

長久手市生活交通確保維持改善計画（案）の概要

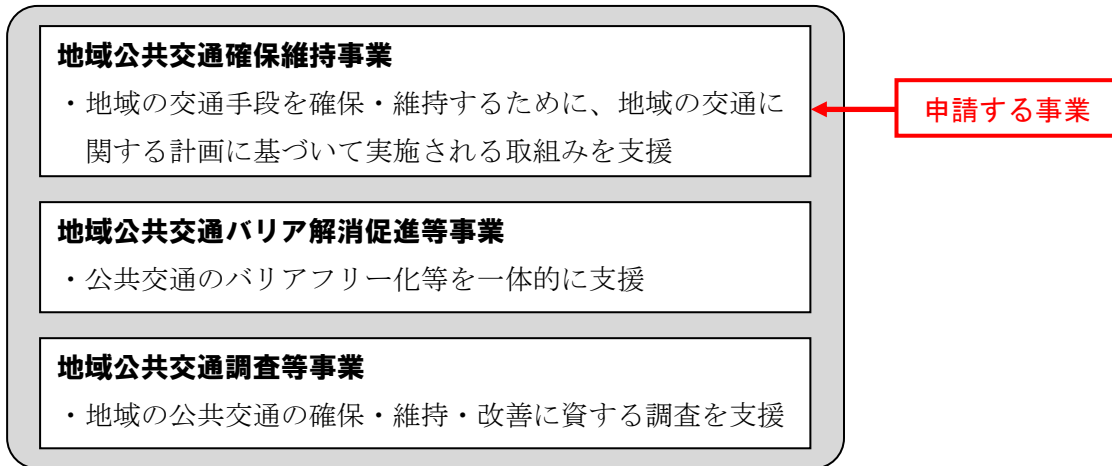
1. 生活交通確保維持改善計画について

(1) 生活交通確保維持改善計画と申請する補助事業

「生活交通確保維持改善計画」とは、平成 23 年度に創設された「地域公共交通確保維持改善事業」の補助金を活用するために作成する計画書である。

「地域公共交通確保維持改善事業」とは、地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みについて、国が支援するために創設された事業である。

地域公共交通確保維持改善事業の体系は、下図のように大きく 3 つに分かれ、長久手市では「地域公共交通確保維持事業」について申請を行う。



申請する地域公共交通確保維持事業については、対象となる公共交通が以下の①～③に分かれ、長久手市の場合は「①陸上交通」が該当する。

その中でも、「2) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」にNーバスが該当し、Nーバスの路線の中でも 2 路線（中央循環線と三ヶ峯線）が補助対象路線となる。

「生活交通確保維持改善計画」を作成し、この交通会議で協議を経て国に申請することにより、補助対象路線の運行経費の一部について、国から補助金の交付を受けることができる。

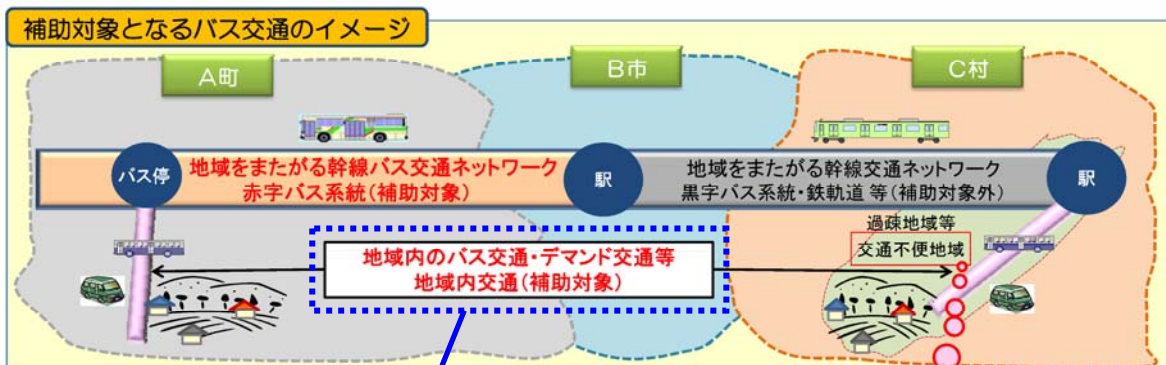
①陸上交通

- 1) 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
- 2) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
- 3) 車両減価償却費等国庫補助金
- 4) 公有民営方式車両購入費国庫補助金
- 5) 予約型運行転換経費国庫補助金

Nーバスが該当する事業

②離島航路

③離島航空路



Nーバスが該当する補助対象イメージ

(2) これまでの国からの補助額

現時点の補助制度では、補助金は毎年交付される。

補助額については、定められた計算方法に基づいて算出したNーバス対象路線の補助対象経費の2分の1が国庫補助額となる。

一方、国庫補助上限額の計算式が別途定められており、毎年見直される。今年度（平成29年度事業分）の計算式は下記のとおりとなっており、補助対象経費の2分の1の額が国庫補助上限額を上回るため、長久手市の場合は国庫補助上限額が補助額となっている。

国庫補助上限額の算定式（平成29年度事業分）

①通常の補助を受ける場合の基本算定式
 <<財政力指数0.5未満>>
 対象人口 × 150円 × 1.0（補正係数） + 250万円（基礎定額）
 <<財政力指数0.5以上1.0未満>>
 対象人口 × 150円 × 0.7（補正係数） + 250万円（基礎定額）
 <<財政力指数1.0以上>>
 対象人口 × 150円 × 0.0（補正係数） + 250万円（基礎定額）

②地域公共交通網形成計画を策定した場合の算定式
 対象人口 × 150円 + 300万円（基礎定額）

③地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合の算定式
 対象人口 × 240円 + 500万円（基礎定額）

④平成29年度から新たに補助を受ける場合の算定式
 対象人口 × 100円 + 50万円（基礎定額）

長久手市が該当する算定式

※対象人口は、長久手市の場合は人口集中地区以外の人口（11,554人）となる。

これまでの国からの補助額の推移

（単位：千円）

事業年度	補助対象経費の2分の1	国庫補助上限額（補助金）
平成24年度事業分	13,848	6,008
平成25年度事業分	20,895	9,400
平成26年度事業分	21,135	7,455
平成27年度事業分	21,220	6,777
平成28年度事業分	21,567	4,155
平成29年度事業分 （今回申請）	21,805	4,733

※1：申請期間は、平成29年度事業分の場合は「平成28年10月～平成29年9月」の1年間が対象となっている。

※2：平成24年度事業分については、事業創設当時の経過措置で半年分の申請となっている。

2. 生活交通確保維持改善計画に記載が必要となる事項

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法※1
7. 別表1及び別表3の補助事業の基準ニに基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要※2
8. 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧※2
9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
10. 車両の取得に係る目的・必要性※3
11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果※3
12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額※3
13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）※3
14. 協議会の開催状況と主な議論
15. 利用者等の意見の反映状況
16. 協議会メンバーの構成

※1：法定協議会(地域公共交通会議)を補助対象としないため、記載の対象外

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

※3：補助対象期間内での車両の新規購入や代替がないため、記載の対象外

3. 生活交通確保維持改善計画の内容

3-1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 背景と目的

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

- ①市内交通空白地帯の解消
- ②公共施設の利便性向上
- ③高齢者や子供等の交通弱者の社会参加の促進

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

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

(2) 必要性

長久手市では、平成21年10月に平成21年度下期～平成25年度の計画期間で「長久手市地域公共交通総合連携計画」を策定し、引き続き平成26年5月に「第2次長久手市地域公共交通総合連携計画」を策定し、さらに国の動向に対応した計画とするため、「第2次長久手市地域公共交通総合連携計画」を活かして引き継いで「長久手市地域公共交通網形成計画」を策定し、平成30年度までに公共交通の利便性を高めるための具体的な取り組みを行うこととしている。

取り組みの確実に実行し継続していくため、今後3ヵ年（H28～30）の生活交通確保維持改善計画を策定し、地域公共交通確保維持改善事業に取り組むことが必要となっている。

3-2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

■長久手市の公共交通の将来像	
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ーバスはリニモと路線バスを補完するとともに、市内を面的にカバーして移動利便性を高める。そして、リニモ、路線バス、Nーバスが一体となった使いやすいネットワークをつくる。
●	市民は公共交通を使って生活し、人と出会い、交流を育む。交通事業者はそうした人々の生活を支え、交流を育む。行政はそうした公共交通を確保・維持する。そして、市民は公共交通を使うことで、公共交通を育てている。
●	公共交通を担うそれぞれの主体がみんなで公共交通を育むことによって、みんながつながり、交流が深まり、人々に笑顔をもたらす。

■長久手市地域公共交通網形成計画で目指すまちの姿	
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

■長久手市地域公共交通網形成計画の目標達成指標と目標

目標	目標とする指標	具体的な目標	現 状
①みんなで育む公共交通のまち	公共交通の利用者数	対前年度比増加	リニモ：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)
	協働での取組みの市民参加意識	「利用促進活動への市民参加の賛同割合」の調査段階ごとでの増加	65歳未満：65.8% 65歳以上：48.6% 全 体：60.4%
「利用促進活動の認知度」の調査段階ごとでの増加		・かわら版の発行 : 7% ・市HPでの連携計画の公開 : 10% ・新聞折り込みで見直し記事掲載 : 16%	
②人にやさしい公共交通のまち	公共交通に対する市民意識	「公共交通利用を第一に考える」割合の調査段階ごとでの増加	65歳未満：12.6% 65歳以上：28.2% 全 体：16.9%
③環境にやさしい公共交通のまち	公共交通の利用回数	市民の利用回数の回答が「減った」より「増えた」が多い	リニモ：「増えた30.8%」「減った21.1%」 名鉄バス：「増えた20.7%」「減った15.7%」 Nーバス：「増えた23.8%」「減った13.6%」

■長久手市地域公共交通網形成計画の基本方針	
①	人々の生活を支える交通移動を提供し続ける
②	地域ニーズに配慮しながら、互いに連携した利便性の高い公共交通ネットワークをつくる
③	みんなで意識して、環境にやさしい公共交通利用を進める
④	まちづくりと連携した公共交通体系をつくる
⑤	市民とともに、公共交通の利用促進に取り組む

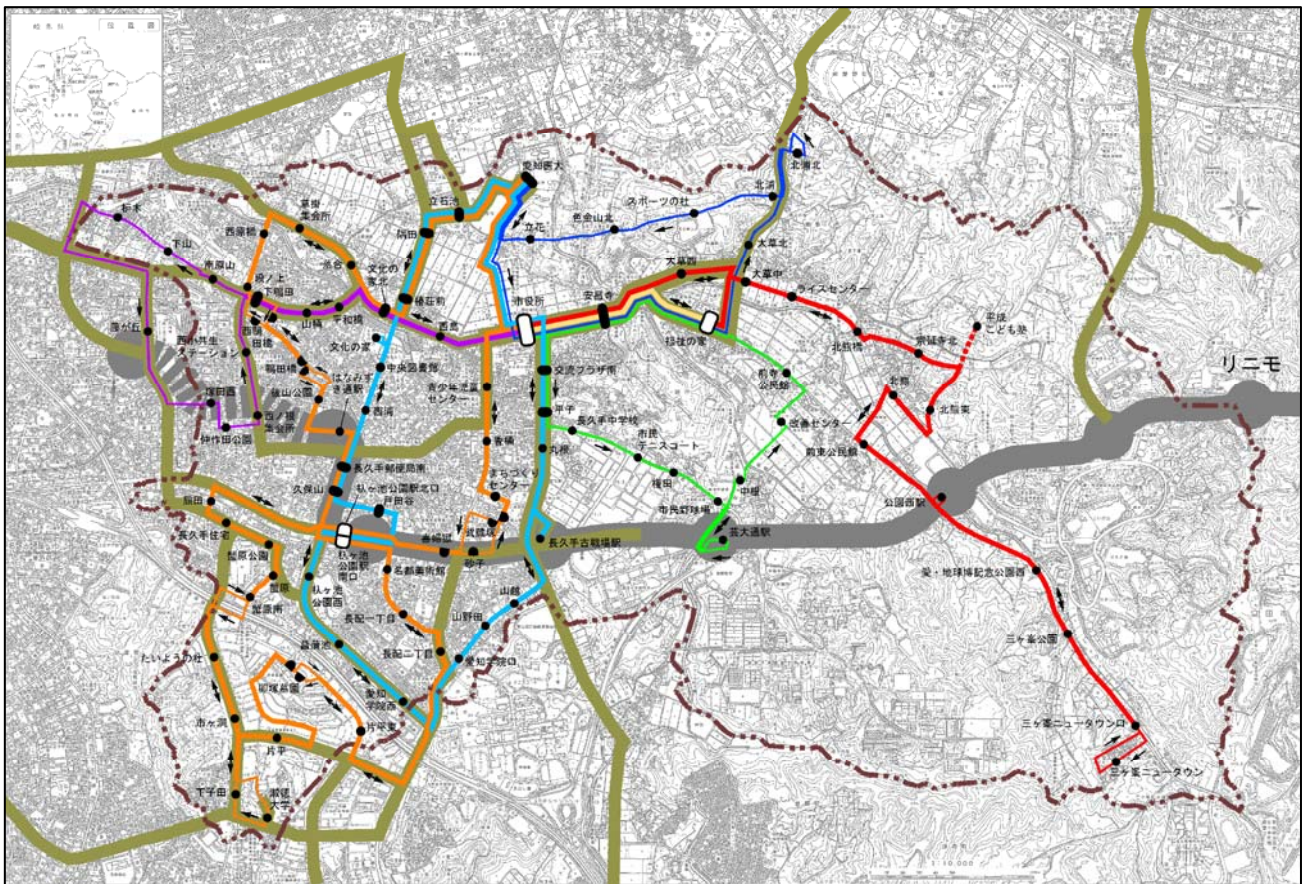
(2) 事業の効果

定量的な目標を達成することにより、次の効果が期待される。

- ・公共交通の満足度の向上による公共交通の利用者数の増加
- ・みんなが利用しやすい公共交通システムの確立
- ・公共交通をみんなで育むという意識の向上
- ・市民参加意識の向上による公共交通の利用促進への寄与
- ・自動車利用の適正化

3-3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

(1) 運行路線



(2) 運行系統の概要

路線	1日運行本数	運行日	使用車両	運行事業者
中央循環線(右回り)	11	毎日	小型バス5台で 各路線を運行	名鉄バス(株)
中央循環線(左回り)	11	毎日		
福祉の家線	12	毎日		
西部循環線(右回り)	7	毎日		
西部循環線(左回り)	7	毎日		
藤が丘線	8	毎日		
三ヶ峯線	8	毎日		
北部線	5	毎日	ワンボックス車両 1台で各路線を運行	
東部線	5	毎日		
合計	74	—	—	—

※1：12/29～1/3の年末年始は運休

※2：北部線と東部線は毎月第1月曜日を運休

(3) 料金

1 乗車100円とし、下記の方の料金は無料とする。

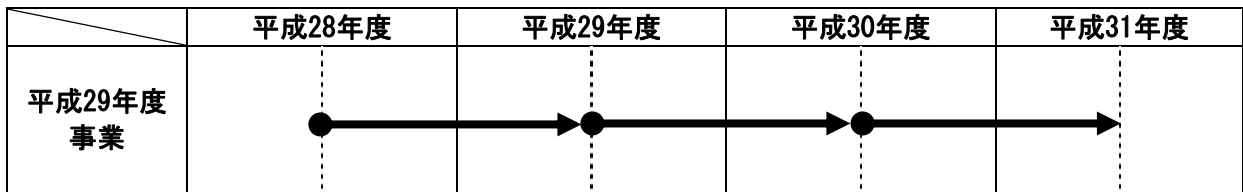
ただし、「市役所」「福祉の家」「杵ヶ池公園駅北口・南口」の3箇所の乗り継ぎポイントでは、運転手が発行する『乗継券』により他の路線の利用を可能とする。

<運賃無料の対象>

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

(4) 計画期間

新たに策定した長久手市地域公共交通網形成計画の計画期間は平成30年度までであるが、平成31年度以降についても平成28年4月1日より運行を始めたNーバスの見直し路線で、必要に応じて改善を行いながら引き続き運行を実施する。



(5) 地域公共交通確保維持改善事業の活用路線

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

該当する要件	補助対象路線	補助対象事業者
補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統	中央循環線（右回り）	名鉄バス(株)
	中央循環線（左回り）	
交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統	三ヶ峯線	

3-4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

運行事業者名	運行系統名	平成29年度事業分(H28.10~H31.09)			
		確保維持事業に要する 国庫補助額(千円)			国庫補助 上限額 (千円)
		平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成29年度
名鉄バス(株)	中央循環線 右まわり	6,924.0	6,924.0	6,924.0	
	中央循環線 左まわり	6,924.5	6,924.5	6,924.5	
	三ヶ峯線平日便	5,257.0	5,257.0	5,257.0	
	三ヶ峯線土休日便	2,700.0	2,700.0	2,700.0	
合 計		21,805	21,805	21,805	4,733

3-5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

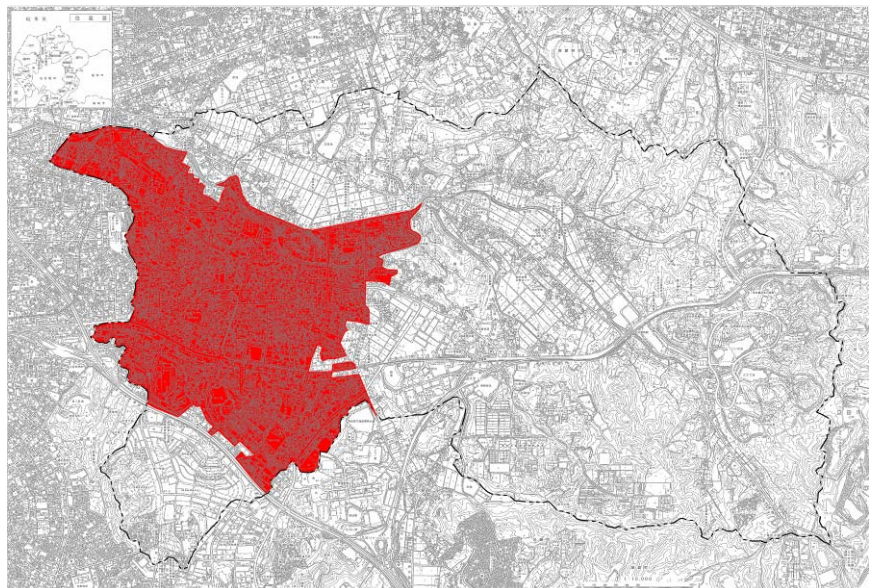
- 名鉄バス株式会社

3-6. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

- 人口集中地区以外の人口

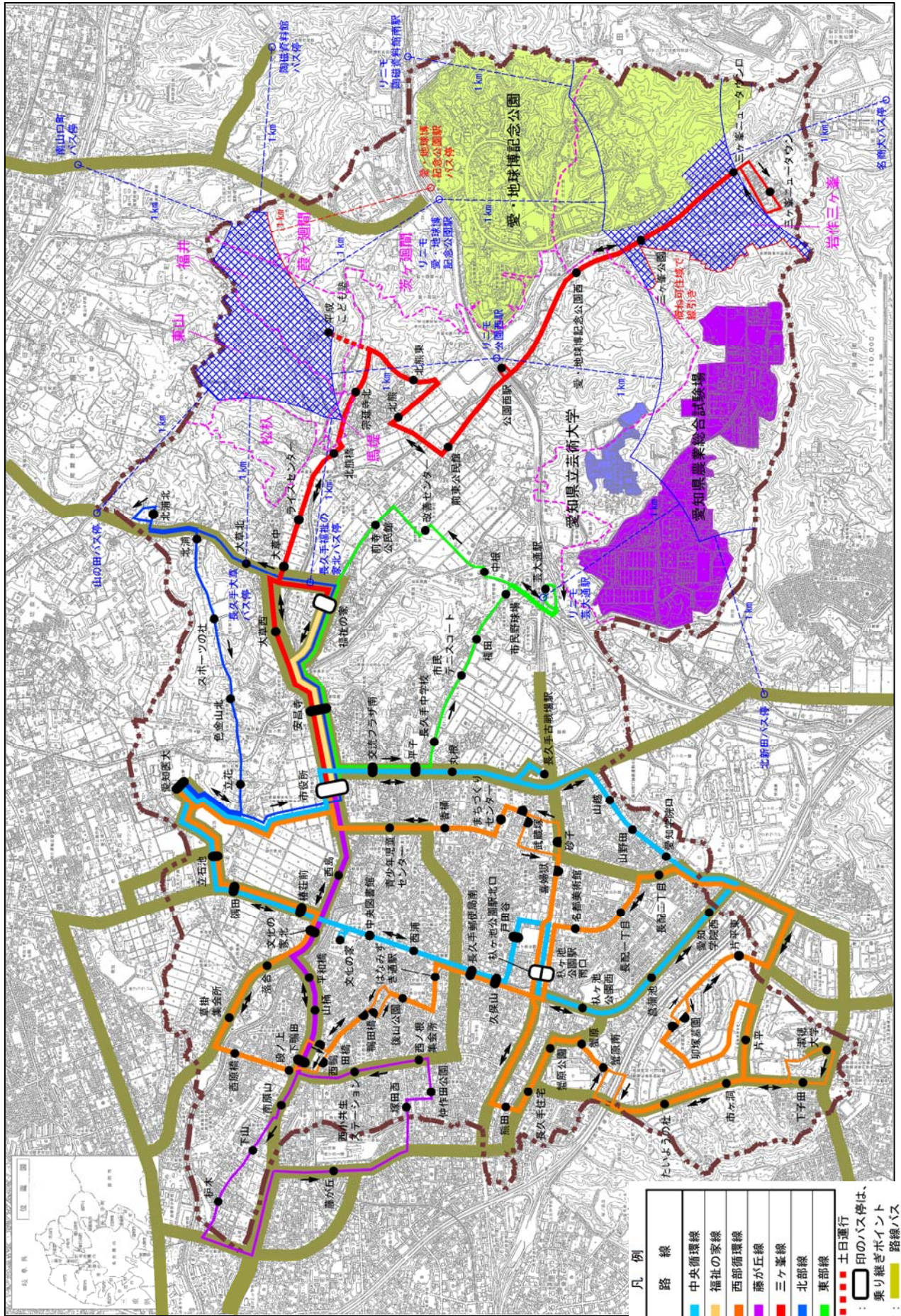
11,554人

人口集中地区



1キロ圏外

<既存駅・バス停（リニモ・名鉄バス）から1キロ圏外の範囲>



- 凡例
- | | |
|-------|----------|
| 路 線 | 路 線 |
| 中央循環線 | 印のバス停は、 |
| 福祉の家線 | 乗り継ぎポイント |
| 西部循環線 | ※1： 路線バス |
| 藤が丘線 | ※2： 路線バス |
| 三ヶ峯線 | |
| 北部線 | |
| 東部線 | |
- 土日運行
 ※1： 印のバス停は、乗り継ぎポイント
 ※2： 路線バス

3-7. 協議会の開催状況と主な議論

開催年度	会議回数	会議開催日
平成20年度	第1回会議	平成20年11月25日(火)
	第2回会議	平成20年12月22日(月)
	第3回会議	平成21年1月19日(月)
	第4回会議	平成21年2月6日(金)
平成21年度	第5回会議	平成21年4月7日(火)
	第6回会議	平成21年4月28日(火)
	第7回会議	平成21年5月28日(木)
	第8回会議	平成21年7月7日(火)
	第9回会議	平成22年1月27日(水)
平成22年度	第10回会議	平成22年6月18日(金)
	第11回会議	平成22年9月13日(月)
	第12回会議	平成22年11月1日(月)
	第13回会議	平成22年12月13日(月)
	第14回会議	平成23年1月28日(金)
	第15回会議	平成23年3月25日(金)
平成23年度	第16回会議	平成23年6月27日(月)
	第17回会議	平成23年9月16日(金)
	第18回会議	平成23年12月21日(水)
	第19回会議	平成24年1月30日(月)
平成24年度	第20回会議	平成24年6月21日(木)
	第21回会議	平成24年10月19日(金)
	第22回会議	平成25年3月26日(火)
平成25年度	第23回会議	平成25年5月30日(木)
	第24回会議	平成25年8月29日(木)
	第25回会議	平成25年11月27日(水)
	第26回会議	平成26年2月20日(木)
	第27回会議	平成26年3月27日(木)
平成26年度	第28回会議	平成26年5月26日(月)
	第29回会議	平成26年9月2日(火)
	第30回会議	平成26年12月17日(水)
	第31回会議	平成27年3月25日(水)
平成27年度	第32回会議	平成27年5月25日(月)
	第33回会議	平成27年8月3日(月)
	第34回会議	平成27年9月25日(金)
	第35回会議	平成27年12月22日(火)
	第36回会議	平成28年3月15日(火)
平成28年度	第37回会議	平成28年5月30日(月)

3-8. 利用者等の意見の反映状況

これまでに、利用者アンケートを3回、住民アンケートを5回、パブリックコメントを5回、住民説明会や利用促進イベント等を4回行った。

3-9. 協議会のメンバー構成

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

<参考資料：地域公共交通確保維持改善事業について>

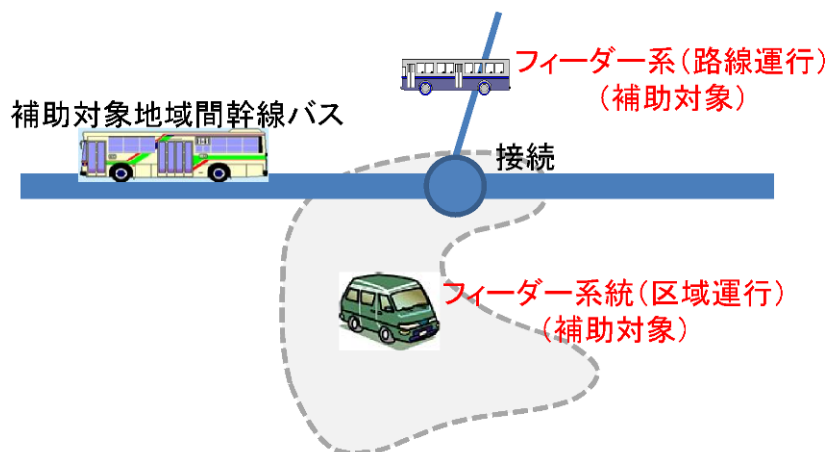
(1) 地域内フィーダー系統のイメージ

- ・補助の適用を受けるには、下記①～⑥の全ての要件に適合することが必要となる。
 - ①路線定期運行（Nーバスに該当する内容のみ記載）
 - ②次のいずれかの要件を満たす系統（Nーバスに該当する内容のみ記載）
 - 1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統であること
 - 2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること

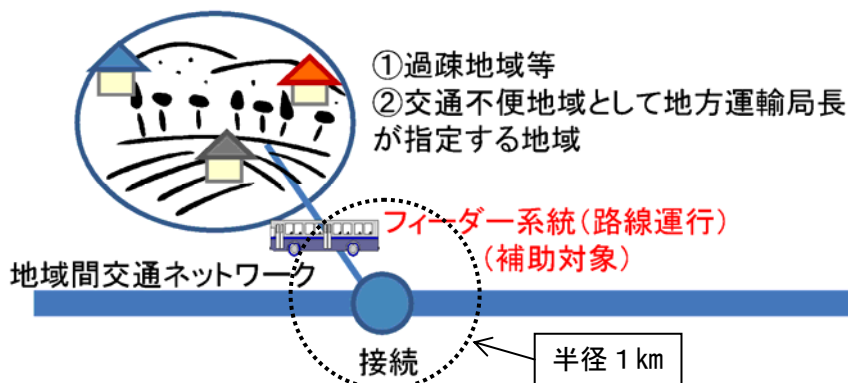
※Nーバスの場合は、半径1km以内にバス停、鉄軌道駅がない地域を交通不便地域としての指定を受ける必要がある。
 - ③地域における既存の交通ネットワークや生活交通確保維持改善計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られている
 - ④前年度補助対象期間中に補助金交付を受けている（Nーバスに該当する内容のみ記載）
 - ⑤経常赤字が見込まれる
 - ⑥補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き運行される

★Nーバスでの適合のポイントは上記の要件②となる。

<上記の要件②を満たす系統のイメージ図>



1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統のイメージ図



2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統のイメージ図

(2) N-バスで要件②を満たす系統

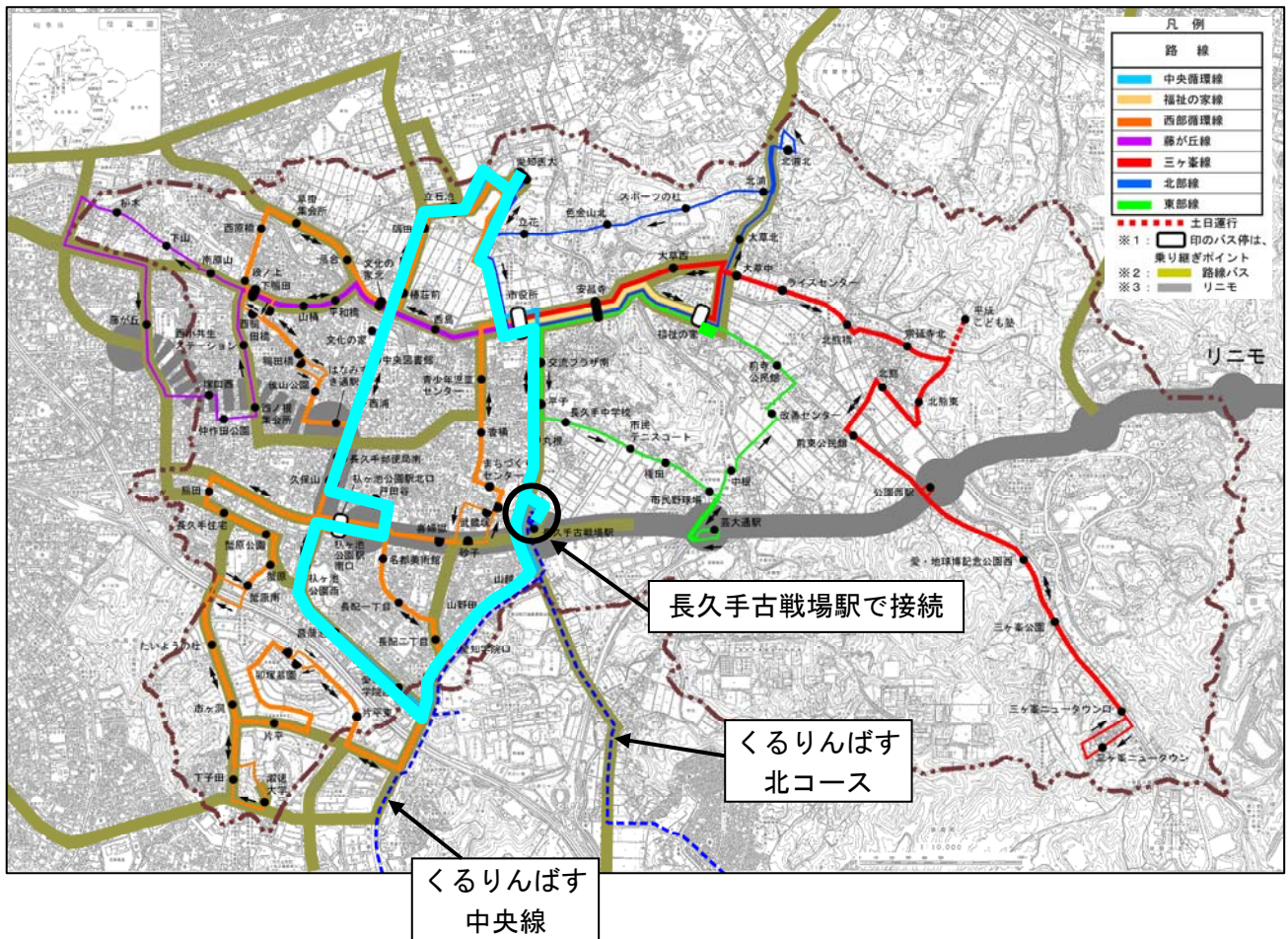
1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統

・ N-バスが接続する他市の路線の中において、補助対象地域間幹線系統の指定を受けた路線は、下記の日進市の路線である。

● 日進市くるりんばす：中央線、北コース（N-バスと長久手古戦場駅で接続）

※日進市くるりんばすの中央線は、平成 29 年 4 月から民間路線として運行される計画であるため、補助対象地域間幹線系統の指定から外れる見込みであるが、北コースの補助対象地域間幹線系統の指定は継続される予定となっている。

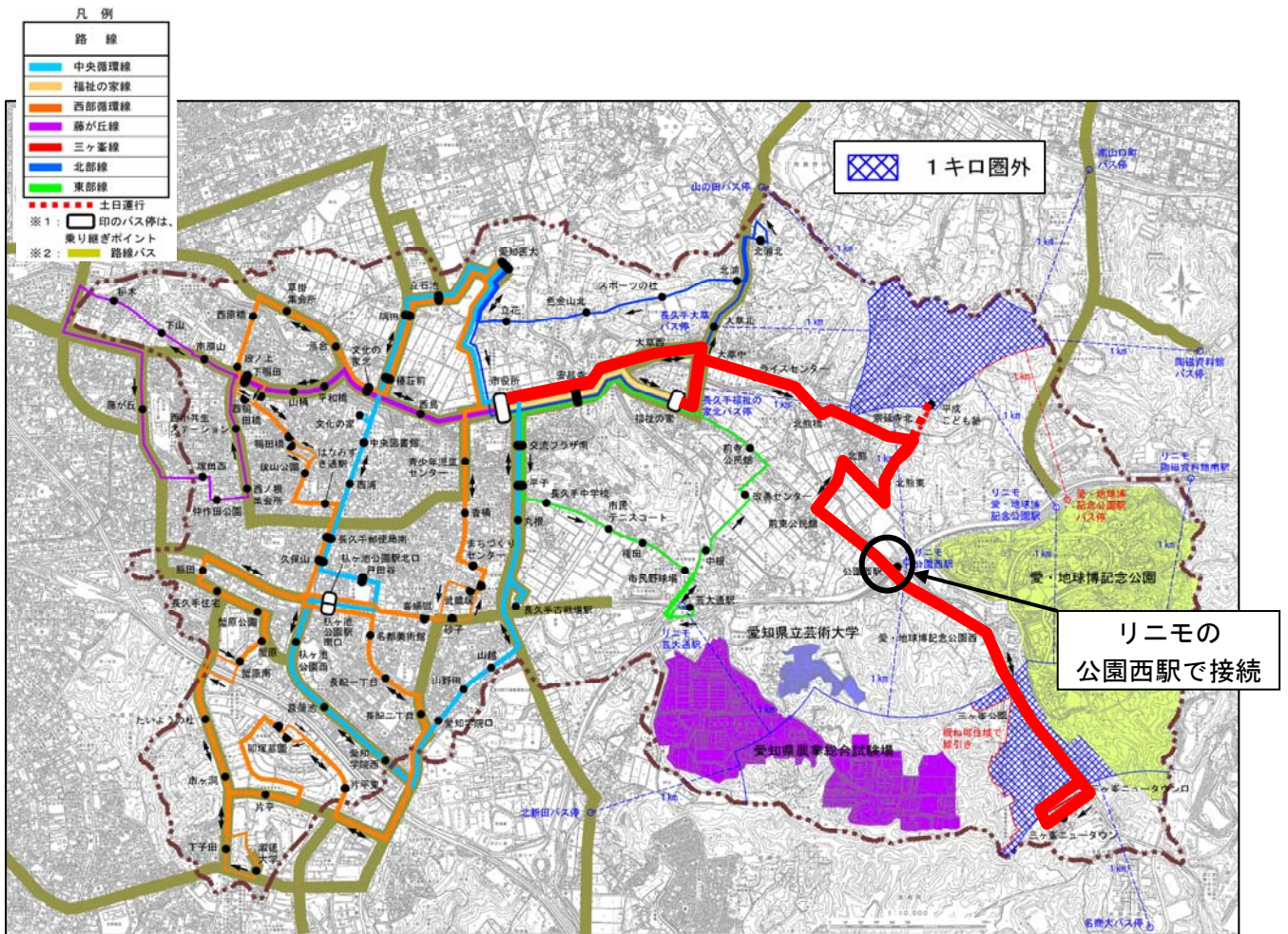
・ 上記の路線に接続するN-バスの中央循環線（右回り、左回り）が、補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統として適合する路線となる。



補助対象地域間幹線系統との接続箇所図

2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統

- ・半径1km以内にバス停、鉄軌道駅がない範囲は下図のとおりとなり、Nーバスの三ヶ峯線がその1キロ圏外を運行し、交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統として適合する路線となる。



既存駅・バス停（リニモ・名鉄バス）から1キロ圏外の範囲図

(3) Nーバスで要件②を満たす系統のまとめ

地域公共交通確保維持改善事業のフィーダー系統の要件を満たす路線は、下記のとおりとなる。

1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統

- ・中央循環線（右回り、左回り）

2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統

- ・三ヶ峯線