

長 久 手 市  
地域公共交通網形成計画（案）

（修正頁抜粋資料）

平成 2 8 年

長 久 手 市



# 目 次

1. 地域公共交通網形成計画について	1
1-1. 地域公共交通網形成計画とは	1
1-2. 地域公共交通網形成計画策定の背景	1
1-3. 地域公共交通網形成策定の目的	1
2. 本市の概況と公共交通の現状	3
2-1. 本市の公共交通の全体像	3
2-2. 本市の人口	5
2-3. 移動手段の特性	11
2-4. 土地利用概況	13
2-5. 道路交通概況	18
2-6. 公共交通	22
3. 上位計画・関連計画の整理	30
3-1. 地域公共交通網形成計画の位置付け	30
3-2. 第5次長久手市総合計画（平成21年3月）	31
3-3. 第2次長久手市土地利用計画（平成21年3月）	33
3-4. リニモ沿線地域づくり構想（平成21年3月）	34
3-5. 長久手市都市計画マスタープラン（平成22年3月）	36
3-6. 長久手中央地区まちづくり基本構想（平成25年3月）	37
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）	38
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）	38
3-9. 新しいまちづくり行程表（平成24年6月）	39
3-10. 第2次長久手市観光交流基本計画（平成27年3月）	40
	追加
4. 公共交通に関するニーズの整理	41
4-1. ニーズ把握のための調査概要	41
4-2. 運転免許・自動車の保有状況	42
4-3. 市内の外出先に関するニーズ	43
4-4. 市内の公共交通の利用理由と未利用理由	46
4-5. 周辺市町への移動ニーズ（名古屋市除く）	49
4-6. 公共交通の利用回数の変化	51
4-7. 市内の公共交通のあり方に関する市民意識	52
4-8. 市民にとっての公共交通の存在価値	55

5. 公共交通に関わる課題	56
5-1. 第1次地域公共交通総合連携計画の取組み課題	57
5-2. 公共交通機関ごとの課題	62
5-3. 各種整備計画等との連携	68
5-4. 高齢化に備えた対応	70

6. 第2次地域公共交通総合連携計画の取組み状況と評価	71
6-1. 計画事業の取組み状況	71
6-2. 第2次地域公共交通総合連携計画の評価	78
6-3. 第2次地域公共交通総合連携計画の取組み状況と評価を踏まえた総括	79

追加

7. 交通の視点から見た将来像と目標	80
7-1. 交通の視点から見た将来像	80
7-2. 計画区域と期間	84
7-3. 将来像を踏まえた目指すまちの姿	84
7-4. 基本方針	85
7-5. 評価指標及び目標設定	87

構成変更による表題の変更

8. 計画事業の具体的検討	90
8-1. 計画事業と実施主体及びスケジュール	90
8-2. 事業実施の役割分担	92
8-3. バス路線の確保・維持・改善	93
8-4. 交通結節点整備	97
8-5. 利用促進方策	99
8-6. 調査	105

9. 計画推進体制及び評価方法の検討	106
9-1. PDCAサイクルの構築	106
9-2. 評価方法の検討	106
9-3. 評価・改善への取組み	107

10. 参考資料	108
10-1. 長久手市地域公共交通網形成計画の策定経緯	108
10-2. 長久手市地域公共交通会議設置要綱	109
10-3. 長久手市地域公共交通会議委員名簿	112
10-4. 本市の公共交通に関する市民アンケート調査票	113

## 1. 地域公共交通網形成計画について

部分的に加筆・修正

### 1-1. 地域公共交通網形成計画とは

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。その後、改正された同法が平成26年11月20日に新たに施行され、地方公共団体が中心となって地域公共交通網を形成する取組みを支援する制度が強化された。

その取組みを進める上で中核を成すのが、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「地域公共交通網形成計画」となる。

地域公共交通網形成計画は、公共交通ネットワーク全体をまちづくりと連携して一体的に形づくり、持続させるために、様々な事業を定める計画である。

### 1-2. 地域公共交通網形成計画策定の背景

部分的に加筆・修正

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、その計画期間終了を迎え、平成26年6月には新たに「第2次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いる。

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年度以降は微増に転じ、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. 地域公共交通網形成策定の目的

冒頭の2行は削除

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、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。

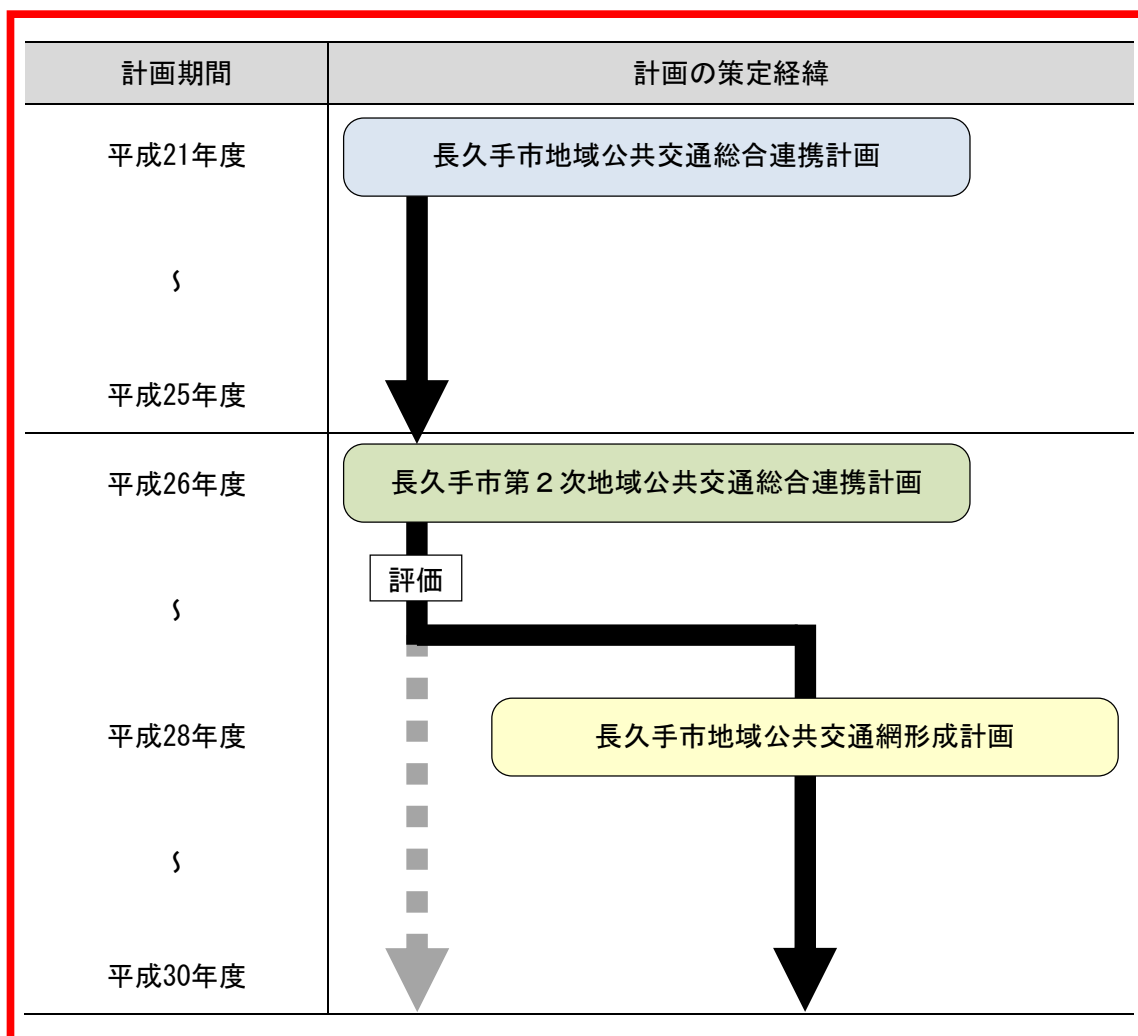
そのため、公共交通利用者や市民のニーズを把握し、都市構造の変化や移動ニーズに

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として、平成26年6月に「第2次地域公共交通総合連携計画」を策定し、計画期間は5年間（平成26～30年度）とした。

しかし、そ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「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、制度改革が進む変動期にあったため、必要に応じ制度変更に対応していくこととしていた。

そこで、国の動向に対応した計画とするため、「第2次地域公共交通総合連携計画」の評価を踏まえた結果、「第2次地域公共交通総合連携計画」を活かして引き継ぎ、「地域公共交通網形成計画」を策定する。

部分的に加筆・修正



連携計画と形成計画の関係を分かりやすくするために追加

## 2-2. 本市の人口

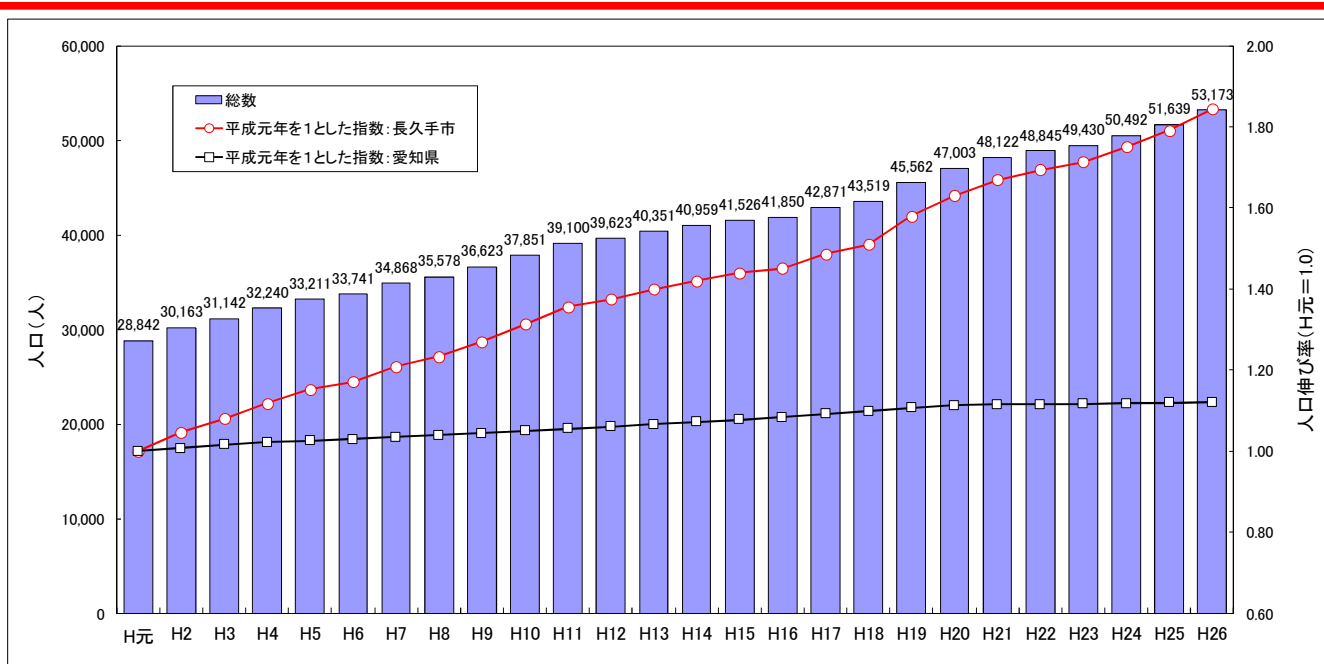
### (1) 総人口の推移

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。

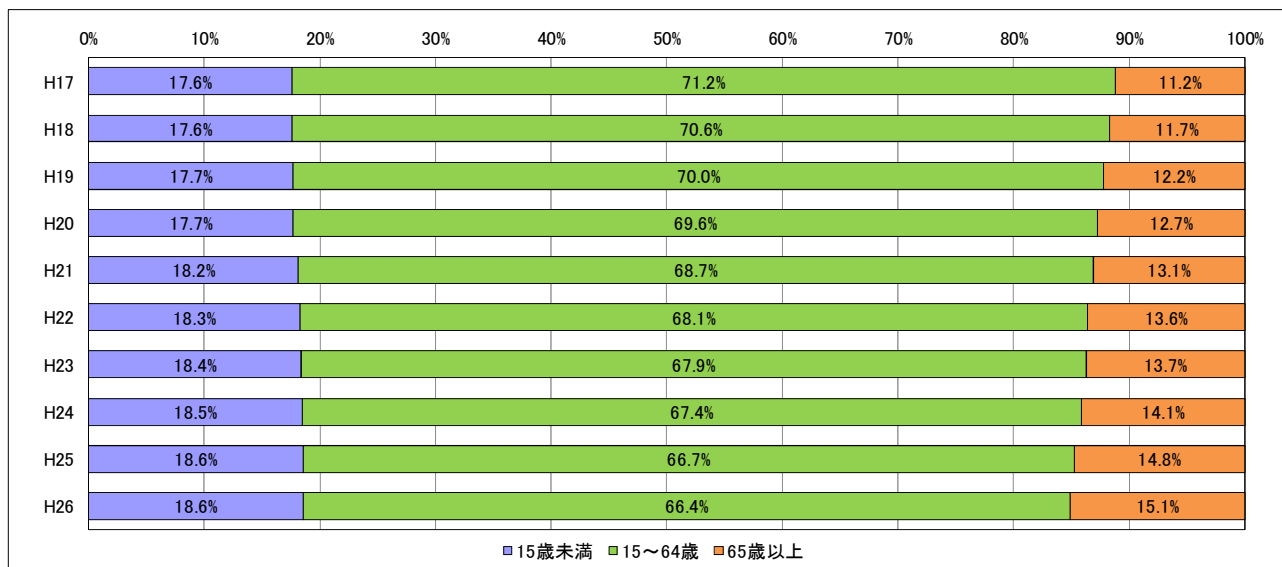
平成元年以降でみると、年平均で約2.5%で増加しており、愛知県全体の増加率（年平均約0.5%）と比べて大きくなっており、平成17年国勢調査から平成22年国勢調査の人口増加率は約11.9%で、県内で最も高くなっている。

最新のH26データ追加



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

## 2-4. 土地利用概況

### (1) 面的事業概要（土地区画整理事業）

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。

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地区において施行中となっている。

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~H5	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	完了
岩作第一	4.7	H4~H16	114	342	完了
長湫南部	98.2	H10~H26	1,880	5,000	完了
長久手中央	27.4	H22~H31	692	1,730	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

最新情報  
に変更

資料：本市ホームページ

完了と施行中の  
2つに区分

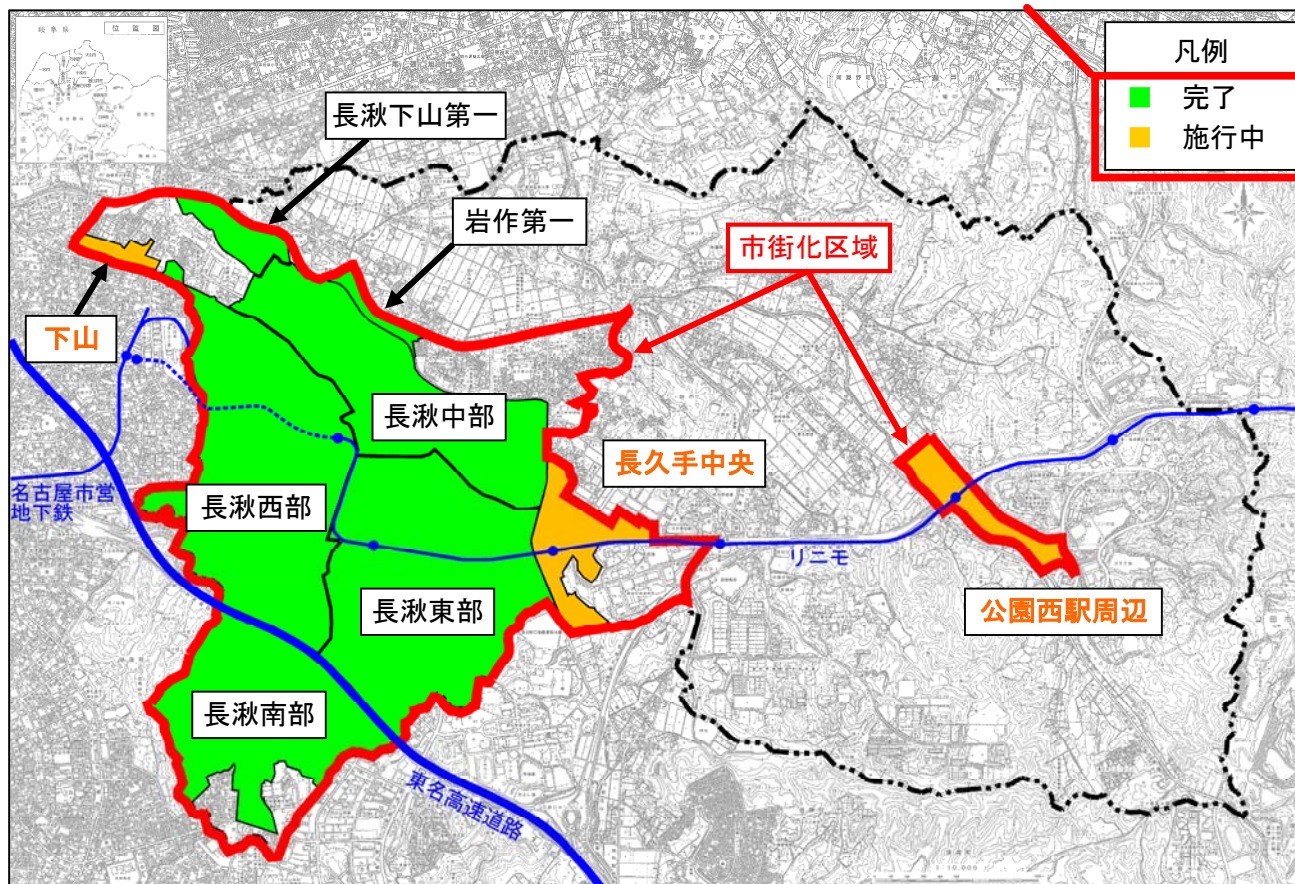


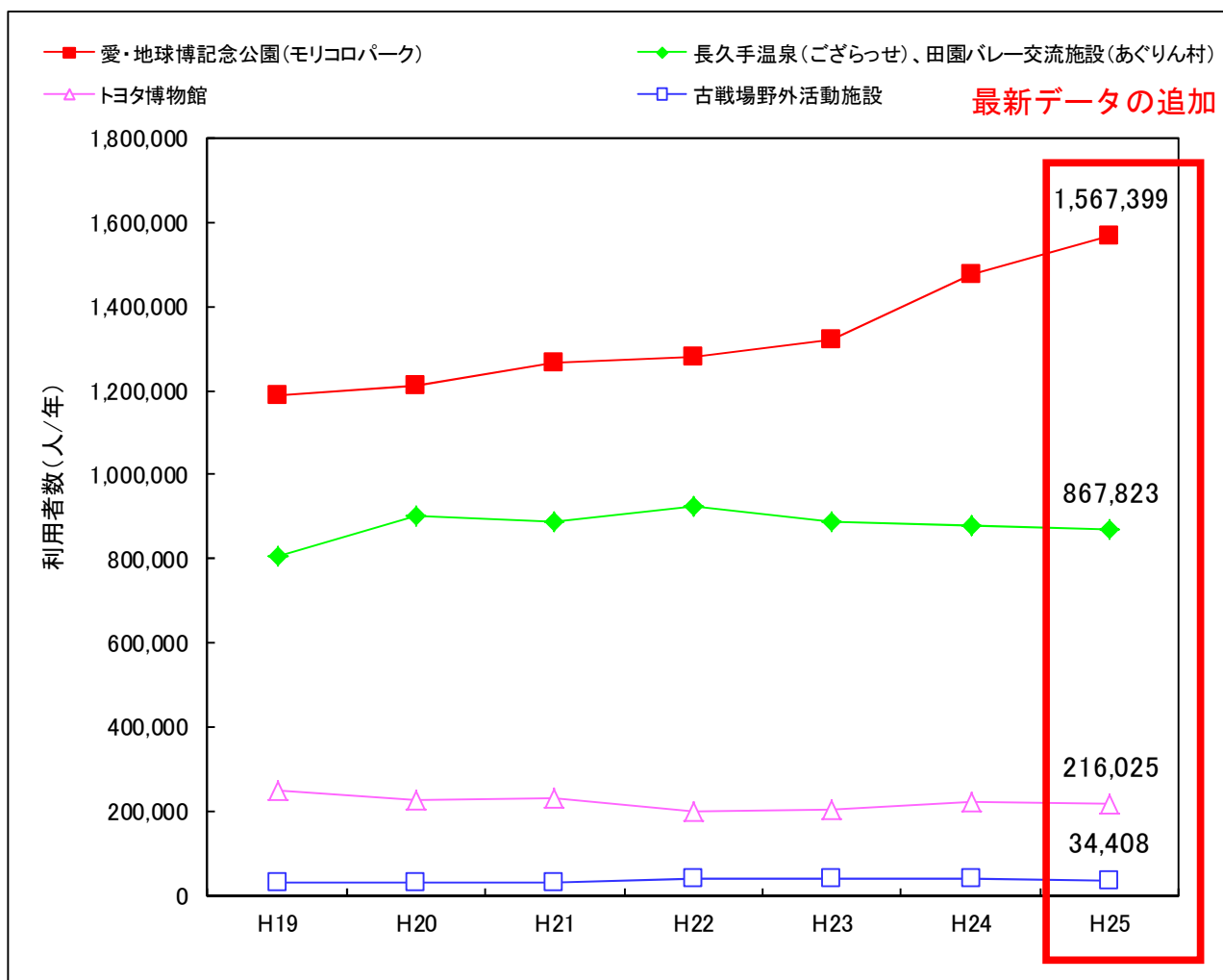
図 2-12 土地区画整理事業区域



## 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・地球博開催前の前身にあたる「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）」「田園バレー交流施設（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：観光レクリエーション利用者統計

図 2-16 主な観光交流施設の利用状況

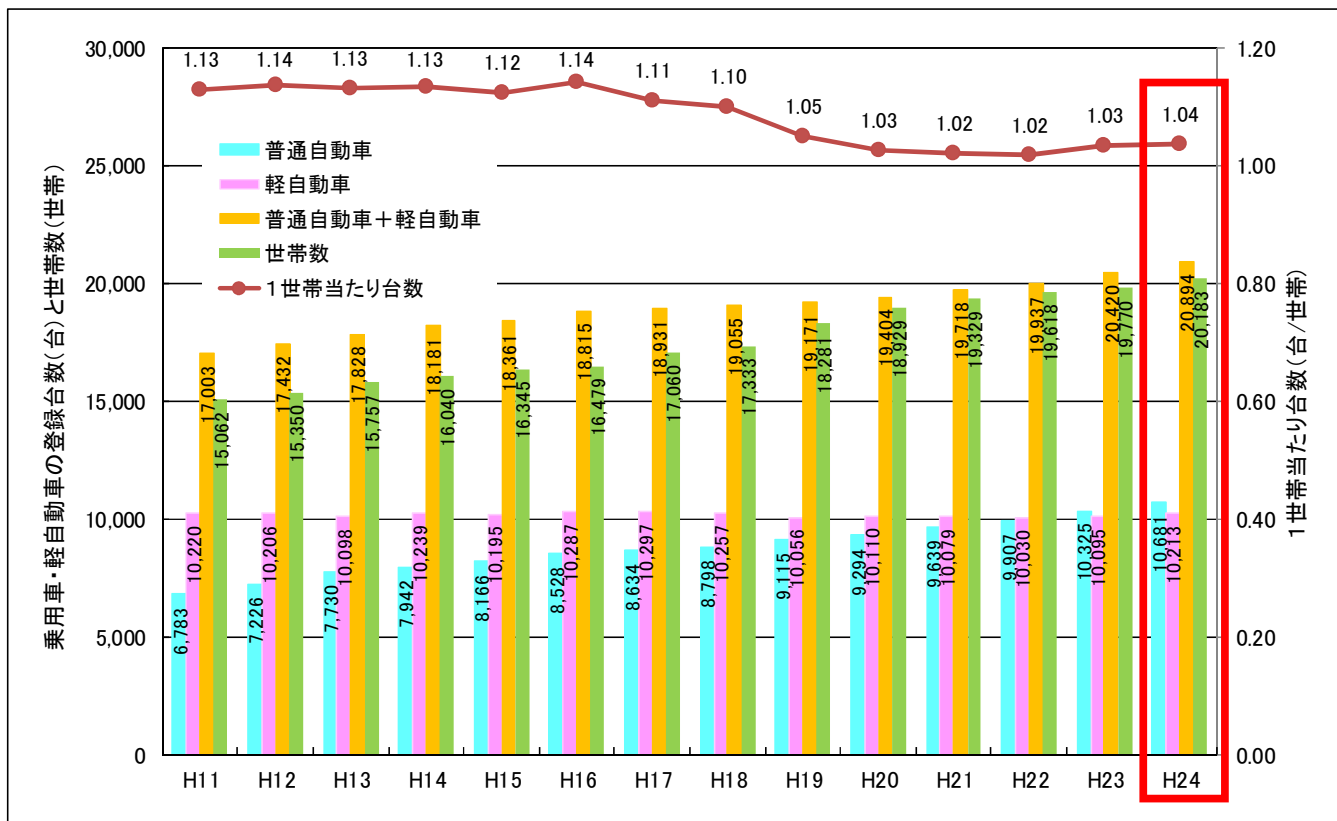
## 2-5. 道路交通概況

### (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。

最新データの追加



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

## 2-6. 公共交通

### (1) 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、13系統が市内を運行しており、名古屋市営バスは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2～4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11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。

最新ダイヤで見直し

表 2-5 路線バスの運行状況（市内運行路線）

事業者	起点	終点	<平日：平成27年10月時点>	
			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	120	16
		愛知学院大学前 (長湫片平経由)	11	2
	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. 藤が丘駅	愛知医大 (平和橋経由)	17	2
		愛知医大 (四軒家経由)	34 〈快速：9〉	4 〈快速：4〉
	8. 名鉄バスセンター	愛知医大	16	2
	9. 名鉄バスセンター	長久手車庫	22	3
	10. 名鉄バスセンター	愛知学院大学前	36	3
11. 星ヶ丘駅	長久手車庫	12	1	
12. 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	13. 本郷駅	猪高緑地	123	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。

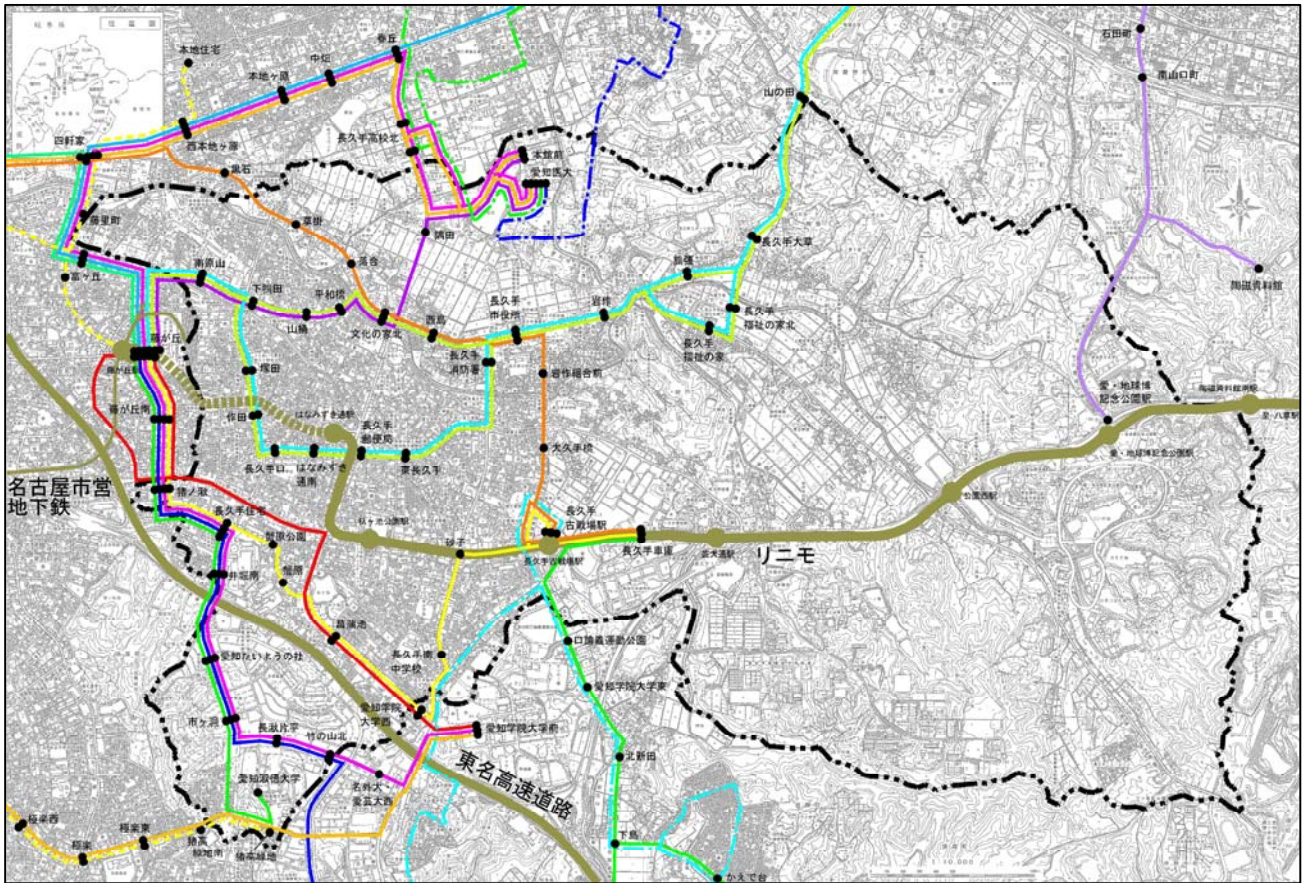


図 2-20 路線バスの運行系統図

最新データで見直し

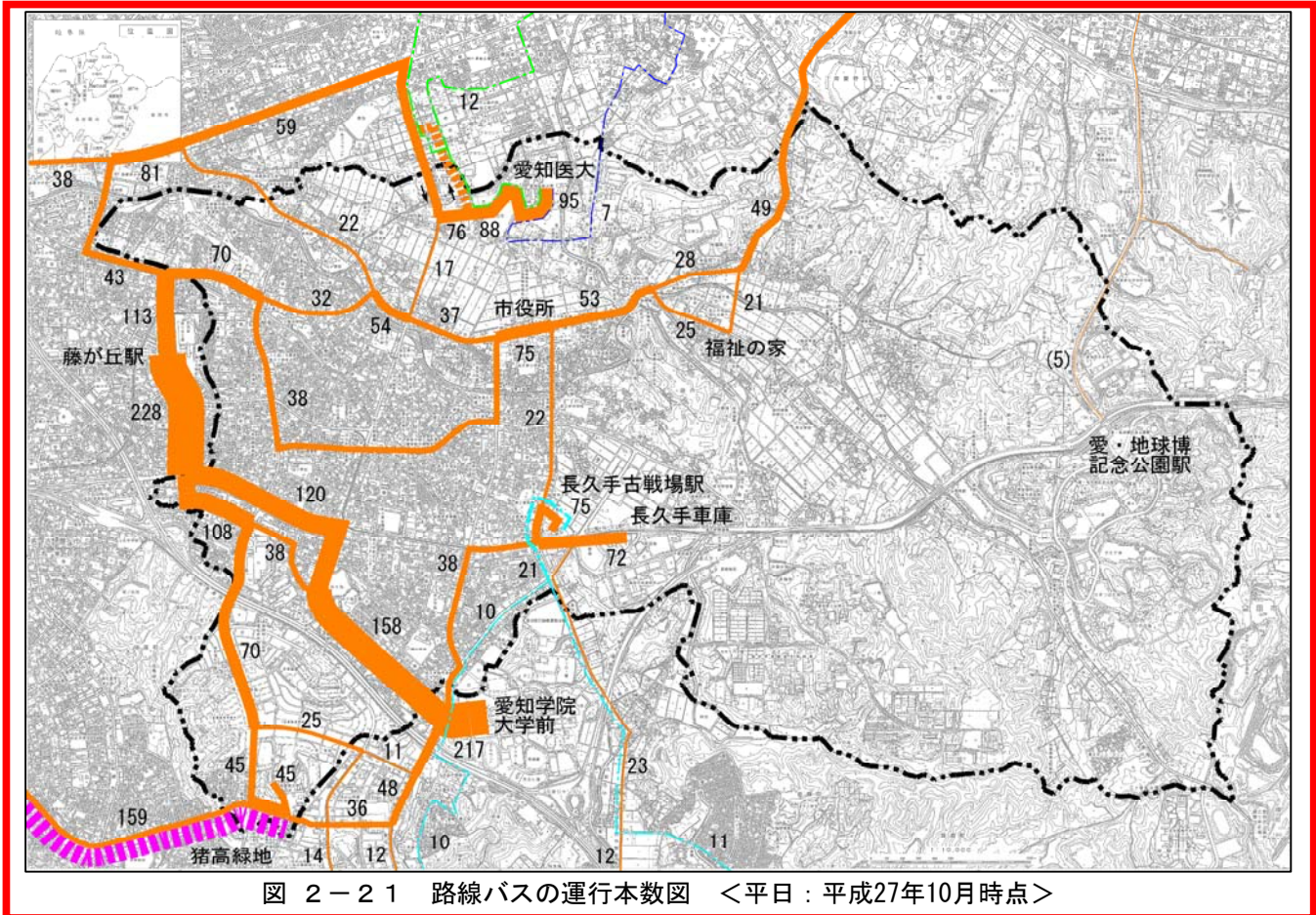


図 2-21 路線バスの運行本数図 <平日：平成27年10月時点>

(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、現在は長久手古戦場駅～愛知医大で運行している。

最新ダイヤで見直し

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27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	愛知医大	長久手古戦場駅	25	2
	栄徳高校	周辺から5コース	各コース1	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	20*	9*
		平針駅	7	1
豊田市	愛知工業大学	八草駅	80	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			
		上社駅	約85	約12
		赤池駅	46	6
	椋山女学園大学	赤池駅	11	1
	名古屋商科大学 (光陵女子短期大学)	公園西駅	22	4
		赤池駅	13	3
		米野木駅	30	3
中部第一高校	周辺から10コース	各コース1	1	

※同一時刻に複数台数運行する場合は、台数分を計上。

資料：愛知高速交通(株)

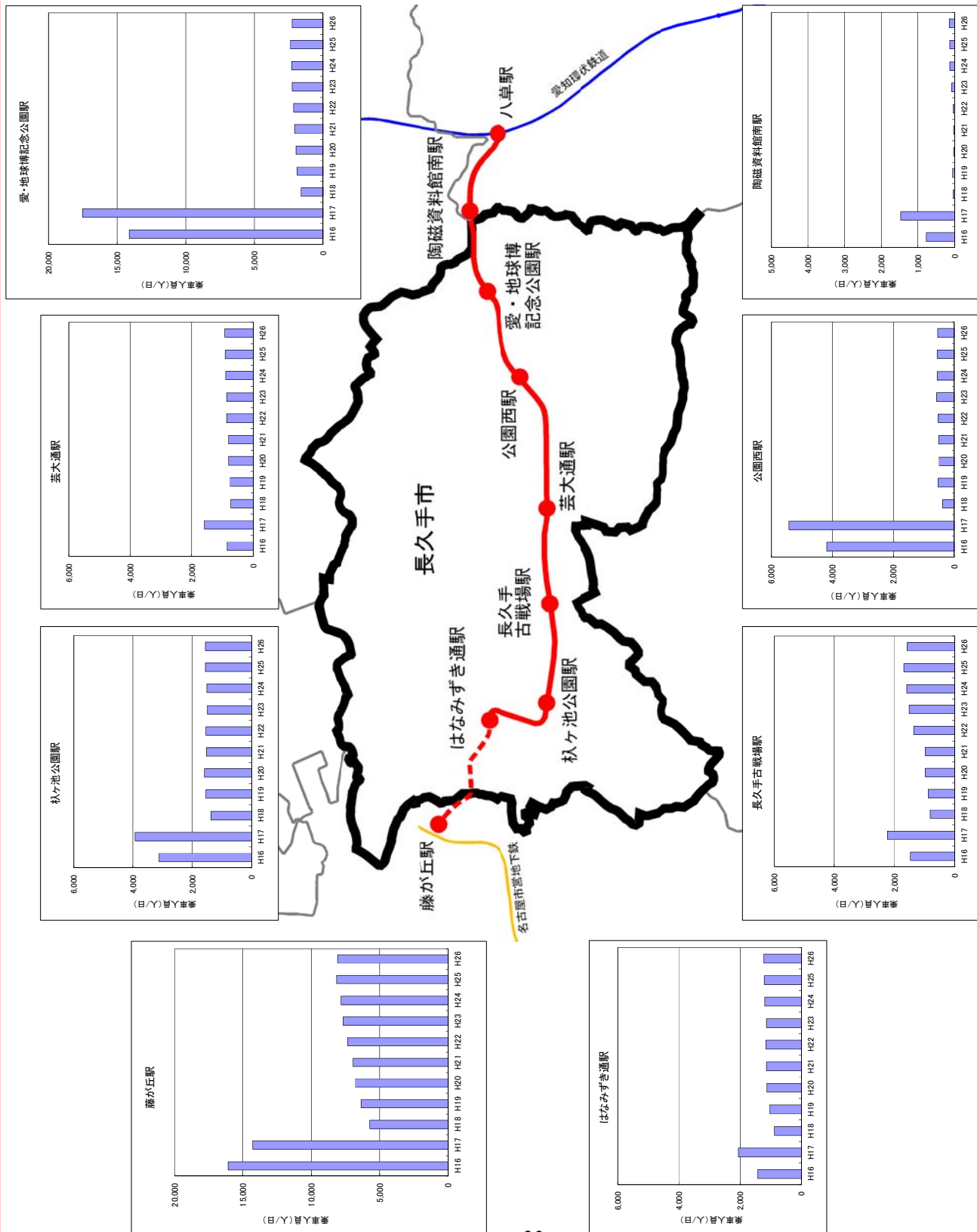


図 2-2-2 リニモの駅別乗車人員の推移

#### (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、名鉄バスが運行管理している。

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26年度では約644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。

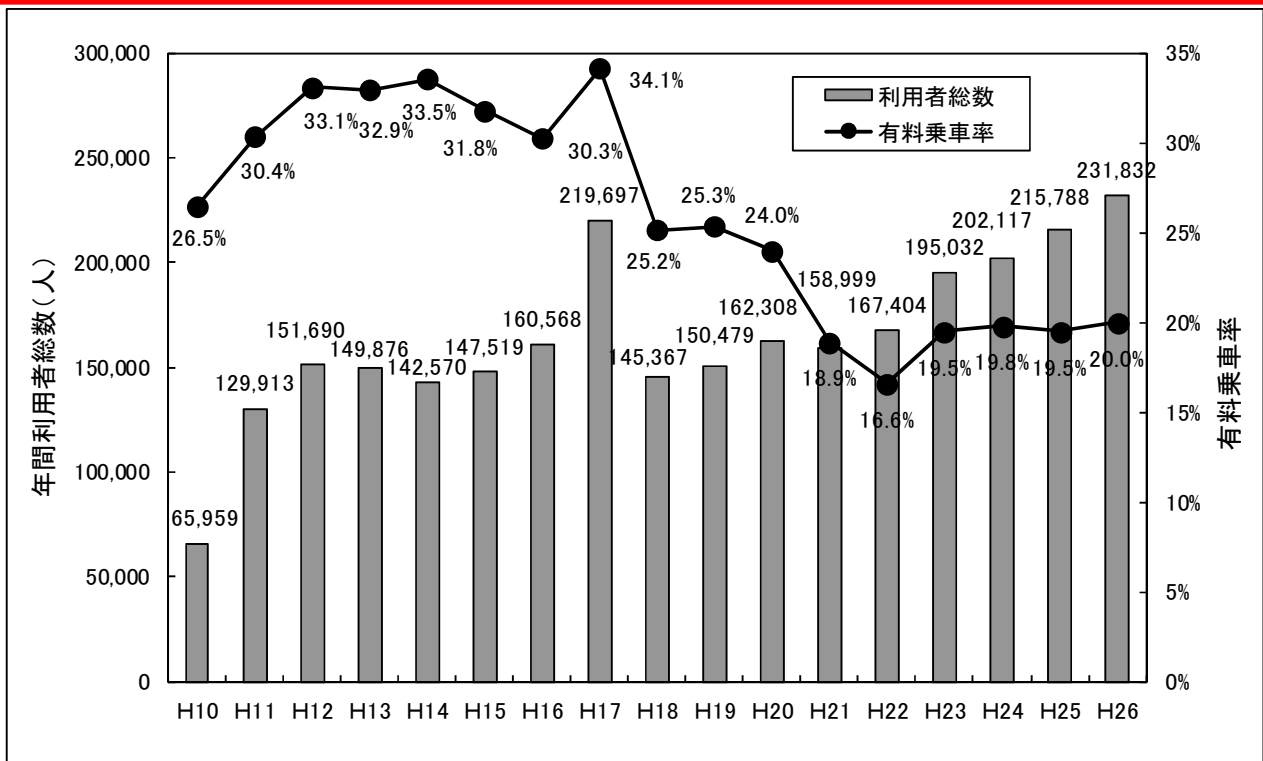
運賃は1乗車100円であり、1回の乗車ごとに運賃を徴収しているが、乗継ポイントの「市役所」「福祉の家」「杵ヶ池公園駅北口・南口」の各バス停では、Nーバスの他路線に乗り継ぐ場合は乗継券が発行され、追加運賃を支払うことなく利用することができる。

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。

最新のH26データに訂正

平成26年度では、運行経費約10,100万円に対して、市が約8,896万円の財政負担（利用者1人当たり約384円）をしている。

最新のH26データの追加



資料：安心安全課

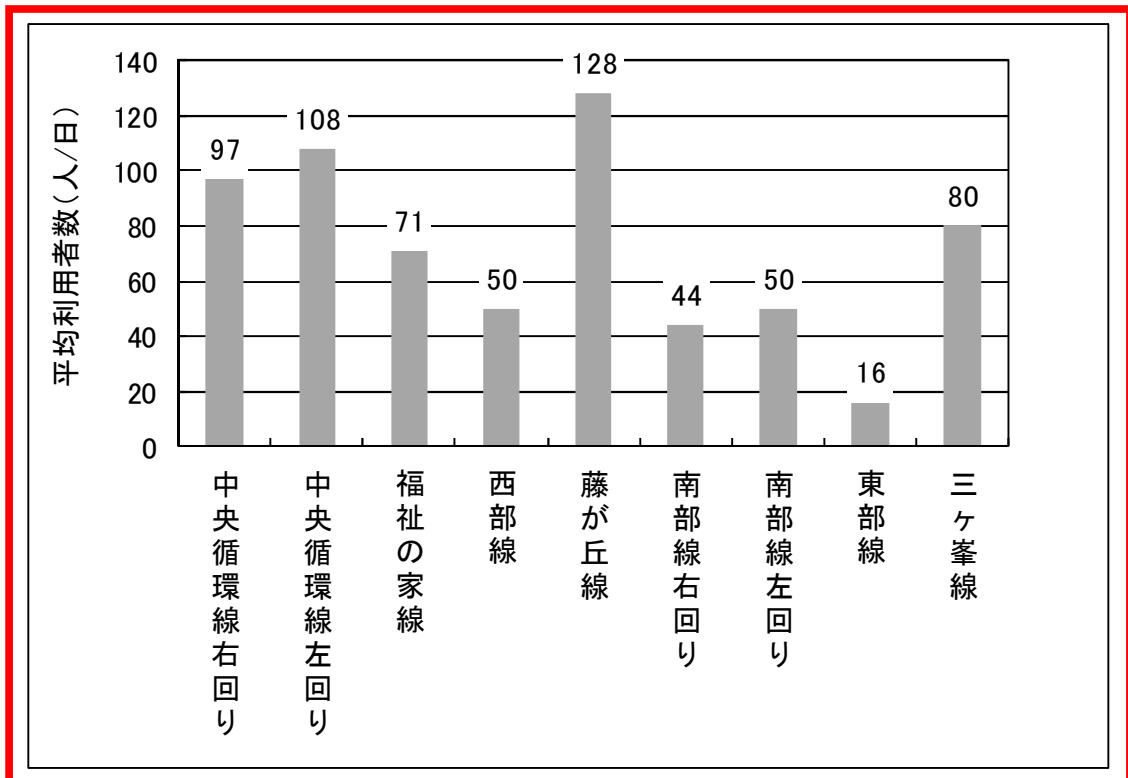
図 2-23 Nーバスの利用者数と有料乗車率の推移

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	97	8.8	112.2	38	16.1	杖ヶ池公園駅 長久手古戦場駅
中央循環線左回り	10.2	12	108	9.0	122.4	38	16.1	杖ヶ池公園駅 長久手古戦場駅
福祉の家線	2.6	16	71	4.4	41.6	10	15.6	
西部線	8.7	7	50	7.1	60.9	33	15.8	はなみずき通駅 杖ヶ池公園駅
藤が丘線	8.2	7	128	18.3	57.4	32	15.4	藤が丘駅
南部線右回り	9.0	7	44	6.3	63.0	34	15.9	杖ヶ池公園駅
南部線左回り	8.5	8	50	6.3	68.0	32	15.9	杖ヶ池公園駅
東部線	9.7	6	16	2.7	58.2	33	17.6	芸大通駅
三ヶ峯線	15.2	8	80	10.0	108.8	60	15.2	公園西駅
合計	82.3	82	644		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 72	1便当たり 7.9	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26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。

最新のH26データに差し替え



資料：安心安全課

図 2-24 N-バスの路線別利用者数 (平成26年度)



### 3. 上位計画・関連計画の整理

#### 3-1. 地域公共交通網形成計画の位置付け

地域公共交通網形成計画は、第5次長久手市総合計画や第2次長久手市土地利用計画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基本理念を加え、「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。

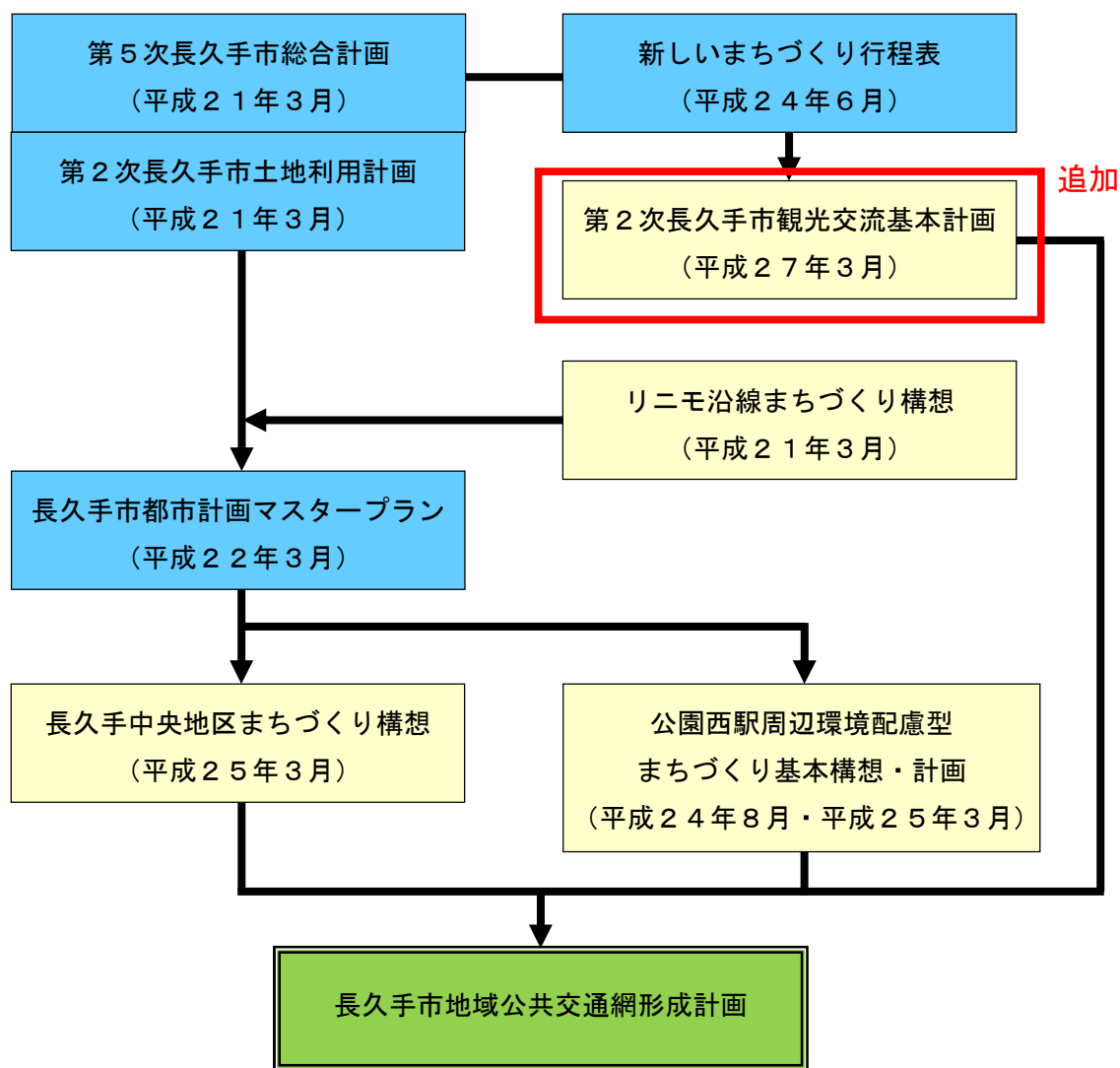


図 3-1 長久手市地域公共交通網形成計画の位置付け

## 観光に関する関連計画の追加

### 3-10. 第2次長久手市観光交流基本計画（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モリコロパーク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。

「観光交流まちづくり」の基本方向の中に公共交通の関わりを挙げており、観光交流の推進方策として、市内の様々な観光ポイントを公共交通、ウォーキング、自転車を使って回遊するルートを設定するものとし、下図のようなルート展開イメージを一例に挙げている。

また、観光施策の効果を高めるために、連携を図る他の関連計画の1つに「地域公共交通総合連携計画（地域公共交通網形成計画）」を挙げている。

#### 観光交流まちづくりの基本方向

##### <空間づくり>

市内の体験のための移動手段として、環境に配慮した公共交通と自転車利用の促進  
交流と情報発信と移動のためのターミナルとなるリニモテラス

##### <システムづくり>

体験メニューとルート化・ネットワーク化、情報発信  
移動のためのリニモとレンタサイクルシステム

##### <しくみづくり>

観光交流推進会議（観光協会）と市民参画・協働、おもてなし



「いい日常」観光の展開イメージ

#### 5-4. 高齢化に備えた対応

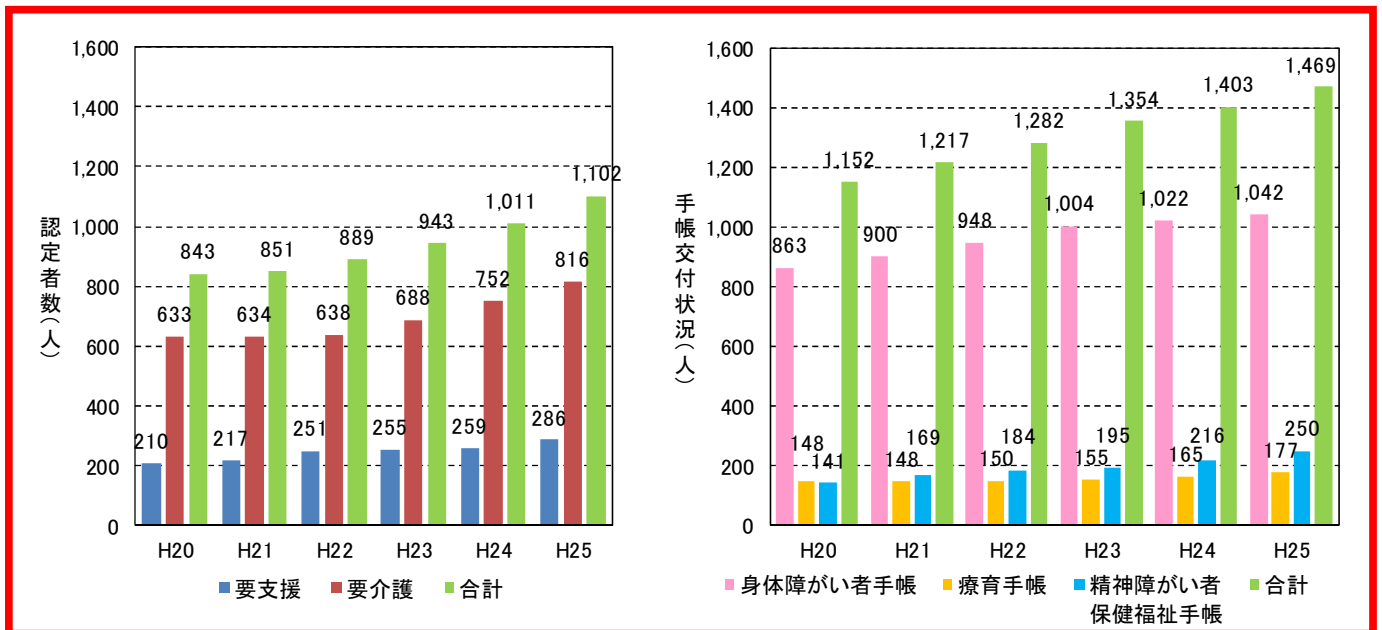
本市では、今後の人口増加や高齢化の進展に伴い、障がい者、要介護認定者の移動制約者が増加すると見込まれる（図 5-20）。

そのため、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利用拡大に努めている。

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。

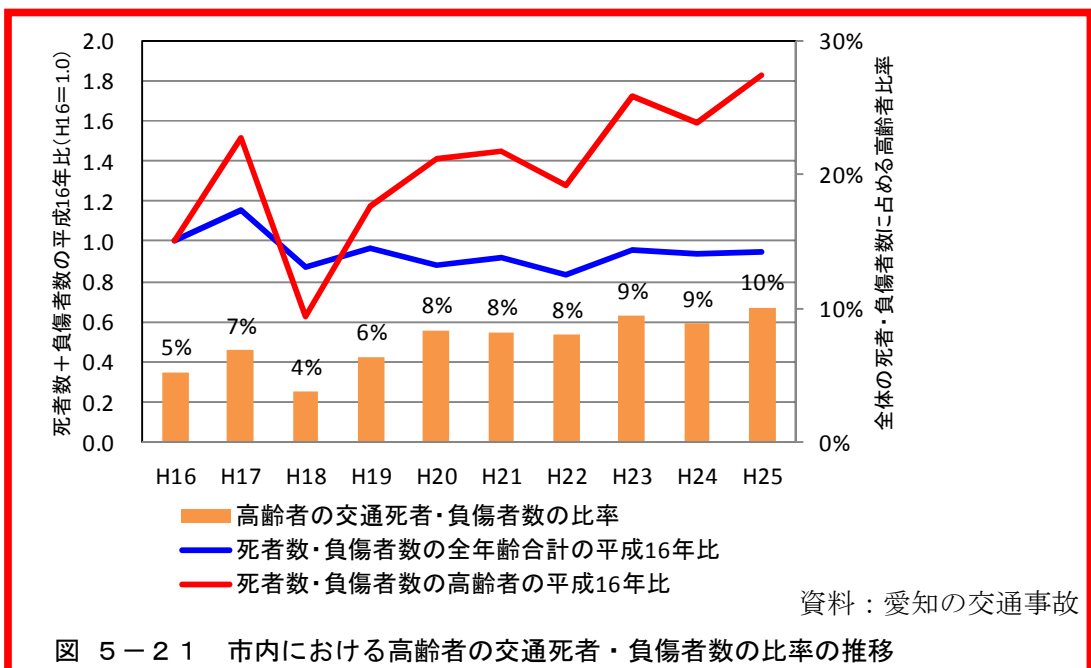
最新のH25データの追加



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

長久手市のデータに差し替え



資料：愛知の交通事故

図 5-21 市内における高齢者の交通死者・負傷者数の比率の推移

## 6. 第2次地域公共交通総合連携計画の取組み状況と評価

本市では、平成26年に「第2次地域公共交通総合連携計画」（以降、「第2次連携計画」）を策定し、平成26～30年度の5年間の計画期間で取組みを行うこととしていたが、「地域公共交通網形成計画」の策定にあたっては、第2次連携計画策定以後の取組み状況と評価を踏まえた上で、計画の策定に活かすこととする。

### 6-1. 計画事業の取組み状況

#### (1) 計画事業と事業概要

以下に示す第2次連携計画の計画事業について、これまでの取組み状況をまとめた。

表 6-1 第2次連携計画の計画事業と事業概要

計画事業	事業概要
①バス路線の確保・維持	Nーバスの運行を継続
②バス路線の再編	バス路線を見直して運行サービスの向上
③交通結節点、乗継拠点の整備	「長久手古戦場駅」「愛知医大」を交通結節点として整備
④バス停の待合環境整備	利用者が多い主要なバス停について、シェルター、ベンチなどの設置
⑤公共交通の運賃体系のあり方の検討・ICカードの検討	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
⑥公共交通利用を促進する仕組みの導入	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の導入
⑦市民参加型の利用促進活動の展開	市民主体の取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
⑧公共交通マップの作成・更新	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
⑨周知・広報活動の強化	公共交通の利用促進を図るため、様々な媒体を用いて周知
⑩公共交通利用促進イベントの実施・市民参加	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
⑪公共交通利用実態調査	公共交通の利用状況を把握するため、公共交通の利用実態調査やアンケート調査を実施

#### (2) 各事業の取組み状況

##### ① バス路線の確保・維持

リニモ、路線バスを補完するため、生活交通確保維持改善計画を策定して国庫補助の申請を合わせて行いながら、Nーバスの運行を継続している。

Nーバスの利用者数は、平成26年度以降も増加傾向で推移しており（図 2-23 参照）、市民の移動の足として活用されている。

② バス路線の再編

都市構造の変化に対応するため、N-バスの路線見直しに取り組み、下図の路線に見直しを行った。平成28年4月から、運行を開始する予定である。

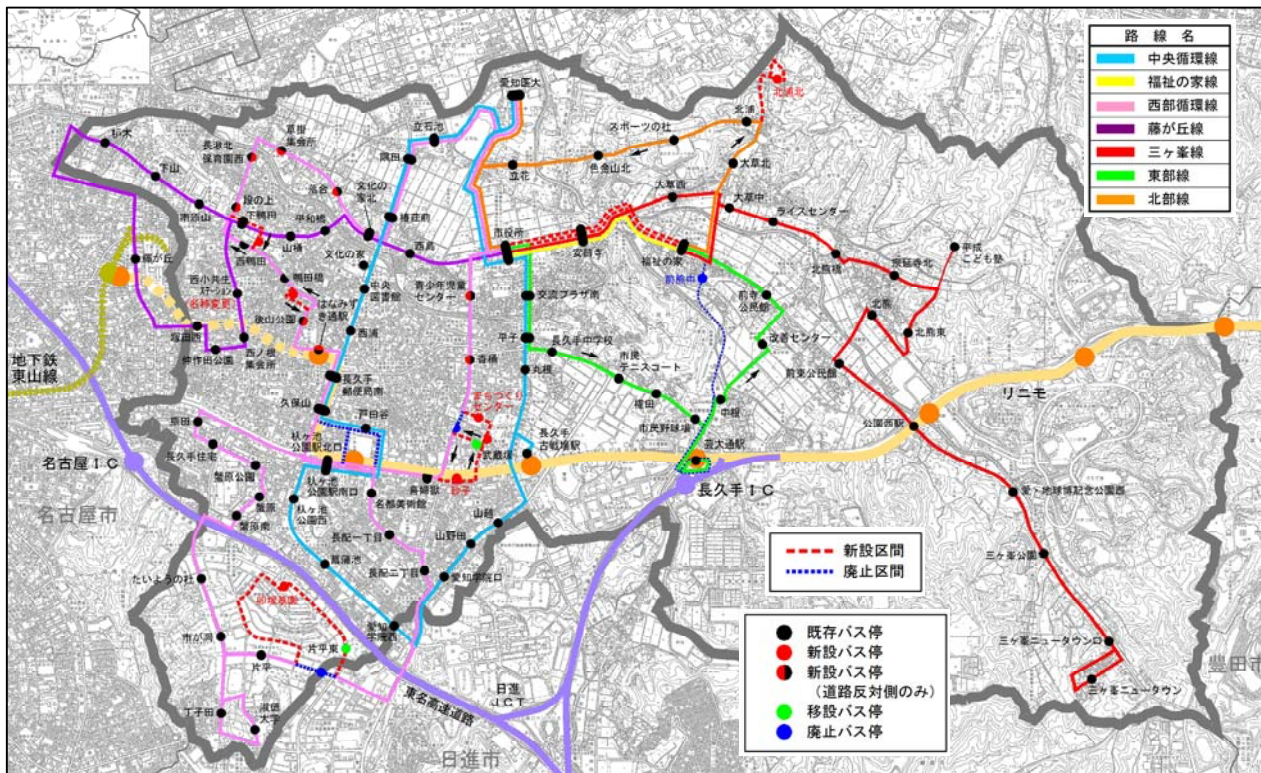


図 6-1 N-バスの見直し後の路線網

表 6-2 N-バスの見直し前後の運行本数

見直し前		見直し後	
路線名	運行本数 (便/日)	路線名	運行本数 (便/日)
中央循環線 (右回り)	11	中央循環線 (右回り)	11
中央循環線 (左回り)	12	中央循環線 (左回り)	11
福祉の家線	16	福祉の家線	12
西部線	7	※西部循環線に統合	
南部線 (右回り)	7	西部循環線 (右回り)	7
南部線 (左回り)	8	西部循環線 (左回り)	7
藤が丘線	7	藤が丘線	8
三ヶ峯線	8	三ヶ峯線	8
東部線	6	東部線	5
		北部線	5

③ 交通結節点、乗継拠点の整備

「長久手古戦場駅」は整備中であり、平成28年4月のNーバスの見直し路線での運行開始前に供用される予定である。

「愛知医大」については、整備に向けて検討中となっている。

④ バス停の待合環境整備

ベンチの設置について、利用者数の面や空間的に設置可能性のあるバス停について、検討を行うことを予定している。

また、待合環境の整備が促進されるように、交通事業者に働きかけを行いながら、連携して取組むことを検討している。

⑤ 公共交通の運賃体系のあり方の検討・ICカードの検討

Nーバスの運賃体系のあり方については、平成27年度に立ち上げた市内の「公共交通ネットワーク調査研究会」において、検討することを予定している。

ICカードの検討については、リニモにおいて平成28年春より導入される予定となっている。

⑥ 公共交通利用を促進する仕組みの導入

長久手古戦場駅及び公園西駅の付近に立地することが予定されている商業事業者に対し、公共交通の利用促進につながるように、公共交通を利用した場合の施設利用割引の導入に向けて、働きかけを実施している最中となっている。

また、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、平成27年度より市内の「公共交通ネットワーク調査研究会」において検討を行い、年4回の会議の開催を予定している。

⑦ 市民参加型の利用促進活動の展開

1) (仮称)公共交通応援隊の結成

地域公共交通の活性化に向けた周知広報事業やイベントなどの市民主体の取組みを考え、具体的に実施することを目標として、参加を希望する市民を募集し、10名の市民で「(仮称)公共交通応援隊」を結成した。

具体的な取組みに向けた会合を重ね、複数のアイデアの中から具体的な取組みの絞り込みを行い、実施に向けて検討を進めている最中となっている。



(仮称)公共交通応援隊の活動状況



(仮称)公共交通応援隊の募集チラシ

## 新規に追加した頁（71～79頁）

### 2) Nーバスに関するワークショップの実施

Nーバスの今後5年、10年先を見越したあり方と、公共交通の利用促進を図るための情報発信と市民と共に支える仕組みの土台を築くため、市民と協働で考える取組みとして、平成26年度にワークショップを年4回開催した。

表 6-3 開催日とテーマ

開催日	参加人数	テーマ
第1回：H26/11/30(日)	13名	ご自身の、お互いの、長久手市の公共交通ー今の印象
第2回：H26/12/21(日)	9名	長久手市と市の公共交通のいいところ・わるいところを洗いざらい
第3回：H27/1/25(日)	6名	地域公共交通の将来と利用促進
第4回：H26/2/22(日)	7名	今後のNーバスのあり方



Nーバスに関するワークショップの活動状況

### ⑧ 公共交通マップの作成・更新

平成28年4月から、Nーバスが見直し路線で運行を開始するため、路線の変更に合わせて公共交通マップの更新を行う予定である。

### ⑨ 周知・広報活動の強化

#### 1) Nーバスの見直しに関する活動

平成28年4月からのNーバスの見直し路線で運行開始を周知するため、市ホームページを活用した電子媒体での周知のほか、広報紙への特集記事の掲載やNーバスの路線図・時刻表の折り込みによる紙媒体の各戸配布を行う予定である。

また、Nーバスの路線見直しに関するパブリックコメントの実施期間中（平成27年10月1～30日）には、3回に渡って住民説明会を行った。

表 6-4 Nーバスの路線見直しの住民説明会の開催状況

開催日	時間	会場
H27/10/7(水)	午後7時30分から午後8時	福祉の家2階集会室
H27/10/8(木)	午後7時30分から午後8時	西小校区共生ステーション会議室
H27/10/9(金)	午後7時30分から午後8時	市役所北庁舎2階会議室5

新規に追加した頁 (71~79頁)

2) 情報誌の継続的な発行

公共交通に関する広報活動として、市内の公共交通に関する情報誌である「かわら版：のりやあせ」の発行を継続している。作成にあたっては、「⑦ 市民参加型の利用促進活動の展開」も踏まえて、市民協力者が主体となった作成に取り組んでいる。



かわら版の発行状況「例：のりやあせ第4号（平成26年11月発行）」（左：表面、右：裏面）

3) シンポジウムの開催

市民の移動の足を支える公共交通を、みんなで育んでいくことを目指し、「長久手市に必要とされる地域公共交通の姿」を、みんなで考えていく“きっかけ”とするため、「みんなで育む地域公共交通交流会」と称して、平成27年2月8日(日)にシンポジウムを開催した。



公共交通交流会の開催状況



公共交通交流会の開催案内チラシ



公共交通交流会での講演(左写真)やブース展示(右写真)の様様



新規に追加した頁 (71~79頁)

⑩ 公共交通利用促進イベントの実施・市民参加

平成27年2月8日(日)に開催したシンポジウム「みんなで育む地域公共交通交流会」では、市民が聴講するだけに留まらず、市民参加型のシンポジウムをするために、『みんなで育む公共交通 私の「取組みたいこと」や「アイデア」』について、参加者全員で意見交換を行った。

また、リニモにおいては、シーズンに応じたイベントを定期的に行い、利用促進を図っている。



公共交通交流会での市民との意見交換の様相

リニモでのイベント案内チラシ「例：2015 リニモ秋色ウォーキング」

⑪ 公共交通利用実態調査

平成28年4月からの運行開始に向けたNーバスの路線見直しの検討のため、平成26年11月5日(水)の平日と平成26年11月30日(日)の休日に、NーバスのOD調査を実施した。

また、第2次連携計画の評価を、平成28年度と平成30年度に行う予定としているので、評価に必要な公共交通利用実態調査は、平成28年度と平成30年度に実施する予定である。

表 6-5 第2次連携計画の計画事業における取組み状況・見込みの概要

計画事業	事業概要	取組み状況・見込み	進捗
① バス路線の確保・維持	Nーバスの運行を継続	・ Nーバスの運行を継続中	◎
② バス路線の再編	バス路線を見直して運行サービスの向上	・ 平成28年4月からの運行開始に向けて、Nーバスの路線見直しを検討中	◎
③ 交通結節点、乗継拠点の整備	「長久手古戦場駅」「愛知医大」を交通結節点として整備	・ 交通結節点を整備中	○
④ バス停の待合環境整備	利用者が多い主要なバス停について、シェルター、ベンチなどの設置	・ 今後、設置に向けた検討を予定 ・ 併せて、交通事業者などへの働きかけを検討中	△
⑤ 公共交通の運賃体系のあり方の検討・ICカードの検討	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	・ Nーバスの運賃体系のあり方は、庁内の公共交通ネットワーク調査研究会で検討を予定 ・ リニモへのICカードは平成28年春より導入を予定	△ 一部◎
⑥ 公共交通利用を促進する仕組みの導入	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の導入	・ 施設利用割引の導入に向けた働きかけを実施中 ・ 高齢化に備えた対応について、庁内の公共交通ネットワーク調査研究会において検討を実施	○ 一部◎
⑦ 市民参加型の利用促進活動の展開	市民主体の取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	・ 市民主体の組織として(仮称)公共交通応援隊を結成し、公共交通活性化に向けた取組みを検討中 ・ 平成26年度にNーバスの5年、10年先を見越したあり方等を市民とともに考えるワークショップを実施	○ 一部◎
⑧ 公共交通マップの作成・更新	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	・ 平成28年4月からのNーバスの見直し路線での運行に備え、公共交通マップの更新を予定	◎
⑨ 周知・広報活動の強化	公共交通の利用促進を図るため、様々な媒体を用いて周知	・ 平成28年4月からのNーバスの見直し路線での運行に備え、各種媒体で周知・広報を予定 ・ 公共交通に関する情報誌「かわら版：のりやあせ」の発行を、市民協力者主体で継続 ・ 平成26年度に公共交通に関するシンポジウムを開催。今後も開催を予定	◎
⑩ 公共交通利用促進イベントの実施・市民参加	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	・ 平成26年度に開催したシンポジウムでは、市民参加型とするため参加者全員で意見交換を実施 ・ リニモについてはウォーキングなどシーズンに応じて定期的実施	◎
⑪ 公共交通利用実態調査	公共交通の利用状況を把握するため、公共交通の利用実態調査やアンケート調査を実施	・ Nーバスの見直し路線計画の検討のため、平成26年11月の平日・休日の各1日ずつ、OD調査を実施 ・ 現第2次連携計画の評価年として位置付けている中間年(H28)と最終年(H30)に調査を実施予定	△ 一部◎

◎：実施または平成27年度中に実施見込みあり、○：検討中、△：今後取組みを予定

## 6-2. 第2次地域公共交通総合連携計画の評価

### (1) 評価指標に対する現時点での達成度の把握対象

第2次連携計画の目標達成指標は、3つの目標に対して4つの目標達成指標と5つの具体的な目標を設定している。(表 6-6)

5つの具体的な目標のうち、公共交通機関の運行実績で把握可能な「公共交通の利用者数」を達成度の把握対象として評価する。

表 6-6 第2次連携計画の目標と目標値の把握方法

目標	目標とする指標	具体的な目標	目標値の把握方法
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	公共交通機関の 運行実績
	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 「利用促進活動の認知度」の 調査段階ごとでの増加	市民アンケート 調査
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	
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	

### (2) 平成26年度時点の目標の達成状況

「公共交通の利用者数」の評価指標について、平成26年度時点での評価を行った結果、名鉄バスとNーバスは達成し、リニモは未達成となっている。(表 6-7)

リニモの利用者数の減少は、平成26年4月からの消費税増税に伴い、その前月の平成26年3月には駆け込み需要により利用者数が大幅増加したために、平成25年度の利用者数が例年より多くなったことが要因と考えられる。

名鉄バスの利用者数の増加は、愛知医科大学病院線新設の影響が大きいと考えられる。

Nーバスの利用者数は、平成21年度以降、増加傾向が継続している。(図 2-23)

表 6-7 「公共交通の利用者数」の評価指標の達成状況

公共交通	現状：H25実績	H26実績	具体的な目標	H26時点の評価
リニモ	8,331人/日平均	8,077人/日平均	対前年度比増加	<b>未達成</b>
名鉄バス	1,938人/日	2,968人/日		<b>達成</b>
Nーバス	601人/日平均	645人/日平均		<b>達成</b>

※リニモとNーバスの利用者実績は、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。

### 6-3. 第2次地域公共交通総合連携計画の取組み状況と評価を踏まえた総括

平成25～26年度にかけた「公共交通の利用者数」の目標は、リニモが特殊な要因で未達成であったものの、平成26～27年度の上期で対前年同期と比べると、リニモ、名鉄バス、Nーバスのいずれも平成26～27年度の上期の利用者数が上回っている状況にあることから、第2次連携計画で掲げる目標の達成に向けて、この傾向を持続させることが必要となる。

目標達成に向けて実施する計画事業の中には、検討中または今後取組み予定の事業があり（表 6-5）、第2次連携計画の策定から2年を経過した現段階においては、今後も計画事業を着実に実行・継続し、第2次連携計画の計画期間である平成30年度において、今回計測できなかった評価指標も含めて、目標達成を目指すことが必要である。

## 7. 交通の視点から見た将来像と目標

### 7-1. 交通の視点から見た将来像 **構成変更により項目の追加**

#### (1) 本市の公共交通の将来像

**構成変更により  
番号変更** 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、公共交通を育み、環境へのやさしさに配慮する。
- 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。



(2) 本市の公共交通ネットワークの将来像

構成変更により  
番号変更

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す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。

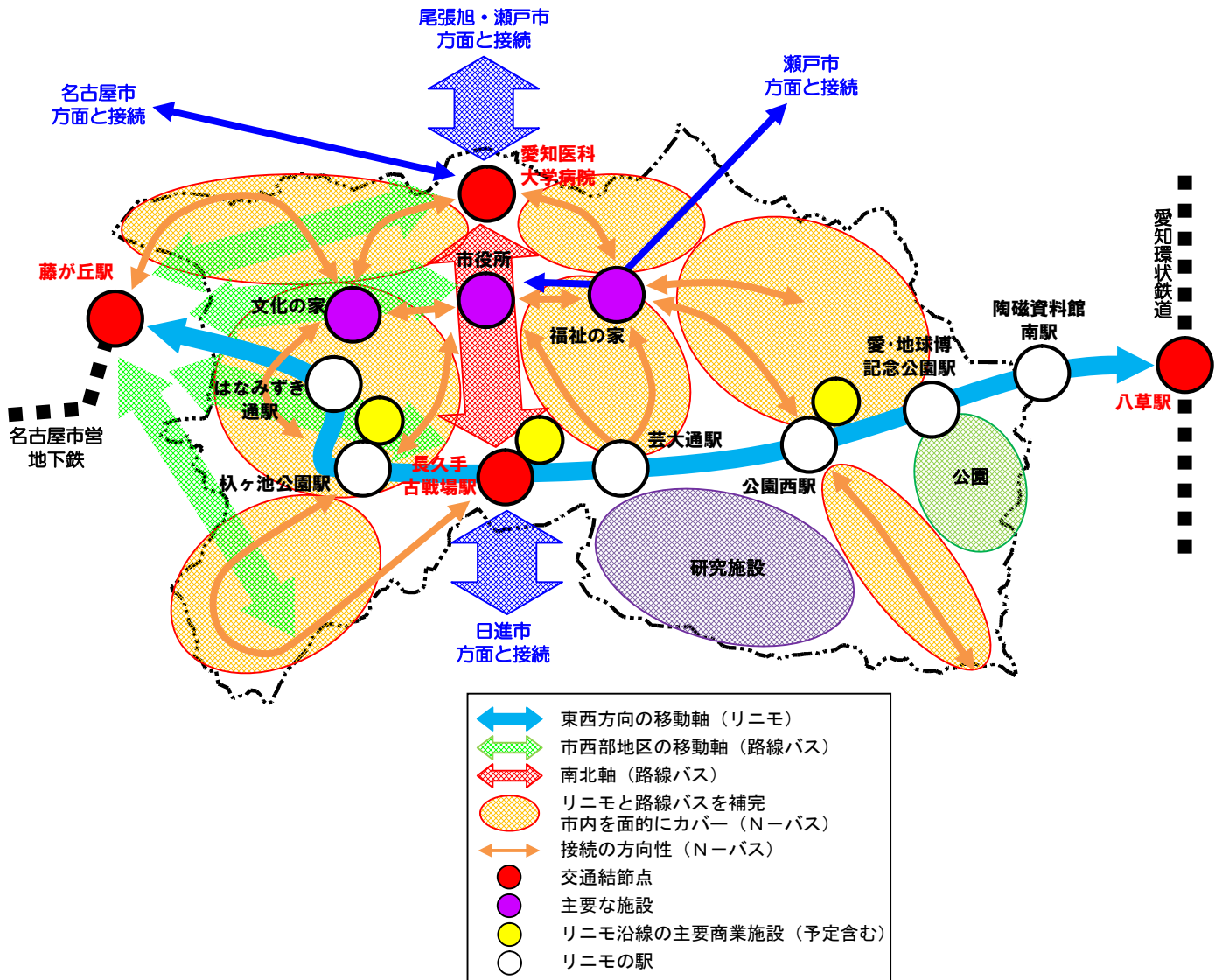


図 7-1 公共交通ネットワークの将来像のイメージ

### (3) 公共交通の将来像の実現のための基本的な役割分担

構成変更により  
番号変更

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。

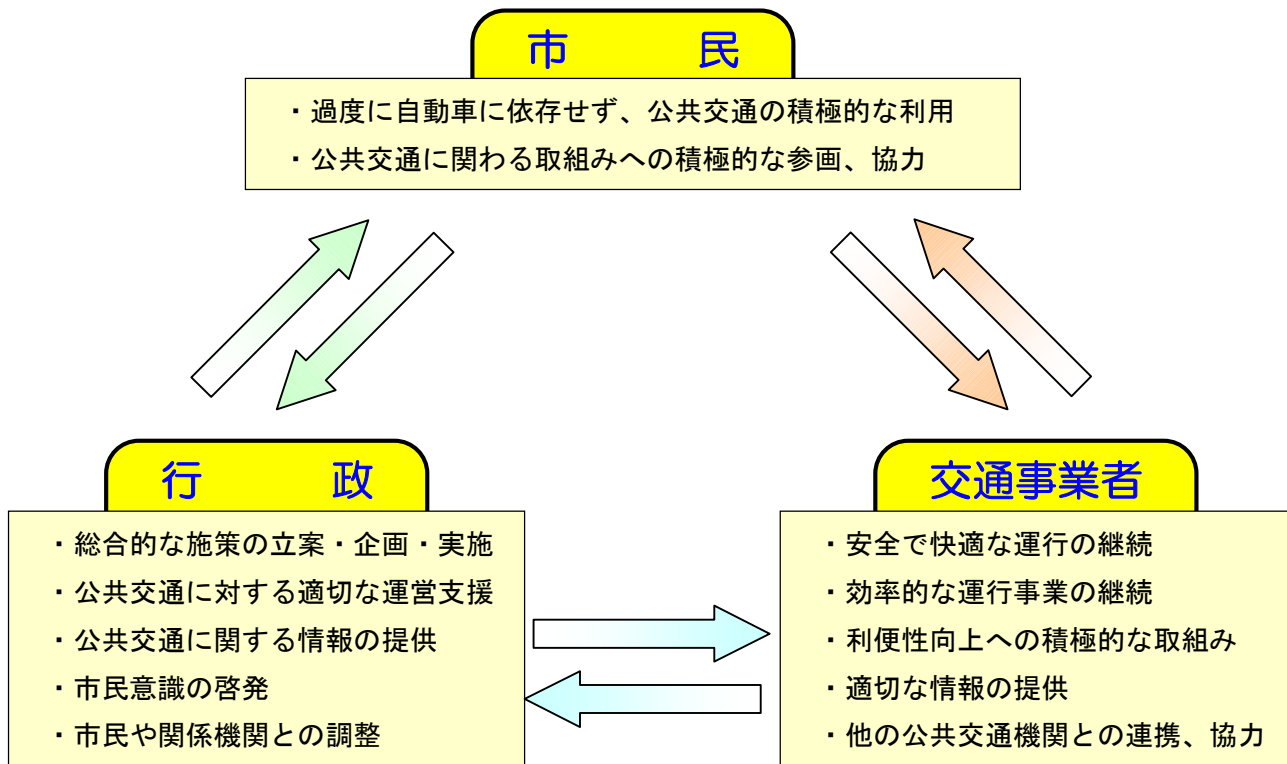


図 7-2 公共交通の将来像の実現のための基本的な役割分担

#### (4) 公共交通の将来像の実現に向けた計画策定の流れ

構成変更により  
番号変更

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。

構成変更に伴う記載  
内容の修正

目指す姿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、将来像を踏まえた目指すまちの姿を「7-3. 将来像を踏まえた目指すまちの姿」に3つ設定し、それらの実現を目指すための基本的な方針を「7-4. 基本方針」に5つ設定している。

将来像と目指すまちの姿の実現を目指した取組みの達成度合いをより明確にするために、4つの評価指標と目標を、「7-5. 評価指標及び目標設定」及び「表 7-1 地域公共交通網形成計画の評価指標と目標」に設定している。

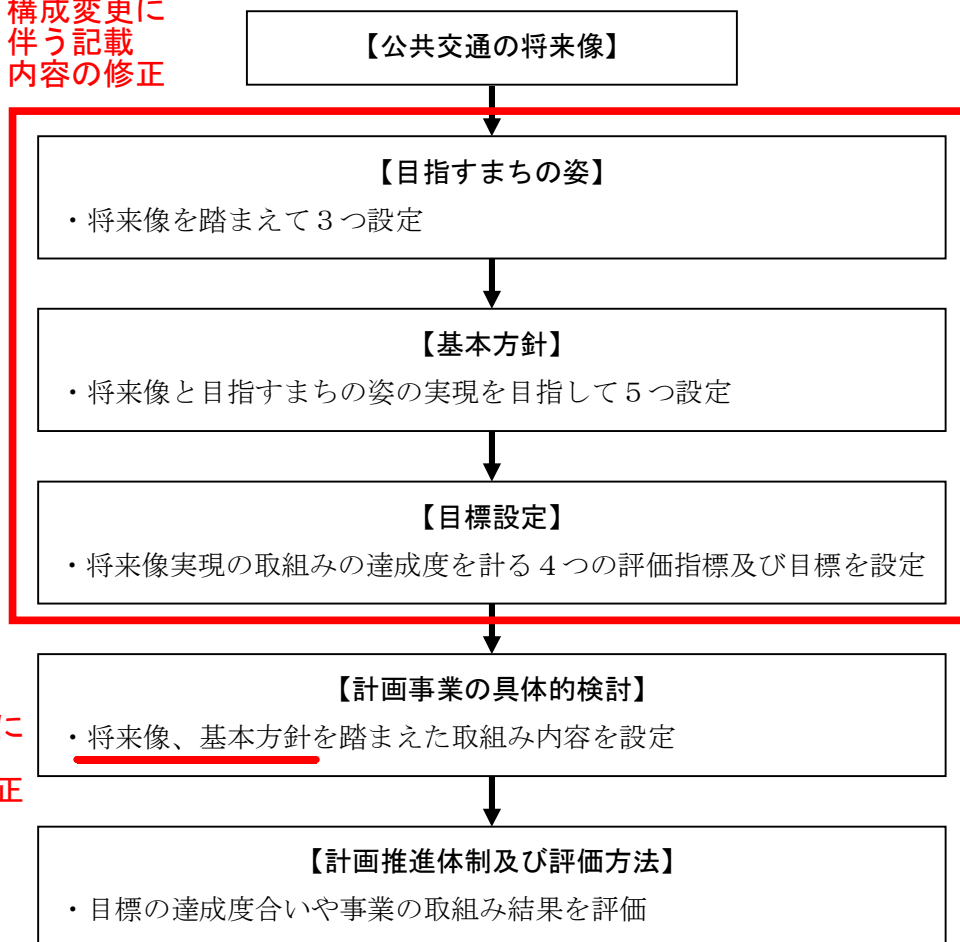
そして、将来像の実現と基本方針に沿って、目標を達成するために取り組む施策として、具体的な取組みの内容を「8. 計画事業の具体的検討」として掲げている。

さらに、取り組んだ結果としての目標の達成度合いや、それぞれの具体的な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「9. 計画推進体制及び評価方法の検討」で整理している。

構成変更に伴う記載  
内容の修正

「3つの目指すまちの姿」「5つの基本方針」「4つの評価指標及び目標」「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。

構成変更に伴う記載  
内容の修正



構成変更に伴う記載  
内容の修正



## 構成変更により 番号変更

### 7-2. 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

### 計画期間の修正

本計画の期間は3年間（平成28年度～平成30年度）とし、計画の実現を目指す。

### 構成変更により項目名の変更

### 7-3. 将来像を踏まえた目指すまちの姿

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つを目指すまちの姿として掲げて取り組むものとする。

### 構成変更により 記載内容の 一部見直し

これら3つを目指すまちの姿のうち、「① みんなで育む公共交通のまち」では、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」では、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つを目指すまちの姿の実現が、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

市内の公共交通であるリニモ、路線バス、Nー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が深まるように周知・広報等にも取り組みながら、「みんなで育む公共交通のまち」を目指す。

#### ② 人にやさしい公共交通のまち

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い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」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

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」を目指す。

## 7-4. 基本方針

## 説明文の追加

将来像と目指すまちの姿の実現を目指して取り組むための基本的な方針として、以下に5つを掲げる。

## I 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。

## II 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。

## III 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。

#### Ⅳ 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次長久手市総合計画、第2次長久手市土地利用計画、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。また、新たに第2次長久手市観光交流基本計画を策定し、交流基盤を活かした観光交流まちづくりの取り組むこととしている。

##### 観光に関する記述を加筆

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や観光面との連携により、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。

#### Ⅴ 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」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。

## 7-5. 評価指標及び目標設定

将来像と目指すまちの姿の実現を目指した取り組みに対し、その達成度合いを見るための評価指標は次のとおりとし、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。

評価指標の目標設定は、表 7-1 のとおりとする。

下線部は構成変更により  
記載内容の一部見直し・追加

### a) 公共交通の利用者数

「みんなで育む公共交通のまち」を目指し、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、公共交通を使って様々な交流を生み出すという観点から、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。

### b) 協働での取り組みの市民参加意識

将来像に掲げる「みんなで育む」ことを目指す結果としての評価は、みんなで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。

### c) 公共交通に対する市民意識

「人にやさしい公共交通のまち」として、みんなが利用しやすい公共交通を目指すために、本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。

### d) 公共交通の利用回数

「環境にやさしい公共交通のまち」を目指し、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 7-1 地域公共交通網形成計画の評価指標と目標

H26データに差し替え

目指す まちの姿	基本 方針	評価指標	具体的な目標	現 状
①みんなで 育む公共 交通の まち	I II IV V	a)公共交通 の利用者 数	対前年度比増加	リニモ：8,077人/日平均(H26年度) 名鉄バス：2,968人/日 (H26年度) Nーバス：645人/日平均(H26年度)
		b)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	I II IV	c)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	III	d)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」 の割合の調査段階ごとでの 増加 <b>表現見直し</b>	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、策定時に把握できる平成26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ーバスの利用者実績は、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、上表の各項目それぞれ「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。
- ※5：目指すまちの姿①～③と、基本方針I～Vの関係は、図 7-3 参照

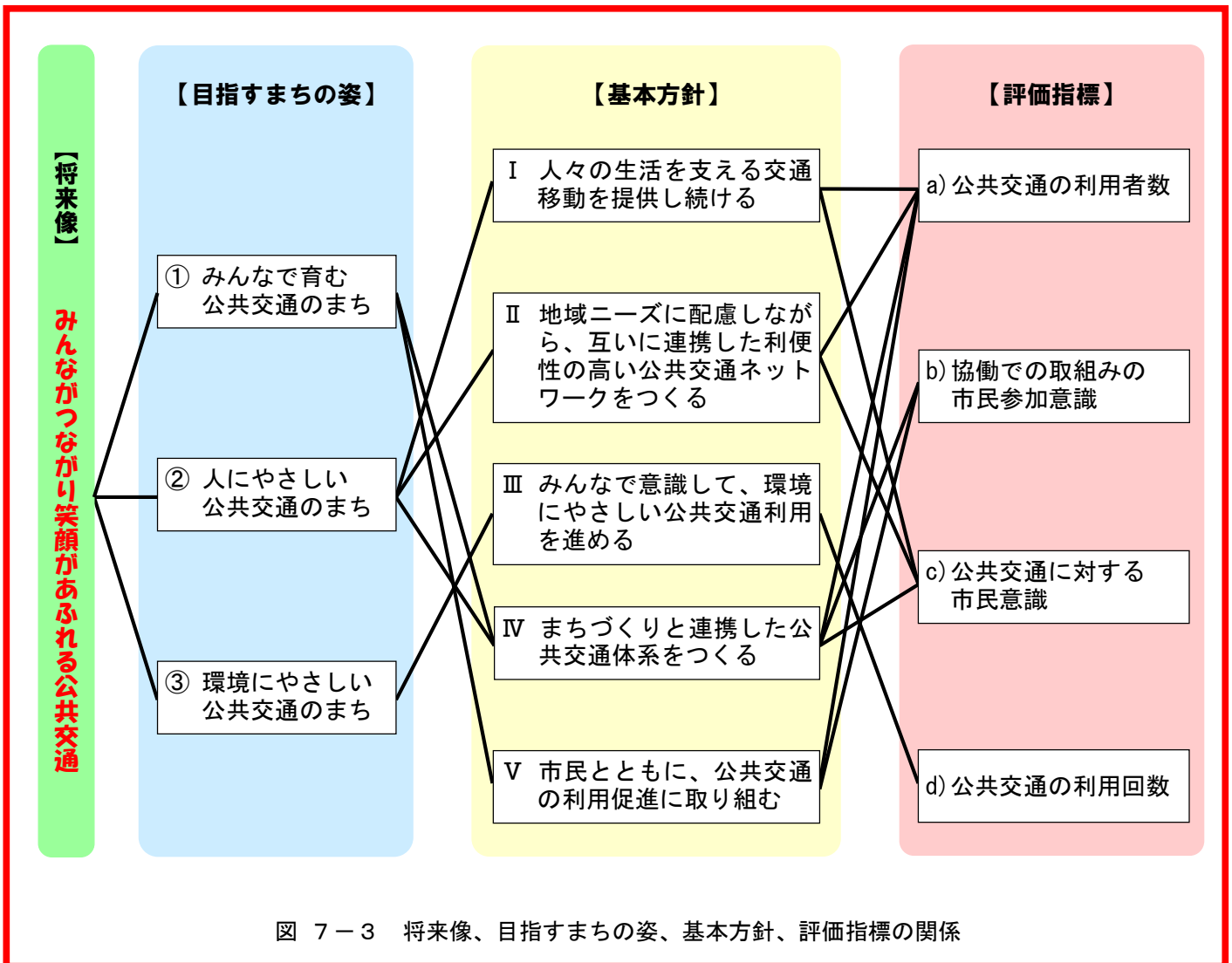
構成変更に伴う  
注書きの追記

【目標の追加・変更について】

上表のとおり設定した目標は、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。



## 8. 計画事業の具体的検討

### 8-1. 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、地域公共交通網形成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。

事業はH28～30の3年間で実施を目指すものとし、前計画となる第2次連携計画から引く継ぐことを踏まえて、前計画の中間年にあたるH28に中間評価を行い、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、各主体が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。

役割を明確にするために追記

制度変更への対応に関する記述の削除

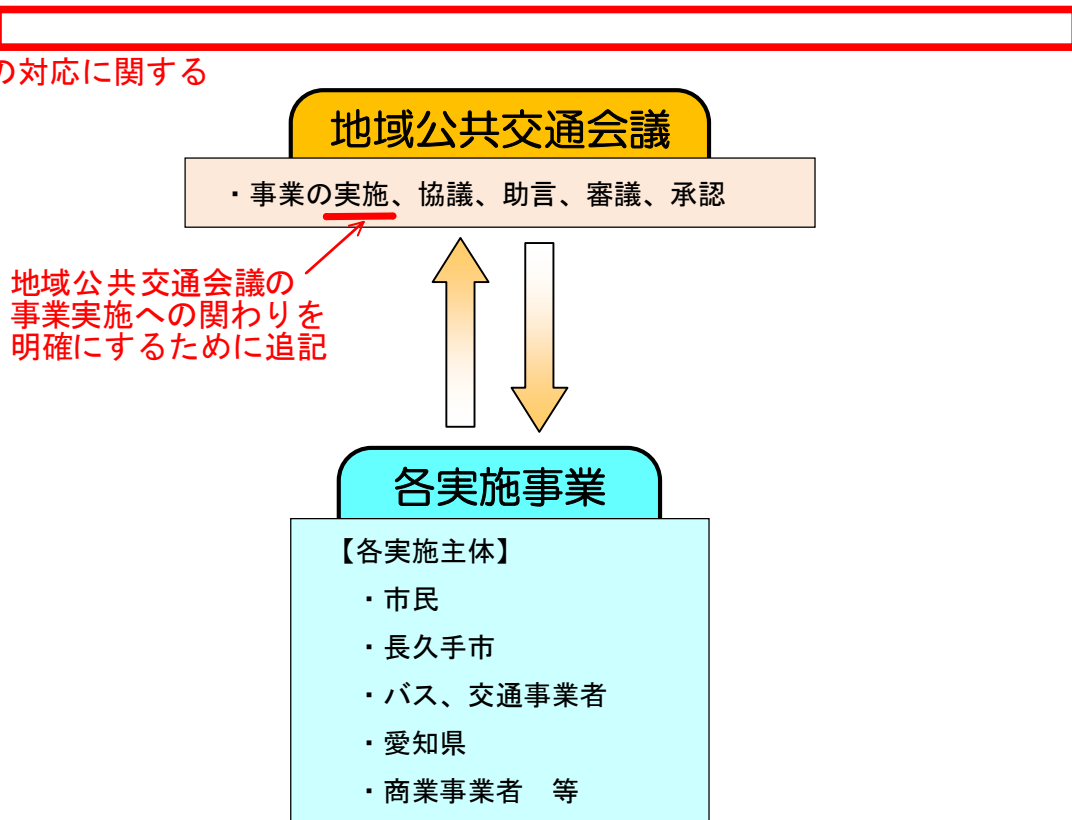


図 8-1 地域公共交通会議と実施事業及び実施主体との関わり

連携計画を引き継ぐことを踏まえ  
H26～27はあえて残して作成

表 8-1 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				
			第2次連携計画		地域公共交通網形成計画		
			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	→	→	→	→	→
交通結節点整備	(3) 交通結節点、乗継拠点の整備 「商業事業者等」を「商業事業者」に変更し、※印追加 「愛知医科大学」を記載し具体化	長久手市 商業事業者※3 愛知医科大学 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	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「8-3～6」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

→ は第2次連携計画からの検討・実施状況 凡例追加

※3：実施主体の商業事業者は、大型商業施設（イオン、イケア）を指す。

具体的な対象の記載



### 8-3. 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28～30年度 期間見直し
- ・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確保維持改善計画を策定し、バス路線の確保・維持に取り組む。

#### 新名称に修正

#### (2) バス路線の再編

- ・実施主体：市民、バス事業者、長久手市
- ・継続：平成28～30年度 期間見直し
- ・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。

## 8-4. 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、愛知医科大学、交通事業者
- ・検討・実施：平成28年度 期間見直し 具体名を追加し表現見直し
- ・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
- ・公共交通の運行情報、乗継情報の提供施設、  
w i - f i スポット
- ・自動販売機、小規模店舗

#### 3) 必要な要素

- ・公共交通相互の乗換え時間の短縮
- ・短い乗換え経路の確保
- ・安全な乗換え経路の確保
- ・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28年度** 期間見直し
- ・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。

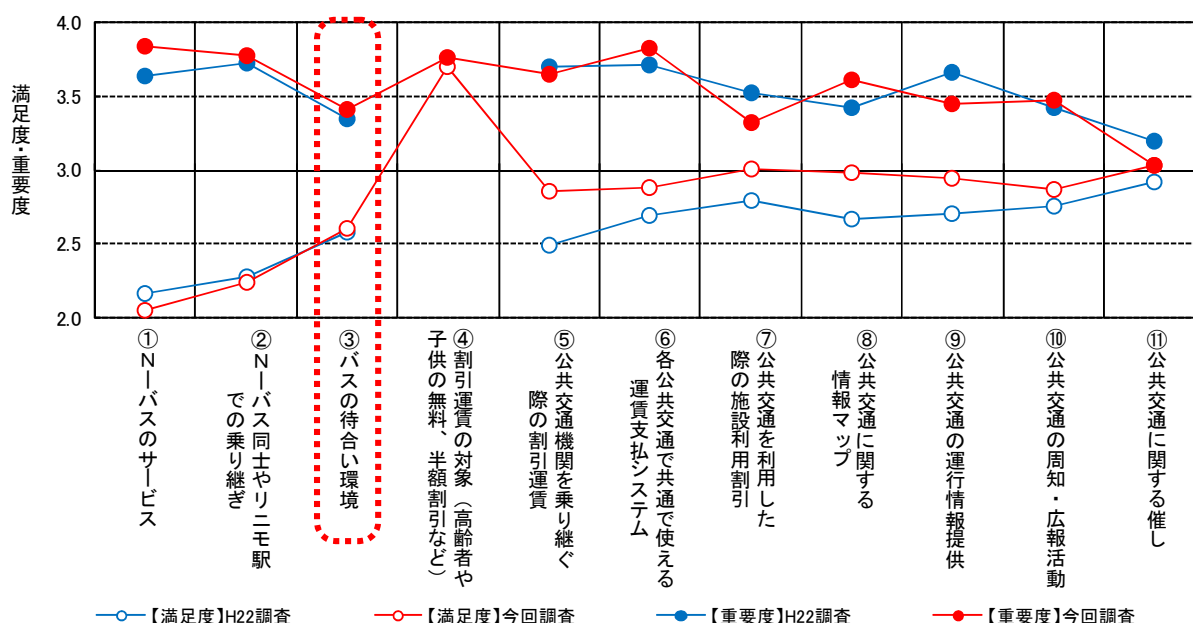
### ① 現状

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 8-4 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、夜間照明、多言語化表示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。

**(5) 公共交通の運賃体系のあり方の検討**

- ・実施主体：交通事業者、長久手市、市民
- ・**検討・実施：平成28年度** 期間見直し
- ・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に、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 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。

**【補足】**

第2次連携計画において、本計画事業の中には、リニモへのICカード導入に向けた働きかけを掲げていたが、平成28年春より導入されることとなったため、計画事業の取組み対象から省いた。

**ICカードの導入に関することを補足で追加**

## (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28年度 期間見直し
- ・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、現在進めている高齢者福祉計画・介護保険事業計画の改訂の中で、外出促進の一環とした公共交通利用促進事業のさらなる推進に向けた取組みの検討や、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の検討など、新たな施策展開について検討する。

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28～30年度 **期間見直し**
- ・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組みに関わりを持つことを指す。

### ② 市民参加型の取組み姿勢

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組みを検討する。

これらの取組みは、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。

## (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28年度 **期間見直し**
- ・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、N-バスのルート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とともに、新たに取り組む「観光交流まちづくり」と連携し、観光施策に関する情報等のマップへの反映に取り組む。

**観光に関する記述追加**

### 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組みを行う。

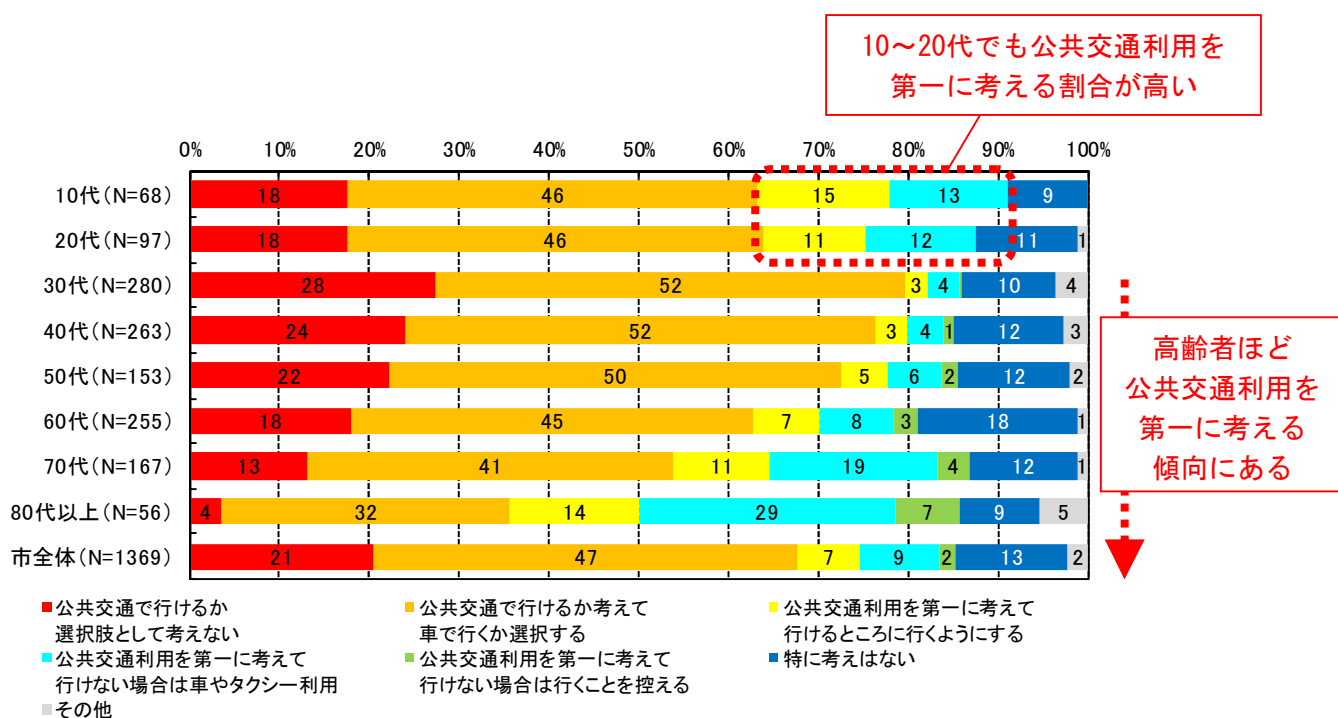


図 8-5 出かける際の公共交通の利用意識の年齢別回答比率

## (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28～30年度 期間見直し
- ・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28～30年度 期間見直し
- ・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。

## 8-6. 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29年度 期間見直し
- ・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。

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、本計画期間では中間年の1回を見込むが、改善等の必要に応じて適宜実施する。

期間変更に合わせて訂正

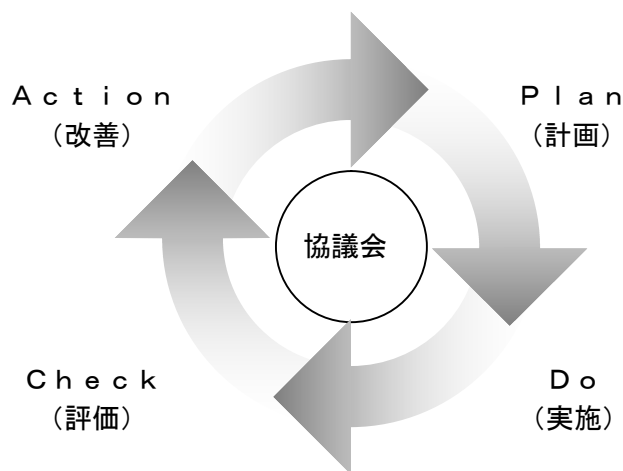
## 9. 計画推進体制及び評価方法の検討

### 9-1. 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。



### 構成変更に伴う記載内容の見直し

### 9-2. 評価方法の検討

将来像と目指すまちの姿の実現を目指した取組みの達成度合いを確認するため、設定した4つの評価指標（a)公共交通の利用者数、b)協働での取組みの市民参加意識、c)公共交通に対する市民意識、d)公共交通の利用回数）の結果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、本計画に引き継いだ前計画である第2次連携計画の計画策定から3年経過した時点（平成28年度）を中間見直し時期としていたが、本計画への引き継ぎを中間見直しと捉えるものとする。

### 中間見直しに関する記述の加筆修正

9-3. 評価・改善への取組み

【形成計画の評価】

(1) 各事業の評価

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、公共交通の利用実態に関する調査を行い、取り組む事業の内容の評価・改善に反映する。

**公共交通利用者調査の可能性について追記**

表現見直し

計画期間に合わせて訂正

(2) 計画目標の評価

アンケート実施をH29、計画目標の評価・改善をH30に見直し

形成計画の目標の達成度合いを把握するため、公共交通利用実態調査及び市民に対するアンケート調査を行う。実施の時期は、平成28年4月から実施するNーバスの路線見直しに伴う利用者の定着と、平成31年度以降の新たな計画への反映を考慮して、計画期間の中間年（平成29年度）に行う。

平成30年度に計画目標の評価と各事業の評価を踏まえて、取組み事業の具体的な改善を行い、平成31年度以降の次期形成計画の策定に反映する。

表 9-1 評価スケジュールとPDCAサイクルのイメージ

		形成計画の評価	
		各事業の評価	計画目標の評価
評価項目		<ul style="list-style-type: none"> <li>形成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>形成計画の取組み事業</li> </ul>
評価実施年度	H28	○	
	H29	○	
	H30	○	

○印：評価・改善の実施年度

計画期間に合わせて訂正

アンケート実施をH29、計画目標の評価・改善をH30に見直し

合わせて、PDCAサイクルのイメージ追加