

第2次 長久手市  
地域公共交通網形成計画

2019年3月

長久手市

(長久手市地域公共交通会議)

# 目 次

1. 地域公共交通網形成計画の背景と目的	1
2. 上位計画・関連計画の整理	2
2-1. 第2次地域公共交通網形成計画の位置付け	2
2-2. 第6次長久手市総合計画（2019年3月）	3
2-3. 第3次長久手市土地利用計画（2018（平成30）年3月）	3
2-4. 長久手市都市計画マスタープラン（2010（平成22）年3月）	3
2-5. 第2次長久手市観光交流基本計画（2015（平成27）年3月）	3
3. 本市の概況と公共交通の現状	4
3-1. 本市の概況	4
3-2. 土地利用の概況	5
3-3. 移動手段の特性	9
3-4. 本市の公共交通の全体像	11
3-5. 公共交通	13
3-6. 移動支援策	18
4. 公共交通に関するニーズの整理	21
4-1. 公共交通に関する市民アンケート調査結果概要	21
4-2. 「みんなが使いたくなる公共交通意見交換会」の開催結果概要	27
5. 公共交通に関わる課題	31
6. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	39
7. 計画の区域と期間	42
8. 本計画で位置づける公共交通と役割分担	42
9. 計画目標及び評価指標	45
10. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	46
11. 計画の達成状況の評価に関する事項	53
12. 参考資料	54
12-1. 長久手市地域公共交通会議設置要綱	54
12-2. 長久手市地域公共交通会議委員名簿	56
12-3. 第2次長久手市地域公共交通網形成計画の策定経緯	57

## 1. 地域公共交通網形成計画の背景と目的

本市は、名古屋市近郊の恵まれた立地を生かし発展し、現在も人口増加を続けている。

2005（平成17）年3月に開業したリニモを中心としたまちづくりを進めており、近年では、リニモ沿線での大規模商業施設の出店やその周辺での宅地開発が進み、将来の人口推計は2035年頃まで増加を続けることが見込まれているとともに、高齢化も進展する見込みとなっている。

市内の公共交通は、リニモに加えて民間バス路線や市営のコミュニティバスのNーバスによって市内の移動を補完しており、利用者数は増加傾向にあるものの、更なる人口増加と高齢化を見据えて、公共交通を持続的に確保・維持していくことが重要となる。

2007（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、地域の公共交通の活性化・再生に関して、地域の関係者が連携して取り組むため「長久手市地域公共交通会議」を立ち上げた。また、公共交通ネットワークの確保・維持・改善に計画的に取り組んでいくため、2009（平成21）年7月に「地域公共交通総合連携計画」、2014（平成26）年6月には「第2次地域公共交通総合連携計画」を策定した。その後、国の制度改正を受けて、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築に取り組むため、「第2次地域公共交通総合連携計画」を活かして引き継いだ「地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」とする。）」を2016（平成28）年4月に策定し、市内の公共交通体系の改善に向けて取り組んでいる。

網形成計画が2018（平成30）年度をもって完了することから、2019年度以降についても、これまで以上に、公共交通の利用のしやすさの確保に向けて、公共交通に関する基本計画として、網形成計画の後継となる計画「第2次地域公共交通網形成計画」を策定する。

## 2. 上位計画・関連計画の整理

### 2-1. 第2次地域公共交通網形成計画の位置付け

網形成計画は、本市が目指す将来都市像を踏まえながら、「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。

本計画策定にあたり、上位計画や関連計画を踏まえる必要があるため、次頁以降に主要な計画の概要を整理する。

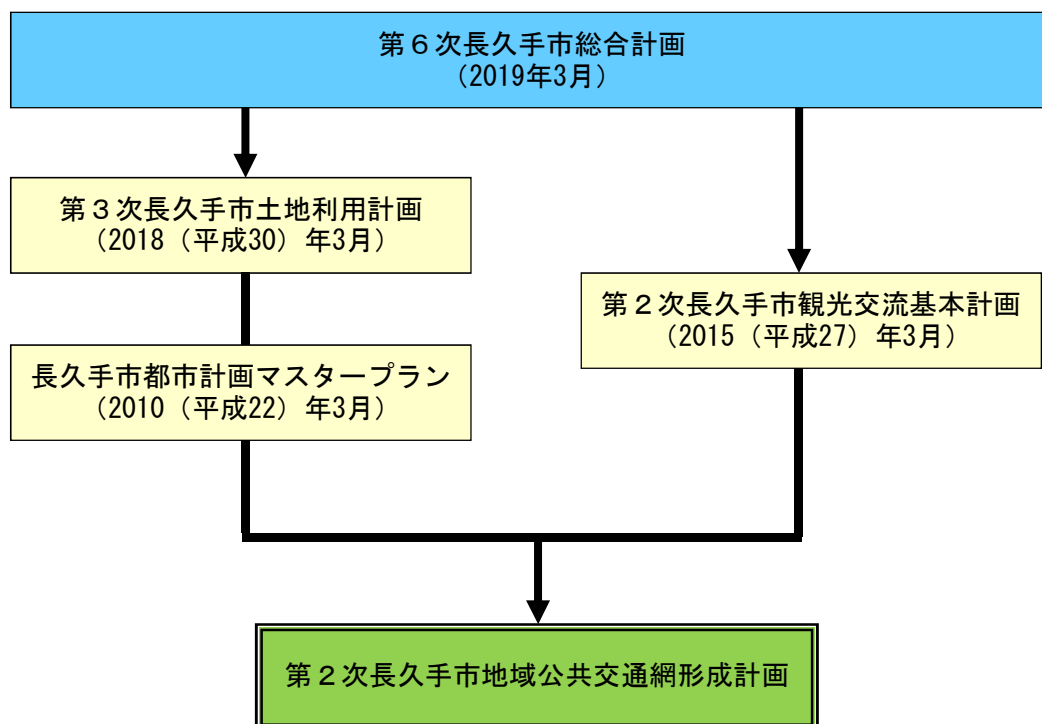


図 2-1 第2次長久手市地域公共交通網形成計画の位置付け

## 2-2. 第6次長久手市総合計画（2019年3月）

第6次長久手市総合計画では、市民一人ひとりが地域で役割と居場所を持ち、関わり合い、お互いに助け合い、支え合える「地域で共生するまち」を目指し、将来像と7つの基本目標を掲げている。その中でも、「都市経営」の分野の基本目標「あえて歩いてみたくなるまち」では、公共交通の利便性の向上や、リニモ沿線の市街地整備等、交通とまちづくりが一体となった、外出しやすい環境や生活環境の整備を挙げている。

## 2-3. 第3次長久手市土地利用計画（2018（平成30）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。

その中でも、リニモを中心としたまちづくりの推進に向けて、長久手古戦場駅や公園西駅周辺において、人口動向を踏まえた土地利用の展開を図るものとしている。



土地利用構想図

## 2-4. 長久手市都市計画マスタープラン（2010（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市の将来像と主要課題を受けて設置したまちづくりの基本目標とまちづくりのテーマから、将来の都市構造が設定されており、リニモ沿線や市役所東西の市北部において各種拠点を構想し、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。

## 2-5. 第2次長久手市観光交流基本計画（2015（平成27）年3月）

本市では、地域資源と観光資源を活かし、リニモ、Nーバス等の公共交通と愛・地球博記念公園等の交流基盤を最大限に活用して、「観光交流まちづくり」に取り組み、本市の魅力とオリジナリティを高めることとしている。

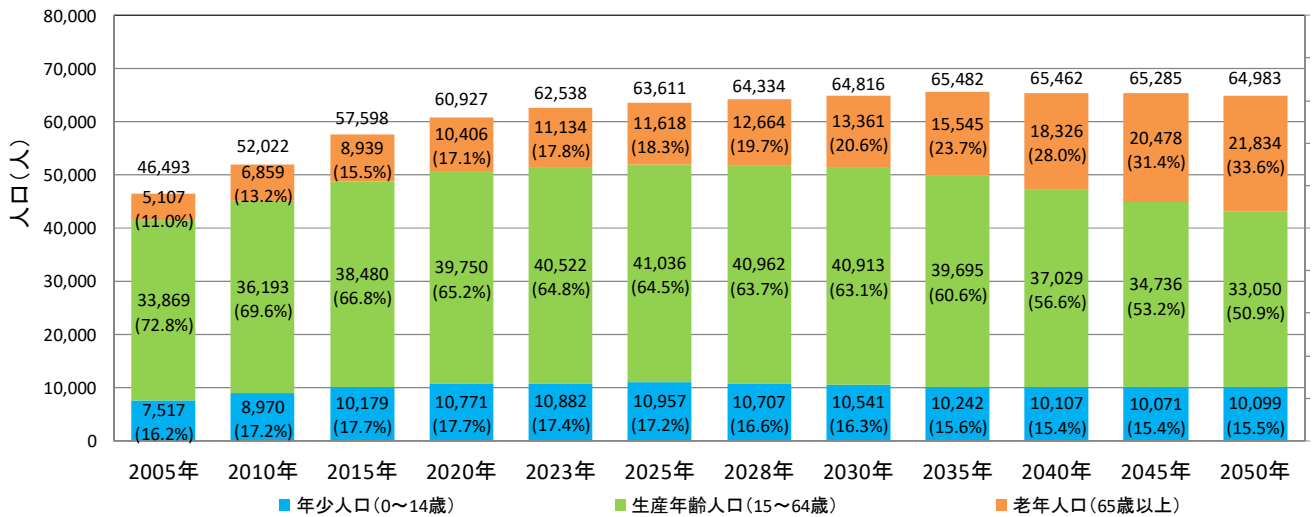
### 3. 本市の概況と公共交通の現状

#### 3-1. 本市の概況

##### (1) 総人口の推移

本市の人口は、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、2035年頃まで増加が見込まれている。

一方で高齢化が進むことも見込まれ、生産年齢人口は2025年をピークに減少に転じ、老年人口は増加を続け、高齢化率は2030年には20%を超えることが見込まれている。



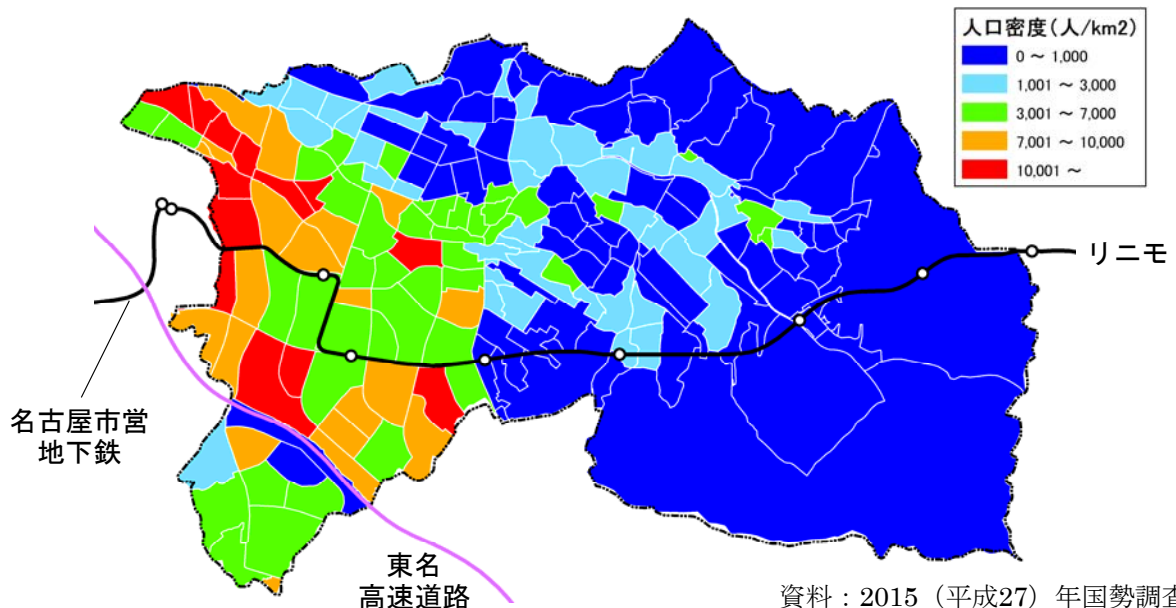
資料：長久手市将来人口推計報告書（2017（平成29）年3月）

図 3-1 年齢別の将来人口推計

##### (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（5頁 図 3-3）に指定されている地域の中でも、特に土地区画整理事業が完了している地区で目立っている。



資料：2015（平成27）年国勢調査

図 3-2 人口分布

### 3-2. 土地利用の概況

#### (1) 面的事業概要

##### ① 土地区画整理事業

本市は主に名古屋市に近い市西部地区が市街化区域に指定され、その大半の範囲で土地区画整理事業が進められてきた。

用途地域指定は住居系が中心となっており、現在は市北西部の下山地区、長久手中央地区、公園西駅周辺地区の3地区で事業が進められている。

##### ② 民間宅地開発

リニモ公園西駅周辺ではその立地特性を生かし、地区計画制度による周辺の自然環境に配慮した民間による宅地形成を図ってきた。

表 3-1 土地区画整理事業の状況

事業名称	面積 (ha)	事業年度 (年)	計画戸数(戸)	計画人口 (人)	備考
長湫西部	158.9	1972～2000	3,907	14,847	完了
長湫東部	163.5	1973～1993	3,806	14,463	完了
長湫下山第一	13.6	1978～1981	332	1,261	完了
長湫中部	106.7	1981～2013	2,732	8,742	完了
岩作第一	4.7	1992～2004	114	342	完了
長湫南部	98.2	1998～2014	1,880	5,000	完了
長久手中央	27.4	2010～2022	691	1,730	施行中
下山	5.5	2013～2020	180	450	施行中
公園西駅周辺	20.6	2013～2023	480	1,200	施行中

表 3-2 民間宅地開発の状況

事業名称	面積 (ha)	事業年度 (年)	計画戸数(戸)	計画人口 (人)	備考
三ヶ峯地区	13.7	2007～2013	316	948	完了
前熊一ノ井地区	11.5	2015～2018	385	1,155	完了

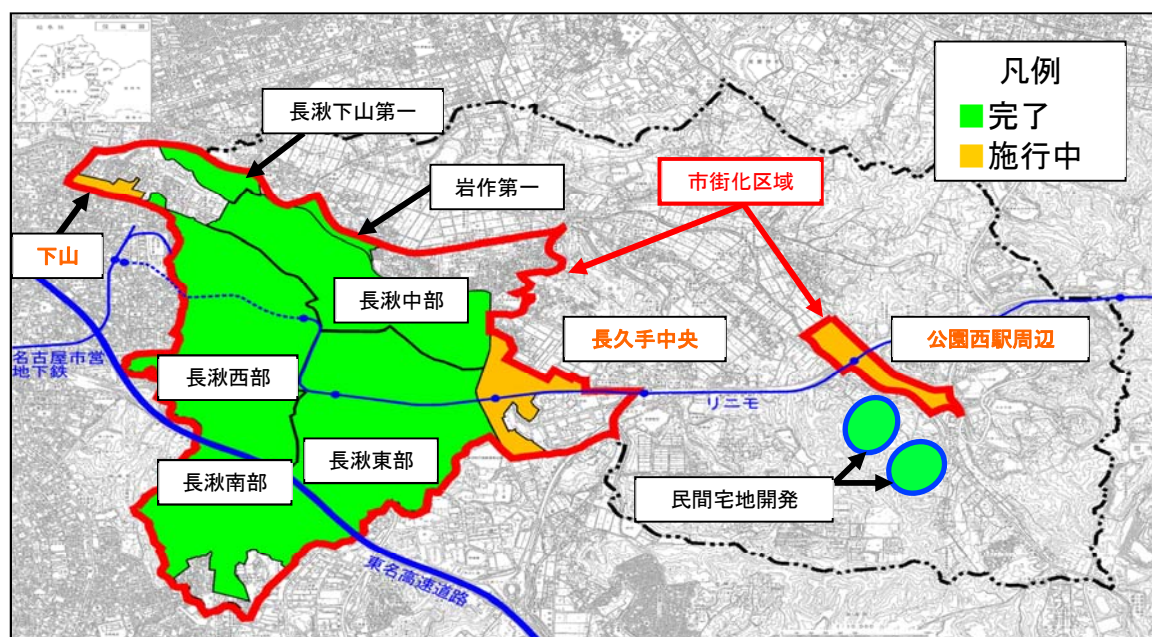


図 3-3 土地区画整理事業区域

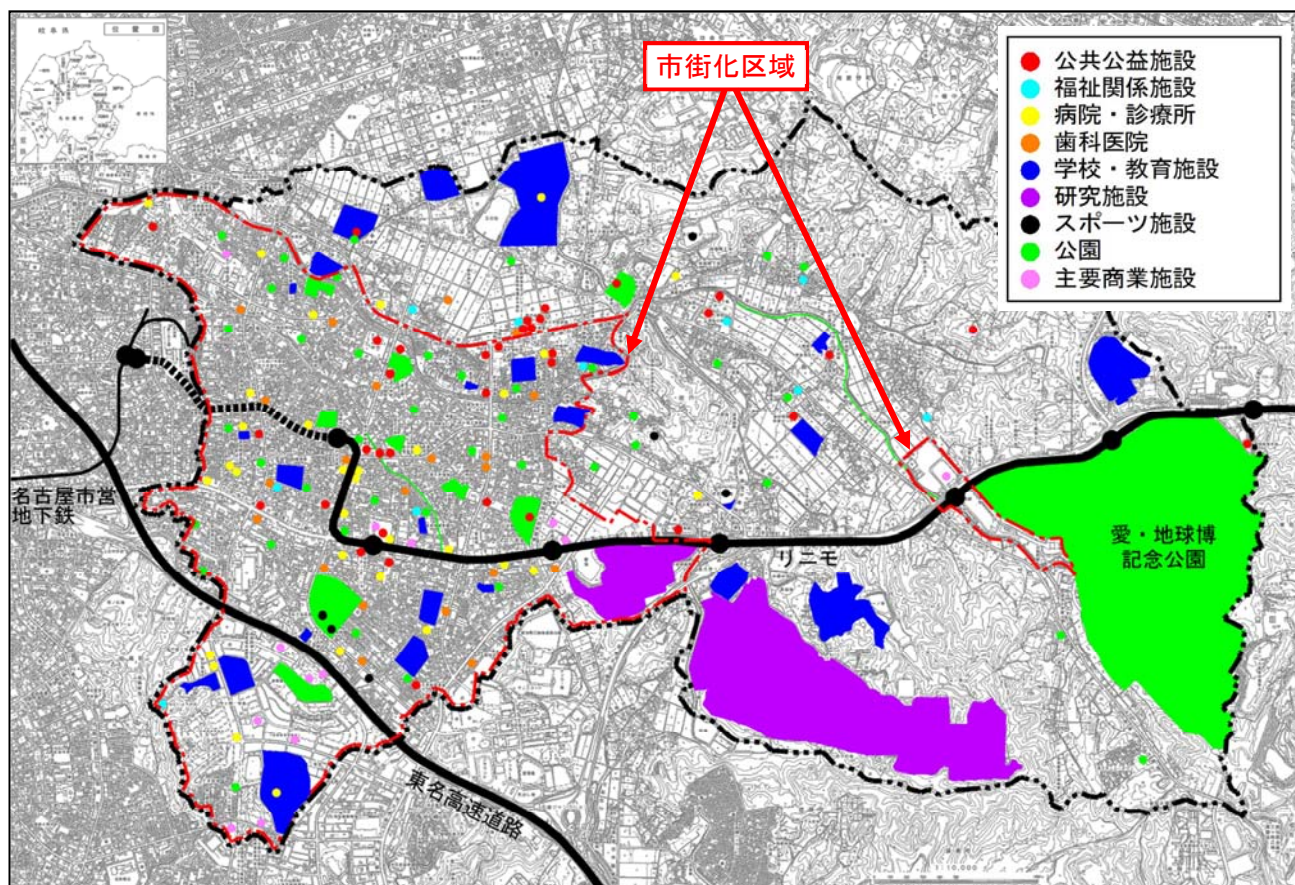
## (2) 主要施設配置

主要施設は、主に市西部の市街化区域内で多くなっている。

一方、市東部の市街化調整区域では、リニモの南側の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。

また、近年ではリニモ沿線に大規模商業施設が相次いで開店し、長久手古戦場駅と公園西駅に隣接して立地している。

更に、2022年には愛・地球博記念公園内に「ジブリパーク」の開業が予定され、新たな集客の増加が予想される。





### (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とおりであり、市内には4大学2高校が立地している。その他にも、主に市の南側には市域地に近い位置に複数の大学・高校が立地している。



図 3-5 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等があり、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。

##### 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」

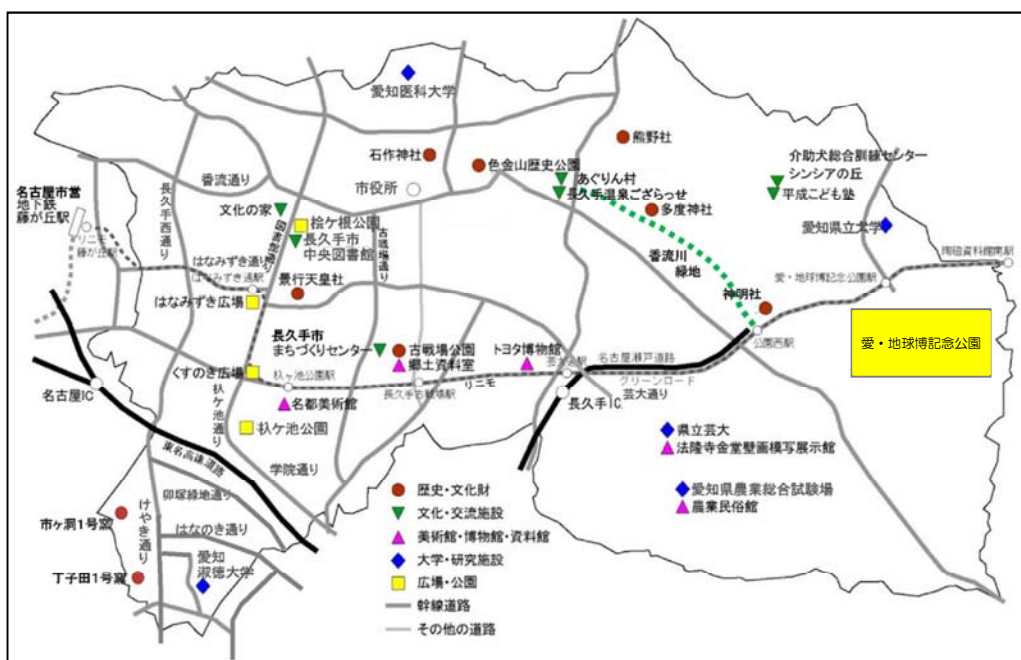
「トヨタ博物館」等があり、文化芸術活動の拠点として「長久手市文化の家」がある。

また、まちの新たな顔として「リニモテラス公益施設（仮称）」を長久手古戦場駅北側に整備することを予定しており、観光交流の拠点として、また、新たなつながりの場となることが期待されている。

表 3-3 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	長久手古戦場史跡、警固祭り(オマント)、棒の手、前熊の山車、地域の神社(石作神社、景行天皇社、熊野社、多度社、神明社)、丁子田1号窯・市ヶ洞1号窯出土刻銘須恵器等
文化・交流施設	長久手市文化の家、長久手市中央図書館、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、長久手市まちづくりセンター、介助犬総合訓練センター-シンシアの丘
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）、農業民俗館
大学、研究施設	愛知県立芸大、愛知県立大学、愛知医科大学病院、愛知淑徳大学、愛知県農業総合試験場
公園、緑道、広場	愛・地球博記念公園、枳ヶ池公園、枳ヶ根公園、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	リニモ、Nーバス、グリーンロード、長久手西通り、香流通り、はなみずき通り、枳ヶ池通り、図書館通り、古戦場通り、芸大通り、けやき通り、はなのき通り、卯塚緑地通り、学院通り、長久手IC

資料：第2次長久手市観光交流基本計画（2015（平成27）年3月）



資料：第2次長久手市観光交流基本計画（2015（平成27）年3月）

図 3-6 市内の主な観光交流施設の分布

### 3-3. 移動手手段の特性

#### (1) 流出入人口

1995（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。2000（平成12）年以降では流入人口が流出人口を上回るとともに、昼間人口も夜間人口を上回るようになった。

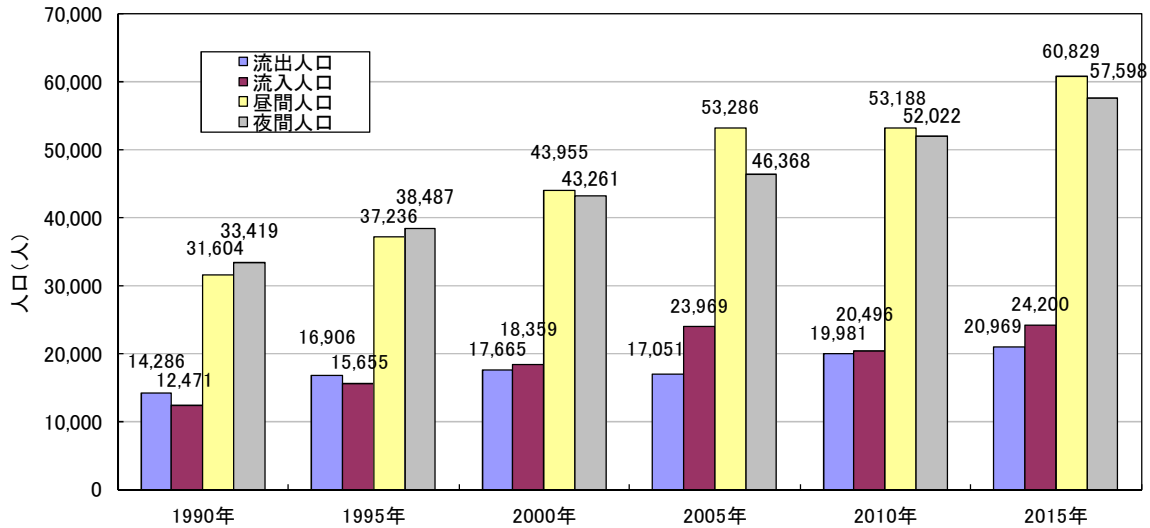


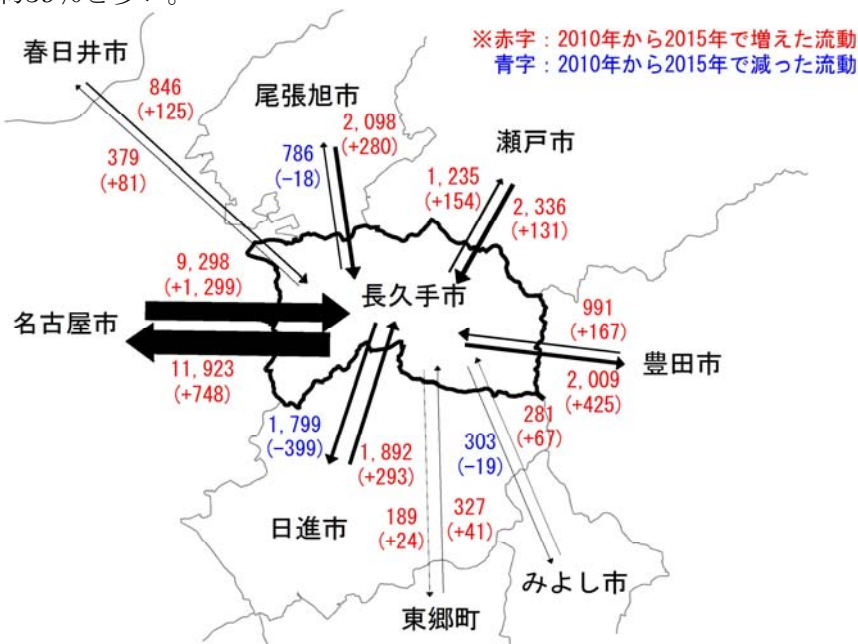
図 3-7 流出入人口の推移

資料：国勢調査各年

#### (2) 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）への流出人口が17,752人で流出人口全体の約85%を占め、そのうち名古屋市が流出人口全体の約57%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）からの流入人口が16,615人で流入人口全体の約69%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：2015（平成27）年国勢調査

図 3-8 周辺市町との通勤・通学流動の状況

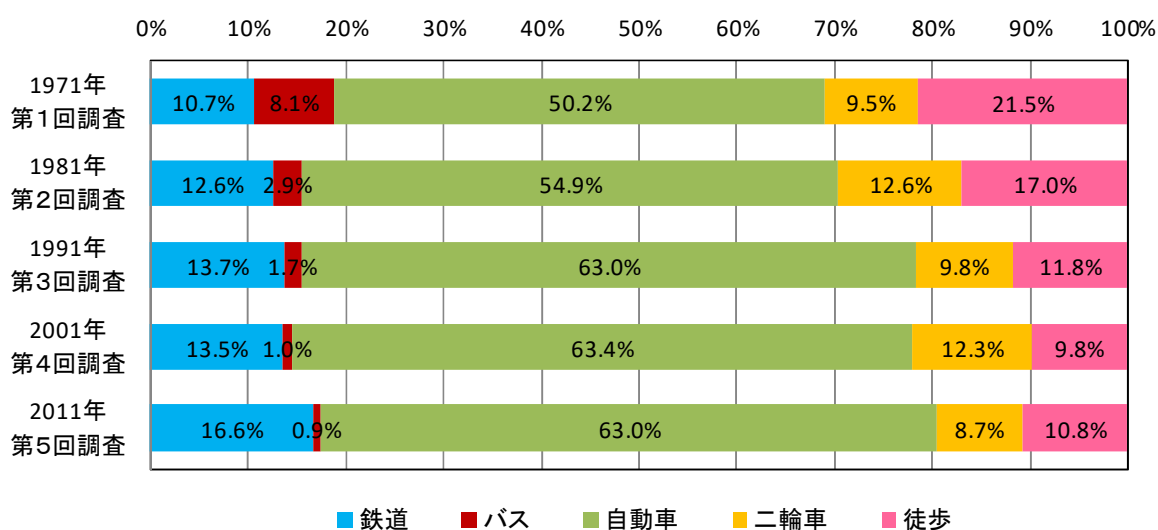
### (3) 移動の交通手段

パーソントリップ調査でみる本市の代表交通手段は、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。1991（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。（図 3-9）

公共交通のうち、鉄道の割合は2005（平成17）年3月のリニモ開業に伴い、2001（平成13）年調査の13.5%から2011（平成23）年調査には16.6%へと増加している。

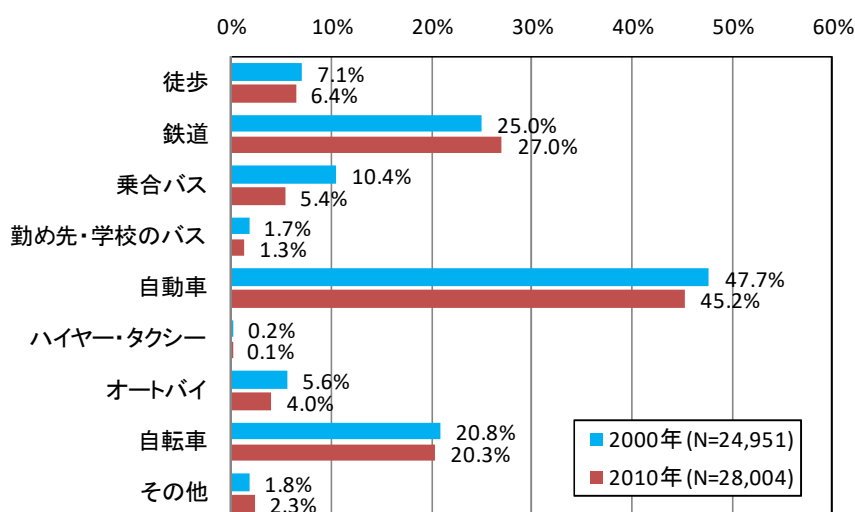
通勤・通学者の利用交通手段は、2000（平成12）年から2010（平成22）年にかけて、自動車の割合が減少し、鉄道の割合が増加している。（図 3-10）

- ※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 3-9 本市の代表交通手段別のトリップ構成の推移



資料：2000（平成12）年・2010（平成22）年国勢調査

図 3-10 15歳以上の自宅外就業者及び通学者の利用交通手段

### 3-4. 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、名古屋駅から東側の約15kmの距離に位置し、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、2005（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た。

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であるとともに、市内の骨格となる路線となっている。

また、隣接する市には名鉄瀬戸線、名鉄豊田線が整備されており、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。

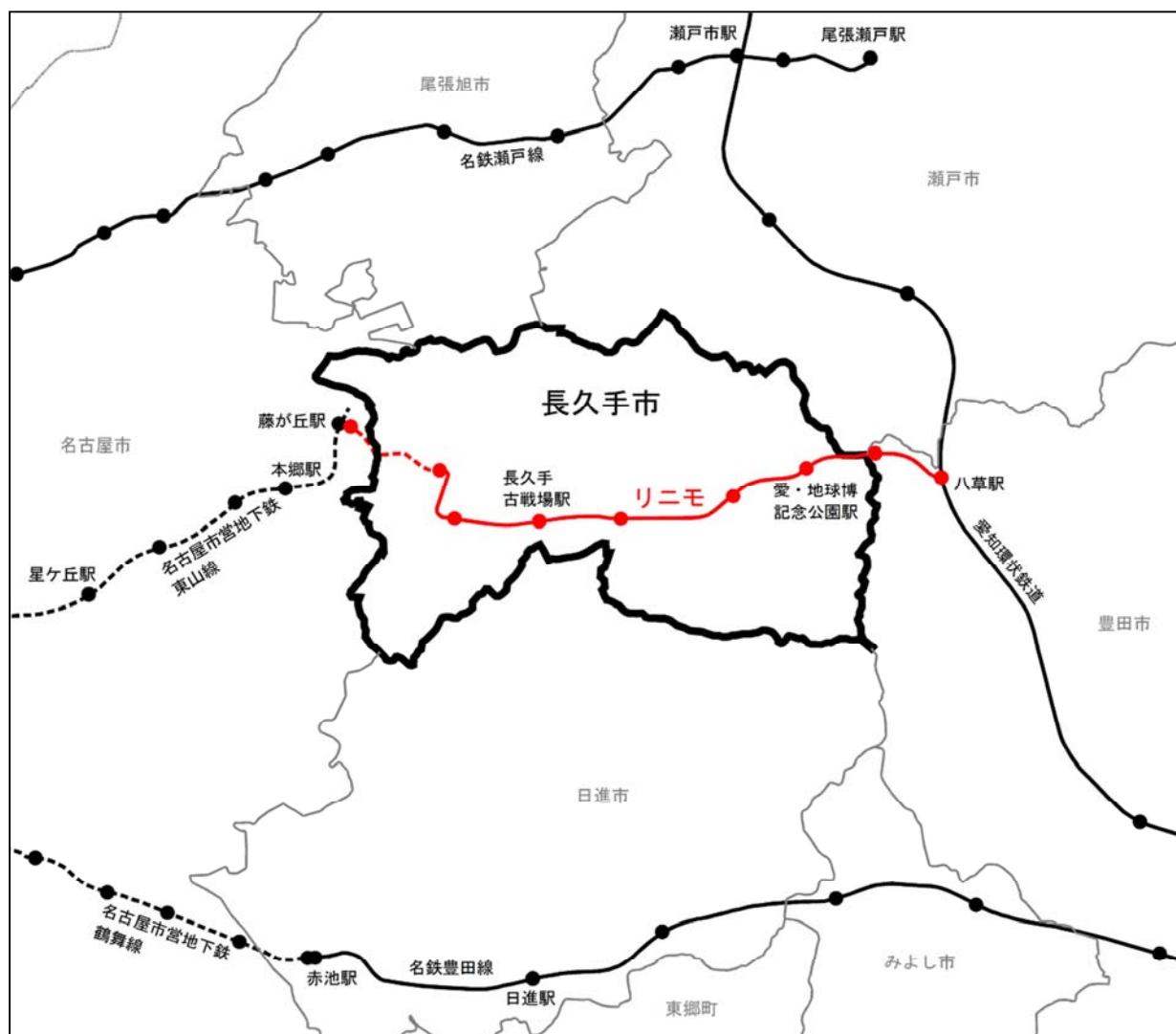


図 3-11 広域的な公共交通網

## (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-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科大学病院で接続している。

本市の駅勢圏（駅から半径1km）とバス勢圏（バス停から半径300m）は、市域の大半をカバーしている。

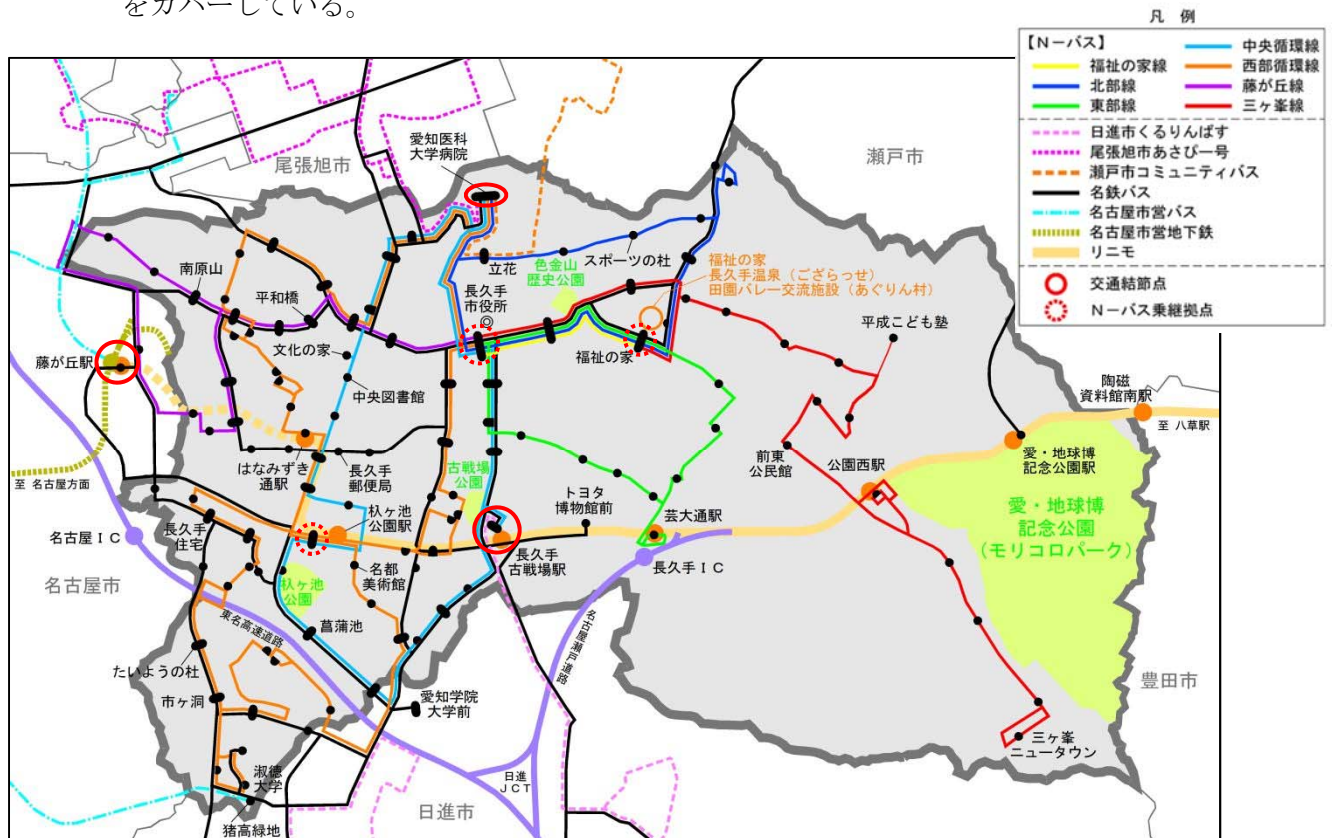


図 3-12 市内の公共交通網（2018（平成30）年4月1日時点）

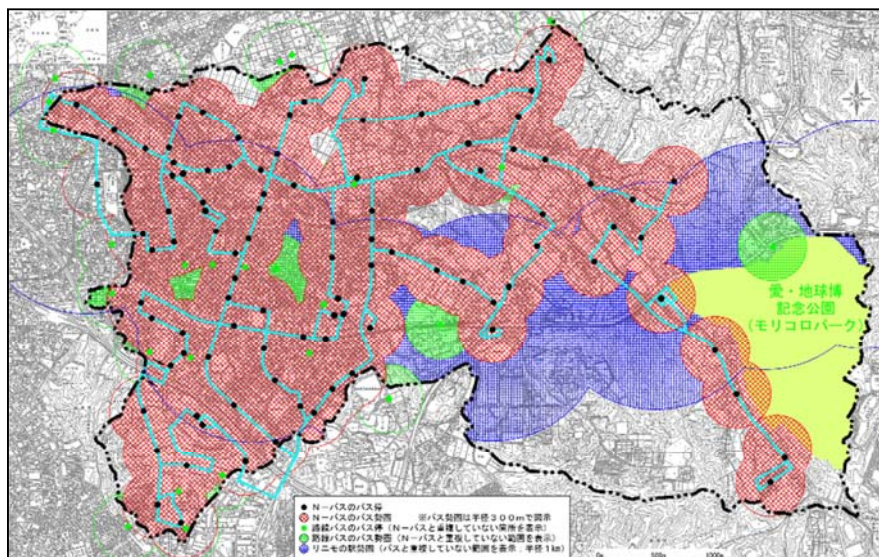


図 3-13 市内の駅・バス勢圏

### 3-5. 公共交通

#### (1) リニモ

リニモは2005（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び、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、路線全体及び市内6駅のともに増加傾向で推移している。その中でも、駅周辺に大型商業施設が開業した、長久手古戦場駅、公園西駅の利用者が大きく増加している。

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132本/日・片方向（八草行き）、学校休暇時期に対応した第2ダイヤでは、終日130本/日・片方向（八草行き）となっており、朝のピーク時は最大8～9本/時、日中は7～8本/時運行されている。

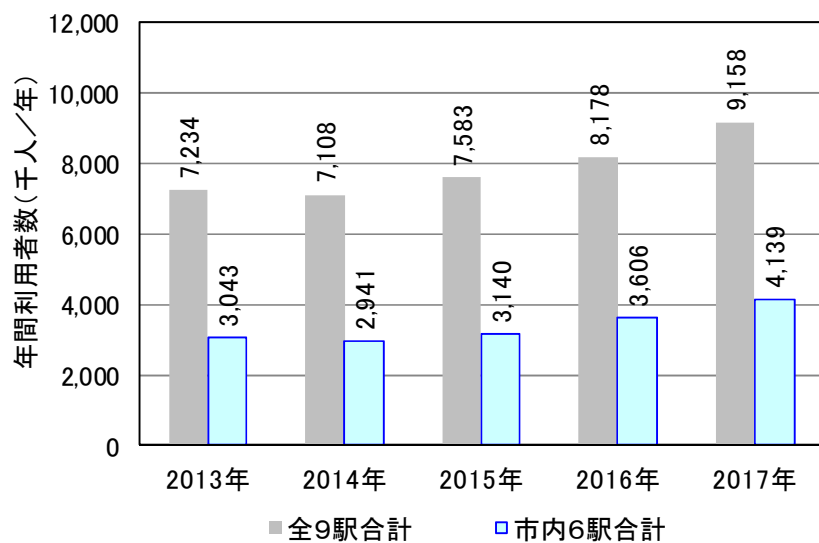


図 3-1 4 リニモの利用者数の推移

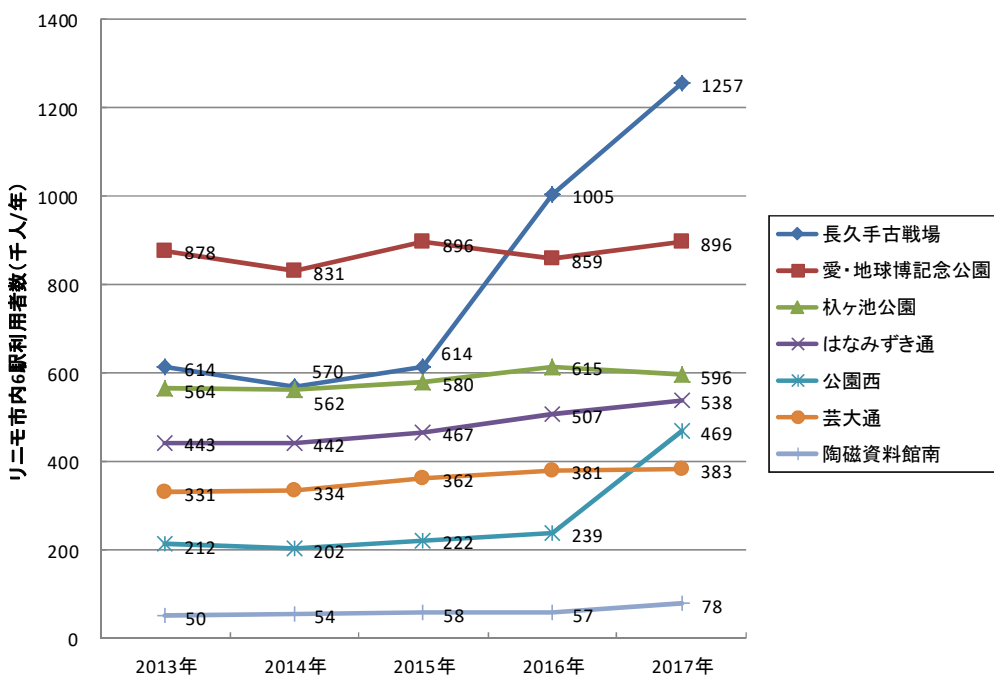


図 3-1 5 リニモ市内6駅利用者数の推移

## (2) 路線バス（名鉄バス、市営バス）

Nー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隣接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、14系統が市内を運行し、藤が丘駅を発着する系統が中心となっているが、隣接する瀬戸市、尾張旭市、日進市ともつながっている。他市のバスは、名古屋市営バスの1系統が市南部に乗り入れ、日進市のコミュニティバスは長久手古戦場駅、瀬戸市、尾張旭市のコミュニティバスは愛知医科大学病院に乗り入れている。

バスの運行本数は、大学への通学利用が多い藤が丘駅～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が特に多くなっている。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がピーク時で2～4本/時となっており、人口が集中する市西部地区の移動をカバーしている。

市内の路線網が多い名鉄バスの利用者数は、近年は横ばいで推移している。

表 3-4 路線バスの運行状況（市内運行路線） <平日：2018（平成30）年10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	愛知学院大学前	1 2 0	1 6
		愛知学院大学前 (長湫片平経由)	1 1	2
	2. 藤が丘	トヨタ博物館前	3 9 (うち長久手古戦場駅止：6)	3
	3. 藤が丘	星ヶ丘	1 4	2
	4. 藤が丘	愛知淑徳大学	4 5	9
	5. 藤が丘	瀬戸駅前	2 2	2
	6. 藤が丘	菱野団地 (平和橋経由)	1 5	1
		菱野団地 (長久手郵便局経由)	1 6 (うち福祉の家止：4)	1
	7. 藤が丘	愛知医科大学病院 (平和橋経由)	2 5 <快速：8>	2 <快速：4>
		愛知医科大学病院 (四軒家経由)	3 4 (うち瀬戸駅前行：8)	4
	8. 名鉄バスセンター	愛知医科大学病院	1 6	2
	9. 名鉄バスセンター	トヨタ博物館前	2 3	3
	10. 星ヶ丘	トヨタ博物館前	1 2	2
	11. 瀬戸駅前	愛知医科大学病院	3	1
12. 長久手古戦場駅	赤池駅	1 5	1	
13. 長久手古戦場駅	尾張旭向ヶ丘	1 5	1	
14. 愛・地球博 記念公園駅	瀬戸駅前	0 (休日：5)	0 (休日：1)	
名古屋市営	15. 本郷駅	猪高緑地	1 2 5	1 1
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・左回り		1 8	1
	西ルート：右・左回り		1 8	1
日進市くるりんバス	五色園線		1 1	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、本郷駅発着路線：市内側のバス停発の運行本数を整理。



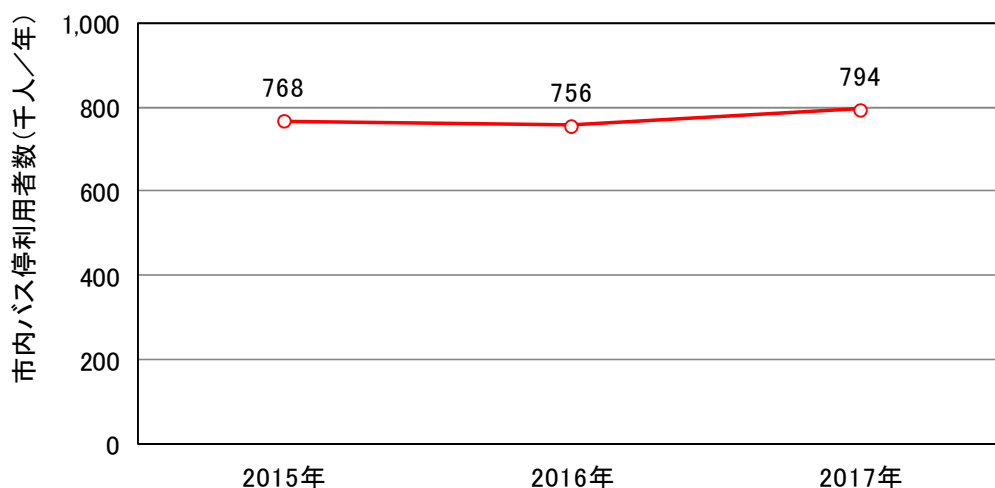


図 3-16 名鉄バスの利用者数

### (3) 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、隣接鉄道駅からの通学の足が確保されている。

愛知学院大学、愛知淑徳大学、愛知医科大学病院は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。

表 3-5 周辺の大学・高校のスクールバス運行状況 <平日：2018（平成30）年10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	栄徳高校	周辺から5コース	各コース1	1
瀬戸市	南山学園 聖霊高校・中学校	周辺から11コース	18 (各コース1～3)	3
豊田市	愛知工業大学 八草キャンパス	八草駅	49	12
		藤が丘駅	35	5
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		約121	約15
		赤池駅	57	8
	椋山女学園大学	赤池駅	14	2
	名古屋商科大学	公園西駅	22	4
		赤池駅	13	3
		米野木駅	31	3
中部大学第一高校	周辺から9コース	各コース1	1	

#### (4) Nーバス

Nーバスは1998(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、名鉄バスが運行管理している。以下の4つの目的で運行を開始している。

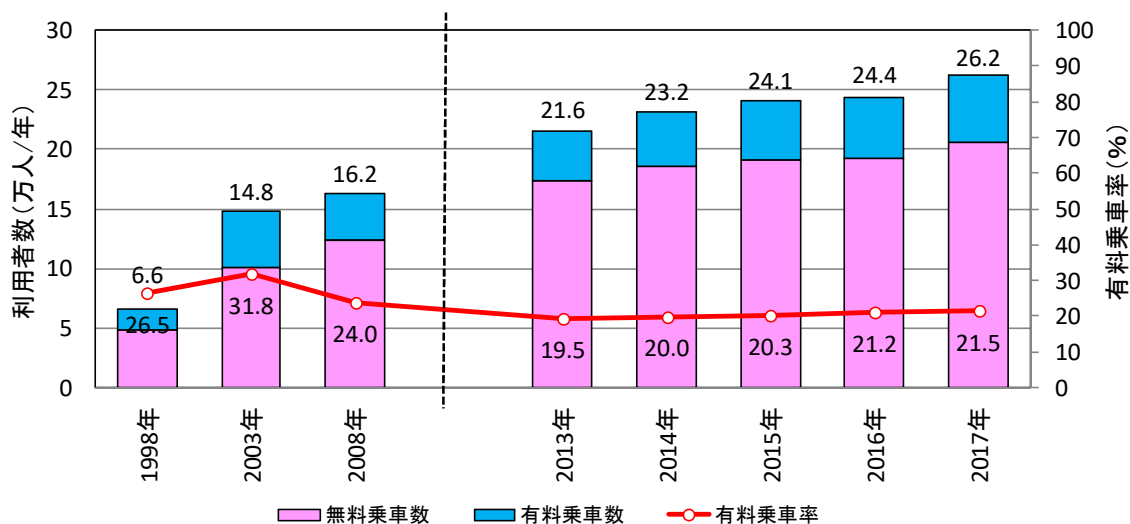
- ① 市内交通空白地帯の解消
- ② 公共施設の利便性向上
- ③ 高齢者や子ども等の交通弱者\*の社会参加の促進
- ④ 子育て支援

\*交通弱者とは、自動車運転免許や自分で自由に使える車等を持たない人(運転免許返納者を含む)、身体的な理由から徒歩、自転車での移動が困難な人等を指す。

利用者数は増加傾向で推移している。

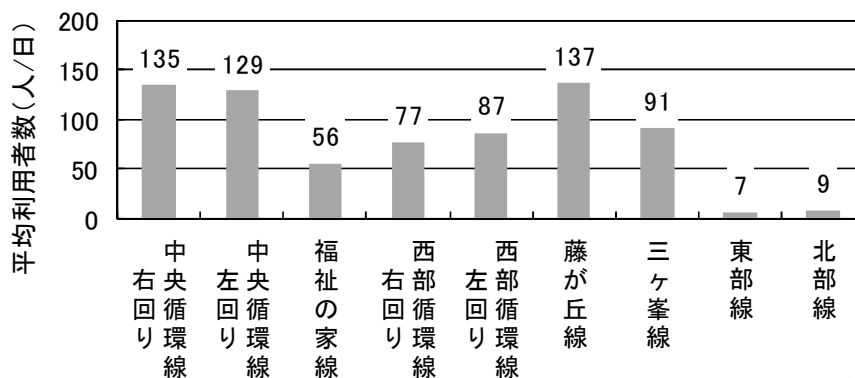
運行路線は7路線9系統を6台の車両で運行しており、路線体系は全路線が「市役所」を起終点とする路線となっている。路線別の利用者数は藤が丘線が最も多く、次いで中央循環線が多くなっている。

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。「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可能となっている。一方、中学生以下の子どもや、妊婦、身体障がい者、市発行の「赤あったかあど」(満65歳以上及び満12歳以上で各種障がい者手帳をお持ちの方)保有者等は無料となる。大半が無料での利用者が占め、有料乗車率は近年では20%前後で推移している。



資料：安心安全課

図 3-17 Nーバスの利用者数と有料乗車率の推移



資料：安心安全課

図 3-18 Nバスの路線別利用者数 (2017 (平成29) 年度)

表 3-6 Nバスの各ルートの利用状況及び運行状況 (2017 (平成29) 年度時点)

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	10.1	11	135	12.3	111.1	40	15.2	枳ヶ池公園駅 長久手古戦場駅
中央循環線左回り	10.1	11	129	11.7	111.1	40	15.2	枳ヶ池公園駅 長久手古戦場駅
福祉の家線	2.6	12	56	4.7	31.2	10	15.6	
西部循環線右回り	18.0	7	77	11.0	126.0	67	16.1	はなみずき通駅 枳ヶ池公園駅
西部循環線左回り	18.4	7	87	12.4	128.8	67	16.5	はなみずき通駅 枳ヶ池公園駅
藤が丘線	8.2	8	137	17.1	65.6	32	15.4	藤が丘駅
三ヶ峯線	16.7	8	91	11.4	117.8	67	15.0	公園西駅
東部線	7.4	5	7	1.4	37.0	23	19.3	芸大通駅
北部線	6.0	5	9	1.8	35.6	23	15.7	
合計	97.5	74	728		764.2	369		
平均	1系統当たり 10.8	1系統当たり 8.2	1系統当たり 81	1便当たり 9.8	車両1台当たり 127.4	1系統当たり 41.0	1系統当たり 15.9	

※1: 利用者数は、2017年度の年間実績を1日平均で除した値である。

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

※3: 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。

## (5) タクシー

市内には、「つばめグループ あんしんネットあいち」と「カナレタクシー」の2事業者が市内に営業所を有している。

定時定路線に縛られない公共交通として、市内全体の移動をカバーしている。

## 3-6. 移動支援策

### (1) 乗合タクシー（試験運行）

#### 背景と目的

本市ではリニモや名鉄バス、Nーバスにより、公共交通の利便性の向上を図っているが、バス停まで移動できない移動困難者<sup>※</sup>や運転免許返納者の移動のニーズに対応できないことが課題となっている。

将来を見据えた新しい移動支援の取組として、「赤あったかあど」（満65歳以上及び満12歳以上で障がい者手帳をお持ちの方）保有者を対象としたドア・ツー・ドアで市内移動を支援する新しい移動サービス（定額乗合タクシー）の試験運行を、2018（平成30）年9月～10月の2か月間にかけて行った。移動困難者の移動ニーズを把握するとともに、本取組の課題・問題点や既存の公共交通への影響等を検証し、移動困難者の外出を促進するための新しい移動手段として、本格運行を視野に入れている。

なお、乗合タクシーの運行は、道路運送法では認められていないが（地域公共交通会議での同意を得た場合や、過疎地や交通空白地での運行の例外を除く）、同法第21条の2「一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき」の適用を受けて、期間限定の試験運行を行ったものである。

※移動困難者とは、高齢や疾病等に伴う身体機能の低下が主な要因で、最寄りのバス停まで歩くことが困難であり、各公共交通を自力で利用できない方（福祉有償運送の対象者を除く）を指す。

## (2) 福祉有償運送

「福祉有償運送」とは、道路運送法において登録のもとに認められる「自家用有償旅客運送」のひとつであり、単独で公共交通機関（電車やバス、タクシー等）を利用して移動することが困難な要介護者や障がいのある方等を対象として、NPO法人等の非営利法人が行う有償のドア・ツー・ドアの個別輸送サービスである。

### ① 使用できる自動車の種類と運送の対象

法令（道路運送法施行規則）では、「福祉有償運送」の使用車両や運送の対象が以下のとおり定められている。

- 1) 乗車定員11人未満の自動車を使用して行う。
- 2) NPO法人等の会員のうち、以下のa)～d)のいずれかに該当する方で、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ単独でタクシーなど公共交通機関を利用することが困難である方及びその付添人を運送する。
  - a) 身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者
  - b) 介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者
  - c) 介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者
  - d) その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害、その他の障害（発達障害、学習障害を含む）を有する者

### ② 市内の運送概況

市内の登録業者は下表の2社となっており、2013（平成25）年5月より登録してサービスを開始している。

運送の対価は、タクシーの上限運賃の概ね1/2内とされており、市内の登録業者では、下表のとおりとなっている。

登録業者	運送の対価	運送実績 2017（平成29）年度
特定非営利活動法人 百千鳥	最初の2kmまで300円 その後は、1kmごとに100円	260件
社会福祉法人むそう	1kmあたり30円	414件

### ③ その他の福祉割引

#### 1) 障がい者タクシー料金助成

内容：タクシーを利用する場合の運賃（上限650円）及び迎車料金（利用の場合200円）を助成。（年間52回分のチケットを交付）

#### 2) 名鉄バス割引

内容：障がいのある方が名鉄バスを利用する場合に割引。

#### 3) 愛知高速交通障がい者割引乗車券

内容：介護者の方とリニモを利用する場合は2人分の運賃を割引。

表 3-7 各福祉割引における対象者

		身体障害者手帳	療育手帳	精神障害者健康福祉手帳
障がい者タクシー助成		1～3級 (3級は下肢・体幹に限る。)	A・B判定	1・2級
名鉄バス割引	普通券及び回数券	※1種・2種	※1種・2種	1～3級
	定期券	※1種・2種	※1種・2種	1～3級
愛知高速交通障がい者割引乗車券	普通券及び回数券	※1種	※1種	1級
	定期券	※1種・2種 (12歳未満)	※1種・2種 (12歳未満)	1級

※交通事業者の運賃減額種別

#### 4) 免許返納者への優遇措置

- a) 対象：運転免許を自主返納した満65歳以上の方
- b) 内容：5,000円分のマナカチャージ券の交付及び5枚の長久手温泉ござらっせ入泉優待券の交付。

#### 5) 名鉄バス得々パス

- a) 対象：65歳以上の方
- b) 内容：3ヵ月券5,000円・6ヵ月券9,000円・1ヵ年券15,000円の3種類の得々パスを先に購入することで、どこまで乗っても1乗車100円で利用可能。
- c) 対象路線：名鉄バス一般路線全線  
(※高速バス、空港バス、近距離高速バス、名古屋・長島線、貸切・契約輸送バス、ふれんどバス、おいでんバス、各自治体のコミュニティバスでは使用不可)

## 4. 公共交通に関するニーズの整理

### 4-1. 公共交通に関する市民アンケート調査結果概要

#### (1) ニーズ把握のための調査概要

本市では、2016（平成28）年4月に策定した網形成計画の計画期間の最終年度の2018（平成30）年度が迫ったため、これまで取り組んできた網形成計画の評価及び検証を行うとともに、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、次頁以降に整理する。

#### 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：2017（平成29）年 9月14日（木）
- ・回収期限：2017（平成29）年 10月 6日（金）

#### 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、2,004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50.1%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	2,004人	
回収率	50.1%	※参考 前回 2013年：35.4% 前々回 2011年：42.3%

## (2) 市内の公共交通の利用目的の変化

リニモ、名鉄バス、Nーバス全ての共通点として、通勤目的の割合が前回調査と比べて増加しており、通勤での公共交通利用が進んでいる。

リニモとNーバスの共通点として、買い物目的の割合が前回調査と比べて増加している。

Nーバスの特徴として、行政・金融サービス目的の割合が前回調査と比べて増加しており、中でも公共施設を利用目的とする割合が多くを占めている。

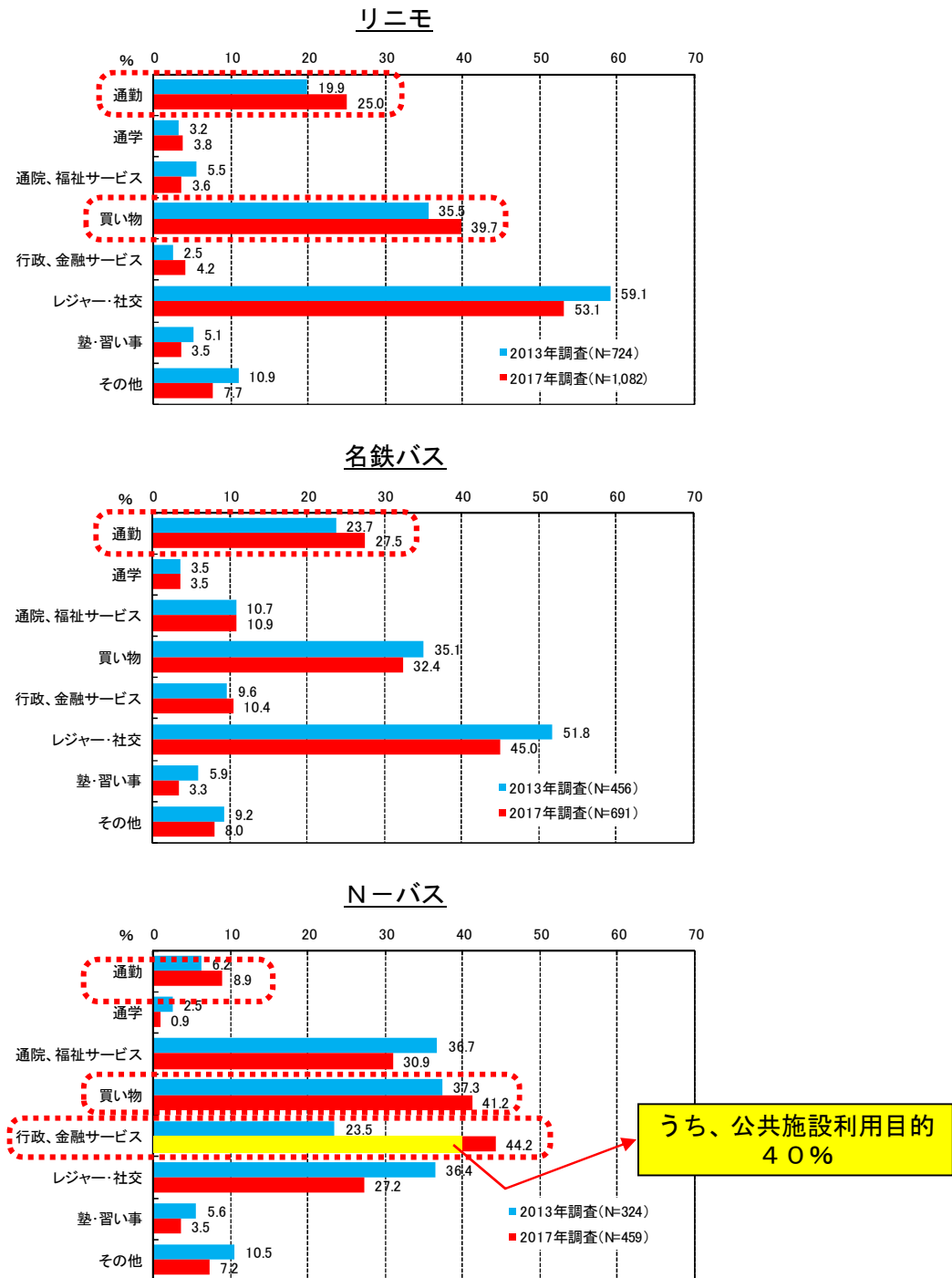


図 4-1 利用目的 ※複数回答



(3) 周辺市町への移動ニーズ（名古屋市除く）

① 今後、公共交通で行けるようになって欲しい周辺市（市外）

市民が公共交通で行けるようになって欲しい周辺市（名古屋市除く）は日進市が多く、前回調査と比べて調査対象の隣接市全てで増加している。

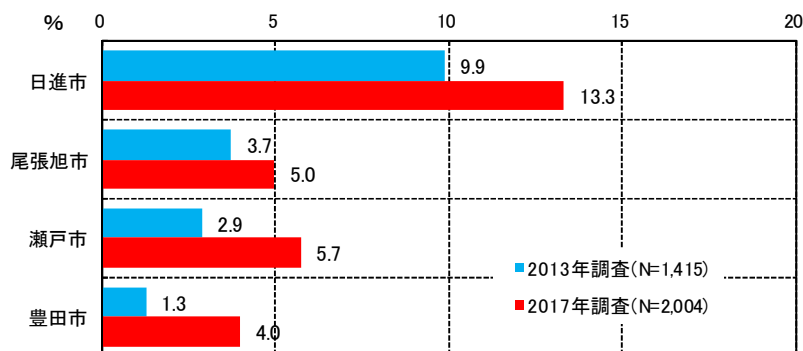


図 4-2 よく行く隣接市（名古屋市除く） ※2つまで回答

② 名古屋市以外の周辺市でよく行く場所や施設の利用目的（市外）

名古屋市以外の周辺市でよく行く場所の利用目的については、「買い物」が最も多く、次いで「レジャー・社交」が多くなっている。この傾向は、市内の公共交通の利用目的の傾向と類似している。（図 4-1）

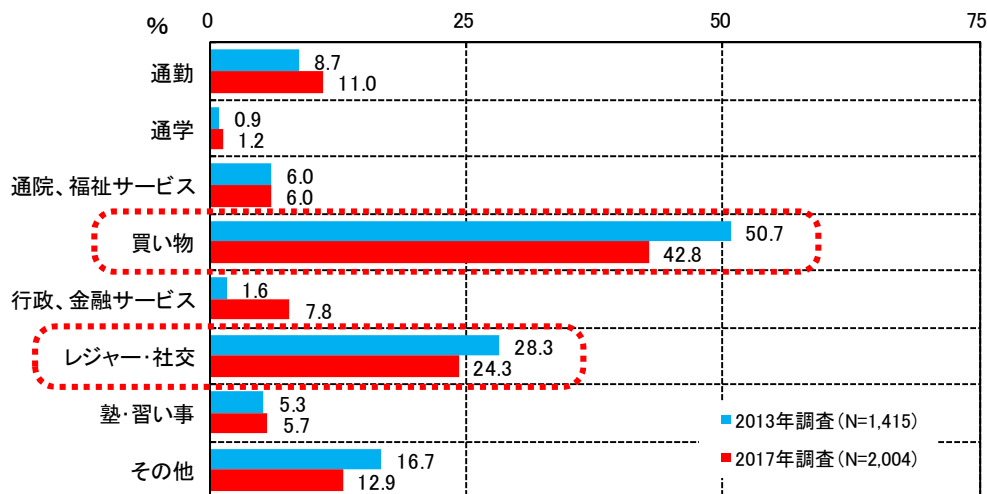


図 4-3 名古屋市以外の周辺市でよく行く場所や施設の利用目的 ※複数回答

(4) 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

リニモとNーバスの共通点として、路線に隣接して大規模商業施設の「イオン」が開業したことによって、前回調査に比べて「イオン」が上位に位置している。それに伴い、「イオン」の隣接駅である長久手古戦場駅の利用割合が増加している。

その他の上位に位置する施設に大きな変化はない。

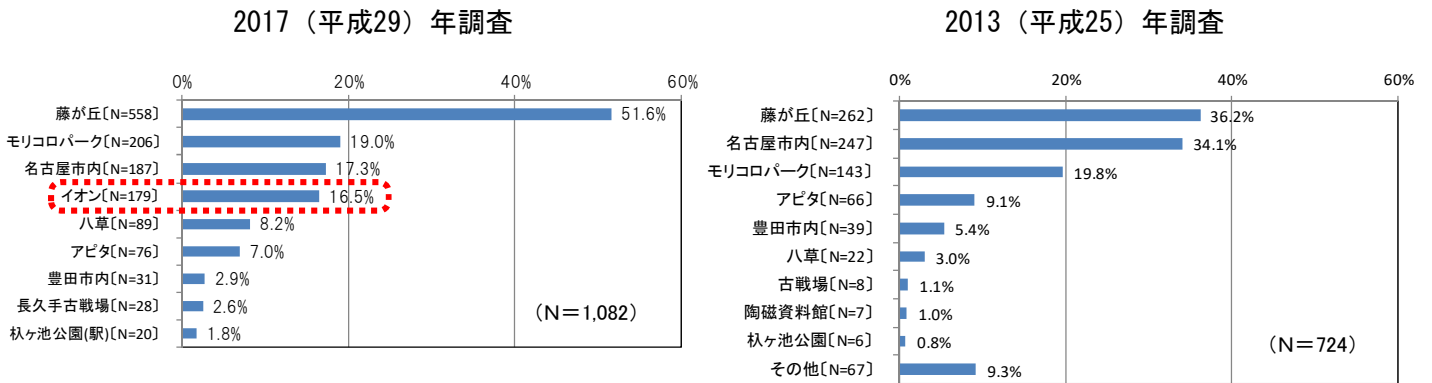


図 4-4 リニモでよく行く場所 (施設名) ※2つまで回答

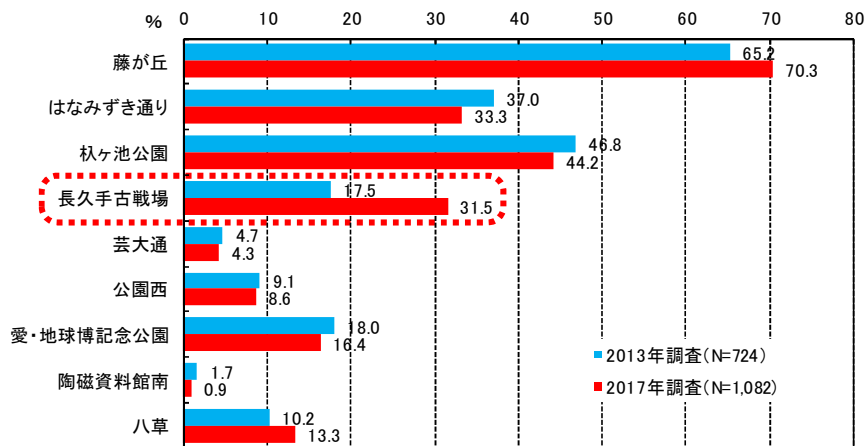


図 4-5 リニモの利用駅 ※複数回答

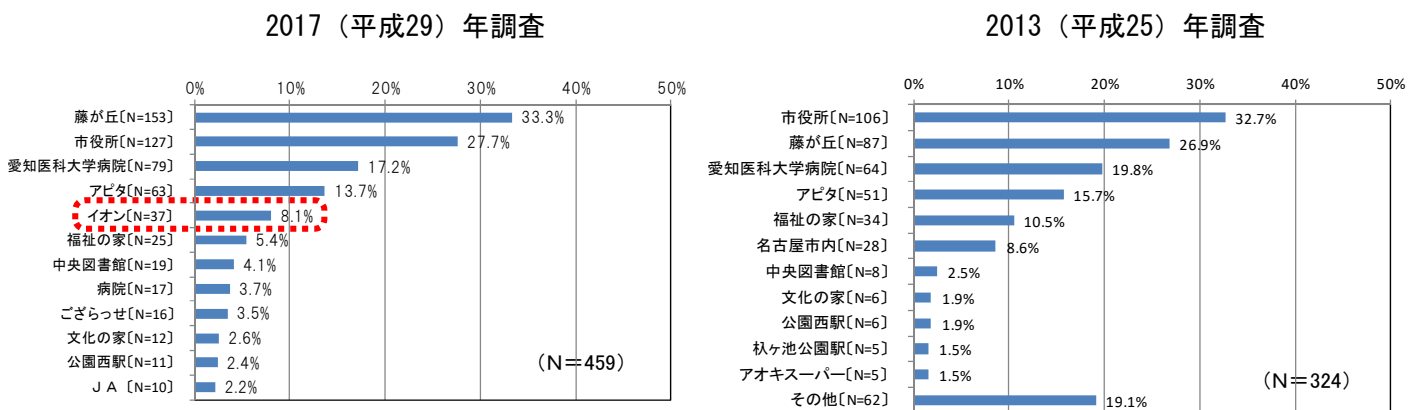


図 4-6 Nーバスでよく行く場所 (施設名) ※2つまで回答

名鉄バスでは、新たに「愛知医科大学病院方面」の路線が新設されたことによって、前回調査に比べて「愛知医科大学病院」が上位に位置している。それに伴い、「愛知医科大学病院方面」の路線の利用割合が増加している。

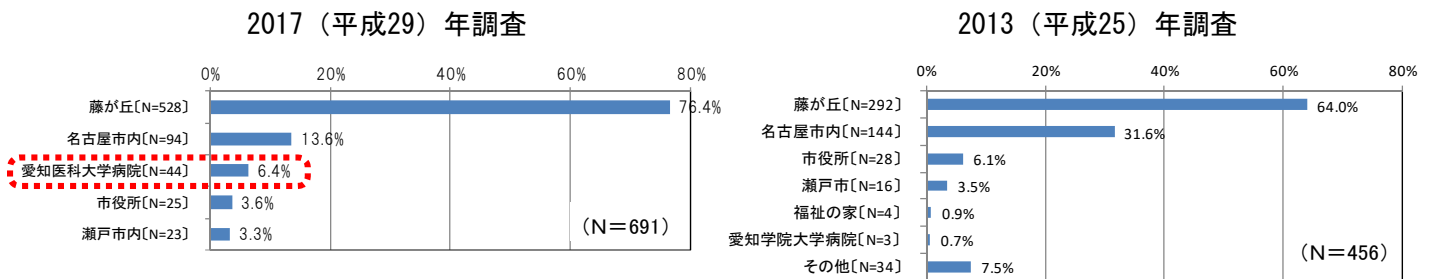


図 4-7 名鉄バスでよく行く場所（施設名） ※2つまで回答

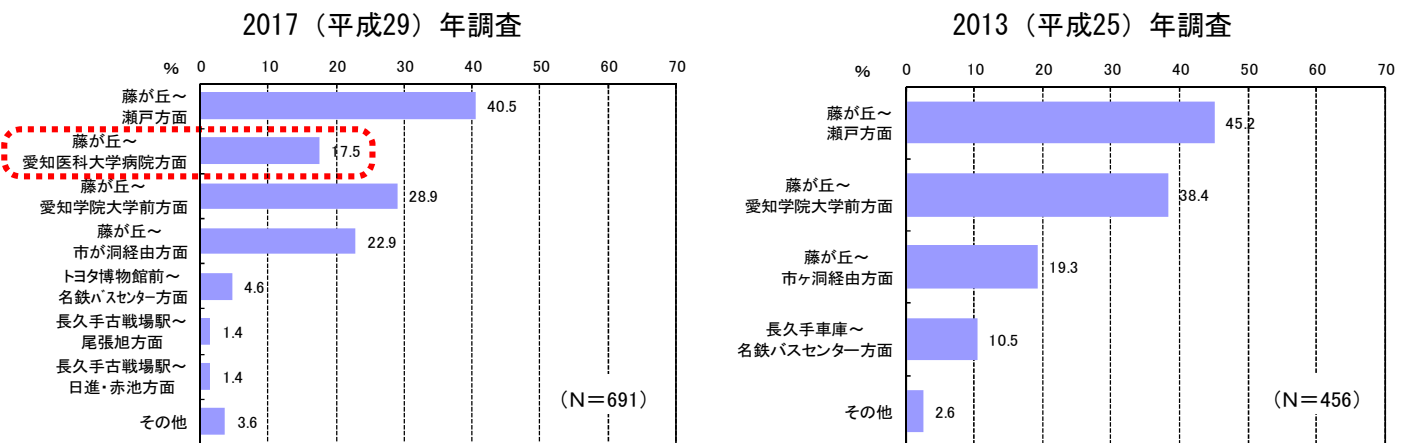


図 4-8 名鉄バスの利用路線 ※複数回答

② 公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設（市内）

公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設のうち、リニモ沿線外の施設として「ござらっせ、あぐりん村」「中央図書館」「市役所」「愛知医科大学病院」「文化の家」が上位に位置するが、これらの全てはNーバスや名鉄バスで行くことができる施設となっている。

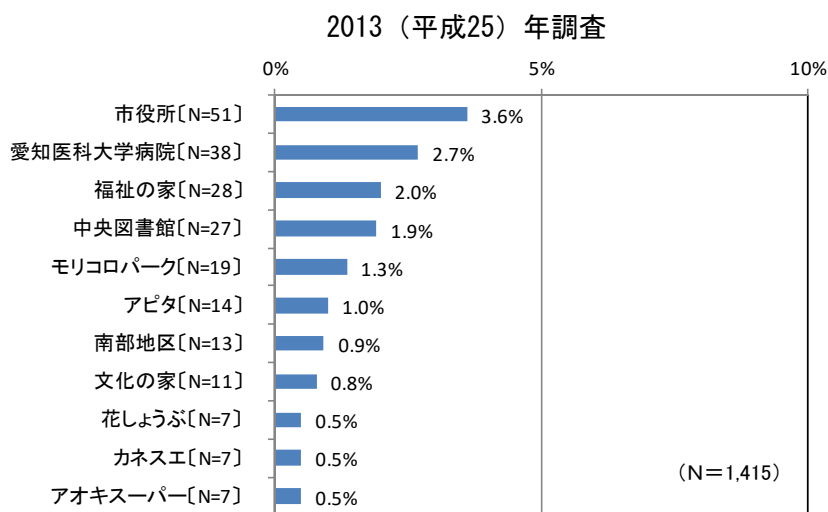
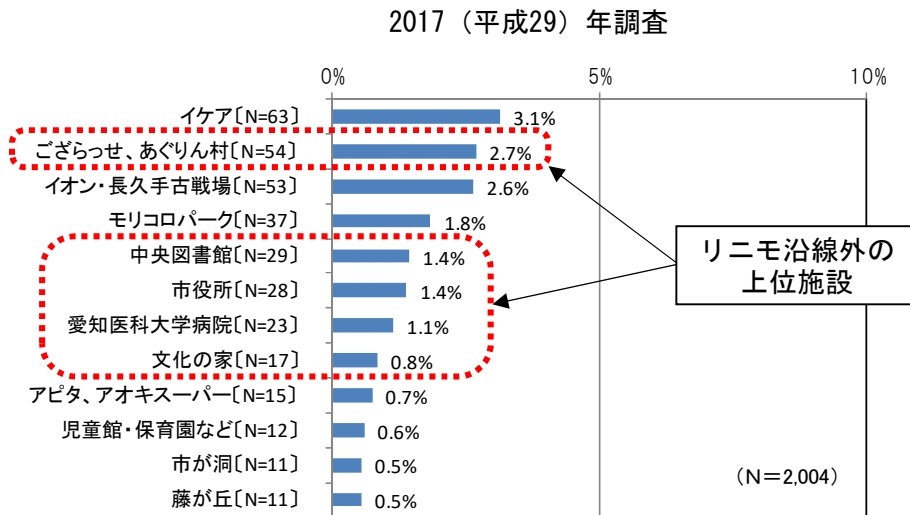


図 4-9 今後、公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設 ※2つまで回答

#### 4-2. 「みんなが使いたくなる公共交通意見交換会」の開催結果概要

本計画の策定にあたり、市民のみなさんが日頃公共交通に対して感じていることや、困りごと等、市内の公共交通における課題を把握するために意見交換会を行った。

各小学校区の主な意見を大きくまとめると、市内の各公共交通の連携、Nーバス（運行経路、乗継拠点、利用方法）、高齢者や交通弱者対応に関する意見を把握することができた。

表 4-2 意見交換会の実施概要

項目	内容	備考
実施日	2018年 6月23日（土）、6月29日（金） 7月 2日（月）、7月 4日（水） 7月 7日（土）、7月11日（水）	各小学校区 で開催
時間	午前開催 10：00～11：30 午後開催 13：00～14：30	
参加者数	計35名	

表 4-3 各小学校区の主な意見

項目	主な意見	
各公共交通の連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>各公共交通を乗り継ぐ際に、乗継割引を実施する等、利便性を向上させてほしい。</li> <li>名鉄バスとNーバスの運行時間の調整を行い、乗り継ぎや利用できる機会を増やしてほしい。</li> <li>利用促進イベントを定期的で開催してみてもどうか。</li> </ul>	
Nーバス	運行経路について	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉の家まで、乗り継ぎをなくすなどアクセスを向上させてほしい。</li> <li>各路線を商業施設を経由した買い物をしやすい運行経路にしてほしい。</li> <li>藤が丘は地下鉄駅前まで乗り入れてほしい。</li> <li>バス停付近の最寄り施設が利用しやすいように、バス停位置を見直してほしい。</li> </ul>
	乗継拠点について	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継拠点を市役所だけでなく、商業施設やリニモの駅等も乗継拠点として、なるべく遠回りしないで移動できるようにしてほしい。</li> <li>福祉の家を乗り継ぎできる拠点にしてほしい。</li> </ul>
	利用方法について	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経路や運行時間を分かりやすくしてほしい。</li> </ul>
高齢者や交通弱者への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー券やリニモチャージ券の配布を拡充してほしい。</li> </ul>	
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニモ駅周辺でパークアンドライドできる環境整備をしてほしい。</li> <li>2022年にジブリパークができる予定であるため、渋滞対策を行ってほしい。</li> </ul>	

表 4-4 市が洞小学校区 (6月23日 (土) 10:00~11:30 市が洞小学校区共生ステーション)

項目		主な意見
リニモ		<ul style="list-style-type: none"> <li>生活圏外にあるため利用していないが、市としては必要であり、今後も大事にしていく必要がある。</li> <li>駅周辺にパークアンドライドができる駐車場があると利用しやすい。</li> <li>多くの学生が通学に利用しており、朝の混雑時には乗れないこともある。</li> </ul>
名鉄バス		<ul style="list-style-type: none"> <li>藤が丘方面がほとんどで、通勤や通学での利用者が多く、高齢者にとって日常生活で利用することは難しい。</li> </ul>
Nーバス	路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>愛知医科大学病院に通う時に非常に助かっている。</li> <li>日常生活で利用するために、生活圏の移動手段として充実させていく必要がある。</li> <li>愛・地球博記念公園駅にNーバスのバス停を設置してほしい。</li> <li>中央、西部の両循環線について、常に車両が循環し続ける路線としてほしい。</li> </ul>
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継いで福祉の家に行きやすくしてほしい。</li> <li>1路線で結ばれるのが理想であるが、難しい場合は、はなみずき通駅や杵ヶ池公園駅で乗り継ぎができるようにして、中央図書館や文化の家に行きやすくしてほしい。</li> <li>愛知医科大学病院で乗継券を発行してほしい。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービスが向上するのであれば、値上げに賛成。</li> <li>人が乗らないバス停をなくして、乗りそうな所にバス停を置くなどし、効率的に多くの市民に乗車してもらえよう検討していく必要がある。</li> </ul>
その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者は年齢を重ねるとタクシーに頼ることになるため、補助を充実させてほしい。</li> </ul>

表 4-5 長久手小学校区 (6月29日 (金) 13:00~14:30 長久手市役所西庁舎3階学習室)

項目		主な意見
リニモ		<ul style="list-style-type: none"> <li>リニモチャージ券を拡充してほしい。</li> <li>市民割引を実施してほしい。</li> <li>他の交通機関との乗継割引を実施してほしい。(Nーバス→リニモの乗継割引)</li> </ul>
名鉄バス		<ul style="list-style-type: none"> <li>東郷町までのアクセスを向上させてほしい。</li> </ul>
Nーバス	路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所へ行く時、遠回りになるため不便。</li> <li>必ず市役所で乗り換えをしないと、他の路線を利用できないことが不便。</li> <li>住居や高齢者が多い地区を運行してほしい</li> <li>藤が丘線を充実させてほしい。</li> <li>桃の木自治会地区を通るよう路線を再編してほしい。</li> <li>愛・地球博記念公園にNーバスのバス停がほしい。</li> <li>不特定多数が利用する施設は、必ずバス停を設置してほしい。</li> <li>イオンやアピタ等の商業施設の入口前にバス停を設置してほしい。</li> <li>藤が丘から大草を通り、愛・地球博記念公園までいく路線がほしい。</li> <li>藤が丘駅のターミナルに乗り入れる等、地下鉄の駅付近にバス停を設置してほしい。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>日進市のくるりんばすと乗り継ぎしやすいよう、運行時間を調節してほしい。</li> <li>藤が丘駅のバス停の場所が分かりにくいいため案内を充実させてほしい。</li> </ul>
タクシー		<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスをなくし、タクシーの補助を充実させてほしい。</li> <li>乗合タクシーの料金を安くしてほしい。</li> </ul>
その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>猿投温泉やござらっせの巡回バスが市役所等乗継拠点で停車できるようにしてほしい。</li> </ul>

表 4-6 南小学校区（7月2日（月） 13：00～14：30 まちづくりセンター）

項目		主な意見
リニモ		<ul style="list-style-type: none"> <li>便数が増えたことにより、便利になった。</li> <li>元々、藤が丘から愛・地球博記念公園までを目的とした路線であるため長久手市民の移動には向いていないところがある。</li> </ul>
Nーバス	路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>免許返納促進のため、高齢者の住んでいる地域と行先に対応した路線とダイヤで運行してほしい。</li> <li>買い物に重点を置いた路線にしてほしい。</li> <li>利用しやすいように、バス停位置を再考してほしい。</li> </ul>
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉の家、文化の家に行くには、乗り継ぎが合わないこともあり不便。</li> <li>市役所だけではなく、大型商業施設やリニモ駅で乗り換えができるような路線にしてほしい。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進のきっかけ作りとして、記念日の無料運行等を実施してはどうか。</li> <li>観光客等の興味を惹くようなバス車両にしてはどうか。</li> </ul>
その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>移動困難者はタクシー移動を希望している人が非常に多い。</li> <li>オンデマンドバスを導入してはどうか。</li> <li>運転ボランティアを導入してはどうか。</li> </ul>

表 4-7 西小学校区（7月4日（水） 13：00～14：30 西小学校区共生ステーション）

項目	主な意見
Nーバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後はNーバスの運行目的に買い物を入れていく必要がある。</li> <li>各路線で買い物に行けるような路線にしていく必要がある。</li> <li>各路線再編・縮小等の指標をつくるにあたり、乗合タクシーの導入と一緒に検討する必要がある。</li> <li>市域をまたぐ路線、特に南北を繋ぐ路線は、需要によって民間が路線を形成していくものであり、Nーバスが形成する必要はない。</li> </ul>

表 4-8 北小学校区（7月7日（土） 10：00～11：30 北小学校 多目的室）

項目		主な意見
リニモ		<ul style="list-style-type: none"> <li>ジブリパークができると渋滞が激しくなることが予想されるため、利用料金を下げて、本数を増やす等、利用促進と渋滞対策の両方を進めていく必要がある。</li> </ul>
名鉄バス		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nーバスの藤が丘線とダイヤが重複しているため、調整してトータルで本数が多くなるようにしてほしい。</li> <li>買い物の荷物を置けるスペースがほしい。</li> <li>料金体系をNーバスと統一してほしい。</li> </ul>
Nーバス	路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>藤が丘線が名鉄バスとルートが重複しているため、別のルートを検討してほしい。</li> <li>新たに建設する北小学校区共生ステーション等、地域の施設の敷地内にバス停を設置してほしい。</li> <li>乗換拠点は市役所だけでなく、市内に分散させてほしい。</li> <li>藤が丘駅のバスターミナルまで乗り入れてほしい。</li> <li>通勤に利用するには不便。</li> </ul>
	サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動困難者に付添う介助者の料金も無料にしてほしい。</li> <li>荷物を置くスペースがほしい。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルートと費用負担のバランスを検討していく必要がある。</li> <li>市内史跡巡り等、PRも兼ねてイベントバスを走らせてほしい。</li> </ul>
その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>イベントの開催時間とNーバスの発着時間が合わないことが多いため、Nーバスで行ける時間にイベントを開催してほしい。</li> </ul>

表 4-9 東小学校区（7月11日（水） 10:00~11:30 福祉の家）

項目		主な意見
リニモ		<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園西駅に駐車場があるとよい。</li> <li>・市民割引制度を導入してほしい。</li> <li>・名古屋市の敬老パスのように一定額払えば1年間乗り放題にしてほしい。</li> </ul>
名鉄バス		<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃が高いため、利用補助があると利用しやすい。</li> <li>・高齢者にはホームページ上でバス停や時刻検索が難しい。</li> <li>・バス停の路線表記を分かりやすくしてほしい。</li> </ul>
Nーバス	路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三ヶ峯線、東部線、北部線には路線上に買い物施設、病院、金融機関がないため、これらを通る路線にしてほしい。</li> <li>・買い物へ行きやすい路線を考えてほしい。</li> <li>・東部線、北部線の便数が少ないため増やしてほしい。</li> <li>・東部線と北部線を一つにし、逆回り路線も運行してほしい。</li> <li>・三ヶ峯線の公園西駅バスターミナルへの乗り入れは、所要時間が長くなり時間ロスが大きい。</li> <li>・三ヶ峯線の7時43分の便は通学バスとなっており、大人が乗れない事があるため、便数を増やしてほしい。</li> </ul>
	乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉の家で乗り継ぎ、市内全域に行けるようにしてほしい。</li> <li>・乗り継ぎのために市役所まで行くことはとても不便。</li> <li>・東部線、北部線は、行きは便利でも帰りが不便（藤が丘、愛知医科大学病院、中央循環線、西部循環線との乗り継ぎ等）。</li> </ul>
	サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東部線、北部線のワンボックス型は乗り降りの際に段差があるため、買い物帰りの高齢者にとっては不便。</li> <li>・ベビーカーや車いす等の乗り降りが不便。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昨年と同様に年末運行を実施してほしい。</li> <li>・福祉の家でイベントが開催される際に、バスの本数を増やしてほしい。</li> <li>・三ヶ峯線を大学生が多く使っているため、料金を値上げするのはどうか。</li> </ul>
その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニモ、名鉄バス、Nーバスの乗継割引があるといい。</li> <li>・タクシーの配車が少なく、来てくれない。</li> <li>・土日の夕方は、道路混雑が目立つようになってきて大変。</li> <li>・公園西駅周辺にお店等が少なく、人通りも少ないため夜歩くのが怖い。</li> </ul>



## 5. 公共交通に関わる課題

公共交通の課題は、本市の現状を踏まえて個別課題から導いた以下の①～⑫とし、4つの課題に集約した。

視 点	現 状	個別課題
① 市内概況	(1) 市の現状 ・長久手市では将来高齢化の進展が見込まれ、移動困難者の増加も想定される。 ・Nーバスの運行に関する市の負担額が増加している。 ・Nーバスの藤が丘線、西部循環線は名鉄バスとルート、運行時間が一部重複している。	①高齢化社会を見据えた持続可能な公共交通の実現 ②リニモ・名鉄バス・Nーバスの役割分担（継続） ③まちづくりと一体となった公共交通での移動利便性の確保 ④自家用車利用から公共交通利用への転換の促進
	(2) 各公共交通の現状 ・リニモ、Nーバスで利用者が増加している。 ・名鉄バスの利用者は横ばいである。	
	(3) 環境の変化 ・長久手古戦場駅、愛知医科大学病院、公園西駅の交通結節点が整備され、大型商業施設が相次ぎ出店した。 ・今後開業予定のジブリパークへの来訪者による自動車交通量の増加が懸念される。	
② 市民アンケート結果	(1) 移動ニーズの変化 ・市全体ではイオンへの移動ニーズが主にリニモ、Nーバスで増加している。 ・名古屋市を除く隣接市への移動ニーズは日進市、瀬戸市、尾張旭市、豊田市の順で多く、買い物、レジャー・社交目的での移動が多い。	⑤市内各地区からの移動ニーズに合った公共交通の利便性の確保 ⑥移動ニーズのある隣接市との公共交通での移動しやすさの確保 ⑦移動が困難な方への移動支援の対応
	(2) 各公共交通の利用目的 ・リニモ、名鉄バスは、レジャー・社交、買い物、通勤、Nーバスは買い物、公共施設、通院・福祉サービスが多い。	
	(3) 高齢化に伴う移動困難者の増加 ・最寄りのバス停までの徒歩移動に困難を感じる方の割合は高齢になるほど多くなる。 ・外出を控える理由は身体的な理由が多くなっている。	
	(4) 各地域における移動ニーズ ・地区ごとで「公共交通で行けるようになって欲しい施設や場所」のニーズは異なる。 ・「公共交通で行けるようになって欲しい施設や場所」は公共交通でつながっているが、所要時間や乗継時間が長くなる場合がある。	
③ 市民ワークショップ	(1) 名鉄バス ・運行に関する情報が少ない。	⑧Nーバスの利便性（運行経路、乗り継ぎの場所や他路線との接続時間、バス停の位置、車両の案内表示 等）の確保 ⑨市事業及び商業事業者等と連携 ⑩運転免許返納後のフォローの充実 ⑪タクシーの有効活用 ⑫公共交通を知ってもらうきっかけの提供（マップ作成、イベント等）
	(2) Nーバス ・乗継拠点が市役所のみでは不便である。 ・住宅や高齢者が多い地区を運行していない区間がある。 ・利用が多い施設とバス停が遠いところがある。 ・バスの運行路線の表示が分かりにくい。 ・買い物や公共施設を利用する際に不便である。	
	(3) その他 ・高齢化に伴い、移動困難者や運転免許返納者が多くなる。 ・一般的に公共交通の情報が少ない。	

### 公共交通に関わる課題

#### 課題1：地域ごとの移動ニーズに対応する公共交通ネットワークの確保

・市内の地区によって市内外の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ーバスの役割を明確にしながら、公共交通ネットワークを構築していくことが課題である。

対応する個別課題：②、⑤、⑥、⑧

#### 課題2：まちの変化と将来に対応する公共交通の展開と持続可能な公共交通の実現

・新規出店したイオンやイケアへの移動ニーズを踏まえながら、整備された長久手古戦場駅や愛知医科大学病院の交通結節点を活かし公共交通ネットワークを充実すること、並びに将来の高齢化の進展を見据えた公共交通の持続性の確保が課題である。

対応する個別課題：①、③、④、⑧

#### 課題3：高齢者等の交通弱者に対応する公共交通サービスの提供

・高齢化の進展により、身体的な理由で最寄りのバス停まで移動できない方は、従来の公共交通だけではカバーできないため、高齢者等の交通弱者が自家用車での移動に頼らずに外出できるような、交通環境づくりが課題である。

対応する個別課題：⑦、⑩、⑪

#### 課題4：交通量の増加を見据えた更なる公共交通への利用転換の推進と公共交通情報発信の強化

・市民意識は高まりつつあるものの、大型商業施設の相次ぐ出店とジブリパークの新規開業による更なる自動車通行量の増加が見込まれるため、公共交通が移動の選択肢になりうるような情報提供や公共交通の利用意識向上に向けた取組が課題である。

対応する個別課題：④、⑨、⑫

# 課題 1

## 地域ごとの移動ニーズに対応する公共交通ネットワークの確保

対応する個別課題：②、⑤、⑥、⑧

市内の地区によって市内の移動ニーズや公共交通の利用特性が異なっている。

(図 5-1)

リコモ、名鉄バス、Nバスの役割を明確にしなが、ニーズに対応した公共交通ネットワークを構築していくことが課題である。

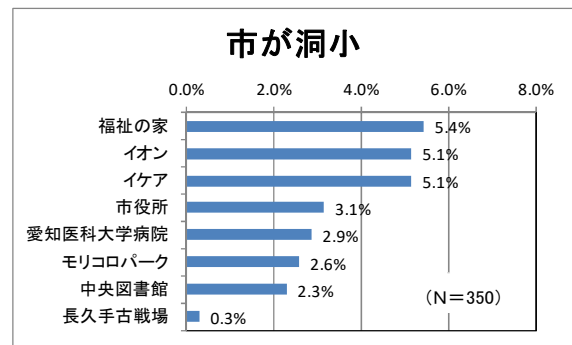
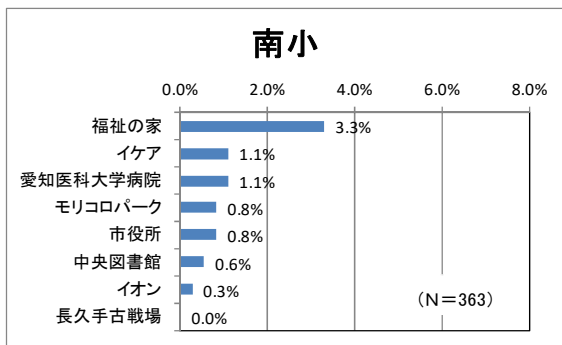
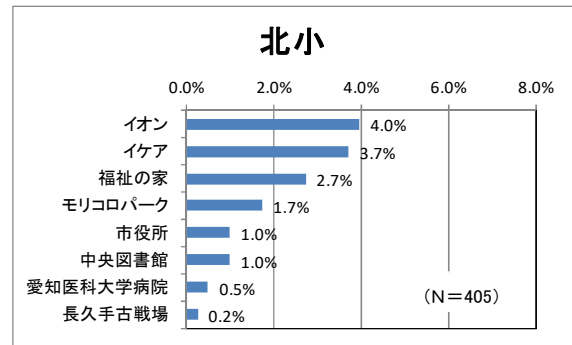
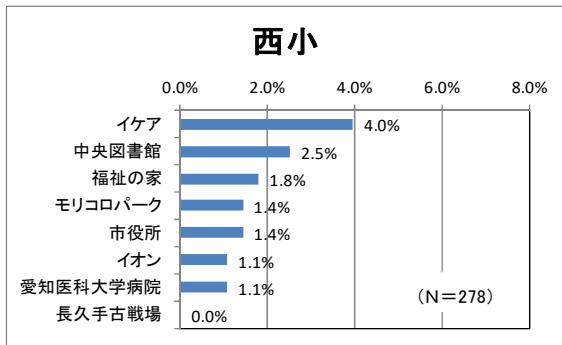
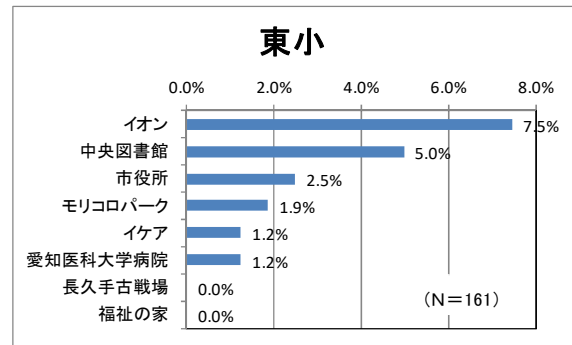
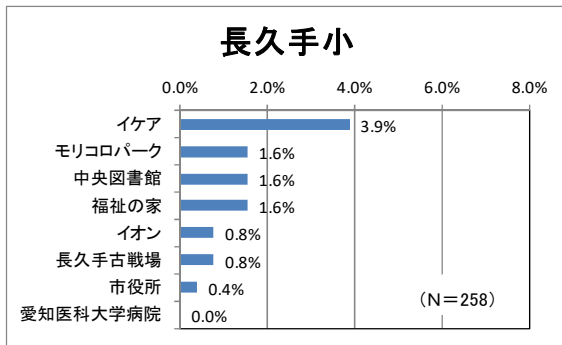
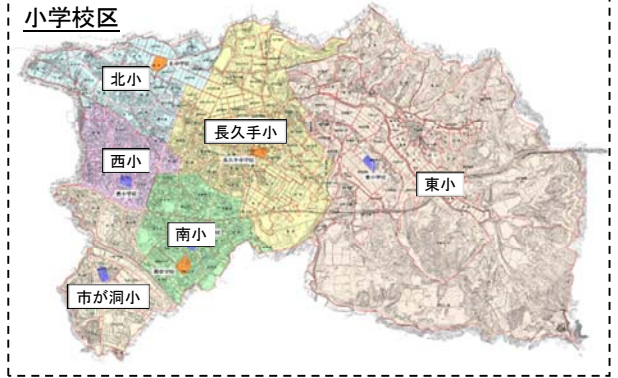


図 5-1 小学校区別の「公共交通で行けるようになって欲しい場所」の回答割合

## 課題 2

# まちの変化と将来に対応する公共交通の展開と持続可能な公共交通の実現

対応する個別課題：①、③、④、⑧

イオンとイケアの新規出店は、市民のニーズに変化をもたらしている。(24、26頁：図4-4、図4-6、図4-9)

イオンに隣接する長久手古戦場駅やイケアに隣接する公園西駅、更には施設改修された愛知医科大学病院にはバスターミナルが整備されており、これらの既存ストックを活かして、ニーズの変化を踏まえた公共交通ネットワークの充実を図るとともに、「ジブリパーク」の開業に備えた交通対策について各関係機関と連携する必要がある。

一方で、市内公共交通の中でも、Nバスの運行経費は長久手市が負担しているが、Nバスの利便性の向上に伴って市の負担額は増加傾向で推移し、2017(平成29)年度は年間約1億1,040万円の運行経費を負担している。(図5-2)

Nバスは1乗車100円という安価なサービスを提供し、中学生以下の小人、妊婦、身体障がい者、市発行の「赤あったかあど」(満65歳以上及び満12歳以上で各種障がい者手帳をお持ちの方)保有者等は無料となり、有料乗車率はおおよそ20%前後となっている。愛知県内におけるコミュニティバスの収支率を比較すると、Nバスは下位に位置している。(図5-3)

Nバスの維持の方法に関する市民意識の中で「強くそう思う・ややそう思う」の回答割合が多いのは「今ぐらいの税金を使うべき」である。(図5-4)

今後の高齢化への対応や、Nバスの収支率が県内で低い現状も踏まえると、公共交通ネットワークの充実と並行し、将来を踏まえた持続性のある公共交通の確保が課題である。

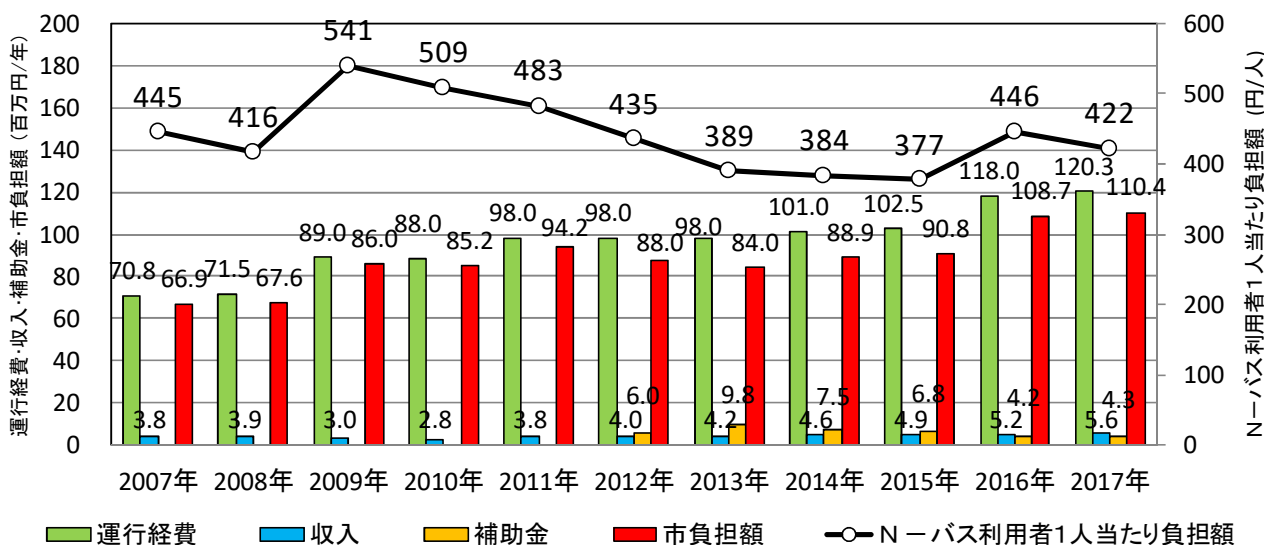
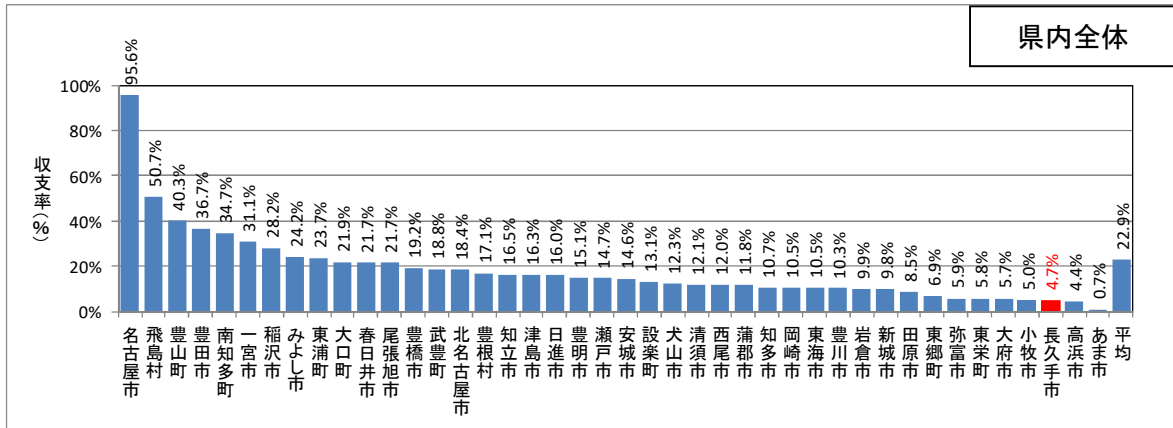


図 5-2 Nバスの運行経費や市負担額の推移



資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（2018（平成30）年5月）  
 ※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除いている。

図 5-3 愛知県内のコミュニティバスの収支率 (2017 (平成29) 年度実績)

「強く思う・やや思う」の回答

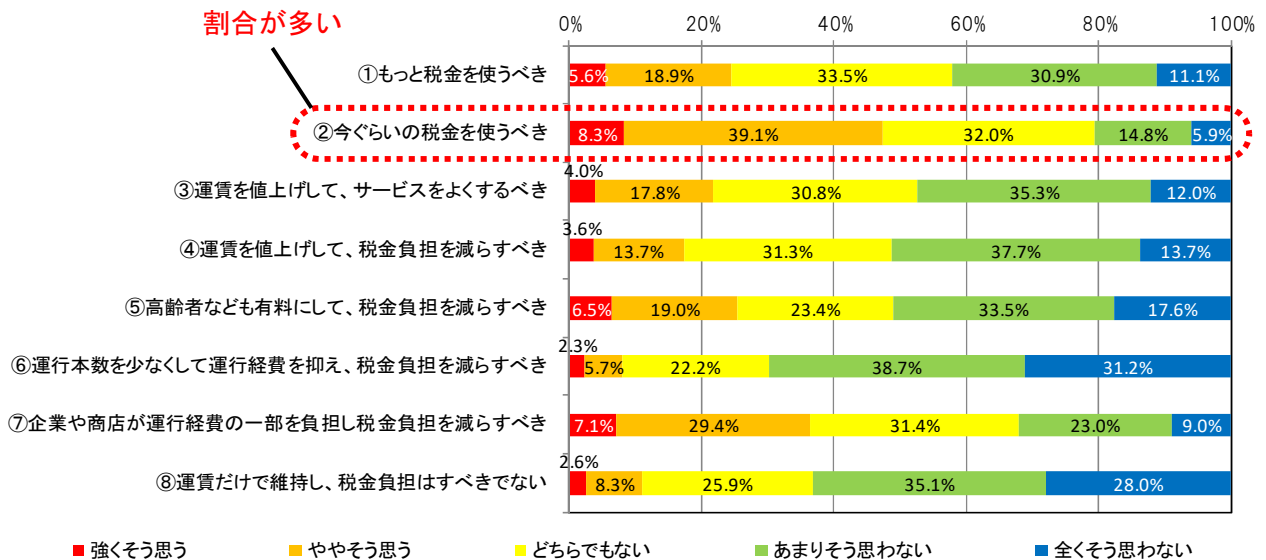


図 5-4 N-バスの維持の方法に関する回答割合

### 課題 3

## 高齢者等の交通弱者に対応する公共交通サービスの提供

対応する個別課題：⑦、⑩、⑪

2018（平成29）年度に実施した公共交通に関する市民アンケート調査では、「最寄りのバス停までの徒歩移動に困難を感じる」という回答割合は後期高齢者ほど高く（図 5-5）、市の北部から東部にかけての地区で目立っている（図 5-6 左図）。また、運転免許証を返納しようと考えている年齢は、70歳代以降が多くを占めている。（図 5-6 右図）

市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通についての市民意識は、「定時定路線型の公共交通を市全域で運行」と考える割合が全体の約5割を占めている一方で、「利用者が少ない地域はデマンドを運行」と考える割合も約4割弱と比較的多く、その回答は市の西部で目立つ。（図 5-7、図 5-8）

市内の駅・バス勢圏のカバー範囲は市域の大半を占めているものの、高齢化の進展により、身体的な理由で最寄りのバス停まで移動できない方は、従来の公共交通だけではカバーできないため、高齢者等の交通弱者が自家用車での移動に頼らずに外出できるような交通環境づくりが課題である。

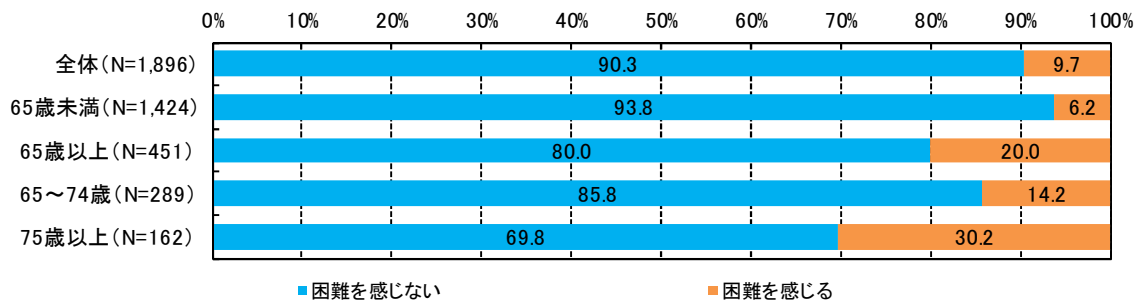


図 5-5 最寄りのバス停までの徒歩移動に困難さの回答割合

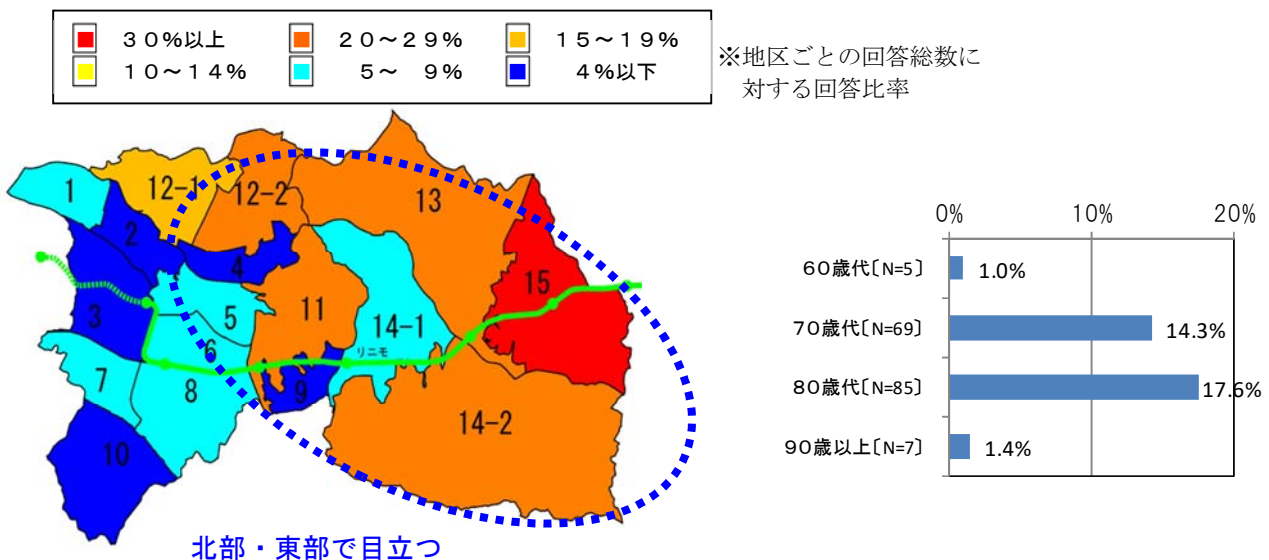


図 5-6 徒歩移動に「困難を感じる」の回答が多い地域（左図）と運転免許証の返納しようとする年齢、または返納した年齢の回答割合（右図）

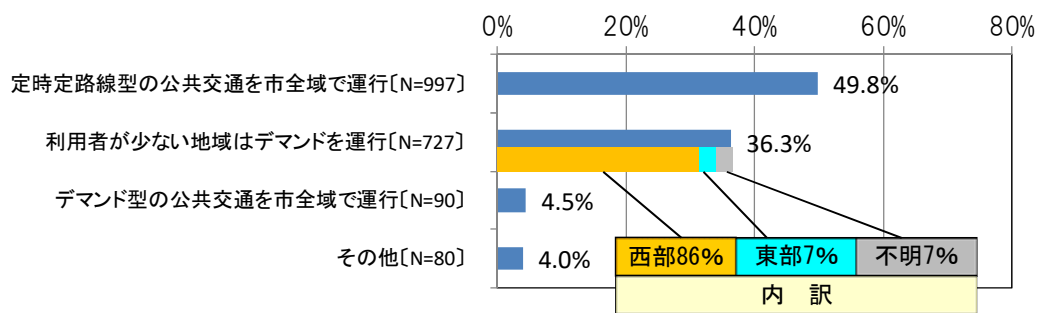


図 5-7 市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通 ※1つ回答

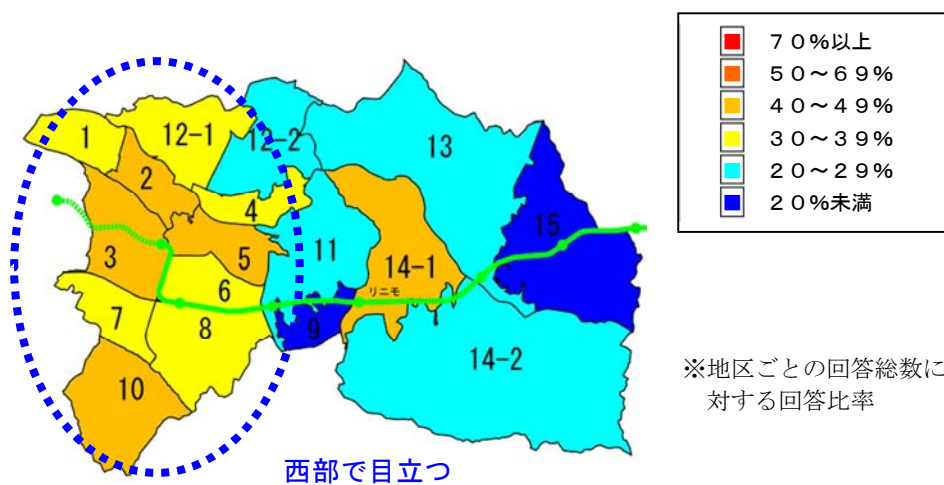


図 5-8 「利用者が少ない地域はNーバスを廃止し、デマンド型の公共交通を運行する」の回答が多い地域

## 課題 4

# 交通量の増加を見据えた更なる公共交通への利用転換の推進と公共交通情報発信の強化

対応する個別課題：④、⑨、⑫

下図に示すように、公共交通の利用促進活動への市民参加の賛同割合は高まりつつある。しかし、「公共交通を利用しない理由」の回答のうち、「バスがどのように走っているか知らない」の回答割合は、N-バス、名鉄バスとも前回調査よりも増加している。

(図 5-1 1)

大型商業施設の相次ぐ出店とジブリパークの新規開業により、更なる自動車交通の増加が見込まれるため、公共交通が移動の選択肢になりうるような情報提供や公共交通の利用意識向上に向けた取組が課題である。

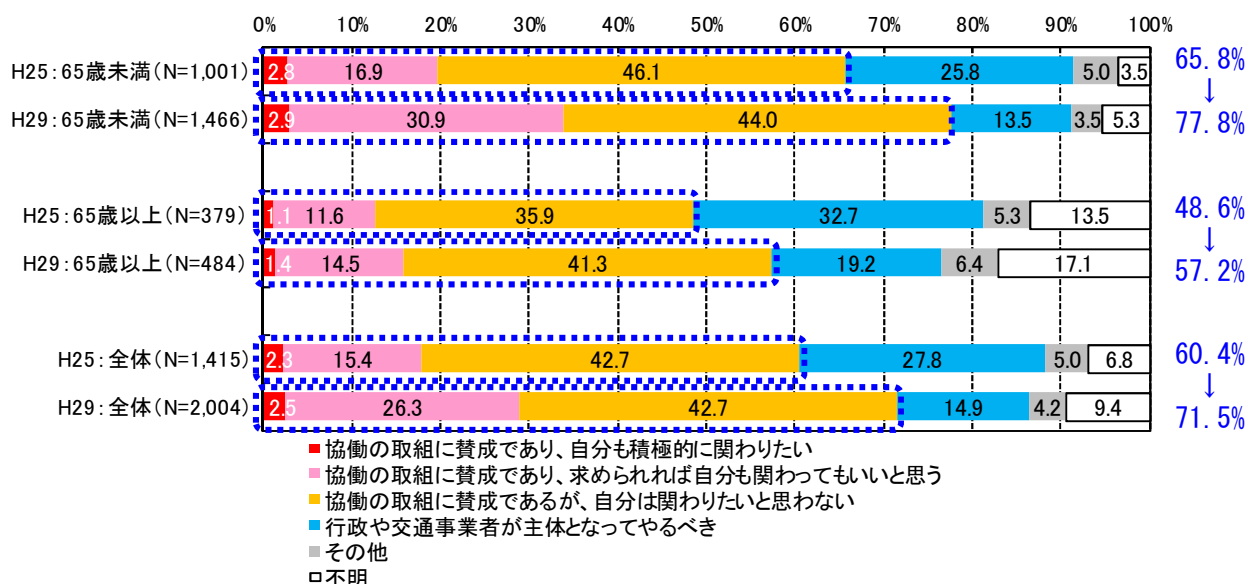


図 5-9 利用促進活動への市民参加の賛同割合

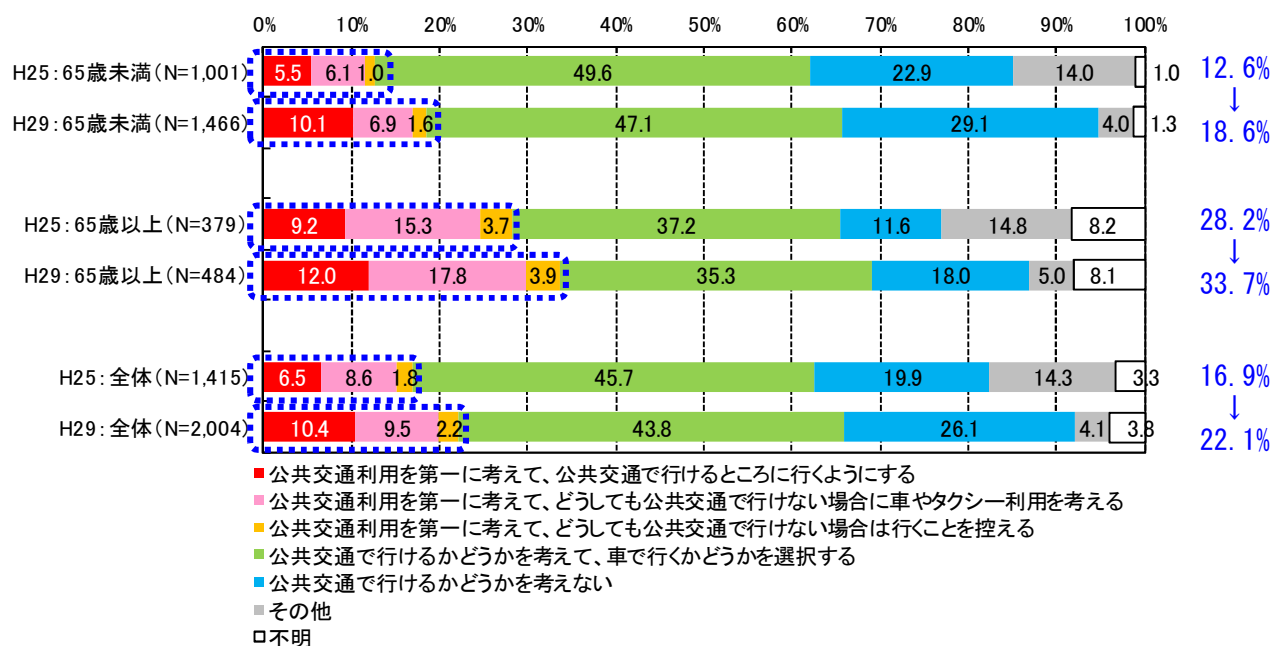


図 5-10 「公共交通利用を第一に考える」割合

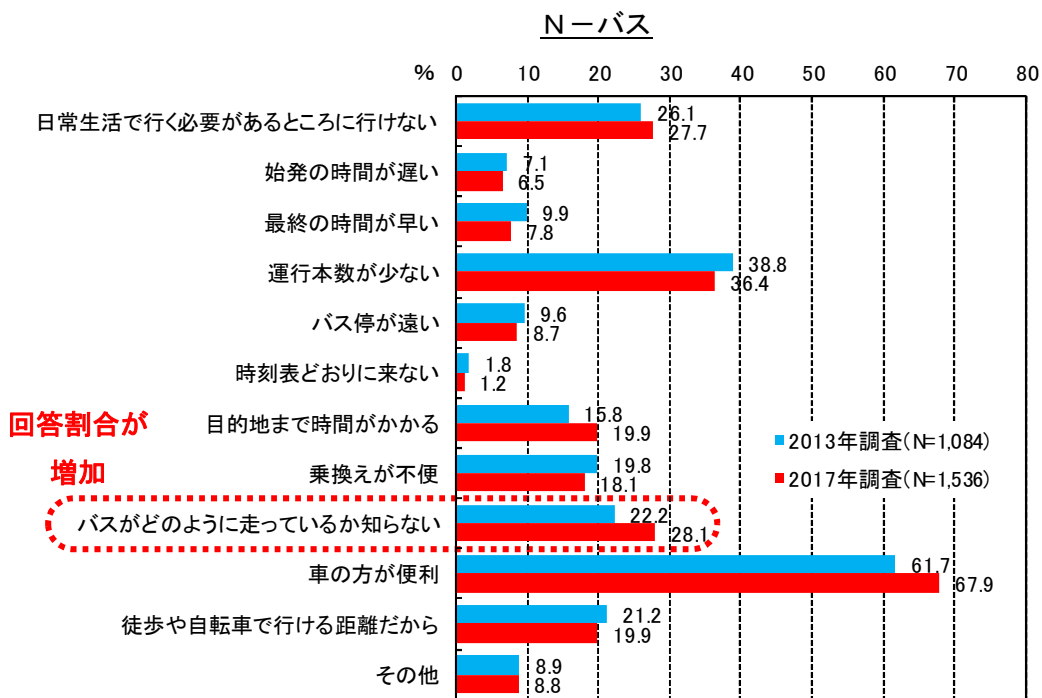
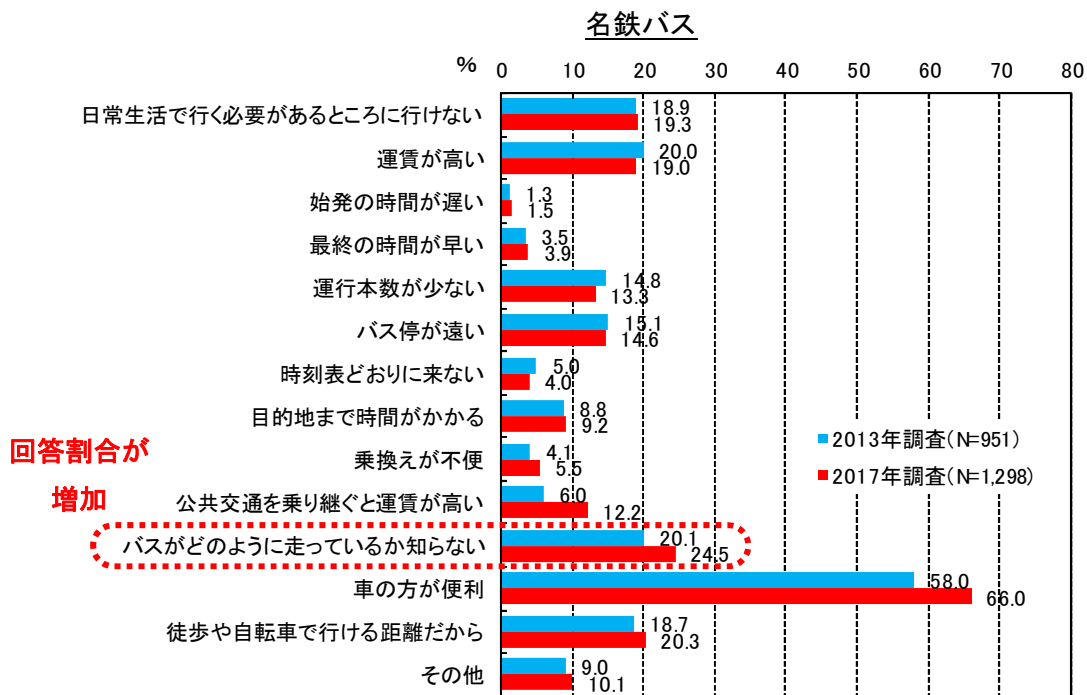


図 5-11 各公共交通（上図：Nーバス、下図：名鉄バス）を利用しない理由の回答割合



## 6. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

公共交通に関わる課題を解消し、利便性の高い公共交通サービスの提供によって、人々の生活を支え、交流を育むことにつなげるために将来像及び基本方針を次のとおり掲げ、よりよい公共交通の実現を目指す。

### 将来像

みんながつながり笑顔があふれる公共交通

#### 公共交通に関わる課題

**課題 1** : 地域ごとの移動ニーズに対応する公共交通ネットワークの確保

**課題 2** : まちの変化と将来に対応する公共交通の展開と持続可能な公共交通の実現

**課題 3** : 高齢者等の交通弱者に対応する公共交通サービスの提供

**課題 4** : 交通量の増加を見据えた更なる公共交通への利用転換の推進と公共交通情報発信の強化

#### 公共交通に関する取組の基本方針

##### 基本方針 1 : 各公共交通の連携

・リニモ、名鉄バス、Nバス、タクシーの性質の異なる公共交通の役割分担を明確にしながら、各公共交通の連携・補完によって、移動利便性の高い公共交通体系を構築する。

##### 基本方針 2 : まちの変化への対応と持続性の確保

・大型商業施設の開業、交通結節点の整備等、まちの変化に対応するとともに、今後開業が予定されているジブリパークを視野に、市内のみならず近隣市町等と連携し、移動・交流を支える市内外の公共交通施策を展開し、それら公共交通体系が持続できるように、公共交通サービスを評価・改善するための仕組みを構築する。

##### 基本方針 3 : 多様な移動ニーズへの対応

・健常者や、高齢者、子育て世代、子ども、障がい者等の交通弱者等が利用しやすい、利便性の高い公共交通サービスを提供する。

##### 基本方針 4 : 利用促進による維持・活性化

・過度に自動車交通に依存せず、使い分けができるよう、公共交通の利用促進を子どもからお年寄りまで幅広い年代を対象に展開していくとともに、多様な主体の連携による公共交通の維持・活性化の仕組みを構築する。

## 将来像

## みんながつながり笑顔があふれる公共交通

本市の第6次総合計画では「幸せが実感できる 共生のまち 長久手 ～そして、物語が生まれる～」を市の将来像として掲げ、「都市経営」の分野では、基本目標「あえて歩いてみたくなるまち」を目指している。

まちづくりの方向性を踏まえ、本計画ではリニモ、名鉄バス（路線バス）、Nーバス、タクシーの各公共交通が一体となった使いやすいネットワークと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、交流を育み、人が笑顔で、いきいきとした暮らしを支える公共交通の実現を目指す。

## 基本方針 1

## 各公共交通の連携

市内に路線網を構築する公共交通のうち、リニモと名鉄バス（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い、Nーバスとタクシーは主に市内全域の移動の確保を担っているが、市内の地区によって市内外の移動ニーズが異なることから、様々な移動ニーズに対して各公共交通が一体となって対応することが必要である。

各公共交通が一体となって対応していくため、それぞれの役割を明確にするとともに、一体性を高めるため、地域の移動ニーズに応じて各公共交通の路線を組み合わせる連携・補完を図り、市内の各地域をつなぐ移動利便性の高い公共交通体系の構築を目指す。

## 基本方針 2

## まちの変化への対応と持続性の確保

リニモ沿線への大型商業施設の相次ぐ開業によって移動ニーズの変化がみられたが、更に2022年には、愛・地球博記念公園内に「ジブリパーク」の開業が予定され、更なる市内外の移動ニーズの変化が見込まれることから、市域を超える移動ニーズに対応するとともに、交通対策について各関係機関と連携していく必要がある。

一方、本市の人口は2035年頃まで増加を続ける見込みであるが、高齢化も確実に進展し、公共交通の利用が比較的多い高齢者層の増加は、市が負担する公共交通の運行経費の増加につながると考えられることから、将来の本市の状況を踏まえ、公共交通を確保・維持し続けるために効率性の高い公共交通体系を構築していく必要がある。

そのため、長久手古戦場駅や愛知医科大学病院等の既存の交通結節点を活かし、市内内外の来訪者の足を確保するとともに、まちの変化や移動ニーズに応じた効率的な公共交通サービスを展開するため、公共交通を評価・改善するための仕組みを構築し、持続性のある公共交通の確保を目指す。

### **基本方針 3 多様な移動ニーズへの対応**

高齢者の中でも年齢層が高いほど、身体的な理由で最寄りのバス停までの徒歩移動に困難を感じる割合が高く、今後の高齢化の進展によって、更に移動困難者が増加することが見込まれ、従来の公共交通では対応ができないことから、新たな移動支援の確保を目指す。

また、上述の高齢者をはじめとした移動困難者のみならず、子育て世代、子ども、障がい者等の交通弱者や健常者の誰もが安心して公共交通で移動できるように、従来の公共交通と連携しながら、新たな移動支援を含めた利便性の高い公共交通サービスを提供し、誰もが利用しやすい公共交通の確保を目指す。

### **基本方針 4 利用促進による維持・活性化**

市民の公共交通の利用意識や利用促進活動への参加意識は高まりつつあることが分かり、これらの意識向上を持続させ、移動の選択肢として公共交通が意識されるように、公共交通に関する情報発信の充実を図る必要がある。

公共交通に関する情報の入手方法は、年齢層によって入手媒体の傾向が異なることを踏まえて、幅広い年齢層を対象にして多様な媒体で継続的に情報発信を図るとともに、様々な関係者とともに公共交通の利用促進活動に取り組む仕組みの構築を目指す。

また、I o TやA I等を活用した新しいモビリティ・サービスの導入や、自動車・バスの自動運転の実用化に向けた実証実験等が積極的に取り組まれていることを踏まえ、それらの動向に注視し情報の収集・共有を図る。

## 7. 計画の区域と期間

(1) 本計画の区域は、長久手市全域を基本とする。

(2) 本計画の期間は5年間（2019年度～2023年度）とし、計画の実現を目指す。

## 8. 本計画で位置づける公共交通と役割分担

本市の公共交通ネットワークの構築に向けては、各公共交通が一体となって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、各公共交通の特性を活かして連携することが必要になる。

そのため、本市の公共交通ネットワークは次頁に示すような将来像の構築を目指す。

これらは、44頁に示す機能分担に分類し、各公共交通の特性に応じて分担を図り、一体的な公共交通ネットワークの形成を進める。

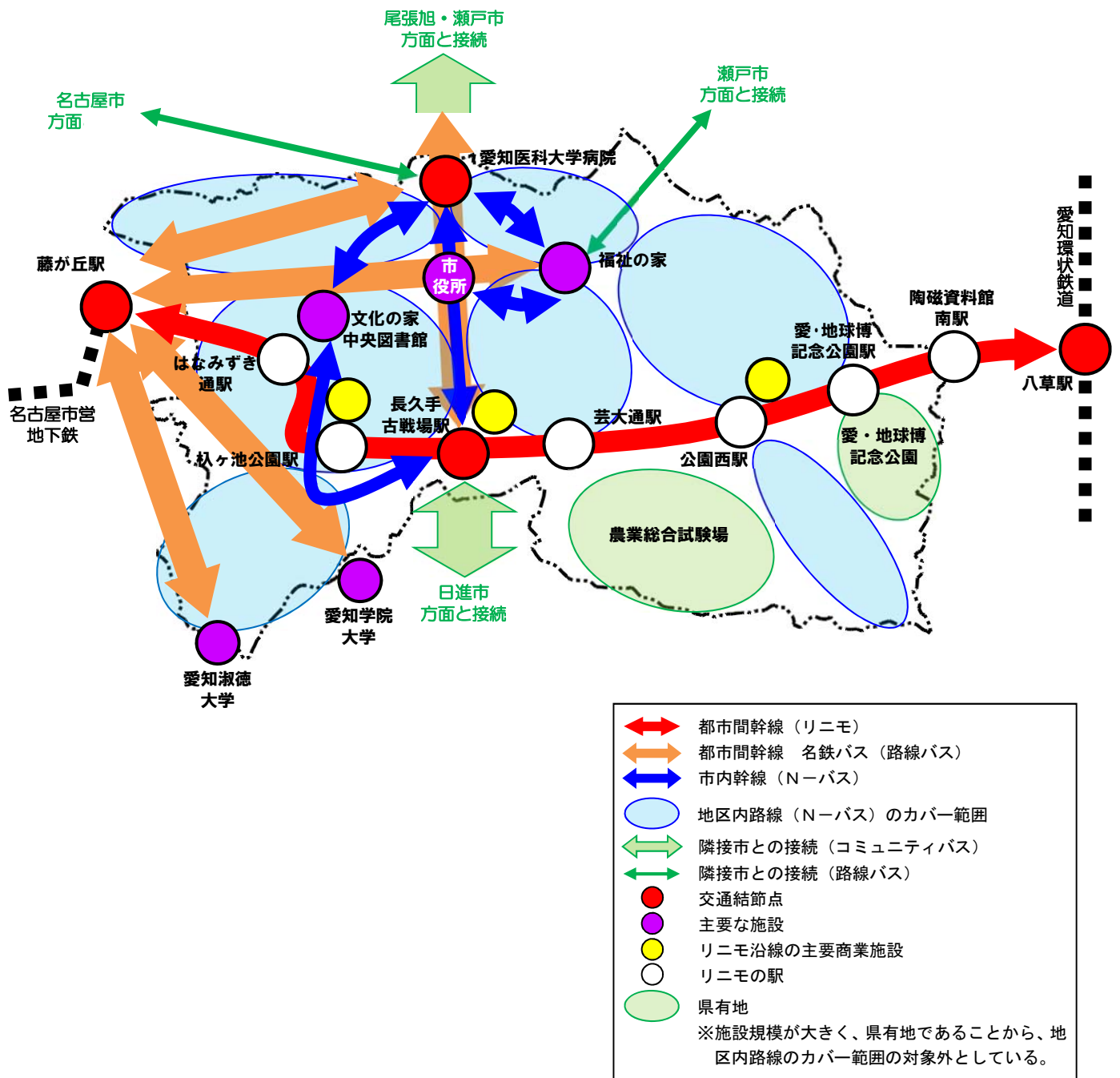


図 8-1 公共交通ネットワークの将来像のイメージ

表 8-1 公共交通の役割分担

役 割		役割の内容
都市間幹線	リニモ	<ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋市営地下鉄東山線藤が丘駅及び愛知環状鉄道八草駅と接続する路線として、通勤・通学・買い物・観光等の多様な目的に対応し、広域的な移動を担う都市間の幹線軸として機能する。</li> </ul>
	名鉄バス（路線バス）	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に市西部の人口・主要施設集積地区と名古屋市営地下鉄東山線藤が丘駅を接続する路線及び市の南北に位置する尾張旭市・日進市と交通結節点の愛知医科大学病院・長久手古戦場駅を接続する路線として、通勤・通学・買い物・通院等の多様な目的に対応し、リニモを補完して名古屋市方面を始めとした隣接市との移動を担う都市間の幹線軸として機能する。</li> </ul>
市内幹線 （Nーバス（中央循環線））		<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の利用ニーズの高い主要施設を結ぶ路線として、買い物、通院等の目的に対応し、日常生活の移動を担う市内の幹線軸として機能する。</li> </ul>
地区内路線 （Nーバス（中央循環線を除く））		<ul style="list-style-type: none"> <li>各地区と主要な施設を結び、買い物、通院等の目的に対応するとともに、都市間幹線や市内路線に接続する路線として、各幹線軸を補完する移動手段として機能する。</li> <li>また、各路線の構築にあたっては、人口密度等の市内の状況を踏まえて設定する。</li> </ul>
個別輸送 （タクシー）		<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルートや利用時間、運行区域等の制約を受けず、個々の移動ニーズに柔軟に対応する個別の移動手段として機能する。</li> </ul>
移動支援交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>対象者、利用時間、運行区域等の限られた条件下で、定時定路線型の輸送形態を取らず、個々の移動ニーズに柔軟に対応する移動手段として機能する。</li> </ul>

## 9. 計画目標及び評価指標

公共交通の将来像を目指した取組に対し、その達成度合いを検証するため、将来像及び基本方針に対する目標と評価指標は次のとおりとする。目標の検証年度は2023年度とする。

表 9-1 計画目標及び評価指標

将来像	目標	評価指標	現況値	目標値【目標年次：2023年度】	目標値について
<b>みんながつながり笑顔があふれる公共交通</b>	市内公共交通の利用者数の増加	・市内各公共交通の利用者数	・リニモ：4,138,781人/年 (市内6駅の乗車客数) ・名鉄バス：794,000人/年 (市内バス停利用者数) ・Nーバス：261,821人/年 ※2017年実績	リニモ：4,390,000人/年 (市内6駅の乗車客数) 名鉄バス：794,000人/年 (市内バス停利用者数) Nーバス：271,000人/年	・リニモ：経営改善計画における2017年度から2023年度の伸び率(約6%)を2017年度実績にあてはめ算定した。 ・名鉄バス：愛知学院大学の学部移転の影響等を踏まえ現状維持を目標値とする。 ・Nーバス：ダイヤ改正等による影響を鑑み、2023年度までに約3.5%増加することを目標値として算定した。
基本方針	目標	評価指標	現況値	目標値【目標年次：2023年度】	目標値について
<b>基本方針1： 各公共交通の連携</b>	市内公共交通の利便性の向上	・各公共交通の利用している人の割合の増加	・リニモ：54.0% ・名鉄バス：34.5% ・Nーバス：22.9% ※2017年市民アンケート調査	リニモ：57%以上 名鉄バス：37%以上 Nーバス：25%以上	2013年度から2017年度の取組で、利用割合が増加しているため、今後の取組でもこの増加傾向の維持を目指すものとして目標値を設定した。 ※Nーバスについては変化が、みられなかったため、4人に1人が利用することを目標値として設定した。 (2013年度数アンケート ・リニモ：51.2% ・名鉄バス：32.2% ・Nーバス：22.9%)
<b>基本方針2： まちの変化への対応と持続性の確保</b>	効率的な公共交通の確保	・隣接市コミュニティバスと接続していることの効果の向上	・54.1%（「役に立った」「やや役に立った」の回答割合の合計） ※2017年市民アンケート調査	60%以上	2013年度に比べ2017年度は減少していることから、2013年度水準以上を目標値として設定した。(2013年度アンケート：58%)
		・Nーバスの1便当たり利用者数の増加	・Nーバス：9.8人/便 ※2017年実績	Nーバス：11.4人/便	2023年度までに1便あたり1.6人増加することを目標値として設定した。 ※Nーバス各路線ごとの評価指標については、本計画期間内に検討及び作成する。
<b>基本方針3： 多様な移動ニーズへの対応</b>	公共交通に対する満足度の向上	・公共交通を便利にする取組の満足度の向上	・19.7%（「満足」「ほぼ満足」の回答割合の合計） ※2017年市民アンケート調査	25%以上	5人に1人から、4人に1人が公共交通に対して「満足」「ほぼ満足」と回答することを目標値として設定した。
<b>基本方針4： 利用促進による維持・活性化</b>	公共交通に対する市民意識の向上	・公共交通利用を考える意識の向上	・22.1%（「公共交通利用を第一に考える」回答割合の合計） ※2017年市民アンケート調査	25%以上	5人に1人から、4人に1人が「公共交通利用を第一に考える」と回答することを目標値として設定した。
		・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わからない」という回答割合の減少	・名鉄バス：24.5% ・Nーバス：28.1% ※2017年市民アンケート調査	名鉄バス：20%未満 Nーバス：20%未満	バスを利用しない人の内、名鉄バスについては4人に1人、Nーバスは3.5人に1人が「どのように走っているかわからない」と回答しているため、5人に1人まで下げることが目標値として設定した。

## 10. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

本市が目指す公共交通の将来像の実現と、公共交通に対する取組の基本方針を踏まえて、よりよい公共交通体系を形成するために以下の事業に取り組み、第2次網形成計画の目標達成を目指す。事業は、2019～2023年度の5年間で実施する。

表 10-1 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	対応する基本方針	実施主体	実施時期の目安（年度）				
				2019	2020	2021	2022	2023
1. 公共交通の確保・維持・改善	(1) 公共交通網の確保・維持	基本方針1	交通事業者 長久手市					
	(2) 利用状況やニーズに応じたバス路線への見直し ①Nーバスの見直し（路線・案内表示等） ②市外に接続する公共交通機関との連携	基本方針1 基本方針2 基本方針4	交通事業者 長久手市					
	(3) 移動困難者への支援の拡充	基本方針3	交通事業者 長久手市					
	(4) Nーバス及び新しい移動サービスの見直しの仕組みづくり	基本方針2	長久手市 交通事業者					
2. 利用促進方策	(5) 企業と連携した公共交通利用促進の展開	基本方針4	交通事業者 商業事業者等 長久手市					
	(6) 市民参加型の利用促進の展開・継続	基本方針4	市民 長久手市 交通事業者					
	(7) 公共交通マップの更新	基本方針4	長久手市 交通事業者					
	(8) 周知・広報活動の強化	基本方針4	長久手市 交通事業者					
	(9) 各関係機関と連携した利用促進の展開	基本方針4	長久手市 関係機関					
3. 調査	(10) 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	基本方針1	長久手市 交通事業者					

※： 検討      実施・継続



## (1) 公共交通網の確保・維持

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・実施・継続：2019～2023年度
- ・事業内容：市内の公共交通を確保・維持するため、リニモや路線バス、Nーバスの運行を継続する。

市内公共交通の利用者数は、リニモとNーバスでは増加を続け、名鉄バスは横ばいで推移し、市民や市外からの来訪者にとって、移動手段の1つとして欠かせない存在となっている。

今後も市内の移動の足として各公共交通の運行を確実にいき、かつ継続していくため、各公共交通の確保・維持に取り組む。

## (2) 利用状況やニーズに応じたバス路線への見直し

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
  - ・検討：2019～2020年度
  - ・実施・継続：2021～2023年度
  - ・事業内容
- ① Nーバスの見直し（路線・案内表示等）

### (1) 路線

まちの変化や移動ニーズに対応した交通ネットワークとするため、路線体系の形成・確保に向けて見直しを図る。また、Nーバスの運行目的及び料金体系についても路線再編に合わせて検討する。

### (2) 案内表示等

市民や来訪者にとって利用しやすい公共交通とするため、バス停の案内表示の充実、Nーバスのバス路線名称、車両表示の改善等をNーバスの見直しと合わせて検討する。

### ② 市外に接続する公共交通機関との連携

長久手市の公共交通が名鉄バスや隣接市コミュニティバスと接続する愛知医科大学病院、長久手古戦場駅において、利用時間に対応した接続利便性の確保を検討する。

### ① Nーバスの見直し（路線・案内表示等）

#### 1) 路線

前回調査時点に比べて、開業して間もないイオンへの移動ニーズの増加や、公共交通の利用目的として買い物が増加する等、まちの変化によって移動ニーズや利用目的に変化がみられる。

Nーバスの満足度は向上しているものの、Nーバスを利用しない理由のうち、「日常生活で行く必要があるところに行けない」の回答割合が、前回調査時よりやや増え、「目的地まで時間がかかる」「乗換えが不便」が比較的多くなっていることから、公共交通の機能分担に応じたネットワークの構築に向けて検討する。

—○— 【満足度】2013年調査    —○— 【満足度】2017年調査  
 —●— 【重要度】2013年調査    —●— 【重要度】2017年調査

※満足5点～不満1点として5段階で点数化

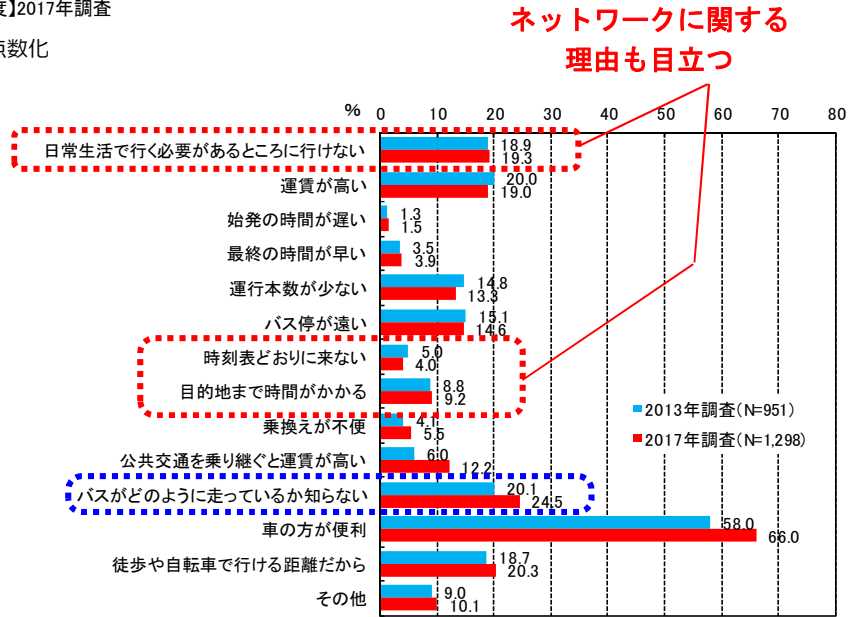
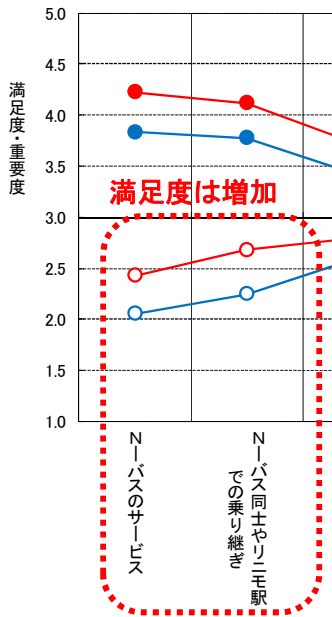


図 10-1 Nバスの満足度（左図）と「Nバスを利用しない理由：再掲」（右図）の割合

## 2) 案内表示等

Nバスを利用しない理由の中でも、「バスがどのように走っているか知らない」（図 10-1 青枠参照）の回答は前回調査に比べて増加している。

路線がどこを走っているのか、バス停がどこにあり、近くに何があるのか等、利用する現場目線でみた分かりやすさの向上に向けて、名称や表示等の改善を行う。

## ② 市外に接続する公共交通機関との連携

市民がよく行く周辺市（名古屋市除く）は、前回調査と比べて調査対象の隣接市全てで増加し、市域を超えた移動が多くなりつつあり（23頁 図 4-2）、「買い物」目的や「レジャー・社交」目的での移動が目立つ（23頁 図 4-3）。また、大規模商業施設（イオン、イケア）の開業の影響から、市外から市内への来訪も見込まれる。

移動ニーズに応じて、愛知医科大学病院、長久手古戦場駅で接続する民間バス路線等との接続待ち時間が短くなるように、隣接自治体や交通事業者と連携し、利便性を確保する。

交通結節点	Nバスとの接続利便性の確保を図るバス路線
愛知医科大学病院	・名鉄バス ・尾張旭市あさび一号 ・瀬戸市コミュニティバス
長久手古戦場駅	・名鉄バス ・日進市くるりんばす

### (3) 移動困難者への支援の拡充

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・検討：2019年度
- ・実施・継続：2020～2023年度
- ・事業内容：高齢化に伴い増加する運転免許返納者及び移動困難者の移動を支援するため、既存の外出促進事業を踏まえ、新しい移動サービスの本格運行を目指す。

本市では、バス停まで移動できない移動困難者や運転免許返納者の移動のニーズに対応できるような新しい移動支援の取組として、「赤あったかあど」保有者を対象としたドア・ツー・ドアで市内移動を支援する新しい移動サービス（定額乗合タクシー）の試験運行を、2018（平成30）年9月～10月の2か月間にかけて行った。

試験運行の結果を踏まえて、本格運行に備えた検討を2019年度に行い、本格運行にあたっては、既存の公共交通との役割分担を明確にするとともに、既存の外出促進策の拡充・見直しも合わせて行う。



### (4) Nーバス及び新しい移動サービスの見直しの仕組みづくり

- ・実施主体：長久手市、交通事業者
- ・検討：2019～2020年度
- ・実施・継続：2021～2023年度
- ・事業内容：Nーバス及び新しい移動サービスにおいて、サービス内容の再検討、路線の再編に向けた定量的な評価基準を設定し、評価・改善手法についての仕組みを構築する。また、新しい移動サービスにおいては、運行目的、役割分担を明確にする。

これまでのNーバスの見直しは、市民ニーズや都市構造の変化へ対応するためにサービス水準の向上を図りながら行ってきており、Nーバス全体の利用者数は増加傾向で推移している。

Nーバスに対する市の負担額は増加傾向にあり、今後の高齢化を踏まえると効率的に維持していくことが課題となる。

そこで、Nーバスについては、路線ごとの定量的な評価基準を設けることによって、利用者・地域のニーズに合った運行となるように評価手法を構築し、改善を図ることとする。また、今後本格運行を目指す新しい移動サービスについても、評価基準の構築に向けた検討を行う。

## (5) 企業と連携した利用促進の展開

- ・実施主体：交通事業者、商業事業者等、長久手市
- ・実施・継続：2019～2023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施設利用割引・買い物割引等について、既存の事業の継続や新規事業の実施に向けて、市内の商業事業者等と連携して取り組む。

新たに開業したイオンでは、リニモでの来店者にポイント付与等のインセンティブ付与によって、公共交通での来店の促進を図ってきており、引き続き取り組む。

また、新たなインセンティブ付与の導入について取り組むとともに、新たな施設や店舗へ展開し、拡充を図る。

## (6) 市民参加型の利用促進の展開・継続

- ・実施主体：市民、長久手市、交通事業者
- ・実施：2019～2023年度
- ・事業内容：市民主体の取組として2015（平成27）年度に結成した「公共交通応援隊」の活動を継続するとともに、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。

第2次地域公共交通総合連携計画で位置付けた「市民参加の利用促進活動の仕組みづくり」の取組として、「公共交通応援隊」が結成に至り、現在は子ども向けのイベントを検討するグループの「キッズイベントグループ」が活動している。

利用促進活動への市民参加の賛同割合が増加していることを活かし、現在の活動を継続するとともに、関係者が連携して継続を支援する。



## (7) 公共交通マップの更新

- ・実施主体：長久手市、交通事業者
- ・検討：2020年度
- ・実施・継続：2021～2023年度
- ・事業内容：2017年度に作成した公共交通マップについて、公共交通体系の見直しに合わせて、適宜更新を行う。

網形成計画で位置付けた「公共交通マップの作成・更新」の取組で、「長久手市公共交通マップ」を作成した。

本計画の事業では、2020年度までにバス路線を見直し、2021年度から新路線での運行を目指している。

そのため、「長久手市公共交通マップ」も合わせて更新を行う。



## (8) 周知・広報活動の強化

- ・実施主体：長久手市、交通事業者
- ・実施・継続：2019～2023年度
- ・事業内容：公共交通の利用促進及び啓発を図るため、様々な媒体を用いた周知を図る。
  - ・電子媒体：ホームページでの公共交通情報の掲載
  - ・紙媒体：広報紙への時刻表の折込、転入者への時刻表の配布、イベントチラシ等への公共交通情報の掲載
  - ・その他：ケーブルテレビ（ひまわりネットワーク）を利用したイベントの周知等

転入を始めとした人口増加に伴い、市内公共交通をよく知らない市民が増加しており、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。

情報取得方法は年齢層によって傾向が異なるため、電子媒体、紙媒体、報道機関等の様々な媒体を活用して実施することとし、近年急速に普及しているインターネットの情報検索サイトへの情報提供（GTFS※の活用等）を行い、幅広く展開する。

※GTFS(General Transit Feed Specification)

公共交通機関の時刻表とその地理的情報（バス停）の共通形式を定義したもの。

## (9) 各関係機関と連携した利用促進の展開

- ・実施主体：長久手市、関係機関
- ・検討：2019～2021年度
- ・実施・継続：2022～2023年度
- ・事業内容：総合計画に掲げる「あえて歩いてみたくなるまち」の実現に向け、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を利用する暮らし」へ転換を促すため、各関係機関と連携し公共交通の利用促進を実施する。

第6次長久手市総合計画（計画期間：2019年度～2028年度）の中で、都市経営分野の基本目標として「あえて歩いてみたくなるまち」を掲げ、公共交通の利便性向上により、自動車に過度に依存しないまちを目指すこととしている。

多様な交通手段を利用する暮らしへの転換には、自動車の過度な利用による問題を伝え、認知してもらう継続的な取組が必要である。

公共交通や徒歩・自転車での自発的な移動を根付かせるため、市民、学校、企業等と連携して利用促進事業に取り組む。

## (10) 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

- ・実施主体：長久手市、交通事業者
- ・実施：2019・2022年度
- ・事業内容：Nーバスの路線再編及び本計画の評価に際して、公共交通の利用状況等を把握するために、公共交通の利用実態調査やアンケート調査を行う。

Nーバスの路線再編及び第2次網形成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、バス路線の見直し前の実態把握のために2019年度に実施するとともに、本計画の計画期間終了前の2022年度に実施する。

## 11. 計画の達成状況の評価に関する事項

### (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。

### (2) 評価の方法

#### ① 第2次網形成計画の評価

- ・第2次網形成計画の評価は、目標の達成度合いを把握し評価を行う。
- ・公共交通の利用実績で把握する評価指標については、2023年度に行う。
- ・市民に対するアンケート調査で把握する評価指標については、計画期間終了前年の2022年度にアンケート調査を行い、評価を行う。

#### ② 各事業の評価

取り組む各事業の評価は、事業の実施方法や進捗、実施結果や効果検証について法定協議会で審議を行い、実施内容の評価・改善を行うこととする。

表 11-1 評価スケジュールとPDCAサイクルのイメージ

		第2次網形成計画の評価	
		各事業の評価	網形成計画の評価
評価項目		・第2次網形成計画で取り組む事業の内容 (実施方法、進捗、実施結果、効果等)	・5つの目標の達成度合いの評価
改善の対象		・事業の実施方法の見直しを行い、 計画期間中に反映	・第2次網形成計画の取組事業の見直し を行い、次期網形成計画に反映
評価 実施 年度	2019年	○	
	2020年	○	
	2021年	○	
	2022年	○	
	2023年	○	

○印：各事業の進捗に応じて事業ごとにPDCAサイクルを実施

## 12. 参考資料

### 12-1. 長久手市地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 長久手市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域公共交通活性化再生法」という。）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 市の公共交通政策の推進に関する事項
- (4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第3条 交通会議は、委員15人以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- (4) 住民又は利用者の代表
- (5) 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者
- (6) 愛知警察署長又はその指名する者
- (7) 愛知県振興部交通対策課長又はその指名する者
- (8) 愛知県尾張建設事務所長又はその指名する者
- (9) 長久手市長又はその指名する者
- (10) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長、副会長1人及び監事2人を置く。

2 会長は、委員の互選によってこれを定め、副会長及び監事は委員のうちから会長が指名する。

3 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

5 監事は、交通会議の監査事務を行う。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、会長が会議の議長となる。

2 交通会議は、委員の半数以上の出席がなければ、これを開くことができない。ただし、書面により代理者に権限を委任した場合は、当該代理者を出席委員とみなす。

3 交通会議の議事は、原則として全会一致をもって決するものとする。ただし、意見が分かれたときは、出席委員の4分の3以上の賛成で決するものとする。

4 会長は、交通会議の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者を出席させ、意見を聴くことができる。

5 会議は、原則として公開とする。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 交通会議の庶務に関し必要な事項は、別に定める。

(会計)

第9条 交通会議の収入及び支出に関し必要な事項は、別に定める。



(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この要綱は、平成20年10月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成21年4月28日から施行する。

附 則

この要綱は、平成24年1月4日から施行する。

附 則

この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成28年3月15日から施行する。

12-2. 長久手市地域公共交通会議委員名簿

< 第47回長久手市地域公共交通会議開催時点 >

	委員区分	氏名	備考
1	第1号	松本 幸正	名城大学 理工学部社会基盤デザイン工学科 教授
2	第2号	吉岡 実	名鉄バス(株) 運輸部部長兼運輸計画課長
3	第2号	小林 裕之	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事
4	第2号	天野 力	(株)あんしんネットあいち 長久手営業所 営業課長
5	第2号	加藤 正純	長久手市くらし文化部長
6	第3号	佐藤 幸太	愛知県交通運輸産業労働組合協議会幹事
7	第4号	今井 純志	公募委員
8	第4号	古賀 めぐみ	公募委員
9	第4号	田中 直子	公募委員
10	第5号	二輪 昭宏	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
11	第6号	中山 肇	愛知警察署交通課長
12	第7号	榊原 仁	愛知県振興部交通対策課主幹
13	第8号	松本 幸次	愛知県尾張建設事務所維持管理課長
14	第9号	高嶋 隆明	長久手市市長公室長
15	第10号	矢野 正彦	愛知高速交通(株) 総務課担当課長

### 12-3. 第2次長久手市地域公共交通網形成計画の策定経緯

#### (1) 長久手市地域公共交通会議での協議

「第2次長久手市地域公共交通網形成計画」の策定に関する長久手市地域公共交通会議は下記のとおり開催し、協議を行った。

会議開催日	主な協議事項
＜第41回会議＞ 2017（平成29）年 8月 3日（木） 午前10時00分から	・公共交通市民アンケート（案）について
＜第42回会議＞ 2018（平成30）年 1月30日（火） 午後 2時00分から	・公共交通市民アンケート結果について
＜第43回会議＞ 2018（平成30）年 6月 1日（金） 午後 2時00分から	・公共交通アンケートの調査結果について
＜第44回会議＞ 2018（平成30）年 8月 3日（金） 午後 3時00分から	・第2次長久手市地域公共交通網形成計画骨子（案）について
＜第45回会議＞ 2018（平成30）年10月15日（月） 午前 9時30分から	・第2次長久手市地域公共交通網形成計画に係る目標・評価指標について ・第2次長久手市地域公共交通網形成計画に係る実施事業について
＜第46回会議＞ 2018（平成30）年12月17日（月） 午後 2時00分から	・第2次長久手市地域公共交通網形成計画（案）について
＜第47回会議＞ 2019（平成31）年 3月13日（水） 午後 1時00分から	・第2次長久手市地域公共交通網形成計画（案）について

#### (2) パブリックコメントの実施

「第2次長久手市地域公共交通網形成計画（案）」に対するパブリックコメントを、2019（平成31）年1月7日（月）から2月8日（金）まで行い、2名の方から11件の意見が寄せられた。