

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

協議会名:長久手市地域公共交通会議

評価対象事業名:陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】  ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
Nーバス	7路線	前回の評価結果は、各交通モードの利用者数が増加傾向にあること、引き続き市民との協働の取り組みの推進、Nーバスの見直しと更なる利便性向上の期待について、評価された。 ニーズへの対応による利用者数の更なる増加に向けて、Nーバスについては路線見直しを行うとともに、リニモにおいては平成28年春からICカードが導入されることとなった。	A	平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。  A	利用者数は対前年度比を上回り、目標を達成している。 平成23年4月の路線見直し以降、増加傾向で推移している。  【利用者数の目標:対前年度比増加】 平成26年度:623人/日(H25.10~H26.09) 平成27年度:660人/日(H26.10~H27.09)
中央循環線右回り(名鉄バス)	市役所~市役所	市民との協働の取り組みについては「(仮称)公共交通応援隊」を新たに立ち上げ、市民主体の地域公共交通活性化の取組みの実現を目指し、活動を開始した。	A	平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。	前年度の評価対象期間と比べた補助対象路線の利用者数は、対前年度比を上回っている。 平成26年度:94人/日(H25.10~H26.09) 平成27年度:101人/日(H26.10~H27.09)
中央循環線左回り(名鉄バス)	市役所~市役所	Nーバスについては路線見直しについては「(仮称)公共交通応援隊」を新たに立ち上げ、市民主体の地域公共交通活性化の取組みの実現を目指し、活動を開始した。	A	平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。	前年度の評価対象期間と比べた補助対象路線の利用者数は、対前年度比を上回っている。 平成26年度:106人/日(H25.10~H26.09) 平成27年度:110人/日(H26.10~H27.09)
三ヶ峯線早朝便(名鉄バス)	ライスセンター~福祉の家	Nーバスの見直しについては、試行としてワンボックス車両を1台増車して現状の5台から6台で運行することし、1日当たりの総運行本数を82本から88本へ6本増便し、ルート見直しと合わせて利便性の向上を図った。	A	平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。	前年度の評価対象期間と比べた補助対象路線の利用者数は、対前年度比を上回っている。 平成26年度:82人/日(H25.10~H26.09) 平成27年度:83人/日(H26.10~H27.09)
三ヶ峯線平日便・福祉の家発(名鉄バス)	福祉の家~市役所		A		また、公園西駅周辺や三ヶ峯線の沿線では大型商業施設や宅地開発が進行しているため、開発動向を注視しながら、次のNーバスの見直しに向けてニーズ等の情報把握に努める。
三ヶ峯線土休日便・福祉の家発(名鉄バス)	福祉の家~市役所		A		「(仮称)公共交通応援隊」での市民協働の取組みは始まったばかりであるため、取組みの実現に向けて、活動を継続する。
三ヶ峯線平日便(名鉄バス)	市役所~市役所		A		
三ヶ峯線土休日便(名鉄バス)	市役所~市役所		A		

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成28年 1月 日

協議会名:	長久手市地域公共交通会議
-------	--------------

評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)
----------	---------------------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市は愛知県名古屋市の東側に位置し、人口約55,000人(平成27年10月1日現在)で増加を続けている。</p> <p>本市は通勤通学流動の面では名古屋市との結びつきが強く、市内の公共交通網は、軌道系のリニモが東西方向の移動軸として、市域を横断し、民間の路線バスが名古屋市内の地下鉄駅、市内の主要施設、周辺の大学など、市西部地区の移動軸として、東西方向の移動に対応した路線網となり、隣接市町の境界をまたいでいる。また、市営のコミュニティバス(Nーバス)が、民間のバス路線を補完する形で市内の移動の足を確保するため、面的にカバーする路線網を形成している。</p> <p>現在、リニモの長久手古戦場駅と公園西駅付近において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、更なる人口増加や交通流動が変わることが見込まれるため、自家用車に過度に依存せず、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り、人がニコニコ笑い、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。</p> <p>公共交通ネットワークは移動ニーズに合わせて展開し、市内外への移動拠点となる交通結節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、将来の公共交通ネットワークの形成を進める。</p>
-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 長久手市地域公共交通会議

平成20年11月25日設置

フィーダー系統

平成27年6月確保維持計画策定

### ①協議会が目指す方向性(Plan)

#### 1. 地域公共交通の確保維持について、協議会で設定されているエリアの地域特性

##### 【概況】

- ・本市の人口は増加傾向で推移し、平成57～62年頃まで増加の見込み
- ・名古屋市の東側に位置し、通勤通学の流動量は名古屋市が最大

##### 【市内の公共交通網】

- 軌道系のリニモと民間の路線バス:市内の東西方向の移動基軸
- 市営のコミュニティバス(N-バス):市内を面的にカバー
- ・公共交通の利用者数:近年は増加傾向

##### 【交通課題】

- ・現在、市内では大規模な集客施設や住宅地の立地を予定する面整備が進行し、それらに対応した交通計画が必要

#### 2. 第2次地域公共交通総合連携計画の目標及び期間

- ・平成21年10月に策定した地域公共交通総合連携計画を見直し、平成26年6月に第2次地域公共交通総合連携計画を策定
- ・公共交通の将来像と3つの目標の実現に向けて、路線体系や利用意識の充実、移動の利便性や住みやすい環境確保の取り組みを展開

(1) 将来像:みんながつながり笑顔があふれる公共交通

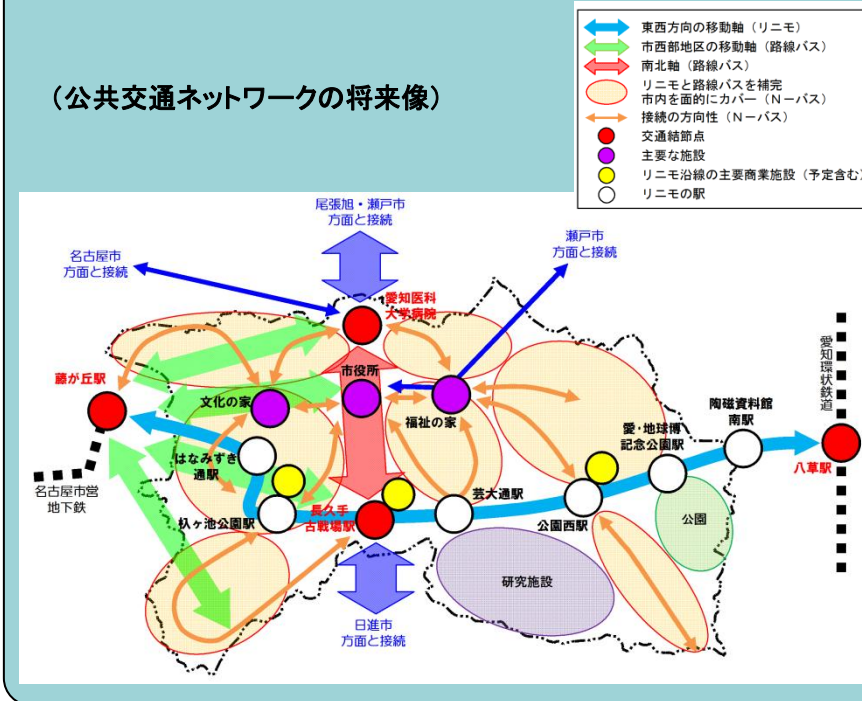
- (2) 目標
- ①「みんなで育む公共交通のまち」の実現
  - ②「人にやさしい公共交通のまち」の実現
  - ③「環境にやさしい公共交通のまち」の実現

(3) 計画期間:平成26年度～平成30年度の5年間

#### 3. 地域公共交通に関する他計画や地域公共交通政策以外の関連施策との整合性

- ・第2次地域公共交通総合連携計画は、第5次長久手市総合計画、都市計画マスタープランなど、本市の総合的な指針を踏まえて計画

(公共交通ネットワークの将来像)



## ②地域公共交通に関する具体的取り組み及びそのプロセス(Do)

### 【平成26年度の取り組み】

#### ○ 主な実施事業

- (1) バス路線の確保・維持
  - ・市民の移動の足として、Nーバスの運行を継続
- (2) 地域公共交通総合連携計画策定  
「第2次地域公共交通総合連携計画(案)」のパブリックコメントの意見を踏まえて、「第2次地域公共交通総合連携計画」を策定
  - ・Nーバスは、新たな面整備や交通結節点整備などの都市構造の変化や新たな移動ニーズへの対応を図るため、路線見直しに向けた取り組みを開始
- (3) 市民との協働事業
  - ① 周知・広報活動としての「かわら版」の作成
    - ・平成25年度からの取り組みを継続
    - ・2名の市民協力者の方に作成の協力をいただき、第4号と第5号の年間2回発行
  - ② Nーバスの路線再編における市民ワークショップの開催
    - ・第2次地域公共交通総合連携計画での「みんなで公共交通を育む」という方向性を踏まえて、市民とともに検討していくためのワークショップを立ち上げて4回開催  
(開催日: H26.11/30、12/21、H27.1/25、2/22)
  - ③ 公共交通シンポジウムの開催
    - ・「みんなで公共交通を育む」という意識の醸成と、長久手市に必要とされる地域公共交通の姿をみんなで考えるための場として開催(開催日: H27.2/8)

### 【平成27年度の取り組み】

#### ○ 主な実施事業

- (1) バス路線の確保・維持
  - ・市民の移動の足として、Nーバスの運行を継続
- (2) Nーバスの路線見直し
  - ・平成26年度から取り組んできたNーバスの路線見直しは、平成28年4月1日からの運行開始を予定し準備中
- (3) 市民との協働事業
  - ① (仮称)公共交通応援隊の立ち上げ
    - ・市民主体の地域公共交通活性化の取組みの実現を目指し、参加市民10名で活動を開始
    - ・複数回会合を重ね、具体的な取組みに向けて検討中
  - ② 周知・広報活動としての「かわら版」の作成
    - ・平成25年度からの取り組みを継続し、1名の市民協力者の方に作成の協力をいただき、第6号を作成中
- (4) 高齢化に備えた公共交通体系の実現に向けた「公共交通ネットワーク調査研究会」の立ち上げ
  - ・本市の独自組織として、今の時点から高齢化に備えることが必要との考えに立ち、第2次連携計画での検討課題の1つである「高齢者など交通弱者への公共交通の利用促進」に関する施策の展開についての検討を開始
- (5) 地域公共交通網形成計画の策定に向けた協議
  - ・平成26年度の法制度の変更前後に策定した「第2次地域公共交通総合連携計画」について、これまでの取組みを評価し、「地域公共交通網形成計画」の策定に向けて協議を開始
  - ・平成27年度末の策定を目指し、平成28年1月よりパブリックコメントを開始

### ③地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価(Check)

#### 【第2次連携計画の目標達成度】

- ・第2次連携計画の5つの具体的な目標のうち、公共交通機関の運行実績で評価ができる「公共交通の利用者数」について評価を実施
- ・平成26年度時点での評価は、名鉄バス、Nーバスは目標を達成し、リニモは未達成
- ・名鉄バスの利用者数の増加は、愛知医科大学病院線の新設に伴う影響が要因
- ・Nーバスの年間利用者数は、「愛・地球博」の開催時を越えて、過去最高を記録
- ・リニモの利用者数の減少は、平成26年4月からの消費増税に伴う前月の平成26年3月における駆け込み需要により、平成25年度としての利用者数が例年より多くなったことが要因

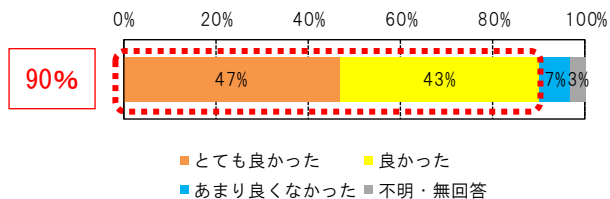
目 標		平成25年度実績 (現状)	具体的な目標	平成26年度実績	平成26年度時点の 評価	
目標 ①	公共交通の 利用者数	リニモ	8,331人/日平均	対前年度比増加	8,077人/日平均	未達成
		名鉄バス	1,938人/日	対前年度比増加	2,968人/日	達成
		Nーバス	601人/日平均	対前年度比増加	645人/日平均	達成

#### 【事業の評価】

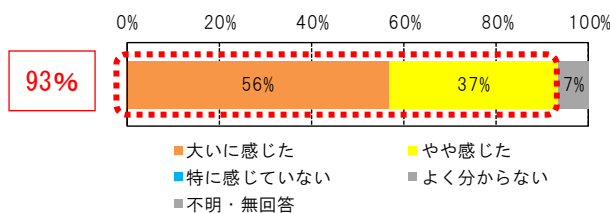
- ・「公共交通の利用者数」は、リニモと名鉄バスでは特殊要因の影響が出ているため、特殊要因のない平成26年度と平成27年度の上期の利用者数を比べると、リニモ、名鉄バス、Nーバスのいずれも、対前年同期を上回る利用となっており、順調に増加傾向で推移している。
- ・平成26年度に開催したシンポジウムで実施した参加者アンケート調査では、8～9割の参加者が公共交通への関心、みんなで育む必要性、取り組みへの参加に前向きな回答が得られ、公共交通に対する意識が醸成されつつある。

#### 【シンポジウムの参加者アンケート結果】

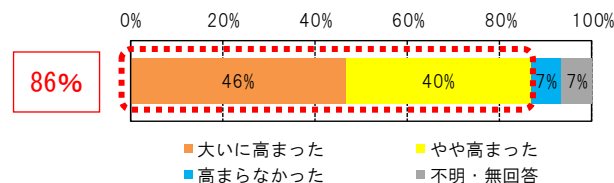
【参加した感想】



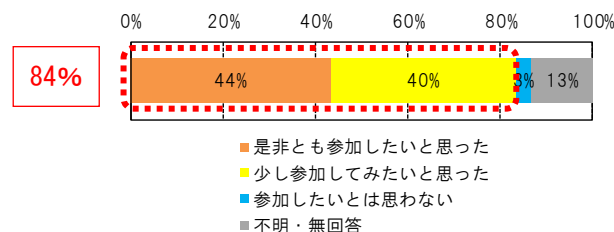
【公共交通をみんなで育む必要性】



【公共交通に関する関心の変化】



【公共交通に関する取り組みに参加意向】



## ④自己評価から得られた課題とその対応(Action)

### 1)面整備や新たな移動ニーズに対応したNーバスの見直し

- ・Nーバスの利用者数は順調に増加しているが、面整備等の進展や新たな移動ニーズに対応し、更なる利便性向上のため、見直しを行った。

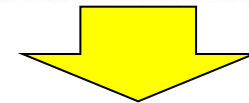
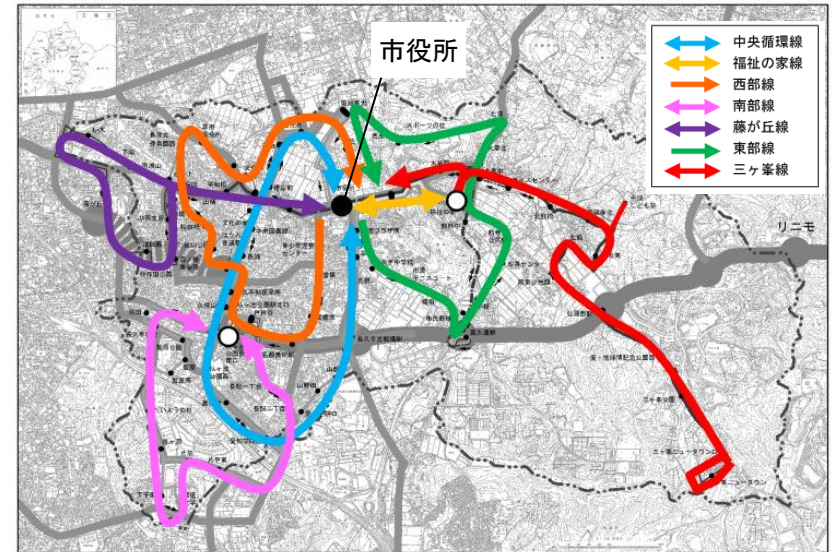
### 【運行本数のサービス向上に向けた対応】

- ①移動ニーズへの対応を目指して、路線の経由地の増加を図りつつ、運行本数のサービス水準の維持・向上を図るには、現在の5台の保有車両数では不十分であることが分かった。
- ②狭隘街区内の運行と利用実態に合った車両での運行に備えて、8人乗りのワンボックス車両を1台新規に導入することとし、Nーバス全体の総運行本数の現在の82本/日から88本/日に6本/日の増便を実現した。

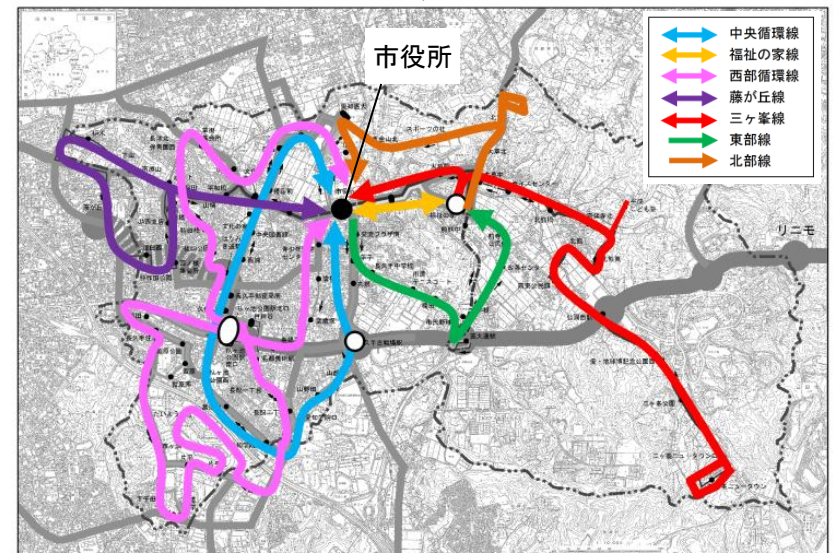
### 【移動ニーズを踏まえた路線設定の対応】

- ①現在の南部線は、市役所方面に直通していない課題があったため、南部地区から市役所方面に乗換えなしでの利用を実現した。
- ②南部地区から市役所方面への直通化に際し、効率的な路線網にして現状程度の運行本数を確保するために、南部線と西部線を総合して西部循環線とした。
- ③西部循環線は8の字を描く運行とし、現在は片方向運行の西部線区間の双方向運行化を図った。
- ④南部地区では、開発の進展に伴い、新たな経由地を新設した。
- ⑤現在の東部線を北側(北部線)と南側(東部線)に分割し、利用実態に合わせてワンボックス車両の運行路線とし、北部線を道路幅員の狭隘街区へ延長した。

### 【現在】



### 【見直し後】



## ④自己評価から得られた課題とその対応(Action)

- 2) (仮称)公共交通応援隊の設立による新たな市民協働の取り組みの開始
- ・シンポジウムの開催で公共交通への関心などの高まりを受けて、より一層意識を醸成して地域公共交通の活性化を図るために、市民協働の活動を開始した。
  - ・10名の参加市民とともに、地域公共交通活性化の具体的な取り組みに向けた会合をこれまでに3回開催した。
  - ・以下の3つの実現に向けたグループに分かれて、更にメンバーを募って取り組むこととなり、市民の主体性が徐々に浸透し、活動を進めている。

### 【グループ分けと取り組む事業】

- ①「新しい乗合い交通」検討会(仮称)
- ②学生と連携して事業を行うグループ
- ③子ども向けイベントを行うグループ



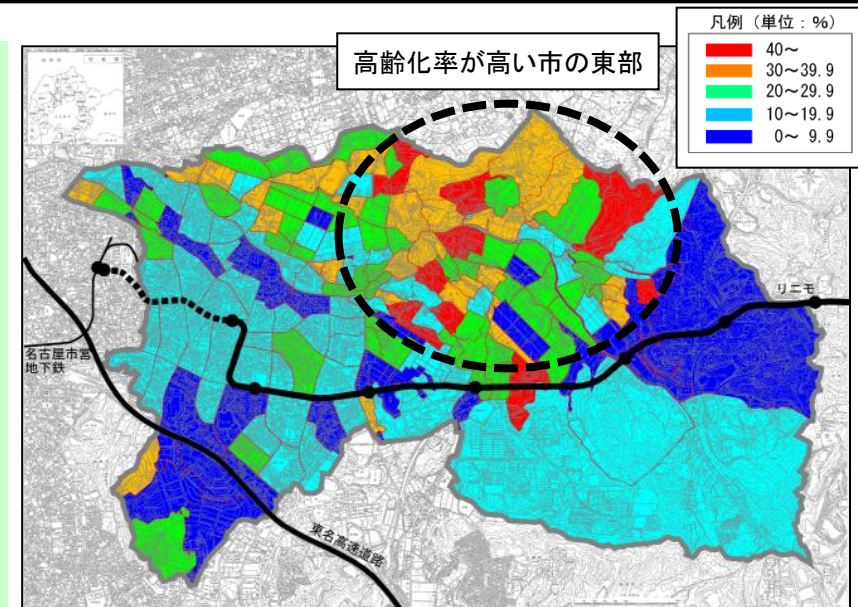
参加者募集チラシ



(仮称)公共交通応援隊の活動状況

## ⑤アピールポイント(特に工夫した点)

- (1) (仮称)公共交通応援隊における市民の発想を最大限活用
- ・行政の関与は会合の円滑な進行支援、公共交通に関する情報提供等に留め、具体的な取り組みの考えは、市民の発想を尊重
  - ・他の事例なども参考に情報提供を行いながら、取り組みの発想が創造されやすいようにするなど、行政は活動を下支えする形で支援
  - ・その結果、複数のアイデアが提案され、絞り込まれた案で実現に向けて進展
- (2) まちの変化や高齢化への早期の備え
- ・現在は、宅地開発や商業施設の立地が進み、まちの変化が進行中
  - ・人口の増加は続いているものの、約30年後に人口減少期を迎え、高齢化社会も遅れて迎える見込み
  - ・現時点でも高齢化率が高い地区は、比較的公共交通のサービス水準が低い市の東部に集中
  - ・まちの変化に対応した公共交通ネットワークの構築と、高齢化に備え、通常の公共交通と福祉施策の間の移動困難者への対応を目指し、市内の横断的な連携で本格的な高齢化に備えた検討に着手



地区別の高齢化率