

Nーバス利用実態調査結果について

- | | |
|--------------------|----|
| 1. Nーバス利用実態調査結果の概要 | 1 |
| 2. Nーバスの課題の整理 | 13 |

1. Nーバス利用実態調査結果の概要

1.1 調査実施概要

調査項目	調査項目	調査対象	調査日
Nーバス利用実態調査	①OD調査 ②バス停別乗降客数調査	全路線・全便	平日：H26.11.05(水)：曇り 休日：H26.11.30(日)：晴れ

1.2 調査結果

(1) 回収状況

- 調査当時の平日の利用者数は、平成26年度の10月までの1日平均利用者数647人/日と比べても、多い利用者数であった。
- 平日調査の回収率は97.6%となり、休日調査の回収率は100%となった。調査日の路線別利用者数と回収数は、平日は図 1-2、休日は図 1-3のとおりとなった。
- Nーバスの利用者数は、平成17年の愛・地球博以降、年々増加している関係もあり、OD調査（平日）においても調査ごとに回収数が増加している。（図 1-1）

	項目		結果	備考
	平日	利用者数	a	841
回収数		b	821	バス停別乗降客数調査による補正後の人数
回収率		b/a	97.6%	(前回:99.3%)
休日	利用者数	c	400	
	回収数	d	400	バス停別乗降客数調査による補正後の人数
	回収率	d/c	100.0%	

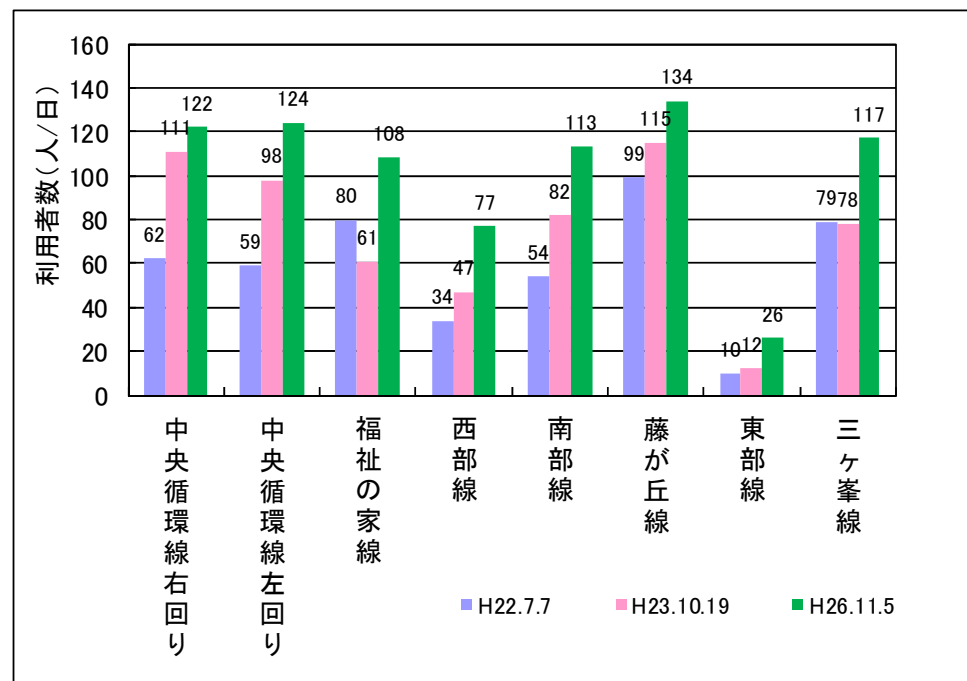


図 1-1 過去のOD調査の路線別のOD票回収数

(2) 過去の調査と比べた路線ごとの回収数

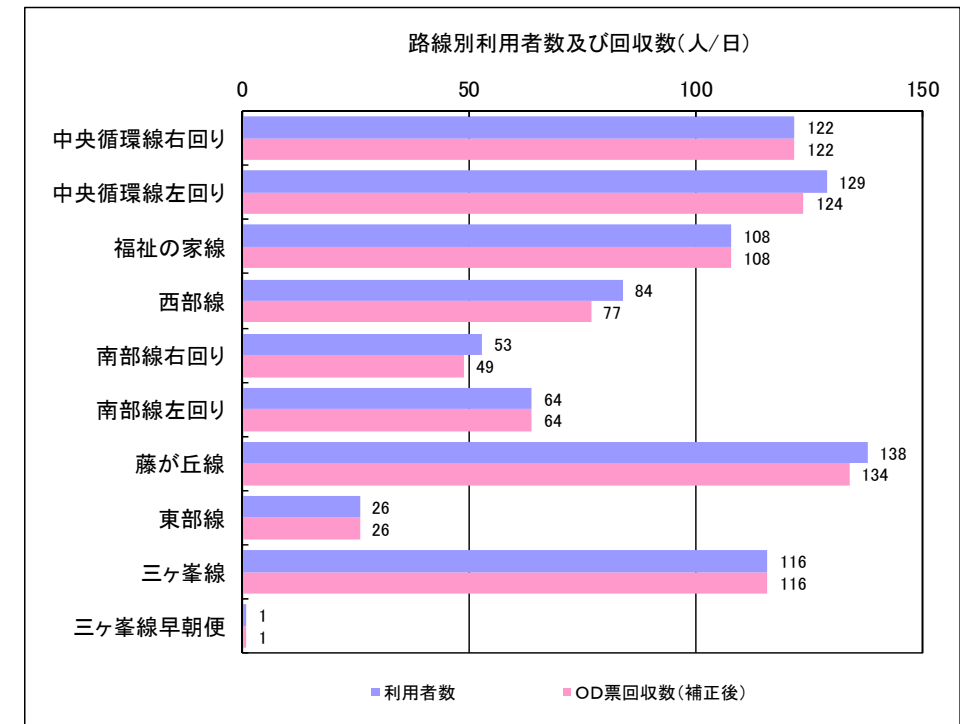


図 1-2 調査当日の路線別の利用者数とOD票回収数(平日)

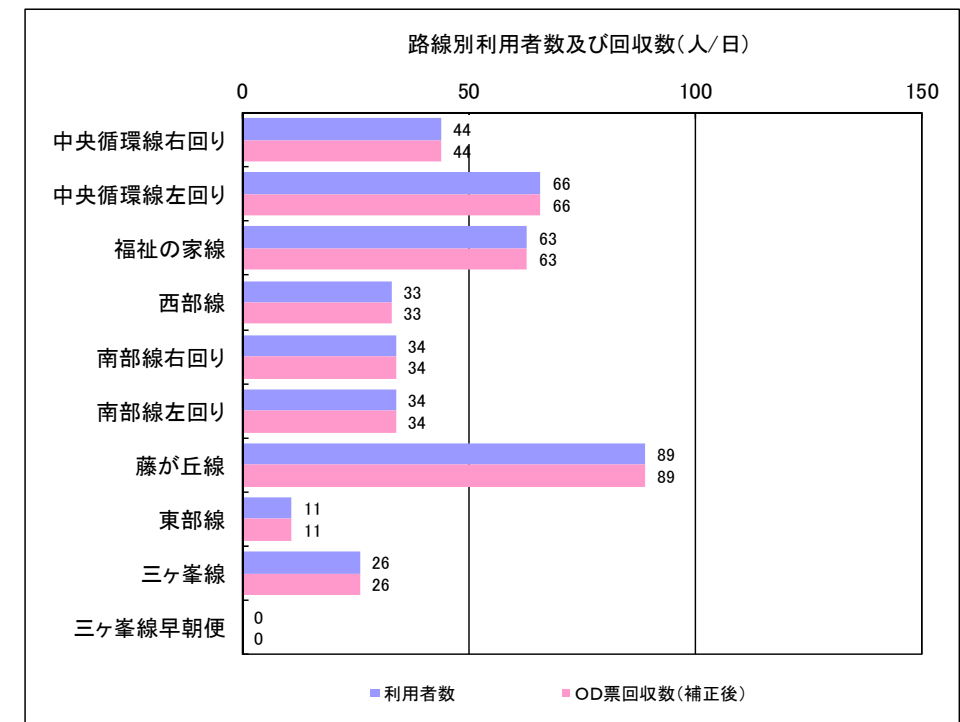


図 1-3 調査当日の路線別の利用者数とOD票回収数(休日)

(3) 乗継利用を除いた利用者数

- 乗継利用を除いた利用者数は、過去の調査（平日）と比べても増加している。

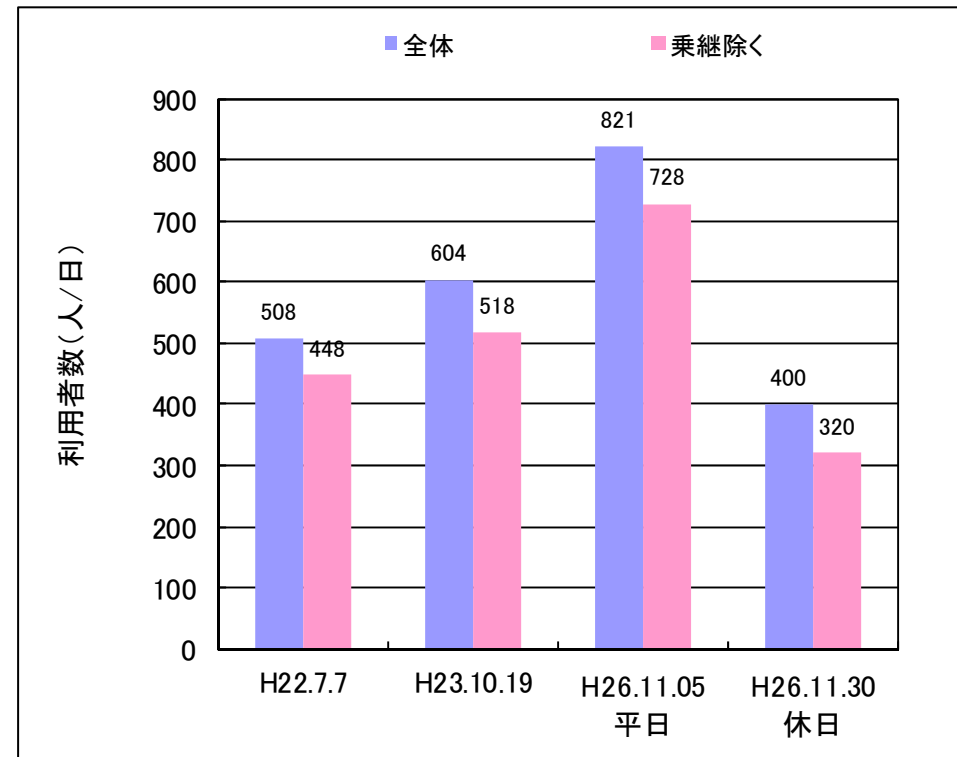


図 1-4 全体利用数と乗継利用を除いた利用者数

(4) 利用実態

1) 性別・子供

- 女性の利用が約7割を占め、前回の調査との大きな相違はない。
- 平日調査の子供の大半は、三ヶ峯線で通学する児童である。小学生未満の園児や、遠足等の団体利用は含んでいない。
- 休日においても子供の利用割合は平日と大きく変わらず、子供と一緒に出掛ける大人が多くなっている。

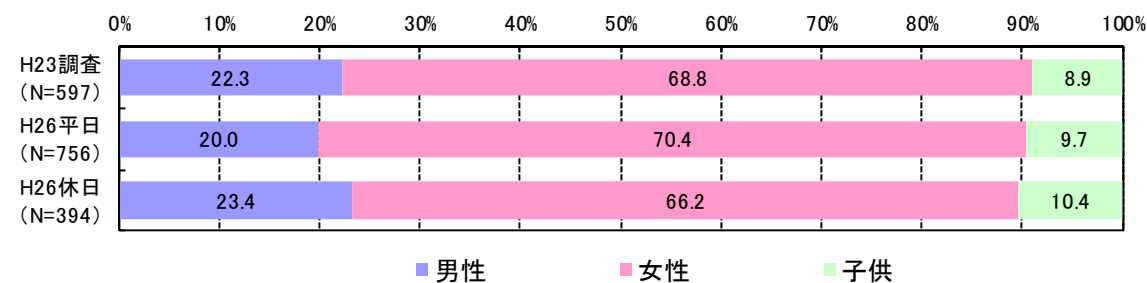


図 1-5 N-バスの利用者の性別・子供の利用割合（不明回答除く）

(5) 住まい

- 市内に住まいの方の利用が約9割を占め、前回の調査との大きな相違はない。
- 平日と休日を比べると、休日の方が市内に利用割合が高い。

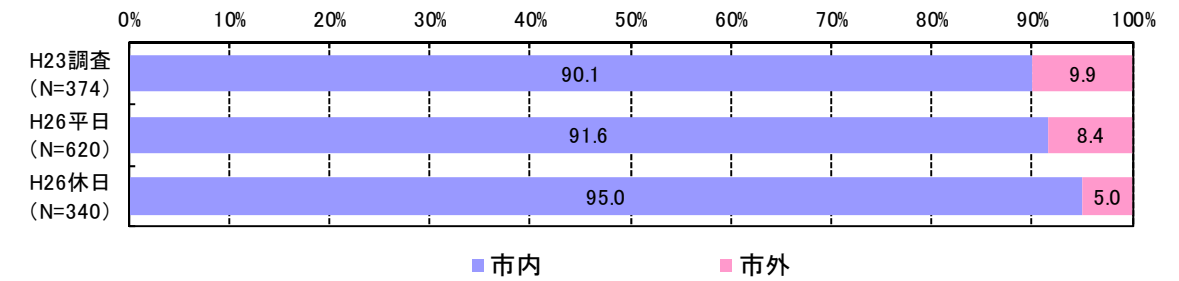


図 1-6 N-バスの利用者の住まいの割合（不明回答除く）

(6) 利用乗車券

- 無料利用者が、約7割を占める。
- 前回の調査と比べると、やや有料利用の割合が高くなっている。
- 平日と休日を比べると、休日の方が無料の利用割合が多い。

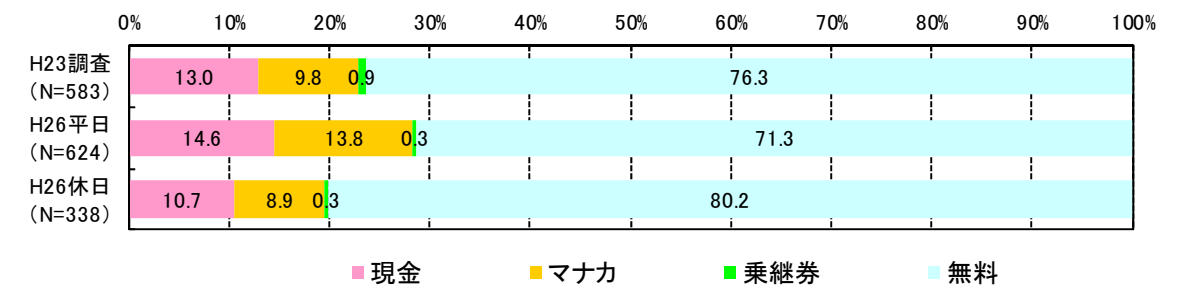


図 1-7 N-バスの利用者の乗車券別の利用割合（不明回答除く）

(7) N-バス乗降前後の利用交通手段

1) N-バス全体での乗降前後の利用交通手段

- 徒歩利用が約77~78%を占め最も多く、次いでN-バスの乗継利用が約12~13%となっている。
- 前回の調査と比べて、傾向に大きな相違はない。
- 平日と休日を比べると、休日の方がN-バスの乗継利用割合が高く、降りた後の他のバスの利用割合も、休日ではやや高くなる。

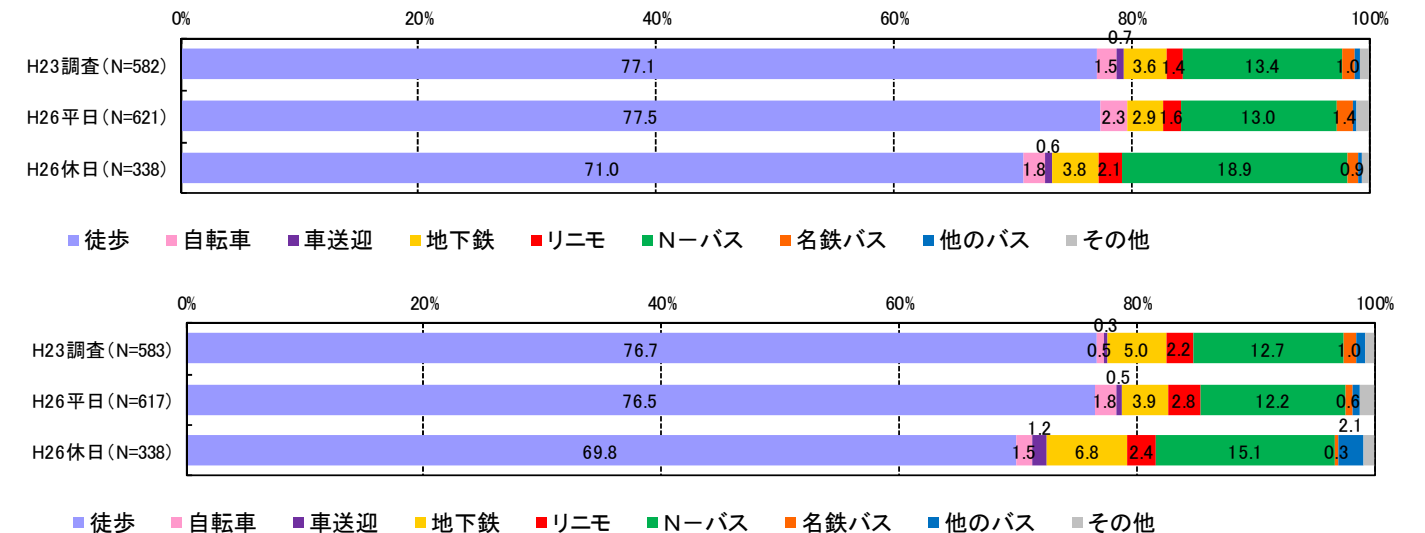


図 1-8 N-バスに乗る前の利用公共交通手段(上図)と降りた後の利用公共交通手段(下図)（不明回答除く）

2) 路線別の乗降前後の利用交通手段

① 平日調査

● 路線別の乗降前後の利用交通手段の特徴は、次のとおりである。

- A. 福祉の家線は、Nーバスとの乗継利用割合が、路線全体の約12~13%に比べて、約29~35%を占め、多くなっている。
- B. 藤が丘線は、地下鉄との乗換え利用割合が、約13~20%を占め多くなっている。
- C. 三ヶ峯線のNーバスを降りた後の利用公共交通手段では、リニモの利用割合が約12%と比較的多い。
- D. 東部線のNーバスを降りた後の利用公共交通手段では、車送迎の割合が約9%と比較的多い。

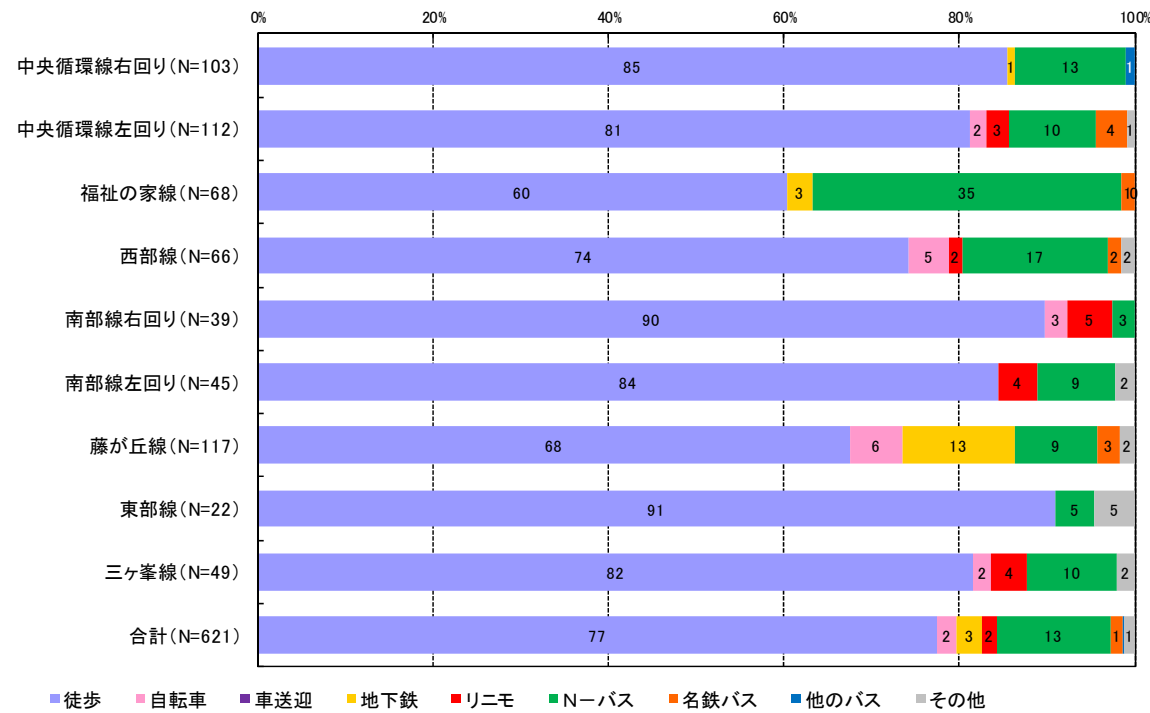


図 1-9 路線別のNーバスに乗る前の利用公共交通手段（不明回答除く）：平日

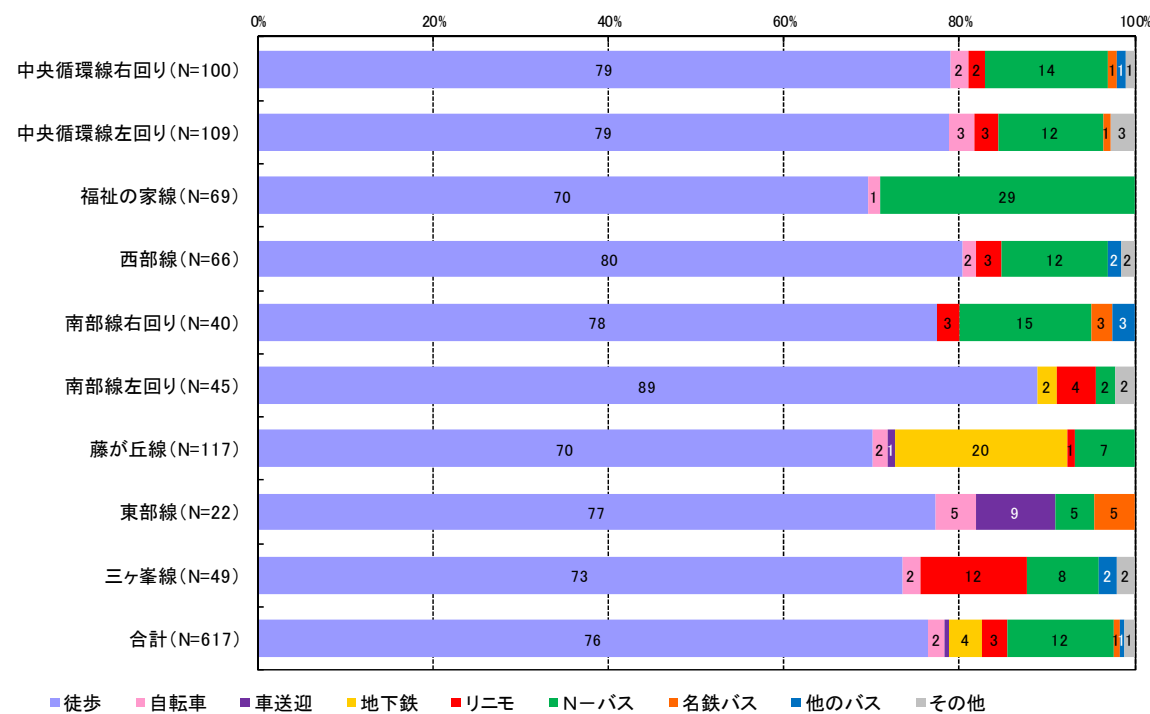


図 1-10 路線別のNーバスを降りた後の利用公共交通手段（不明回答除く）：平日

② 休日調査

● 路線別の乗降前後の利用交通手段の特徴は、次のとおりである。

- A. 福祉の家線は、Nーバスとの乗継利用割合が、乗る前は約55%と平日よりも多いが、降りた後は約16%と平日よりも少なくなる。
- B. 藤が丘線は、地下鉄との乗換え利用割合が約15~27%と、平日よりも多くなっている。
- C. リニモの利用割合は、乗る前は南部線右回り、降りた後は西部線、三ヶ峯線で比較的多い。
- D. 西部線のNーバスを降りた後の利用公共交通手段では、車送迎が約8%と比較的多い。

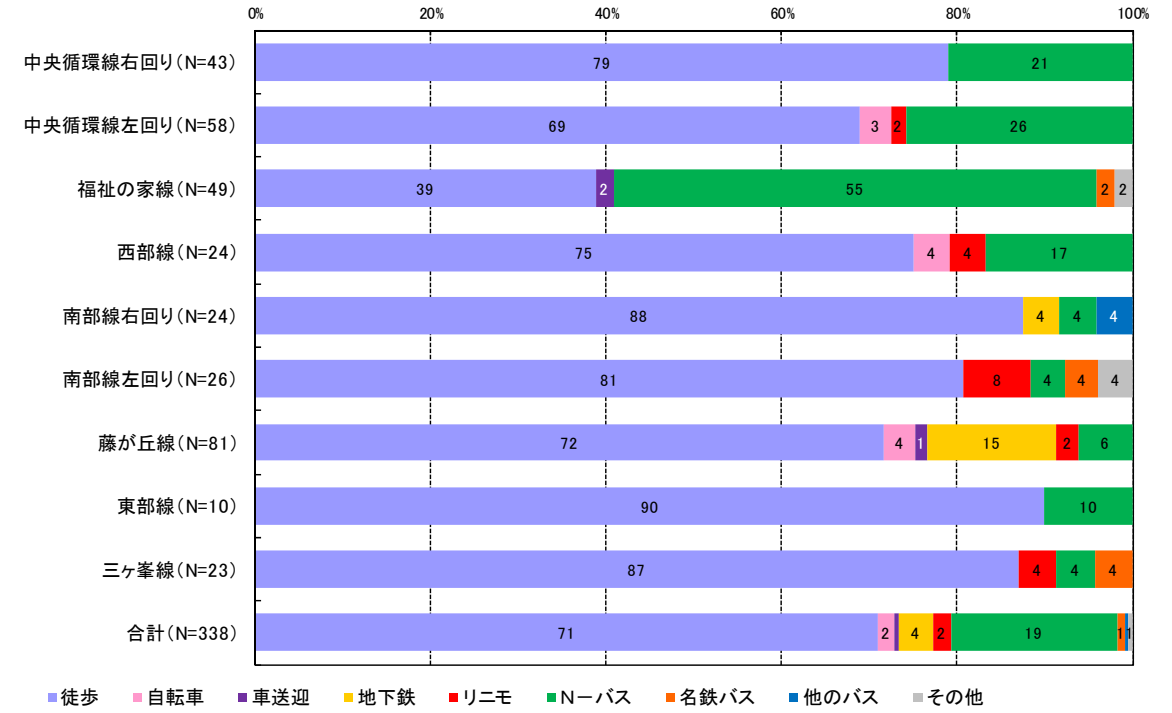


図 1-11 路線別のNーバスに乗る前の利用公共交通手段（不明回答除く）：休日

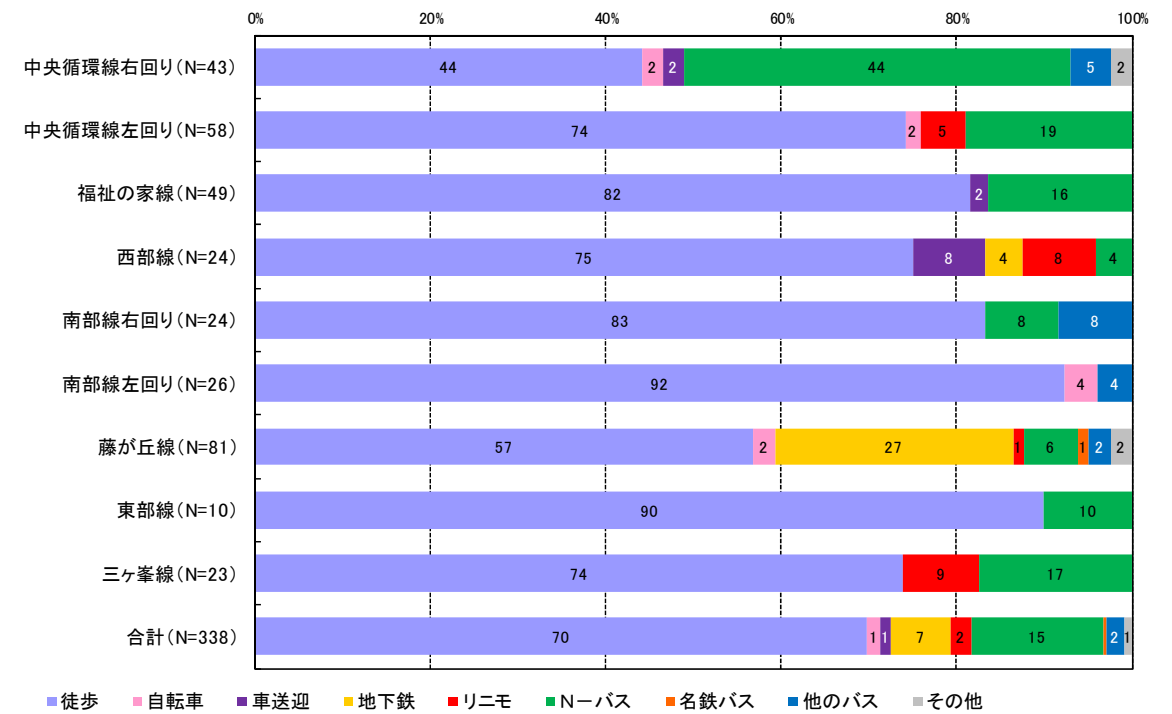


図 1-12 路線別のNーバスを降りた後の利用公共交通手段（不明回答除く）：休日

(8) Nーバス同士の乗継利用の状況

- 市役所での乗継利用が最も多く、平日では市役所バス停利用者の約52%を占め、H23調査の約54%と比べても大きな相違はない。休日の乗継利用割合は約55%となる。
- 平日は、市役所に次いで、杵ヶ池公園駅（北口・南口）での乗継利用が多いが、乗継利用割合は約23%と市役所に比べて少ない。休日は福祉の家での乗継利用がやや多くなる。
- 平日は、杵ヶ池公園駅（北口・南口）と戸田谷を合わせて比較すると、H23調査での乗継利用割合の約27%に対し、H26調査では約15%と減少している。

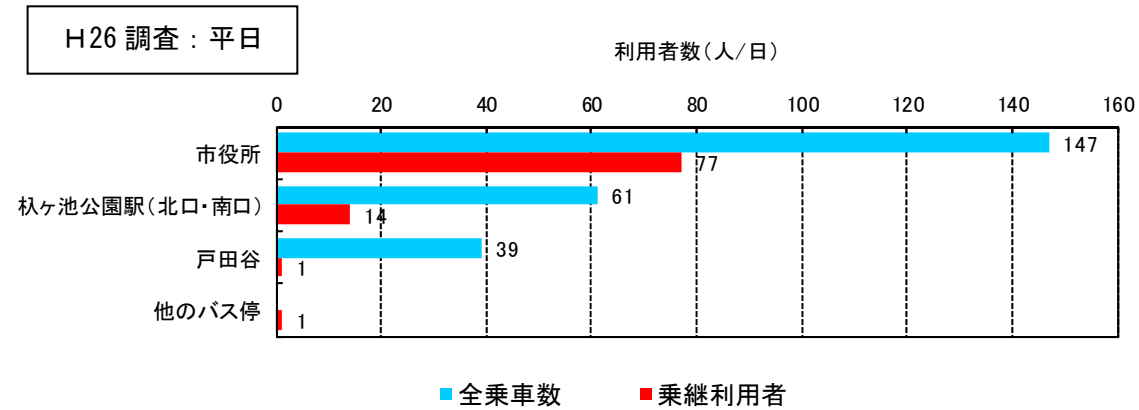


図 1-13 Nーバス同士のバス停別乗継利用の状況（H26 調査）：平日

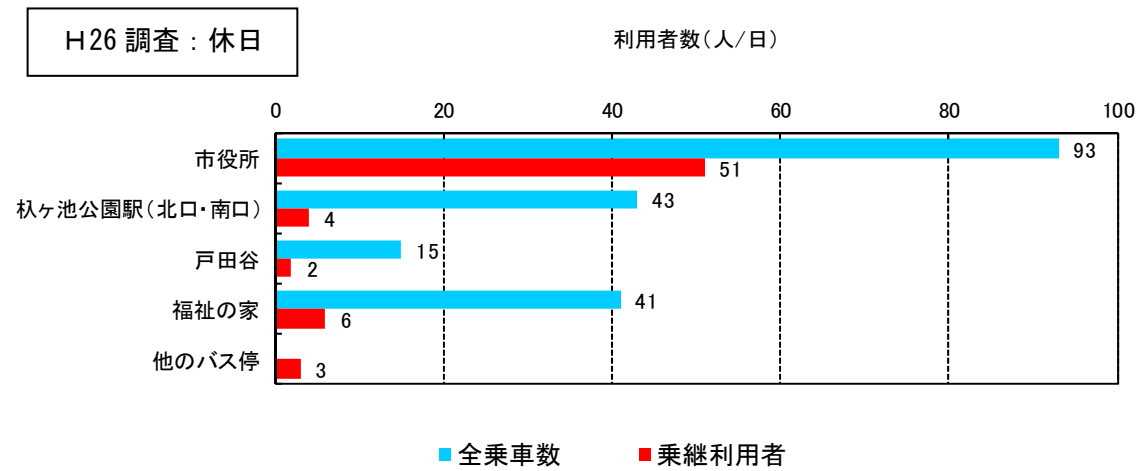


図 1-14 Nーバス同士のバス停別乗継利用の状況（H26 調査）：休日

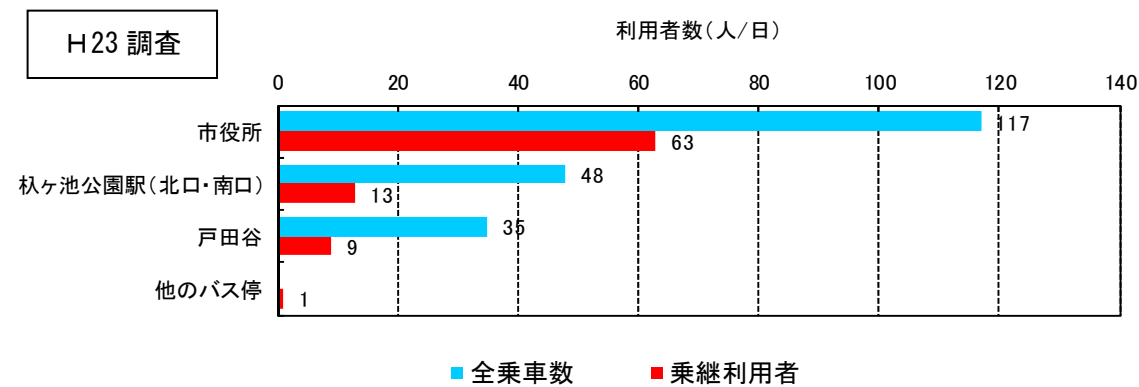


図 1-15 Nーバス同士のバス停別乗継利用の状況（H23 調査）：平日

(9) Nーバスの乗継利用回数

- 乗継なしの利用が大半を占め、乗継1回は14%、乗継2回は1%となっている。
- 平日は、前回の調査と比べて、傾向に大きな相違はない。
- 平日と休日を比べると、休日の方が乗継を1回以上行う割合は高くなっている。

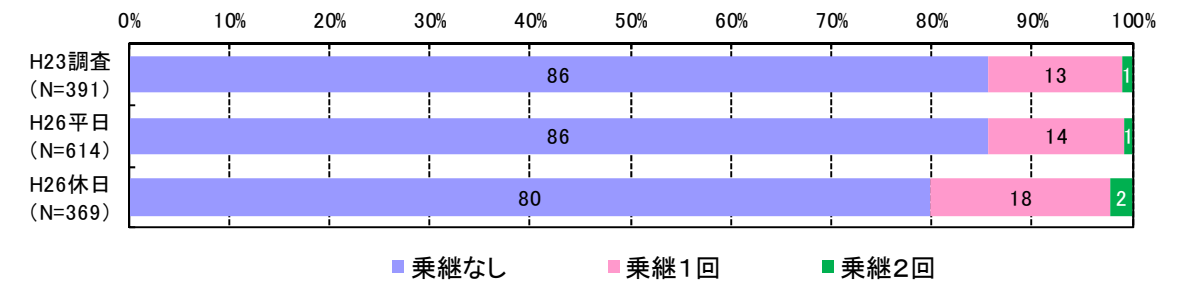


図 1-16 乗継利用の回数（不明回答除く）

(10) 路線別バス停別利用者数：平日

- バス停別に見たN-バスの利用者数は、「市役所」が最も多く、次いで「福祉の家」が多い。
- その他には「愛知医大」「藤が丘」「戸田谷」「杵ヶ池公園駅北口・南口」「前東公民館」「三ヶ峯ニュータウン口」のバス停で、利用者数の多さが目立っている。
- 各路線のバス停別利用者数は、図 1-19～図 1-21に示すとおり、各路線単位でも上記に示すバス停の利用の多さが目立っている。

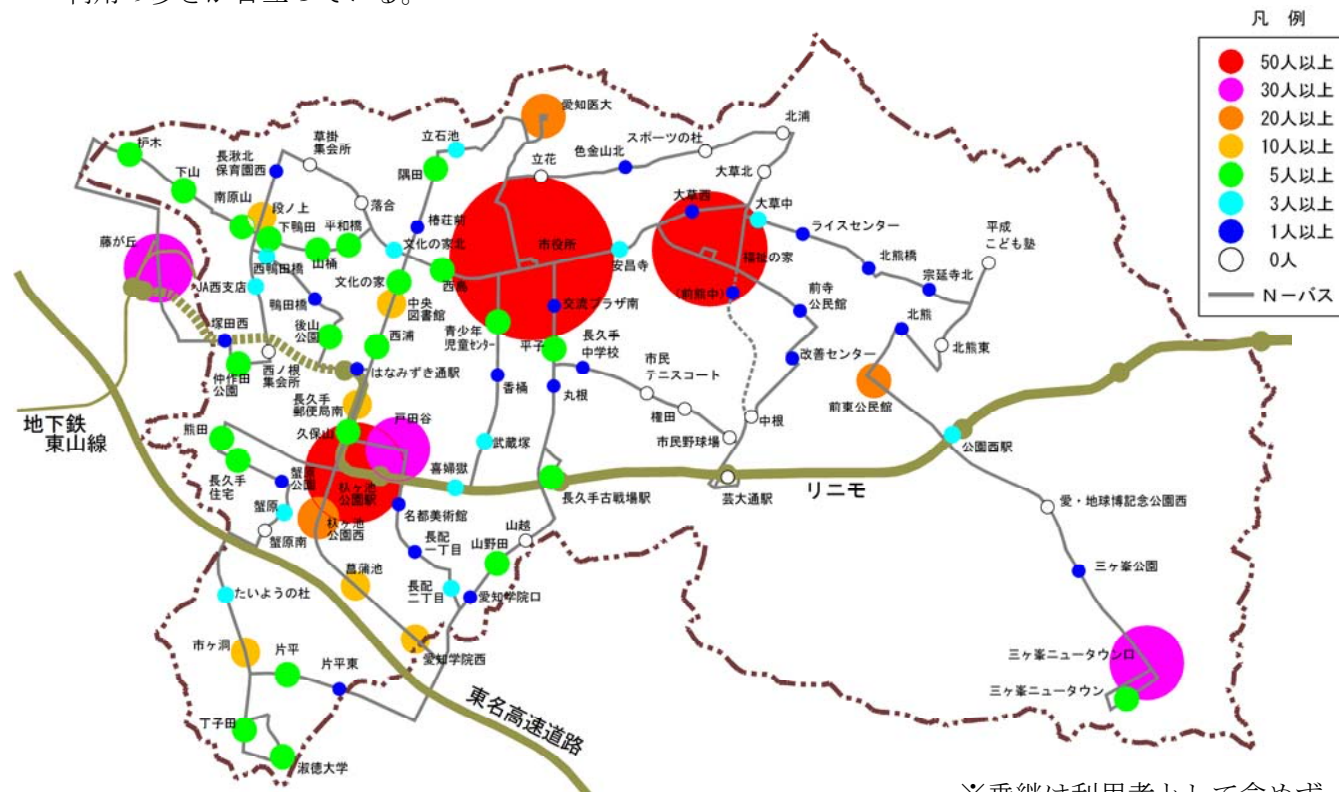


図 1-17 N-バスのバス停別利用者規模（乗車利用者）

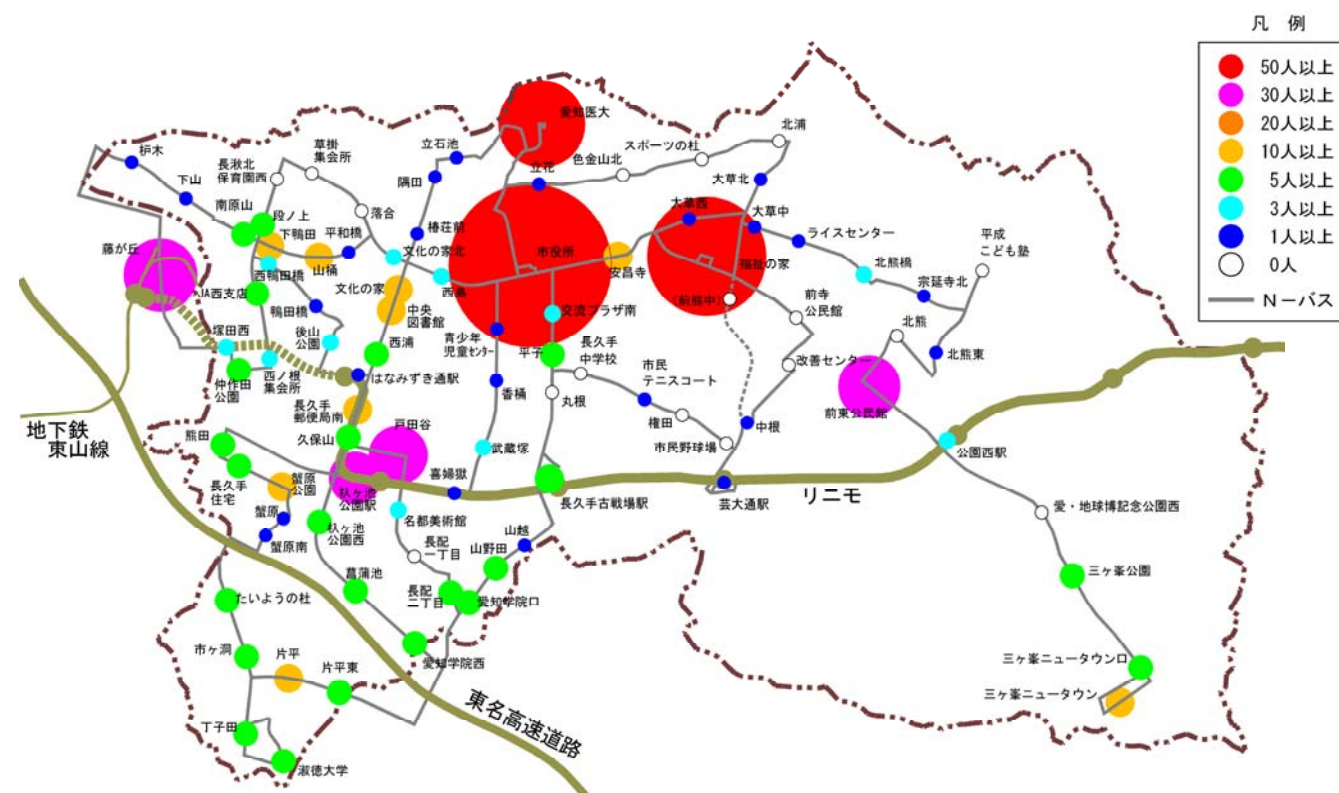
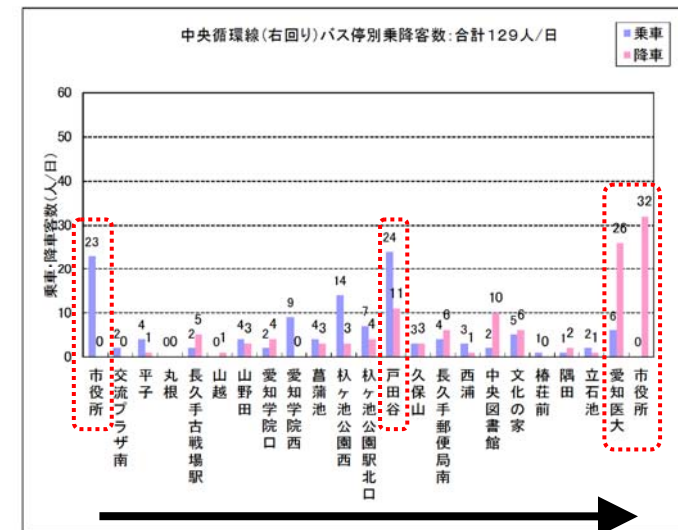


図 1-18 N-バスのバス停別利用者規模（降車利用者）

① 中央循環線（右回り）

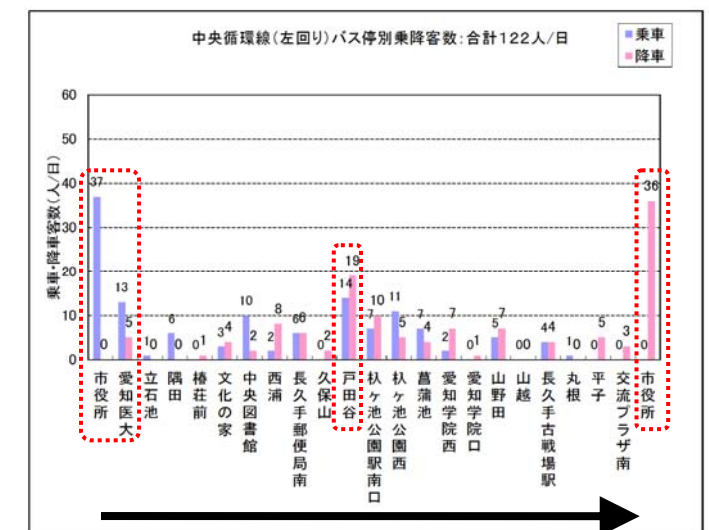
- バス停ごと利用は、乗車は戸田谷、市役所、降車は市役所、愛知医大で利用の多さが目立つ。
- バス停間の通過人員は、戸田谷～愛知医大の間が多くなっている。
- 主な利用形態は、市役所で乗車した利用者が、路線の中間付近までで降車し、戸田谷や杵ヶ池公園西等から乗車した利用者が、主に愛知医大や市役所で降車している。



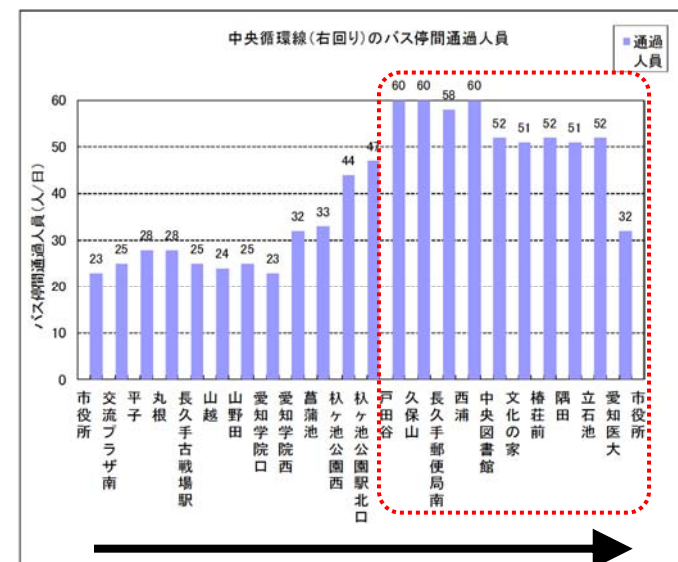
運行方向

② 中央循環線（左回り）

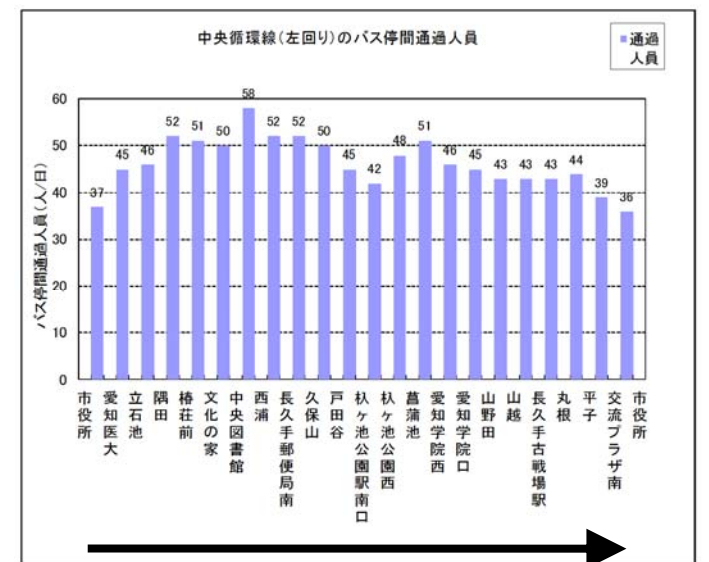
- バス停ごと利用は、乗車は市役所が最も多く、次いで戸田谷、愛知医大で多さが目立ち、降車は市役所が最も多い、次いで戸田谷で多さが目立つ。
- バス停間の通過人員は、中央循環線右回りほど、区間で大きな差は見られない。
- 主な利用形態は、市役所や愛知医大で乗車した利用者が、路線の中間付近までで降車し、戸田谷や杵ヶ池公園駅南口等から乗車した利用者が、主に市役所で降車している。



運行方向



運行方向



運行方向

図 1-19 中央循環線右・左回りのバス停別乗降客数(上図)とバス停間通過人員(下図)

③ 福祉の家線

- 主な利用形態は、市役所～福祉の家間の往復利用が主体となっており、市役所と福祉の家の利用が多い。

④ 西部線

- バス停ごと利用は、乗車は市役所、段ノ上、降車は市役所、愛知医大で利用の多さが目立つ。
- バス停間の通過人員は、段ノ上～愛知医大の間が多くなっている。
- 主な利用形態は、市役所で乗車した利用者が、路線の中間付近までで降車し、段ノ上等から乗車した利用者が、主に愛知医大や市役所で降車している。

⑤ 南部線（右回り）

- バス停ごと利用は、乗車は杵ヶ池公園北口が多く、降車も杵ヶ池公園北口が多いものの、目立った多さではない。
- バス停間の通過人員は、区間で大きさ差は見られない。
- 主な利用形態は、杵ヶ池公園北口で乗車した利用者が、主に南部地区のバス停で降車し、南部地区で乗車した利用者が、主に杵ヶ池公園駅北・南口や戸田谷で降車している。

⑥ 南部線（左回り）

- バス停ごと利用は、乗車は杵ヶ池公園南口が多く、その他は、乗車・降車とも利用の多さが目立つバス停はない。
- バス停間の通過人員は、杵ヶ池公園南口より徐々に少なくなっている。
- 主な利用形態は、杵ヶ池公園南口で乗車した利用者が、南部地区までのバス停で降車し、南部地区で乗車した利用者が、主に杵ヶ池公園駅北・南口や戸田谷で降車しているが、南部線右回りほど、南部地区～戸田谷の間での乗車利用が少ない。

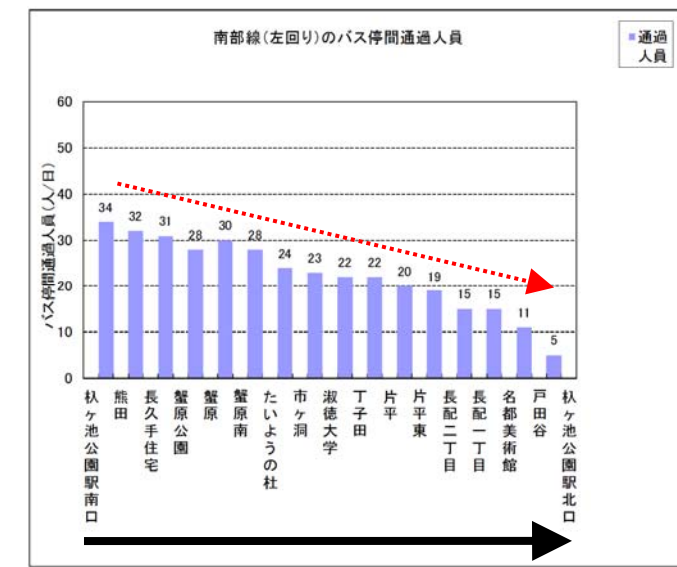
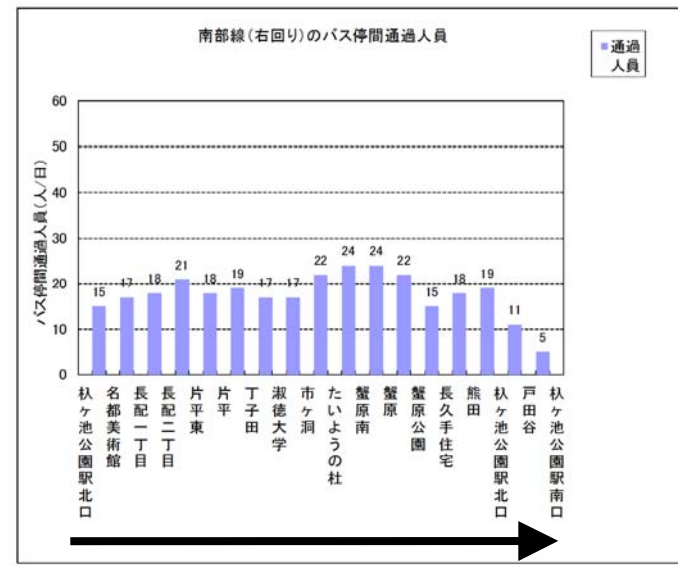
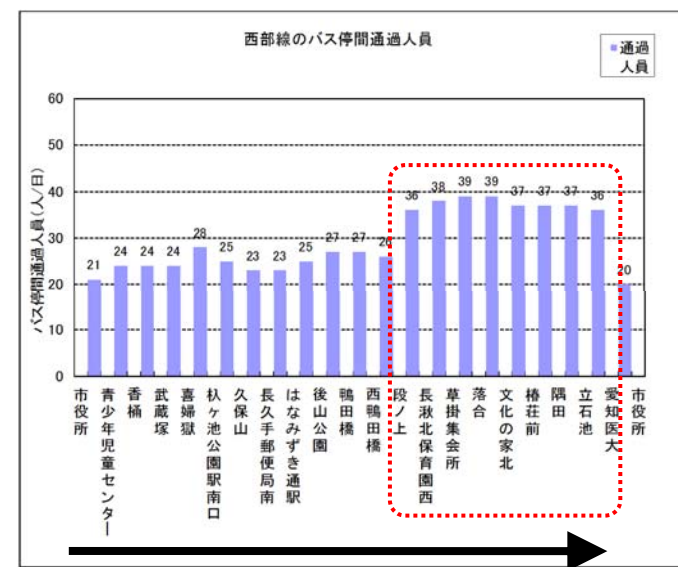
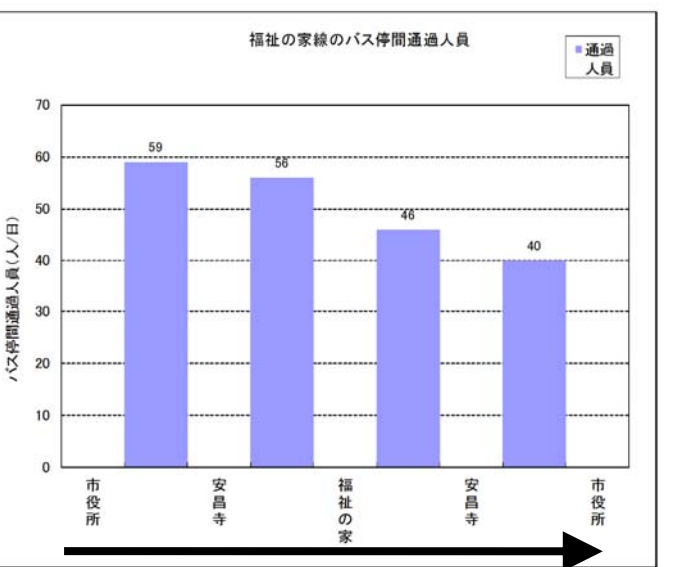
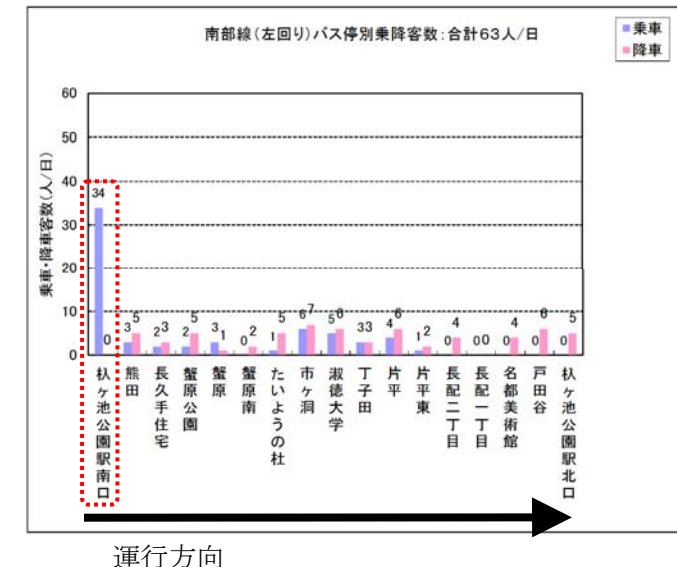
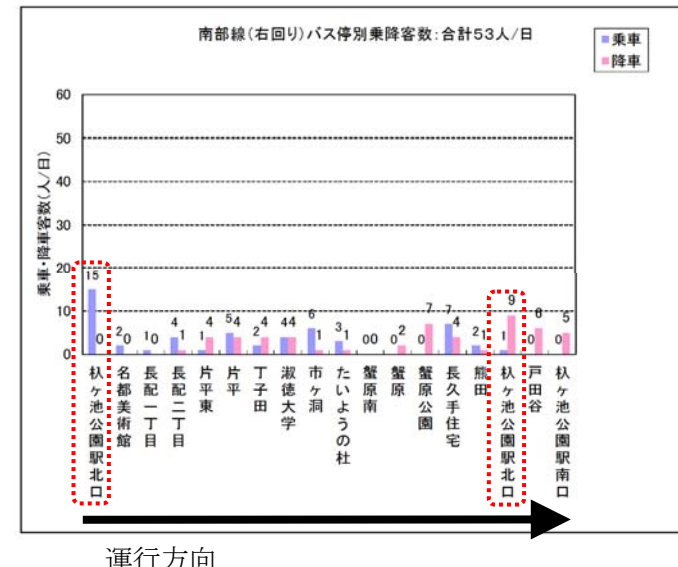
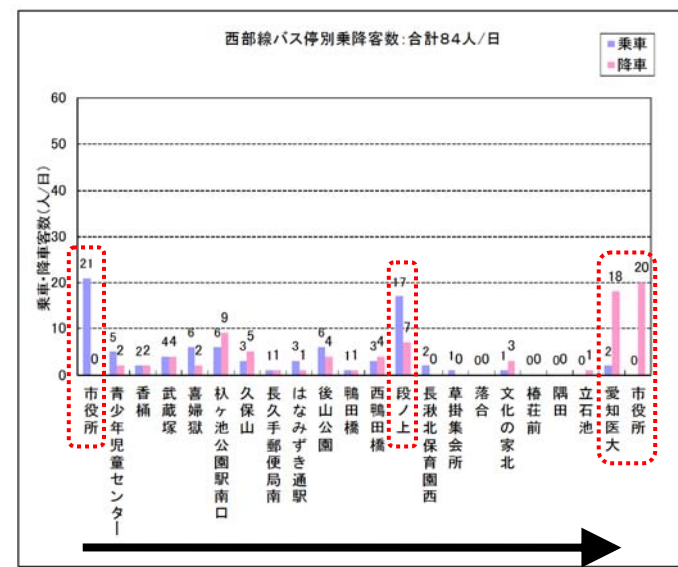
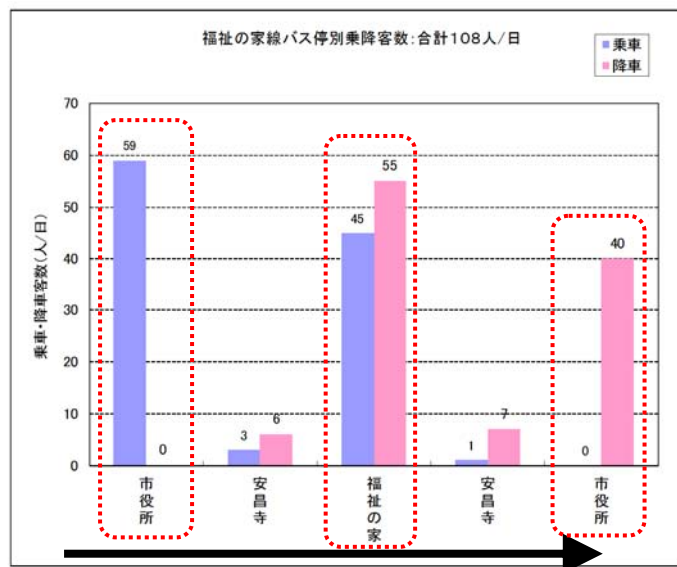
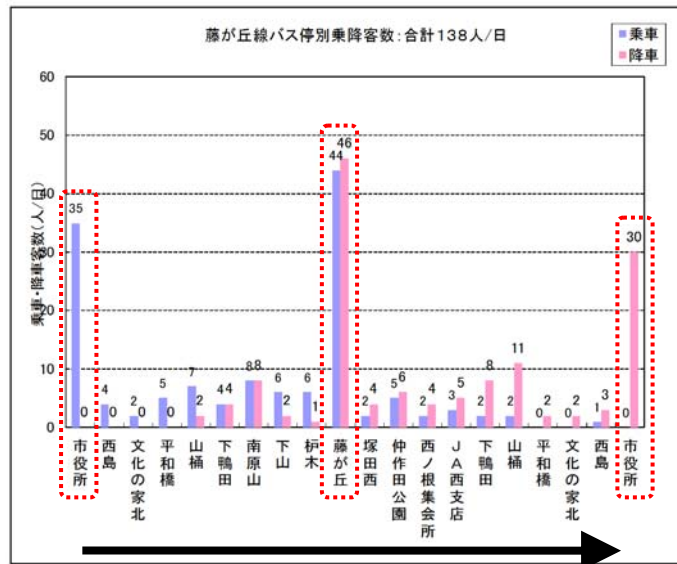


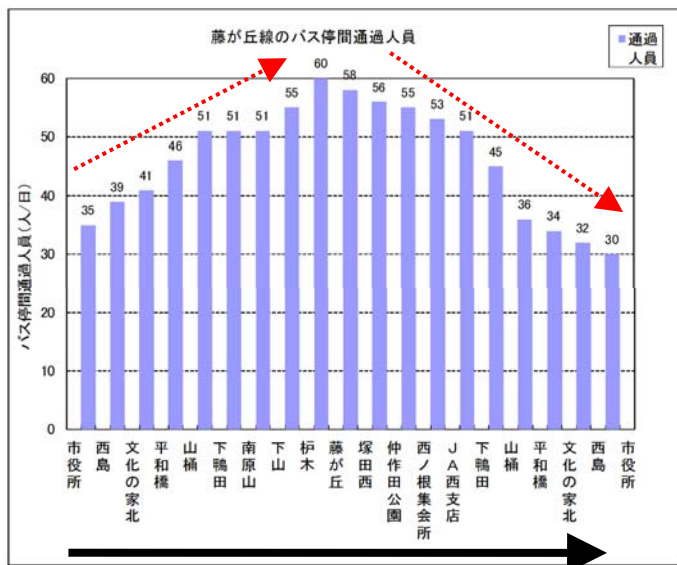
図 1-20 福祉の家線、西部線、南部線右・左回りのバス停別乗降客数(上図)とバス停間通過人員(下図)

⑦ 藤が丘線

- バス停ごと利用は、乗車・降車とも、市役所、藤が丘の利用の多さが特に目立つ。
- バス停間の通過人員は、市役所～藤が丘の間で徐々に増減する形になっている。
- 主な利用形態は、藤が丘に向かう運行方向では、市役所を筆頭に途中バス停から乗車した利用者が、藤が丘で降車し、市役所に向かう運行方向では藤が丘で乗車した利用者が、市役所を筆頭に途中バス停で降車している。



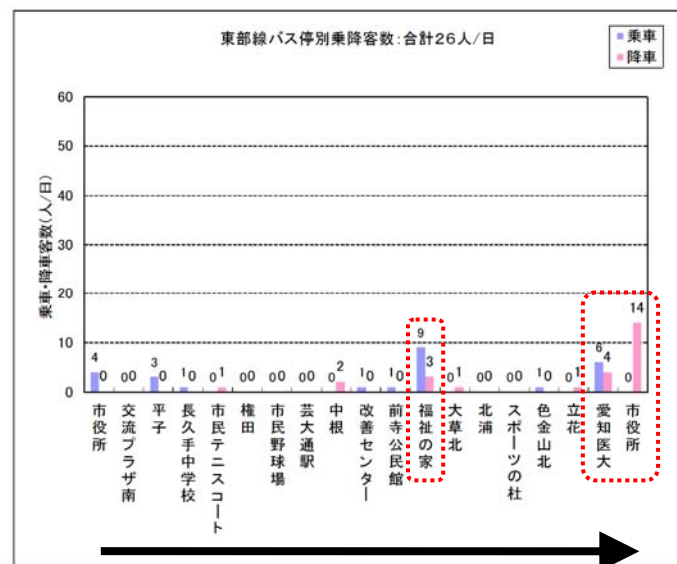
運行方向



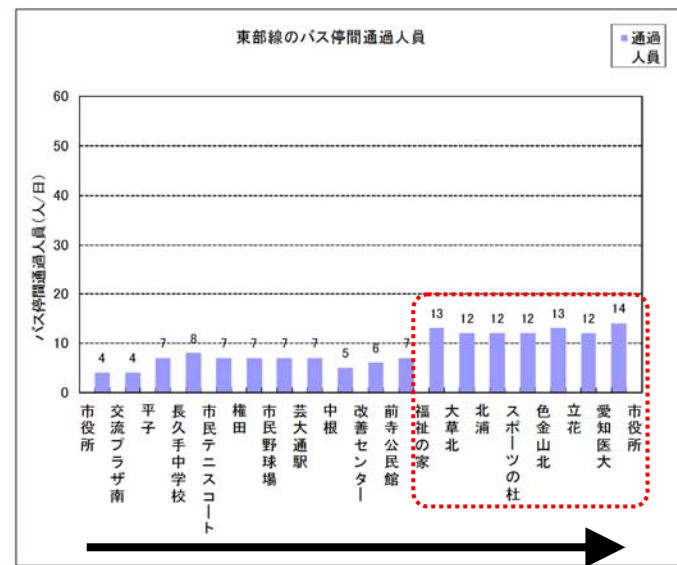
運行方向

⑧ 東部線

- バス停ごと利用は、乗車は福祉の家、愛知医大、降車は市役所で利用の多さがやや目立つ。
- バス停間の通過人員は、福祉の家～市役所の間がやや多くなっている。
- 主な利用形態は、福祉の家または愛知医大から市役所に向かう用途に活用されており、その他の途中バス停における利用は少ない。



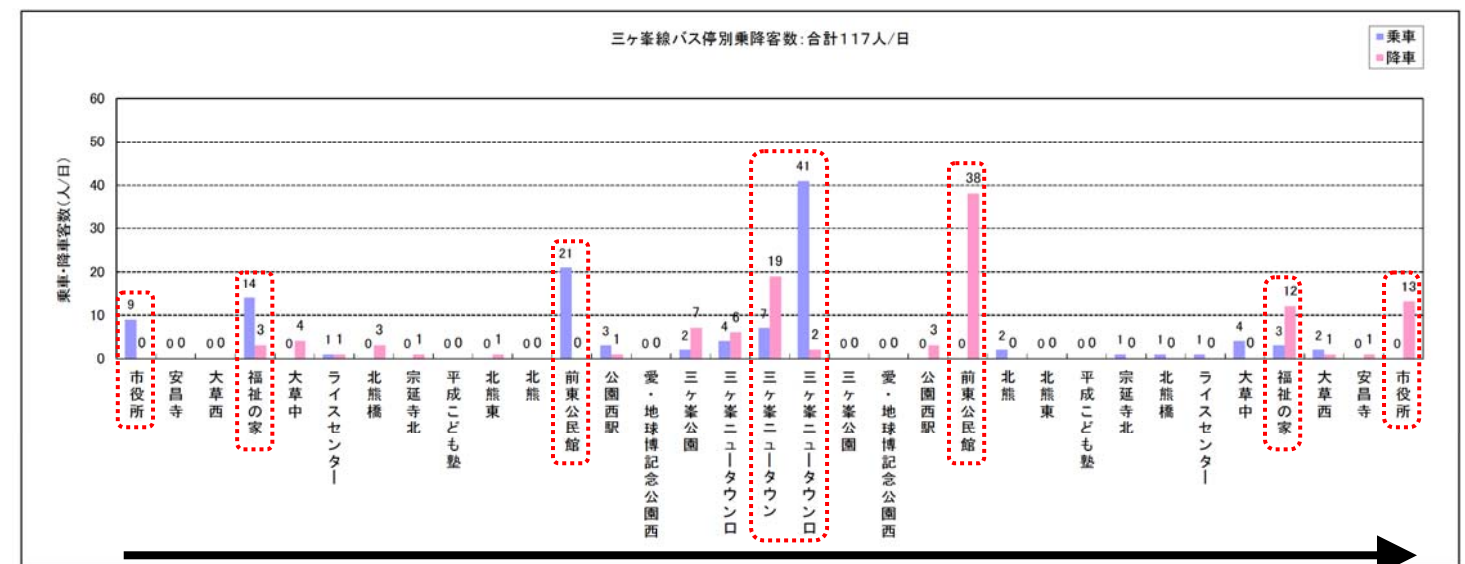
運行方向



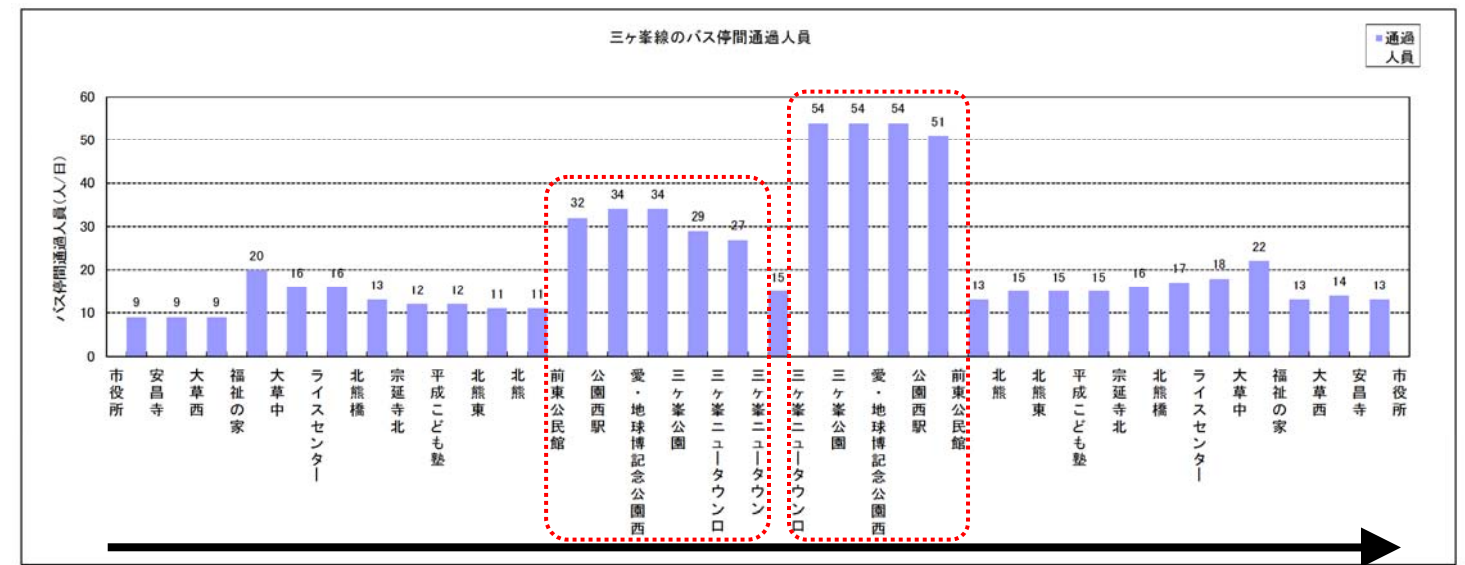
運行方向

⑨ 三ヶ峯線

- バス停ごと利用は、通学で小学児童が利用する三ヶ峯ニュータウン口と小学校の最寄りの前東公民館の乗降利用が特に目立ち、その他では市役所、福祉の家で利用の多さがやや目立つ。
- バス停間の通過人員は、通学利用区間の三ヶ峯ニュータウン口～前東公民館の間が多くなっている。
- 主な利用形態は、三ヶ峯ニュータウン口～前東公民館の通学利用の他は、三ヶ峯地区～公園西駅・福祉の家・市役所の利用に活用されている。



運行方向



運行方向

図 1-21 藤が丘線、東部線、三ヶ峯線のバス停別乗降客数(上図)とバス停間通過人員(下図)

(11) 路線別便別利用者数：平日

- 大きく午前と午後で分けて利用割合を見ると、Nーバス全体では午前と午後は、概ね同じ割合になっている。路線別では傾向に差があり、以降で路線別便別の利用実態を整理した。

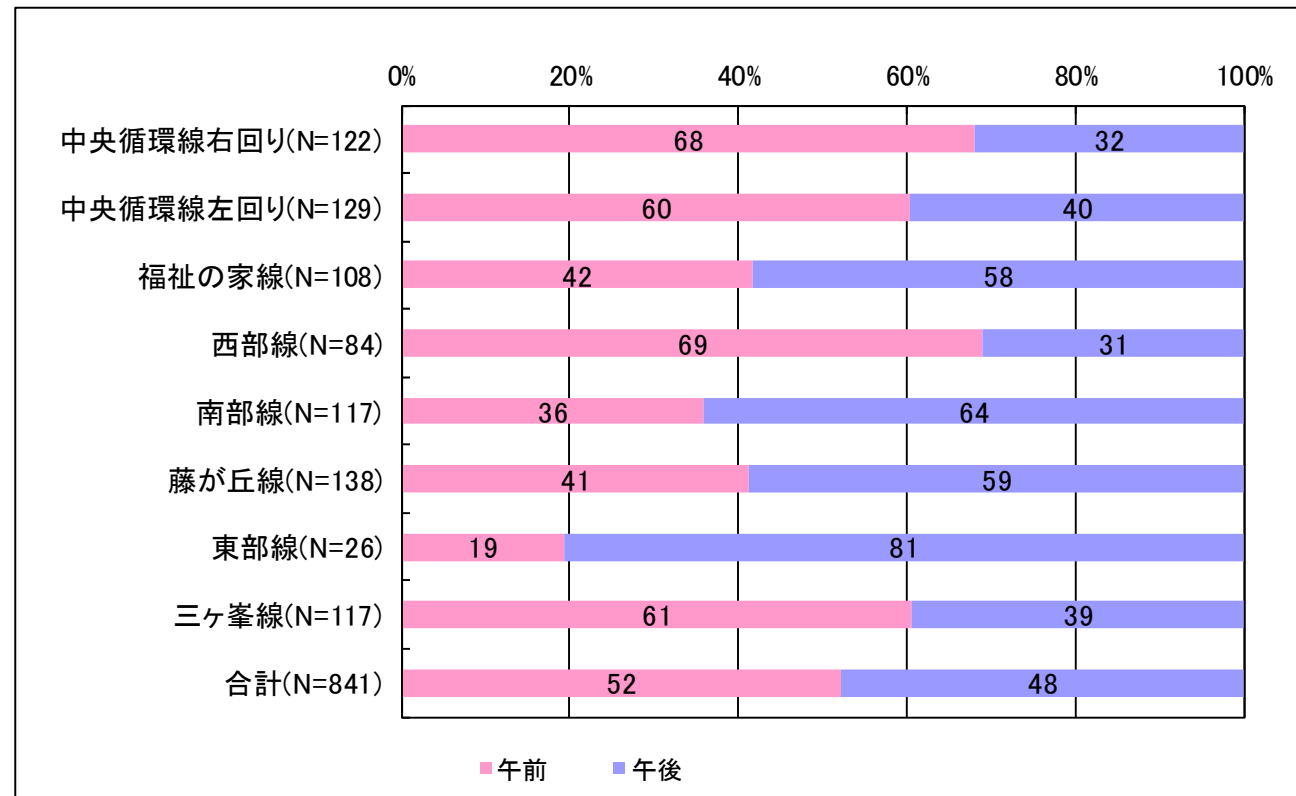


図 1-22 路線別利用者数の午前と午後の利用割合

② 福祉の家線

- 利用実態は市役所、福祉の家が多いため、開館時間にあたる日中の便の利用が多くなっている。

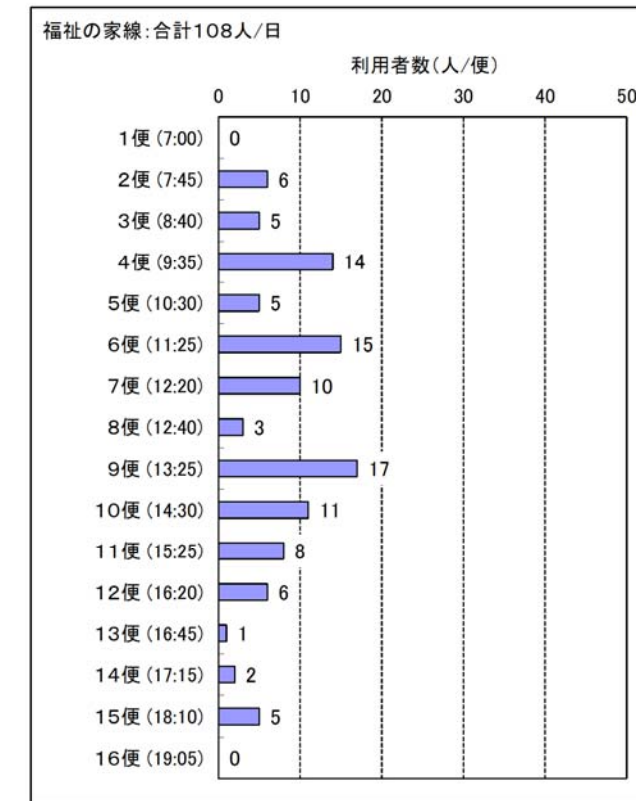


図 1-24 福祉の家線の便別利用者数

① 中央循環線右・左回り

- 利用実態は市役所、愛知医大、杵ヶ池公園駅北・南口、戸田谷、中央図書館などの主要施設付近のバス停利用が多いため、開館時間にあたる日中の便の利用が多くなっている。

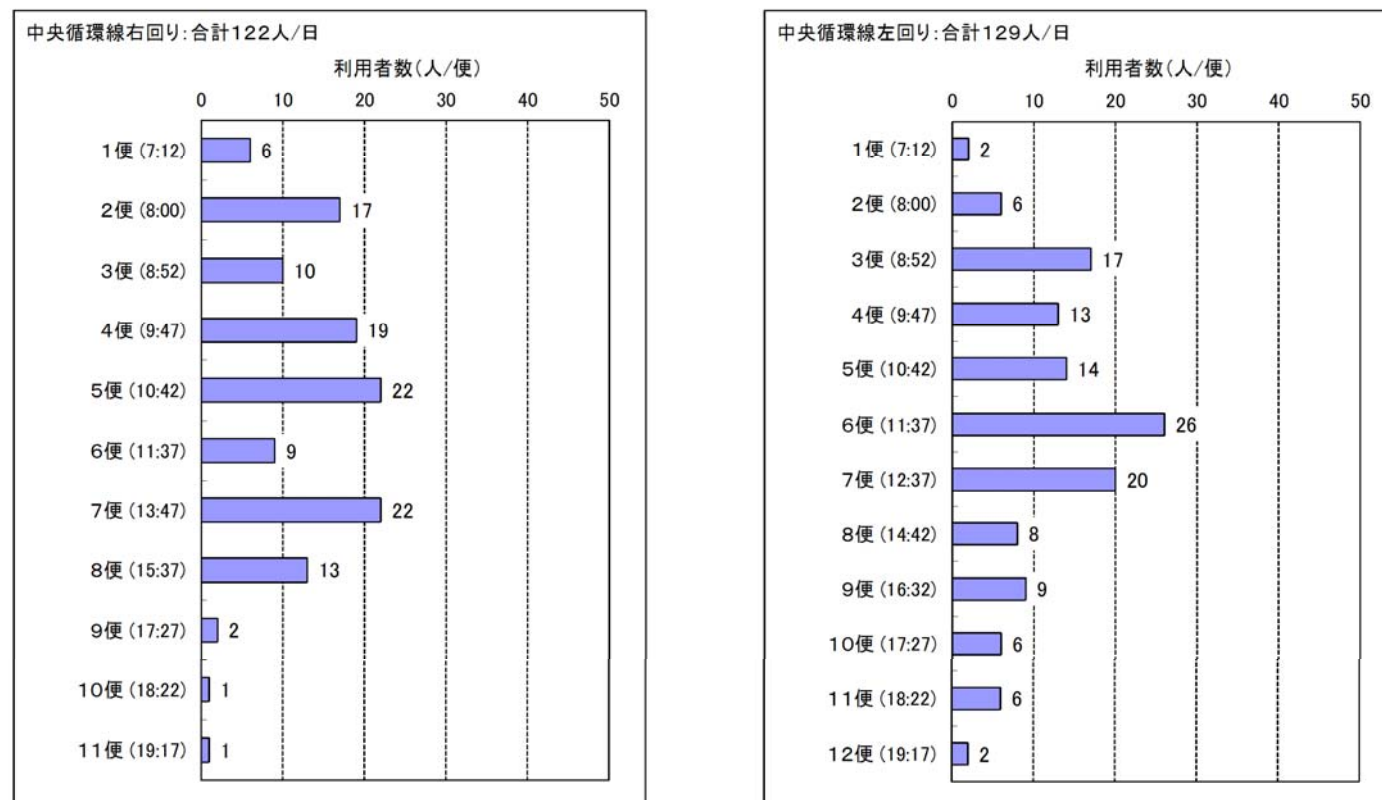


図 1-23 中央循環線右・左回りの便別利用者数

③ 西部線

- 利用実態は市役所、愛知医大の主要施設へ向かう利用、または主要施設から戻る利用が多いため、開館時間にあたる日中の便の利用が多くなっている。

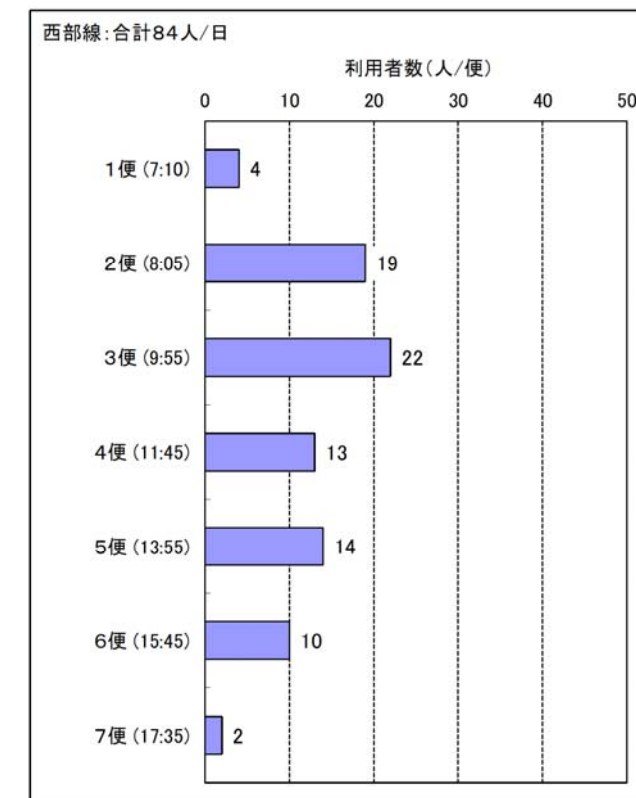


図 1-25 西部線の便別利用者数

④ 南部線右・左回り

- 利用実態は市役所、愛知医大の主要施設へ向かう利用、または主要施設から戻る利用が多いため、開館時間にあたる日中の便の利用が多くなっている。

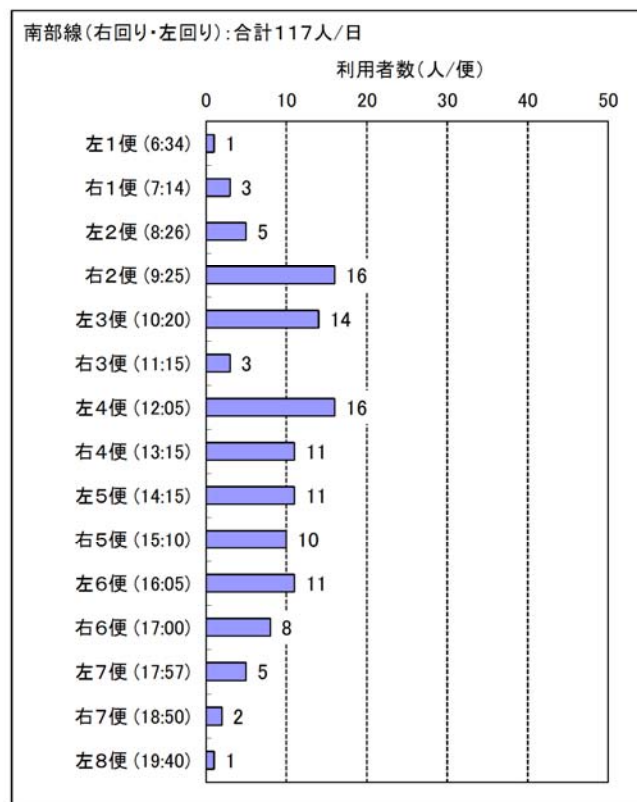


図 1-26 南部線右・左回りの便別利用者数

⑤ 藤が丘線

- 利用実態は藤が丘で降車して名古屋市内等へ向かう利用が多いため、市役所9時発の第1便の利用が多く、市役所の利用も多いため、日中の便の利用も多くなっている。

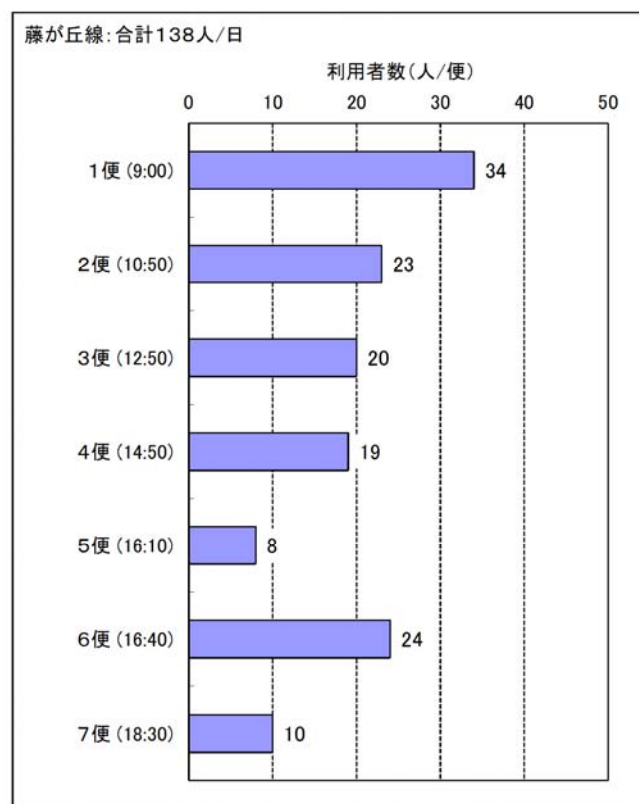


図 1-27 藤が丘線の便別利用者数

⑥ 東部線

- 利用実態は愛知医大や福祉の家から戻る利用が多いため、午後の便の利用が多くなっている。

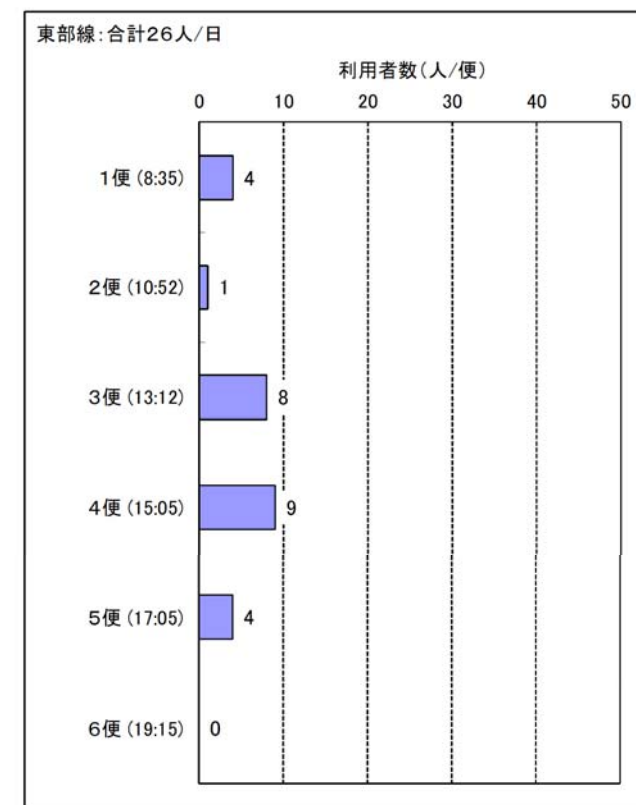


図 1-28 東部線の便別利用者数

⑦ 三ヶ峯線

- 第1便と第6便が小学児童の通学利用のため、特に多くなっている。その他の利用実態は三ヶ峯地区と市役所、福祉の家、公園西駅の利用が多いため、次いで日中の便の利用が多くなっている。

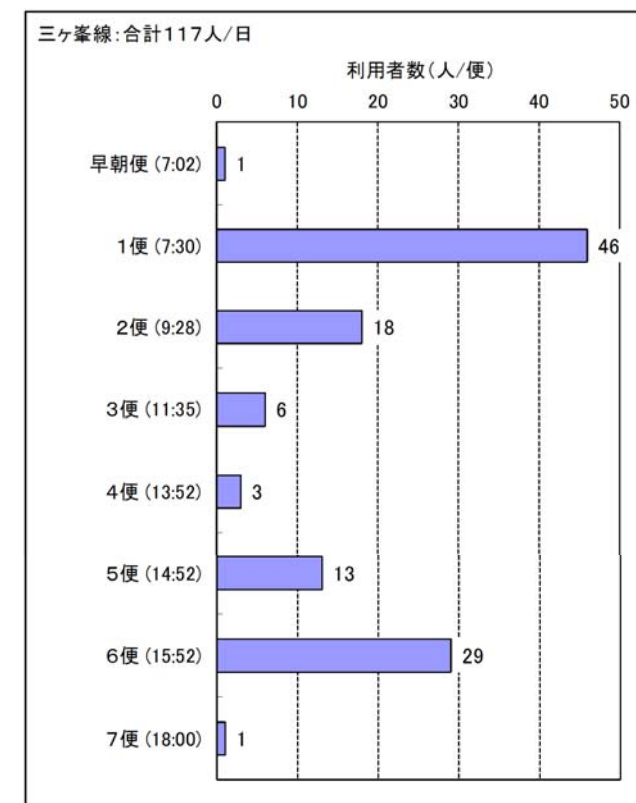


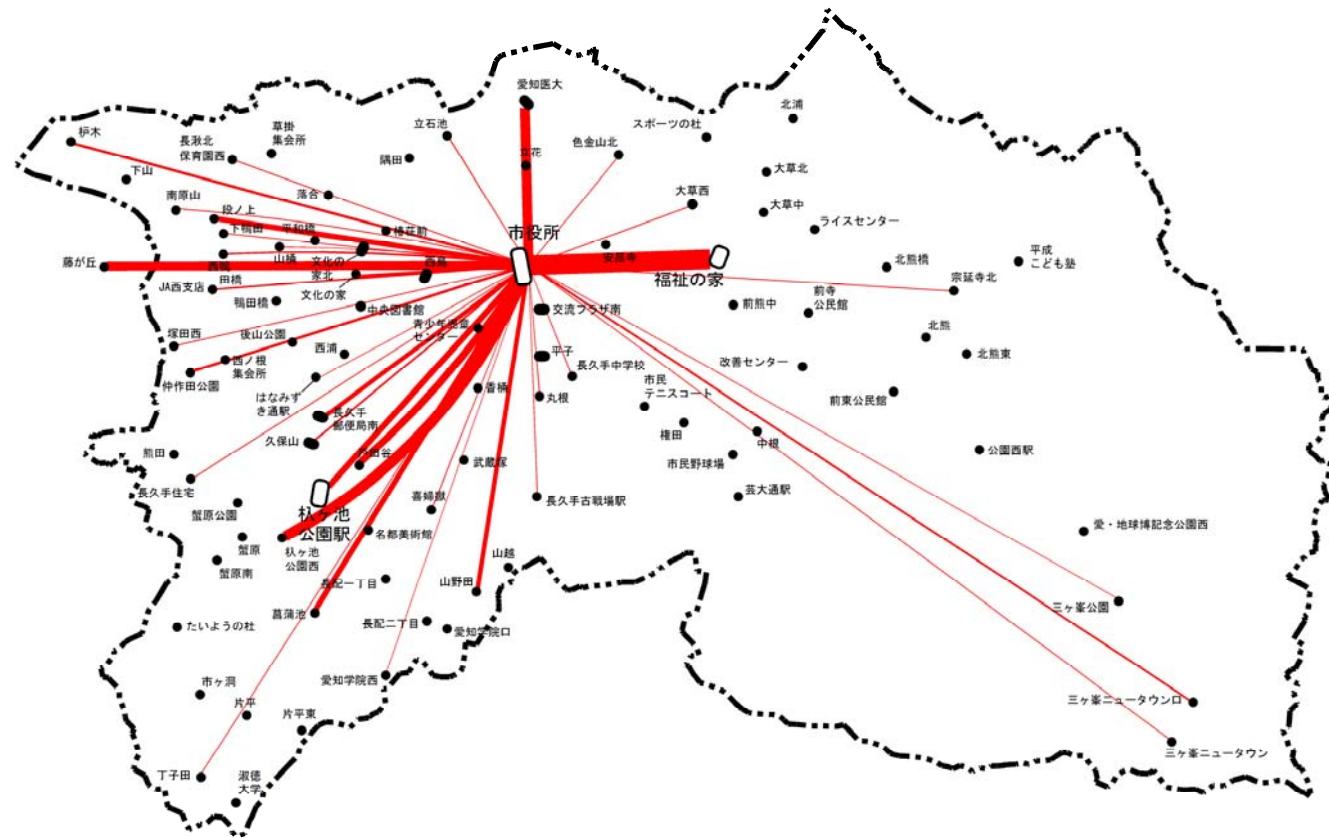
図 1-29 三ヶ峯線の便別利用者数

(12) バス停間の移動実態：平日

①「市役所バス停」との間の移動

- 福祉の家との移動が目立っている。その他には、枅ヶ池公園西、愛知医大、藤が丘、戸田谷、枅ヶ池公園駅(北・南口)で利用が多くなっている。

他のバス停から「市役所」バス停に集まる移動：合計 143 人



「市役所」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 149 人

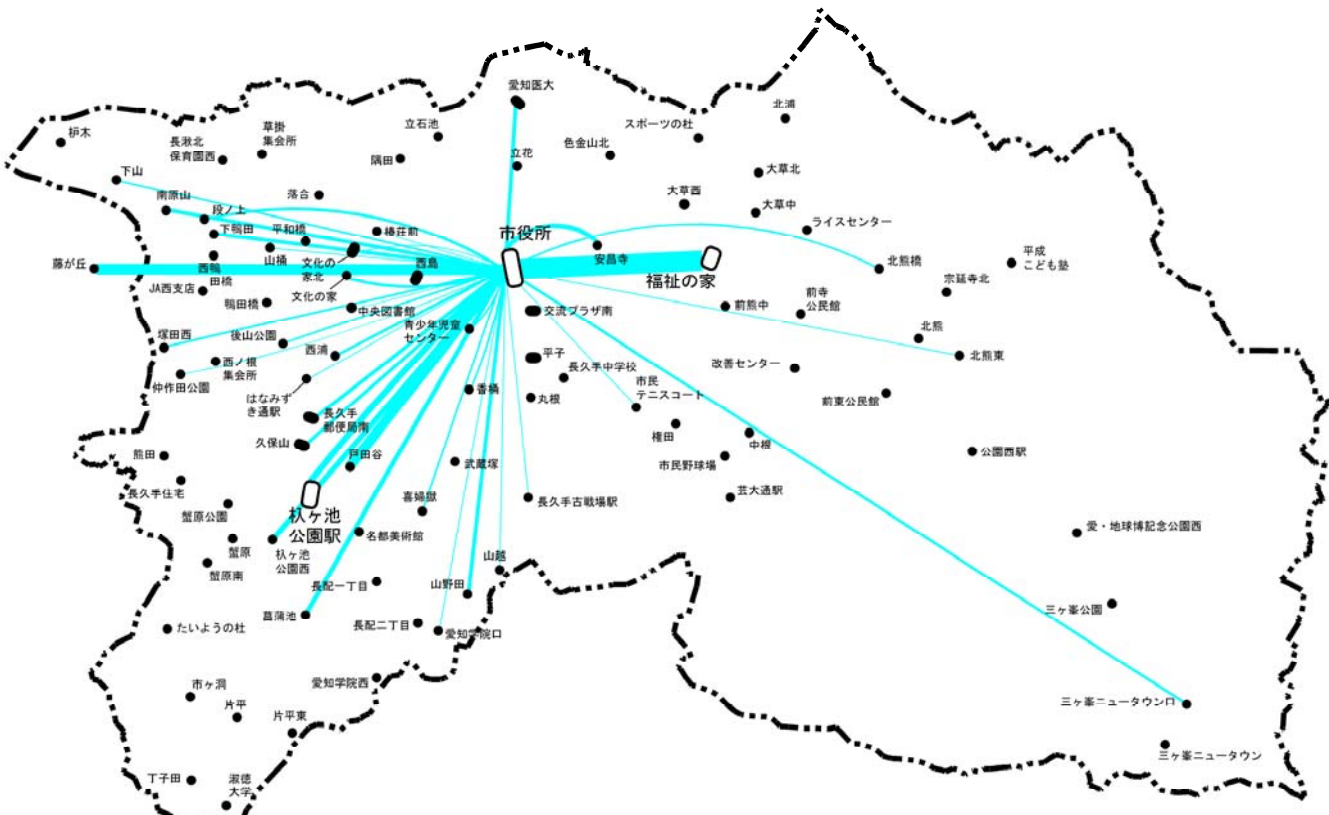
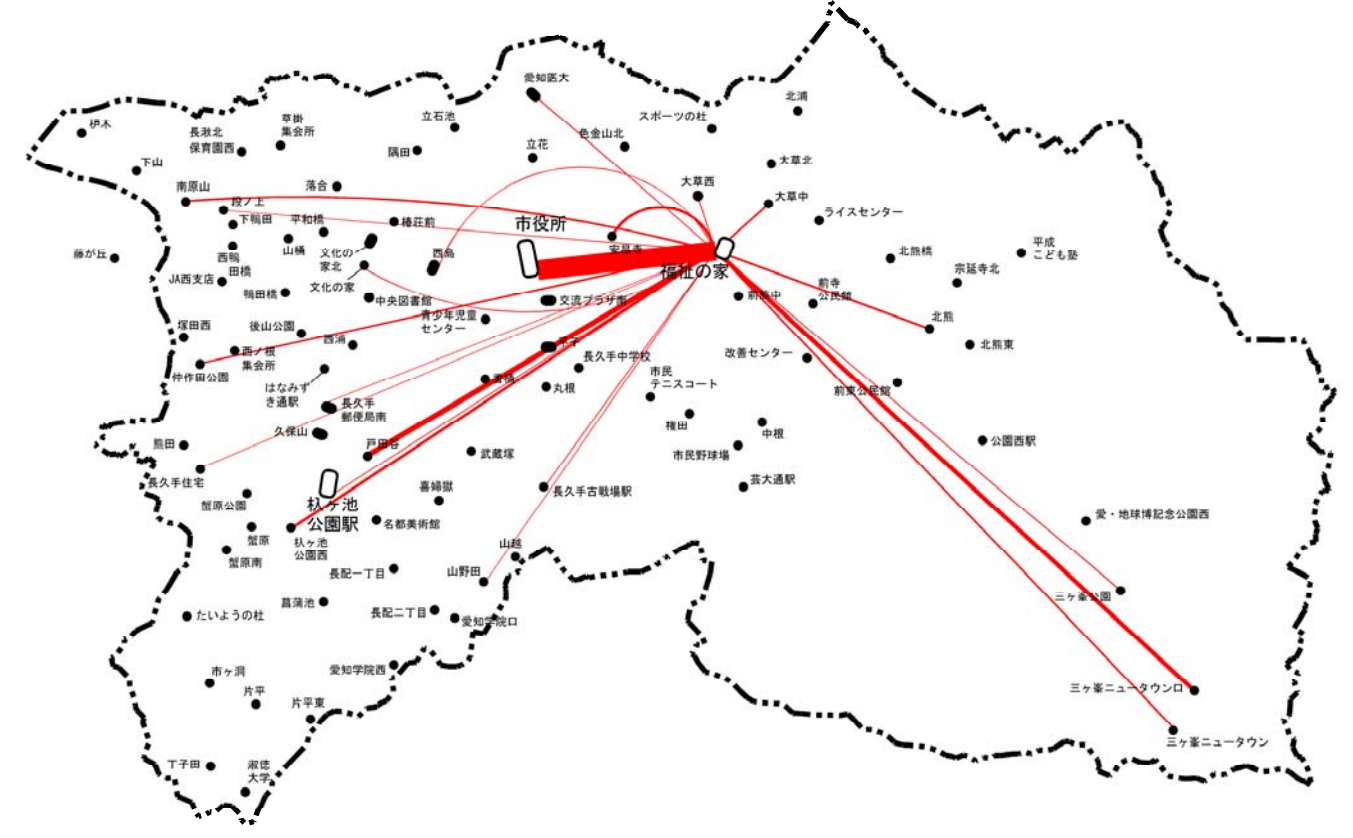


図 1-30 「市役所」バス停に集まる移動(上図)と他のバス停に向かう移動(下図)

②「福祉の家バス停」との間の移動

- 役場～福祉の家間の利用の多さが目立っている。その他には、三ヶ峯方面や戸田谷及び枅ヶ池公園駅方面がやや多くなっている。

他のバス停から「福祉の家」バス停に集まる移動：合計 68 人



「福祉の家」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 69 人

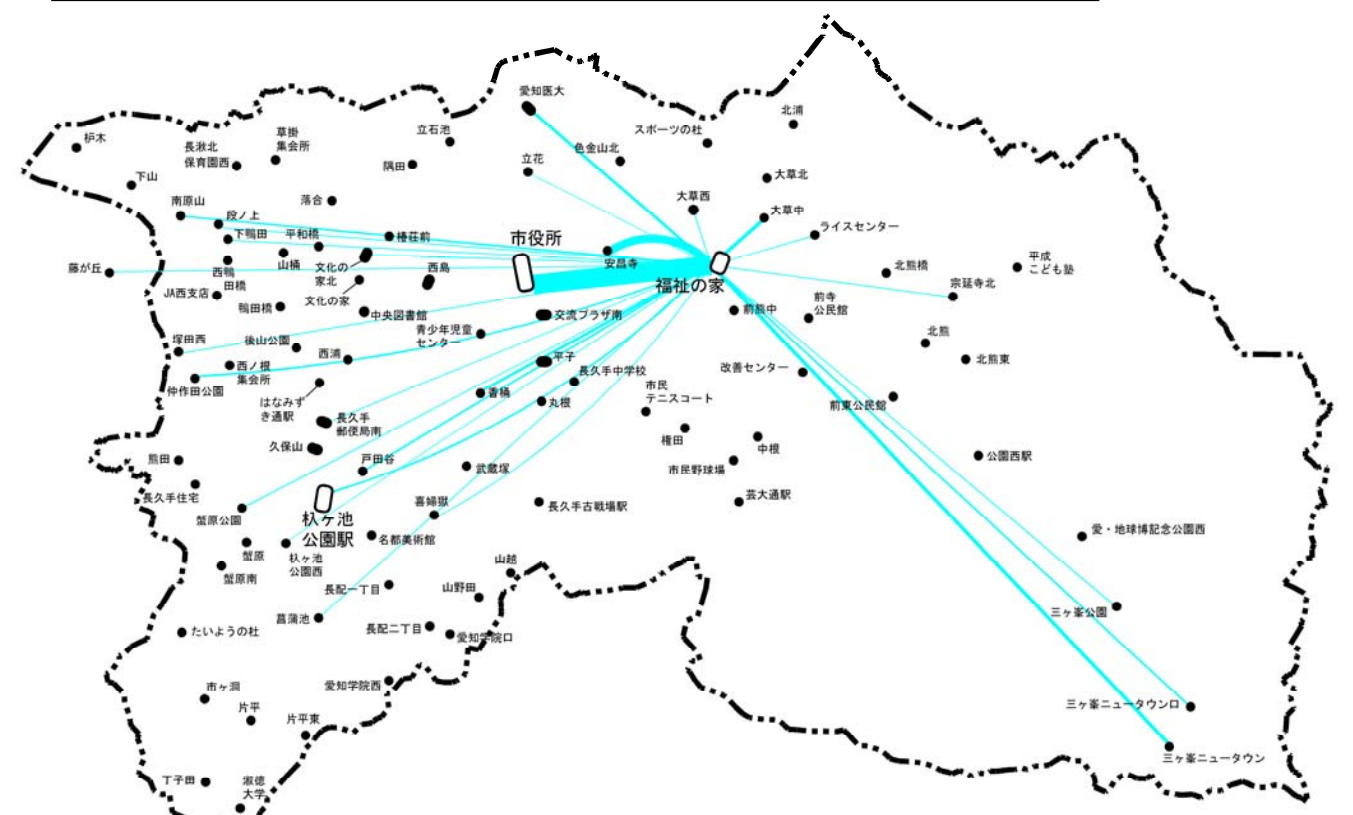
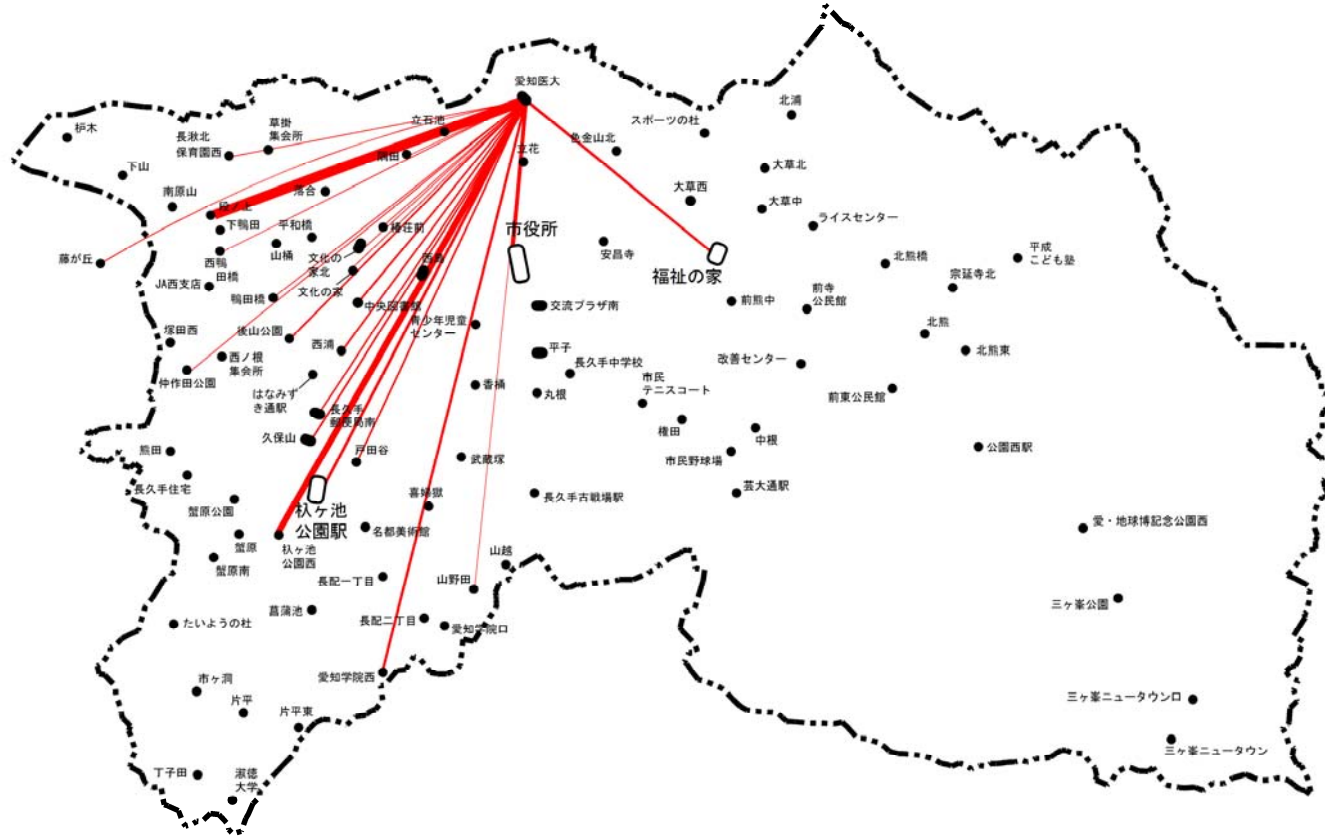


図 1-31 「福祉の家」バス停に集まる移動(上図)と他のバス停に向かう移動(下図)

③「愛知医大バス停」との間の移動

- 愛知医大に集まる移動では、市役所、段ノ上、秋ヶ池公園西、戸田谷からの利用が目立っている。
- 愛知医大から他のバス停に向かう移動では市役所が最も多く、市役所以外のバス停への移動は少なく、集まる側の53人に対し、向かう側では27人と約半分の利用になる。

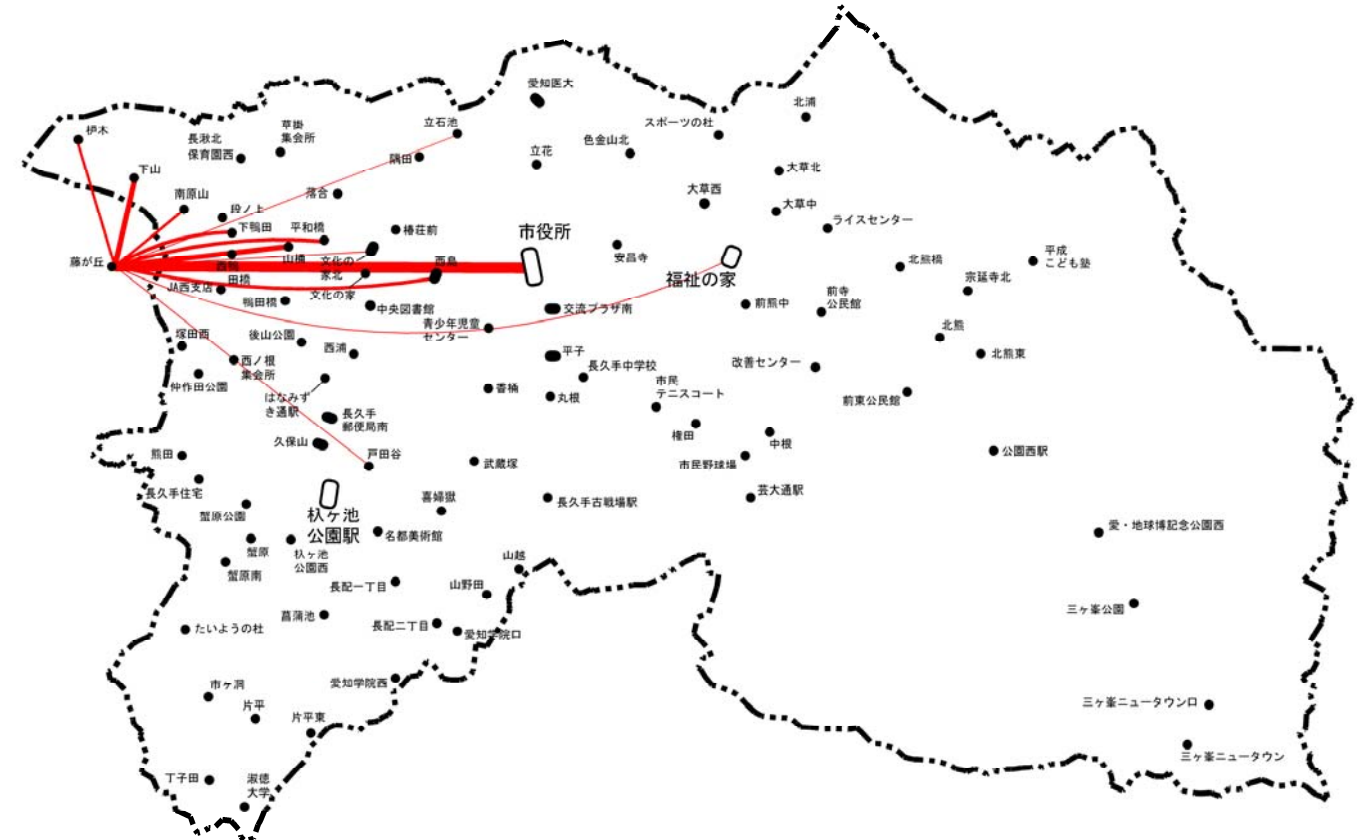
他のバス停から「愛知医大」バス停に集まる移動：合計 53 人



④「藤が丘バス停」との間の移動

- 市役所間の利用が最も多く、その他には藤が丘線が運行するバス停からの利用が目立っている。

他のバス停から「藤が丘」バス停に集まる移動：合計 46 人



「愛知医大」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 27 人



「藤が丘」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 42 人



図 1-32 「愛知医大」バス停に集まる移動(上図)と他のバス停に向かう移動(下図)

図 1-33 「藤が丘」バス停に集まる移動(上図)と他のバス停に向かう移動(下図)

⑤ 「枳ヶ池公園駅(北・南口)・戸田谷バス停」との間の移動

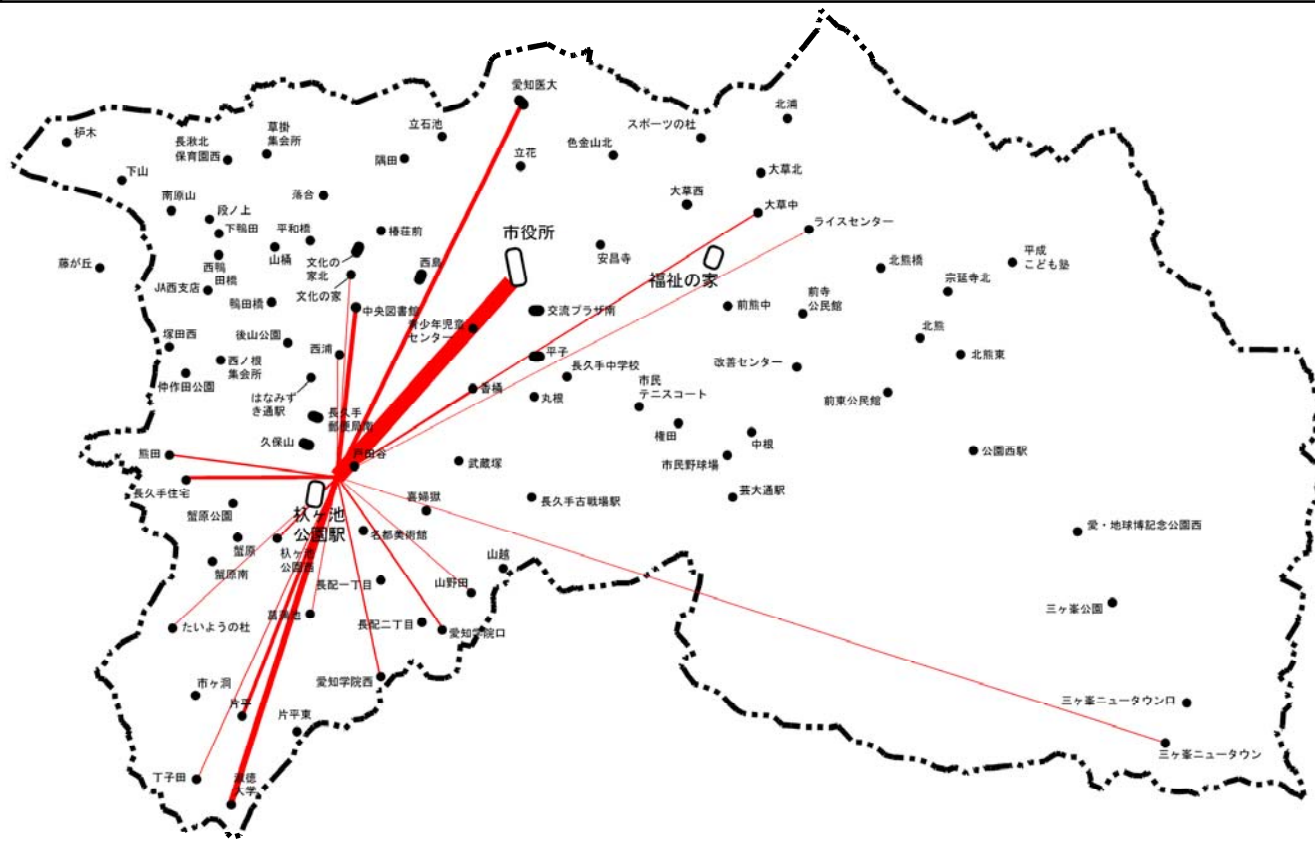
- バス停より北側では、市役所間の利用が最も多く、次いで中央図書館、愛知医大の利用が多い。
- 一方、南部線が運行する地区からは、片平、淑徳大学、丁子田、熊田、長久手住宅の利用が多い。

⑥ 「その他バス停」との間の移動

- 前東公民館～三ヶ峯ニュータウンの小学児童の通学利用が特に多くなっている。
- 全体的に市西部での移動が目立ち、市東部では三ヶ峯ニュータウンや公園西駅の利用がやや目立つ。

他のバス停から「枳ヶ池公園駅(北・南口)・戸田谷」バス停に集まる移動：合計 68 人

「その他」のバス停間の移動：合計 107 人
※ 2 人以上の移動を表示



「枳ヶ池公園駅(北・南口)・戸田谷」バス停から他のバス停へ向かう移動：合計 99 人

「その他」のバス停間の移動：合計 69 人
※ 1 人の移動を表示

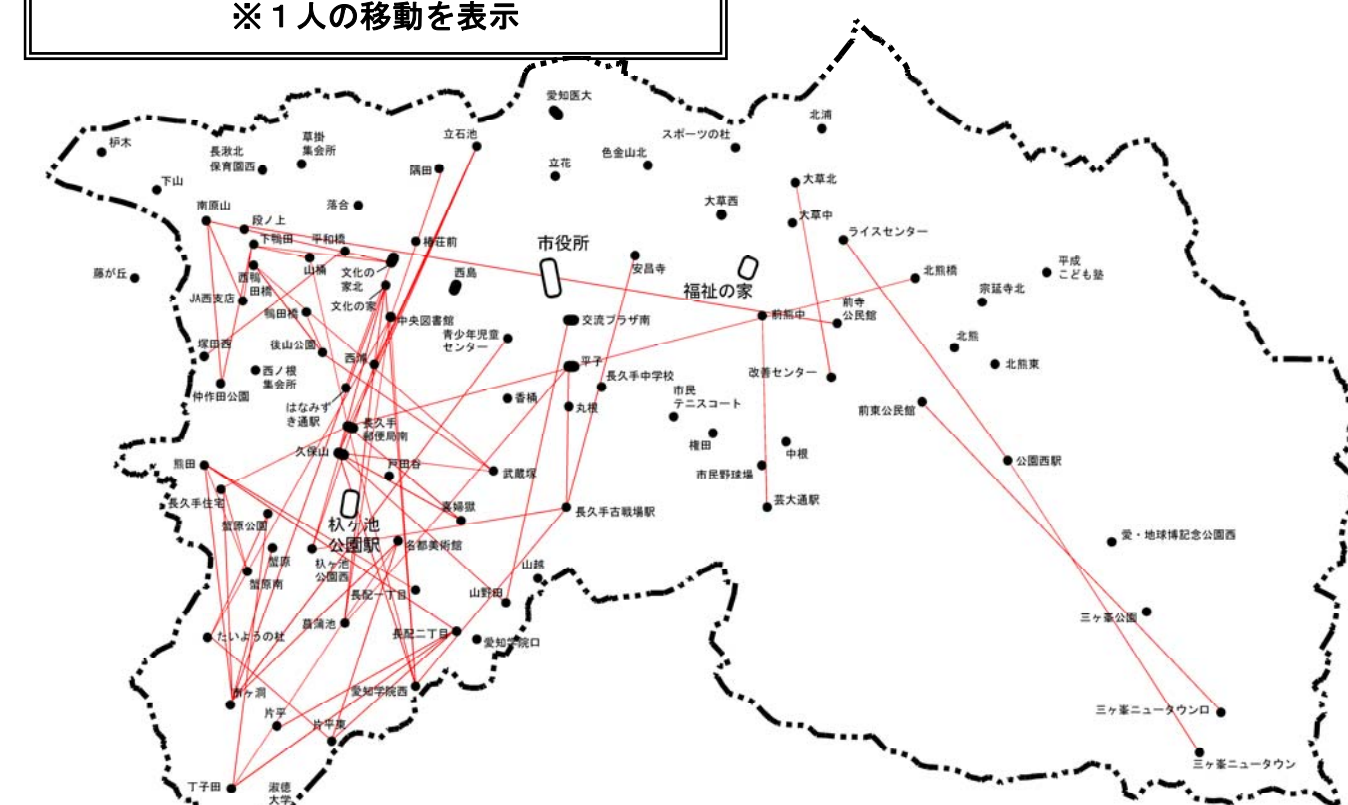
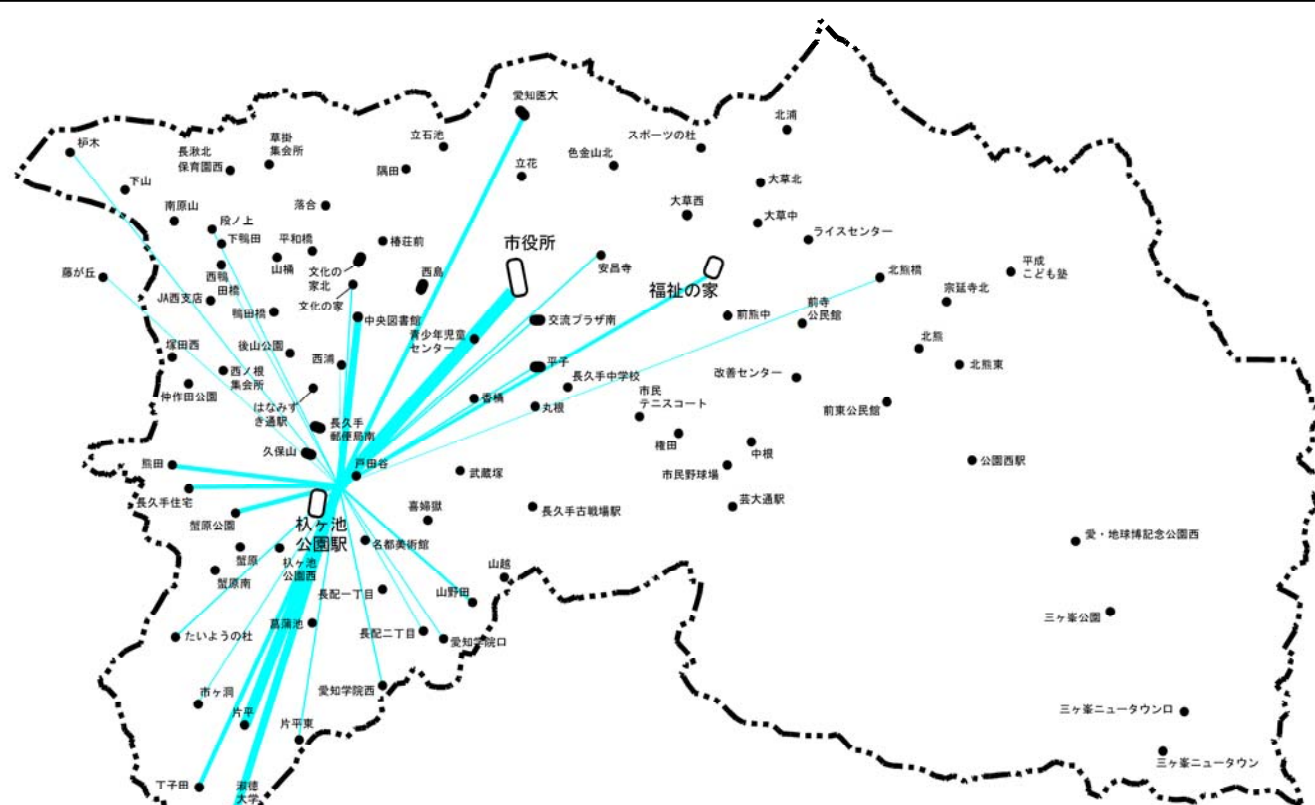


図 1-34 「枳ヶ池公園駅(北・南口)・戸田谷」バス停に集まる移動(上図)と他のバス停に向かう移動(下図)

図 1-35 「その他」のバス停間移動(上図：2人以上の移動、下図：1人の移動)

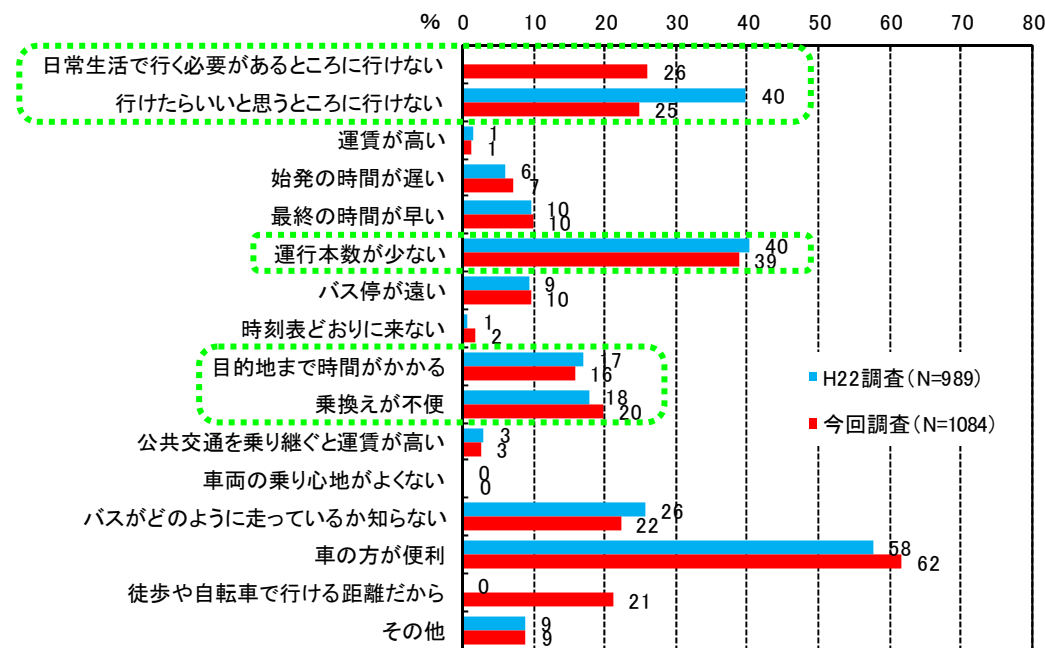
2. Nーバスの課題の整理

- 昨年度実施した「市の公共交通に関する市民アンケート調査」や、OD調査結果、及び運行実績を活用して、Nーバスの路線の見直しの関わる課題を整理した。

2.1 路線見直しに関わる課題の整理

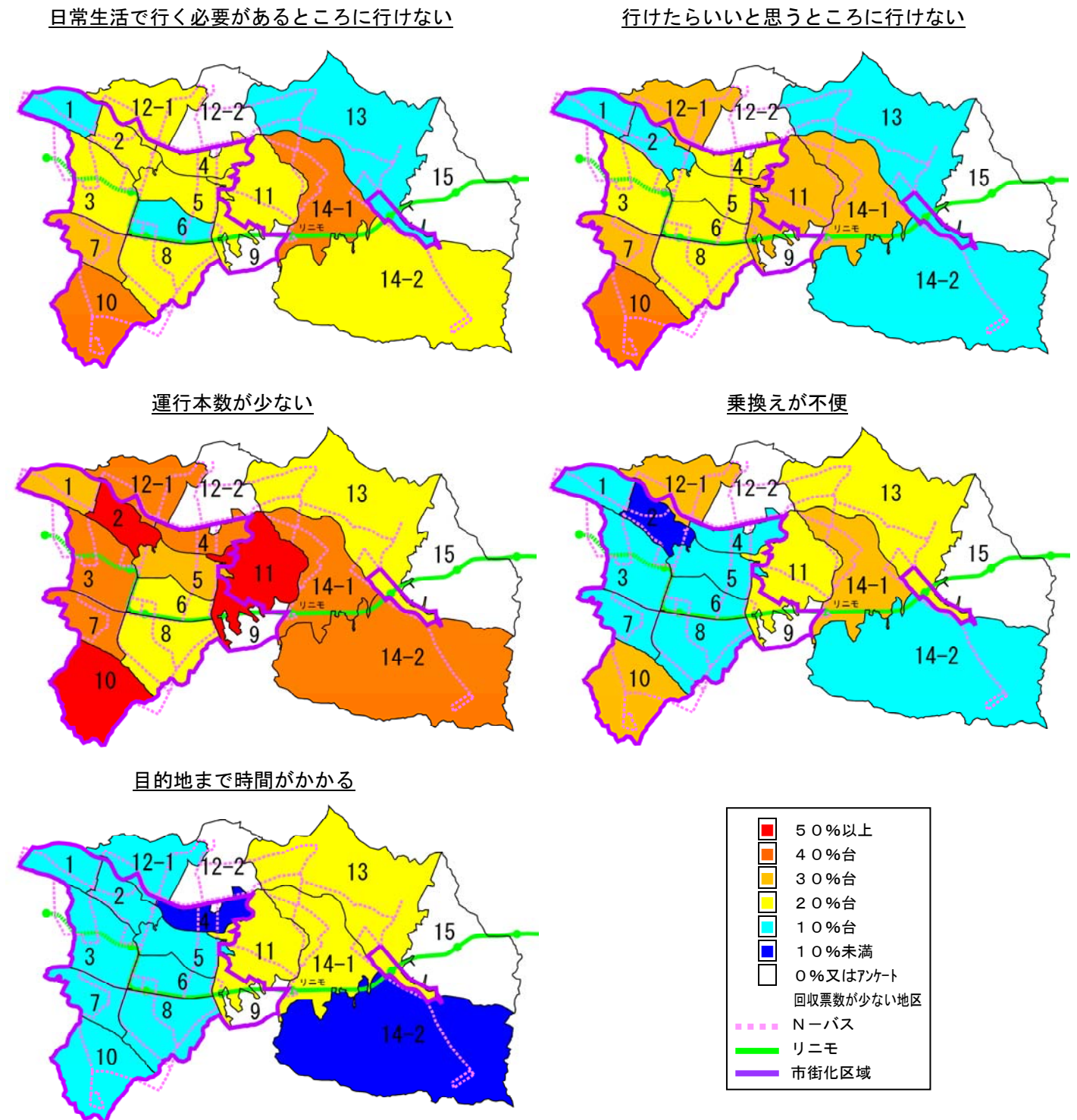
(1) Nーバスの未利用理由とサービス水準

- 「車の方が便利」という理由を除くと、「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」「目的地まで時間がかかる」の理由も比較的高くなっている。(図 2-1)
- Nーバスを利用しない理由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。「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。(図 2-2)
- 後述する市民満足度や市民ニーズも踏まえた対応が必要である。



※平成 25 年度 市民アンケート調査

図 2-1 Nーバスの未利用理由の内訳

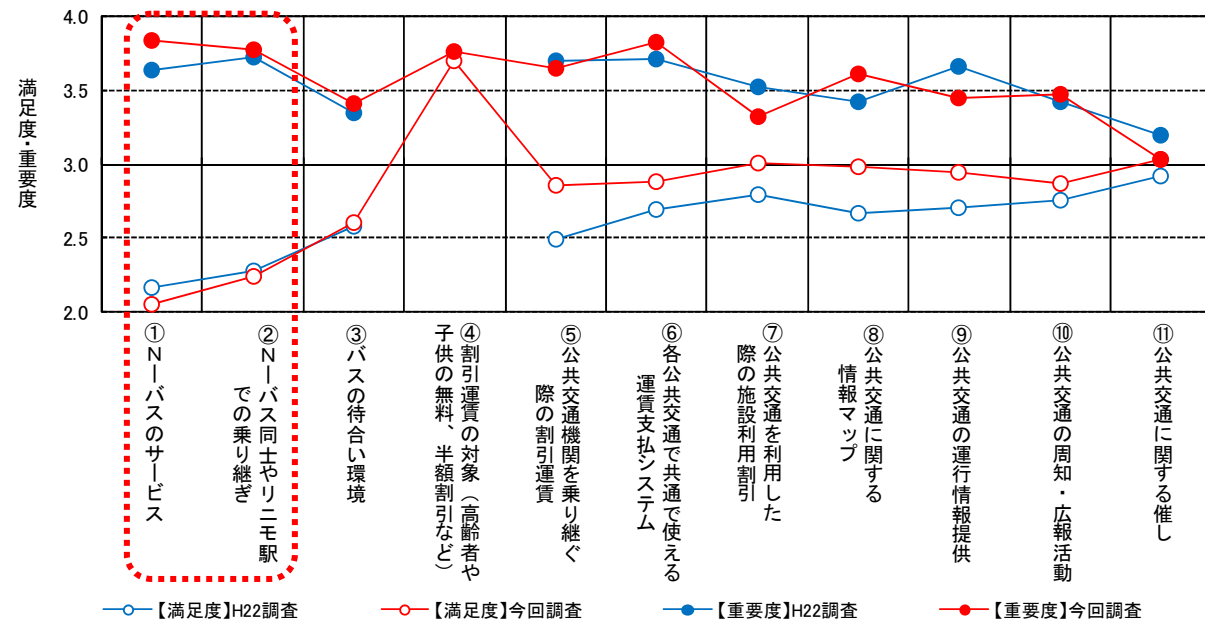


※平成 25 年度 市民アンケート調査より作成

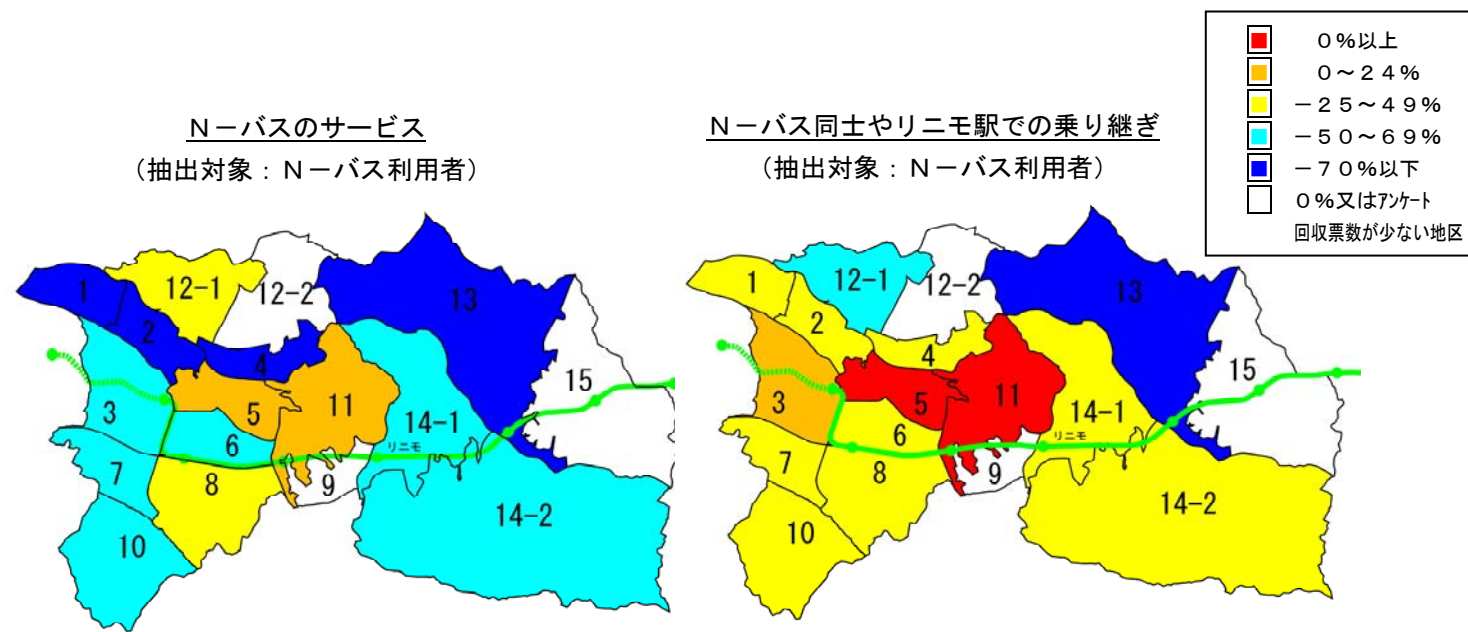
図 2-2 地区別の回答者総数に対するNーバスを利用しない理由別の回答比率

(2) サービス水準に対する市民満足度

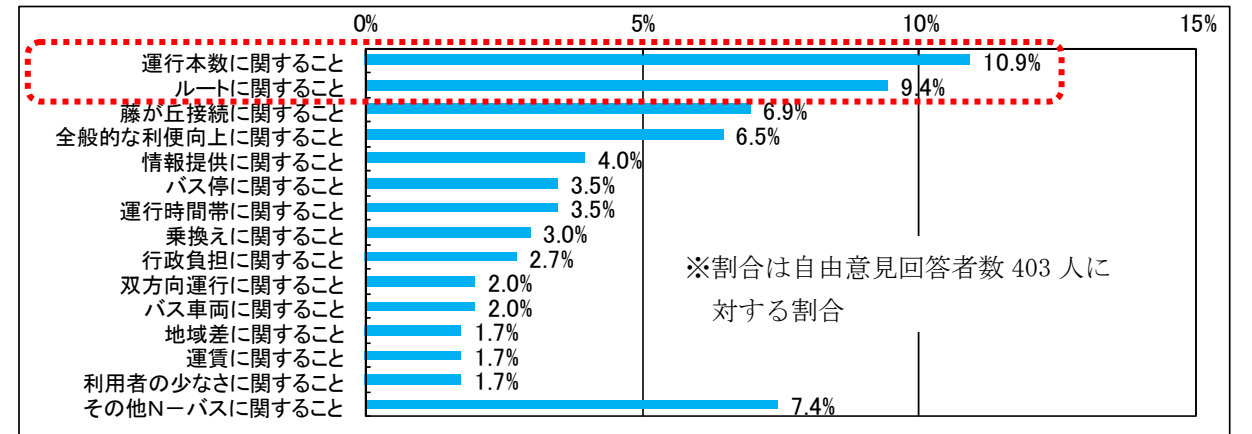
- 連携計画の取り組み事業の中でも、N-バスのサービス水準に対する市民満足度は低くなっている。(図 2-4)
- 平成25年度に実施した市民アンケート調査でのN-バスに関する自由意見の構成は、運行本数やルートなど、サービスに関する回答が多くなっている。(図 2-5)
- また、OD調査では、N-バスの乗継利用の割合は全体の約15%と少なくなっている。(図 1-16)
- 市民満足度が低い地域は、市の外縁部の地域で目立つ傾向にあり、不満の緩和に向けた対応が求められる。



※平成 25 年度 市民アンケート調査
図 2-3 連携計画の取り組み事業の満足度と重要度



※1: 平成 25 年度 市民アンケート調査結果より作成
※2: 「満足・やや満足」から「不満・やや不満」の割合を差し引いた値で図化
図 2-4 N-バスのサービスに関する満足度の地区別回答比率

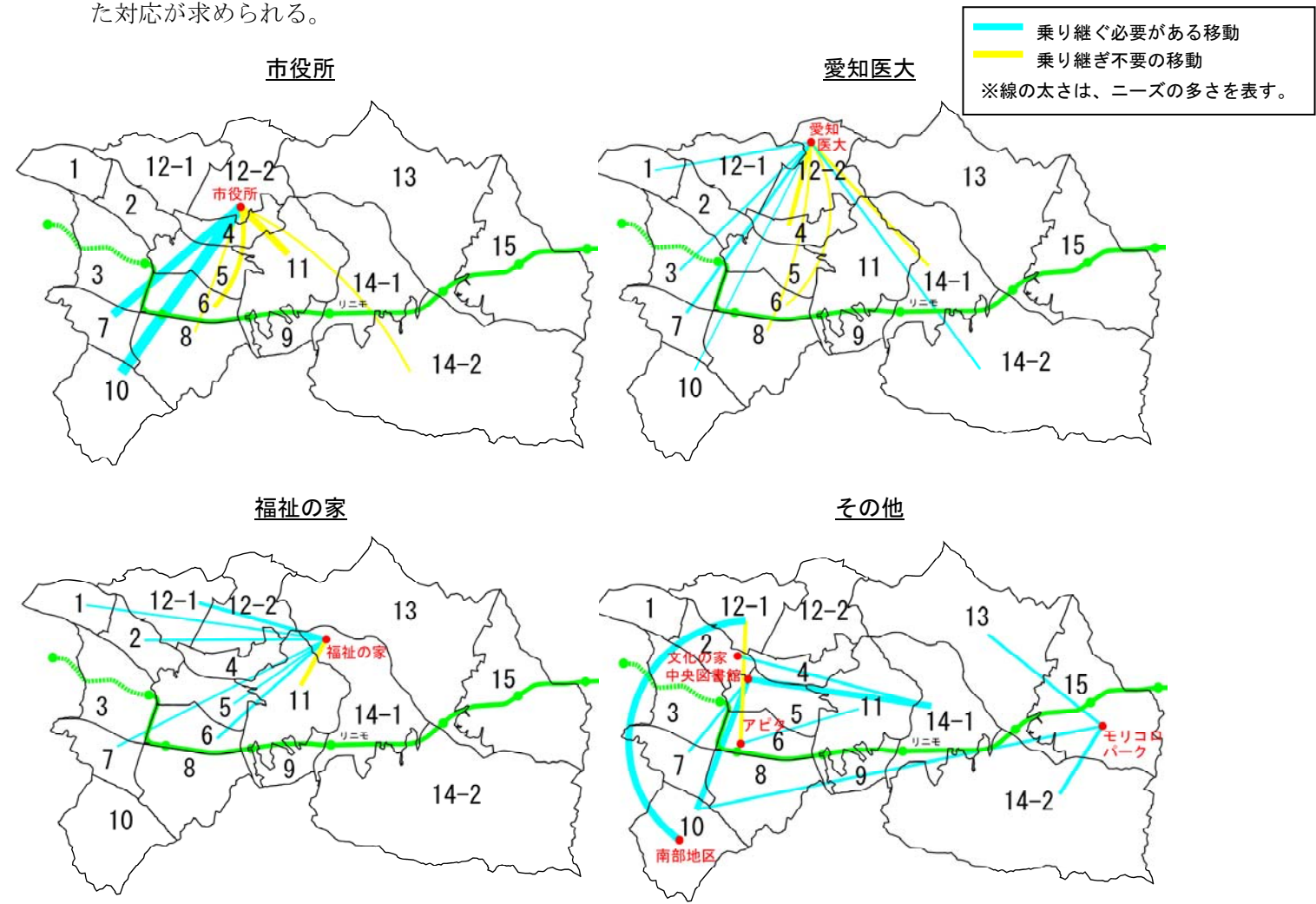


※平成 25 年度 市民アンケート調査
図 2-5 市民アンケート調査におけるN-バスに関する自由意見の構成

(3) 市民ニーズへの対応

1) 移動ニーズ面での対応

- OD調査結果で利用が多い「市役所」「福祉の家」「愛知医大」を中心に、公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設に関するニーズが高くなっている。(図 2-6)
- 特に南部地区からは、市役所、中央図書館等への移動ニーズが高いものの、OD調査では杖ヶ池公園駅(北口・南口)バス停利用者に占める乗継利用の割合は約23%に留まっている。(図 1-13)
- 現時点のN-バスでは、乗継を必要とする移動も見られる状況にあり、移動のしやすさの確保に向けた対応が求められる。



※平成 25 年度 市民アンケート調査
図 2-6 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)

2) 移動時間帯面での対応

- N-バスのバス停の中でも、利用者数の多い愛知医大バス停では、降車利用者（図 1-18）は多いものの、乗車利用者（図 1-17）は少なくなっている。
- また、愛知医大に集まる移動の53人と、他のバス停に向かう移動の27人にも差がある現状となっている。（図 1-32）
- 愛知医大からの他のバス停に向かう移動は、帰宅する移動になると考えられ、診察の終了がバスの時間帯と合わないことで他の交通手段で移動しているものと推察され、帰宅移動への対応が課題である。

(4) 利用実績から見た利用者数とサービス水準

- 路線ごとの運行本数に対し、1便当たりの利用者数にばらつきが見られる。藤が丘線では1便当たりの利用者数が多い反面、東部線では少なくなっている。また、福祉の家線では利用者数は多いものの運行本数もN-バスの中では最も多いため、1便当たりの利用者数は東部線に次いで少なくなっている。（図 2-7）
- N-バスのバス停別の利用者規模は、市東部の地域で少ない傾向にあり、今回（平成26年度）と前回（平成23年度）においても、同様の傾向となっている。（図 2-8、図 2-9）
- 現在は、5台の車両で7路線を運行しており、運行の効率化によって、前述のサービス水準に対する不満の緩和を図る必要がある。

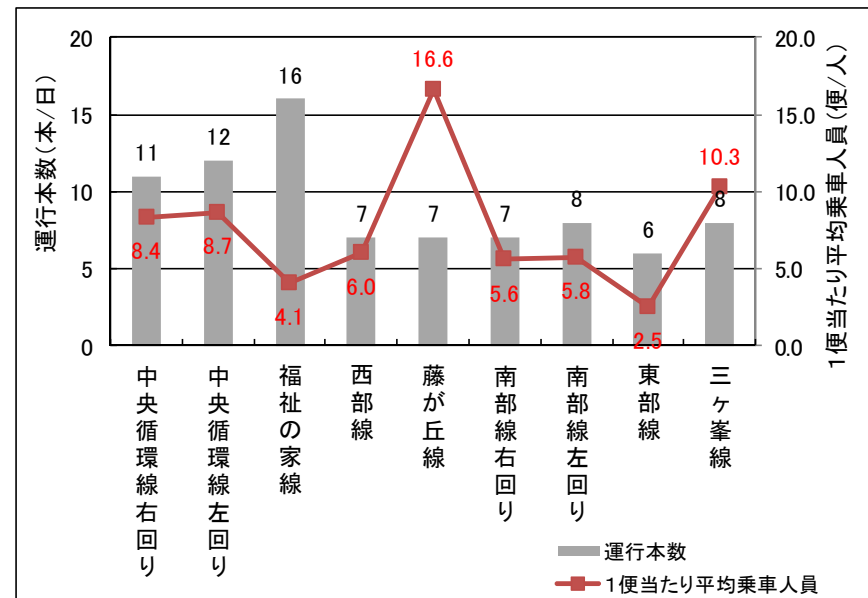
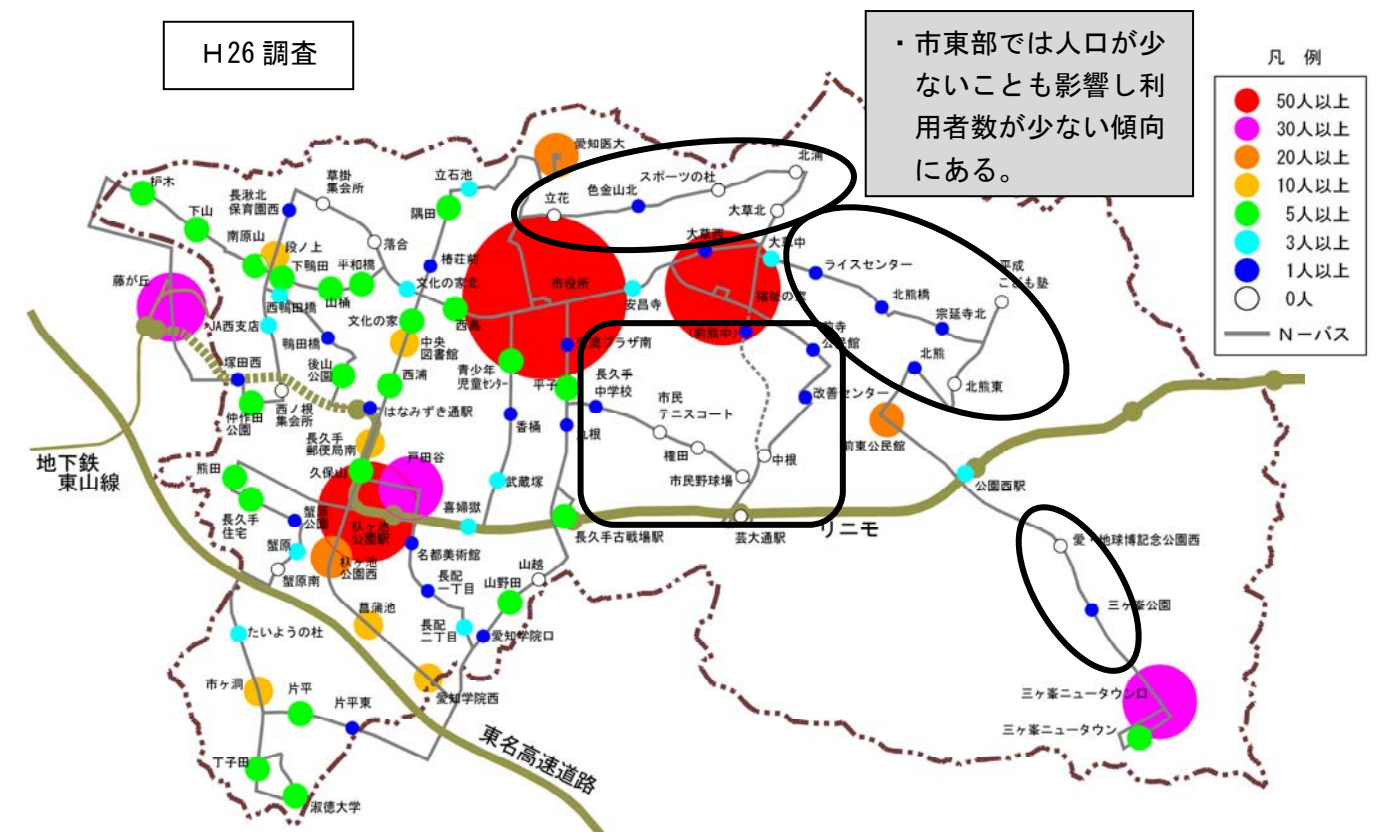
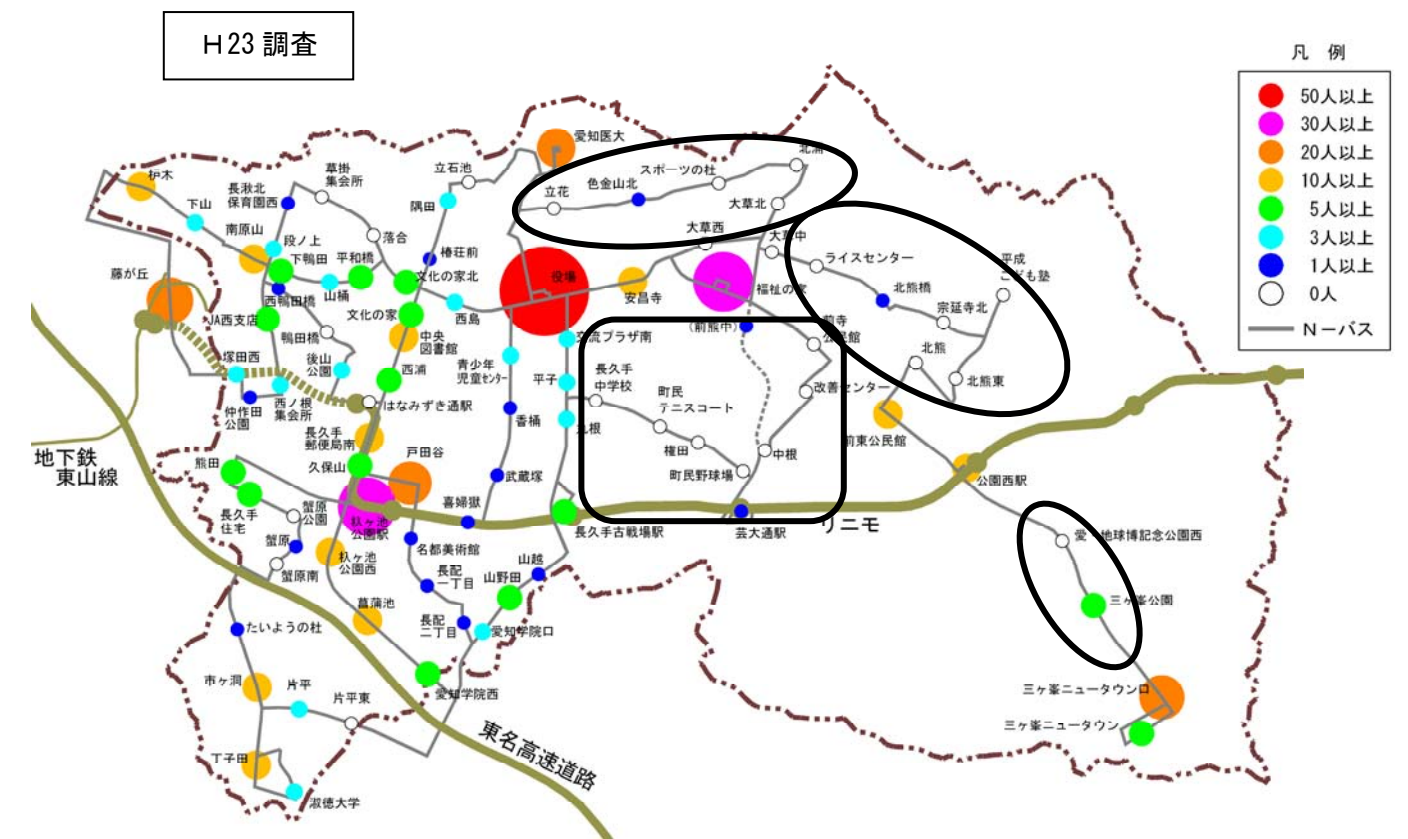


図 2-7 各路線の運行本数と1便当たりの利用者数（平成 25 年度実績）



※平成 26 年度 OD 調査結果

図 2-8 N-バスのバス停別利用者規模（乗車利用者）：再掲



※平成 23 年度 OD 調査結果

図 2-9 平成 23 年度の OD 調査における N-バスのバス停別利用者規模（乗車利用者）

(5) 運行経費

- N-バスの運行維持のため、平成25年度は約8,400万円の運行経費を負担している。(図 2-10)
- 運賃は1乗車100円として、下表の1～8に該当する利用者は無料で利用できるようになっており、N-バスの利用者の増加とともに、無料利用者の人数も増加している。(図 2-11)
- 今後の高齢化の進展により、増加が見込まれる市の財政負担も念頭に置く必要がある。

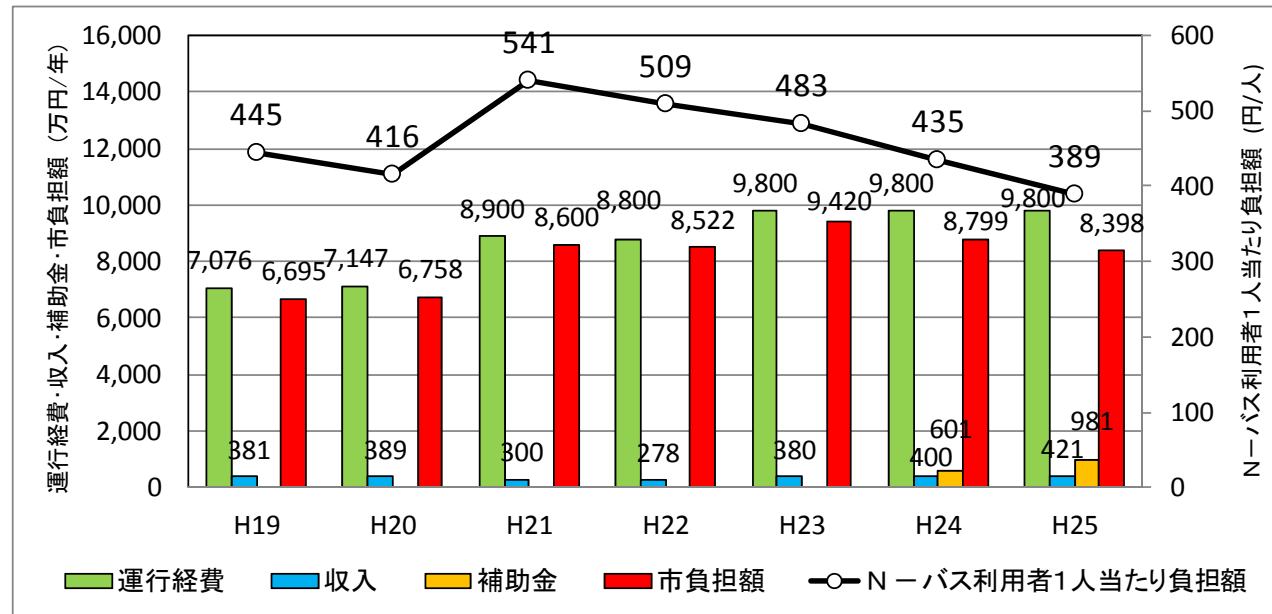


図 2-10 N-バスの年間運行経費・収入・補助金・市負担額と利用者1人当たり負担額の推移

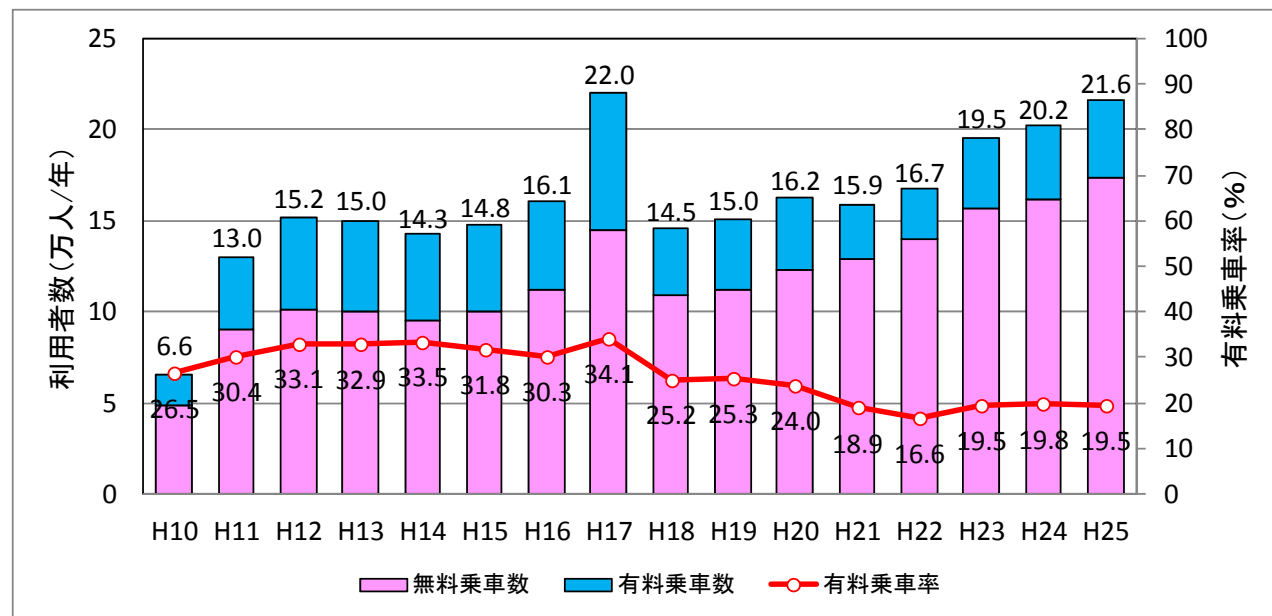


図 2-11 N-バスの利用者数と有料乗車率の推移

【N-バスの運賃が無料となる方】

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

(6) 開発との連携

- 現在、市内では長久手古戦場駅周辺や、三ヶ峯地区での宅地開発など、新たな面整備計画が進行している。(図 2-12)
- それに伴う新たな移動の発生に対応する必要がある。

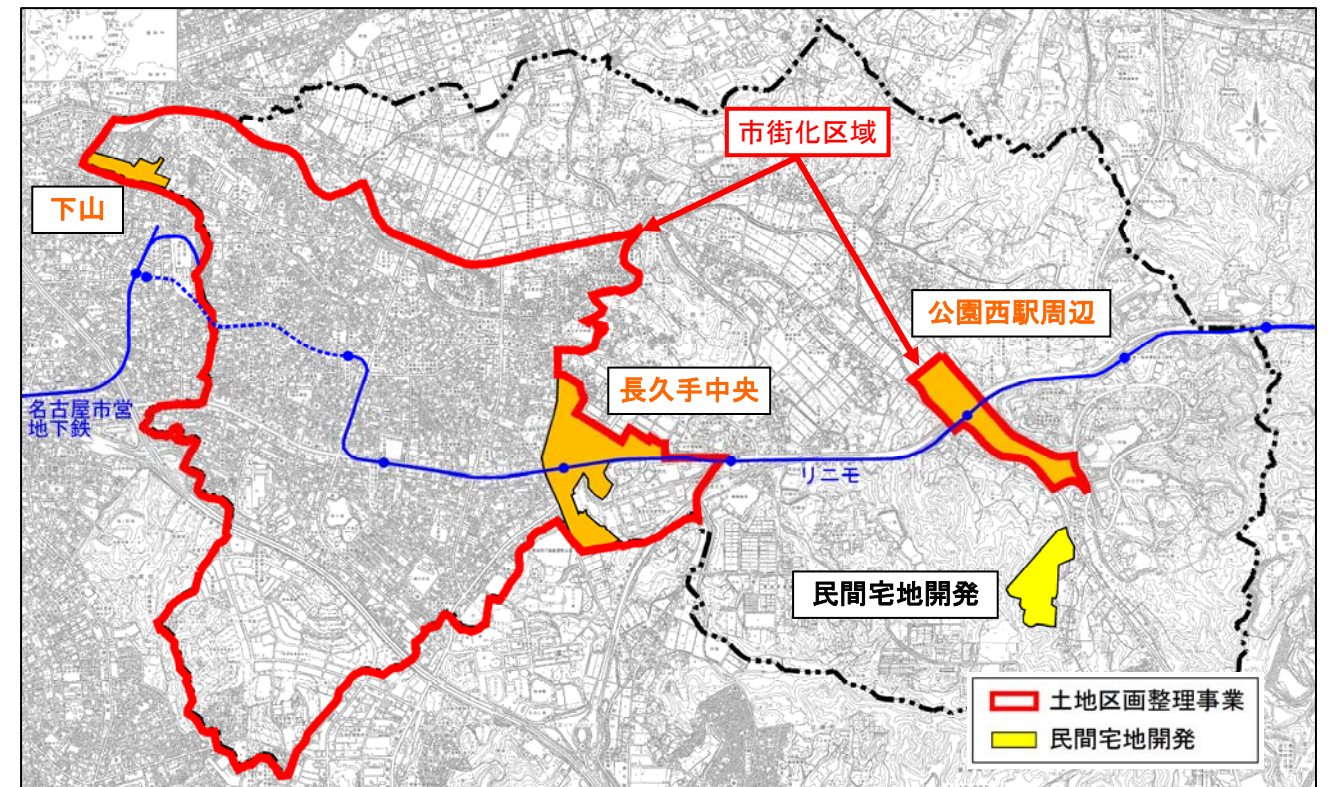


図 2-12 平成 21 年度下期以後に開始された土地区画整理事業及び民間宅地開発

(7) 南北軸との連携

- 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、それと併せて愛知医大と長久手古戦場駅を結ぶスクールバス路線が新設されており、平成28年度には路線バス化される計画である。(図 2-13)
- 愛知医大～長久手古戦場駅は、N-バスの中央循環線と並走しており、民間バス路線と競合しないような配慮が必要となる。

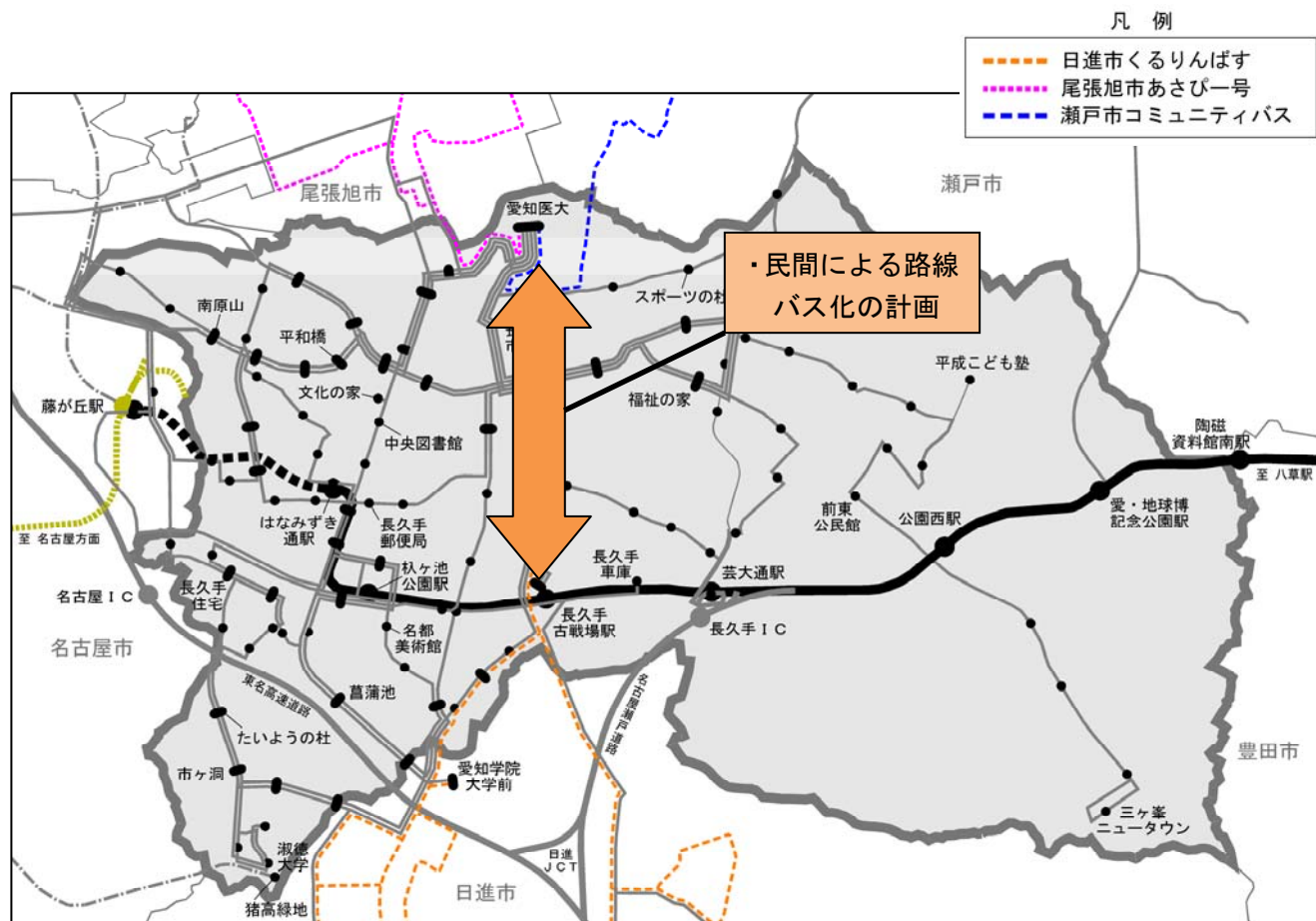
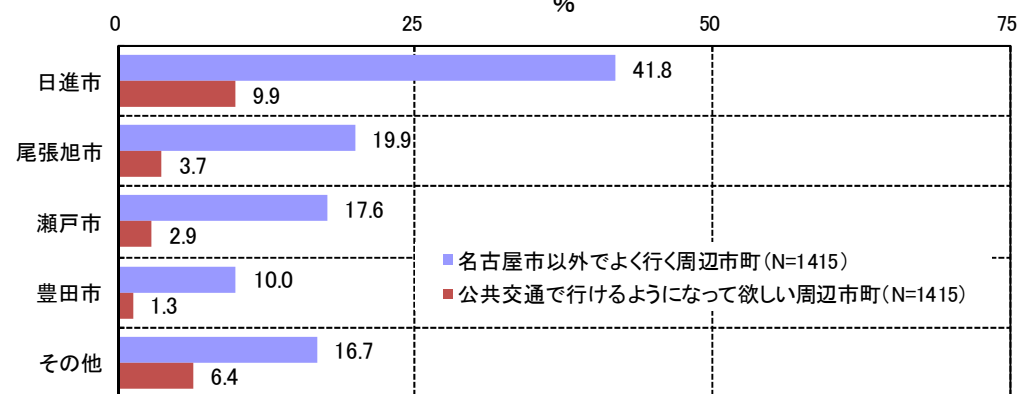


図 2-13 南北軸の路線バス化区間のイメージ

(8) 隣接市との連携

- 市民がよく行く周辺市(名古屋市除く)は、日進市が多くなっている。(図 2-14)
- 一方、公共交通で行けるようになって欲しい割合は半分以下になるものの、南北方向の公共交通網が十分でないことも関連していると考えられるので、連携を図る必要がある。



※平成 25 年度 市民アンケート調査

図 2-14 名古屋市を除いたよく行く周辺市の回答割合

(9) 課題の総括

1) サービス水準の側面

① サービス水準に対する不満

- ・市整体的に「運行本数が少ない」ことへの不満への対応
- ・「乗換えが不便」の不満が大きい地域への対応(乗継利用割合はN-バス全体でも約 15%と少なく、特に杵ヶ池公園駅(北口・南口)及び戸田谷では、H23 調査時に比べてH26 調査では乗継利用割合が減少している。)

② 移動ニーズ面の対応

- ・「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」ことへの不満が大きい地域への対応
- ・公共交通で行けるようになって欲しい施設への移動ニーズに対する対応
- ・利用者数の多い愛知医大バス停では、バス停に集まる側と他のバス停に向かう側の利用者の差が大きく、移動時間帯に合った運行に向けた対応

2) 運行の効率化の側面

① 利用実態に応じたサービス水準の確保

- ・路線によって1 便当たりの利用者数に差があることや、過去の調査に遡っても利用者数が少ないバス停があることを踏まえ、利用実態に応じたサービス水準設定への対応

② 市の財政負担を踏まえたサービスの展開

- ・市では平成 21 年度以降、年間約 8,000~9,000 万円前後の財政負担によってN-バスを維持しており、今後の高齢化の進展を踏まえた持続可能性を念頭に置いた対応

3) 各種計画との連携の側面

① 民間バス路線との連携

- ・民間路線バスの南北方向の路線運行計画に備えたN-バスの路線設定の対応

② 隣接市との連携

- ・隣接市への移動ニーズを踏まえ、現在、愛知医大と長久手古戦場駅で接続する隣接市のコミュニティバスとの接続利便性の確保に向けた対応

③ 面整備計画との連携

- ・市内各地で進行する面整備や宅地開発に伴う新たな移動ニーズへの対応