

1. 生活交通ネットワーク計画に記載が必要となる事項

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
3. 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. 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
5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法※1
7. 別表4及び別表4-1の補助事業の基準ニに基づき、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※2
8. 別表4及び別表4-1の補助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」と認めた市町村の一覧※2
9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
10. 車両の取得に係る目的・必要性※3
11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果※3
12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額※3
13. 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（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）※3
14. 協議会の開催状況と主な議論
15. 利用者等の意見の反映状況
16. 協議会メンバーの構成員
17. 地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統確保維持事業の特例措置を受ける場合は、対象とする系統について、利用促進に向けた継続的かつ計画的な取組みの内容並びに当該取組の実施主体及び推進体制並びに当該系統の輸送量の増加目標※4

※1：法定協議会(地域公共交通会議)を補助対象としないため、記載の対象外

※2：陸上交通の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用するため、記載の対象外

※3：補助対象期間内での車両の新規購入や代替がないため、記載の対象外

※4：地域協働推進事業の活用予定がないため、記載の対象外

2. 生活交通ネットワーク計画の内容**2-1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性****(1) 背景と目的**

長久手市では平成10年7月に、以下の3つを運行目的としてNーバスの運行を始めた。

- 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

平成17年3月のリニモ開業を契機として、市を取り巻く公共交通体系は大きく変わり、平成21年9月に路線再編を行い、平成23年4月にバス車両を1台増車して一部見直しを行い、実証運行を続けてきた。

利用者数は増加傾向で推移し、Nーバスは市民にとって欠かせないものとなっており、Nーバスの本格運行を行うため地域公共交通確保維持改善事業に取り組む。

(2) 必要性

長久手市では、平成21年10月に平成21年度下期～平成25年度の計画期間で「長久手市地域公共交通総合連携計画」を策定し、引き続き平成26年5月に「第2次長久手市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成26年度～平成30年度の5年間の計画期間で、公共交通の利便性を高めるための具体的な取組みを行うこととしている。

取組みの確実に実行し継続していくため、今後3ヵ年（H27～29）の生活交通ネットワーク計画を策定し、地域公共交通確保維持改善事業に取り組むことが必要となっている。

2-2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

■長久手市の公共交通の将来像
<h3>みんながつながい笑顔があふれる公共交通</h3>
<ul style="list-style-type: none"> ●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ー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ー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、みんながつながり、交流が深まり、人々に笑顔をもたらす。

■地域公共交通総合連携計画の目標
<ul style="list-style-type: none"> 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

■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%
「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%	
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%
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%」

■地域公共交通総合連携計画の施策の基本方針
<ul style="list-style-type: none"> ①人々の生活を支える交通移動を提供し続ける 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 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 ④まちづくりと連携した公共交通体系をつくる ⑤市民とともに、公共交通の利用促進に取り組む

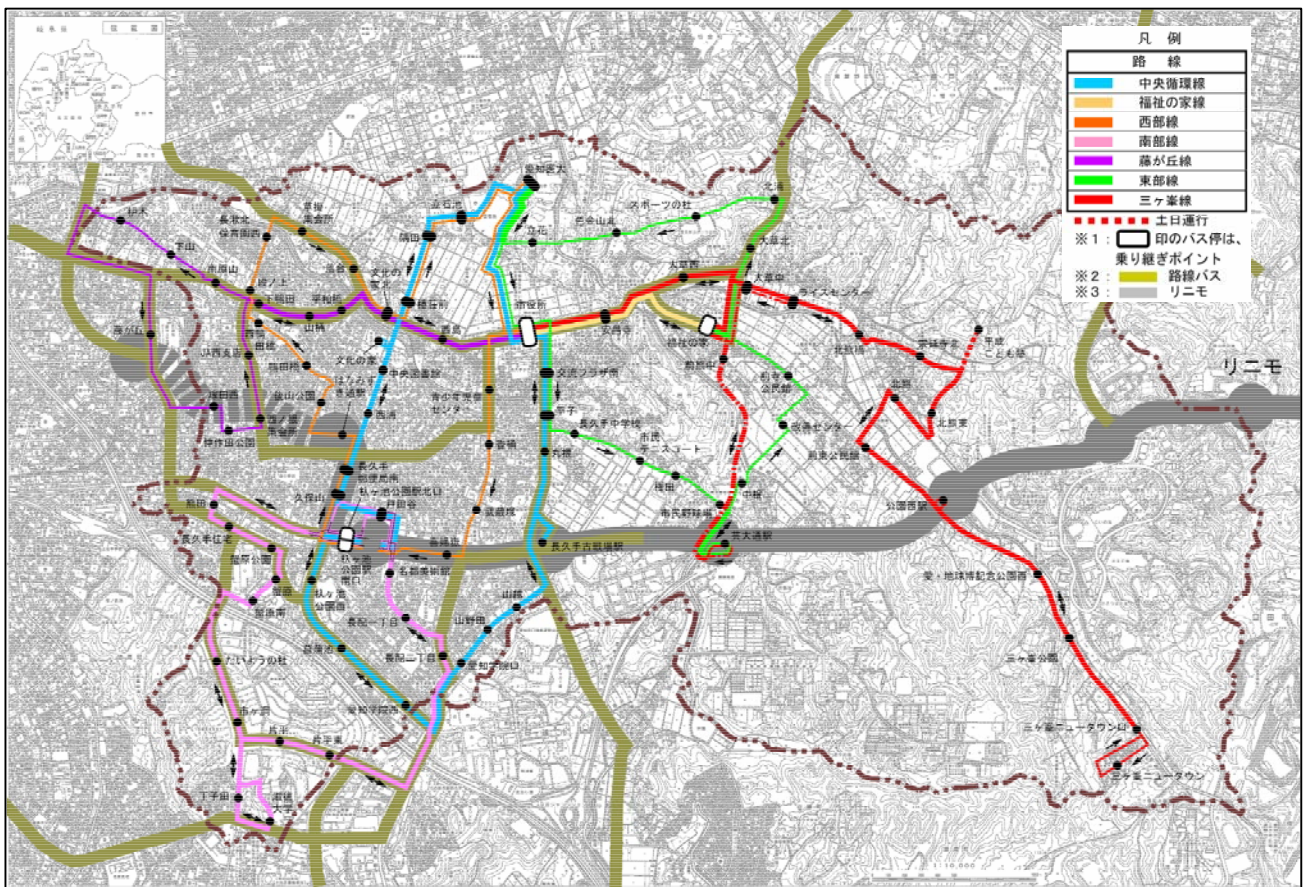
(2) 事業の効果

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

2-3. 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

(1) 運行路線



(2) 運行系統の概要

路線	運行本数	運行日	使用車両	運行事業者
中央循環線 (右回り)	1 1	毎日	小型バス5台で 各路線を運行	名鉄バス(株)
中央循環線 (左回り)	1 2	毎日		
福祉の家線	1 6	毎日		
西部線	7	毎日		
南部線 (右・左回り)	1 5	毎日		
藤が丘線	7	毎日		
東部線	6	毎日		
三ヶ峯線	7	毎日		
合計	8 1	—	—	

※12/29～1/3の年末年始は運休

(3) 料金

1 乗車100円とし、下記の方の料金は無料とする。

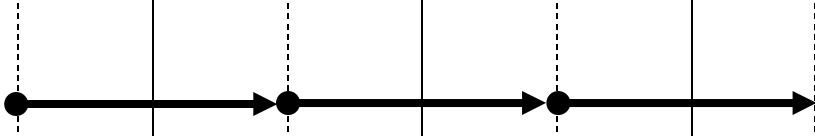
ただし、「市役所」「福祉の家」「杵ヶ池公園駅北口・南口」の3箇所の乗り継ぎポイントでは、運転手が発行する『乗継券』により他の路線の利用を可能とする。

<運賃無料の対象>

- 1) 中学生以下の小人
- 2) 長久手市が発行した赤色の「あったかあど」を携帯している人
- 3) 就学前の児童1人につき同伴の保護者1人
- 4) 妊婦
- 5) 身体障害者手帳の所持者と付添者1人
- 6) 療育手帳の所持者と付添者1人
- 7) 被爆者健康手帳の所持者と付添者1人
- 8) 精神障害者保健福祉手帳の所持者と付添者1人

(4) 計画期間

策定した長久手市地域公共交通総合連携計画の計画期間は平成25年度までのため見直しを行い、平成26年度以降についても必要に応じて改善を行いながら、引き続き運行を実施する。

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
平成27年度事業				

(5) 地域公共交通確保維持改善事業の活用路線

補助事業の基準への適合性を考慮して、陸上交通の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用することとし、以下の3路線を対象とする。

該当する要件	補助対象路線	補助対象事業者
補助対象地域間幹線バスシステムのフィーダー系統	中央循環線（右回り）	名鉄バス(株)
	中央循環線（左回り）	
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	

2-4. 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

運行事業者名	運行系統名	平成27年度事業分(H26.10~H29.09)			
		確保維持事業に要する 国庫補助額(千円)			国庫補助 上限額 (千円)
		平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成27年度
名鉄バス(株)	中央循環線 右まわり	6,799.0	6,818.0	6,799.0	
	中央循環線 左まわり	7,393.0	7,413.5	7,393.0	
	三ヶ峯線早朝便	294.0	295.0	294.0	
	三ヶ峯線平日便 福祉の家発	507.0	511.5	511.5	
	三ヶ峯線土休日便 福祉の家発	296.0	293.0	290.5	
	三ヶ峯線平日便	3,887.0	3,919.0	3,919.0	
	三ヶ峯線土休日便	2,044.5	2,027.0	2,009.5	
合 計		21,220	21,277	21,216	6,777

2-5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

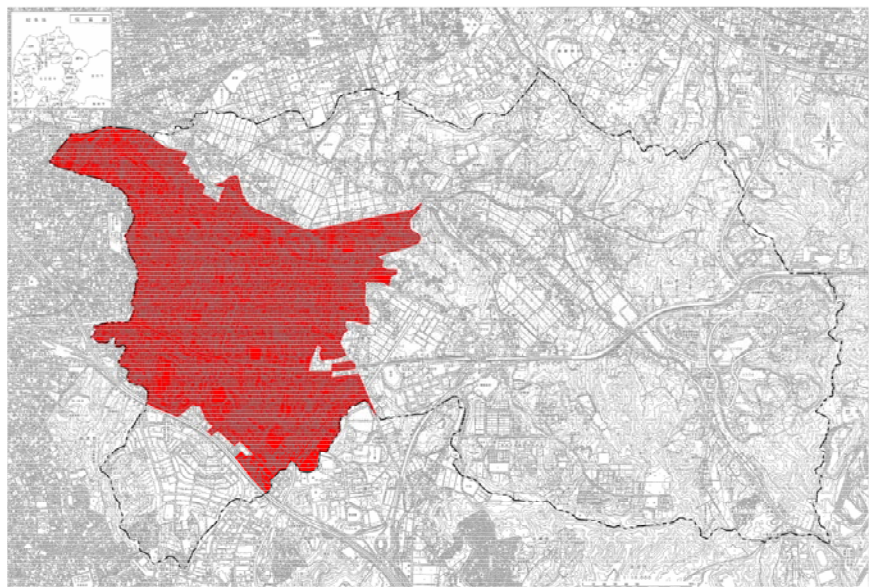
- 名鉄バス株式会社

2-6. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

- 人口集中地区以外の人口

11,554人

人口集中地区



2-8. 利用者等の意見の反映状況

これまでに、利用者アンケートを3回、住民アンケートを5回、パブリックコメントを3回、住民説明会を1回行った。

2-9. 協議会のメンバー構成

長久手市地域公共交通会議の委員として、主宰市2名、都道府県1名、交通事業者及び事業者団体4名、地域住民3名、地方運輸局1名、運転者が組織する団体1名、道路管理者1名、都道府県警察1名、学識経験者1名の、計15名で構成している。

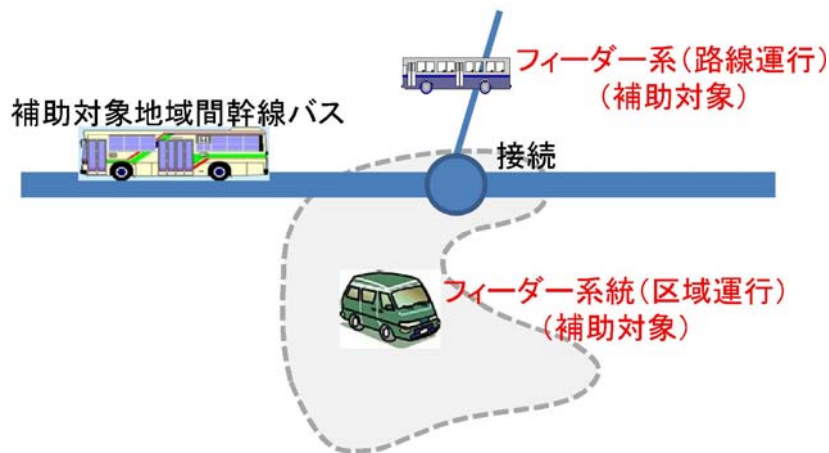
＜参考資料：地域公共交通確保維持改善事業について＞

(1) 地域内フィーダー系統のイメージ

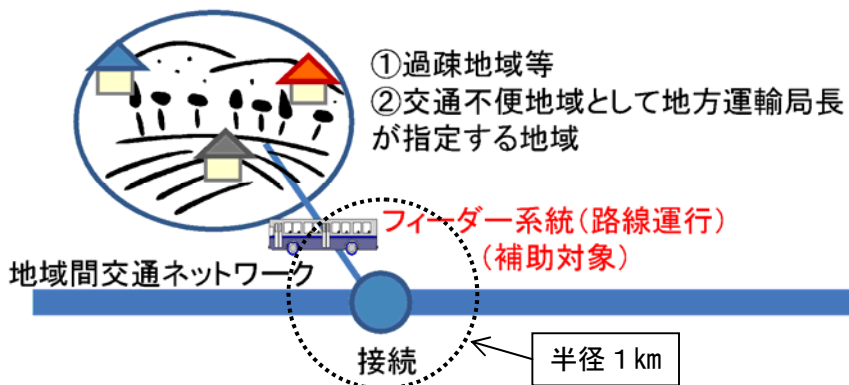
- ・補助の適用を受けるには、下記①～⑥の全ての要件に適合することが必要となる。
 - ①路線定期運行（Nーバスに該当する内容のみ記載）
 - ②次のいずれかの要件を満たす系統（Nーバスに該当する内容のみ記載）
 - 1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統であること
 - 2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること※Nーバスの場合は、半径1km以内にバス停、鉄軌道駅がない地域を交通不便地域としての指定を受ける必要がある。
 - ③地域における既存の交通ネットワークや生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られている
 - ④当該補助対象期間中に新たに運行を開始する（Nーバスに該当する内容のみ記載）
 - ⑤経常赤字が見込まれる
 - 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

★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

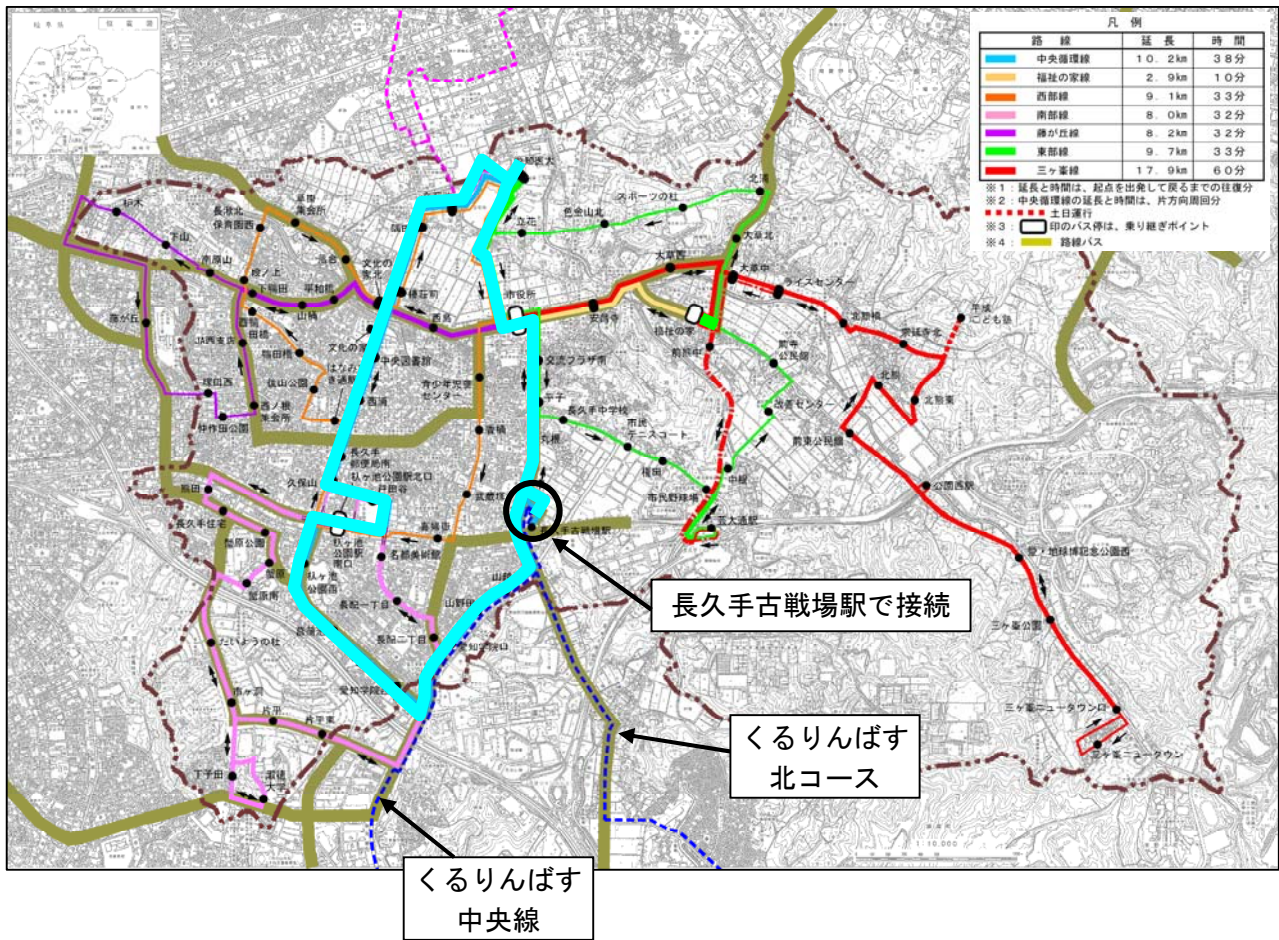
(2) Nーバスで要件②を満たす系統

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：中央線、北コース（Nーバスと長久手古戦場駅で接続）

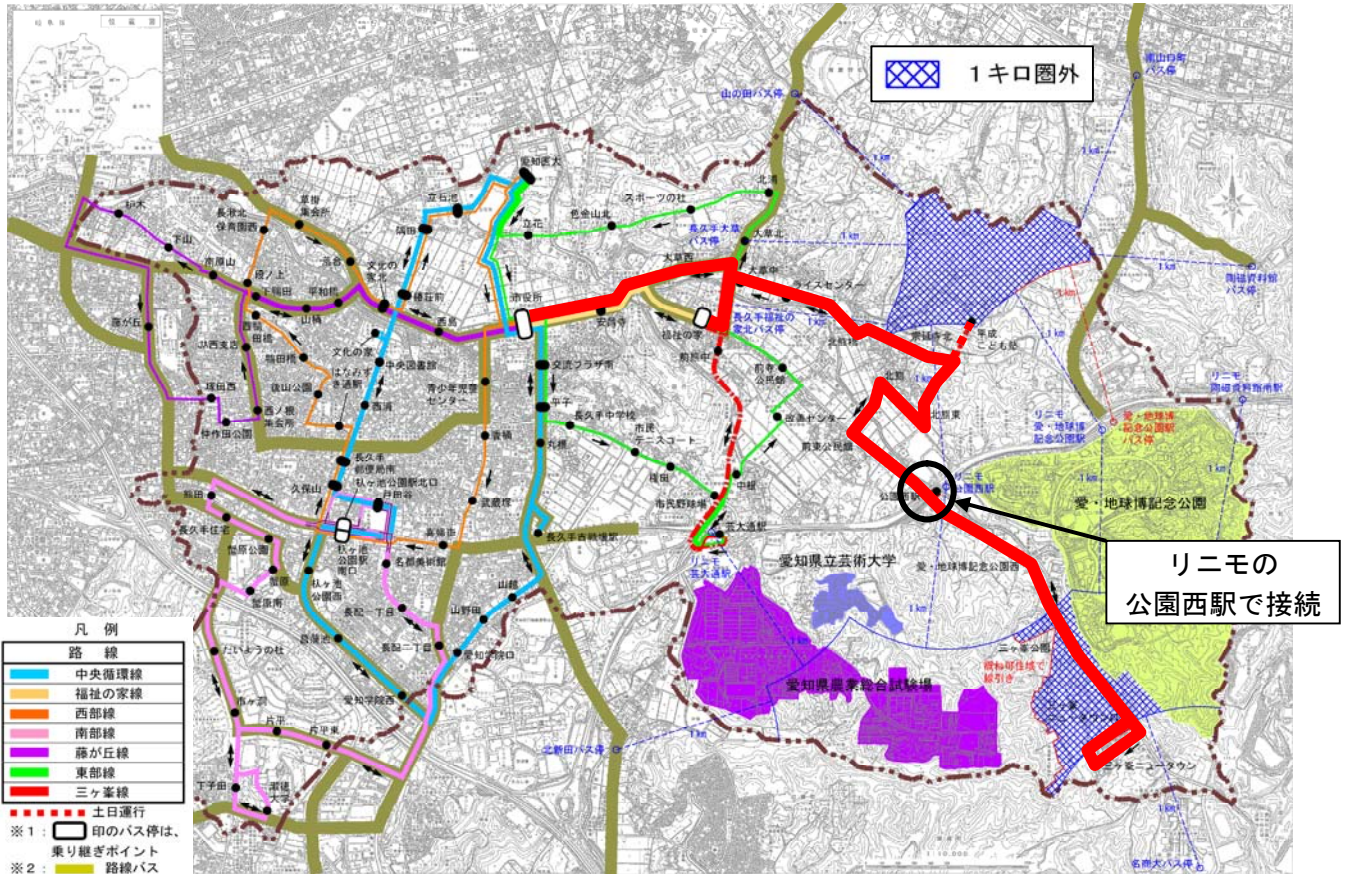
・ 上記の路線に接続するNーバスの中央循環線（右回り、左回り）が、補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統として適合する路線となる。



補助対象地域間幹線系統との接続箇所図

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

- ・半径1 km以内にバス停、鉄軌道駅がない範囲は下図のとおりとなり、Nーバスの三ヶ峯線がその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

(3) Nーバスで要件②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

- ・中央循環線（右回り、左回り）

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