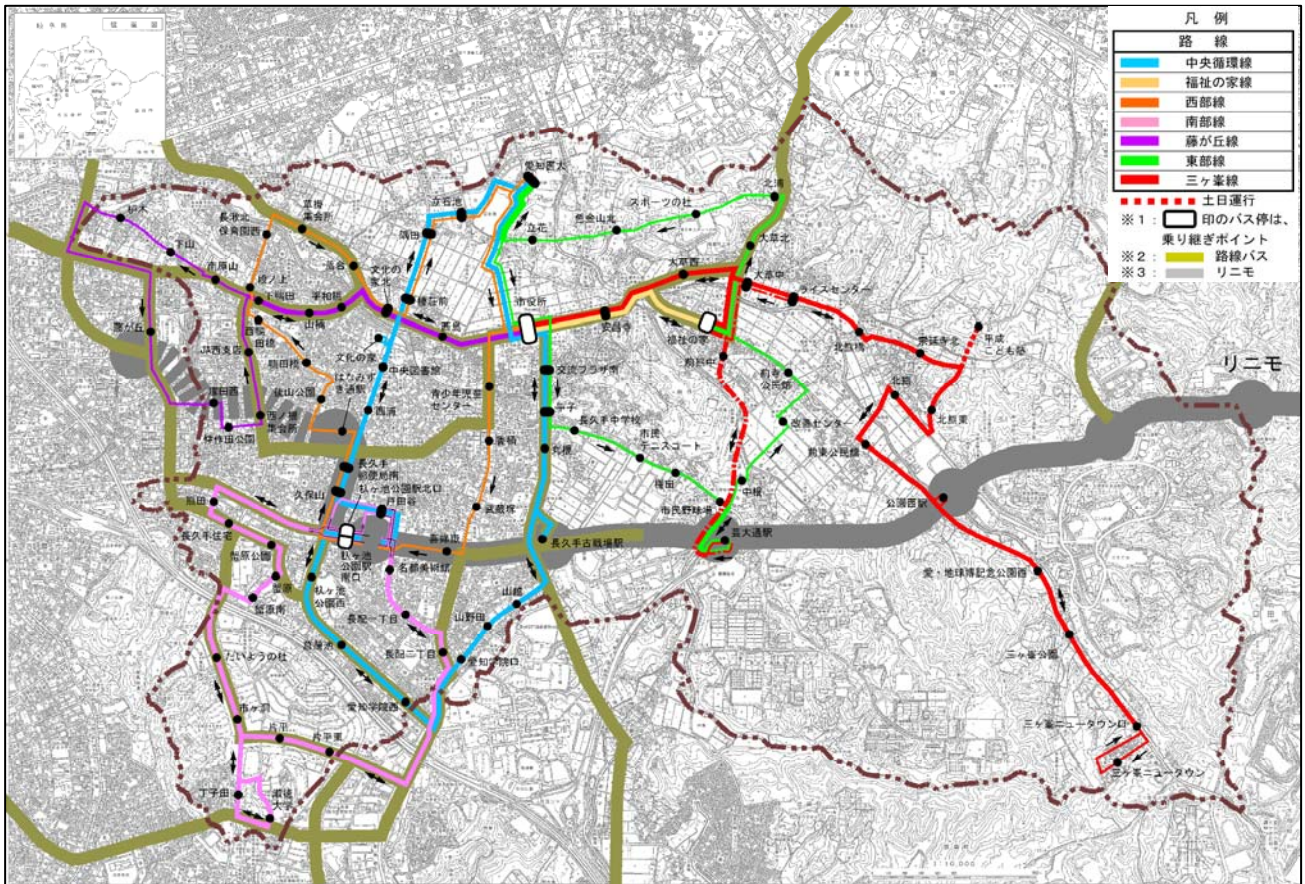


図 2-25 N-バスの運行系統図

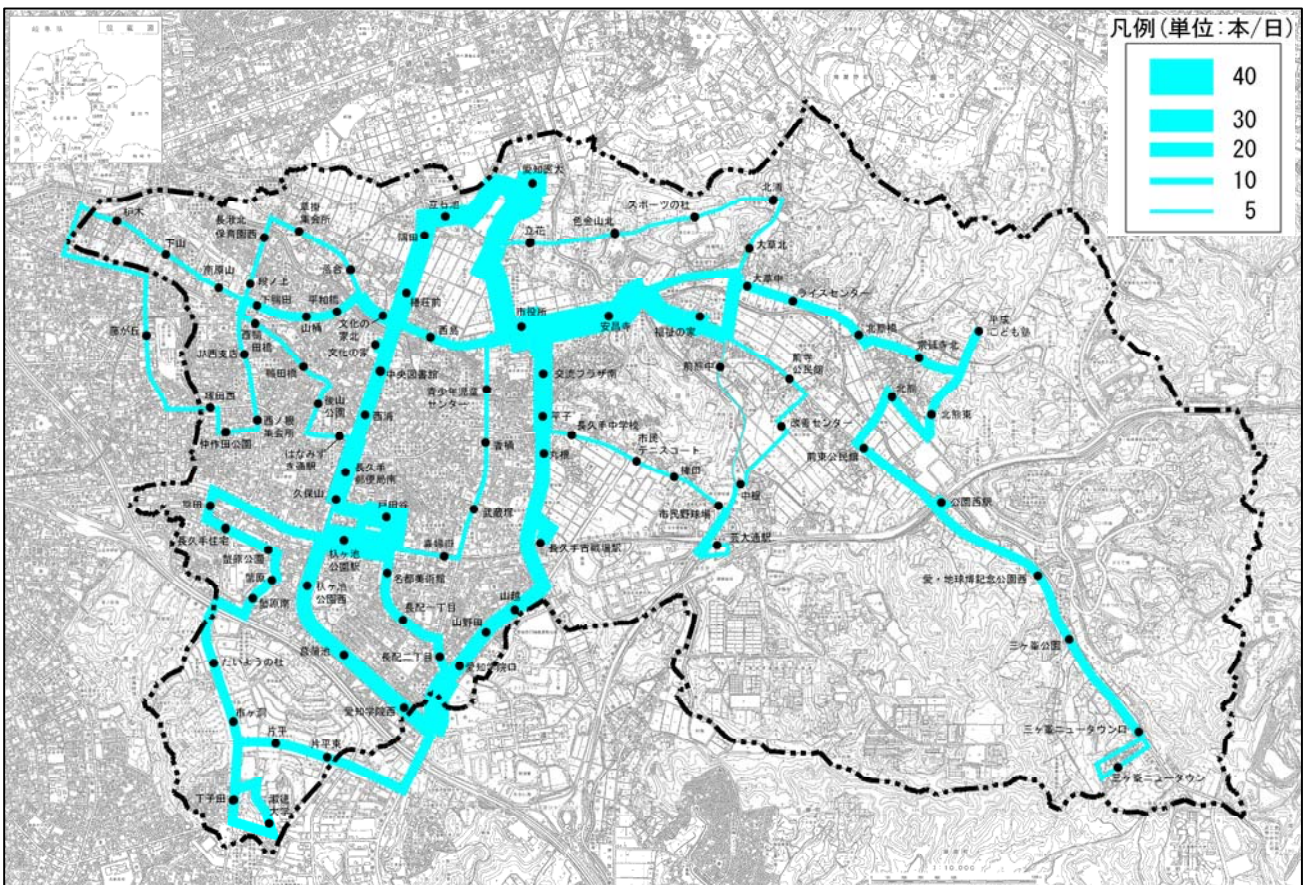


図 2-26 N-バスの運行本数図

### 3. 上位計画・関連計画の整理

#### 3-1. 地域公共交通総合連携計画の位置付け

地域公共交通総合連携計画は、第5次長久手市総合計画や長久手市都市計画マスタープランの本市の総合的な指針を踏まえ、土地利用やまちづくりに関する関連計画と整合を図りながら、新しいまちづくり行程表の理念を加え、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づき、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画となるものである。

なお、本計画の策定期間中には「交通政策基本法」が成立し、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が改正されるなど制度改正の変動期にあるため、本計画の策定後も制度変更に応じた連携・整合を図ることとする。

本計画策定にあたり、上位計画や関連計画で示される本市の将来の都市像や基本方針等を踏まえる必要があるため、「3-2」以降に各計画の概要を整理する。

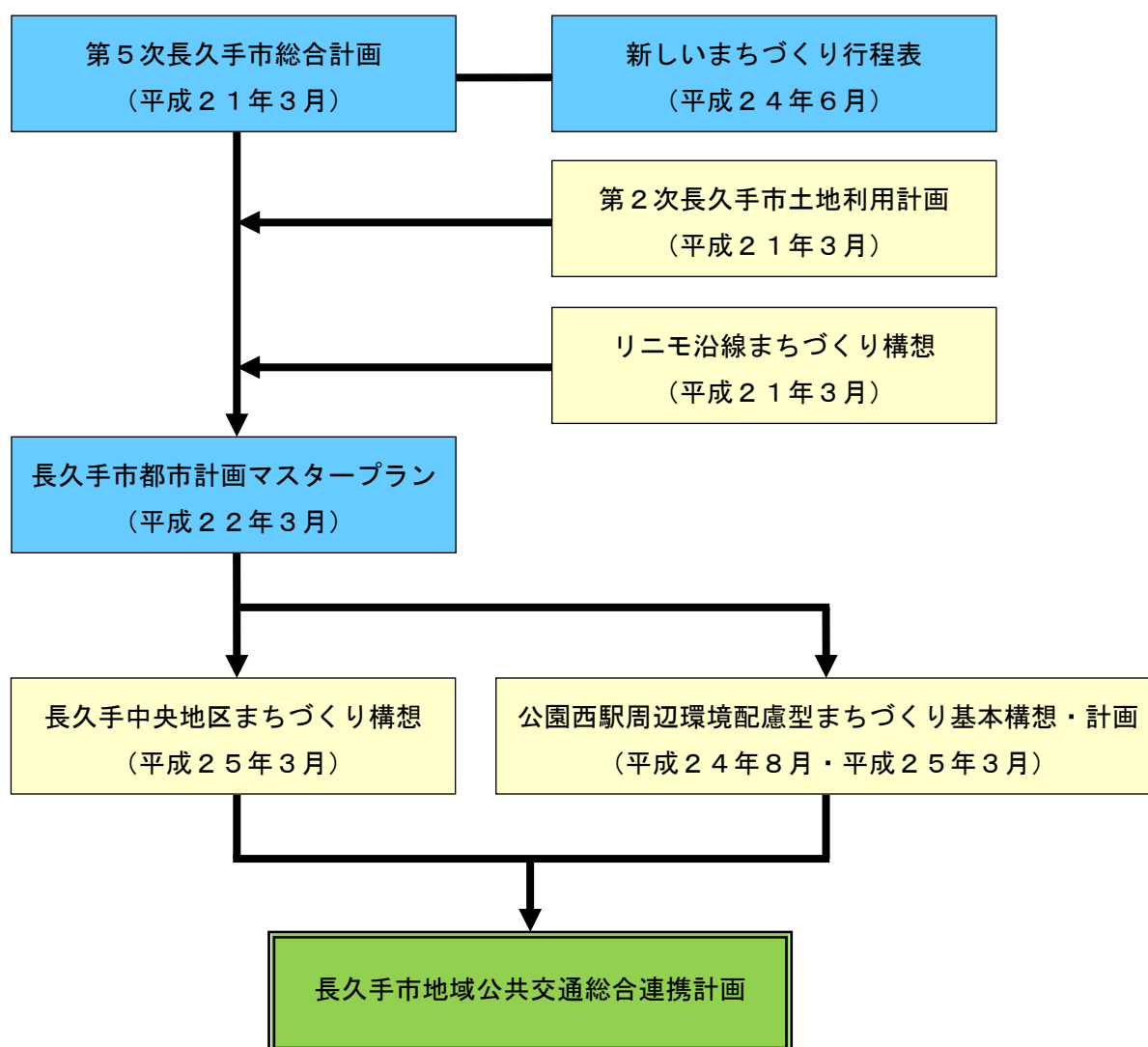


図 3-1 長久手市地域公共交通総合連携計画の位置付け



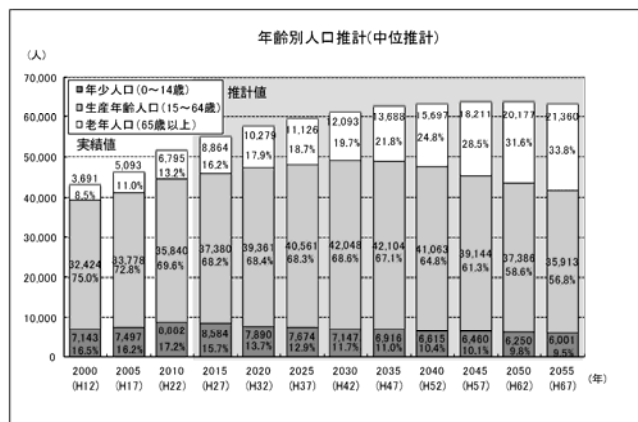
### 3-2. 第5次長久手市総合計画（平成21年3月）

第5次長久手市総合計画では、本市の主要課題として、万博理念の継承、リノモを生かしたまちづくり、地域で支える安心・安全な暮らし、個性豊かな人と文化芸術の創造、住民や地域と行政の協働、の5つを挙げ、将来像とまちづくりの基本方針は下の通り掲げている。その中でも、「リノモでにぎわい交流するまち」の基本方針の中で掲げる基本施策では、リノモを軸とした交通拠点として、長久手古戦場駅の広域的交通拠点化を視野に入れたターミナル機能の充実化と、バス路線網整備の充実を挙げている。



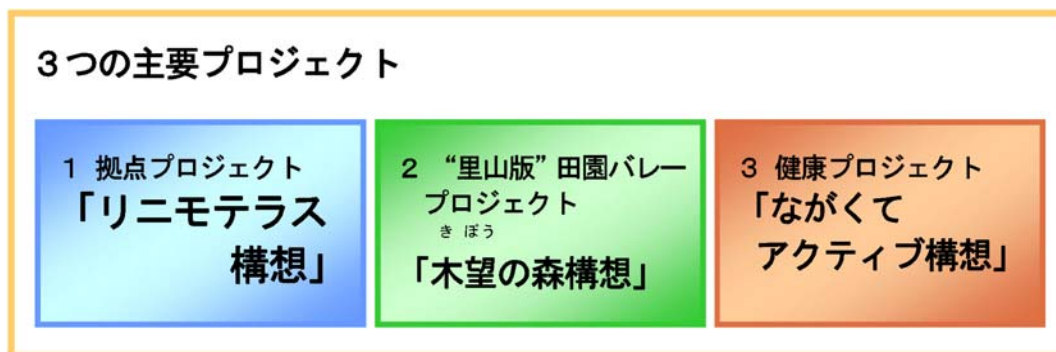
将来人口は、総合計画の計画期間中（平成30年まで）は増加と予測されている。

資料：長久手市将来人口推計  
(H24年度改訂版)



## 【リニモテラス構想】

第5次長久手市総合計画の中では、将来像の実現に向けて、計画期間の平成30年度まで重点的に推進していく以下の3つの先導的プロジェクトを掲げており、その中の1つとして長久手古戦場駅周辺で進める「リニモテラス構想」がある。



「リニモテラス構想」は、長久手古戦場駅の北側を中心として、リニモテラスの整備、バスターミナルの整備、隣接する古戦場公園との連携からなる立地イメージとなっており、リニモテラスは「広場」とそれを囲うように「複業商業施設」からなる一体的施設として整備する構想である。

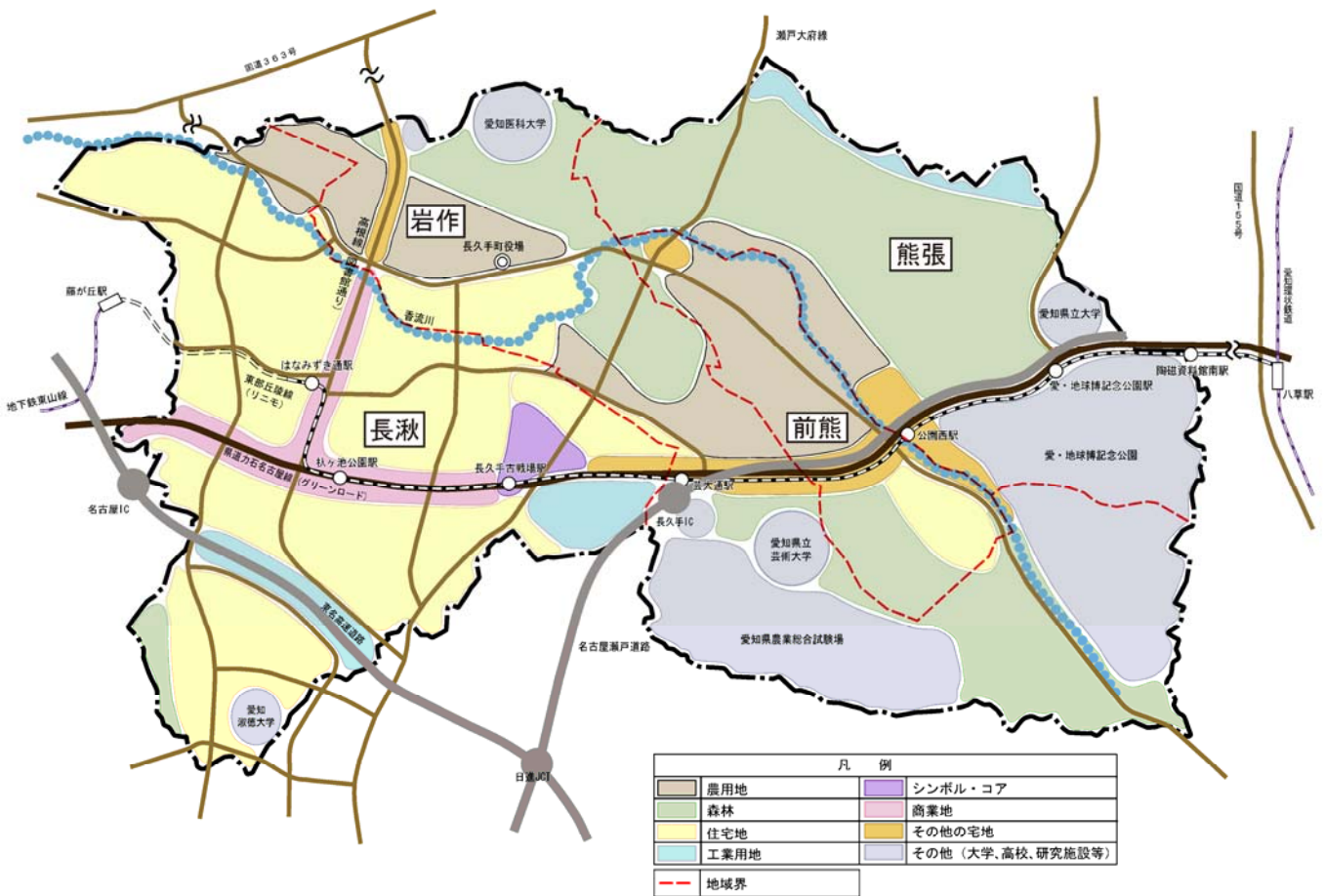
### 3-3. 第2次長久手市土地利用計画（平成21年3月）

本市は、名古屋市の外延化に伴い、市西部の名古屋市隣接地域では土地区画整理事業による都市基盤整備が進み、市東部には森林を主体とする緑地が残り、市西部の都市的土地利用と市東部の自然的土地利用を明確に区分している。

リニモや名古屋瀬戸道路等の交通基盤整備に伴い、市東部の都市的土地利用を望む声が高まりつつある。

そのような背景から、リニモの長久手古戦場駅～公園西駅の沿線については、交通便利を活かした土地利用の展開を図る。

また、第5次長久手市総合計画でも掲げる長久手古戦場駅周辺では、シンボル・コアとして、商業・レクリエーション・宅地の立地を図り、複合拠点の形成を進める。



土地利用構想図

### 3-4. リニモ沿線地域づくり構想（平成21年3月）

万博を契機に整備されたリニモや道路等のインフラを有効活用しながら、地域の発展を図っていくため、愛知県と沿線市（瀬戸市、豊田市、日進市、長久手市）共同で策定された。

目標年次は、2025年（平成37年）頃までの将来像を展望しつつ、2015年（平成27年）を取組の目標年次としている。

構想の対象地域は、長久手古戦場駅～八草駅までの各駅の概ね半径1km圏と、海上の森が対象地域となっている。



#### 【基本方針】

##### 愛・地球博の成果を継承・発展させるまち

基本方針1 環境共生型の暮らしが根付くまちづくり

基本方針2 文化・レク施設等に人々が賑やかに集い、楽しく交流するまちづくり

基本方針3 新しい地球市民交流・市民参加活動が生まれるまちづくり

基本方針4 環境分野等の先進的取組を通じ、課題に挑戦しつづけるまちづくり

##### 愛知の新たな飛躍をリードする研究学園地区

基本方針5 最先端の科学技術の共同研究や実証実験が行われ、世界に発信するまちづくり

基本方針6 地域内外の大学・研究機関の相互連携、研究交流が盛んなまちづくり

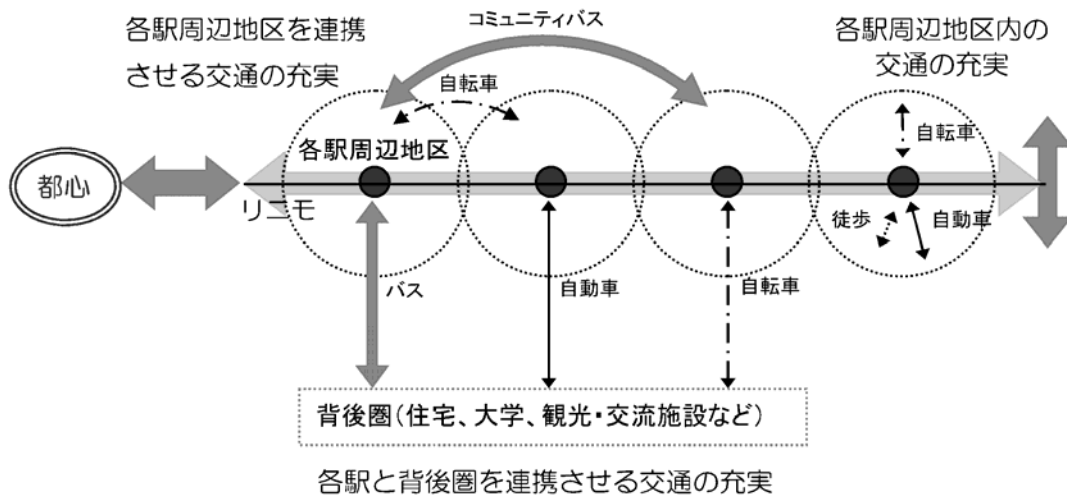
##### リニモでつながる「コンパクト」なまち

基本方針7 駅ごとに特色ある都市機能が集積したまちづくり

基本方針8 駅と背後圏が有機的に連携したまちづくり

基本方針9 活発なコミュニティにより持続的に発展するまちづくり

基本方針のうち、『リニモでつながる「コンパクト」なまち』では、下図のようにリニモの駅とのフィーダー交通の充実がイメージされている。



### 【リニモを中心とした交通の充実イメージ】

本構想で対象となった市内のリニモ駅（長久手古戦場駅、芸大通駅、公園西駅、愛・地球博記念公園駅）の展開イメージは、次の通りとなっている。

長久手古戦場駅	芸大通駅
公園西駅	愛・地球博記念公園駅

### 3-5. 長久手市都市計画マスタープラン（平成22年3月）

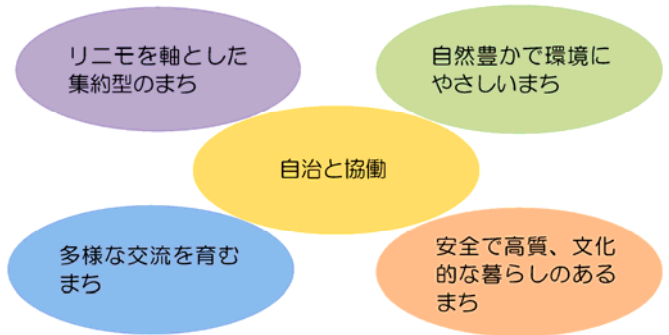
長久手市都市計画マスタープランでは、第5次長久手市総合計画で示されたまちづくりの理念を踏まえ、今後のまちづくりの主要課題として以下の7つが示されている。

- ①人口・世帯数の動向を見据えた市街地構造の実現
- ②過度に自動車に依存しなくても暮らせる都市楮の実現
- ③地球環境にやさしい都市構造の実現
- ④豊かな自然とふれあいを享受できる都市構造の実現
- ⑤交流都市を具体化する都市構造の実現
- ⑥安全な暮らしを担保する都市構造の実現
- ⑦質の高い住環境ストックを活用した、より魅力ある住宅都市の実現

第5次長久手市総合計画で示された市の将来像と主要課題を受けて、右図に示すようなまちづくりの基本目標が設定されている。

それらを踏まえたまちづくりのテーマから、将来の都市構造が下図のように設定されており、リニモ沿線や市役所東西の市北部において、都市拠点整備の構想があり、都市機能の集積と連携強化により、にぎわい・活力・魅力の創出を図るものとしている。

#### 【まちづくりの基本目標】



将来都市構造図

### 3-6. 長久手中央地区まちづくり基本構想（平成25年3月）

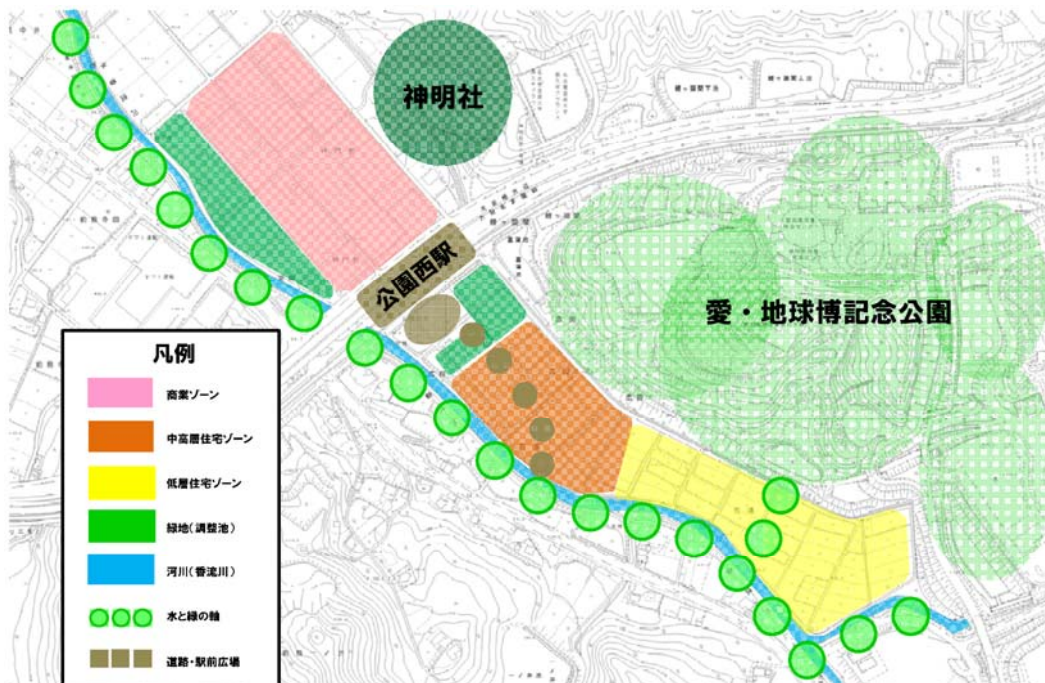
長久手中央地区は、都市計画マスタープランでは「シンボル・コア（都市核）」に位置付けられ、まちづくりの方針として、「多様な土地利用」「リニモテラスの公益機能」「市民の健康づくりとして歩きたくなる場」「誰もが使いやすい交通結節点」「みどりのまちづくり」「公共交通や自転車を優先した街」「環境にやさしい市街地」「古戦場の歴史の継承と調和」を掲げ、下図のようなまちづくり方針図が掲げられている。

その中でも、交通結節点は現状よりも規模が大きくなり、公共交通と一般車のエリア区分がなされ、歩行者の安全性と回遊性確保のため、歩行者デッキの配置が計画されている。



### 3-7. 公園西駅周辺環境配慮型まちづくり基本構想（平成24年8月）

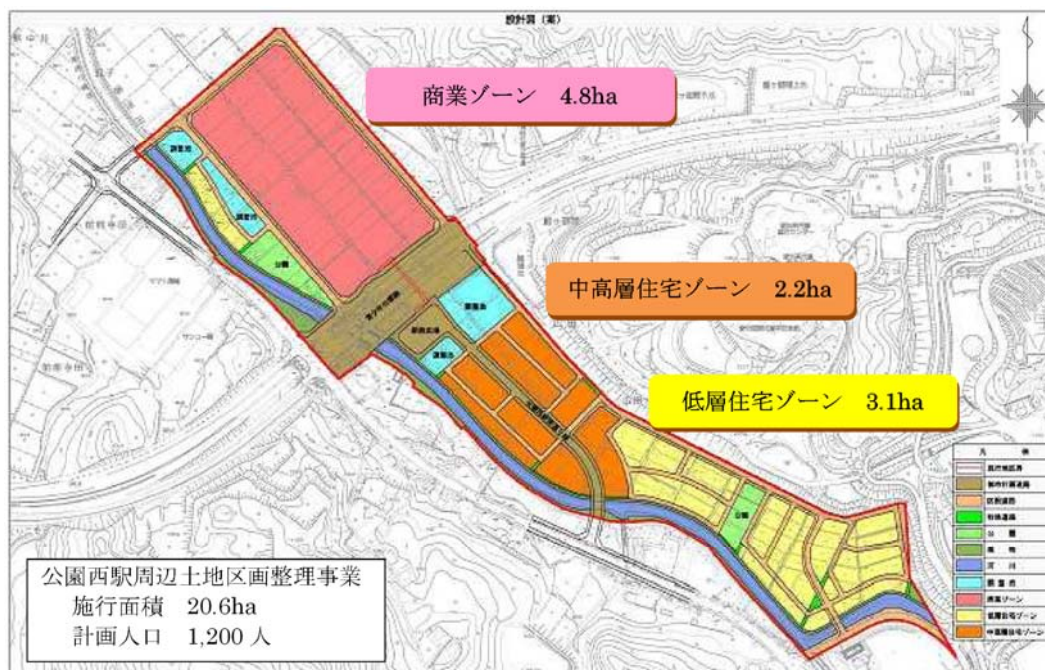
公園西駅周辺地区は、都市計画マスタープランでは「生活交流拠点」に位置付けられ、本地区を含むエリアを「住宅誘導ゾーン」となっており、リニモへの近接性を活かした生活利便施設等を中心とした土地利用の誘導を図るものとしている。



土地利用ゾーニング案

### 3-8. 公園西駅周辺環境配慮型まちづくり基本計画（平成25年3月）

本地区での環境配慮型まちづくりメニューの導入方策の1つとして、公共交通機関の積極的な利用の推進が挙げられ、公共交通利用者に対するポイント付与等の優遇、P & R駐車場の整備、コミュニティバスのエリア内引き込み（駅前広場整備）などを旨す。



土地区画整理事業の設計図案



### 3-9. 新しいまちづくり行程表（平成24年6月）

本市では、住民が互いに助け合うことで生きがいを持って充実した日々を過ごす「幸福度の高いまち＝日本一の福祉のまち」を目指し、平成24～27年度の4年間の取組内容や実施スケジュールをまとめている。

住民と行政がともに汗をかき、個々の取組みを重ねて「新しいまちのかたち」を一緒につくっていく道しるべとして、「3つのフラッグ、21の政策、55の取組み」を掲げている。

#### 目指すべき方向

- ・ 家族や地域の太い絆を取り戻す
- ・ 住民と行政がともに汗をかいて絆を育む
- ・ 生きとし生けるものがつながって暮らす

一人ひとりの幸福度が高い「日本一の福祉のまち」を実現するための柱

3つのフラッグ (基本理念)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ フラッグ1 つながり 「一人ひとりに役割と居場所のあるまち」</li> <li>・ フラッグ2 あんしん 「助けがなかったら生きていけない人は全力で守る」</li> <li>・ フラッグ3 みどり 「ふるさと（生命ある空間）の風景を子どもたちに」</li> </ul>
-------------------	---

この「新しいまちづくり行程表」の中で、公共交通に関係する取組みは、下表のとおりとなっている。

フラッグ	政策	取組名	取組みの概要
1	料金投入事業の経営改善に努力する	リニモの集客力アップ (長久手古戦場駅周辺の市街化整備)	市のシンボルコアとなる長久手古戦場駅周辺の長久手中央土地区画整理事業を円滑に推進するよう支援し、リニモ沿線にぎやかにする。
		リニモの集客力アップ (公園西駅周辺の市街化整備)	公園西駅周辺地区のまちづくりコンセプトである環境に配慮した低炭素型まちづくりを実現する。
3	地球にやさしい低炭素社会つくる	低炭素型のまちづくり (公園西駅まちづくり事業)	

## 4. 公共交通に関するニーズの整理

### 4-1. ニーズ把握のための調査概要

本市では、平成21年10月に策定した「地域公共交通総合連携計画」（以降、「連携計画」）の計画期間が今年度で最終年度となるため、これまで取り組んできた連携計画の評価及び検証を行うとともに、連携計画の見直しを行うための基礎データとして、市民の移動ニーズや、公共交通の利用状況、利用意識等を把握するために、公共交通に関する市民アンケート調査を実施した。

本章の整理においては、アンケート調査の結果から関連する項目を抽出して、次節以降に整理する。

#### (1) 調査対象者

- ・市民の中学生以上を対象として、4,000人を無作為抽出

#### (2) 調査方法と実施時期

- ・郵送配布を行い、返信用封筒を同封して郵送回収
- ・郵送配布は、平成25年9月27日(金)
- ・郵送回収の期限は、平成25年10月15日(火)

#### (3) 調査票の回収状況

アンケート調査票を4,000人に郵送し、1,415人の市民から回答をいただいた。

アンケート調査票の回収率は35.4%となり、目標の30%を超え、必要サンプル数として設定した1,200票を上回った。

表 4-1 公共交通に関する市民アンケート調査の回収結果

項目	調査項目	備考
配布数	4,000人	
回収数	1,415人	
回収率	35.4%	※参考 前回(H23): 42.3% 前々回(H22): 38.5%

#### 4-2. 運転免許・自動車の保有状況

運転免許は回答者の83%、自動車は回答者の77%が保有している。

過去のアンケート調査と比べても、大きな変化はない状況となっている。

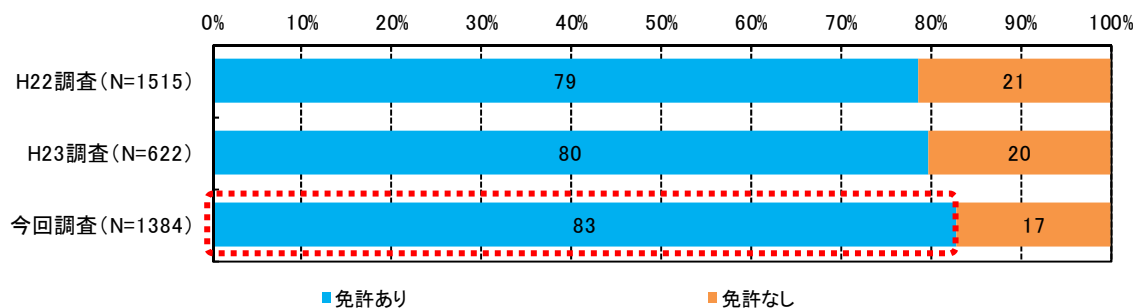


図 4-1 運転免許の有無 ※1つ回答(不明除く)

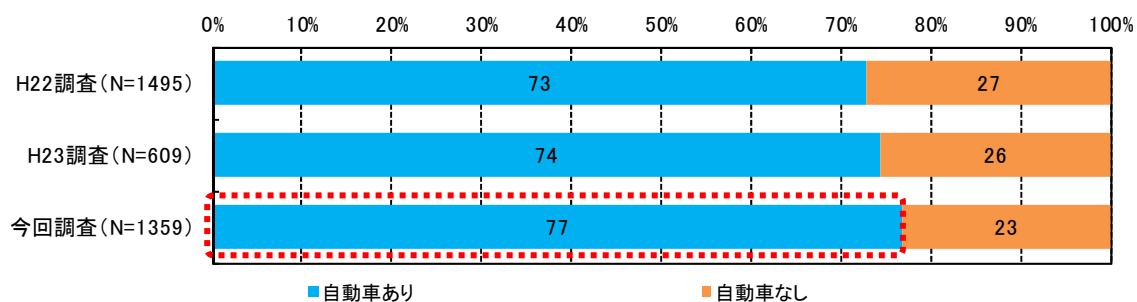


図 4-2 自動車保有状況 ※1つ回答(不明除く)

### 4-3. 市内の外出先に関するニーズ

#### (1) 市内の公共交通でよく行く場所

Nーバス利用者は、市役所、藤が丘、愛知医大が上位を占めている。名古屋市内も藤が丘経由と考えれば、市役所と藤が丘が突出している。

名鉄バス利用者は、大半が藤が丘と名古屋市内となっている。

リニモ利用者は、藤が丘と名古屋市内が多いほか、リニモ駅に近接するモリコロパークやアピタの集客施設の利用も多い。

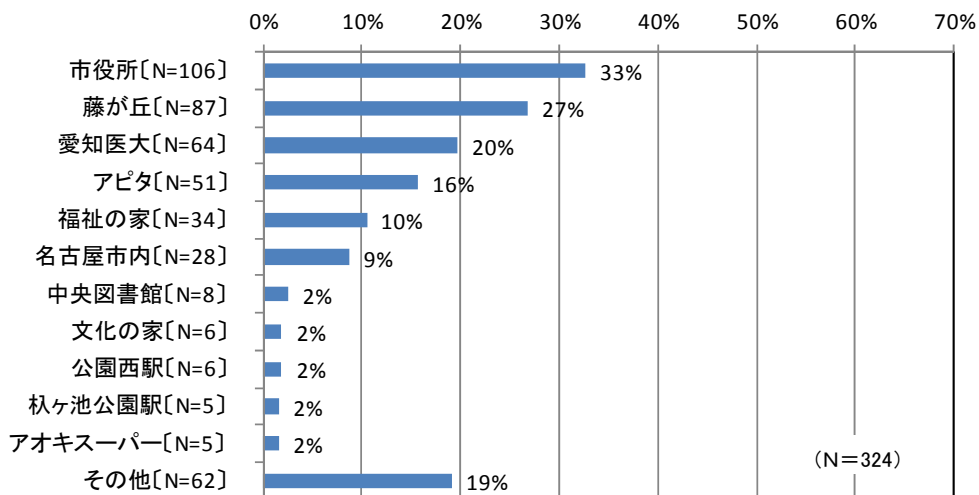


図 4-3 Nーバスでよく行く場所（施設名） ※2つまで回答

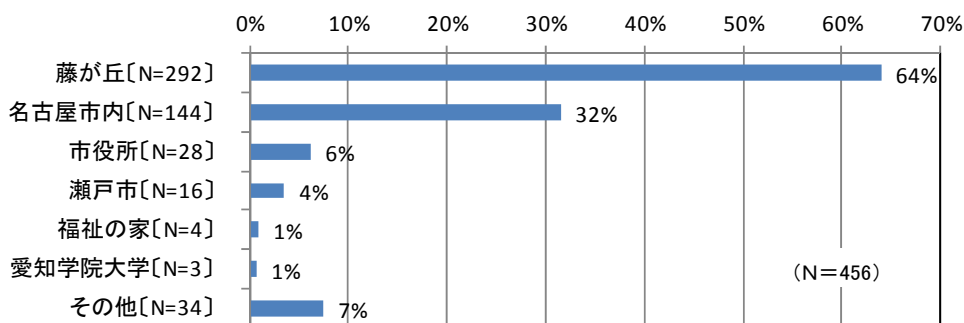


図 4-4 名鉄バスでよく行く場所（施設名） ※2つまで回答

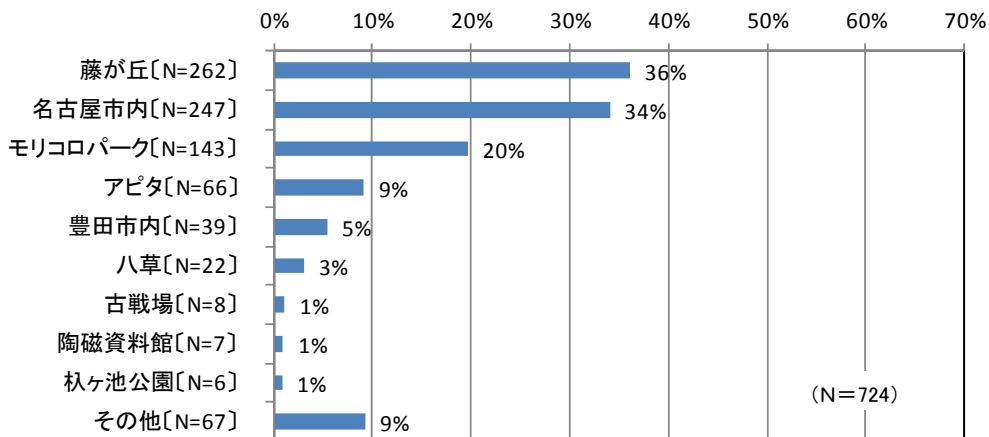


図 4-5 リニモでよく行く場所（施設名） ※2つまで回答

## (2) 行くことが欠かせない市内の場所や施設

個別施設ではアピタが最も多く、上位には食料品系のスーパー、主要な病院や公共施設が占めている。

※具体的な施設名の記載はないものの、食品スーパーや病院を挙げる回答が目立つため、「その他」の下に別途「食品スーパー」と「病院」の項目で整理した。

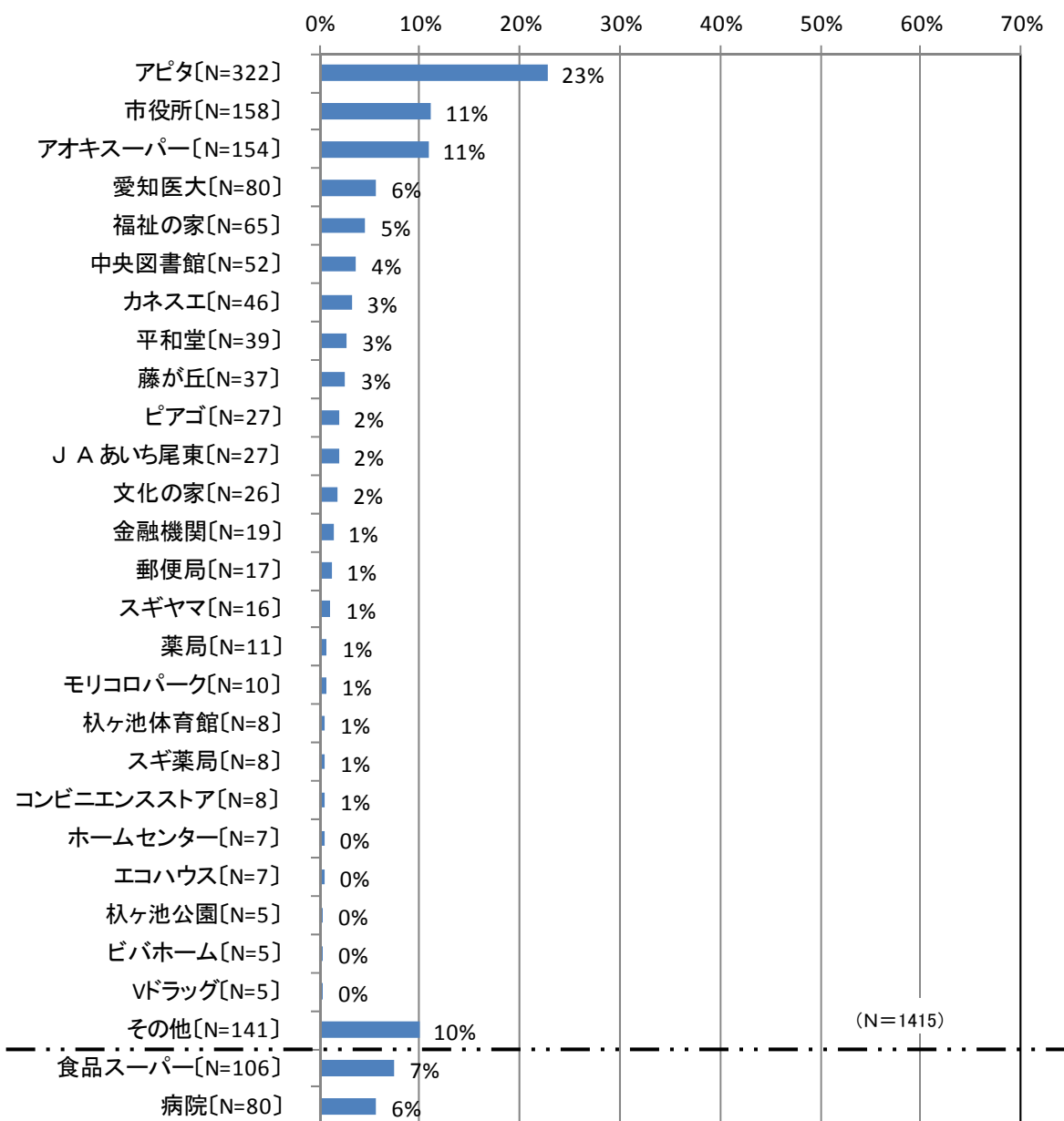


図 4-6 市内で日常生活を送るために、行くことが欠かせない場所や施設 ※2つまで回答

### (3) 公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設（市内）

挙げられた施設は、現在も公共交通で行くことが可能であるが、回答者の居住地を見ると、現在の公共交通ネットワークでは乗り換えが必要となるケースが見受けられる。

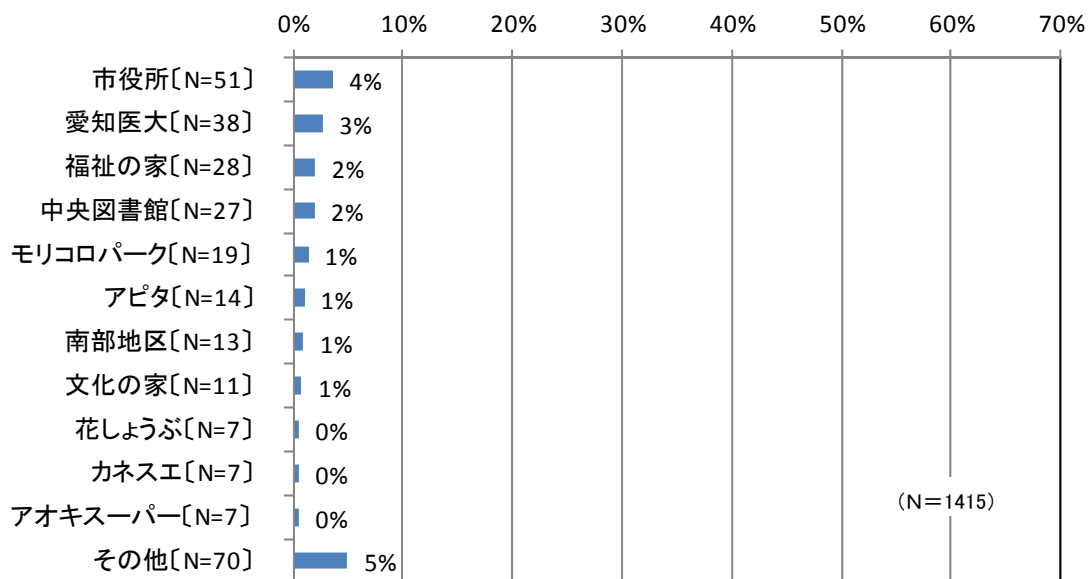


図 4-7 今後、公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設 ※2つまで回答

#### 4-4. 市内の公共交通の利用理由と未利用理由

##### (1) N-バス

##### ① 利用する理由

「運賃が安い」が最も高くなっており、次いで「移動したい方向とルートが合っている」「自宅からバス停が近い」の割合が高くなっている。また、「他に利用できる交通手段がない」の回答は、H22調査と比べて減少割合が大きくなっている。

N-バスは「他人の送迎に頼らないようにしている」は、後述の名鉄バスやリニモと比べると高くなっている。

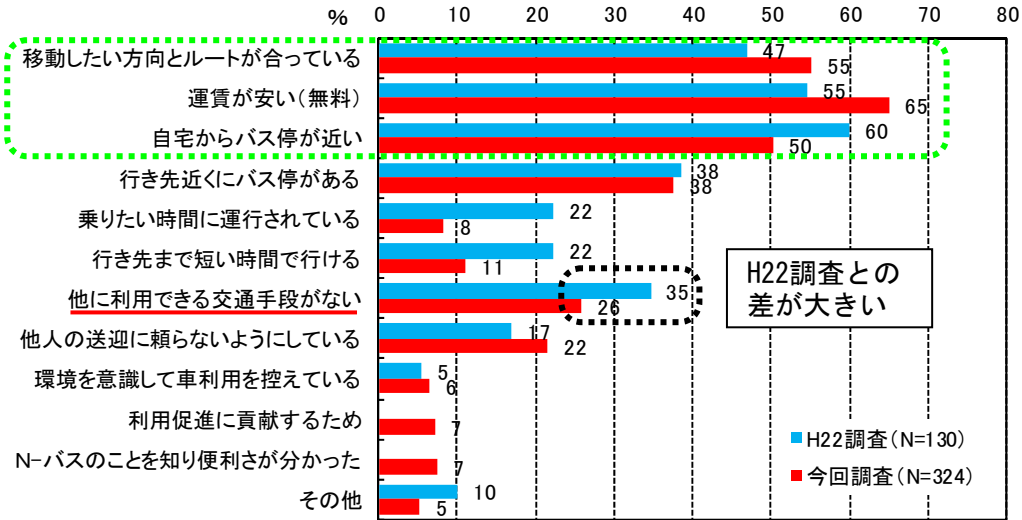


図 4-8 利用理由 (N-バス) ※複数回答

##### ② 利用していない理由

「車の方が便利」が最も高いが、それを除いたN-バスでの傾向として、「運行本数が少ない」理由が高く、「日常生活で行く必要があるところに行けない」「行けたらいいと思うところに行けない」「乗換えが不便」「バスがどのように走っているか知らない」「徒歩や自転車で行ける距離だから」の理由も高くなっている。

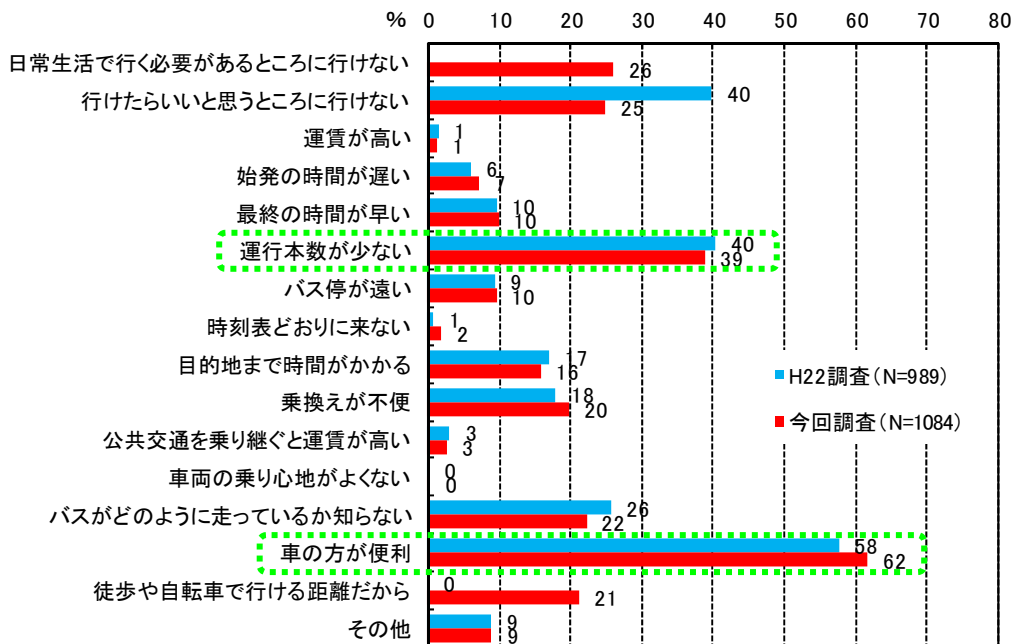


図 4-9 未利用理由 (N-バス) ※複数回答

## (2) 名鉄バス

### ① 利用する理由

「移動したい方向とルートが合っている」「自宅からバス停が近い」の割合が高いのが目立っている。また、「移動したい方向とルートが合っている」の回答は、H22調査と比べて増加割合が大きくなっている一方、「他に利用できる交通手段がない」の回答はH22調査と比べて減少割合が大きくなっている。

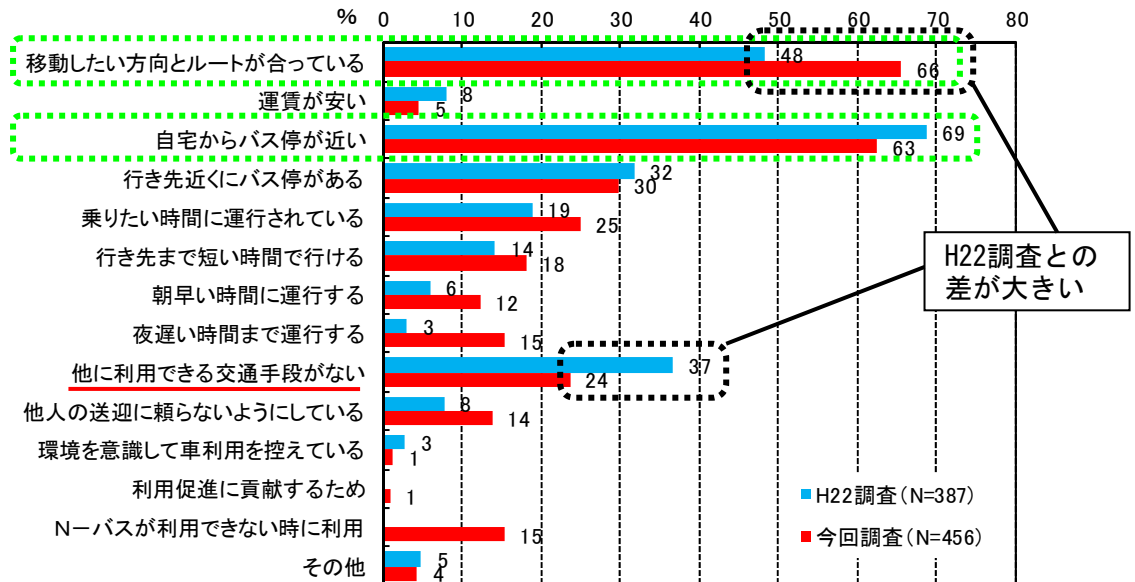


図 4-10 利用理由 (名鉄バス) ※複数回答

### ② 利用していない理由

「車の方が便利」が最も高いが、それを除いた名鉄バスでの傾向として、「日常生活で行く必要があるところに行けない」「運賃が高い」「バスがどのように走っているか知らない」「徒歩や自転車で走れる距離だから」の理由が、ほぼ同じ割合で高くなっている。

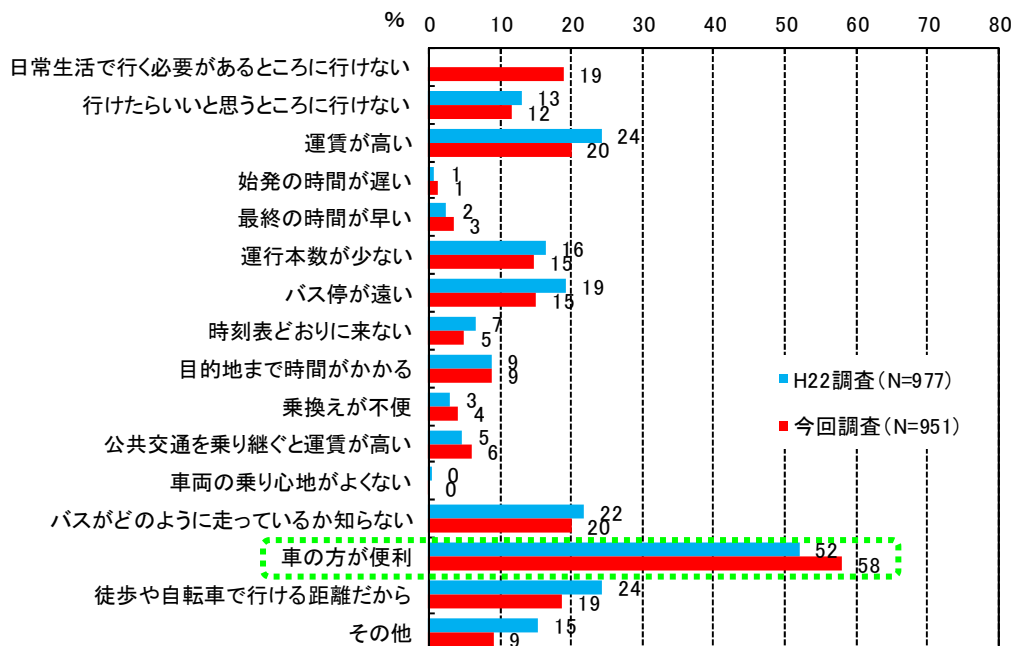


図 4-11 未利用理由 (名鉄バス) ※複数回答



### (3) リリモ

#### ① 利用する理由

各交通手段共通の傾向として、「移動したい方向とルートが合っている」が最も高くなっており、次いで「自宅からリリモの駅が近い」「行き先近くにリリモの駅がある」の割合が高くなっている。また、「他に利用できる交通手段がない」の回答は、H22調査と比べて減少割合が大きくなっている。

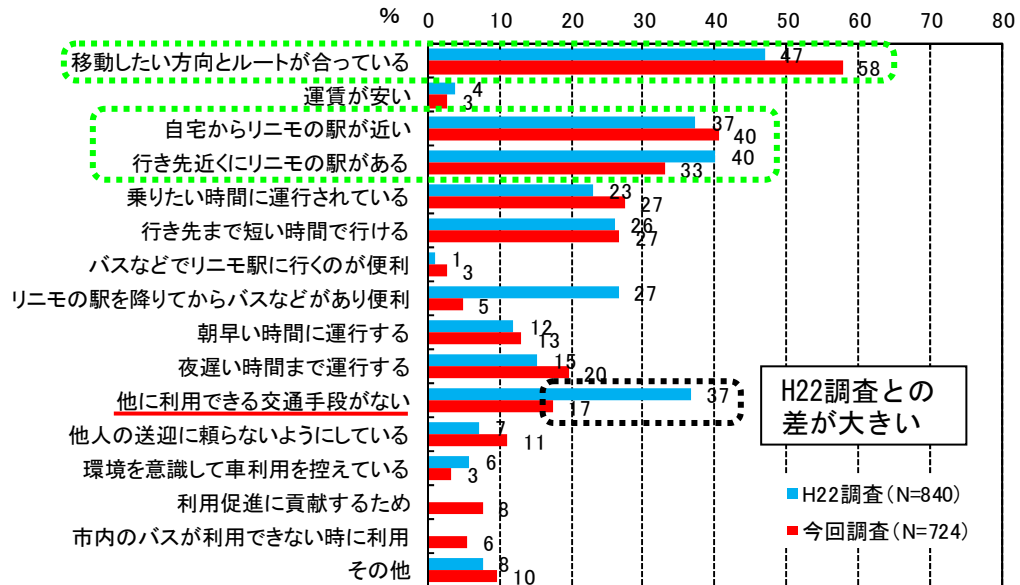


図 4-12 利用理由 (リリモ) ※複数回答

#### ② 利用していない理由

「車の方が便利」が最も高いが、それを除いたリリモでの傾向として、「最寄り駅が遠い」理由が次いで多く、「日常生活で行く必要があるところに行けない」「運賃が高い」の理由も高くなっている。

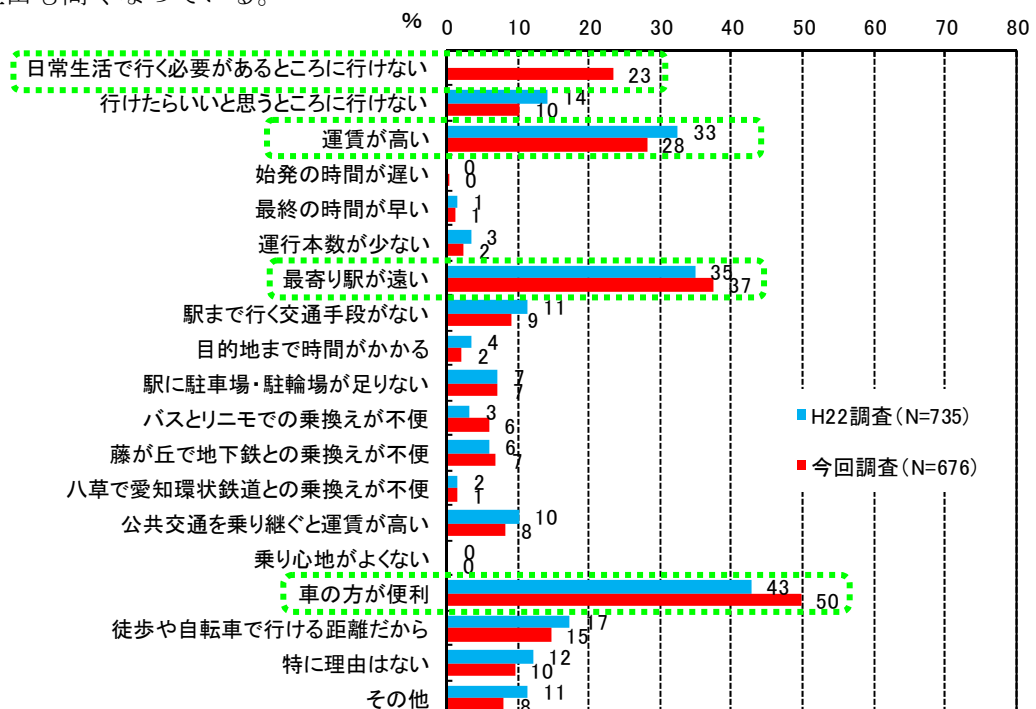


図 4-13 未利用理由 (リリモ) ※複数回答

#### 4-5. 周辺市町への移動ニーズ（名古屋市除く）

##### （1）よく出かける周辺市町

市民がよく行く周辺市町（名古屋市除く）は、日進市が多くなっている。

その一方で、公共交通で行けるようになって欲しい周辺市町の割合は半分以下になり、ニーズは少ない。南北方向の公共交通網が十分でないことと、後述する周辺市町への利用交通手段の大半が自動車であることが影響していると考えられる。

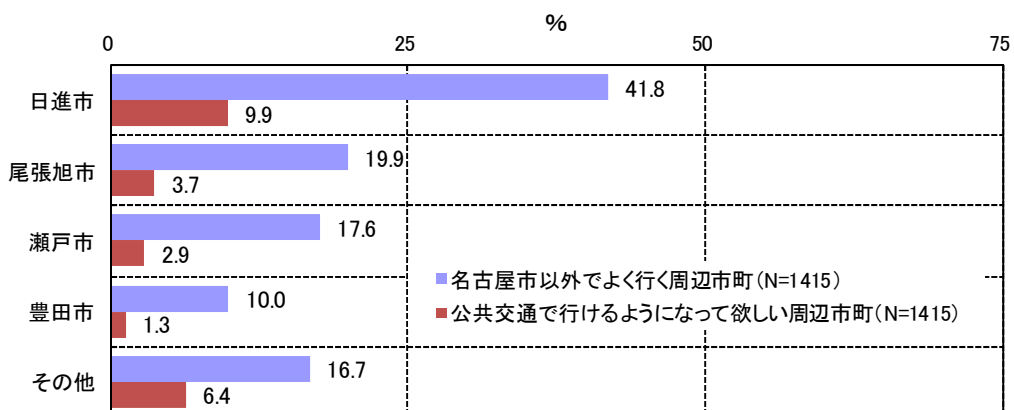


図 4-14 よく行く隣接市町（名古屋市除く） ※2つまで回答

##### （2）公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設（市外）

瀬戸市、豊田市、尾張旭市、日進市内の公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設は、全体としてはごく少数となっている。

その少数の中でも、日進市の竹の山周辺が多くなっている。

（瀬戸市、豊田市、尾張旭市の公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設は、次頁図 4-16～図 4-18 参照）

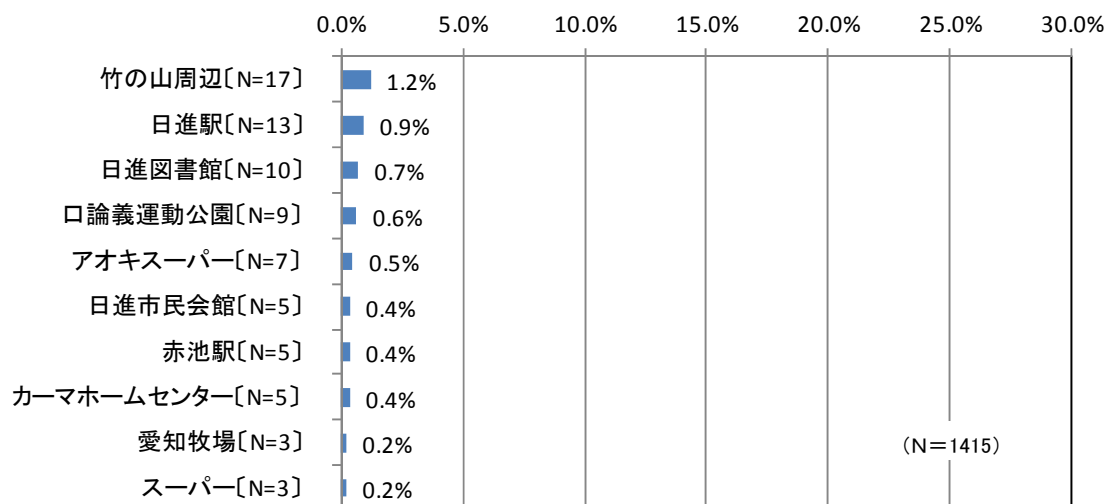


図 4-15 公共交通で行けるようになって欲しい「日進市」の場所や施設 ※2つまで回答

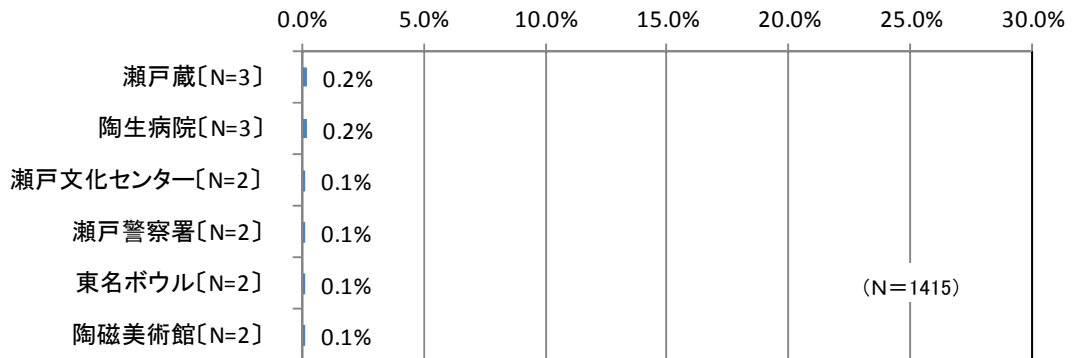


図 4-16 公共交通で行けるようになって欲しい「瀬戸市」の場所や施設 ※2つまで回答

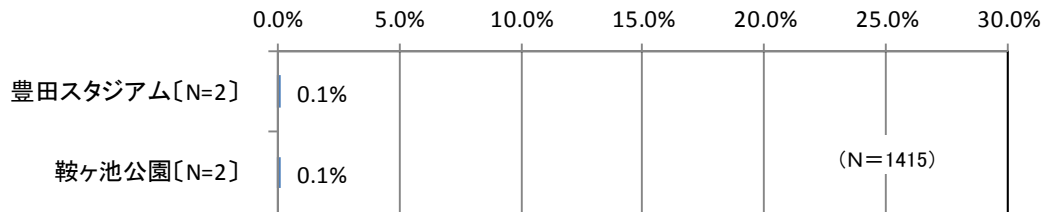


図 4-17 公共交通で行けるようになって欲しい「豊田市」の場所や施設 ※2つまで回答

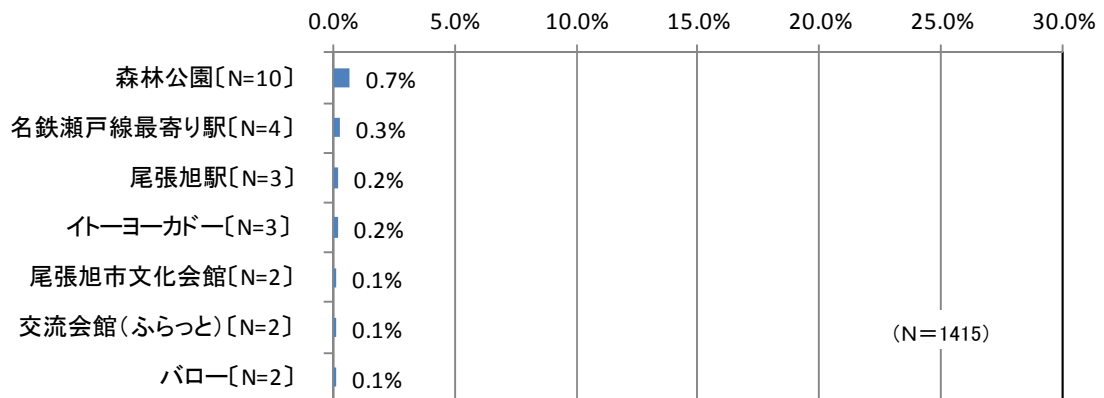


図 4-18 公共交通で行けるようになって欲しい「尾張旭市」の場所や施設 ※2つまで回答

#### 4-6. 公共交通の利用回数の変化

昨年と比べた公共交通の利用回数の増減は、図 4-19 に示すように、N-バス、名鉄バス、リニモの利用者は「増えた・少し増えた」の合計割合が「減った・少し減った」の合計割合よりも大きくなっている。市全体では、「増えた・少し増えた」と「減った・少し減った」の割合はほぼ同じとなっている。(図 4-19)

その一方で、図 4-20 に示すように、自家用車の利用回数は、公共交通利用者・未利用者ともに「増えた・少し増えた」の合計割合の方が大きくなっており、公共交通利用者としても自家用車と使い分けている結果と考えられる。(図 4-20)

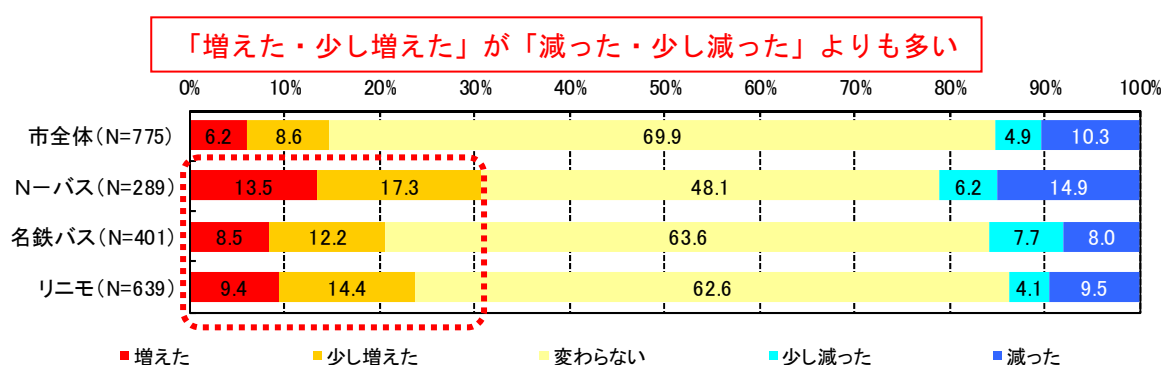


図 4-19 昨年度と比べた公共交通の利用回数の増減 ※各 1 つ回答 (不明除く)

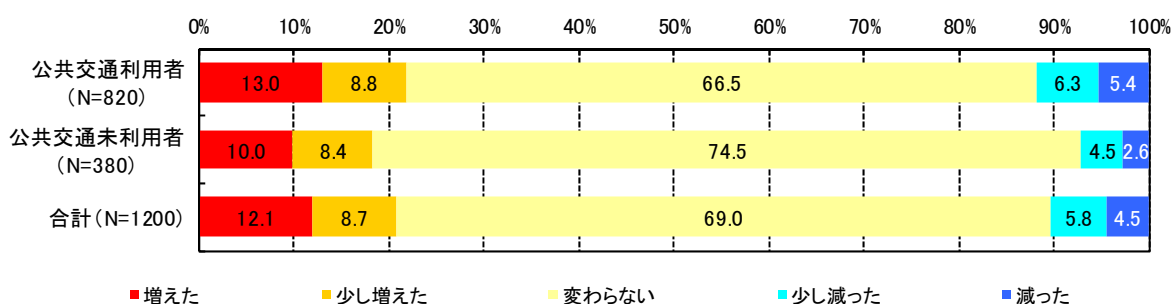


図 4-20 昨年と比べた自家用車の利用回数の増減

#### 4-7. 市内の公共交通のあり方に関する市民意識

##### (1) 出かける際の公共交通の利用意識

65歳未満、65歳以上ともに、「公共交通で行けるか考えて車で行くか選択する」という割合が高い。

一方で、「公共交通利用を第一に考える」という割合は、65歳以上の高齢者の方が高くなっている。

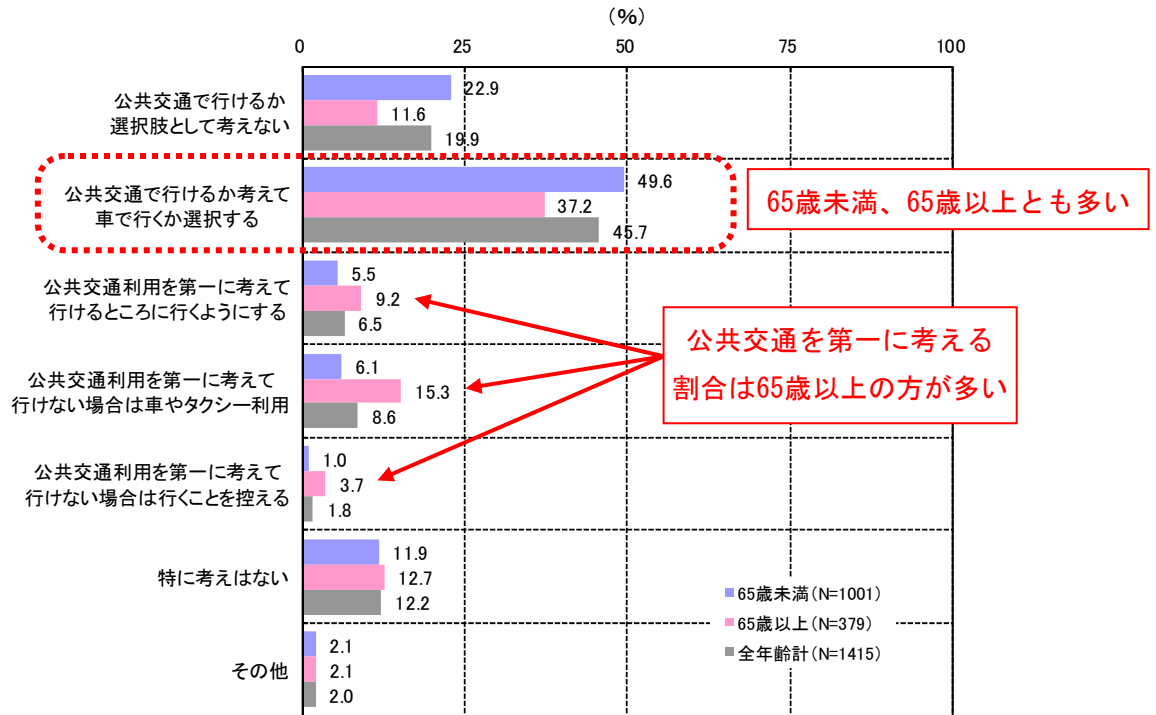


図 4-2-1 出かける際の公共交通の利用意識 ※1つ回答

## (2) 公共交通の必要性に対する意識

公共交通の必要性を感じている割合は、全体の約7割を占めている。65歳未満、65歳以上ともに、「以前から公共交通の必要性を感じており今も変わらない」という割合が高い。「公共交通の必要性を感じていたが、さらに必要性を感じるようになった」という割合は、65歳以上の高齢者の方が高くなっている。

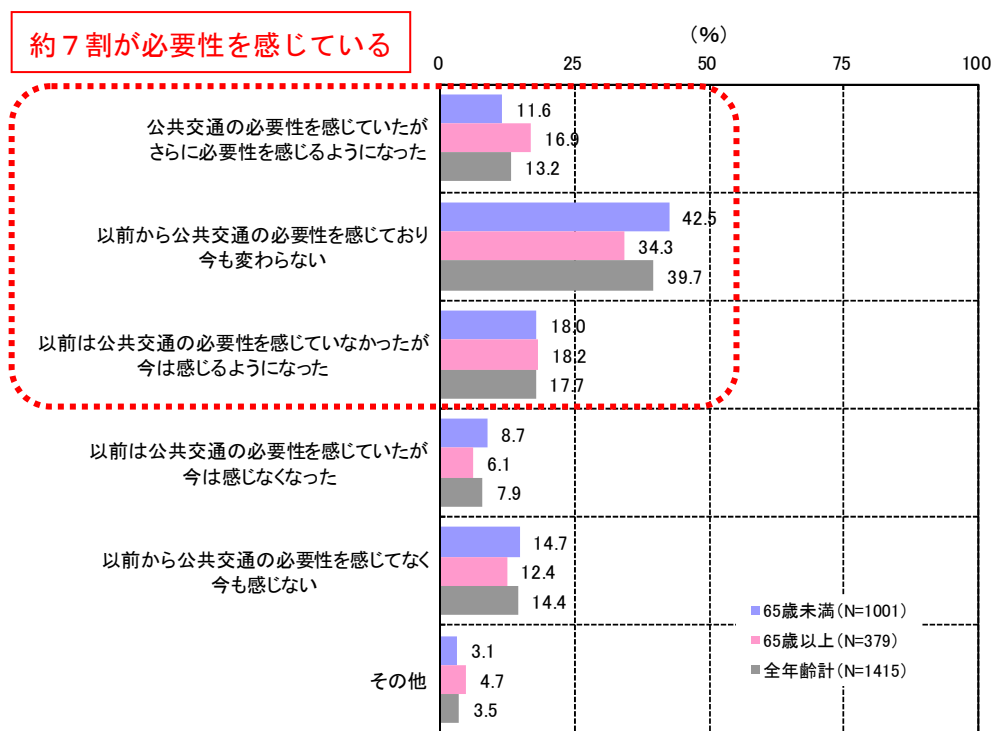


図 4-22 公共交通の必要性に関する意識 ※1つ回答

### (3) 今後の行政の対応

「車よりも、公共交通での移動のしやすさを重視して考えるべき」と考える割合が約7割を占め、65歳未満よりも65歳以上の高齢者の方が、その割合は高くなっている。

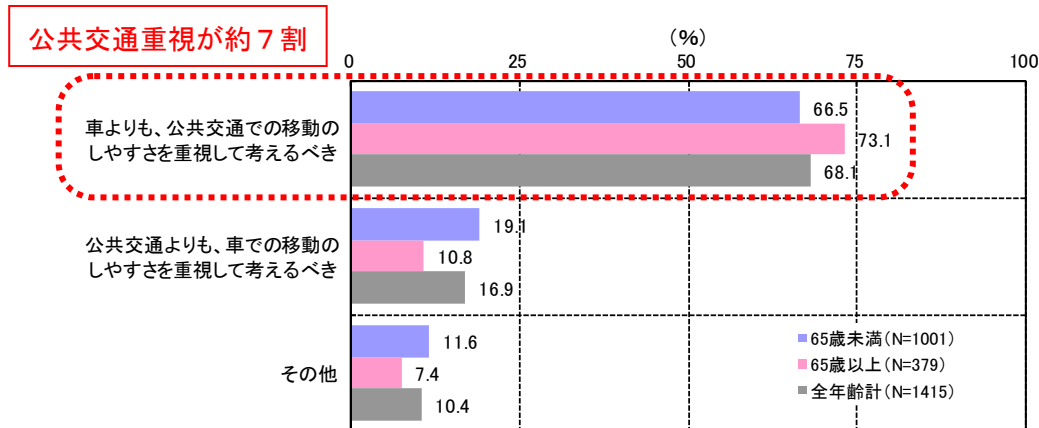


図 4-23 今後の行政の対応 ※1つ回答

### (4) 公共交通の利用促進に関する市民の参加意識

「協働の取組に賛成」と考える割合が、全体の約6割を占めている。

そのうち、協働の取組に賛成であるが、市民自身に関わりたくないと思わない回答の割合は、市全体では約4割を占め、65歳以上の高齢者よりも65歳未満の方が、その割合は高くなっている。

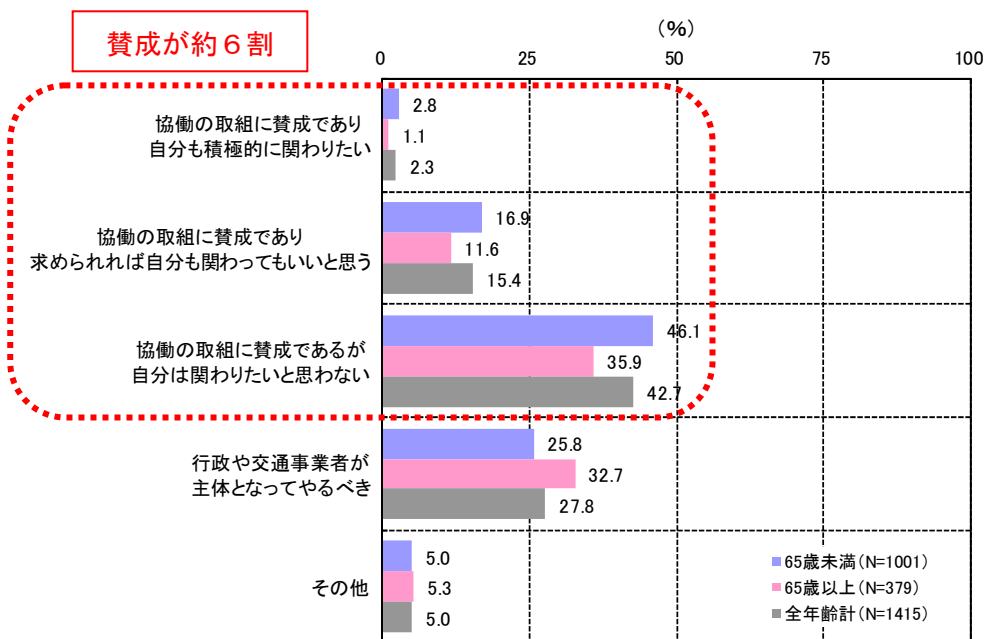


図 4-24 公共交通の利用促進に関する市民の参加意識 ※1つ回答

#### 4-8. 市民にとっての公共交通の存在価値

全体の傾向として、現在及び将来において「車が使えない時の移動を支えるもの」の存在価値として意識されている。

一方、高齢者にとっては「日常生活の移動を支えるもの」「現在の居住地域が、これからも住み続けられる地域であるために必要なもの」「人との交流や出歩くために欠かせないもの」というような、生活に欠かせない存在価値として意識する割合が高くなっている。

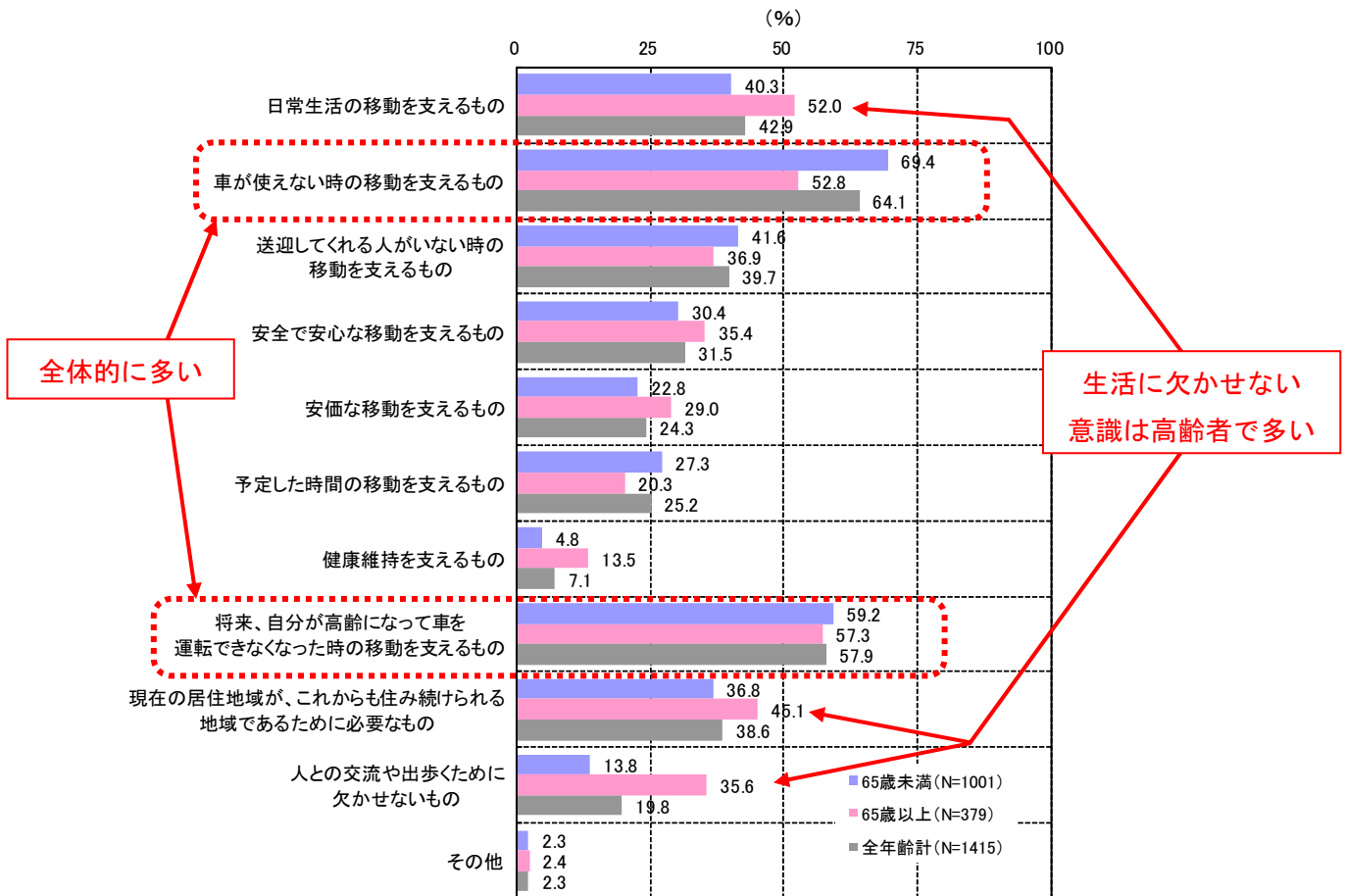
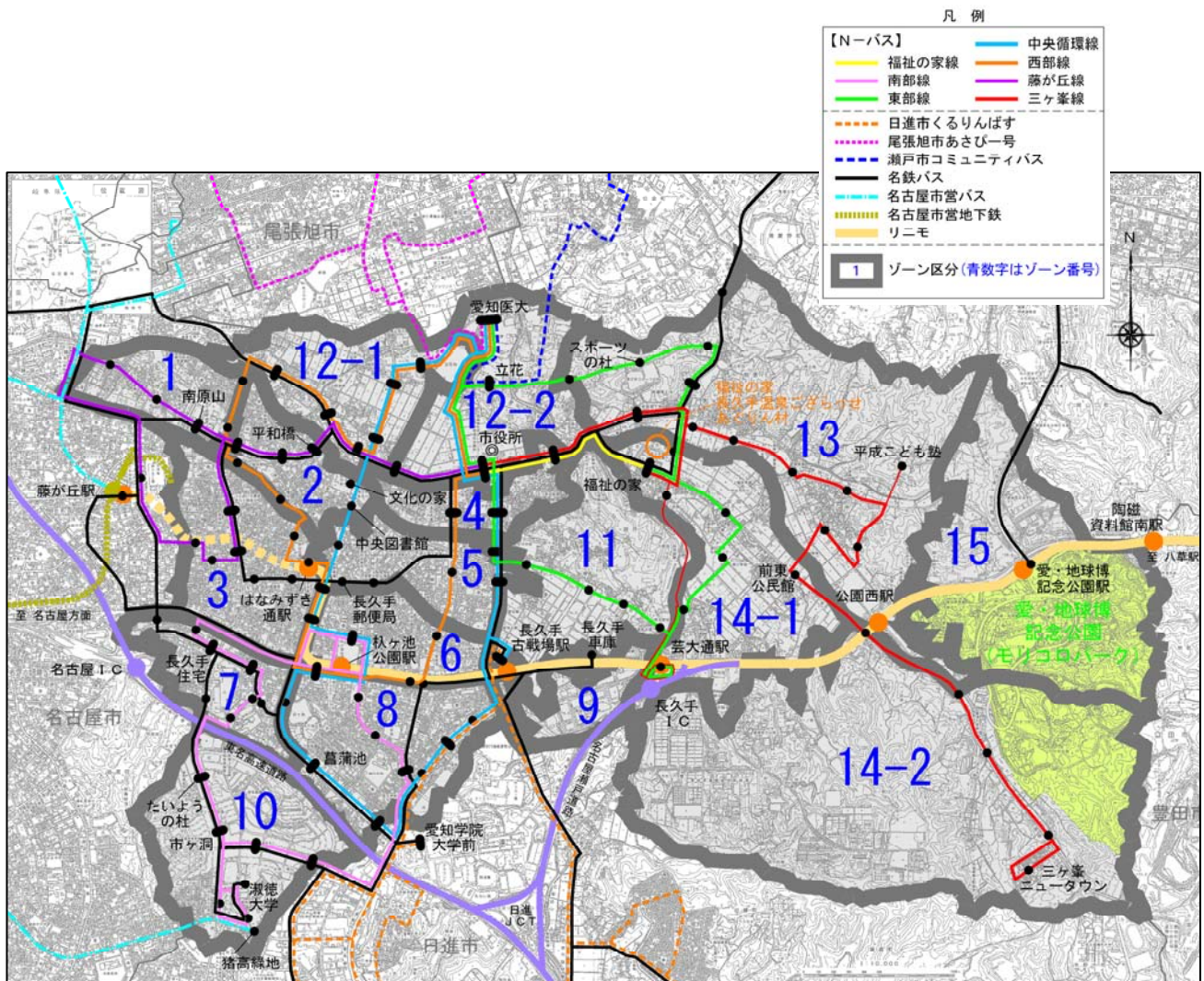


図 4-25 公共交通の存在価値 ※複数回答



## 5. 公共交通に関わる課題

本市の市域内は、エリアによって人口の集積状況、土地利用状況、公共交通の整備・運行状況が異なるので、それらの特性を踏まえた課題を把握するために、市域を17地区に区分して整理する。



※市内のゾーン区分は、都市計画マスタープラン（平成8年策定版）の区分を参考に設定した。なお、ゾーン12とゾーン14はエリアが大きいため、字界を見ながら下記の考えで分割した。また、ゾーン15は1つの字界でまとまっているので、参考にした都市計画マスタープランの区分に合わせて、分けることは行っていない。

- ・ゾーン12：図書館通りを目安に東西に分割
- ・ゾーン14：リニモを目安に南北に分割

図 5-1 市域のゾーン区分 <公共交通路線網は平成26年1月時点>

5-1. 地域公共交通総合連携計画の取組み課題

(1) 公共交通のサービス水準

① 市民の公共交通に対する意識から見た課題

出かける際に公共交通の利用を選択肢として考える割合は、市域の外縁部ほど低い傾向にある。(図 5-2)

公共交通の必要性や、公共交通での移動を重視して考えるべきとの割合は、地区で大きな差がないことから、人口動向に配慮した公共交通のサービス水準の提供が必要である。(図 5-3)

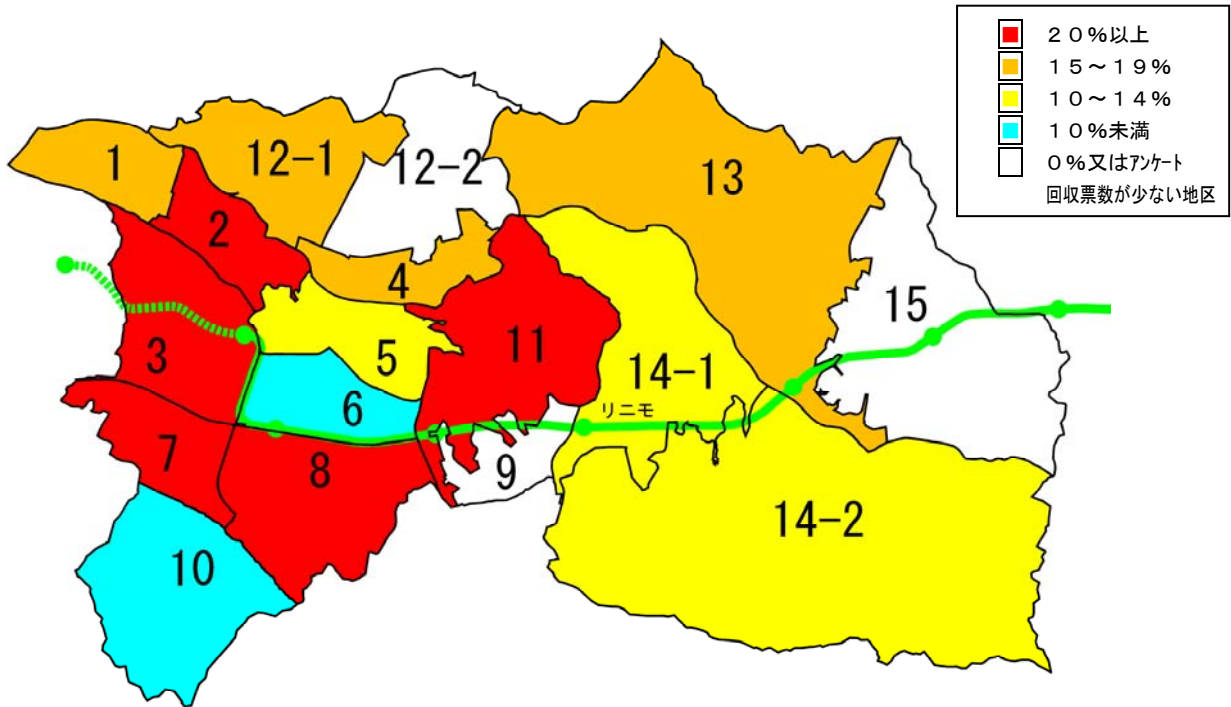


図 5-2 出かける際に公共交通利用を第一に考える割合の地区別回答比率

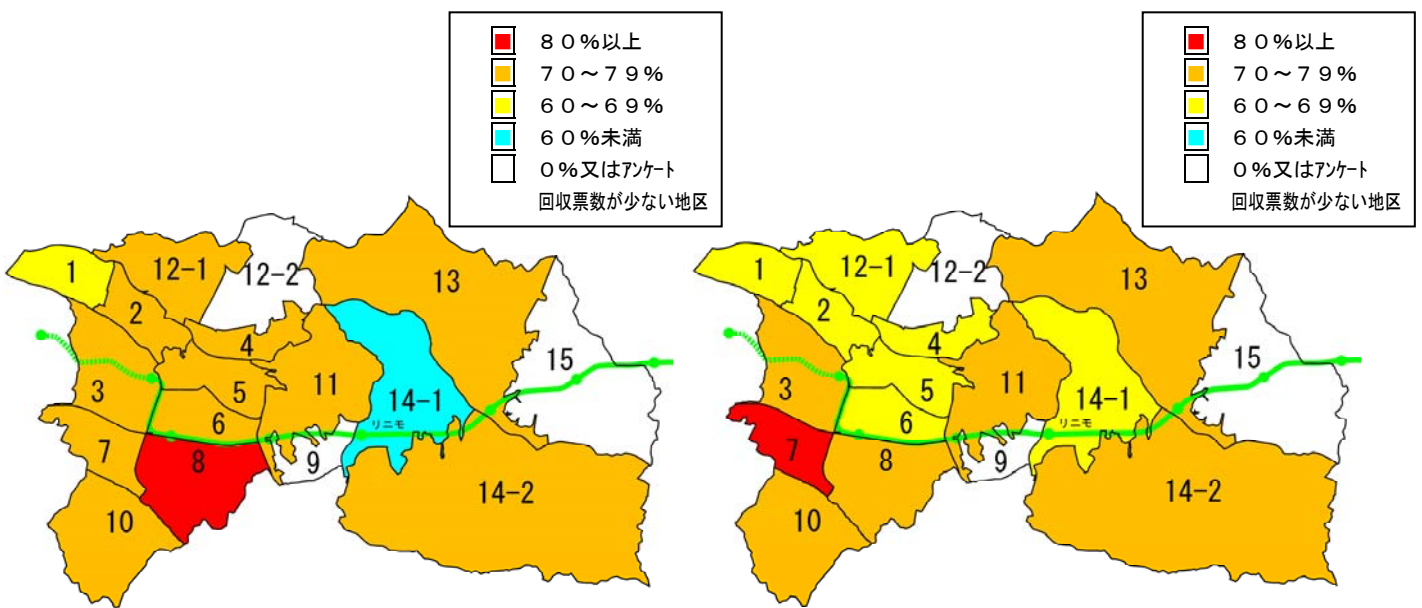
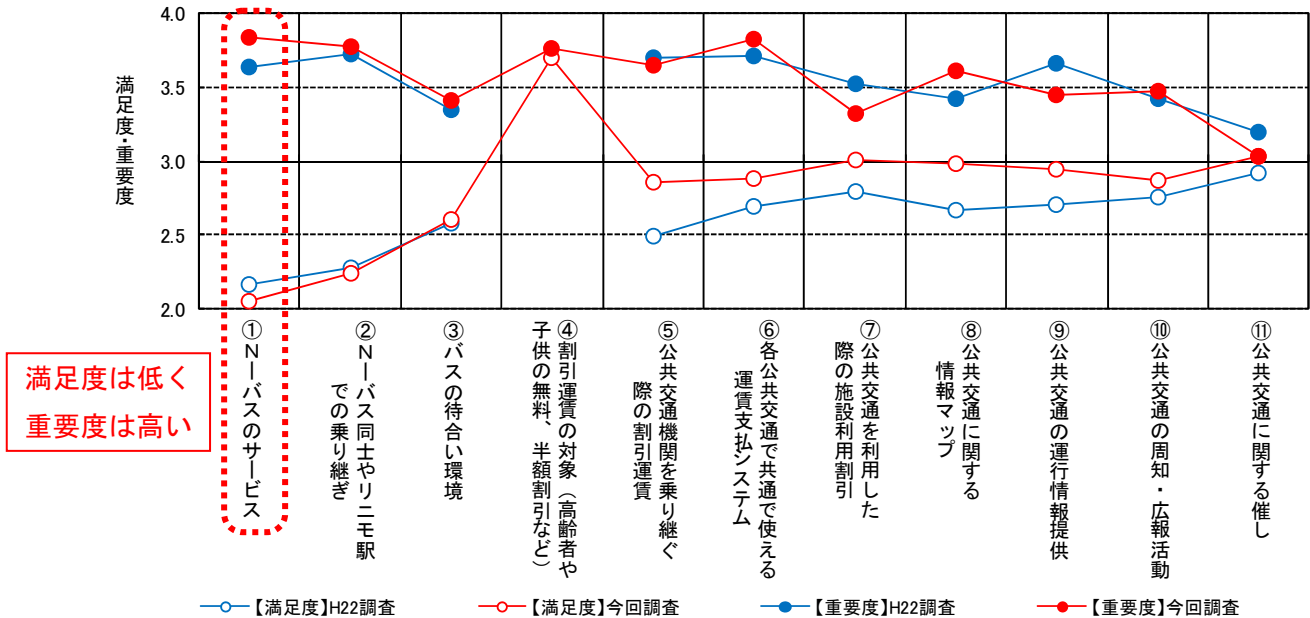


図 5-3 公共交通の必要性を感じる割合（左図）と、「公共交通の移動を重視して考えるべき」と考える割合（右図）の地区別回答比率

## ② 連携計画の各事業の満足度から見た課題

連携計画の取組みでは、Nーバスに関する満足度が低くなっており、地区別で見た満足度の傾向は、Nーバス利用者は市域の北部で満足度が低く、Nーバス未利用者は南部地区（地区10）、三ヶ峯地区（地区14-2）、市役所周辺地区（地区4）で低い傾向にあることから、これらに配慮したサービス水準の向上が必要である。



※ 5段階評価：満足・重要5点～不満・重要でない1点として、回答者数あたりの平均点として数量化して表現

図 5-4 連携計画の各事業の満足度と重要度 ※各1つ回答（不明除く）

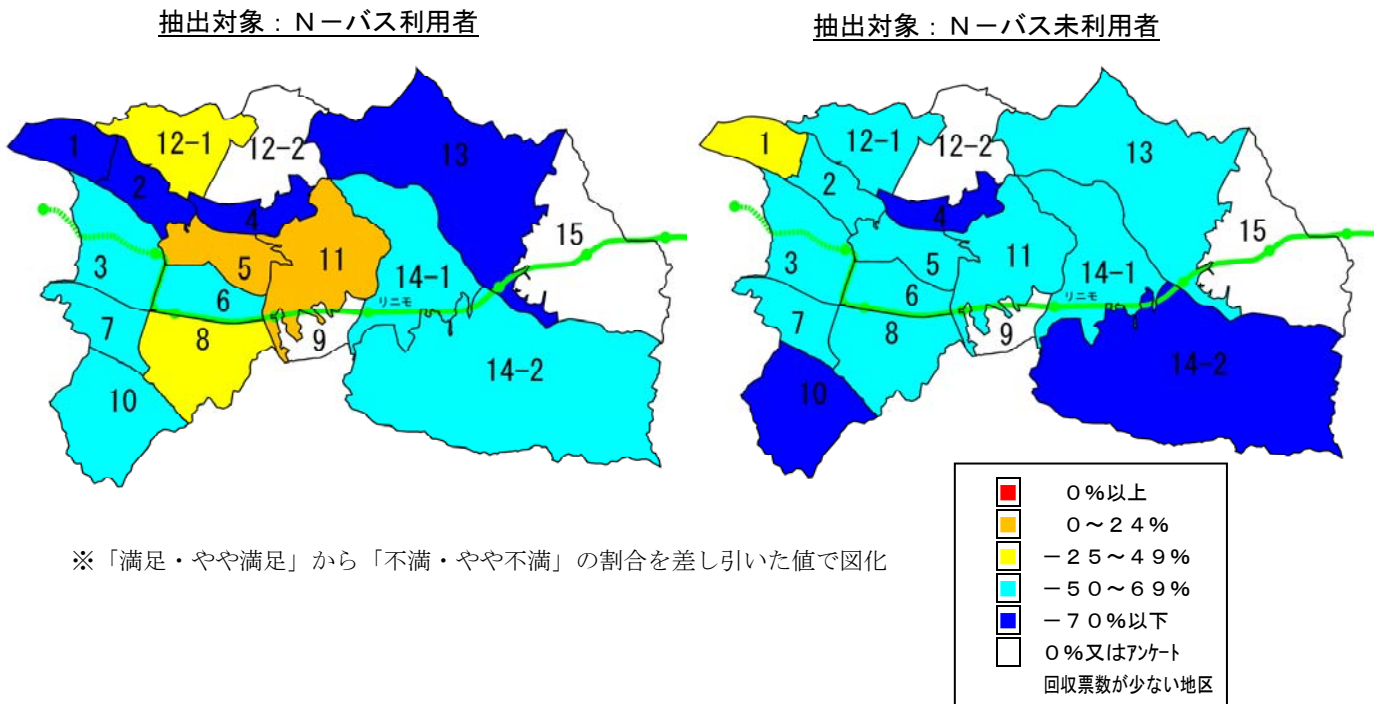


図 5-5 Nーバスのサービスに関する満足度の地区別回答比率

（左図：Nーバス利用者、右図：Nーバス未利用者）

## (2) 運賃施策の取組み

連携計画の取組みの中で、運賃施策に関する満足度（図 5-4 参照）は、N-バスでは本市が発行した赤色の「あったかあど」を携帯している人（対象：65歳以上の高齢者、及び12歳以上の各種障がい者手帳所持者）を始めとして無料対象者が多いため、「④運賃割引の対象（高齢者や子供の無料、半額割引など）」の満足度が高くなっている。

その一方で、N-バスの維持に関する税負担の市民意識は、「①なるべく多く乗って利用者を増やし、税負担を減らすべき」の意識が最も高い一方、「④高齢者も有料にして、税負担を減らすべき」「⑤企業や商店が運行経費の一部を負担して、税負担を減らすべき」の意識も比較的高い。N-バス運行は、運行経費の約9割を市の税金で負担している現状を鑑み、利便性の向上、利用促進の取組みの推進と合わせて、運行経費の負担のあり方について、総合的に検討する必要がある。

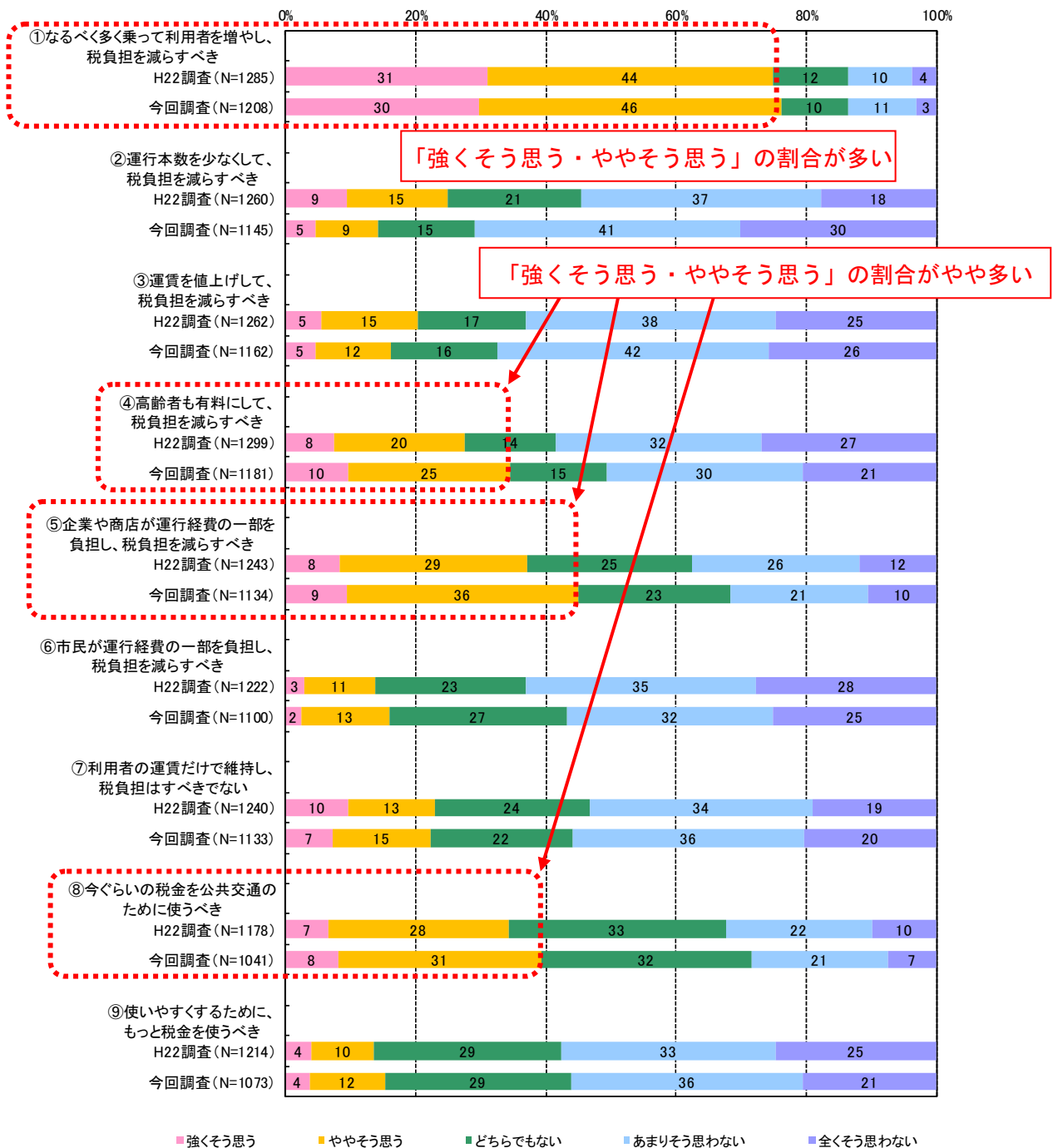


図 5-6 N-バスの維持の方法に関する市民意識 ※各1つ回答（不明除く）

### (3) 周知・広報活動の取組み課題

#### ① 継続的な実施

連携計画の取組みの中で、利用促進活動に関する満足度は、平成22年度調査時点と比べると高くなっているが、下図に見られるように、その認知度に差があることが明らかとなった。昨年からの取組みを始めた「かわら版の発行」は、現時点では最も認知度が低い状況にある。

周知・広報活動では、情報提供を続けることが公共交通の利用促進に寄与すると考えられるので、継続して取り組むことが必要である。

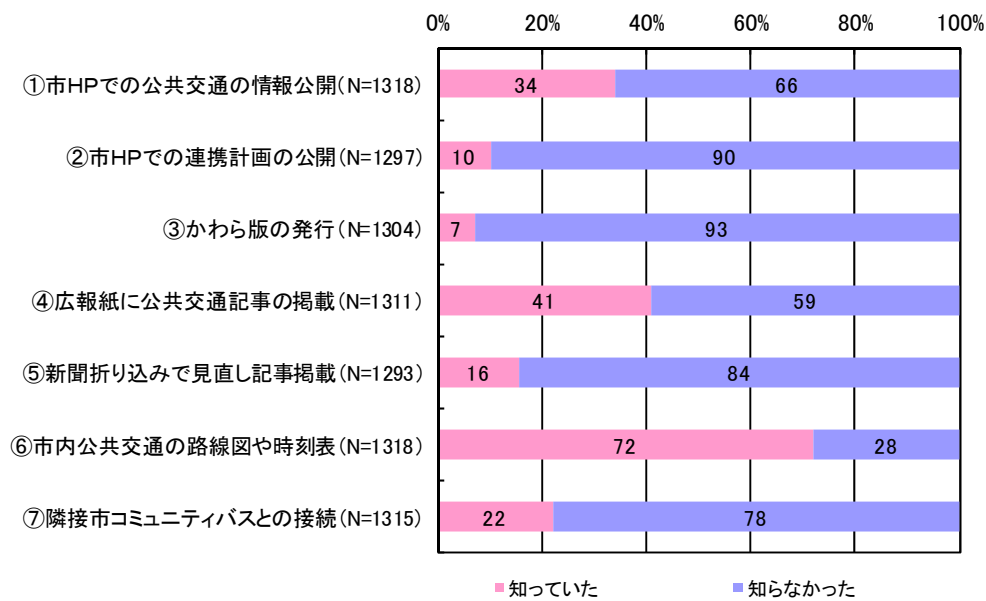


図 5-7 利用促進活動の認知状況 ※各1つ回答(不明除く)

## ② 周知・広報媒体の多様化

Nーバスと名鉄バスを利用しない理由の中で、「バスがどのように走っているか知らない」という割合が比較的高い傾向にある。(Nーバス：図 4-9、名鉄バス：図 4-11)

公共交通に関する情報入手媒体は各種あるが、若年層や65歳未満の方は電子媒体から情報入手の割合が高く、65歳以上の高齢者は紙媒体からの情報入手の割合が高い傾向にあり、年齢層によって情報の入手特性が異なるため、情報提供媒体の多様化が必要である。(図 5-8、図 5-9)

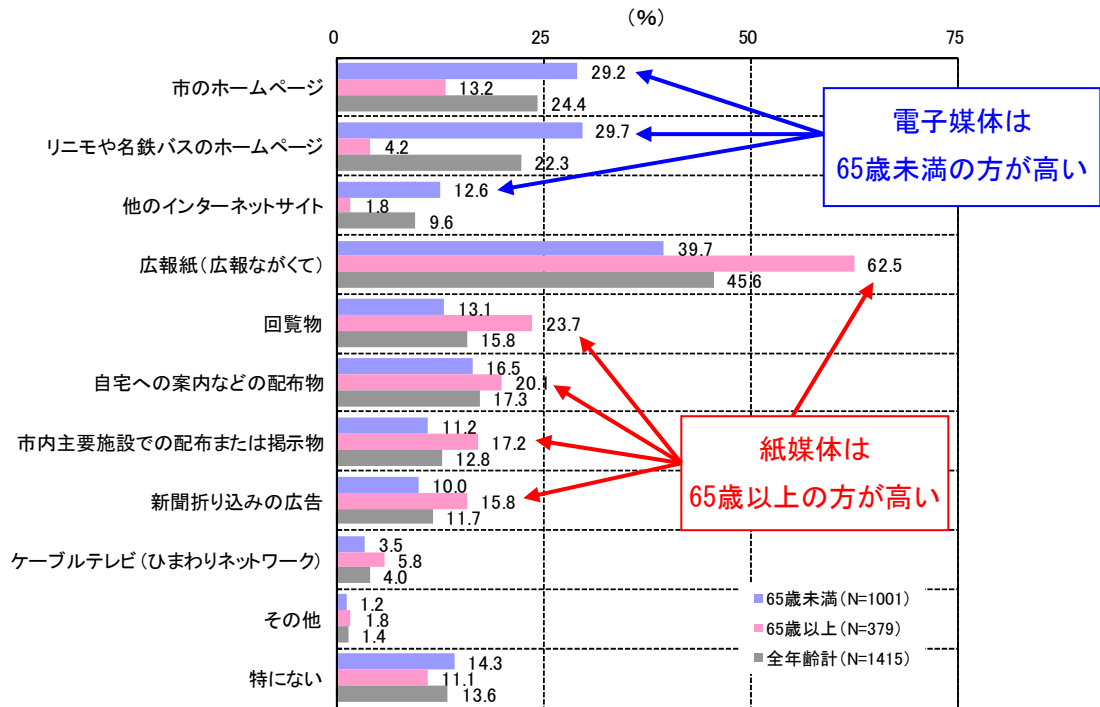


図 5-8 市内公共交通の情報入手先 ※複数回答

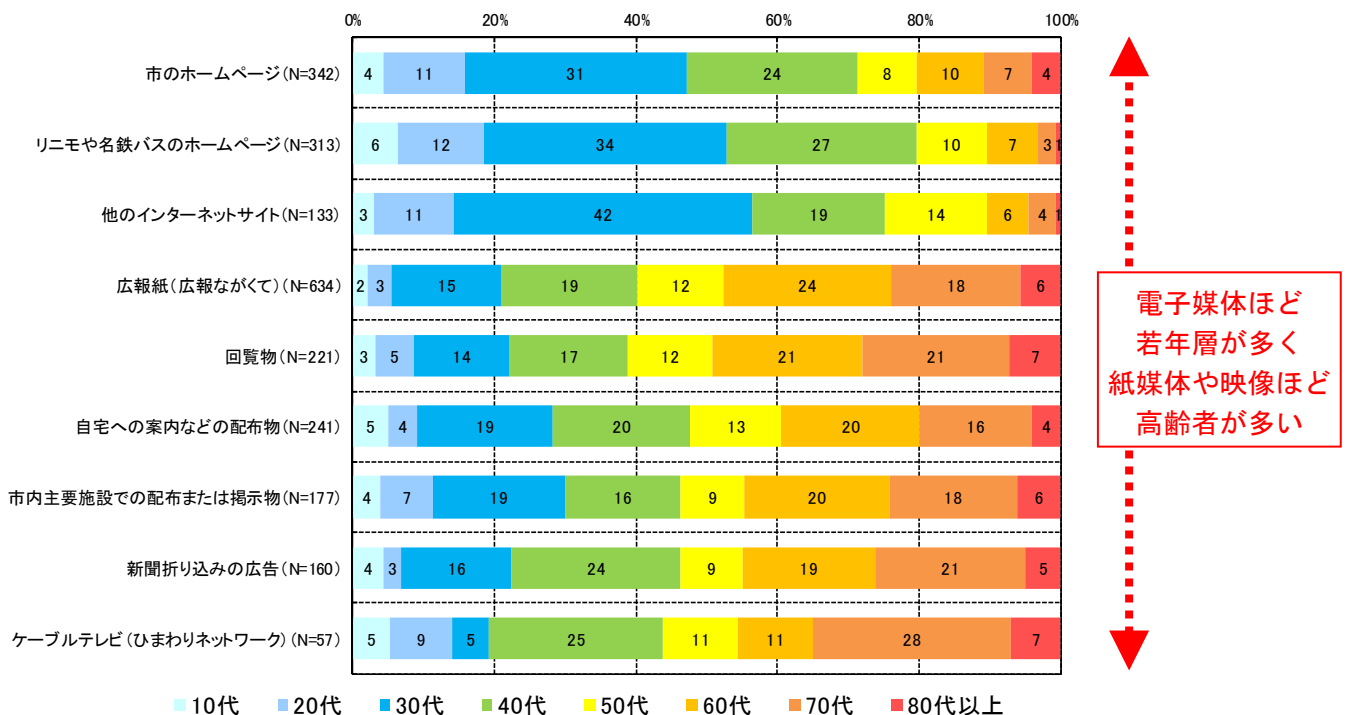


図 5-9 市内公共交通の情報入手先の回答ごとの年齢構成

## 5-2. 公共交通機関ごとの課題

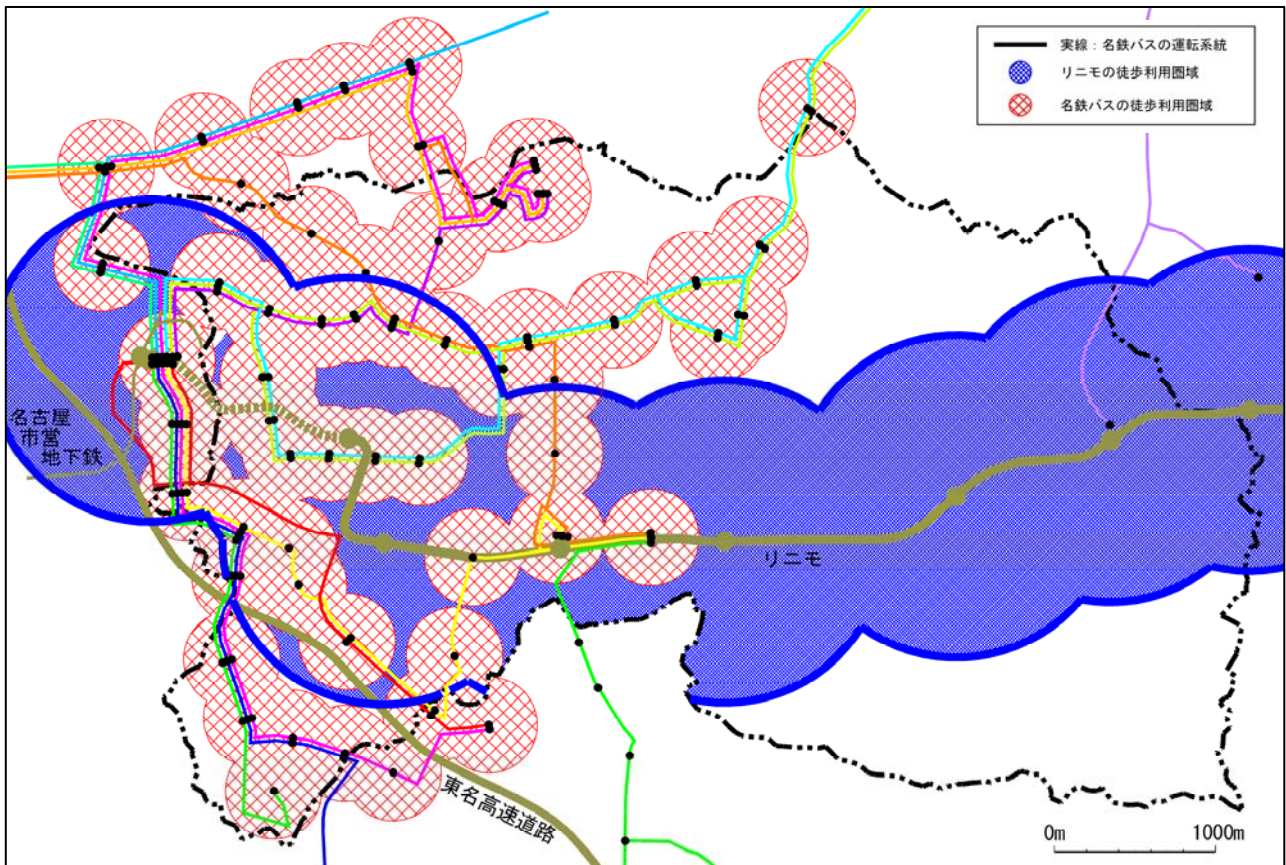
### (1) 各種公共交通の役割分担

市内の公共交通機関のうち、リニモと名鉄バスの利用者の多くは、藤が丘を始めとした名古屋市内を目的地とする利用が大半を占めている。(名鉄バス：図 4-4、リニモ：図 4-5)

一方、N-バスは「市役所」「愛知医大」「アピタ」「福祉の家」のほか、「藤が丘・名古屋市内」の利用も多くなっている。(図 4-3)

民間事業者であるリニモと名鉄バスは、結びつきの強い名古屋方面を意識した路線網となっているが、リニモと名鉄バスの利用圏域だけでは、市内全域をカバーしきれない状況にある。

それをN-バスで補充することが必要と考えられるが、市内でも地区によって移動ニーズや公共交通の利用特性が異なるので、リニモ、名鉄バス、N-バスの役割を明確にしなが、公共交通ネットワークを構築する必要がある。



※1：リニモの徒歩アクセスの駅勢圏範囲は、平成22年度の利用者アンケートに基づく駅ごとの平均徒歩アクセス時間に、標準的な歩行速度を考慮して、市内の駅の平均として半径1kmで設定

※2：名鉄バスのバス勢圏は、上述の利用者アンケートに基づくバス停までの平均徒歩アクセス時間に、標準的な歩行速度を考慮して半径300mで設定

図 5-10 リニモと名鉄バスの徒歩利用圏域





### (3) N-バスの課題

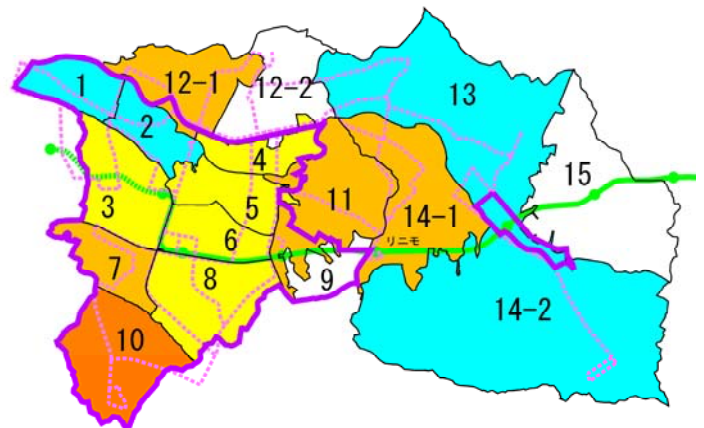
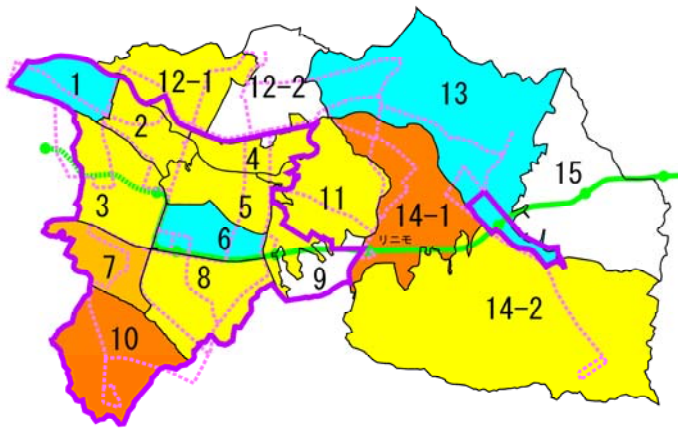
N-バスを利用しない理由の中で、割合が高い項目の地区別回答比率を見ると、「日常生活で行く必要があるところに行けない」「行けたらいいと思うところに行けない」「乗換えが不便」は、地区10の南部地区のほか、地区14-1の福祉の家や東小学校の周辺で高い傾向にある。

また、「目的地まで時間がかかる」は、市域全体的に低い傾向にあるが、一方、「運行本数が少ない」は、市域全体的に高くなっている。

各地区の人口、移動実態、移動ニーズに見合ったサービス確保が課題である。

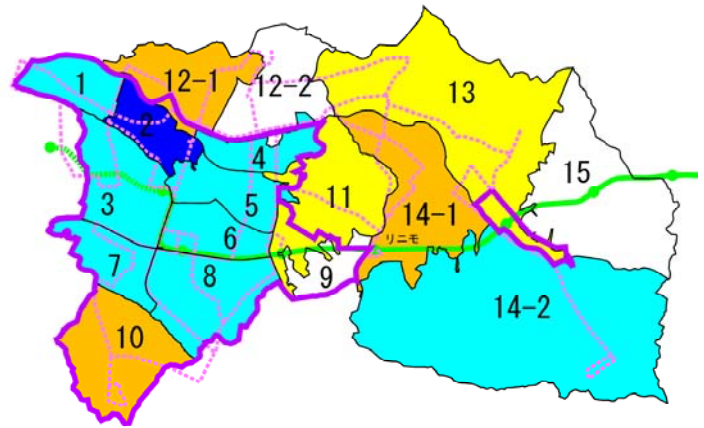
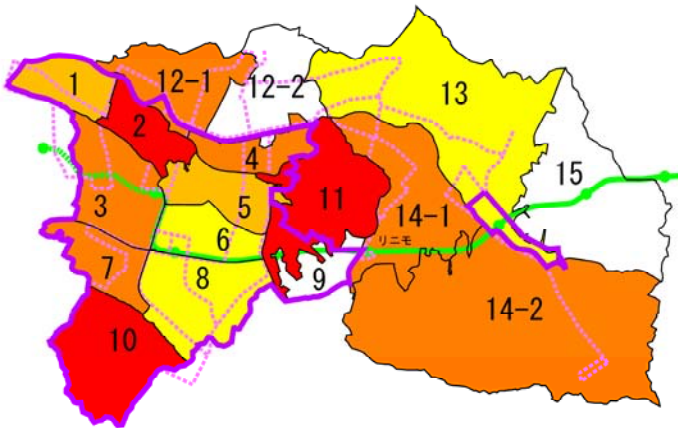
日常生活で行く必要があるところに行けない

行けたらいいと思うところに行けない



運行本数が少ない

乗換えが不便



目的地まで時間がかかる

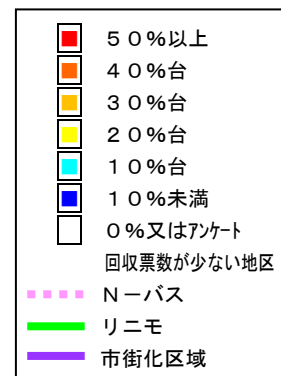
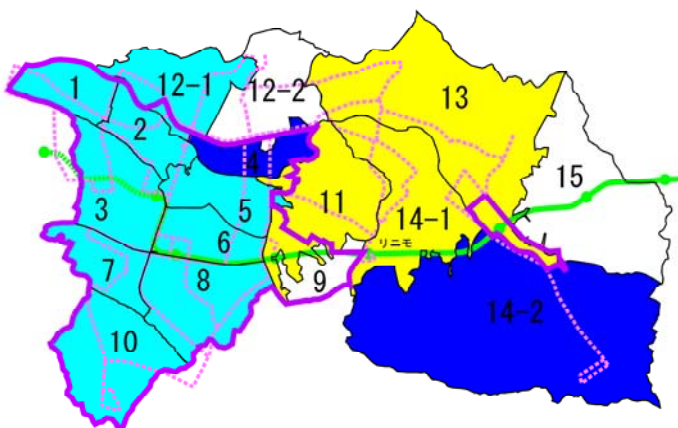


図 5-14 地区別の回答者総数に対するN-バスを利用しない理由別の回答比率

(回答が多い理由を抽出)

#### (4) 名鉄バスの課題

名鉄バスを利用しない理由の中で、「車の方が便利」以外では、目立って割合が高い項目はないが、その中でも比較的高い項目の地区別回答比率を見ると、「日常生活で行く必要があるところに行けない」は、名鉄バスの運行本数が少ない地区で高い傾向にあり、「バス停が遠い」も同様の傾向にある。

民間の路線であるので、人口が少ないエリアまでカバーすることは事業性の面で厳しいと考えられるので、N-バスとの連携が課題である。

また、「運行本数が少ない」は、人口が急増した地区10の南部地区で高く、課題が見受けられる。

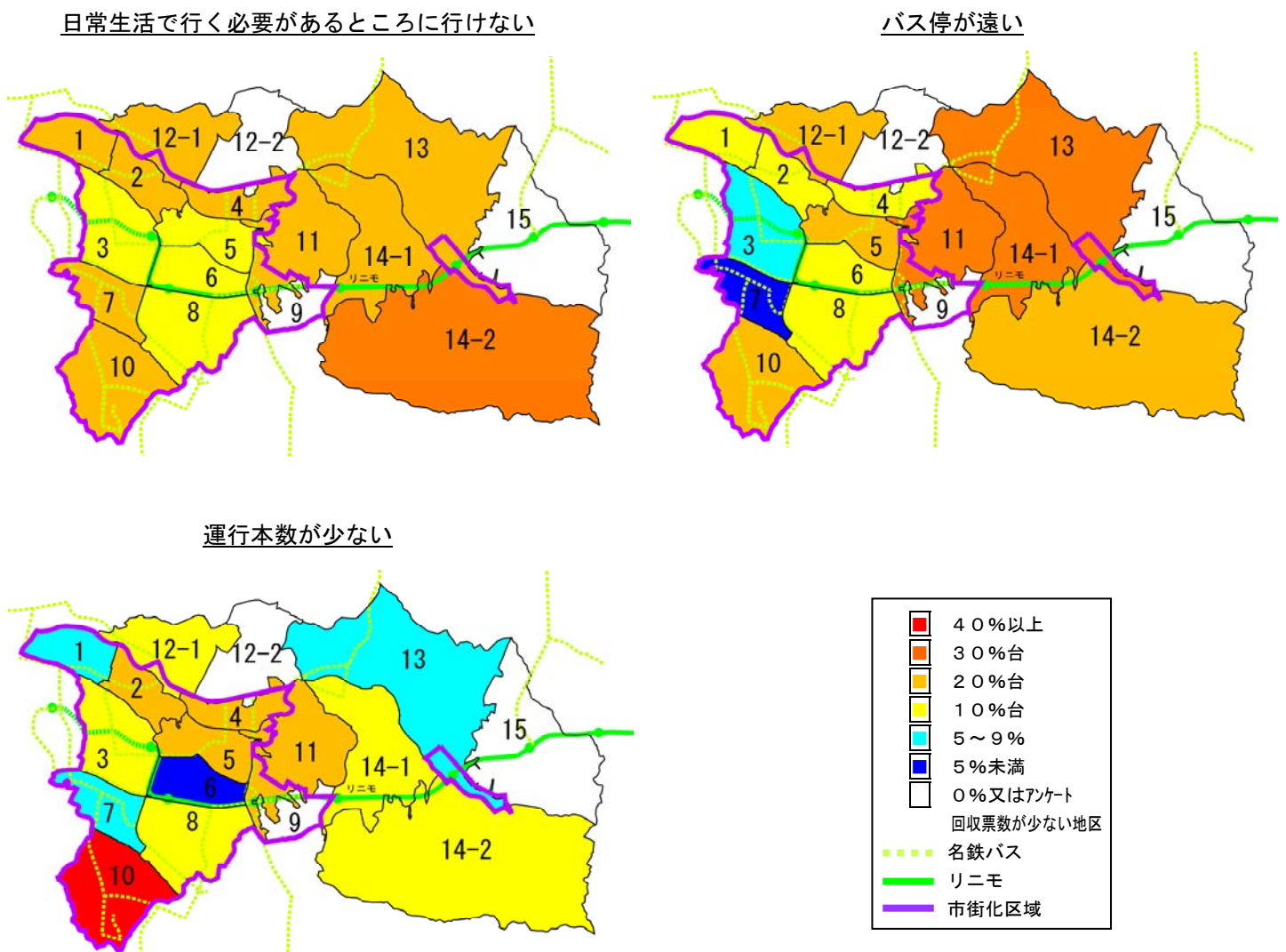


図 5-15 地区別の回答者総数に対する名鉄バスを利用しない理由別の回答比率  
(回答が多い理由を抽出)

### (5) リニモの課題

リニモを利用しない理由の中で、特に地区の要素が関係する「最寄り駅までが遠い」に着目して地区別回答比率を見ると、リニモから離れた地区で高い傾向にある。

駅の位置と地区の距離は、物理的な改善は困難であるので、バス路線との連携など、駅へのアクセスのしやすさが課題である。

#### 最寄り駅が遠い

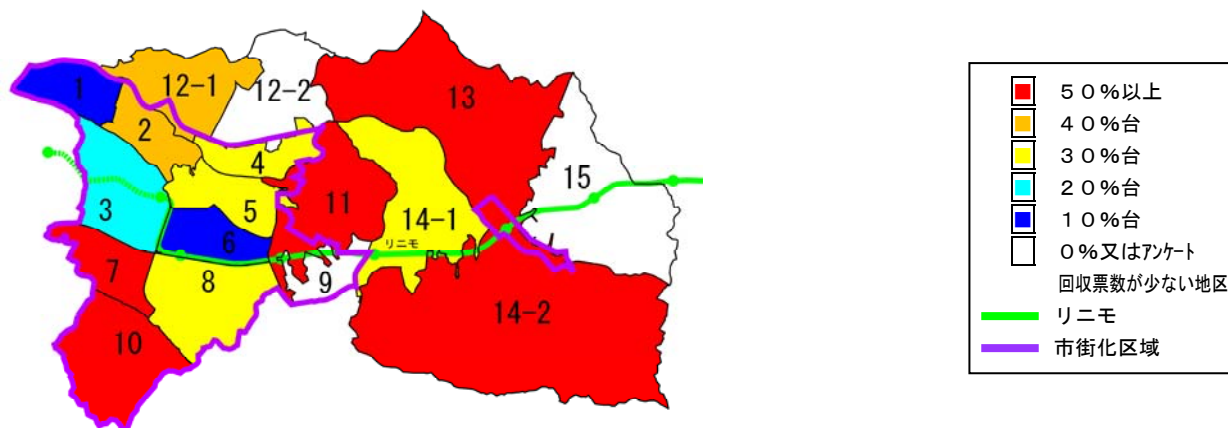


図 5-16 地区別の回答者総数に対するリニモを利用しない理由別の回答比率

(回答が多い理由を抽出)

(6) 乗継抵抗の緩和

地区単位で公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設について、回答が多い上位の施設を抽出して見ると、現状の公共交通路線網において接続されている状況にある。

しかし、その多くは複数の路線を乗り継ぐ必要がある移動となっている。

全ての施設を乗継なしでつなぐことは困難であることを踏まえると、リニモ、名鉄バス、Nバスを一体的で考えた公共交通サービスの展開にあたっては、乗継抵抗の緩和が課題である。

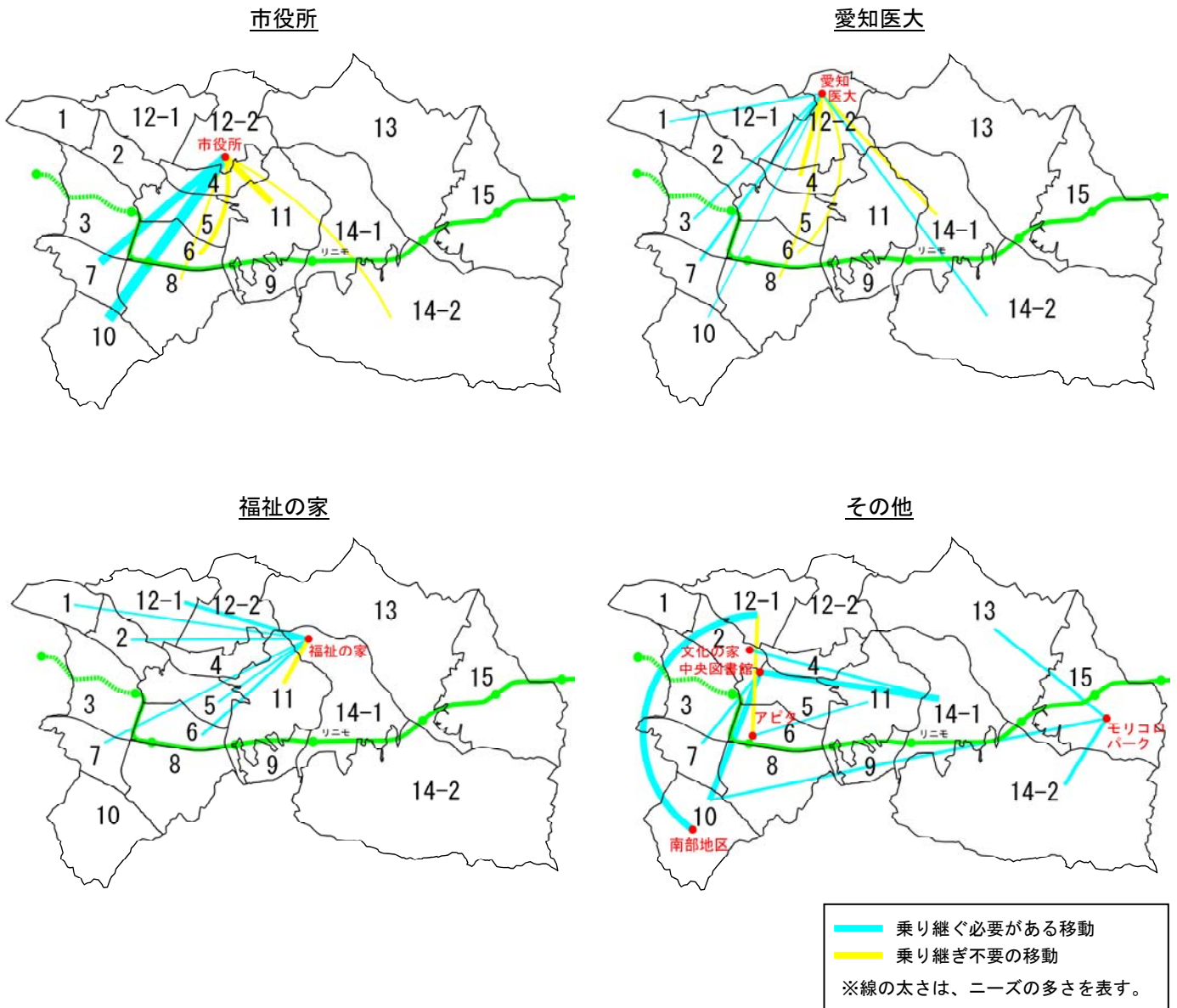


図 5-17 公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設の地区別ニーズ  
(全体の回答が多い施設を抽出)

### 5-3. 各種整備計画等との連携

#### (1) 面整備計画との連携

市内では、第1次連携計画の平成21年度下期～平成25年度の計画期間中に、新たに3地区で土地区画整理事業が開始された。それらのうち、長久手中央地区、公園西駅周辺地区、市北西部の下山地区では、土地区画整理事業や民間開発により、大規模商業施設の立地や宅地の立地が進んでいる。

これらの計画によって、人口の少ない市東部の地区への新たな移動ニーズが生じることが考えられ、面整備計画と連携した公共交通ネットワークの構築が必要である。

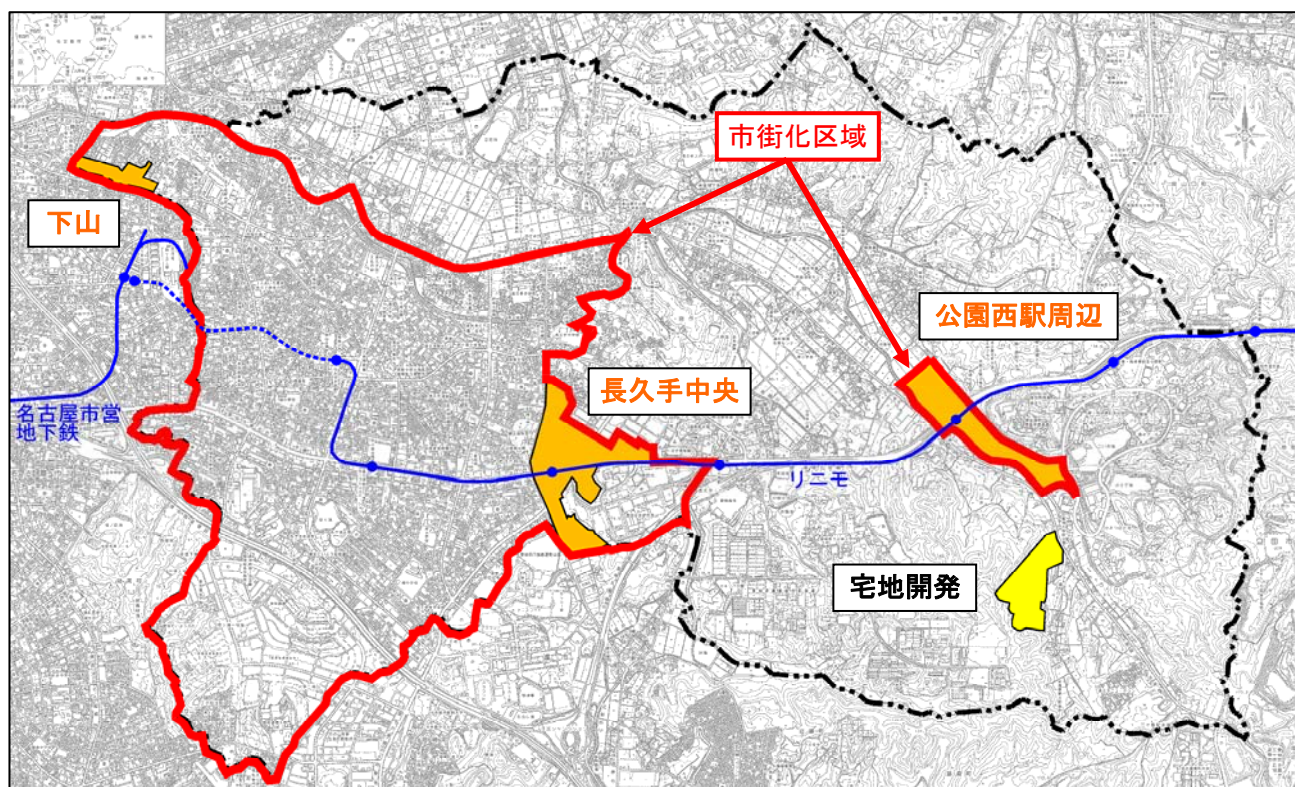


図 5-18 平成21年度下期以後に開始された土地区画整理事業及び宅地開発

#### (2) 新たな交通結節点の活用

市内では、これまで市役所や福祉の家が交通結節点として機能していたが、土地区画整理事業や民間開発によって、新たに長久手古戦場駅や愛知医大で交通結節点が整備される計画である。

この整備により、従来のNバス、名鉄バス、リニモ、及び隣接市のコミュニティバスとの接続に加え、新たにシャトルバスやタクシーとも接続される。

また、藤が丘と愛知医大を結んでいるスクールバスが、平成26年度から路線バスとして運行される計画であり、それと併せて愛知医大と長久手古戦場駅を結ぶ路線が新設される計画となっている。

これら交通結節点の整備を活かして、隣接市を含めた南北軸の強化や充実を図るため、様々な交通機関の接続の強化を図り、交通事業者や隣接市との連絡、調整を進め、市内の公共交通ネットワーク全体を充実することが必要である。

### (3) 隣接市への移動ニーズへの対応

現在、名古屋市以外の隣接市との公共交通による接続は、長久手古戦場駅バス停で日進市くるりんばす、愛知医大バス停で尾張旭市あさび一号と瀬戸市コミュニティバスと接続している。

一方、市内から名古屋以外の隣接市への移動ニーズが最も高い施設や場所は、日進市の竹の山地区である。

これらの場所や施設は、市内で接続する隣接市のコミュニティバスで行くことが可能であるが、さらに長久手古戦場駅や愛知医大の新たな交通結節点整備と連携を高めながら、隣接市への公共交通による移動利便性の確保が課題である。

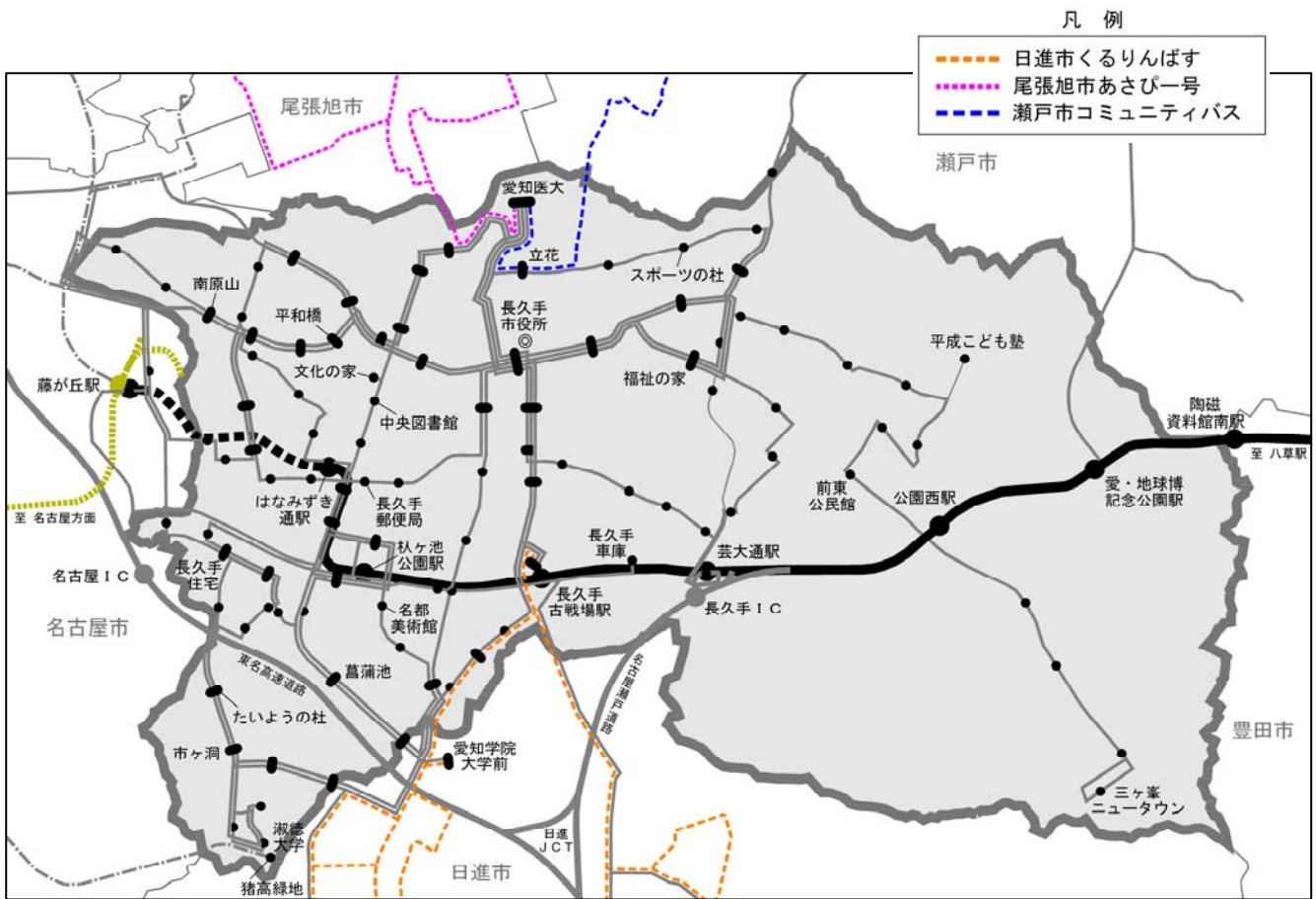


図 5-19 瀬戸市、尾張旭市、日進市のコミュニティバスとの接続

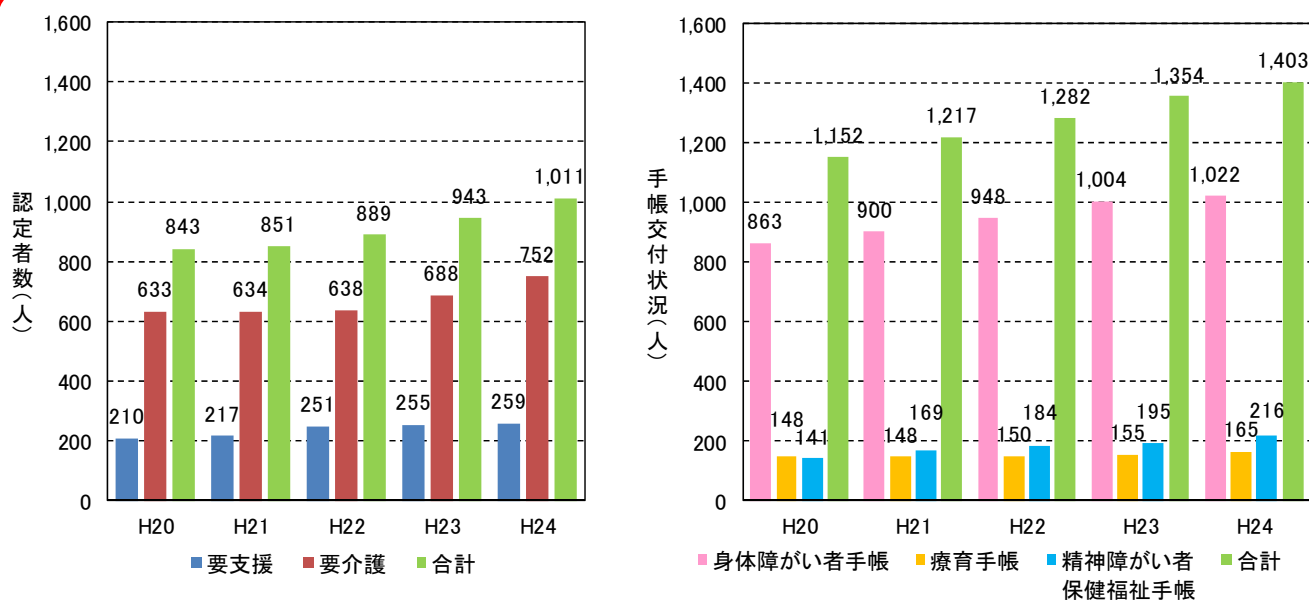
#### 5-4. 高齢化に備えた対応

本市では、今後の人口増加や高齢化の進展に伴い、障がい者、要介護認定者の移動制約者が増加すると見込まれる（図 5-20）。

そのため、平成24年12月に福祉有償運送運営協議会を設立し、移動制約者の社会参加を支援するため、福祉有償運送サービスの確保に向けた取組みを行っている。

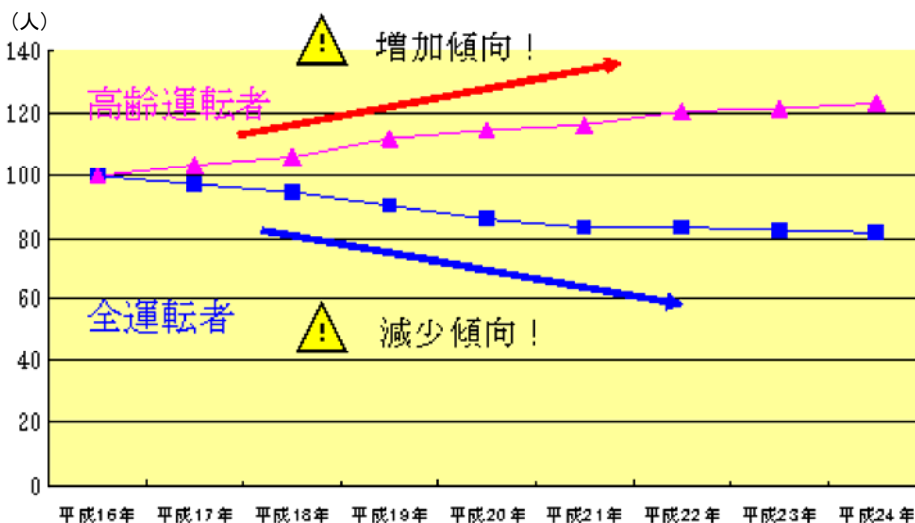
また、高齢化の進展は、高齢者が関わる交通事故の増加など、社会の新たな課題として顕在化しつつある。平成10年からは、道路交通法の改正により運転免許の自主返納制度が始まっているが、交通事故件数が全体では減少傾向にある中で、高齢者が関わる交通事故件数は増加傾向で推移している（図 5-21）。

高齢者や移動制約者が自家用車で移動に頼らずに外出できるような、交通環境づくりとの連携が課題である。



資料：ながくての統計

図 5-20 本市の要支援・要介護認定者（左図）と、福祉関係の手帳交付数（右図）の推移



資料：愛知県警ホームページ

図 5-21 県内の高齢運転者の事故当事者数の推移（平成16年を100としたグラフ）

## 6. 交通の視点から見た将来像と目標

### 6-1. 本市の公共交通の将来像

本市の公共交通は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、みんなの交流を育むことが求められる。そこで、人がニコニコ笑い、またイキイキと暮らす姿を将来像とし、市内公共交通をみんなで育み、よりよい公共交通の実現を目指す。

## みんながつながい笑顔があふれる公共交通

- リニモは市内外における東西方向の移動軸として活かし、路線バスは人口が集中する市西部地区を中心に市内外への移動軸とし、Nバスはリニモと路線バスを補完するとともに、市内を面的にカバーして移動利便性を高める。そして、リニモ、路線バス、Nバスが一体となった使いやすいネットワークをつくる。
- 市民は公共交通を使って生活し、人と出会い、交流を育む。交通事業者はそうした人々の生活を支え、交流を育む。行政はそうした公共交通を確保・維持する。そして、市民は公共交通を使うことで、公共交通を育てている。
- 公共交通を担うそれぞれの主体がみんなで公共交通を育むことによって、みんながつながい、交流が深まり、人々に笑顔をもたらす。





## 6-2. 本市の公共交通ネットワークの将来像

本市の公共交通ネットワークの構築に向けては、これまで検証してきた公共交通に関わる統計データや課題、今後の人口や開発の動向に対応する必要がある。具体的には、公共交通での移動実績が高まる中、市内公共交通機関のリニモ、名鉄バス、Nーバスは、個別では市内全域をカバーできないため、一体となって公共交通サービスを提供する必要がある。その際、それぞれの公共交通機関は、市内や隣接市への移動ニーズに合ったサービスの提供を目指すとともに、各公共交通機関の役割分担を明確にして連携することが必要になる。また、市内では新たな面整備や交通結節点の整備が進行中であるため、これらの都市構造の変化に対応する必要がある。

これらを踏まえ、本市の公共交通ネットワークは下図に示すような将来像の構築を目指す。移動ニーズに合ったネットワークを展開するとともに、交通結節点を市内外への移動拠点と位置づけ、当該拠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、本市が目指す将来の公共交通ネットワークの形成を進める。

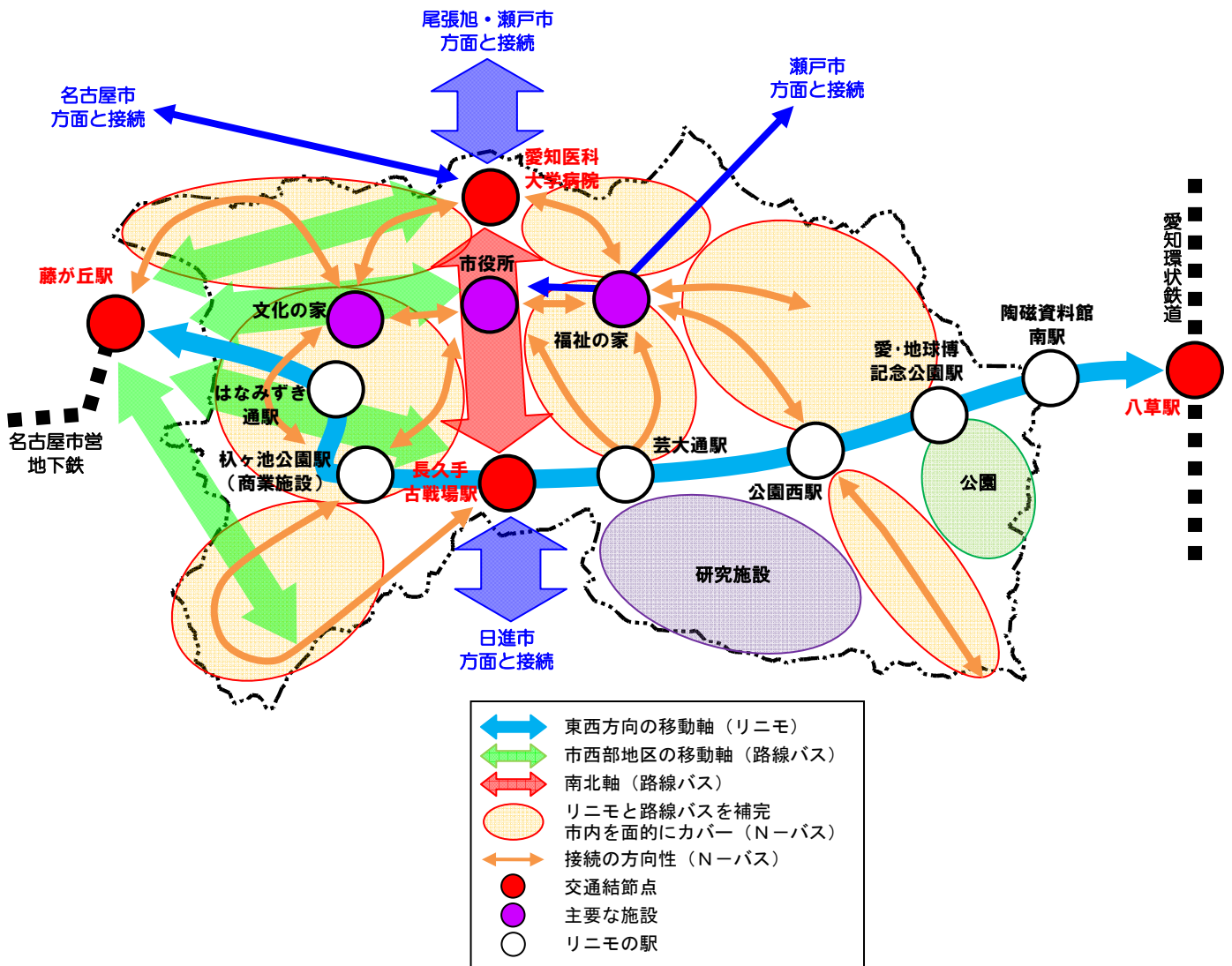


図 6-1 公共交通ネットワークの将来像のイメージ

### 6-3. 公共交通の将来像の実現のための基本的な役割分担

公共交通をみんなで育む上では、市民、行政、交通事業者のそれぞれが、自らの役割と関係者の役割を意識しながら取り組むことが望まれることから、それぞれ基本的な役割分担を下図のとおり位置付け、公共交通の将来像の実現に向けて取り組む。

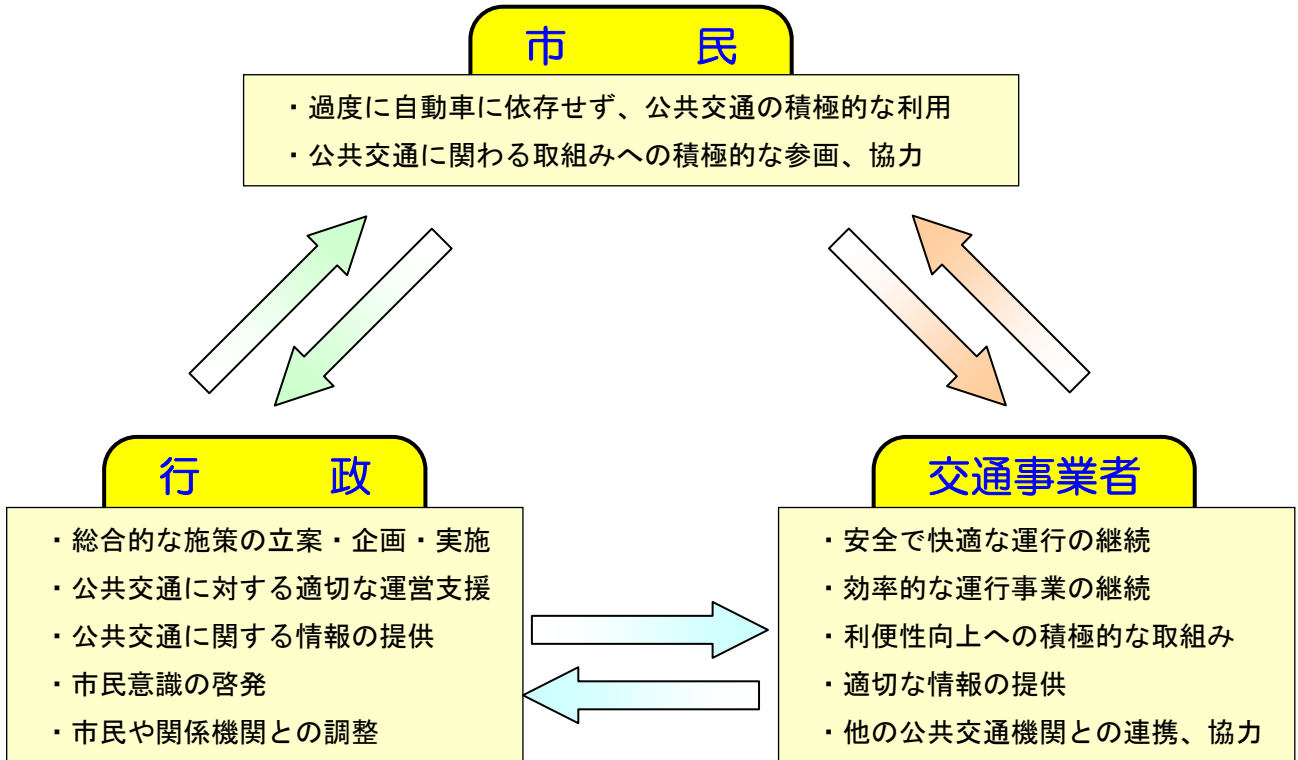


図 6-2 公共交通の将来像の実現のための基本的な役割分担

#### 6-4. 公共交通の将来像の実現に向けた計画策定の流れ

公共交通の将来像を実現するためには、本計画で取り組むことを明確に位置付けて、推進する必要がある。

公共交通の将来像は、本計画の取組みによって目指す方向性となるものである。

目指す成果を明確にすることが、取り組んだ結果の評価や、様々な関係者が一丸となって取り組むための共通認識を図る上で重要となるので、以降の「6-5. 地域公共交通総合連携計画の目標設定」に3つの目標を掲げている。

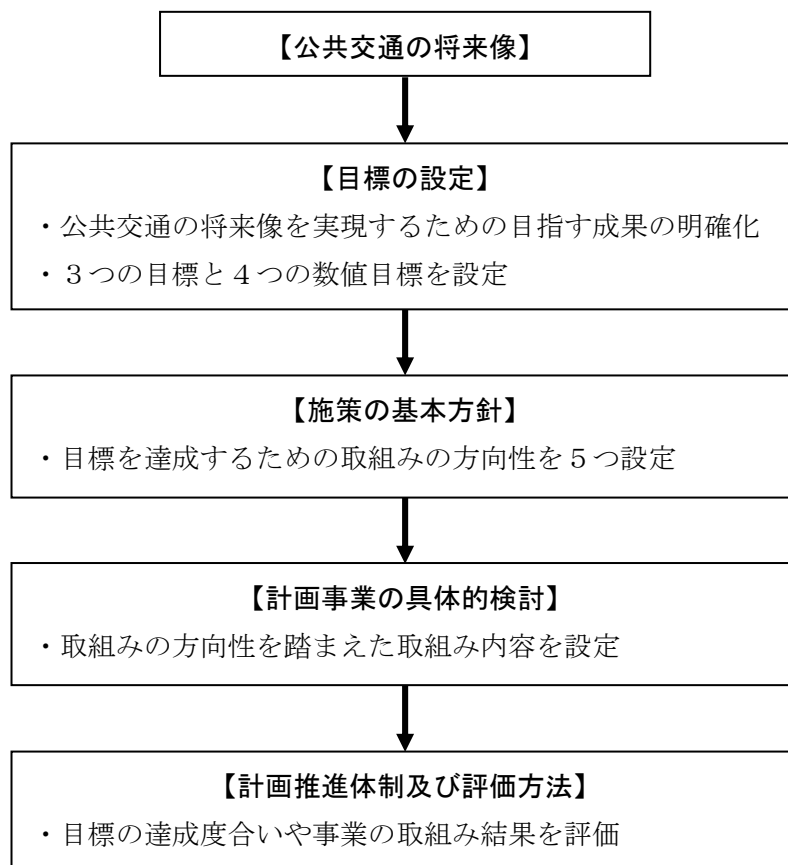
また、目標の達成度合いをより明確にするために、3つの目標に対応した4つの定量的な数値目標を、「表 6-1 地域公共交通総合連携計画の目標達成指標と目標」に設定している。

そして、目標を達成するために取り組むことの方角性として、施策の基本方針を以降の「6-6. 地域公共交通総合連携計画の施策の基本方針」に5つ設定している。

この施策の基本方針に沿って推進するにあたり、具体的な取組みの内容を「7. 計画事業の具体的検討」として掲げている。

さらに、取り組んだ結果としての目標の達成度合いや、それぞれの具体的取組みの結果を評価し、必要に応じて改善を行うことが、将来像に着実に近づける上で重要となるので、評価に関する取組みを「8. 計画推進体制及び評価方法の検討」で整理している。

「3つの目標」「5つの施策の基本方針」「計画事業」「評価」の、これら一連の計画に基づく取組みによって、「公共交通の将来像」の実現を目指すこととなる。



## 6-5. 地域公共交通総合連携計画の目標設定

### (1) 計画区域と期間

#### ① 計画区域

計画の対象区域は、本市全域とする。

#### ② 計画期間

本計画の期間は5年間（平成26年度～平成30年度）とし、計画の実現を目指す。

### (2) 地域公共交通総合連携計画の目標

笑顔があふれ、人にやさしく、環境にやさしい、そして、まちにやさしい公共交通をつくり、みんなをつなげる公共交通の将来像に向けて、将来像のキーワードから以下の3つの目標を掲げて取り組むものとする。

これら3つの目標のうち、「① みんなで育む公共交通のまち」の実現は、公共交通の路線体系の面でも利用意識の面でもみんなをつなげ、「② 人にやさしい公共交通のまち」と「③ 環境にやさしい公共交通のまち」の実現は、移動の利便性や住みやすい環境が確保されることによって、市民に笑顔をつくる。

これら3つの目標の実現が、公共交通の将来像として掲げた『みんながつながり、笑顔があふれる公共交通』の実現に資するものとなる。

#### ① 「みんなで育む公共交通のまち」の実現

市内の公共交通であるリニモ、路線バス、Nバスはそれぞれの役割に応じて連携し、利用者や利用促進の担い手である市民、公共交通の確保維持や利用促進に努める行政とともに、市全体で公共交通への愛着を深め、「みんなで育む公共交通」の実現を目指す。

#### ② 「人にやさしい公共交通のまち」の実現

出かける際に公共交通の利用意識は高齢者ほど公共交通利用を第一に考える傾向にあり、高齢者ほど生活に欠かせない価値を公共交通に見出している傾向にある。若年層の比率が高い本市においても高齢化は進展しており、また要支援・要介護の認定者も増えていることから、高齢化対応や福祉サービスの視点も含めて、交通弱者が利用しやすいスムーズな乗り継ぎや利用促進など、みんなが利用しやすく、人々の交流を育む公共交通システムを確立するため、「人にやさしい公共交通のまち」の実現を目指す。

※交通弱者とは、自動車運転免許や自分で自由に使える車を持たない人、身体的な理由から徒歩、自転車での移動が困難な人、などを指す。

#### ③ 「環境にやさしい公共交通のまち」の実現

本市では、人口の増加や市内で新たに進行する面整備により、自動車での移動が増加することが見込まれる。そうした中、新たに整備する交通結節点を中心に、公共交通網の拡充を図ることにより、公共交通の利便性を高めて利用促進につなげる。そうしたことで、過度な自動車利用を抑制し、自動車利用の適正化を図る、「環境にやさしい公共交通のまち」の実現を目指す。

### (3) 目標の評価指標及び検証の手法

設定した目標に対し、その達成度合いを見るための評価指標及びその検証手法は次のとおりとし、リニモ、路線バス、Nーバスを一体で考えるため、交通事業者単位で設定する。

#### ① 「みんなで育む公共交通のまち」の実現

「みんなで育む公共交通のまち」の実現のため、「公共交通を使って交流する」ことを意識した目標と、「みんなで育んで交流する」ことを意識した目標の2つを設定する。

##### 1) 公共交通を使って交流することを意識した目標

公共交通の利便性向上と利用意識の向上を目指す結果としての評価は、「使って交流する」という観点から、公共交通機関（リニモ、名鉄バス、Nーバス）ごとの利用者数を評価指標とし、目標は対前年度比増加とする。

市内の事業の効果を明確にするために、リニモと名鉄バスについては、市内の駅・バス停の利用者数を対象とする。Nーバスについては、路線単位でも対前年度比増加を目標とする。ただし、路線を大幅に見直した場合の路線単位の評価は、見直し年度を基準として評価する。

目標値の把握方法は、各公共交通機関の運行実績によって把握する。

##### 2) みんなで育んで交流することを意識した目標

「みんなで育んで交流する」ことを目指す結果としての評価は、みんなに関わっていくという意識が浸透しているかが重要なため、市民の公共交通に対する関わり意識や利用促進活動の認知度の度合いを評価指標とし、目標は「利用促進活動の協働での取り組みの賛同割合」と、「利用促進活動の認知度」の増加とする。

目標値の把握方法は、市民アンケート調査を行って、市民意識の変化を把握する。

#### ② 「人にやさしい公共交通のまち」の実現

「人にやさしい公共交通のまち」の実現のため、みんなが利用しやすく、人との交流を育む公共交通を目指すために、連携計画において様々な事業を実施するものである。

公共交通を主に利用する市民でも、自動車と使い分けている実態を踏まえて、評価は移動の選択肢として公共交通が意識されるものとなっているかを重要視して、公共交通に対する市民意識を評価指標とし、目標は「公共交通利用を第一に考える」の回答の増加とする。

目標値の把握方法は、市民アンケート調査を行って、市民意識の変化を把握する。

#### ③ 「環境にやさしい公共交通のまち」の実現

「環境にやさしい公共交通のまち」の実現のため、過度な自動車依存からの脱却を目指す結果としての評価は、公共交通を主に利用する市民でも、自動車と使い分けている実態があるため、自動車利用の依存度合いの増減を計る観点から、公共交通機関（リニモ、名鉄バス、Nーバス）ごとの利用回数の変化を評価指標とし、目標は利用回数の回答が「減った」より「増えた」の回答が多いこととする。

目標値の把握方法は、市民アンケート調査を行って、利用回数の変化を把握する。

表 6-1 地域公共交通総合連携計画の目標達成指標と目標

目標	目標とする指標	具体的な目標	現 状
①みんなで育む公共交通のまち	公共交通の利用者数	対前年度比増加	リニモ：約8,000人/日平均(H24年度) 名鉄バス： 2,222人/日(H24年度) Nーバス：約 554人/日平均(H24年度)
	協働での取組みの市民参加意識	「利用促進活動への市民参加の賛同割合」の調査段階ごとでの増加	65歳未満：65.8% 65歳以上：48.6% 全 体：60.4% ※H25年度の市民アンケート調査結果より
		「利用促進活動の認知度」の調査段階ごとでの増加	・かわら版の発行 : 7% ・市HPでの連携計画の公開 : 10% ・新聞折り込みで見直し記事掲載 : 16% ※H25年度の市民アンケート調査結果より
②人にやさしい公共交通のまち	公共交通に対する市民意識	「公共交通利用を第一に考える」割合の調査段階ごとでの増加	65歳未満：12.6% 65歳以上：28.2% 全 体：16.9% ※H25年度の市民アンケート調査結果より
③環境にやさしい公共交通のまち	公共交通の利用回数	市民の利用回数の回答が「減った」より「増えた」が多い	リニモ：「増えた30.8%」「減った21.1%」 名鉄バス：「増えた20.7%」「減った15.7%」 Nーバス：「増えた23.8%」「減った13.6%」 ※H25年度の市民アンケート調査結果より

- ※1：利用者数の実績は、策定時の平成25年度の値を基準とする。なお、外的な要因で利用者の減少が見込まれる場合には、状況を考慮して評価する。
- ※2：リニモとNーバスは利用者実績は、交通事業者の年間運行実績より算定。名鉄バスは交通事業者の1日の実態調査実績による。リニモと名鉄バスは、市内の駅・バス停の利用者数。
- ※3：利用促進活動の認知度の現状は、上表の①～⑦それぞれについて「知っていた」の回答割合。
- ※4：公共交通の利用回数の割合について、「増えた」は「増えた」と「やや増えた」の回答割合を合わせた割合、「減った」は「減った」と「やや減った」の回答割合を合わせた割合。ただし、「分からない」「不明」の回答を除く。

**【目標達成指標と数値目標の追加・変更について】**

上表のとおり設定した目標達成指標は、本計画の策定時の状況を踏まえて設定したものである。

本計画策定後においても、社会情勢や都市構造の変化によって、価値観が変わることが考えられ、目標とする指標にも影響することが考えられる。

そのため、計画策定後も目標とする指標や目標値の検討に取り組み、必要に応じて追加や変更を行う。追加、変更の際は、その目標値の考え方や把握の方法などについて利用者や市民に情報提供を行い、利用者や市民の意見も取り入れながら、本計画に反映していく。

## 6-6. 地域公共交通総合連携計画の施策の基本方針

### ① 人々の生活を支える交通移動を提供し続ける

市内の公共交通は、移動利便性の向上に向けて取り組んでいるものの、利便性に対する満足度が低い地区も見られ、利用者のニーズへの対応は十分でないことが明らかになった。

市内の人口は、増加を続けている。また、新たな面整備も進行しており、市内外の移動ニーズの変化が見込まれることから、それらに対応することが求められる。

年齢別で見た人口推計では、生産年齢人口（15～64歳）と老年人口（65歳以上）の増加は当面続くことが見込まれている。高齢者や子ども、障がい者など、交通弱者にとっての移動しやすさに加えて、通勤・通学ニーズへの対応も求められる。

また、それら移動ニーズは市域内に限ったものではないことから、公共交通での移動利便性の向上に向けた個々の取組みの実施にあたっては、行政界を超えた対応も必要となる。

こうした人口増加、都市構造の変化、高齢化社会の進展など社会の潮流や利用者や市内外の移動ニーズを踏まえ、効果の高い公共交通ネットワークを構築して市民及び市外からの来訪者の足を確保し、バリアフリー化の推進などみんなが利用しやすく、利便性の高い公共交通サービスの提供を目指す。

### ② 地域ニーズに配慮しながら、互いに連携した利便性の高い公共交通ネットワークをつくる

市内に路線網を構築する公共交通のうち、リニモと路線バスは、主に名古屋方面を中心に市内外へのアクセスの一翼を担う広域的な交通手段として機能し、Nーバスは主に市内全域の移動補助を交通手段として機能している。

しかし、市内の地区によっては、必ずしも機能に見合った利便性が確保されていない状況にある。

こうした状況を踏まえると、個々の公共交通機関としての役割分担の観点に加えて、地区単位での役割分担を明確にすることが、それぞれ性質の異なる公共交通機関を一体で捉える上で必要となる。

このような考えのもと、各交通手段の連携・補完によって、市内の公共交通ネットワークの強化を図り、公共交通による移動利便性の向上を目指す。

### ③ みんなで意識して、環境にやさしい公共交通利用を進める

市内公共交通の利便性向上に取り組んできた中で、市民の公共交通に対する必要性の意識、公共交通での移動を重視した行政対応を求める意識、自動車利用に依存しすぎないことへの意識は高まっていることが明らかになった。

しかし、移動の実態としては、市民の自動車の利用回数は公共交通利用者、公共交通未利用者ともに増加し、行動の変化が伴っていない現状にある。

人口増加とともに自動車の保有台数も増加を続けており、自動車利用への依存度の増加は、同時に環境への負荷をもたらす。

平成17年に開催された『愛・地球博』では、「自然の叡智」というテーマのもと、地球的課題の解決に貢献し、自然の仕組みと調和した新しい文明を構築することを目指して開催されている。

万博開催地である本市において、その理念を継承して環境にやさしい公共交通利用を意識し、環境的に持続可能な交通体系へのシフトを図る。

#### ④ まちづくりと連携した公共交通体系をつくる

本市では、平成21～22年にかけて、第5次総合計画、都市計画マスタープラン、県及び沿線市ではリニモ沿線地域づくり構想がそれぞれ策定され、リニモを活かしたまちづくりが展開されており、これらの計画や構想に基づく面整備事業は、現在、長久手古戦場駅周辺や公園西駅周辺で進行しつつある。

公共交通での移動を重視した行政対応を求める市民意識の高まりと、人口増加や高齢化の進展を背景とした公共交通の利便性向上の必要性を受けて、公共交通サービスの向上とまちづくり面との連携により、公共交通のさらなる活性化に取り組む。

まちづくりとの連携の一つとして、リニモやバス、タクシーなど異なる公共交通機関の接続強化による活性化を図るため、新たな交通結節点の整備と機能の充実に取り組む。

#### ⑤ 市民とともに、公共交通の利用促進に取り組む

これまでの市民との取り組みは、改善に取り組む際のアンケート調査、説明会、パブリックコメントなどの意見聴取に留まっていたが、公共交通の利用促進に関する取り組みへの市民の参加意向は、比較的高いことが明らかになった。

「マイタウン」の意識の一つの側面として、「マイバス」、「マイレールリニモ」のような公共交通をみんなで育む市民意識を醸成するため、市民参加型の公共交通の利用促進の仕組みづくりと、公共交通を活用した具体的なまちづくり活動に取り組む。



## 7. 計画事業の具体的検討

### 7-1. 計画事業と実施主体及びスケジュール

市内のよりよい公共交通体系を実現し、地域公共交通総合連携計画の目標を達成するために、施策の基本方針を踏まえて必要と考えられる施策を次のとおり挙げた。

事業の実施時期の目安は、H26～28の3年間を前期、H29～30を後期として2段階に分けて、後期についてはH28に中間評価を行った上で、評価結果や実施状況を考慮して計画の中間見直しを行うものとする。

実施主体については、市民、市、バス・交通事業者、愛知県、商業事業者等とし、特に利用促進方策では市民との協働を重視しながら事業を進めていく。

また、本市では平成19年10月1日施行の「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づいて設置する法定協議会を「長久手市地域公共交通会議」として位置付け、これまでもこの会議での審議を経ながら、地域公共交通の活性化・再生に関する様々な事業に取り組んできた。本計画で策定する事業の実施にあたっては、引き続き「長久手市地域公共交通会議」が事業全般に関わり、実施する事業に対する協議、助言、審議、承認などの役割を担い、事業の推進を図っていく。

さらに、本計画の策定期間中の平成25年11月1日に「交通政策基本法」が成立し、その後に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」の改正が成立して平成26年5月21日に公布されるなど、制度改正が進む変動期にある。本計画の策定後においても、国との情報交換を適宜行い、必要に応じて制度変更に対応していく。

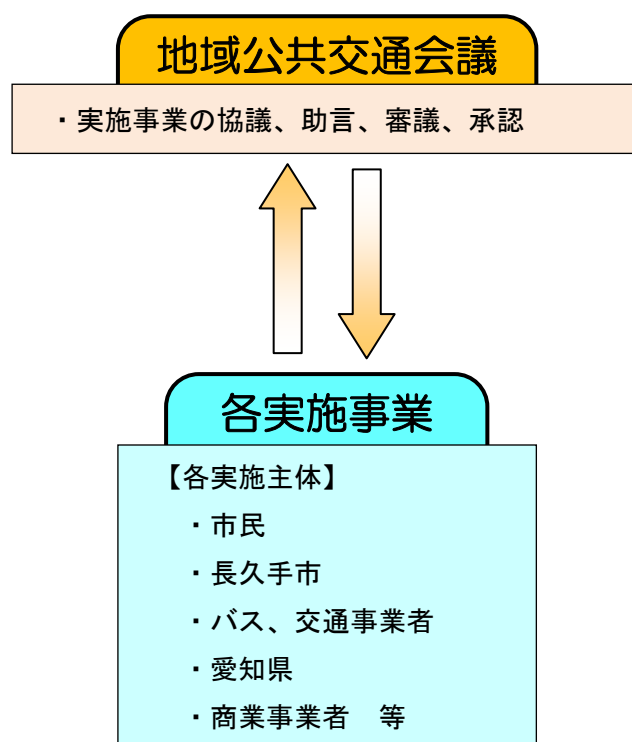


図 7-1 地域公共交通会議と実施事業及び実施主体との関わり

表 7-1 計画事業及びその実施主体とスケジュール

種別	主要施策と計画事業	実施主体	実施時期の目安				
			前期			後期	
			H26	H27	H28	H29	H30
バス路線の確保・維持・改善	(1) バス路線の確保・維持	市民 バス事業者 長久手市					
	(2) バス路線の再編	市民 バス事業者 長久手市	(検討) (実施)				
交通結節点整備	(3) 交通結節点、乗継拠点の整備	長久手市 商業事業者等 交通事業者					
	(4) バス停の待合環境整備	長久手市 バス事業者 市民					
利用促進方策	(5) 公共交通の運賃体系のあり方の検討・ICカードの検討	交通事業者 長久手市 市民					
	(6) 公共交通利用を促進する仕組みの導入	交通事業者 商業事業者等 長久手市					
	(7) 市民参加型の利用促進活動の展開	市民 長久手市 交通事業者					
	(8) 公共交通マップの作成・更新	市民 長久手市 交通事業者					
	(9) 周知・広報活動の強化	市民 長久手市 交通事業者					
	(10) 公共交通利用促進イベントの実施・市民参加	市民 交通事業者 愛知県 長久手市					
調査	(11) 公共交通利用実態調査	市民 長久手市 交通事業者					

※1：主要施策と計画事業欄の（ ）内の番号は、以降「7-3～6」にかけて整理している各事業の項目番号と同じとしている。

※2： は検討・実施 は継続

※3：実施主体の商業事業者等は、大型商業施設、大学などを指す。

## 7-2. 事業実施の役割分担

計画事業を実施するための実施主体の役割分担は、計画事業の種別ごとに「バス路線の確保・維持・改善、調査」、「交通結節点整備」、「利用促進方策」ごとに以下に示すような役割とし、実施事業に応じて役割を分担しながら事業の推進を図ることとする。

### ① バス路線の確保・維持・改善、調査の役割分担

#### 1) 市民

市民参加型の取組みに参画し、単に意見や要望を伝えるのではなく、こうなったら利用できる、あるいは地区全体の利便性が高まるといったように、よりよい計画とするために、市民目線の提案を行う役割などを担う。

#### 2) 交通事業者

見直しに向けた事業者視点での助言や、見直しに必要となる情報提供の役割を担うとともに、交通事業者としての見直しの検討などを担う。

#### 3) 長久手市

路線を見直すための実態調査の企画・実施や、見直しの検討とともに、市民参加の仕組みづくりと意見集約、関係機関との調整の役割などを担う。

### ② 交通結節点整備の役割分担

#### 1) 行政・事業実施者

交通結節点を整備する前は、整備のための検討や、乗継利便性向上のための交通事業者を始めとした関係機関との調整の役割を担う。整備後は、整備結果の情報を発信するとともに、運行情報提供施設の管理・運用の役割などを担う。

#### 2) 交通事業者

交通結節点を整備する前は、よりよい整備計画とするための情報提供や、乗継利便性確保のための連携・協力の役割を担う。整備後は、計画に沿った運行を実施し、運行情報や乗継情報の提供などを担う。

### ③ 利用促進方策の役割分担

#### 1) 市民

公共交通の積極的な利用と利用意識の向上に努めるとともに、市民参加型の取組みへの参画や市民目線の情報提供の発信など、公共交通の利用意識の波及の役割などを担う。

#### 2) 商業・交通事業者

利用促進活動の取組みに連携・協力するとともに、自らも企画・実施の役割を担う。また、利便性向上に向けた検討に関わって連携・協力するとともに、周知・広報のための情報提供の役割などを担う。

#### 3) 長久手市

市民参加の仕組みづくりと、利用促進に資する企画・実施、及び関係機関との調整の役割を担う。また、関係者と連携した利便性向上に向けた検討の役割などを担う。

### 7-3. バス路線の確保・維持・改善

#### (1) バス路線の確保・維持

- ・実施主体：市民、バス事業者、長久手市
- ・検討・実施：平成26～30年度
- ・事業内容：リニモや路線バスの公共交通路線網を補完し、市内の移動を面的にカバーするため、Nーバスの運行を継続する。

Nーバスは、平成10年7月に以下の①～③の3つの目的で運行を開始している。

- 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

これまで様々な見直しを経て現在に至っており、平成21年9月1日に見直して以降、利用者数は増加を続けており、市民にとっては欠かせない存在となっている。

今後も市民の移動の足としてNーバスの運行を確実にいき、かつ継続していくため、幹線を補完する生活交通ネットワークの計画を策定し、バス路線の確保・維持に取り組む。

#### (2) バス路線の再編

- ・実施主体：市民、バス事業者、長久手市
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：都市構造の変化や移動ニーズに対応した公共交通ネットワークを構築するため、バス路線を見直して運行サービスの向上を図る。

##### ① Nーバスの再編の方向性

アンケートの結果から見る市内の移動ニーズを踏まえると、中央循環線と藤が丘線がNーバスにおける基軸と位置付けることができる。再編にあたっては、これらの実情や面整備、新たな交通結節点等の機能強化を見据えながら、リニモ、名鉄バス等との役割分担や接続を考慮して検討する。その他の路線においては、Nーバスの基軸となる路線や、リニモ、名鉄バスでカバーできない市内の移動ニーズへの対応を図ることを主眼に置きながら、それらの市内各路線と一体となって移動の足を確保することを考慮して検討する。

また、これまでのNーバスの見直しに関する検討は、行政や交通事業者が直接的に関わっていき、協働で取り組むものとして将来像に掲げた市民は、アンケート調査等を通じて行政や交通事業者が市民ニーズや意見を取り入れる形で関わり、市民の視点では間接的な関わりに留まっていた。

本計画の目標の1つである「みんなで公共交通を育む」ためには、市民、行政、交通事業者が一体となって、協力してともに取り組むことが、将来像の実現と、一層の利便性の向上や公共交通の利用意識を高める上で必要と考え、計画段階から市民と一緒に検討していく。

## ② 名古屋方面への移動利便性確保の方向性

本市において特に結びつきが強い名古屋方面へのアクセスは、主にリニモと名鉄バスが担っている。

このうち、リニモは沿線大学の通学や通勤、及び沿線の大規模集客施設であるモリコロ・パークへの移動の足の確保のほか、広域的な観点からは愛知環状鉄道と接続する鉄軌道ネットワークの一翼を担う路線であることから、東西方向の移動軸と位置付け、市内の主要なニーズである名古屋方面への移動利便性確保のための機能を担うようにする。

名鉄バスの現状の路線形態は、主に市西部の人口が集中する市街化区域を中心とした移動をカバーしている。

しかし、リニモと名鉄バスでカバーできない市北西部・北東部・南東部などのエリアがあるが、そのエリアを含む地区から名古屋方面への移動ニーズは高い状況にあることから、Nーバスを中心に面的な補完に向けて取り組む。

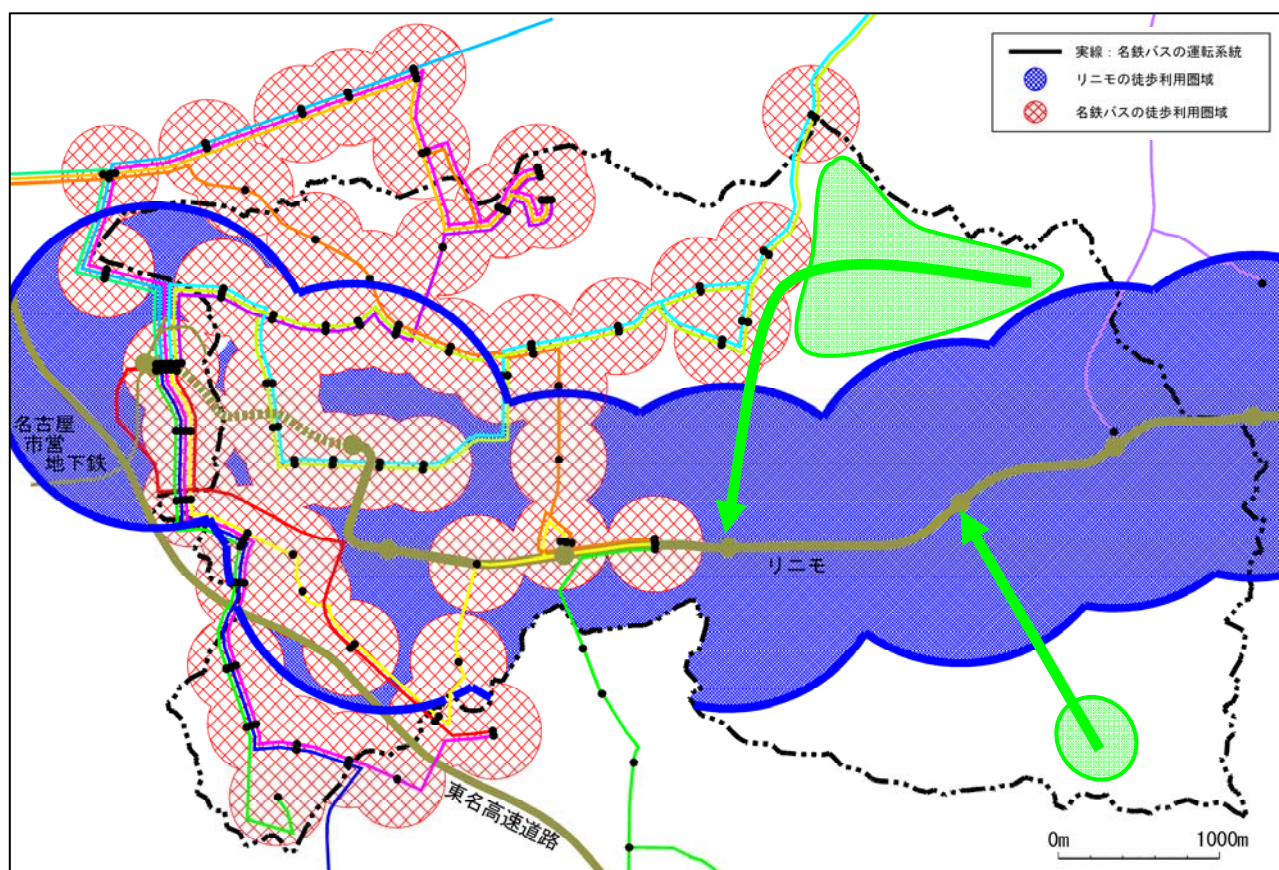


図 7-2 リニモと名鉄バスの徒歩利用圏域とNーバスで補完すべきと考えられる  
エリア(●内)のイメージ

### ③ 市内の移動利便性改善の方向性

市内で利用ニーズの高い施設は、市役所、愛知医大、福祉の家である。

これらの施設は現在もNバスや名鉄バスで接続しているが、「公共交通で乗り継ぎなしで行けるようになって欲しい」とのニーズは主に以下の傾向にあることから、これらに配慮しながら移動利便性の改善を図る。

- 1) 市役所への移動ニーズは、地区7・10の南部地区のニーズが高い。
- 2) 市役所や愛知医大の付近の地区（4・6・11・14-1）で、当施設へのニーズが高い地区は、Nバスの西部線と東部線が片方向で運行する地区であり、所要時間が長くなるような地区で見られる。
- 3) 愛知医大への移動ニーズは、市南西部の地区のほか、Nバスの中央循環線が運行する地区4・6・8においても高くなっている。
- 4) 福祉の家への移動ニーズは、Nバスを利用する場合は市役所で乗り換える必要があるため、市西部の地区からの接続ニーズが高い。
- 5) 人口が少ない市東部の路線網は、主に市役所や福祉の家に接続しているため、地区11・14-1では、中央図書館、文化の家、アピタなどの市役所、愛知医大、福祉の家以外の主要施設との接続ニーズが高い。

また、人口が低密度に拡散する市北東部の地区においては、移動ニーズに合ったサービス確保を図る。併せて、運転免許を自主返納した際、その後の移動をサポートする仕組みづくりと連携しながら、例えば福祉有償運送に加えて、小型車両による交通ネットワークの拡充など、地域の特性に応じた色々な組み合わせの運行形態を検討する。

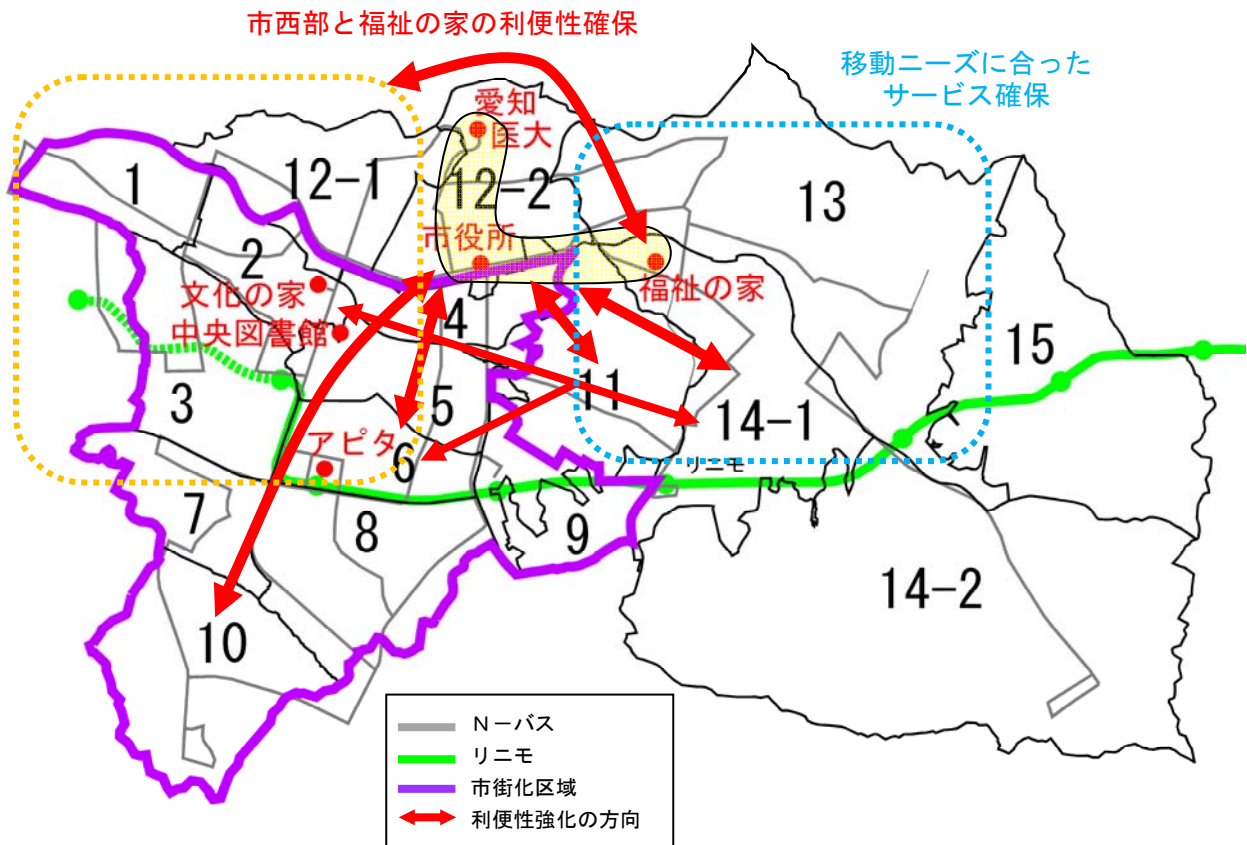


図 7-3 市内の移動利便性の強化を目指す移動方向のイメージ

#### ④ 面整備事業に伴う移動ニーズの変化への対応の方向性

面整備によって、新たな移動ニーズの発生が見込まれる長久手中央地区と公園西駅周辺地区の公共交通での移動の足の確保については、下記に示す方向性とする。

- ・現在、長久手古戦場駅には、リニモ、名鉄バスの藤が丘～菖蒲池経由～長久手車庫、及び名鉄バスセンター～長久手車庫の路線、Nーバスの中央循環線が経由し、公園西駅には、リニモ、Nーバスの三ヶ峯線が経由している。
- ・移動の足の確保にあたっては、既存の路線網を活かして、移動ニーズに対応したサービス水準や、複数の公共交通路線の利用を想定した乗継利便性の確保に努めるとともに、現在の路線網ではカバーできない新たな移動ニーズへの対応は、路線の変更や新設等による対応を検討する。

#### ⑤ 隣接市（名古屋市除く）への移動ニーズの対応の方向性

本市から隣接市（名古屋市除く）への移動ニーズは、日進市竹の山地区でごくわずか認められる。

付近ではNーバスの南部線（右回り・左回り）が運行し、路線の一部が日進市内を走行しているが、バス停が設置されていない状況にある。また、中央循環線も一部が日進市内を走行している。

このため、例えばNーバスを活用した当該地区への移動利便性の確保に向けて、対応を検討する。

#### ⑥ 外的な要因に伴う移動ニーズの変化への対応の方向性

公共交通の利用者数は、輸送を担う沿線施設の規模が大きい場合には、その動向に左右される流動的要素を有している。

沿線施設の動向に応じたサービス水準の見直しは、必要に応じ適宜対応する。

#### ⑦ 円滑な運行確保への対応の方向性

バスロケーションシステムのデータを活用した運行管理を行う。

日々の運行データの状況から、ダイヤの見直しや渋滞を回避するルート設定などを検討する。

## 7-4. 交通結節点整備

### (3) 交通結節点、乗継拠点の整備

- ・実施主体：長久手市、商業事業者等、交通事業者
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：「長久手古戦場駅」「愛知医大」を交通結節点として整備する。

#### ① ハード面での対応

現在、市内で進められている面整備事業の中で、長久手中央土地区画整理事業では、事業区域内においてリニモ駅付近に駅前広場が整備される計画となっている。また、愛知医大では、交通結節点の整備が計画されている。

特に、長久手古戦場駅と愛知医大では、名鉄バス、Nーバス、隣接市のコミュニティバス（長久手古戦場駅：日進市くるりんばす、愛知医大：尾張旭市あさび一号、瀬戸市コミュニティバス）が接続することから、空間配置面での利便性確保と併せて、待ち時間短縮などの乗継利便性の確保を目指し、関係者と調整を進める。

長久手古戦場駅での交通結節点の整備ではタクシーベイを設けて、バスでカバーできない地区への移動利便性を確保する。

本計画期間中は、新たな交通結節点となる長久手古戦場駅と愛知医大を重点的に進めながら、その他の交通結節点や乗継拠点についても利便性向上に向けた検討を進める。

#### 【交通結節点の整備方針】

交通結節点が有効に活用されるようにするためには、交通結節点としての機能を有した整備が必要である。交通結節点を整備する際は、下記の整備方針を軸にしながら、交通結節点の箇所に応じた整備を行う。

#### 1) 基本的な方針

誰もが安心して公共交通を乗り継いだり、待つことができ、人や情報面での交流ができる場所を目指す。

#### 2) 整備によって考えられる主な機能

##### ■交通機能

- ・バス、タクシー乗降場
- ・一般車乗降場  
(キスアンドライド駐車場)
- ・自転車駐輪場

##### ■待合機能、付帯施設

- ・待合施設、ベンチ、上屋、トイレ、照明施設の整備
- ・公共交通の運行情報、乗継情報の提供施設整備
- ・自動販売機や小規模店舗の設置

#### 3) 必要な要素

- ・公共交通相互の乗換え時間の短縮
- ・安全な乗換え経路の確保
- ・短い乗換え経路の確保
- ・移動経路のバリアフリー化

#### ② ソフト面の対応

長久手古戦場駅では、複数の公共交通機関が接続するため、円滑な乗継を確保するためにタイムリーな情報提供が必要であるので、乗換情報案内板やバスロケーションシステムによる接近情報の提供など、情報提供施設の設置に向けて取り組む。



## (4) バス停の待合環境整備

- ・実施主体：長久手市、バス事業者、市民
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：利用者が多い主要なバス停について、シェルター、ベンチ、トイレなどの設置を行う。また、待合客の安全確保に取り組む。

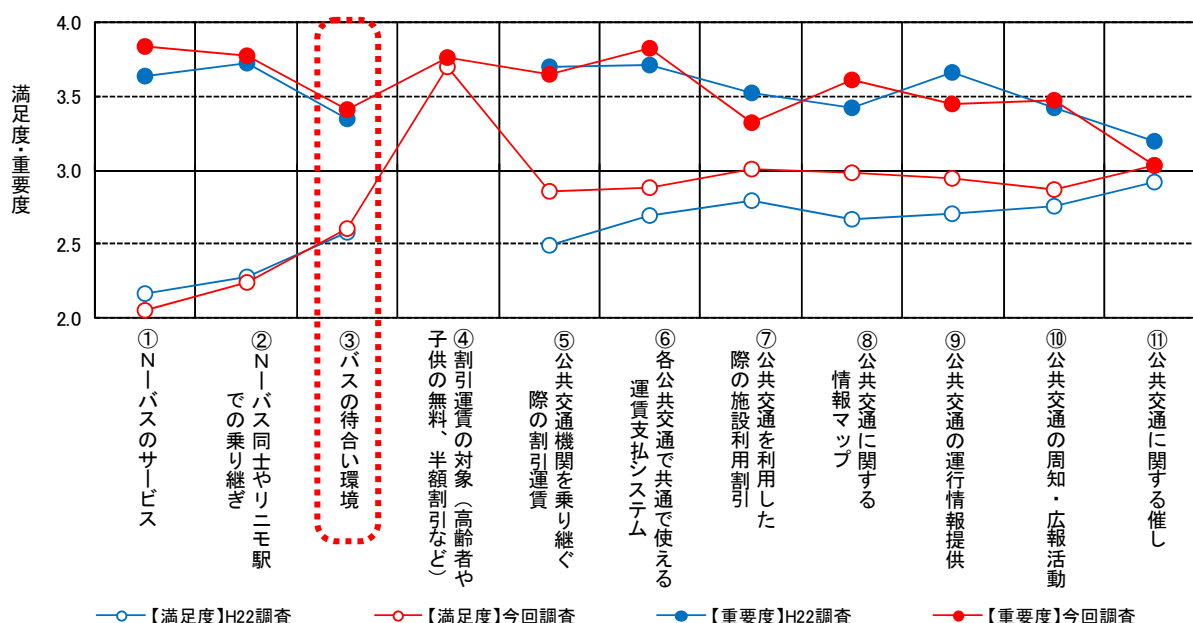
### ① 現状

バスの待合い環境に関する満足度は低い状況にある。

市内で、上屋やベンチがあるNーバスのバス停は、下記のとおり少ない状況にある。

#### 【上屋またはベンチがあるNーバスのバス停】

市役所、福祉の家、長久手古戦場駅、杵ヶ池公園駅北口・南口、文化の家、丁子田



※5段階評価：満足・重要5点～不満・重要でない1点として、回答者数あたりの平均点として数値化して表現

図 7-4 連携計画の各事業の満足度と重要度 ※各1つ回答(不明除く)：再掲

### ② 整備の方針

Nーバスのバス停は多数あり、バス停の設置位置の空間的制約から全てを改善することは困難と考えられるが、利用者が多いバス停や空間的に余裕があるバス停については可能な限りシェルター、ベンチ、トイレ、夜間照明、多言語化表示、wifiスポットなどの設置に向けて取り組む。

また、大半のバス停は、歩道スペースを共有して待合空間を設けているため、自動車や自転車交通と交錯する危険性を有していることから、関係者と調整を図りながら待合客の安全性の確保に向けて取り組む。

## 7-5. 利用促進方策

### (5) 公共交通の運賃体系のあり方の検討・ICカードの検討

- ・実施主体：交通事業者、長久手市、市民
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：運賃体系のあり方の検討、新たな収入確保のための取組みを検討する。

#### ① 運賃体系のあり方の検討

Nーバスの運賃は100円均一であるが、無料対象者が多いため、有料利用者は約2割となっている。そのため、運行経費の約9割を市の税金で負担しており、サービス水準向上の制約となっている。

一方、市内の公共交通や隣接市のコミュニティバスなどの異なる交通手段を乗継いで利用する際は、それぞれの交通事業者で初乗り運賃の支払いが必要となるので、運賃負担が増し、運賃抵抗によって乗継利用が敬遠される要因ともなる。また、運賃の設定や、子供、高齢者などの無料・割引の対象の基準が交通事業者によって異なり、分かりづらくなっている。

このことから、交通事業者との協議や、市民・利用者の意見を考慮しながら、**市内公共交通のサービスのあり方など総合的な視点も踏まえて、以下に挙げる点を始めとした様々な運賃体系のあり方**について検討を始める。

- 1) 無料及び割引運賃対象の見直し
- 2) 新たな割引サービスの導入に向けた検討

#### ② ICカード導入の検討

市内の公共交通の「つながり」を高めるソフト面での対応として、共通で使用できるICカードの利用拡大が考えられる。

市内での導入状況は名鉄バスとNーバスとなっているので、リニモへの導入に向けて関係機関に働きかける。

#### ③ 新たな収入確保のための取組み

公共交通の運行による移動手段の確保により、市内に立地する企業や商業・娯楽施設への来訪・来店のしやすさが向上し、来訪・来店者の増加などの活性化に寄与することが考えられる。

公共交通をみんなで育むという将来像を踏まえて、市内の企業や商業・娯楽施設などとの連携の可能性について検討を始める。

## (6) 公共交通利用を促進する仕組みの導入

- ・実施主体：交通事業者、商業事業者等、長久手市
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：公共交通を利用した場合に、メリットが生じるような割引切符の導入について取り組む。

### ① 公共交通の利用促進に向けた連携

公共交通の利用促進を目指して、公共交通を利用した場合の施設利用割引、あるいは公共交通の運賃割引等の導入について取り組む。

公共交通での利用ニーズが高い市内の既存主要施設や、長久手中央地区や公園西駅周辺地区の面整備で立地が予定される商業施設などと、実現に向けて検討を進める。

現在はICカードも普及していることから、ICカードを活用した施設利用割引や買い物割引などの可能性も含めて、様々な可能性を検討する。

### ② 高齢者など交通弱者への公共交通の利用促進

高齢化の進展に伴い、高齢者が関わる交通事故の増加などを背景として、平成10年の道路交通法の改正により、運転免許の自主返納制度が始まっているが、自主返納しやすい交通環境づくりを進めることが必要となっている。

高齢運転者の交通事故防止と、公共交通の利用による外出促進との両立を図り、安心して安全な交通環境の構築を目指すため、**従来の外出促進の一環とした公共交通利用促進事業の推進に加えて**、運転免許の自主返納後の移動をサポートする仕組みづくりを検討する。

また、障がい者に対しては、福祉サービスの側面から、各公共交通機関やタクシーなどの利用料金の助成や、福祉有償運送サービスを展開しているが、今後改定を予定している障害者基本計画の中で、ハード・ソフト両面において、障がい者の公共交通移動に関する施策展開について検討していく。

### ③ 通学時の公共交通の利用促進

本市では、人口増加を背景として、他の市町村に比べて若年層の割合が高く、高校生や大学生は徒歩や自転車、公共交通による移動が他の年代に比べて高い割合にあるため、公共交通の利用を促進することが必要となっている。

#### 1) 高校生

公共交通を利用することにより、「通学の安全・安心」、「社会性を学ぶ」、「移動時間の有効活用」を図ることができるため、公共交通による良好な通学環境の確保に向けて取り組む。

#### 2) 大学生

市内及び本市の周辺には多くの大学が立地しており、現在も鉄道の主要駅から路線バスやスクールバスが運行されていることから、良好な通学環境が継続的に確保されるように取り組む。

## (7) 市民参加型の利用促進活動の展開

- ・実施主体：市民、長久手市、交通事業者
- ・検討・実施：平成26～30年度
- ・事業内容：行政や交通事業者の適切な関与のもとで、市民主体の取り組みがなされる仕組みをつくり、市民目線の継続的な活動を支援する。

### ① 「市民」と「参加」の定義

市民とは、市内在住の住民のほか、市内在勤・在学の方、本市の公共交通に関する活動に取り組む方、または団体、企業等を指す。

参加とは、公共交通に関する取り組みに関わりを持つことを指す。

### ② 市民参加型の取り組み姿勢

市民参加には、以降の項目③に挙げられるように、取り組みによって目的や方向性が異なる。また、市民の意識も、主体となって取り組む側として意識と、参加する側の意識では異なってくる。

市民参加の取り組みで目指す姿は、公共交通をみんなで育む市民意識を醸成して、公共交通の利用促進を図ることにあり、その過程のひとつとして市民参加の取り組みは位置付けられる。そのため、利用促進に資するような取り組みは、行政や交通事業者の適切な関与のもとで積極的に行い、試行錯誤を繰り返しながら、市民とともに取り組みを推進する仕組みをつくりあげて定着を図っていくように努める。

### ③ 市民参加の仕組みづくり

#### 1) 利用促進活動の展開

##### ■会議参加型の取り組み

公共交通の見直しに際しては、アンケート調査、説明会、パブリックコメントなどの意見を通じて、主に地域公共交通会議に関わる関係者の目線で対応を図ってきたが、新たな利用者ニーズに対応する必要性が高まっている。こうしたニーズの高まりを受け、Nーバスにおいても市民の意見を聞き、利用実態調査を行い、ニーズに的確に対応する路線計画案を策定するため、理念、目的、あり方等を市民と一緒に検討する。

この取り組みを通じて、Nーバスの再編や高齢化を見据えた新たな交通サービスの検討など、生の市民ニーズや市民の果たす役割を引き出すことを目指す。

##### ■学習・交流促進型の取り組み

公共交通の利用促進は、サービスを提供する側の改善だけでなく、市民や利用者の意識の向上によって、自動車に過度に頼った移動から公共交通を利用する方向へ自発的に転換していくことが望まれるので、自発的な転換を促す取り組みを検討する。

これらの取り組みは、若者から高齢者まで幅広い世代の目線を活かして取り組むとともに、こうした市民主体の様々な活動がつながりをもって広がることで、世代間の交流が活発になるように取り組む。

## 2) 公共交通サポート体制の構築

### ■情報提供・発信型の取組み

現在、利用促進面でのサポートの一環として、平成24年度から発行を開始した、市内の公共交通に関する情報誌である「かわら版：のりゃあせ」の作成にあたって、市民協力者のサポートを受けて作成している。

この取組みを計画期間中も継続し、この経験を積み重ねて事業の定着を図る。

### ■市民主導型への展開

本計画期間後において、将来的には市民主導への移行を目指す。その際には「かわら版：のりゃあせ」の作成だけでなく、その他の利用促進に関する取組みへの拡大を図れるような組織的な体制の構築を目指して取り組む。

## 3) 市民団体との連携

### ■組織的な取組み

市内の公共交通では、リニモ及び沿線の活性化を支える複数の市民団体が組成され、既に積極的な活動がなされている。

今後、市内公共交通全般へと市民参加型の取組みを拡大し、継続的に取り組む上で、新規の体制の構築だけでなく、現在活動中の市民団体と連携することが、活動の継続性、安定性、発展性などの効果がより高まるものと考えられるので、既存の市民団体と連携した取組みの構築を目指す。

## (8) 公共交通マップの作成・更新

- ・実施主体：市民、長久手市、交通事業者
- ・検討・実施：平成26～28年度
- ・継続：平成29～30年度
- ・事業内容：市内の公共交通に関する情報がわかるマップの作成・更新を行う。

### ① 利用者向けのマップ作成

市民のほか、市外からの来訪者の方にとって、市内の公共交通に関する情報が一目で分かるような情報マップとして、「シティガイドマップ」を作成しており、公共交通の変更に合わせて、適宜更新を行う。また、各交通事業者単位で作成している公共交通マップについても、情報の変更に合わせて適宜更新を行う。

当面は、平成27年度中に予定するNーバスの見直しに合わせて取り組む。

作成の際には、隣接市の公共交通情報を盛り込むようにして、行政界を超えた移動に対しても分かりやすいようにする。

### ② 学習向けのマップ作成

出かける際に「公共交通利用を第一に考える」という割合は、高齢者ほど高い傾向にあるが、10～20代の若年層でも高い傾向にある。これは、若年層の車の保有率が低下していることも一因にあると考えられるが、それによって公共交通の利用を意識していることの結果と考えられる。

中高生などの学生が公共交通に関する知識を習得するための教材の1つとして、学習に対応したマップを作成し、学生の段階から意識の向上を図る取り組みを行う。

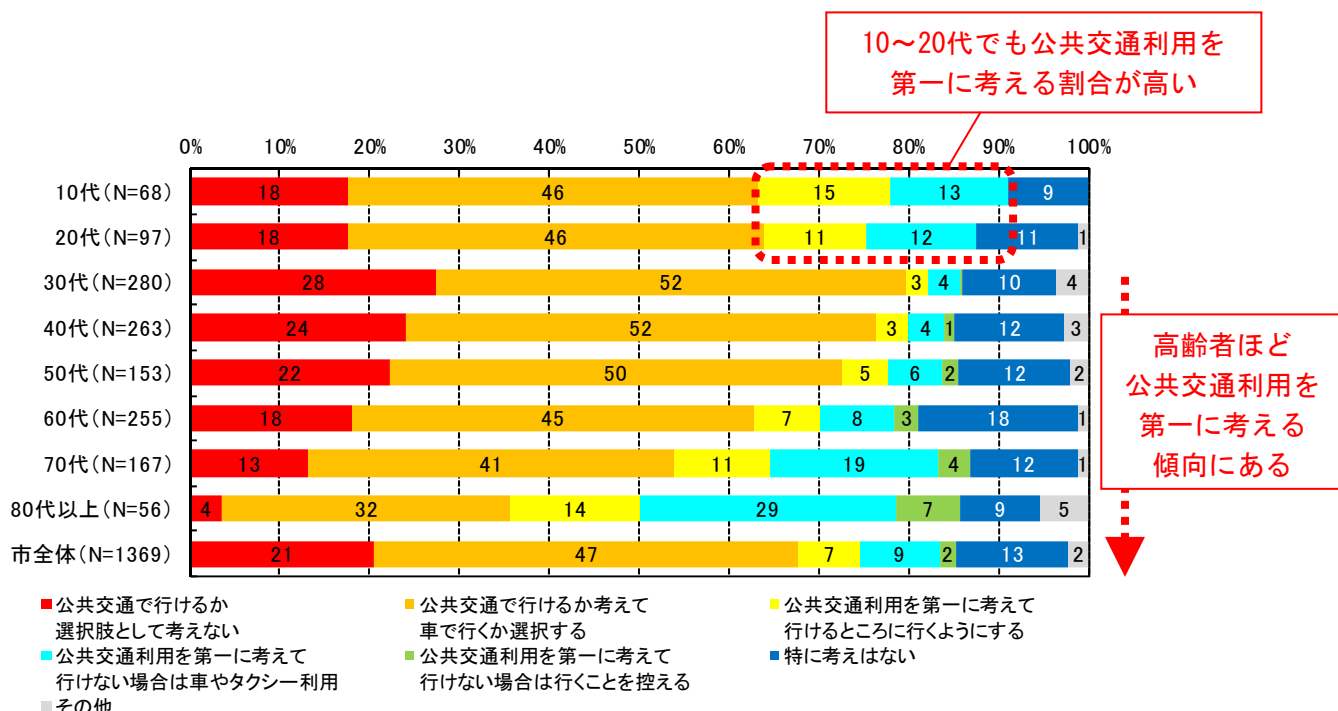


図 7-5 出かける際の公共交通の利用意識の年齢別回答比率

## (9) 周知・広報活動の強化

- ・実施主体：市民、長久手市、交通事業者
- ・検討・実施：平成26～30年度
- ・事業内容：公共交通の利用促進を図るため、様々な媒体を用いることにより周知を図る。

### ① 周知・広報の多様化の取組み

転入を背景とした市内公共交通をよく知らない市民の増加や、公共交通の改善に伴う情報の変化する場合に備え、適宜広く周知を図ることが公共交通の利用促進を図る上で重要な要素の1つであるので、十分に周知が行われるように取り組む。その際、市内公共交通だけでなく、隣接市の公共交通に関する周知・広報も合わせて行うようにして、行政界を超えた移動ニーズへの対応を図るようにする。

実施時期は、公共交通の改善などの情報の変化に応じて適宜実施する。

情報取得傾向は年齢層によって異なるので、様々な媒体を活用して実施することとし、下記に示す周知・広報の方法を活用する。

- ・電子媒体：市や交通事業者のホームページ、各種インターネットサイト
- ・紙媒体：広報紙、回覧板、新聞折り込みチラシ、ポケット時刻表、公共交通車内への掲示、公共交通の駅・バス停への掲示、公共施設内への掲示・配布、各戸への配布
- ・その他：ケーブルテレビ（ひまわりネットワーク）

### ② 周知・広報活動の拡大

市民に対して市内の公共交通の現状や取組みに関する情報提供を行う場として、公共交通に関するシンポジウムなど、直接市民に周知、啓発を行う機会を設け、電子媒体や紙媒体だけでは伝えきれないことを直接伝えることによって、認知度の向上を図る。

また、平成24年度から発行を開始した、市内の公共交通に関する情報誌である「かわら版：のりゃあせ」は、定期的に発行を続ける。

### ③ 視覚的な強調による周知・広報活動

上記の①、②の活動の場合、意識して見た市民、または意識して参加した市民への周知・広報に限られる。

その課題を緩和するため、公共交通に乗りたくなるような車体のラッピングや内装を行うなど、普段公共交通を利用しない市民等に対しても、市内外出中に目にすることを狙って取り組む。

## (10) 公共交通利用促進イベントの実施・市民参加

- ・実施主体：市民、交通事業者、愛知県、長久手市
- ・検討・実施：平成26～30年度
- ・事業内容：市内公共交通の周知及び利用拡大を図るため、公共交通に関するイベントを実施する。

公共交通に親しみを感じてもらうような催しや利用体験など、公共交通を利用していない市民の利用促進につながるような定期的な感謝祭などのイベント開催に取り組む。

また、公共交通に対する取組みに対する認知度や、取組みが進んでいないという意見が多いことから、イベントを通じて直接伝えることにより、認知度の向上に取り組む。

### 7-6. 調査

## (11) 公共交通利用実態調査

- ・実施主体：市民、長久手市、交通事業者
- ・検討・実施：平成26・28～29年度
- ・事業内容：事業の実施前と実施後の公共交通の利用状況を把握するために公共交通の利用実態調査やアンケート調査を行う。

地域公共交通総合連携計画の目標の達成状況を把握し評価を行うために、公共交通利用者・未利用者への公共交通の利用実態調査や公共交通に関する市民アンケート調査を実施する。

調査にあたっては、年齢層や市内の地区による傾向が把握できるように実施するとともに、隣接する市外との移動ニーズを把握するようにする。

実施時期は、本計画期間では初年度、中間年度、最終年度の3回を見込むが、改善等の必要に応じて適宜実施する。



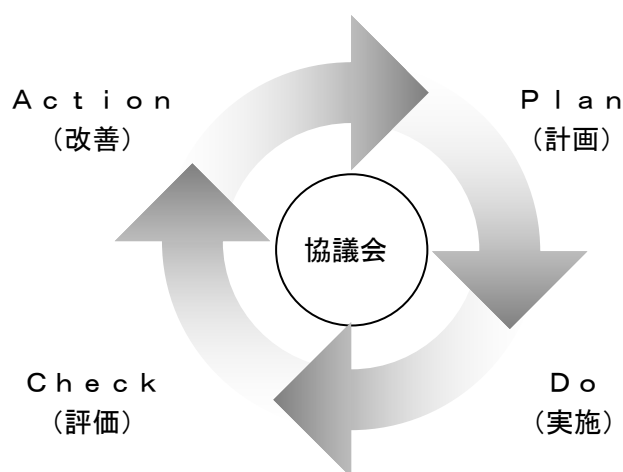
## 8. 計画推進体制及び評価方法の検討

### 8-1. PDCAサイクルの構築

計画の推進にあたっては、法定協議会「長久手市地域公共交通会議」に審議を諮り、法定協議会メンバーの共通理解のもとで、実施主体が中心となって計画（Plan）、実施（Do）へと計画事業を推進していく。

計画事業の実施後は、設定した目標の達成度合いを評価（Check）し、評価結果を踏まえて計画事業の改善（Action）を行う。

PDCAサイクルの期間は、計画事業実施後の利用者の定着や周知の期間も考慮して、1年間を基本として体制を構築する。



### 8-2. 評価方法の検討

「6-5. 地域公共交通総合連携計画の目標設定」で示した3つの目標（①「みんなで育む公共交通のまち」の実現、②「人にやさしい公共交通のまち」の実現、③「環境にやさしい公共交通のまち」の実現）の達成度合いを確認するため、設定した4つの定量的な目標指標（①公共交通の利用者数、②協働での取組みの市民参加意識、③公共交通に対する市民意識、④公共交通の利用回数）を、利用実態調査やアンケート調査によって把握して評価を行う。

評価方法は、実施主体が中心となって調査の実施と結果の評価・分析を行い、必要に応じて改善案を提案した上で、法定協議会に諮って審議を経る形で行う。

また、評価のための調査の方法や内容についても、事前に法定協議会に諮って審議を経た上で行うものとする。

なお、計画策定から3年経過した時点（平成28年度）で、目標の達成状況や計画の進捗状況に応じて、地域公共交通総合連携計画の中間見直しを行うものとする。

### 8-3. 評価・改善への取組み

#### (1) 各年ごとの評価

各年ごとでは、主に取り組む事業の内容について、法定協議会を通じて審議を行い、実施内容の評価・改善を行うこととする。その上で、事業を実施する。

また、公共交通の利用者数については、交通事業者からの実績報告を基本として経年変化を把握、注視するとともに、変化の状況によっては、取り組む事業の内容の評価・改善に反映する。

#### (2) 連携計画の評価

連携計画の目標の達成度合いや、取り組んだ事業の成果に対する評価は、取組みの波及期間を考慮して評価までの時間を確保することとし、計画期間の中間年（平成28年度、一部平成29年度）と最終年（平成30年度）に行うこととする。

評価の把握のために、公共交通利用者及び市民に対するアンケート調査や市民組織を活用した聞き取り調査等を行い、取組み結果の評価と改善点を把握して、取組みの具体的な改善へとつなげる。

		各年ごとの評価	連携計画の評価
評価項目		<ul style="list-style-type: none"> <li>・連携計画で取り組む事業の内容</li> <li>・公共交通利用者数の経年変化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3つの目標指標の達成度合いの評価</li> <li>・各取組み事業の認知度、効果、満足度の評価、改善要望の把握</li> </ul>
改善の対象		<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通のサービス水準全般</li> <li>・周知、広報活動全般</li> <li>・市民参加の取組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・連携計画の取組み事業</li> </ul>
評価 実施 年度	H 2 6	○	
	H 2 7	○	
	H 2 8	○	○
	H 2 9	○	(一部)
	H 3 0	○	○

○印：評価・改善の実施年度