

長 久 手 町

地域公共交通総合連携計画

平成21年7月

長 久 手 町

目 次

序章. 総合連携計画について	1
序-1. 総合連携計画の背景と目的	1
序-2. 検討経過	2
序-3. 計画策定の手順	3
序-4. 長久手町地域公共交通総合連携計画策定 スケジュール案	4
1. 長久手町の概況と公共交通の現状	5
1-1 長久手町の公共交通の全体像	5
1-2 長久手町の人口	6
1-3 土地利用概況	12
1-4 道路交通概況	17
1-5 公共交通	20
2. 上位計画・関連計画の整理	36
2-1 第5次長久手町総合計画（平成21年3月）	36
2-2 第2次長久手町土地利用計画（平成21年3月）	37
2-3 リノモ沿線地域づくり構想（平成21年3月）	38
3. 利用者ニーズの整理	40
3-1 Nーバス利用実態調査（平成20年3月：長久手町）	40
3-2 公共交通の利用に関する調査（平成18年6月：東部丘陵線連絡協議会）	44
4. 公共交通に関わる課題	47
5. 交通の視点から見た将来像と基本方針	48
5-1 長久手町の公共交通の将来像	48
5-2 地域公共交通総合連携計画の基本方針	49
6. 連携計画の目標設定	50
6-1 計画区域と期間	50
6-2 地域公共交通総合連携計画の目標	50
6-3 目標の評価指標及び検証の手法	51

7. 計画事業の具体的検討	52
7-1 バス路線再編	53
7-2 交通結節点整備	62
7-3 利用促進方策	66
8. 計画推進体制及び評価方法の検討	70
8-1 PDCAサイクルの構築	70
8-2 評価方法の検討	70

序章. 総合連携計画について

序-1. 総合連携計画の背景と目的

(1) 長久手町における公共交通の実態

長久手町の公共交通は、当初は名鉄バスが中心であり、主に藤が丘方面へのアクセスに重点が置かれていた。

そのような中、次の3つを目的とした福祉の要素のあるコミュニティバスとして、平成10年7月にNーバスの運行を開始した。

- ① 町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

その後の平成17年3月には、愛・地球博の開催に先立って、町内初の軌道系公共交通としてリニモ（東部丘陵線）が開業した。これにより、町内に公共交通の基幹軸が形成され、長久手町を取り巻く公共交通体系は大きく変わった。

それを受けて、利用者ニーズ等を把握するため、平成18年6月にはリニモ沿線住民の方々や通勤・通学利用者を対象とした「公共交通の利用に関する調査」や、平成20年3月には「Nーバス利用実態調査」を実施したところ、公共交通の課題や改善を求める声が増え、利用者ニーズにあった公共交通体系の整備が課題となっている。

(2) 地域公共交通会議の設置とNーバスの再編

長久手町では、上記の公共交通の実態を踏まえ、早急にNーバスのサービス水準の適正化や運行の効率化を図るために、道路運送法の規定に基づいて平成20年11月25日に「長久手町地域公共交通会議」を組成し、Nーバスの改善に取り組んできた。

その成果として、「Nーバス朝夕便の運行」及び「Nーバス昼間便の再編」について協議の結果を踏まえ、実証運行を目指すものである。

(3) 地域公共交通総合連携計画の策定とその目的

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」が施行された。

これは、法律に基づいて設置する法定協議会において、地域公共交通に関する計画（地域公共交通総合連携計画）や、その計画に基づいて実施する事業（地域公共交通特定事業）について、国の支援が行われる事業である。

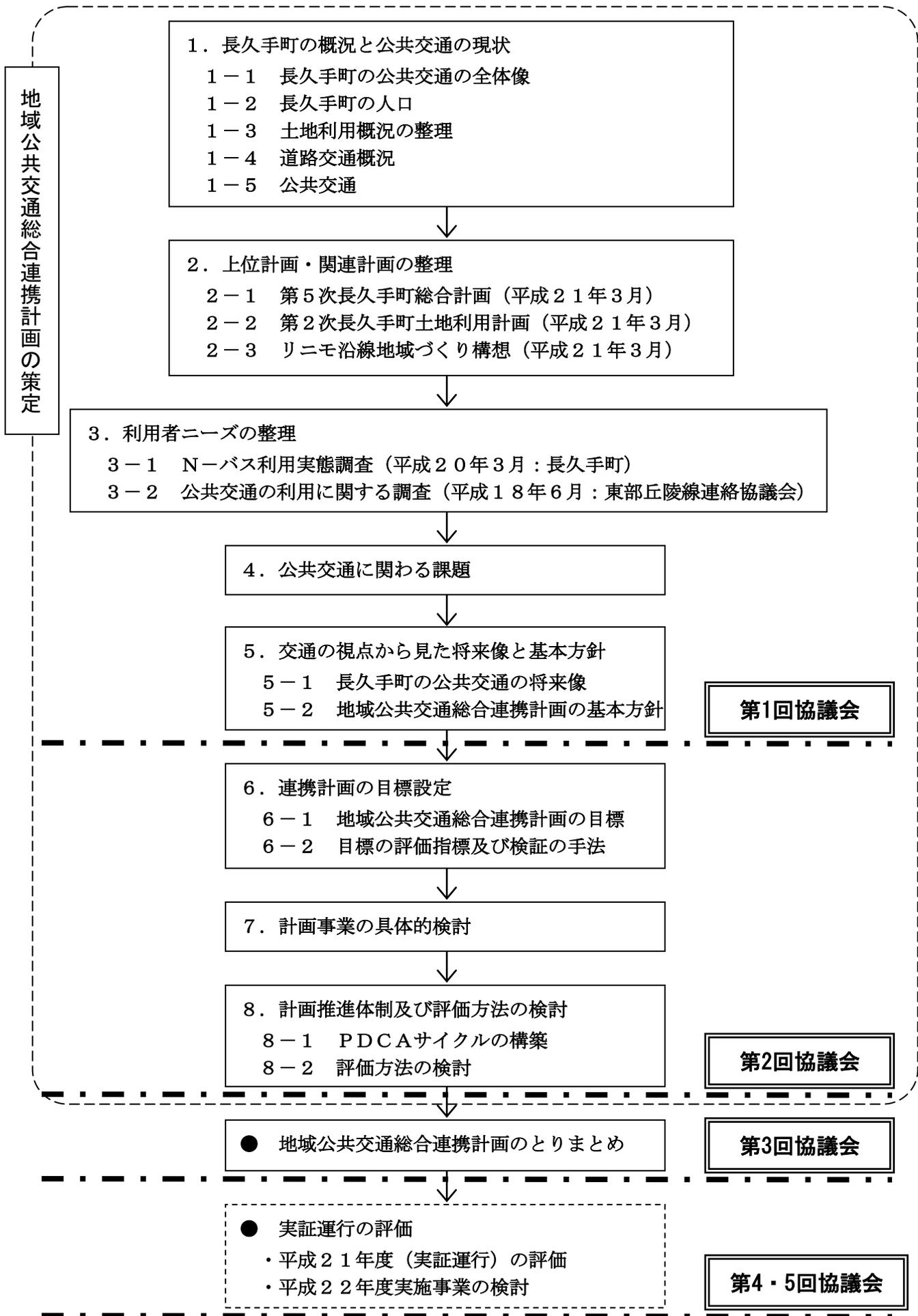
平成21年3月には、「第5次長久手町総合計画」「第2次長久手町土地利用計画」「リニモ沿線地域づくり構想」の上位計画・関連計画が相次いでまとまった。

これらの計画を受けて、長久手町としてはNーバス単体の改善に留まらず、住民の方々により一層公共交通を利用しやすいように、既に設置している「長久手町地域公共交通会議」を平成21年4月28日に「法定協議会」の位置づけも加味して、『長久手町地域公共交通総合連携計画』を策定し、町内の公共交通体系の改善に向けて取り組むことを目的とする。

序－２．検討経過

会議開催日	協議内容
<p align="center"><第1回会議> 平成20年11月25日(火)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通会議の設置 ○長久手町の公共交通の現状について ○N－バスの利用実態について
<p align="center"><第2回会議> 平成20年12月22日(月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○N－バスの再編方針について ○N－バス朝夕便の路線案の概要について ○N－バス朝夕便の路線バスとの競合について ○N－バス朝夕便の運行について
<p align="center"><第3回会議> 平成21年 1月19日(月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○N－バス朝夕便のルートについて ○N－バス朝夕便のバス停位置について ○N－バス朝夕便の運行ダイヤについて
<p align="center"><第4回会議> 平成21年 2月 6日(金)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○N－バス朝夕便の住民説明会の報告 ○N－バス朝夕便のルート・運行ダイヤの修正について ○N－バス朝夕便の運賃・定期券について ○N－バス昼間便の再編概要について
<p align="center"><第5回会議> 平成21年 4月 7日(火)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○N－バス昼間便の再編ルートイメージについて ○N－バス昼間便の再編基本方針について ○N－バス昼間便の再編案について ○N－バス昼間便の廃止バス停について ○N－バス昼間便の路線バスとの競合について
<p align="center"><第6回会議> 平成21年 4月28日(火)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○N－バス昼間便のルート修正について ○N－バス昼間便の運行ダイヤについて ○N－バス昼間便の乗継券発行について ○法定協議会の設置と地域公共交通総合連携計画について ○長久手町の公共交通の課題について ○公共交通の将来像と基本方針について
<p align="center"><第7回会議> 平成21年 5月28日(木)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○連携計画の目標設定について ○計画事業の具体的検討について ○計画推進体制及び評価方法の検討について
<p align="center"><第8回会議> 平成21年 7月7日(火)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○N－バス再編案の取りまとめについて ○長久手町地域公共交通総合連携計画案の取りまとめについて ○長久手町地域公共交通活性化・再生総合事業計画について

<序-3. 計画策定の手順>



序-4. 平成21年度 長久手町地域公共交通総合連携計画策定 スケジュール

項目	平成21年										平成22年			備考
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
1. 長久手町の概況と公共交通の現状	■													
2. 上位計画の整理と計画の位置づけ	■													
3. 交通流動と住民ニーズの整理	■													
4. 公共交通に関わる課題整理	■													
5. 交通の視点から見た将来像と基本方針の検討	■													
6. 連携計画の目標設定		■	■											
7. 計画事業の具体的検討		■	■											
8. 計画推進体制及び評価方法の検討		■	■											
9. 地域公共交通総合連携計画のとりまとめ	■	■	■	■										
10. 実証運行の評価							■	■	■	■	■	■	■	■
法定協議会	①	②	③							④		⑤		
運輸局等協議・申請				■	■	■	■	■	■					
パブリックコメント			■											

1. 長久手町の概況と公共交通の現状

1-1. 長久手町の公共交通の全体像

長久手町は、名古屋駅から東側の約13～20kmの距離帯に位置し、名古屋市、尾張旭市、瀬戸市、日進市、豊田市に囲まれている。

公共交通網は、軌道系のリニモが長久手町内を東西に横断し、隣接する市には地下鉄東山線、名鉄瀬戸線、名鉄豊田線、愛知環状鉄道線が整備されている。

また、民間のバス路線が、リニモや周辺の主要鉄道駅と接続する路線網となっている。

今回の再編対象となる町営のコミュニティバス（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。

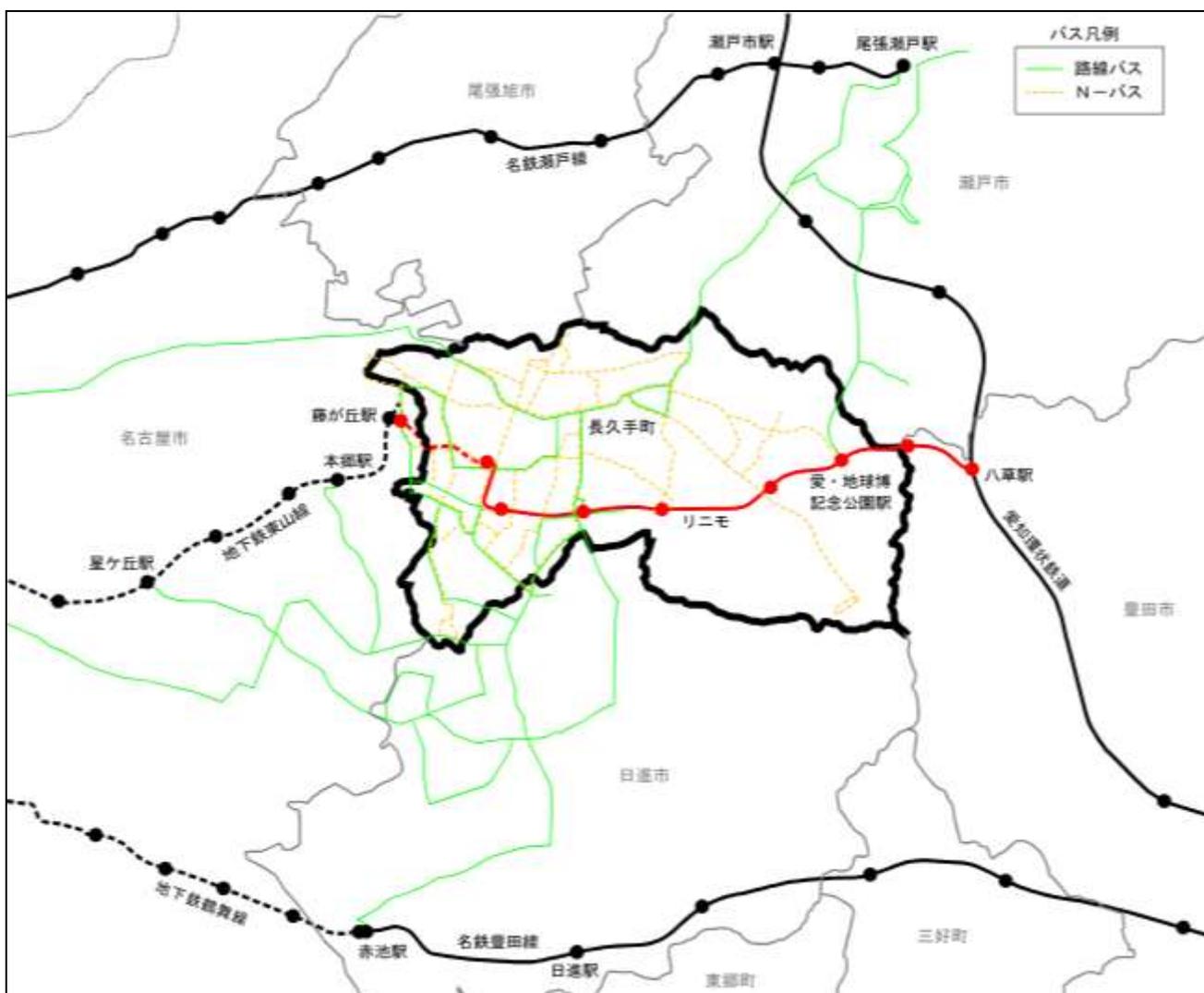


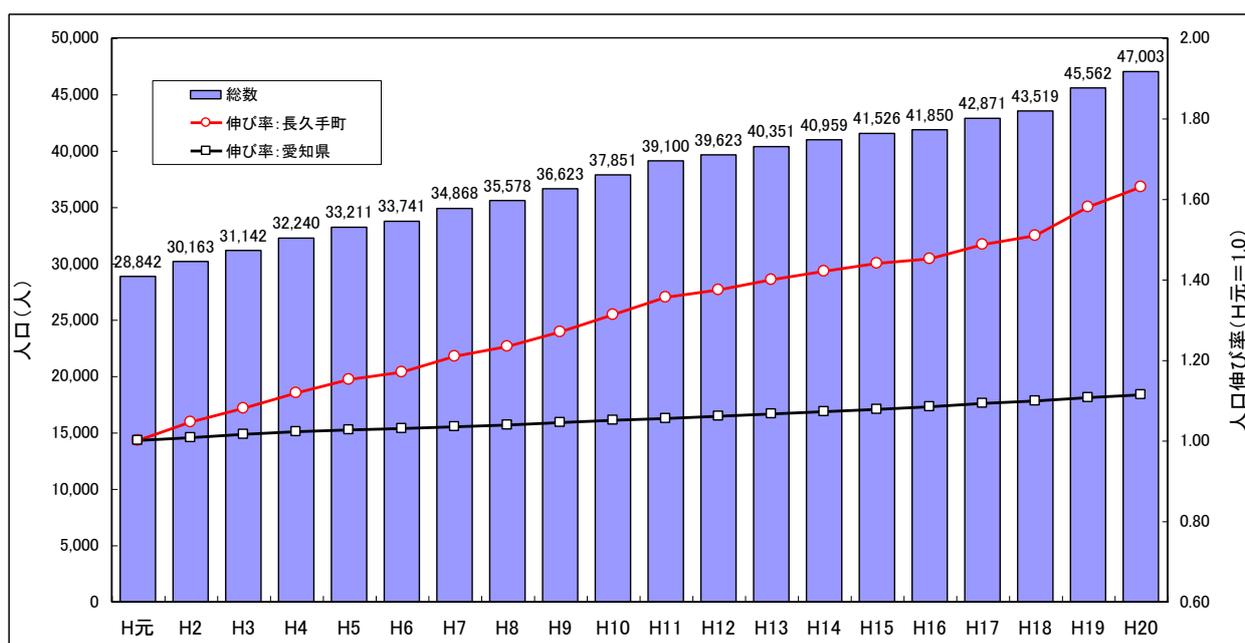
図 長久手町の公共交通網

1-2. 長久手町の人口

(1) 総人口の推移

長久手町の総人口は、平成20年度時点で約47千人に達し、人口は全国的に人口減少期に入った中でも一貫して増加を続けている。

平成元年以降でみると、年平均で約2.6%で増加しており、愛知県全体の増加率（年平均約0.6%）と比べて、大きくなっている。



資料：長久手町統計書、愛知県統計年鑑

図 長久手町の人口の推移

(2) 人口分布

長久手町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、市街化区域に指定されている区域(12頁参照)で多く見られ、特に土地区画整理事業が施行済みの範囲が多くを占めている。

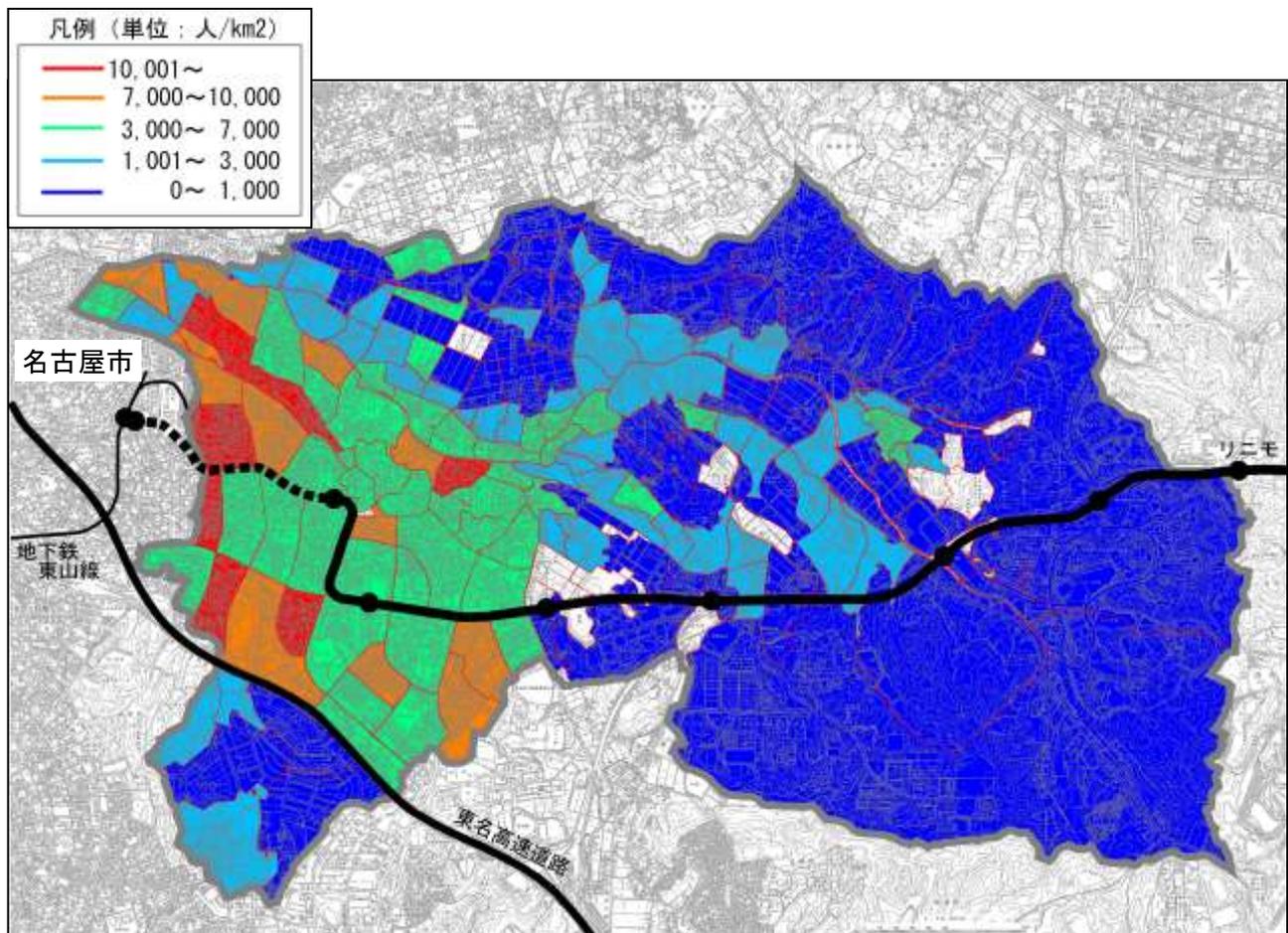


図 長久手町の人口分布

(3) 年齢別人口

長久手町内の地区別の老年人口（65歳以上の人口）を見ると、名古屋市に近い地区ほど、老年人口が多い傾向にある。

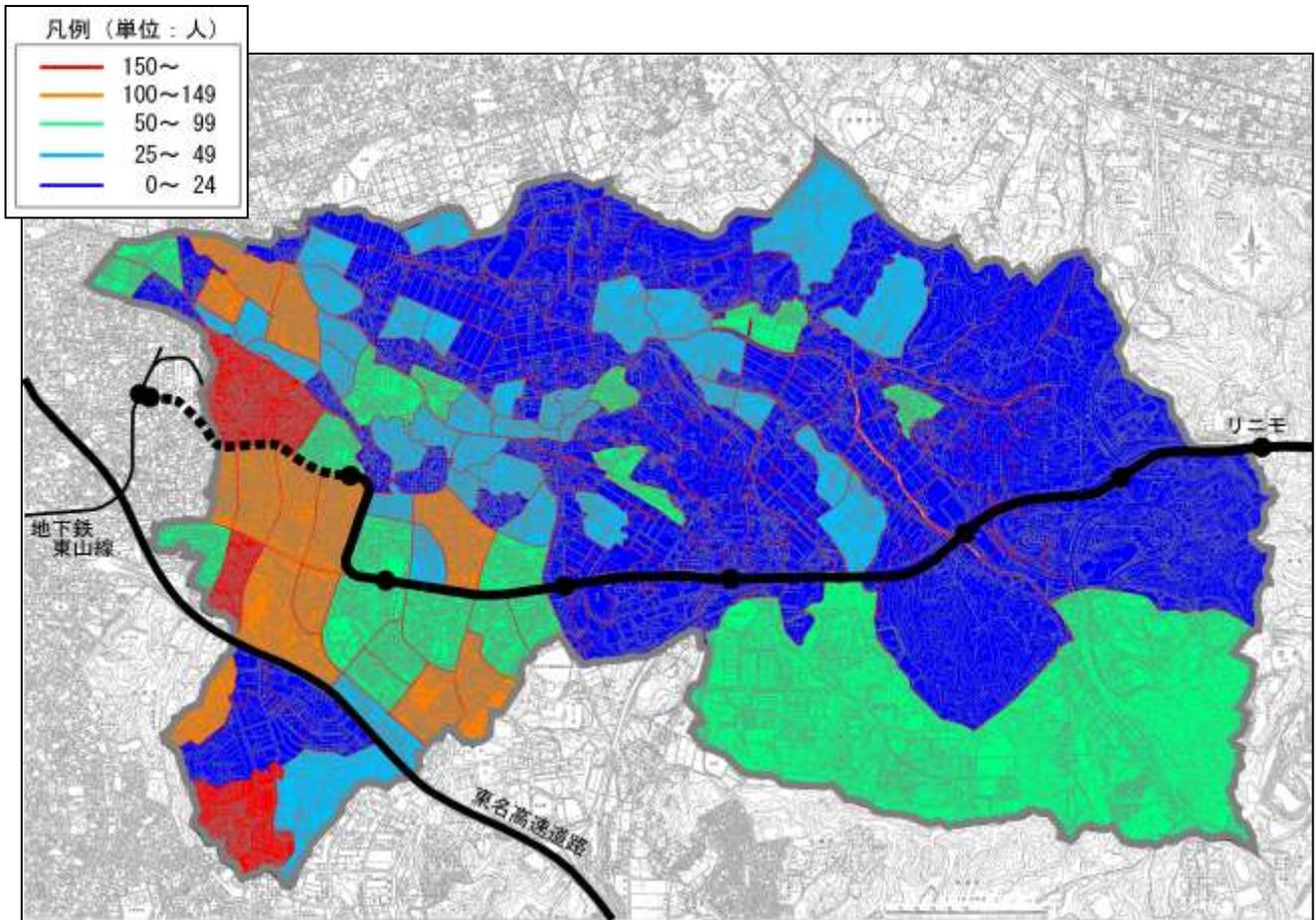


図 長久手町の老年人口の分布

表 愛知県内市町村の高齢化率の上位・下位

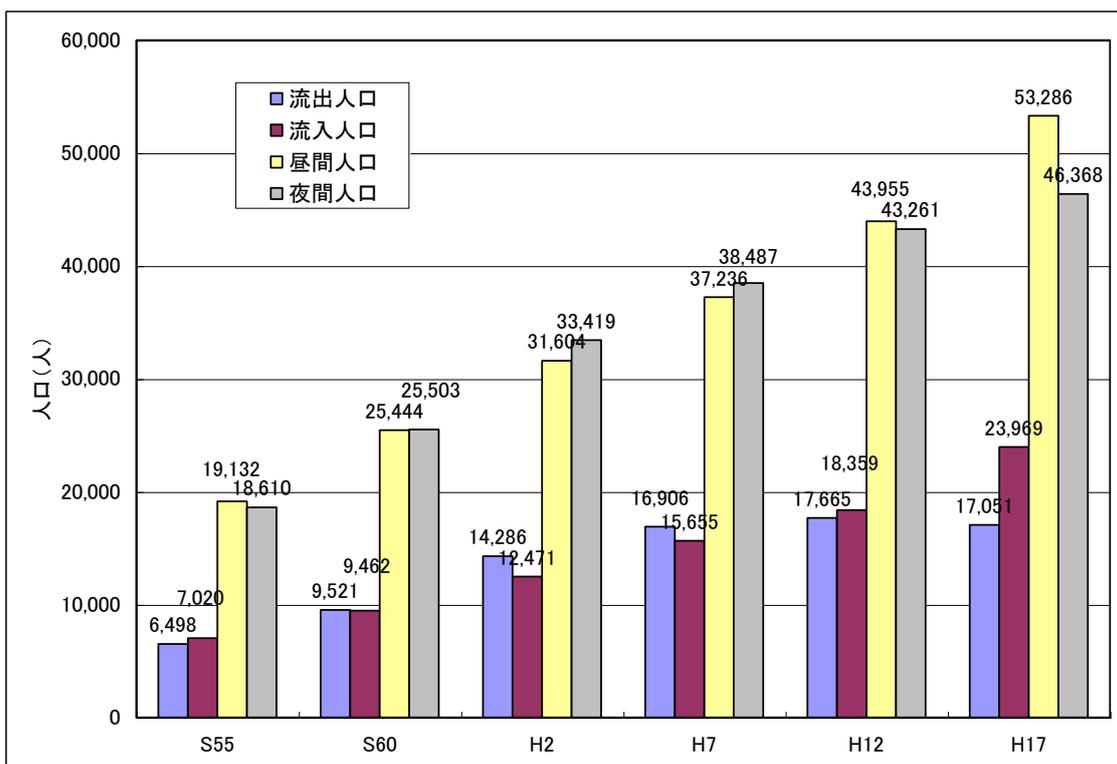
一方、年齢3区分別の人口割合について、愛知県内の61の市町村別の上位10市町村、下位5市町村を抽出すると、長久手町の老年人口（65歳以上）の比率は下位2位に位置し、愛知県内の市町村の中では高齢化率が低いという特徴がある。

区分		老年人口 (65歳以上)	
順位			
愛知県		18.8	
上位	1	豊根村	49.2
	2	東栄町	46.1
	3	設楽町	42.9
	4	南知多町	28.5
	5	新城市	26.7
	6	飛鳥村	24.8
	7	幡豆町	24.3
	8	常滑市	23.1
	9	一色町	23.1
	10	蒲郡市	23.0
下位	1	三好町	11.9
	2	長久手町	12.3
	3	刈谷市	14.6
	4	豊田市	14.9
	5	安城市	15.1

資料：あいちの人口（平成20年4月1日現在：推計人口）

(4) 流出人口

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かったが、平成12年以降は逆転している。特に平成7年以降は流出人口は横ばい傾向にあるが、流入人口が増加しており、昼間人口は夜間人口以上に増加している。



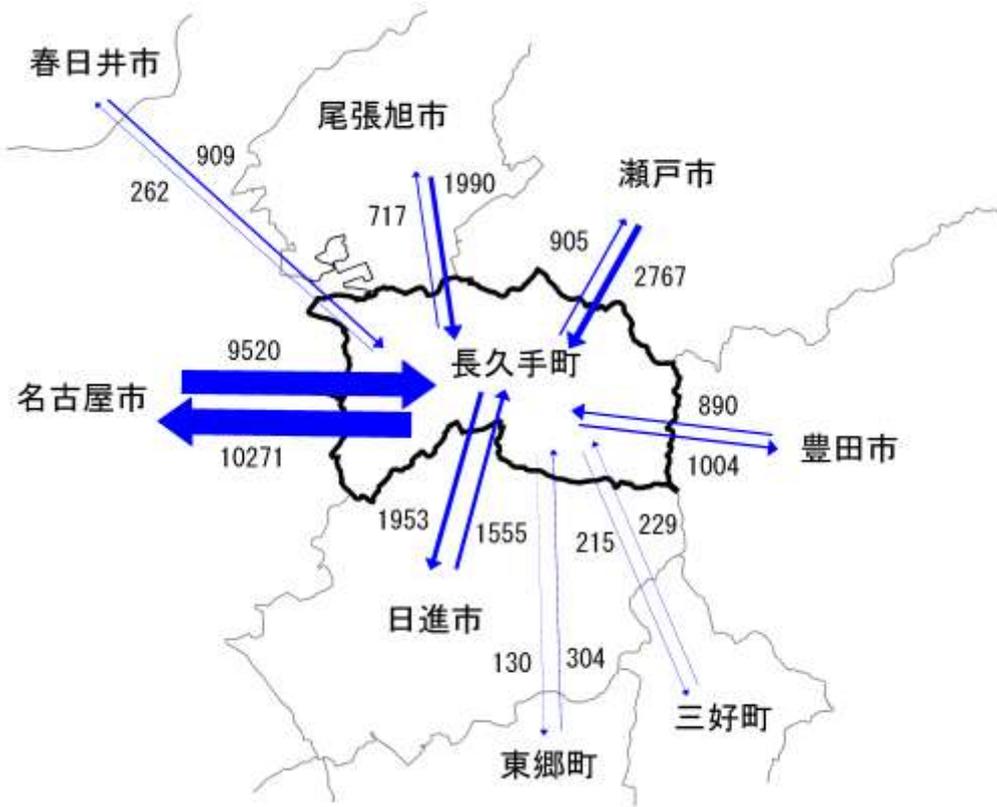
資料：平成17年国勢調査

図 長久手町の流出人口の推移

(5) 地区別の流出入人口

流出側は、隣接する5市（名古屋市、尾張旭市、瀬戸市、日進市、豊田市）への流出割合は約88%を占め、そのうち名古屋市が流出人口全体の約61%と多い。

一方の流入側は、隣接する5市（名古屋市、尾張旭市、瀬戸市、日進市、豊田市）からの流入割合は約70%を占め、そのうち名古屋市が流入人口全体の約40%と多い。



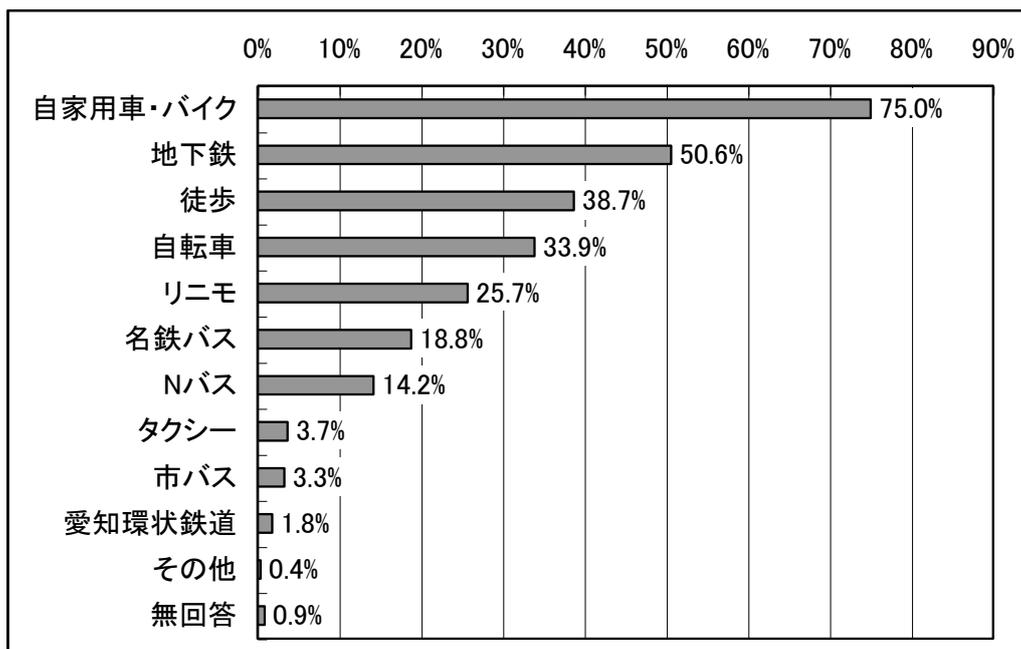
資料：平成17年国勢調査

図 周辺市町との通勤・通学流動の状況

(6) 外出時の交通手段

住民の方の移動手段は、「自家用車・バイク」が約75.0%と最も多く、次いで「地下鉄」が約50.6%となっている。

長久手町内の公共交通の利用割合は、「リニモ」が約25.7%、「名鉄バス」が約18.8%、「Nバス」が約14.2%と、「自家用車・バイク」や「地下鉄」と比べて、半分以下の利用割合となっている。



資料：Nバス利用実態調査報告書（平成20年3月 長久手町）

図 長久手町民の普段の移動交通手段

1-3. 土地利用概況

(1) 面的事業概要

長久手町は、名古屋市に近い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。

また、今後、下山地区と長久手中央地区にて、新たな土地区画整理事業の計画がある。

表 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-H 5	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-H21	2,757	8,822	施行中
岩作第一	4.7	H 4-H16	114	342	完了
長湫南部	98.2	H10-H24	1,890	5,100	施行中

資料：ながくての統計（2006 長久手町）

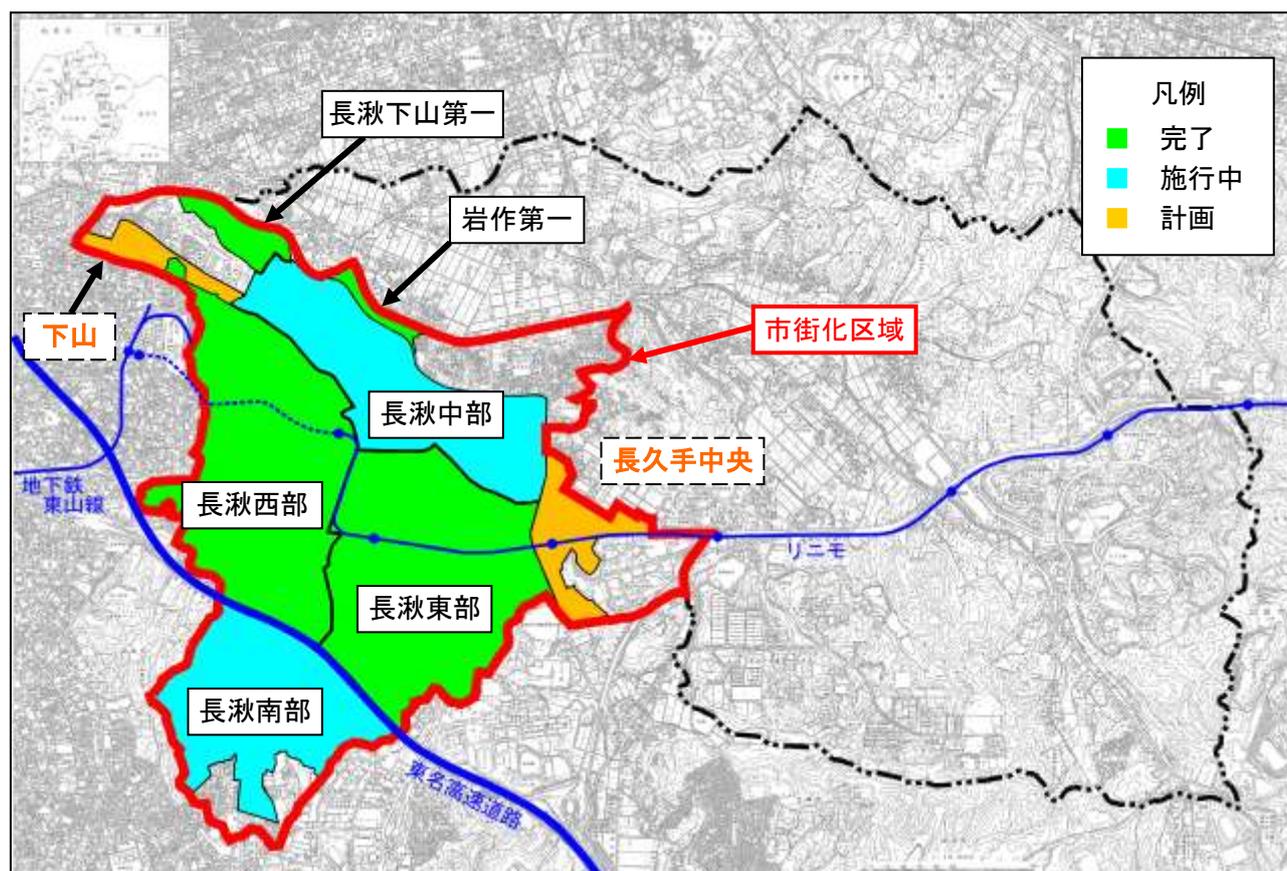


図 土地区画整理事業区域

(2) 主要施設配置

主要施設は、主に市街化区域内に多くなっている。

一方、市街化調整区域では、リニモの南側には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。

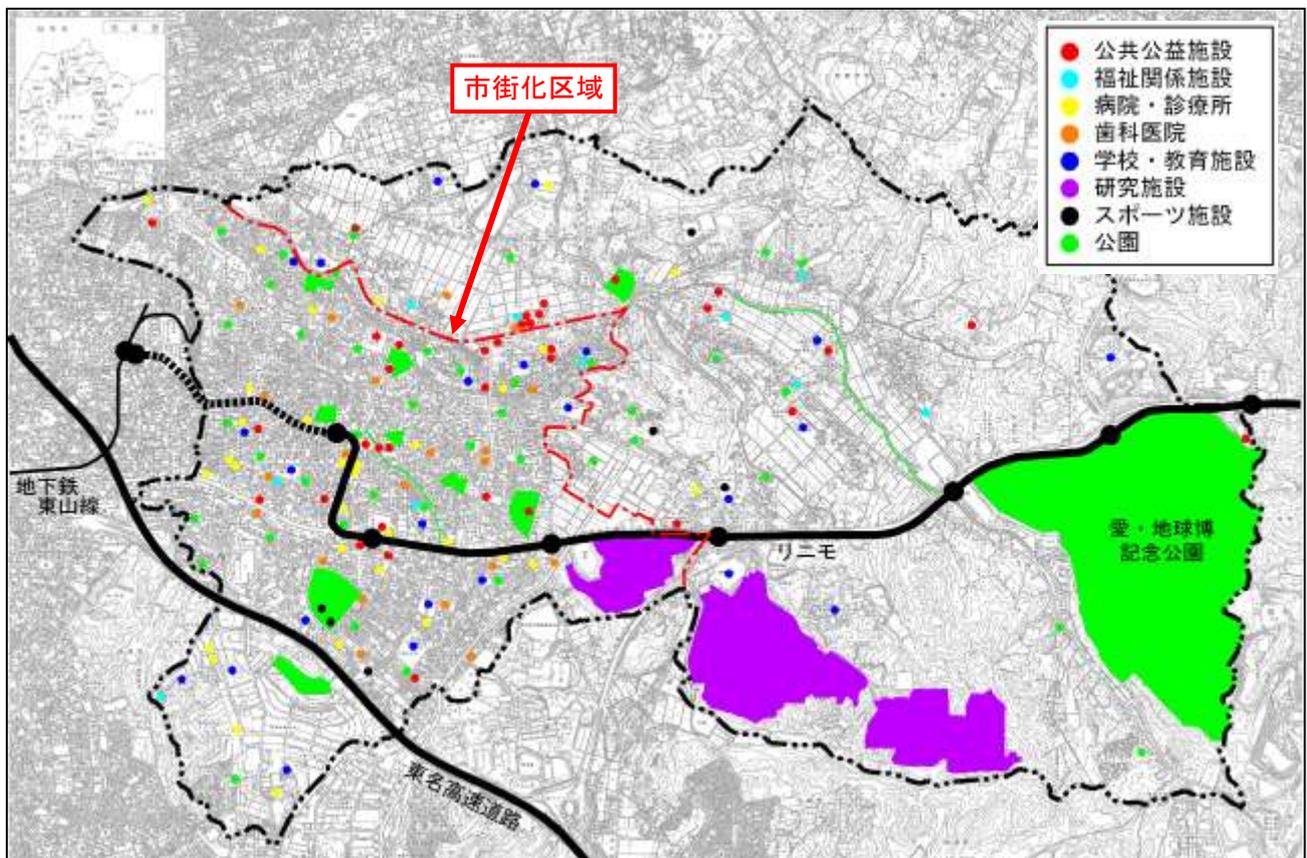


図 主要施設の配置状況

(3) 学校の立地

長久手町とその周辺の大学・高校の立地状況は下図の通りであり、長久手町内には4大学2高校が立地している。



図 長久手町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

町内には、従来からある自然・歴史や、集客系の観光交流施設などがあり、町内各所に分布している。

1) 自然・歴史

長久手町は、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。

また、戦国時代の「長久手古戦場」や、農村の豊年祭りの「警固祭り（オマント）」等の歴史・文化財が保存・伝承されている。

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」「愛・地球博記念公園」「トヨタ博物館」「名都美術館」等があり、文化活動の拠点として「文化の家」があり、町内外からの利用がある。

表 町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（古戦場公園、色金山歴史公園等）、警固祭り（オマント）、棒の手、前熊の山車、神社・仏閣（石作神社、景行天皇社、熊野社、多度神社、神明社、安昌寺、教園寺等）
文化・交流施設	文化の家、中央図書館、長久手温泉ござらっせ、田園バレー交流施設あぐりん村、平成こども塾丸太の家、まちづくりセンター
美術館、博物館、資料館	トヨタ博物館、名都美術館、町郷土資料室、法隆寺金堂壁画模写展示館（県立芸大）、農業民俗館（県農業総合試験場）
大学、研究施設	県立芸大、県立大、愛知医科大、淑徳大、県農業総合試験場
公園、緑道、広場	愛・地球博記念公園モリコロパーク、杵ヶ池公園、桧ヶ根公園、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	東部丘陵線リニモ、Nバス、グリーンロード、図書館通り、古戦場通り

資料：長久手町観光交流基本計画（平成19年3月）



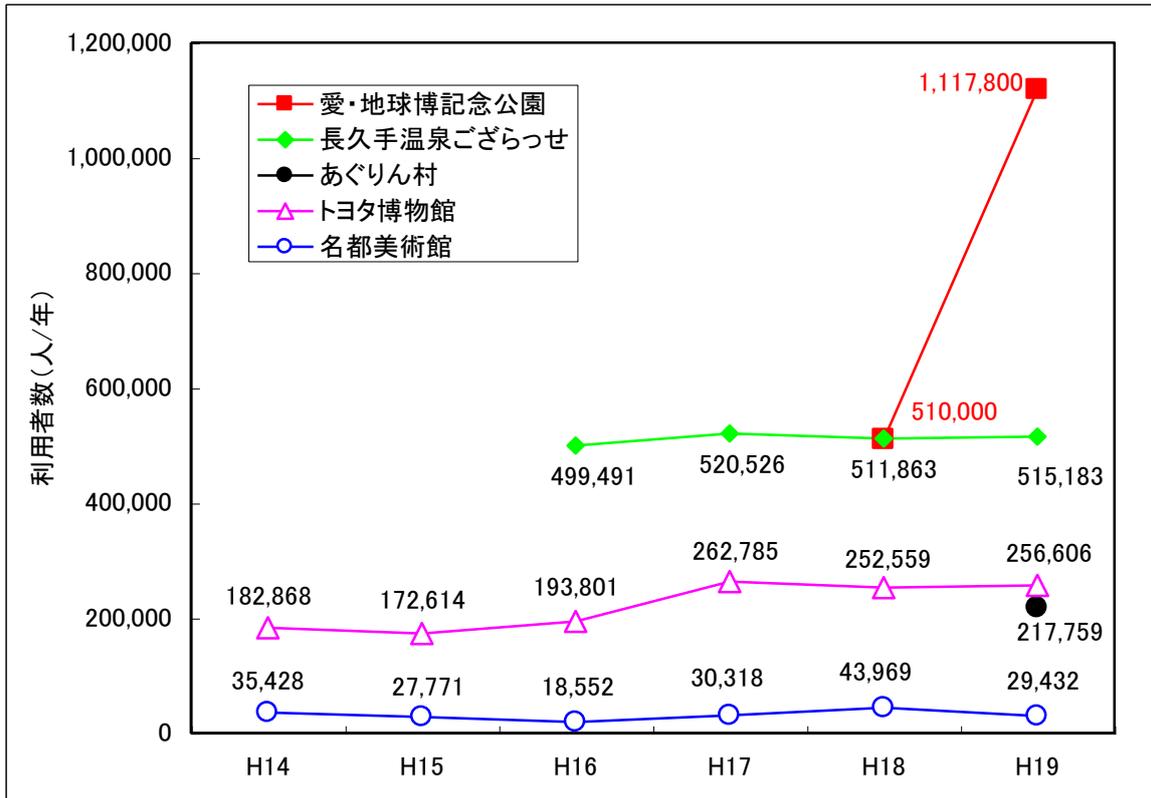
資料：長久手町観光交流基本計画（平成19年3月）

図 町内の主な観光交流施設の分布

②利用状況

「長久手温泉ござらっせ」は、平成14年12月のオープン以来多くの利用がある。民間施設の「トヨタ博物館」も、平成17年以降利用が増えている。

「愛・地球博記念公園」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。愛・地球博開演前の前身にあたる「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。



資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

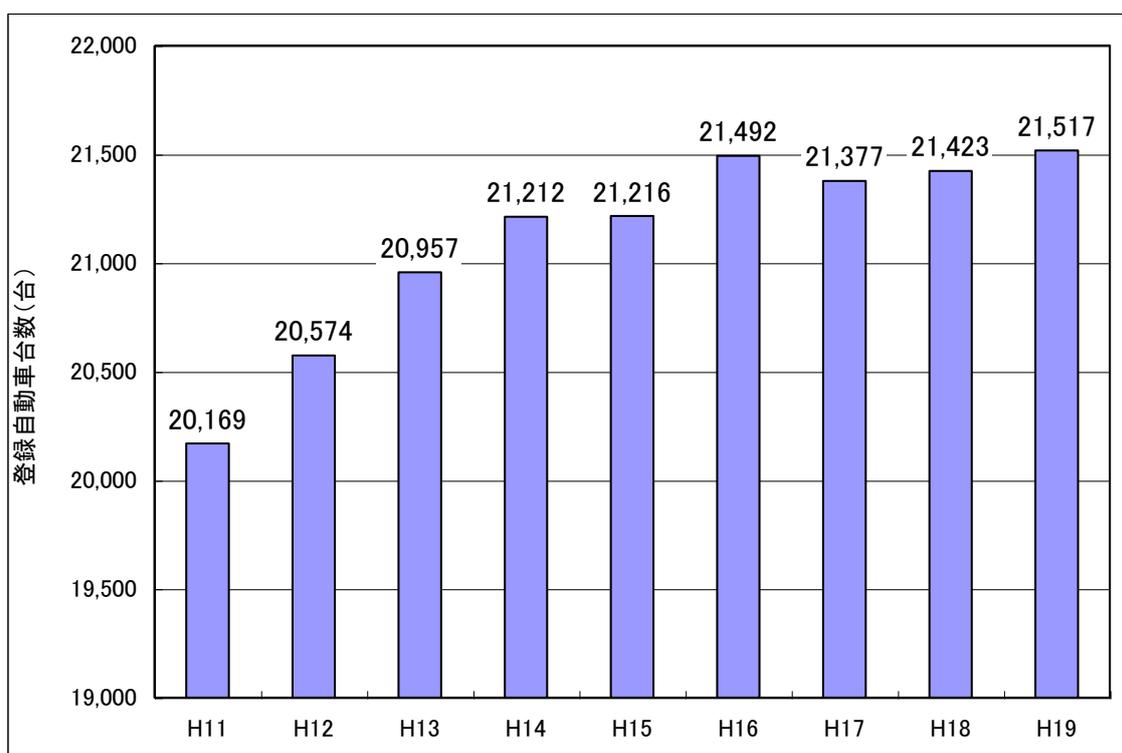
図 主な観光交流施設の利用状況

1-4. 道路交通概況

(1) 自動車保有台数

長久手町の自動車登録台数の伸びは、平成15年度よりやや鈍化している。

車種を乗用車に限ると、平成19年度では21,517台であり、1世帯当たり平均で1.21台（平成19年度世帯数：17,757世帯）となり、1家に1台以上保有している。



資料：長久手町統計書

図 長久手町の自動車登録台数の推移

(2) 都市計画道路網

長久手町の都市計画道路の総計画延長は約38.1km（リニモ除く）であり、そのうち整備済み延長は約29.6kmとなっており、整備率は約78%に達している。

未整備区間は、長湫南部土地区画整理事業区域内のほか、瀬戸大府線、田名古屋線などの一部となっている。

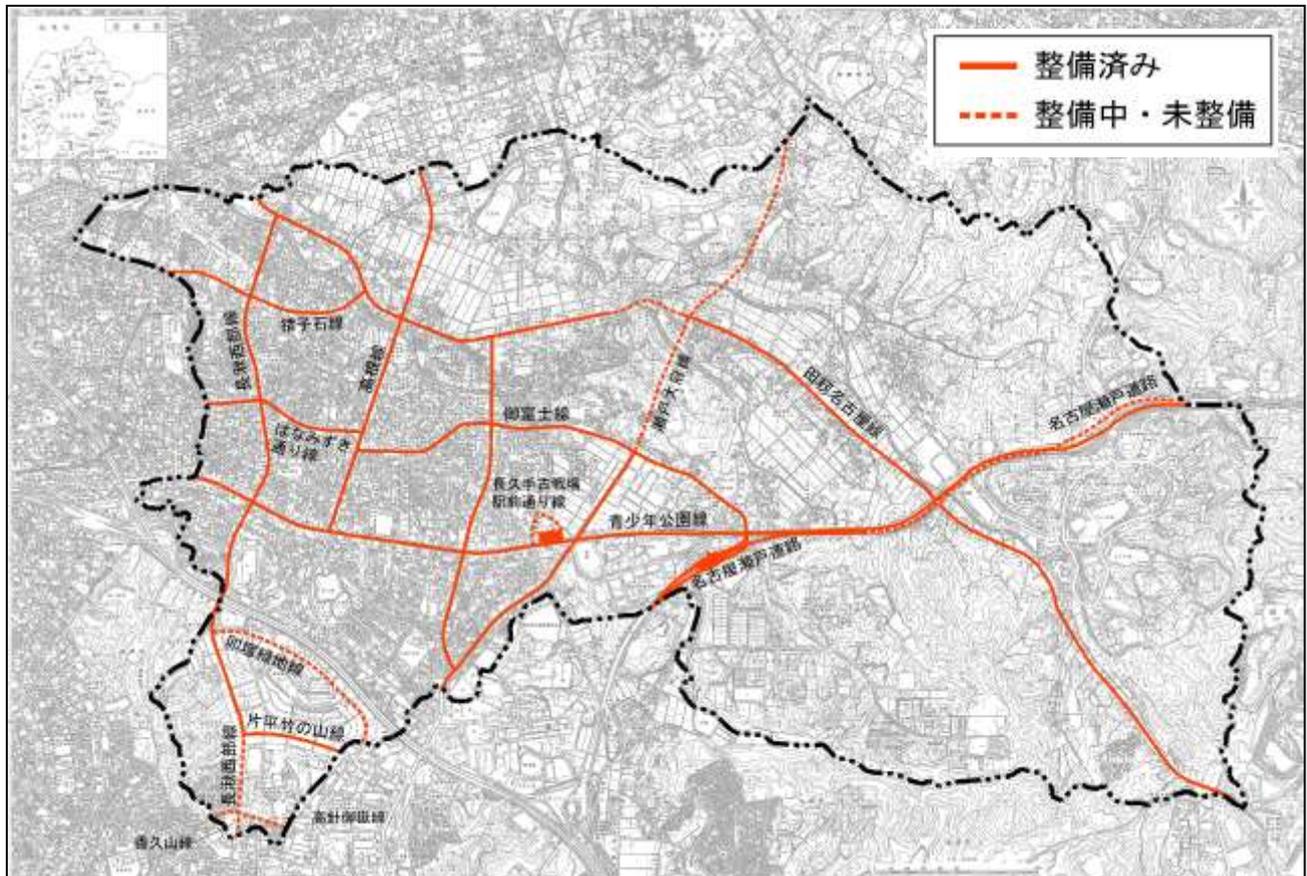


図 都市計画道路網図

(3) 道路交通量と道路混雑状況

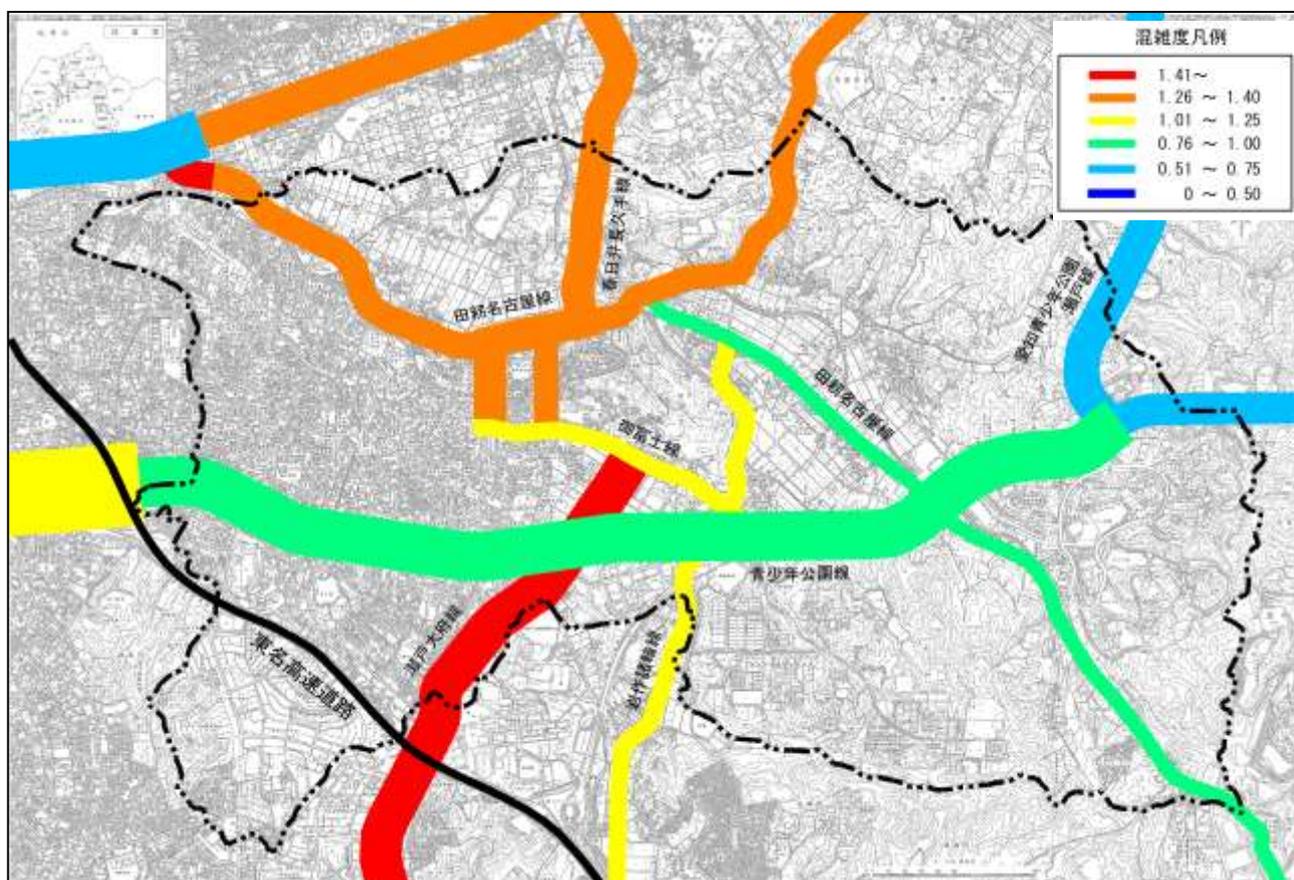
道路交通量は、青少年公園線（約31千台/24h）、瀬戸大府線（約26千台/24h）、愛知青少年公園瀬戸線（約22千台/24h）、春日井長久手線（約20千台/24h）が、24時間当たりで2万台を超え、長久手町内では交通量が多い道路となっている。

混雑度は、瀬戸大府線（1.41）、田柄名古屋線（1.36）、春日井長久手線（1.36）など、南北の隣接市と接続する道路で比較的高い。

※混雑度＝交通量（台/12h又は24h）÷交通容量（台/12h又は24h）

（交通容量は、1時間1車線当たりの通過可能交通量を、それぞれの道路ごとの諸条件に応じて補正され、日交通容量として算定されたもの。）

○混雑度の目安：1.25～1.75 →ピーク時中心の混雑で、数字が大きいほど日中も混雑
1.75以上 →慢性的混雑状態



資料：平成17年道路交通センサス

図 道路交通量・混雑状況図

1-5. 公共交通

(1) 路線バス（名鉄バス、市営バス）

Nーバスを除いた長久手町内の路線バスは、名鉄バスと市営バスが運行している。

名鉄バスの路線網が多くを占め、10系統が町内を運行している。

市営バスは、名古屋市の路線バスのほか、尾張旭市と日進市のコミュニティバスが一部町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、星ヶ丘駅～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、終点に立地する大学への通学路線として機能しているためと考えられる。その他の路線の運行本数は、長久手町の人口集中地区を主に運行する藤が丘駅発の路線では、ピーク時で2～5本/時となっており、町の南部を運行する星ヶ丘駅や赤池駅発着の路線は、ピーク時1本/時となっている。

表 路線バスの運行状況（長久手町市街化区域内運行路線）

事業者	起点	終点	終日運行本数 <平日> (本/日・片方向)	ピーク時本数 <平日> (本/時・片方向)
名鉄バス	1. 藤が丘駅	愛知学院大学前	1 1 7	1 7
	2. 藤が丘駅	長久手車庫	4 2	5
	3. 藤が丘駅	星ヶ丘駅	1 4	2
	4. 藤が丘駅	瀬戸駅前	2 2	2
	5. 藤が丘駅	菱野団地	3 1	2
	6. 名鉄バスセンター	長久手車庫	3 7	4
	7. 名鉄バスセンター	愛知学院大学前	4 5	5
	8. 星ヶ丘駅	長久手車庫	1 0	1
	9. 赤池駅	長久手古戦場駅	1 2	1
	10. 愛・地球博物 記念公園駅	瀬戸駅前	1 (休日：7)	1
名古屋市営	11. 星ヶ丘駅	猪高緑地	1 2 2	1 3
尾張旭市営	12. (尾張旭)市役所	(尾張旭)市役所	7	1
日進市内巡回	13. (日進)市役所	(日進)市役所	1 1	1

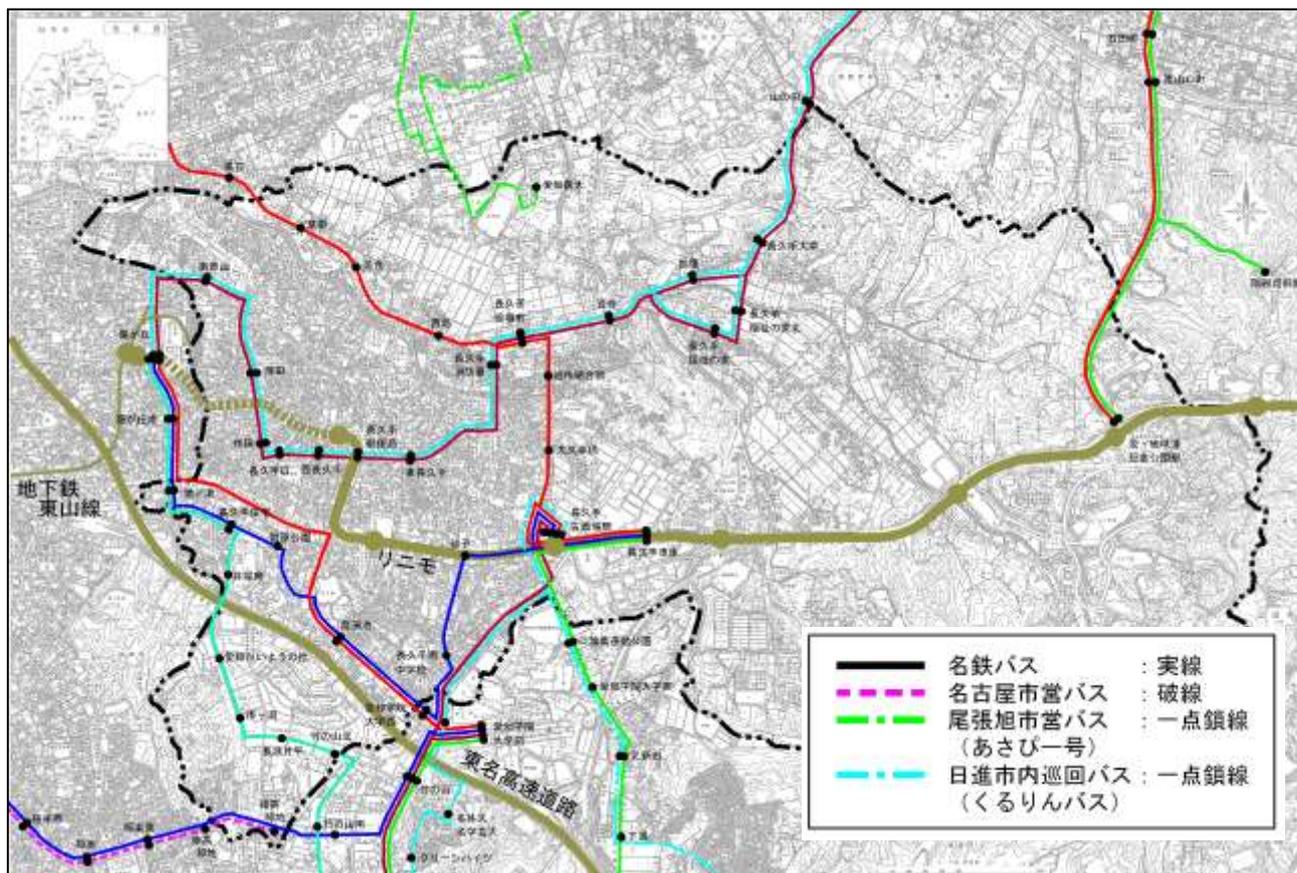


図 バス路線系統図

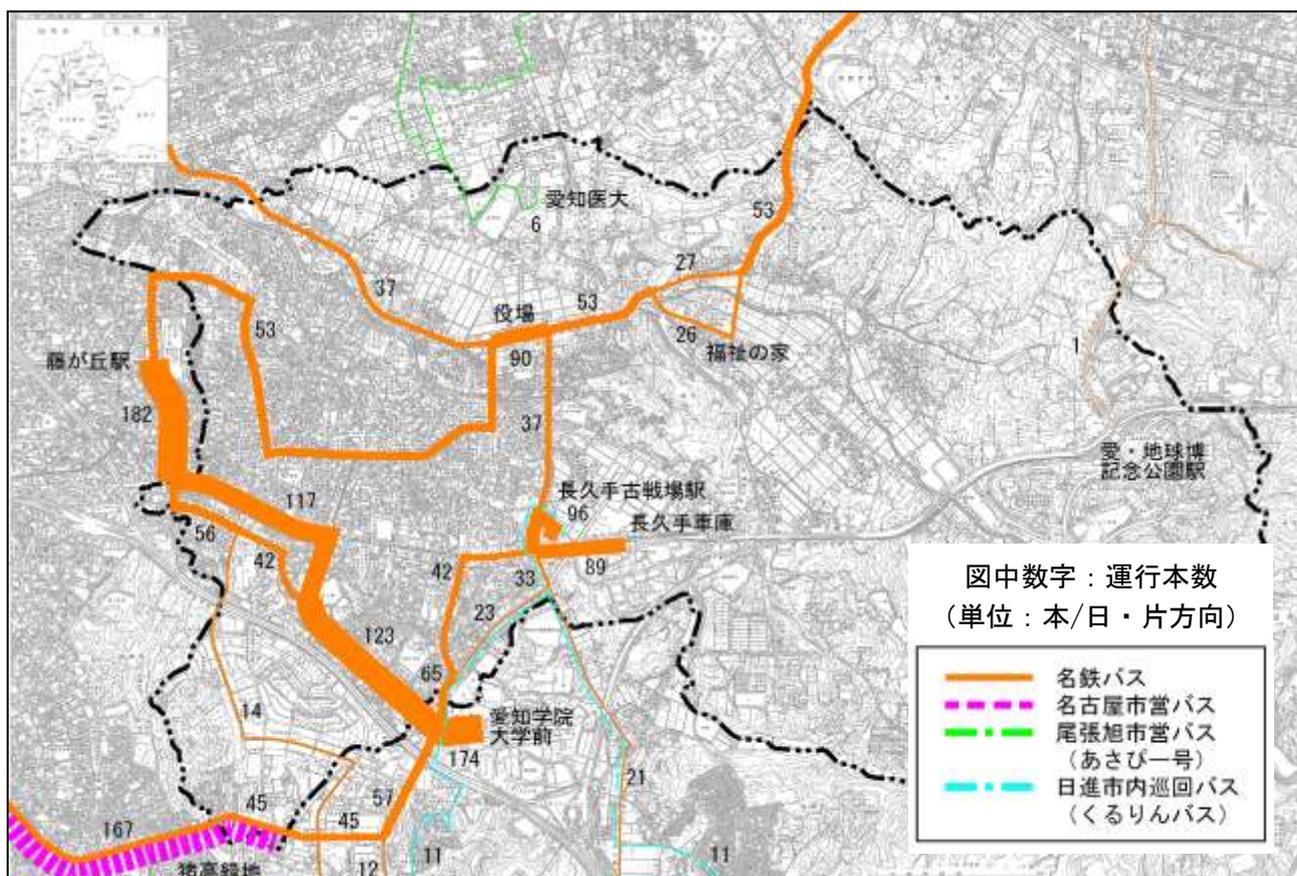


図 バス運行本数図

(2) スクールバス

長久手町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、名鉄バスや市バスによって路線が確保されている。

表 長久手町周辺の大学・高校のスクールバス運行状況

所在	学校	発駅	終日運行本数 <平日> (本/日・片方向)	ピーク時本数 <平日> (本/時・片方向)
長久手町	愛知医科大学	藤が丘駅	60	8
	栄徳高校	周辺から6コース	6	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	19	6
日進市	名古屋商科大学 (光陵女子短期大学)	公園西駅	23	3
		赤池駅	19	3
	名古屋外国語大学 名古屋学芸大学	上社駅	約80	約12
		赤池駅	約40	6
	椋山女学園大学	赤池駅	16	2
豊田市	愛知工業大学	八草駅	79	12

(3) リニモ

リニモは平成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んでいる。

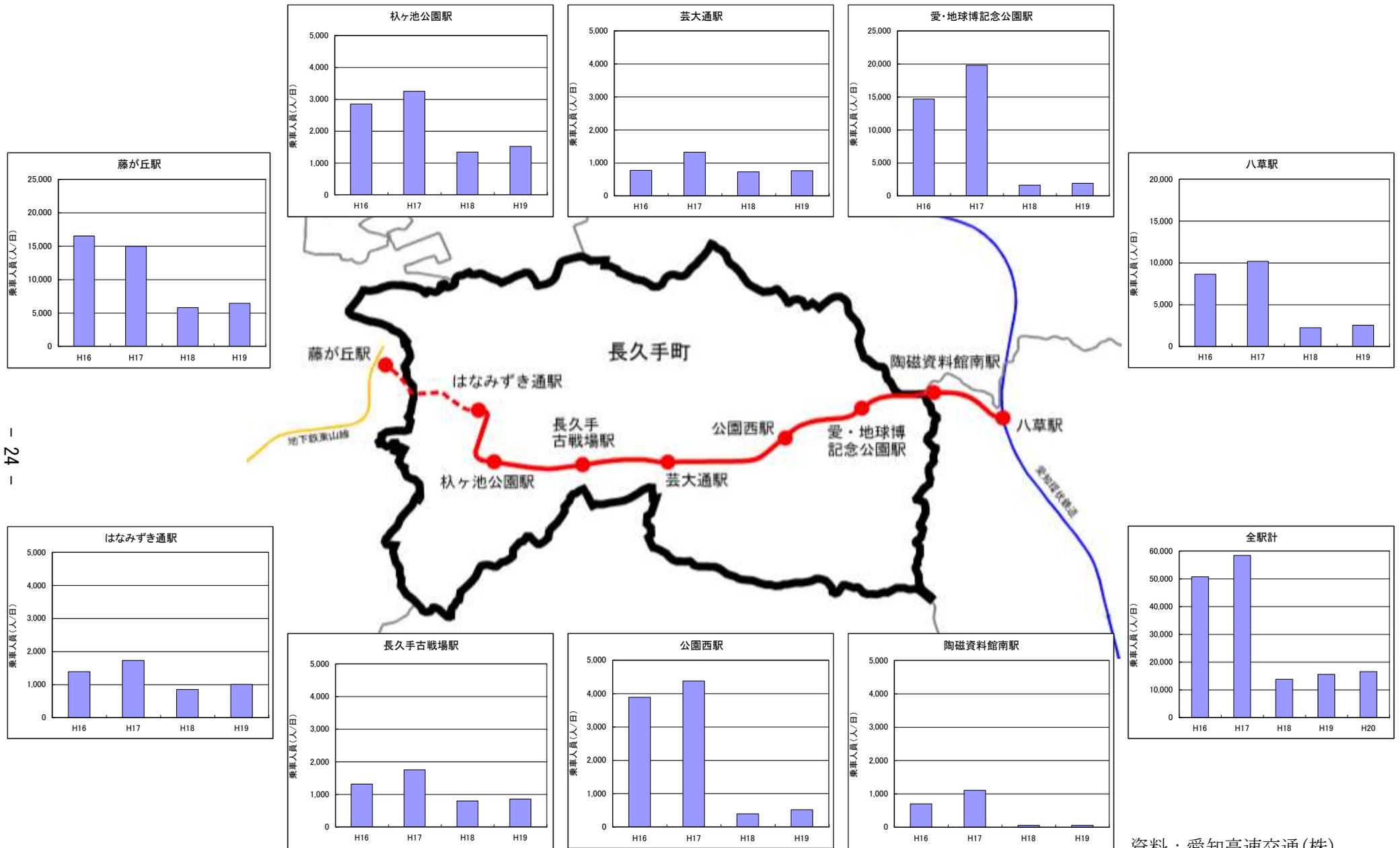
藤が丘駅からはなみずき通駅までは地下、はなみずき通駅から八草駅までは高架に整備されている。

全線で9駅設置され、長久手町内には6駅設置されている。

利用者数は、平成17年度までは愛・地球博開催（平成17年3月25日～9月25日）の影響で利用者が多かったが、閉幕後の3ヶ年は全線合計で約14～16.5千人/日平均で推移している。（年間を見通せば、約8～20千人/日が利用している。）

運行本数は、平日は228本/日で、朝のピーク時に9本/時、日中は6本/時運行されている。

バス路線の運行本数と比べると、藤が丘～愛知学院大学前間の名鉄バスと市営バスよりは少ないが、その他のバス路線よりは多くなっている。



資料：愛知高速交通(株)

※各駅のH20の乗車人員(人/日)は現在集計中。

図 リニモの駅別乗車人員の推移

(4) Nーバス

①概要

Nーバスは平成10年7月より運行を開始した町営のコミュニティバスであり、名鉄バスに委託して運行している。

利用者数は、年間15万人前後で推移（平成17年度は、愛・地球博の開催に影響により利用者数が増加）し、1日平均の利用者数は平成20年度では約440人となっている。

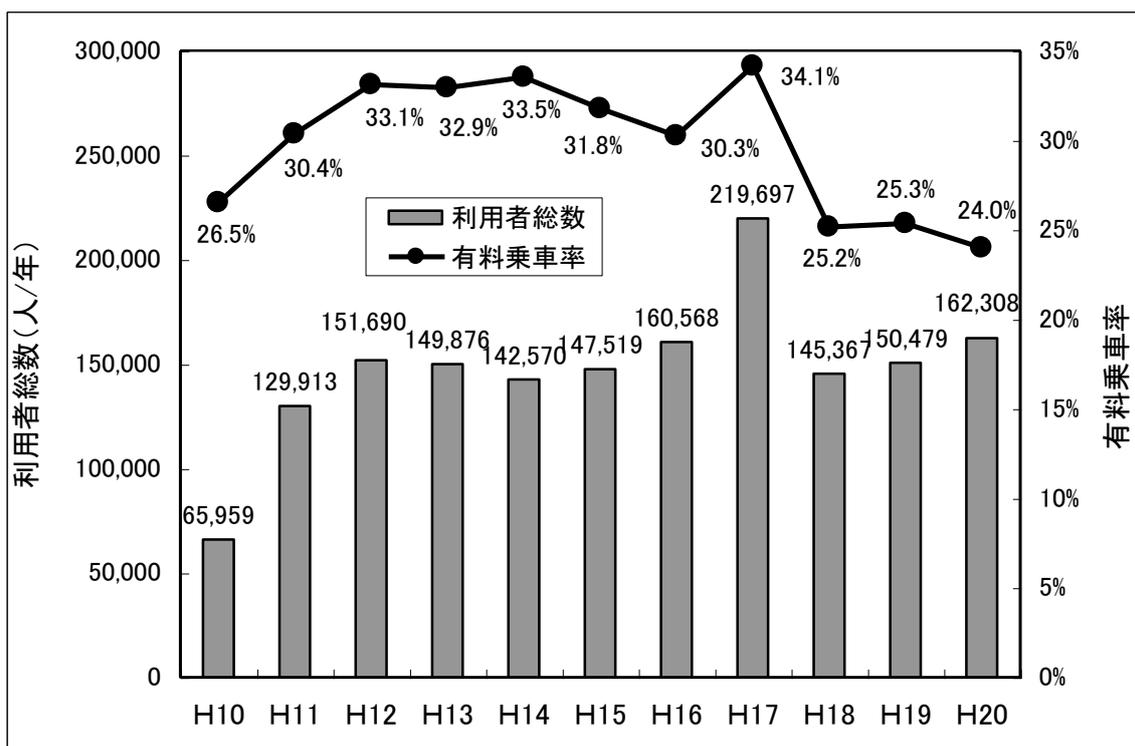
運行系統は現在8系統あり、運行本数は4～6本/日で、4台の車両で運行している。

運行は「役場」や「福祉の家」を起終点とする1方向の巡回運行であり、運行本数が集中する「役場」と「福祉の家」の区間の利用者流動が多くなっている。

運賃は100円であり、乗継割引はなく、1回の乗車ごとに運賃を徴収している。

ただし、中学生以下の子供や、妊婦、身体障害者、町発行の「あったかあど」携帯者（高齢者・障害者用カード）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。

平成18年度では、町が6,700万円の財政負担（利用者1人当たり約500円）をしている。



資料：長久手町

図 Nーバスの利用者数と有料乗車率の推移

表 各ルートの利用状況及び運行状況

路線名	キロ程 (km)	運行回数 (本/日)	輸送人員 (人/日)	乗車率 (人/本)	走行キロ (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	リリモ接続駅
A	17.0	7	83	11.9	132.5	57	17.9	はなみずき駅 芸大通駅、公園西駅
B	18.3	6	130	21.7	109.8	66	16.6	杵ヶ池公園駅
C	10.1	5	104	20.8	50.5	40	15.2	藤が丘駅 はなみずき駅
D	10.9	4	24	6.0	43.6	48	13.6	はなみずき駅
E	13.3	5	34	6.8	66.5	38	21.0	愛・地球博記念公園駅
F	15.0	5	82	16.4	75.0	58	15.5	藤が丘駅
G	15.0	5	50	10.0	75.0	58	15.5	長久手古戦場駅
H	15.7	5	20	4.0	78.5	53	17.8	杵ヶ池公園駅、芸大通駅 長久手古戦場駅
合計	115.3	42	527		631.4	418		
平均	1系統当たり 14.4	1系統当たり 5.3	1系統当たり 66	1本当たり 12.5	車両1台当たり 157.9	1系統当たり 52	1系統当たり 16.6	

※資料：Nーバス実態調査結果：名鉄バス（調査日：平成19年5月29日）

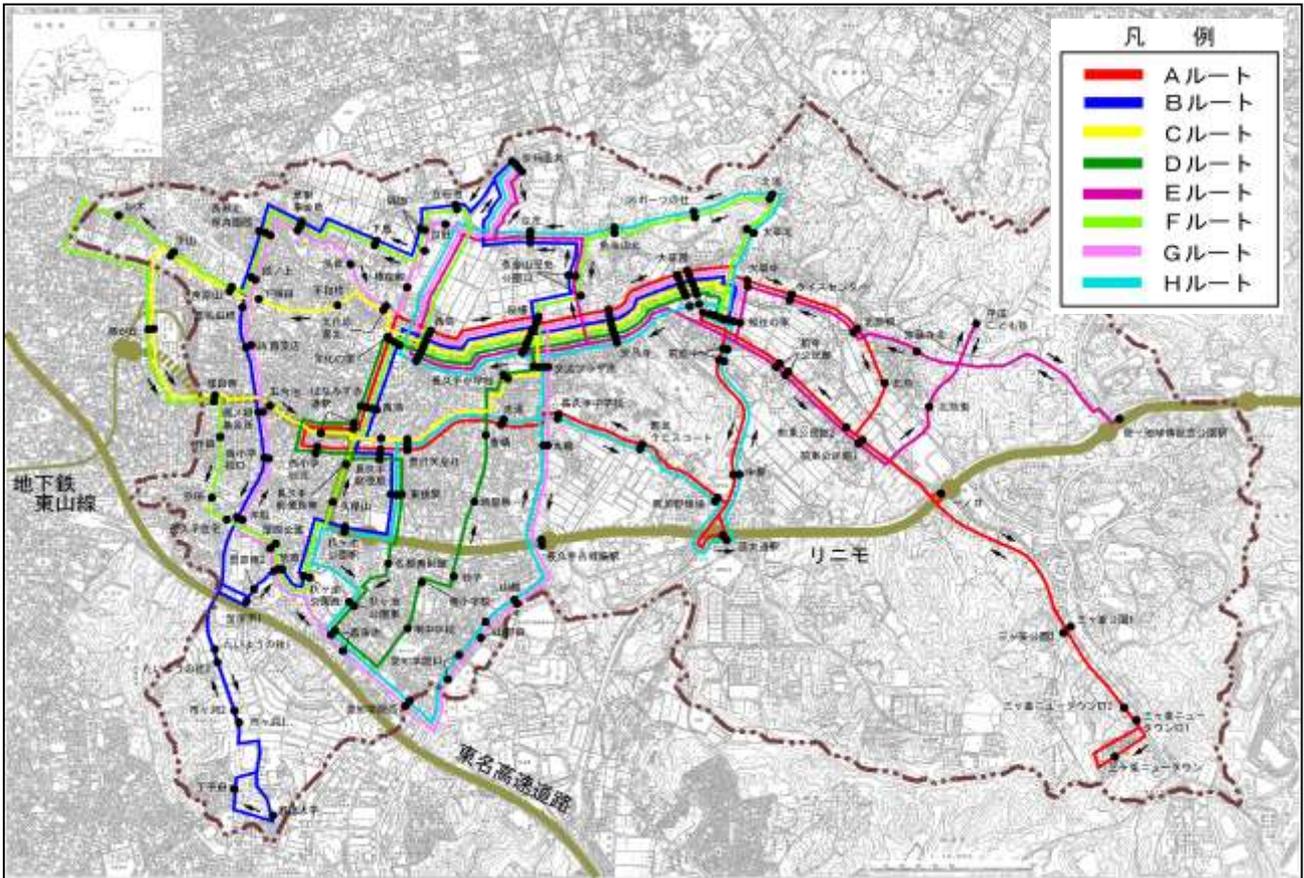


図 N-バスの運行系統図

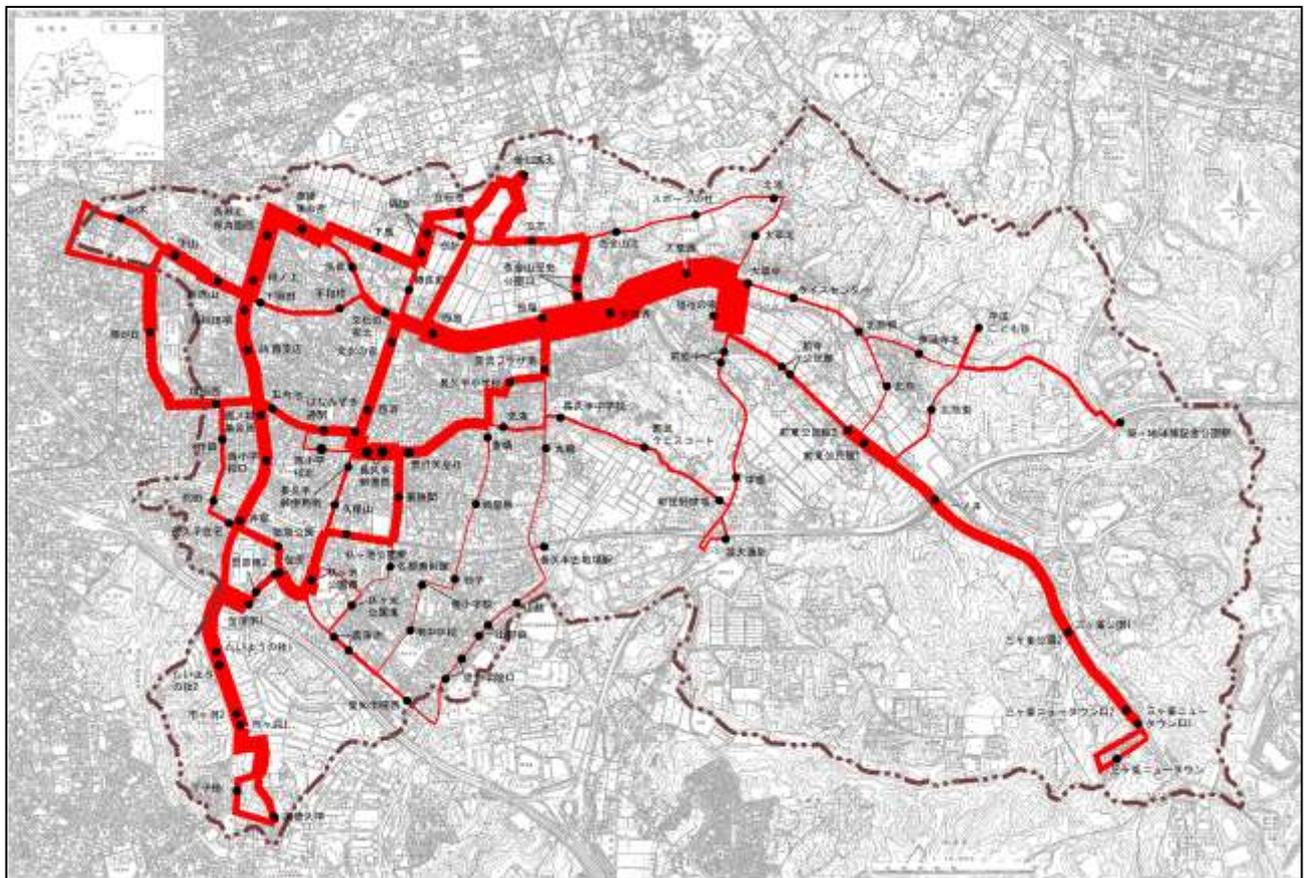


図 N-バスの利用者流動量イメージ図

②利用実態

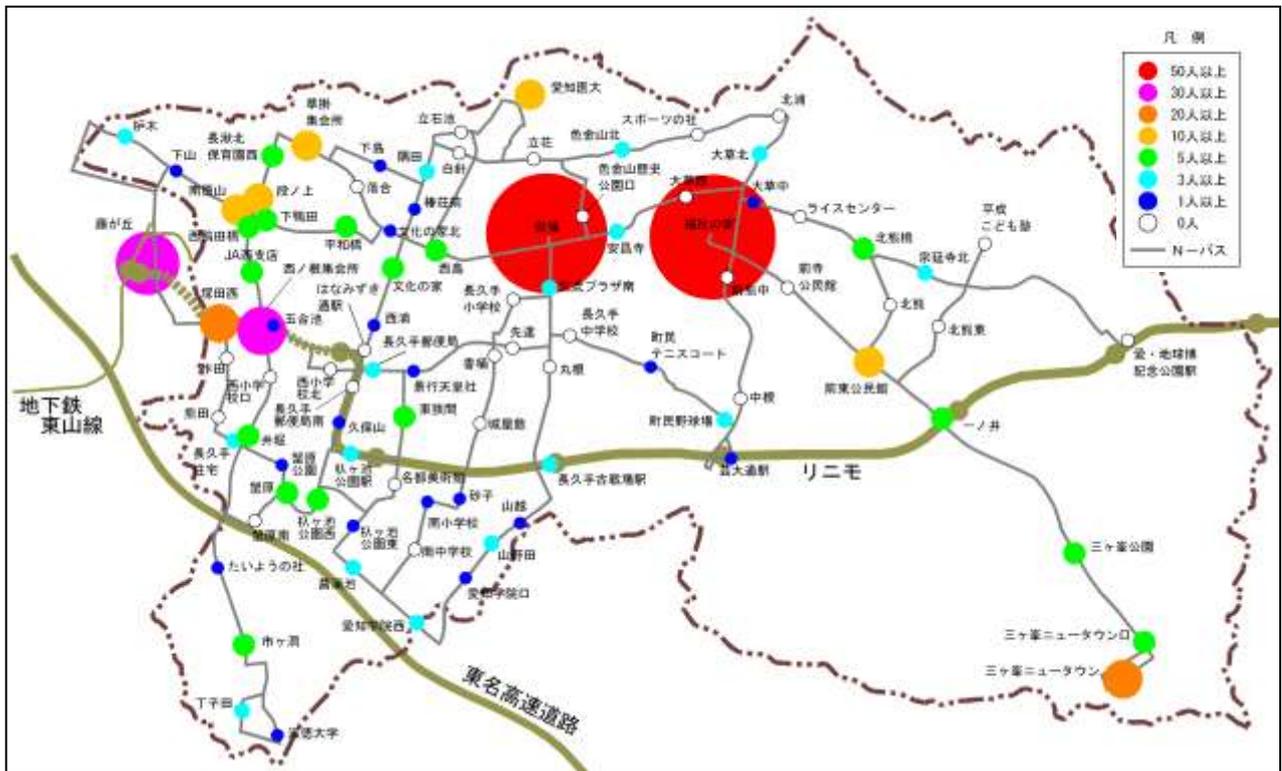
バス停別に見たNーバスの利用者数は、「役場」、「福祉の家」、「藤が丘」が目立って多くなっている。(次頁参照)

また、乗降合計利用者で見ると、「愛知医大」も比較的用户が多いので、これら利用が多いバス停の流動を30～35頁以降にまとめた。

これらを見ると、全体的な傾向としては、名古屋市に近い市街化区域からの利用が多くなっている。

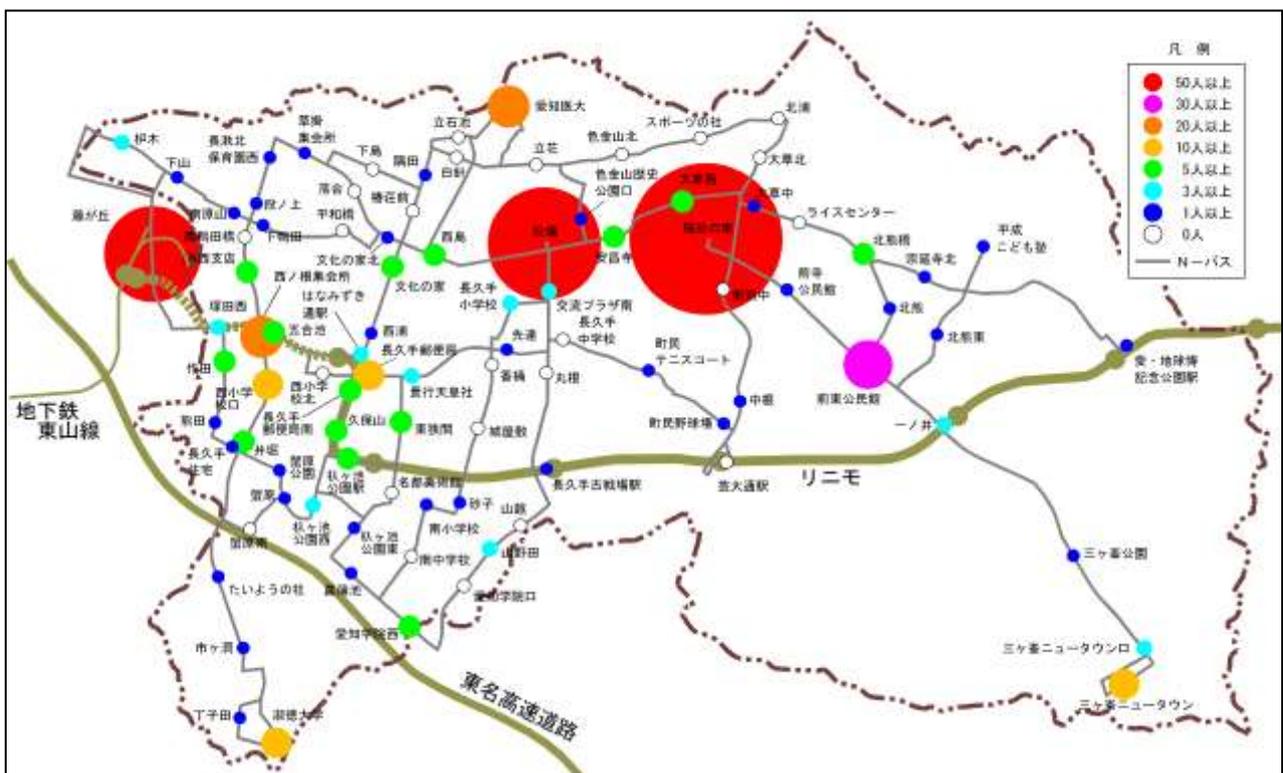
また、「役場」、「福祉の家」、「藤が丘」、「愛知医大」の4箇所のバス停以外の流動(34頁参照)を見ても、市街化区域間の流動が目立つほか、三ヶ峯ニュータウン(町南東の地区)からの特異な流動(小学児童の通学移動)が目立っている。

一方、リニモの駅からの流動(35頁参照)は、利用者が少ない状況にある。



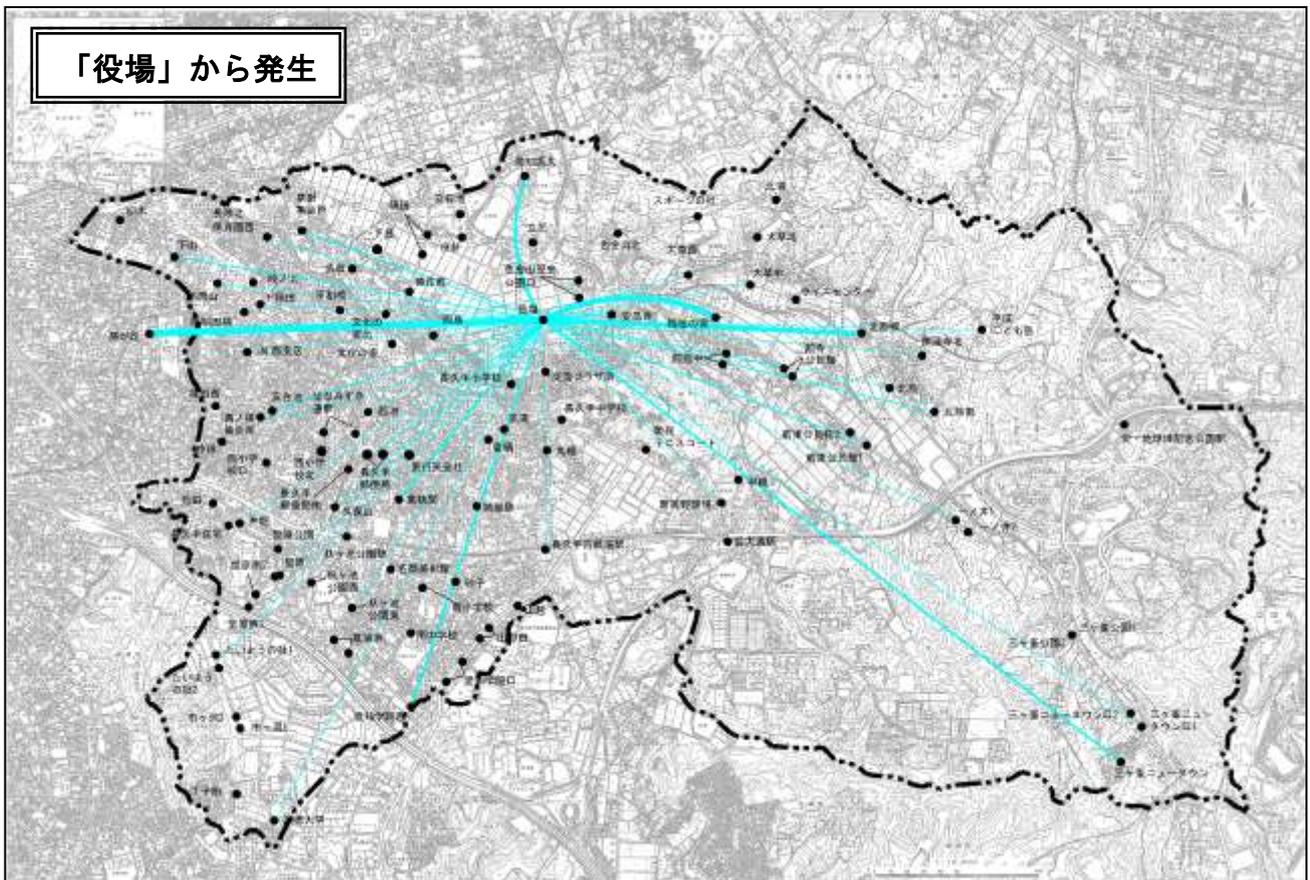
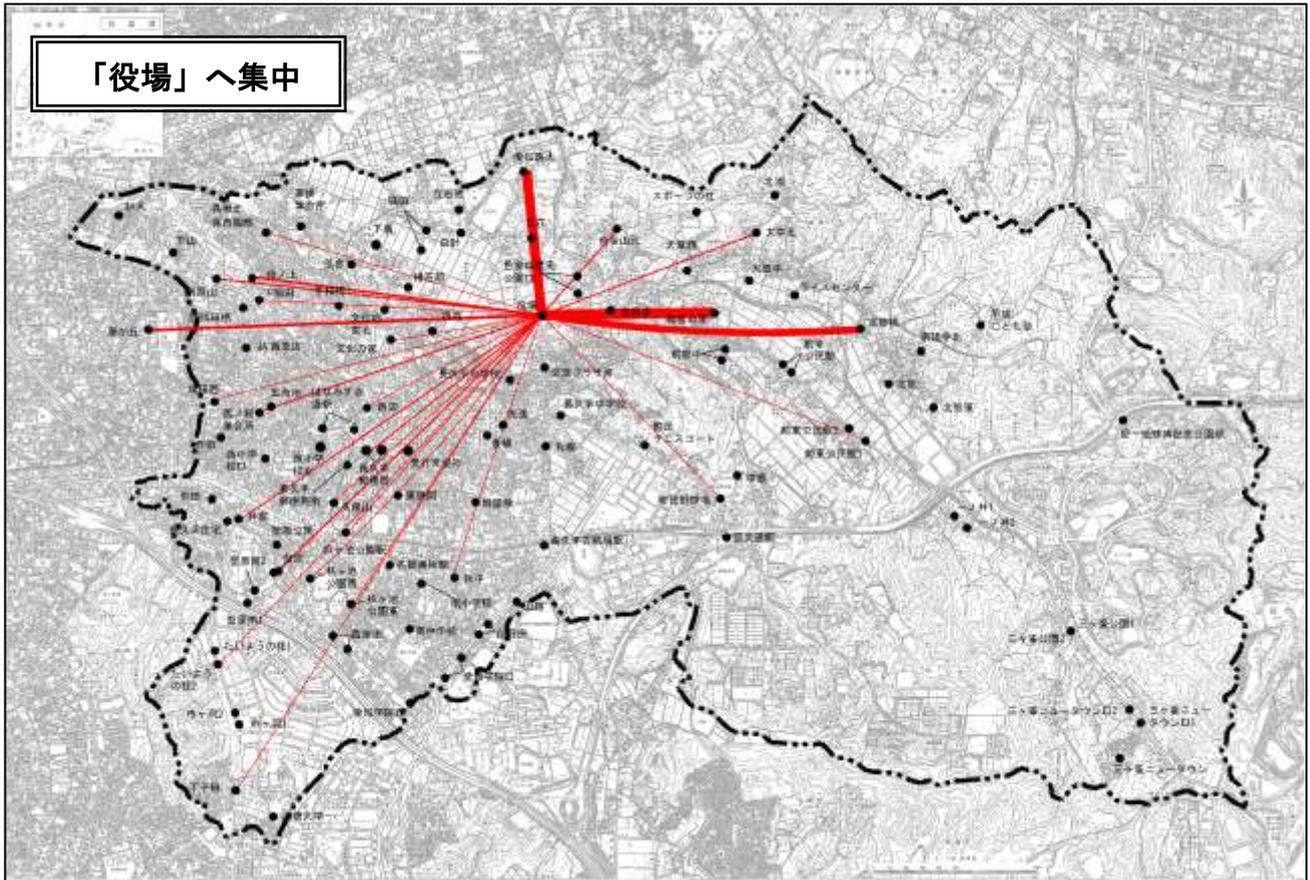
※資料：N-バス実態調査結果：名鉄バス（調査日：平成19年5月29日）

図 N-バスのバス停別利用者規模（乗車利用者）



※資料：N-バス実態調査結果：名鉄バス（調査日：平成19年5月29日）

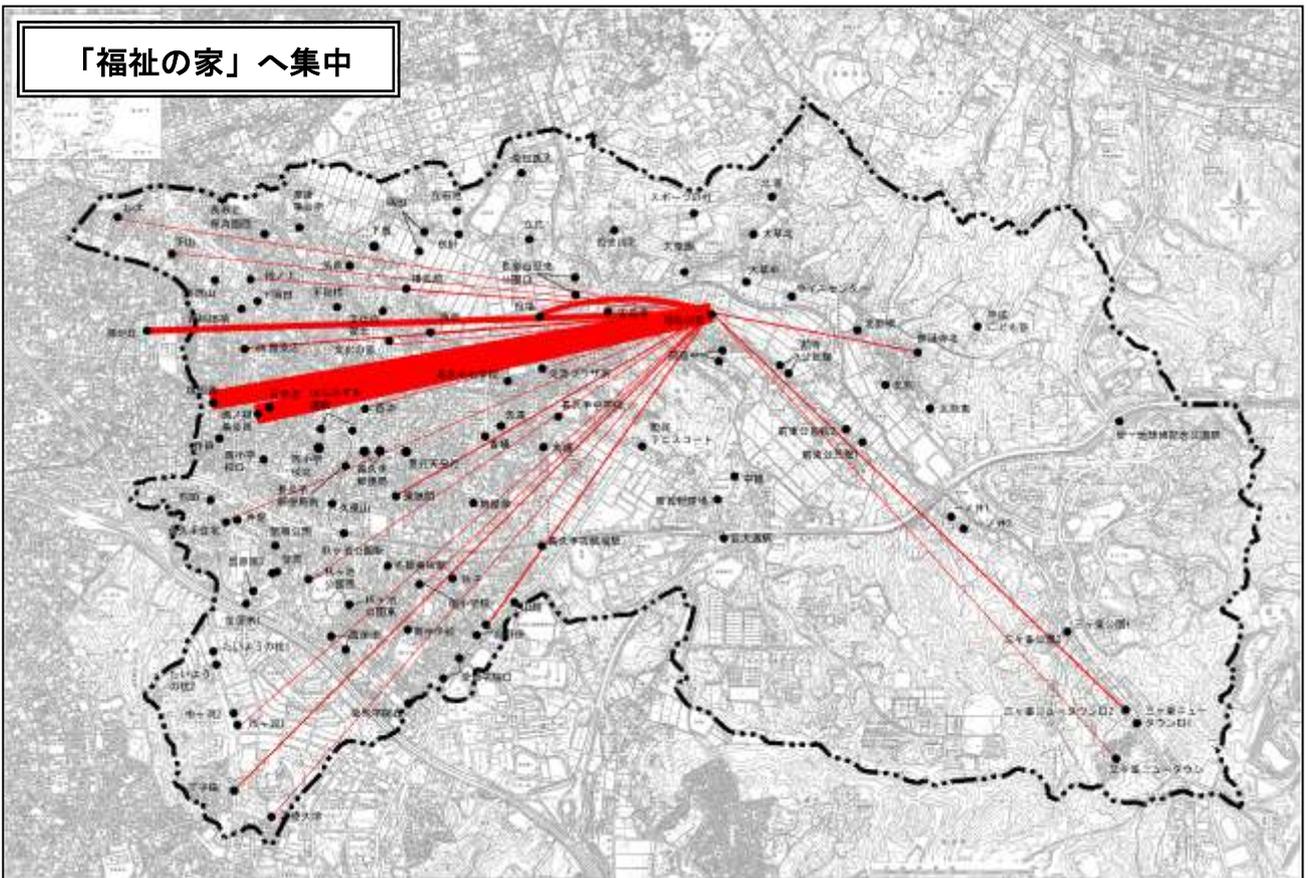
図 N-バスのバス停別利用者規模（降車利用者）



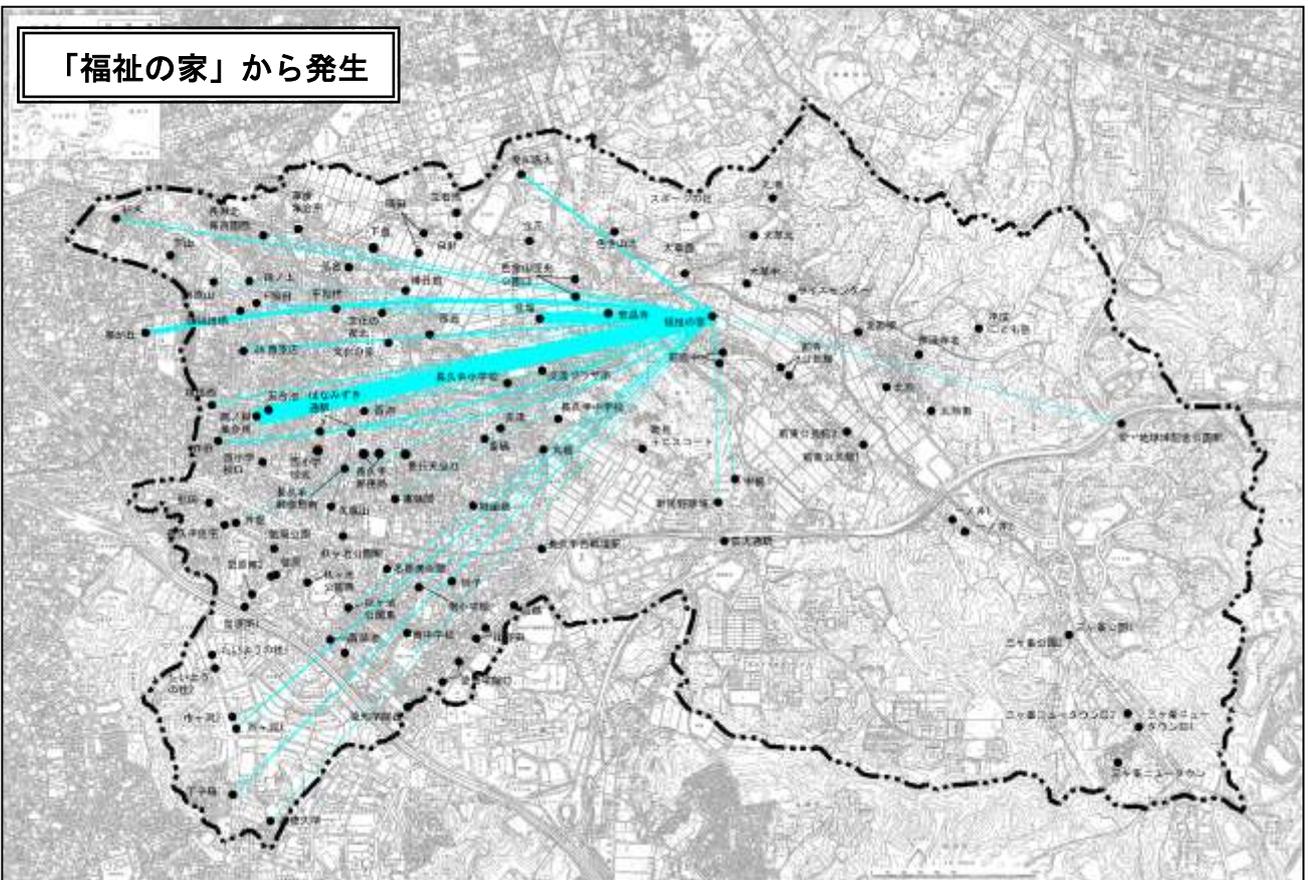
※資料：Nーバス実態調査結果：名鉄バス（調査日：平成19年5月29日）

図 Nーバスのバス停間流動状況（役場バス停との発生集中）

「福祉の家」へ集中



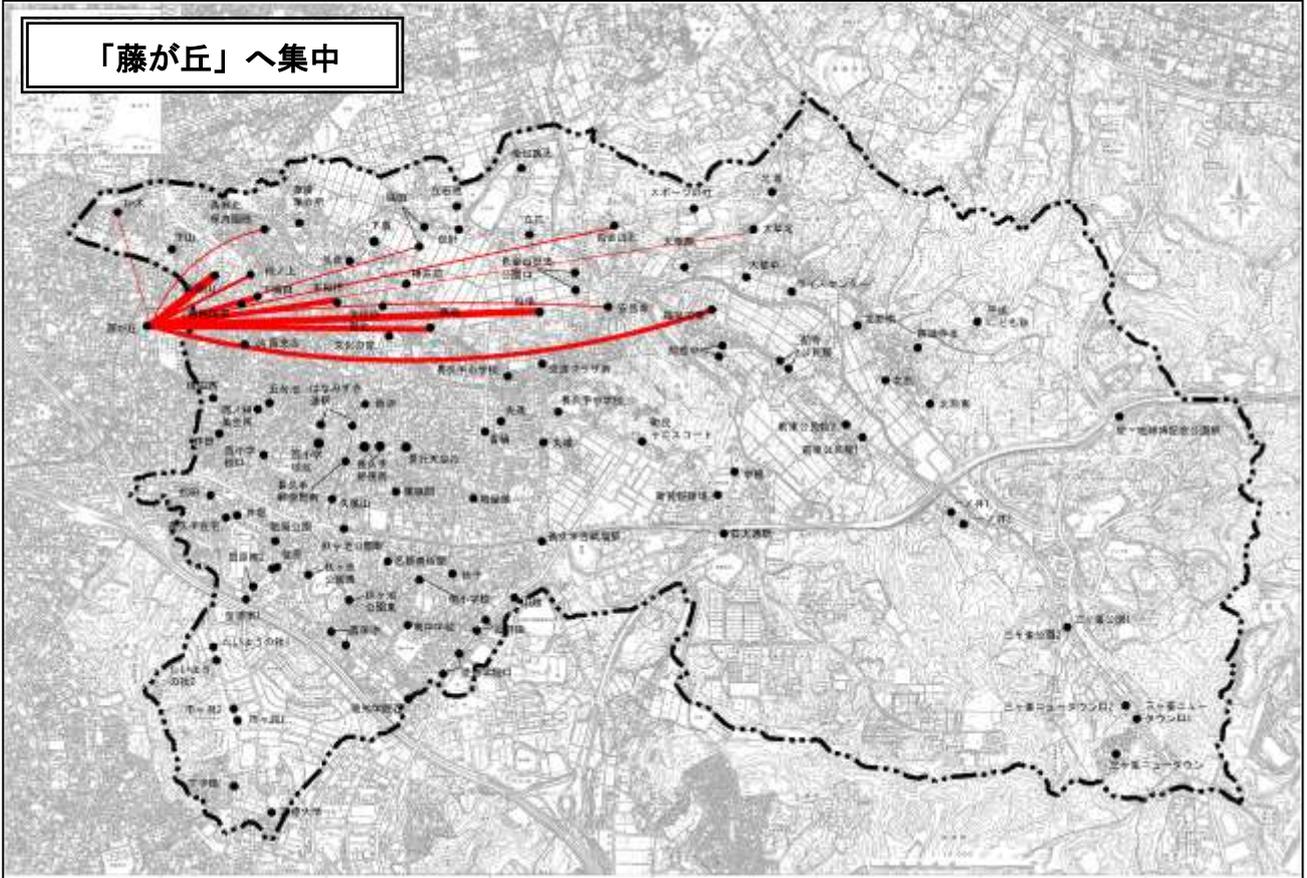
「福祉の家」から発生



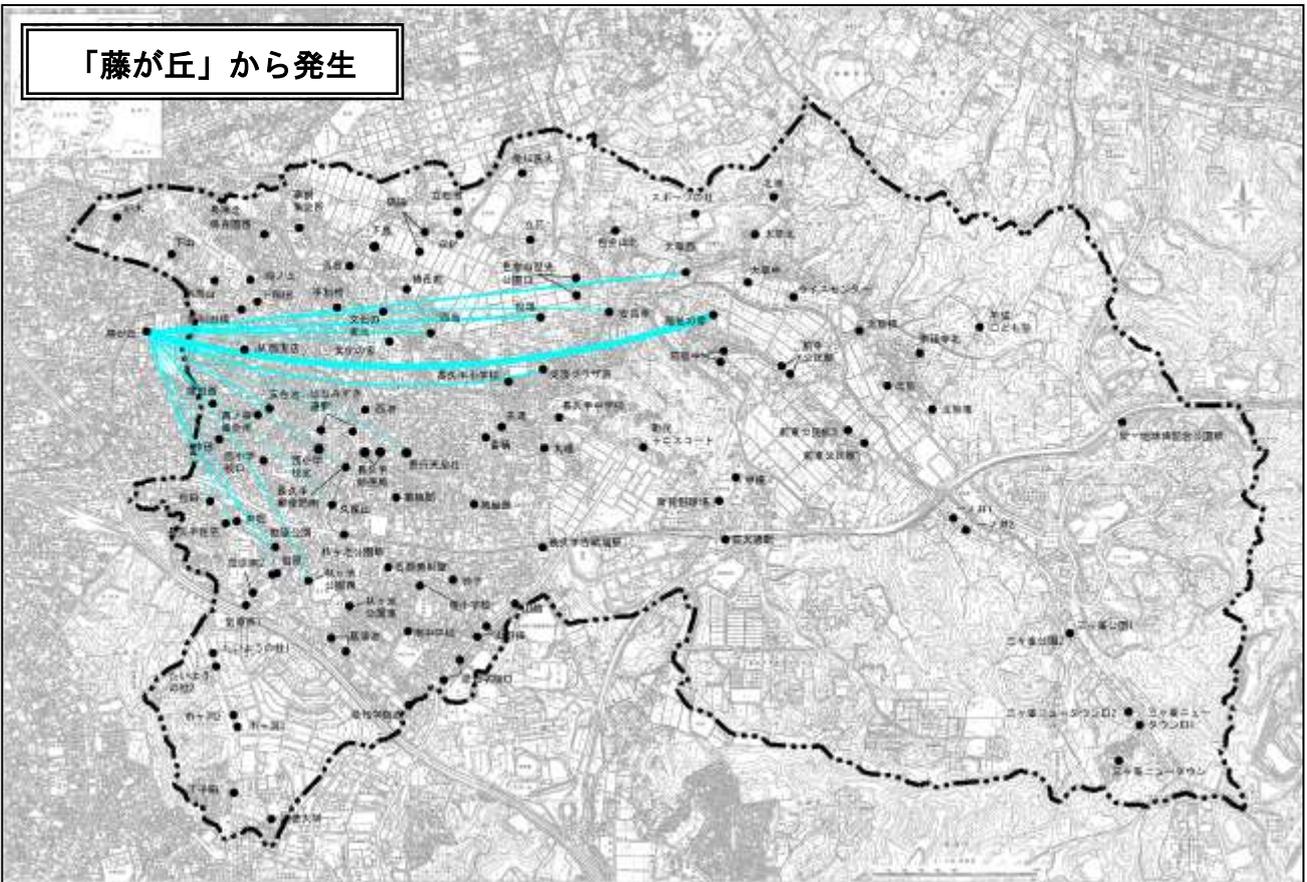
※資料：Nーバス実態調査結果：名鉄バス（調査日：平成19年5月29日）

図 Nーバスのバス停間流動状況（福祉の家バス停との発生集中）

「藤が丘」へ集中



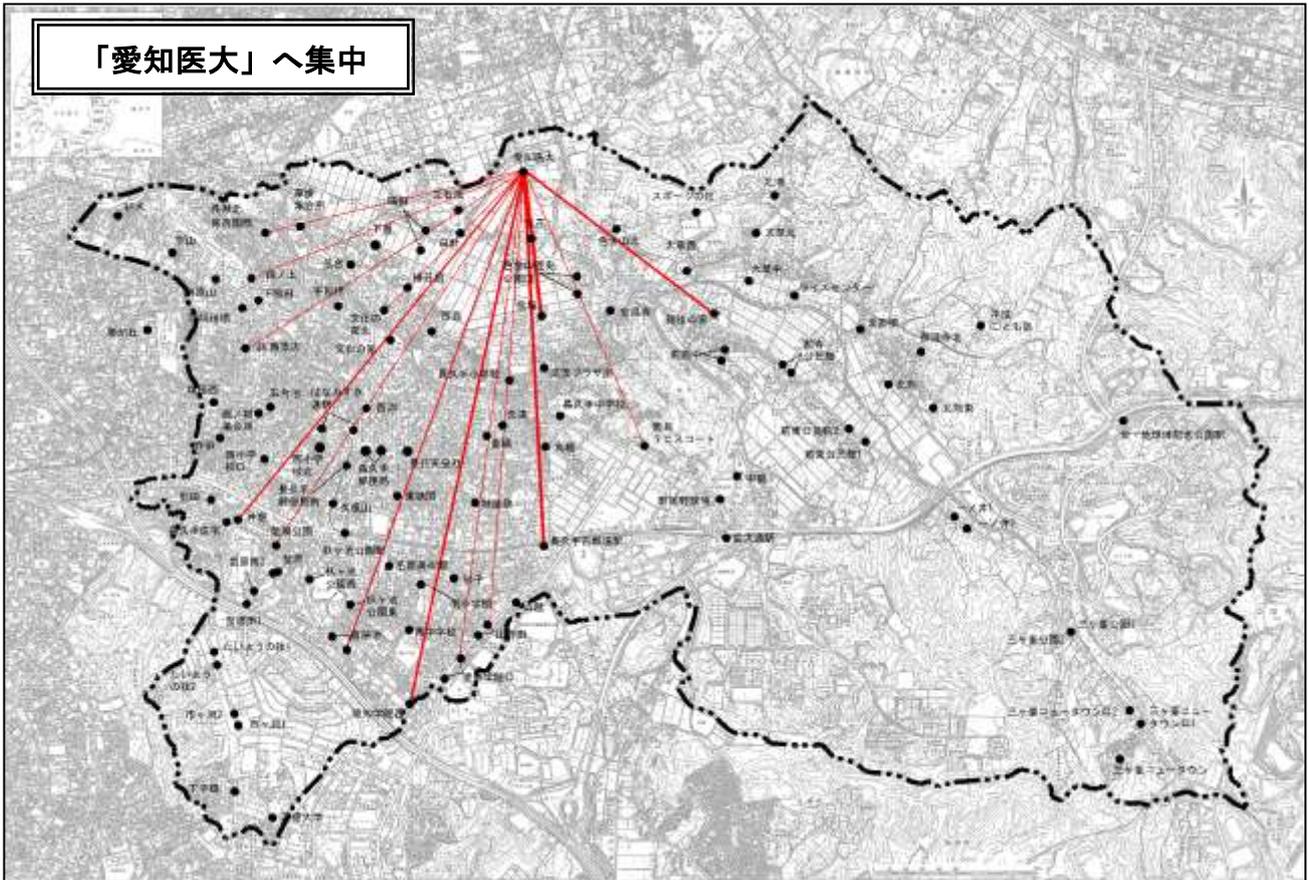
「藤が丘」から発生



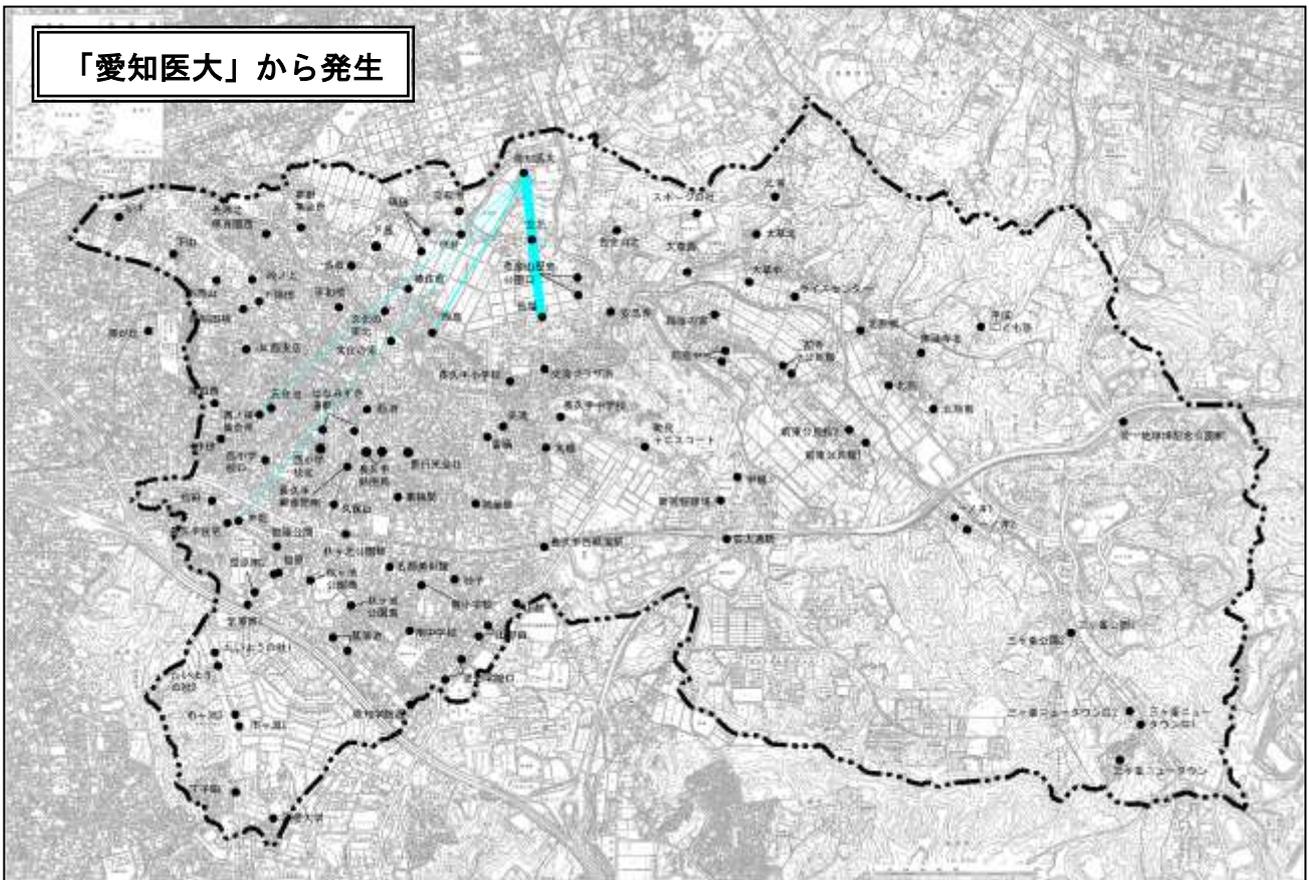
※資料：Nーバス実態調査結果：名鉄バス（調査日：平成19年5月29日）

図 Nーバスのバス停間流動状況（藤が丘バス停との発生集中）

「愛知医大」へ集中



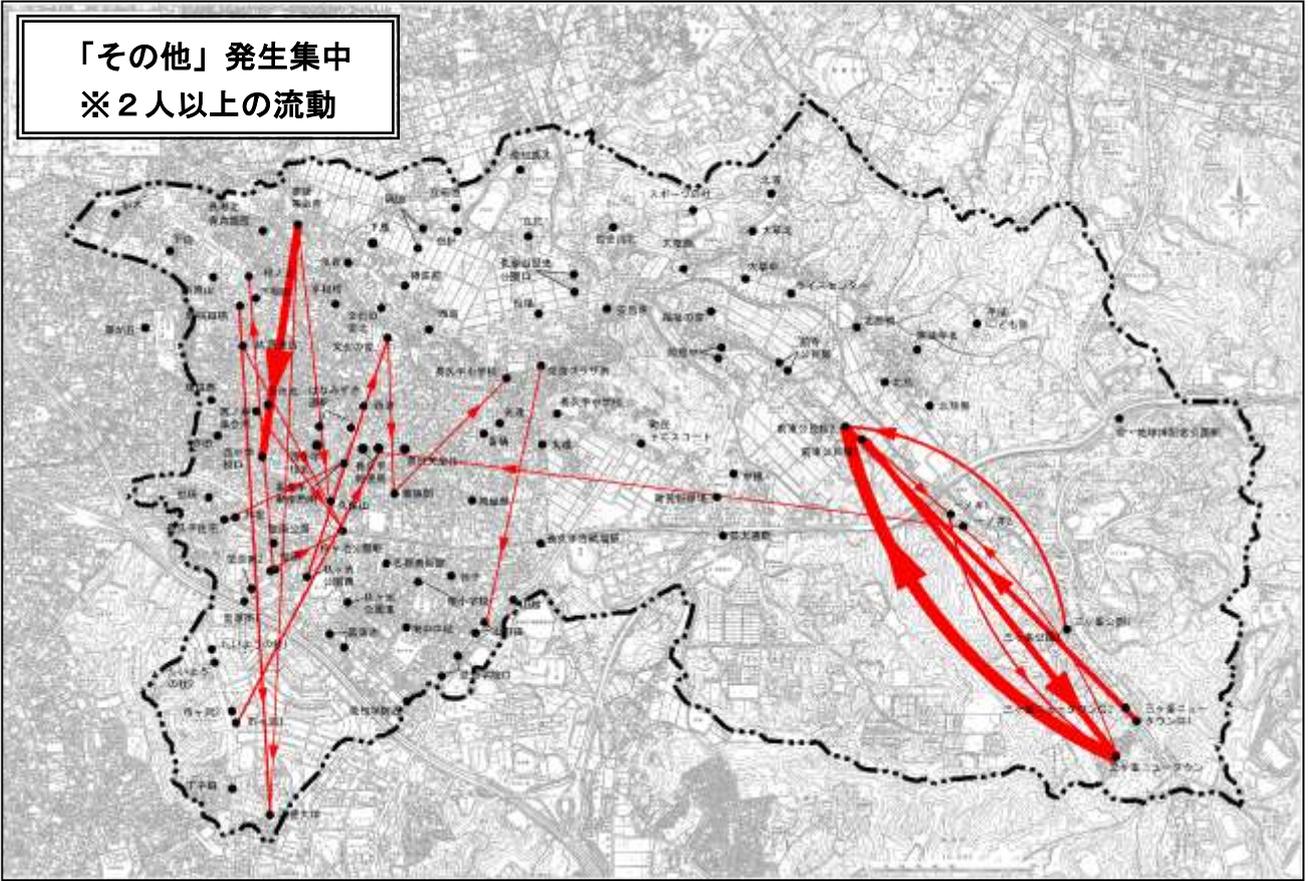
「愛知医大」から発生



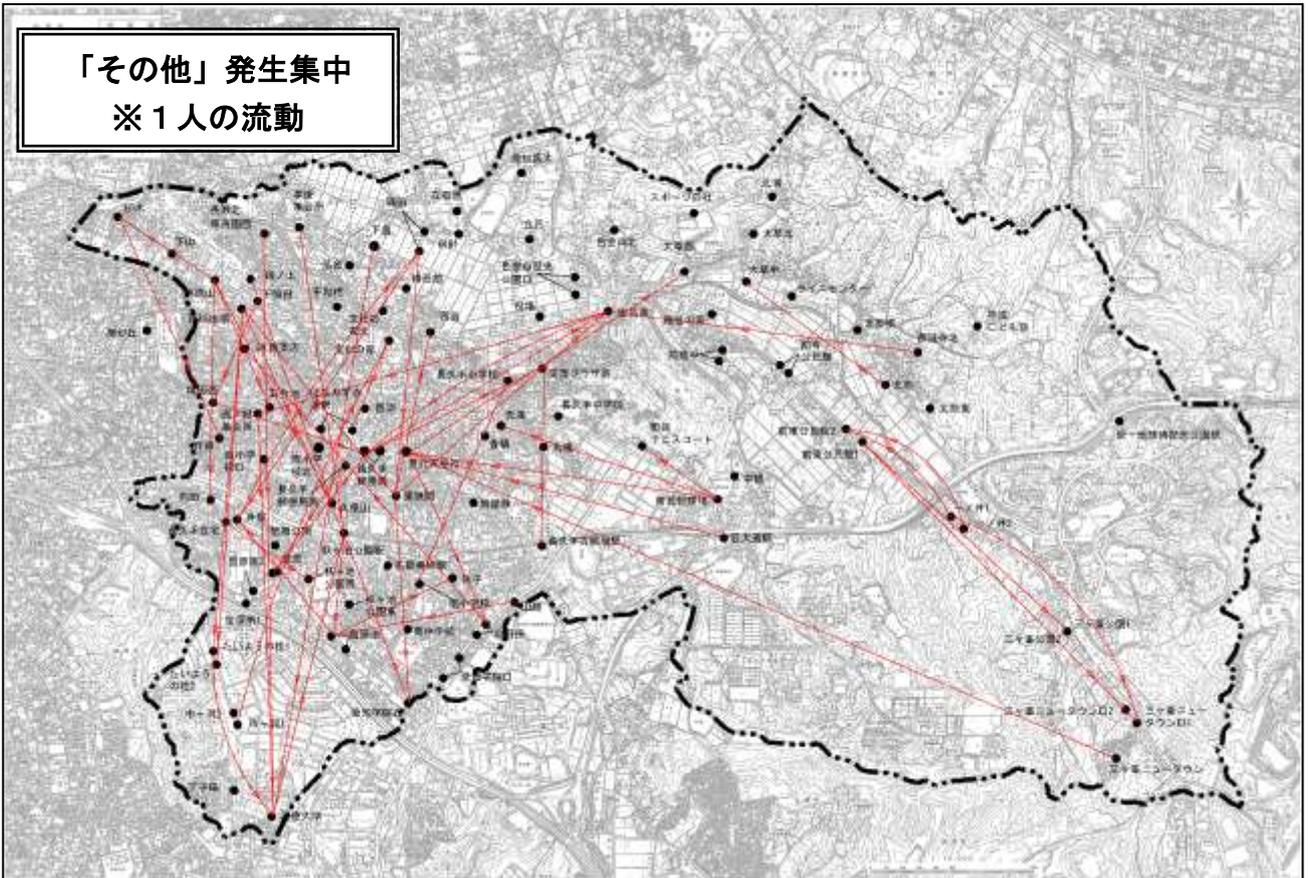
※資料：Nーバス実態調査結果：名鉄バス（調査日：平成19年5月29日）

図 Nーバスのバス停間流動状況（愛知医大バス停との発生集中）

「その他」発生集中
※2人以上の流動



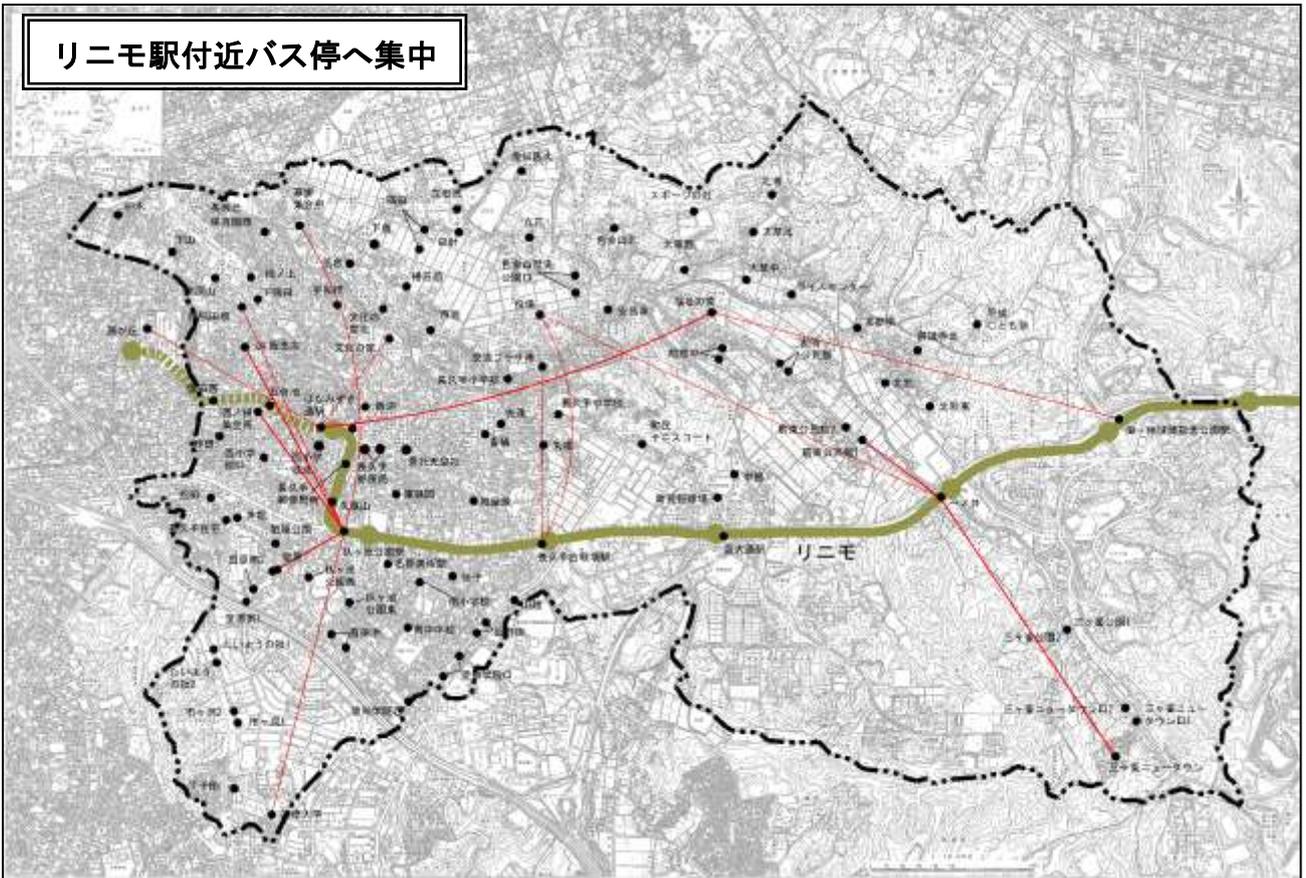
「その他」発生集中
※1人の流動



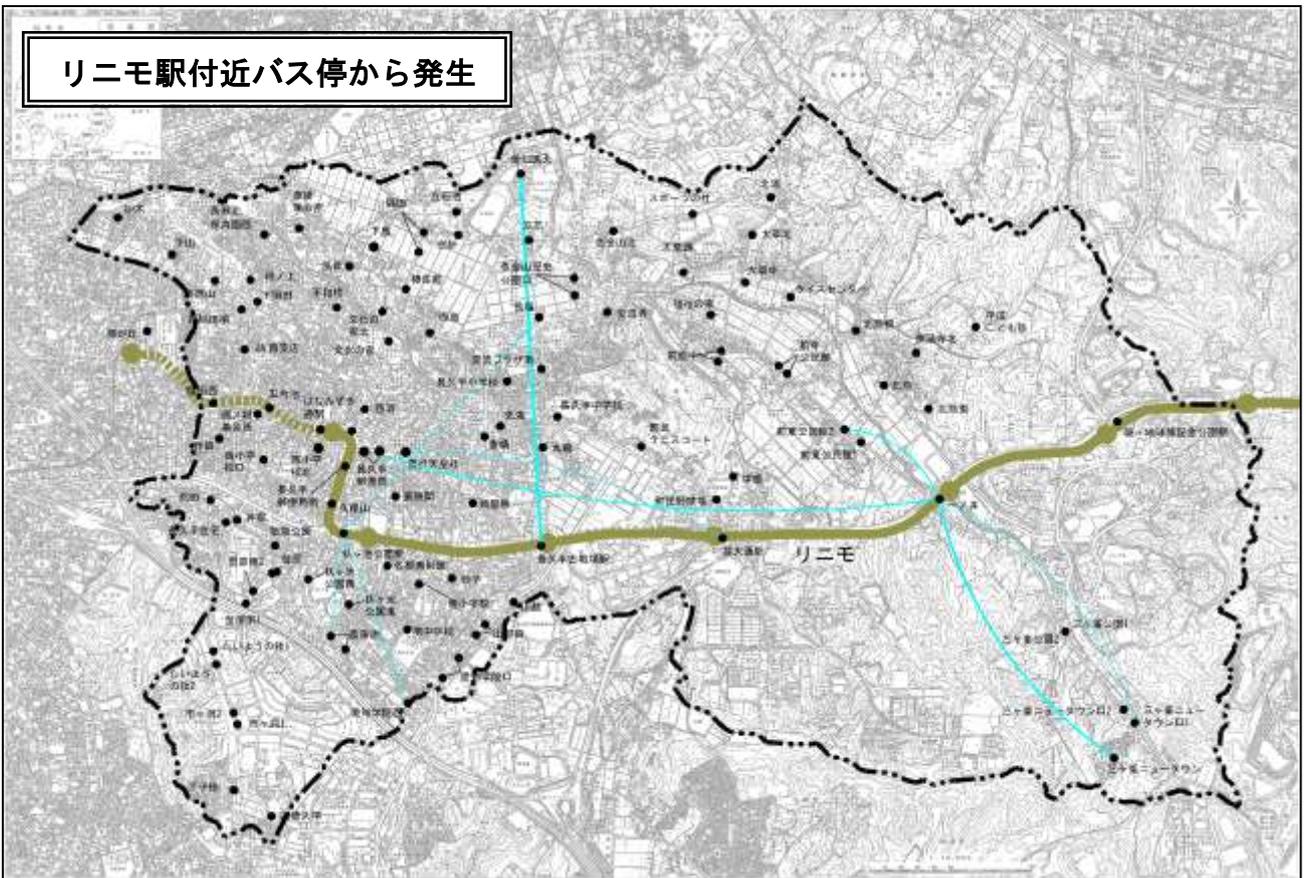
※資料：Nーバス実態調査結果：名鉄バス（調査日：平成19年5月29日）

図 Nーバスのバス停間流動状況（その他バス停間の発生集中）

リニモ駅付近バス停へ集中



リニモ駅付近バス停から発生



※資料：Nーバス実態調査結果：名鉄バス（調査日：平成19年5月29日）

図 Nーバスのバス停間流動状況（リニモ駅近接バス停との発生集中）

2. 上位計画・関連計画の整理

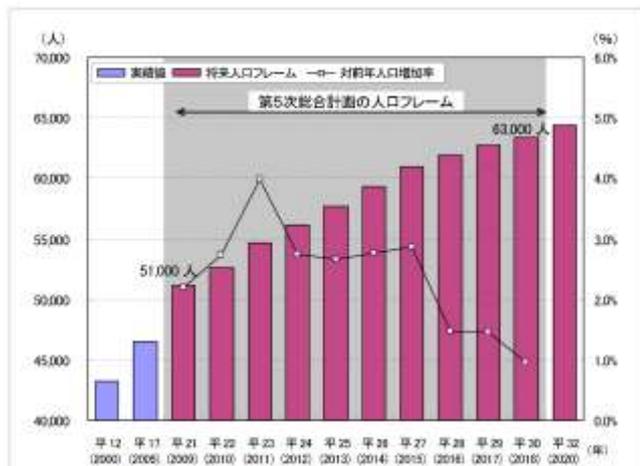
2-1. 第5次長久手町総合計画（平成21年3月）

第5次長久手町総合計画では、長久手町の主要課題として、万博理念の継承、リニモを生かしたまちづくり、地域で支える安心・安全な暮らし、個性豊かな文化芸術の創造、住民や地域との行政の協働、の5つを挙げ、将来像とまちづくりの基本方針は下の通り掲げている。

その中でも、「リニモでにぎわい交流するまち」の基本方針の中で掲げる基本施策では、リニモを軸とした交通拠点として、長久手古戦場駅を広域的交通拠点も視野に入れたターミナル機能の充実化と、バス路線網整備の充実を挙げている。



この総合計画での将来人口フレームは、計画期間の平成30年で63,000人と、計画期間中は増加と予測している。



2-2. 第2次長久手町土地利用計画（平成21年3月）

長久手町は、名古屋市の外延化に伴い、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、町東部には森林を主体とする緑地が残り、西部の都市的土地利用と東部の自然的土地利用を明確に区分している。

リニモや名古屋瀬戸道路等の交通基盤整備に伴い、東部の都市的土地利用を望む声が高まりつつある。

そのような背景から、リニモの長久手古戦場駅～公園西駅の沿線については、交通便利を活かした土地利用の展開を図る。

また、第5次長久手町総合計画でも掲げる長久手古戦場駅周辺では、シンボル・コアとして、商業・レクリエーション・宅地の立地を図り、複合拠点の形成を進める。

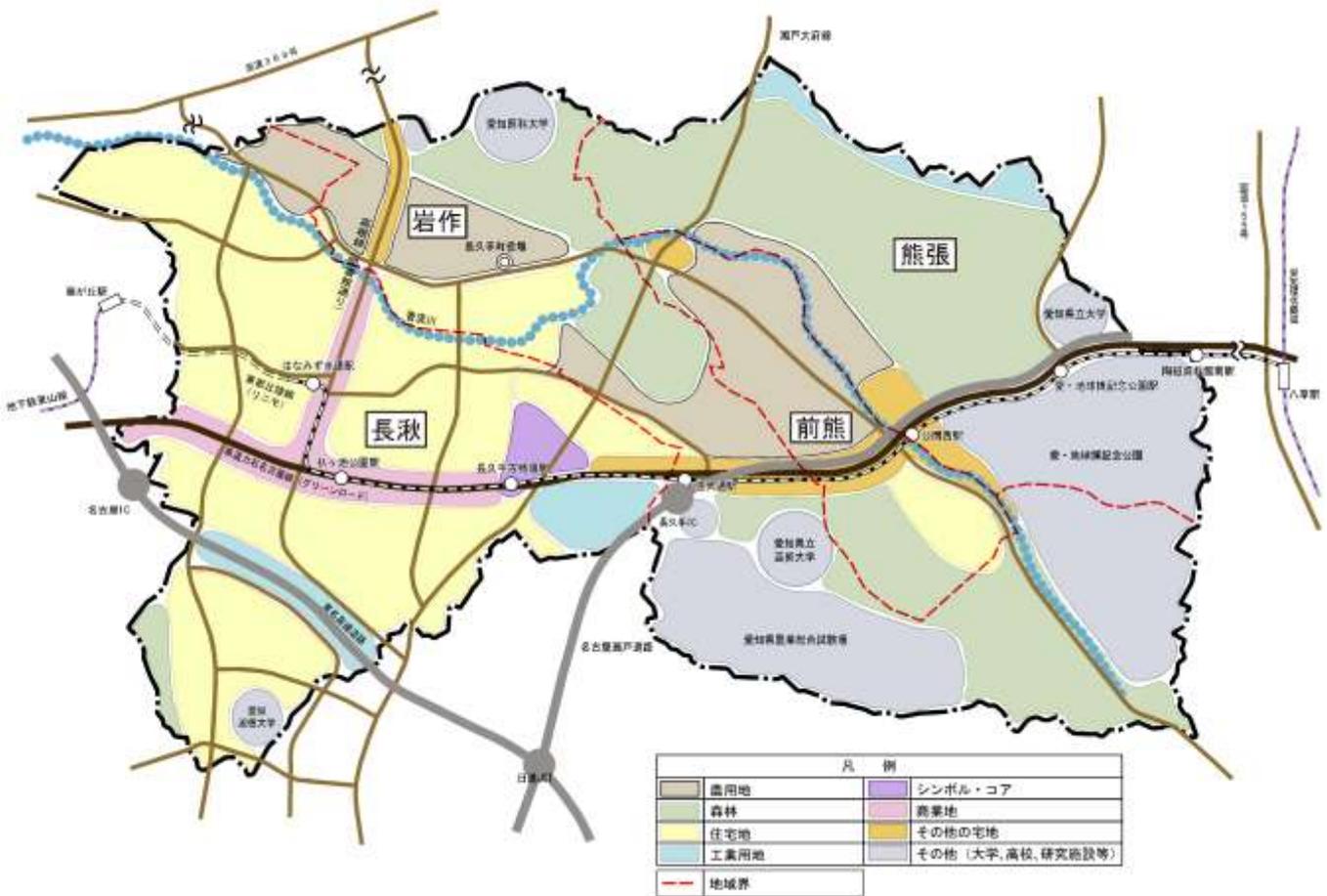


図 土地利用構想図

2-3. リニモ沿線地域づくり構想（平成21年3月）

万博を契機に整備されたリニモや道路等のインフラを有効活用しながら、地域の発展を図っていくため、愛知県と沿線市町（瀬戸市、豊田市、日進市、長久手町）共同で策定された。

目標年次は、2025年（平成37年）頃までの将来像を展望しつつ、2015年（平成27年）を取組の目標年次としている。

構想の対象地域は、長久手古戦場駅～八草駅までの各駅の概ね半径1km圏と、海上の森が対象地域となっている。



【基本方針】

愛・地球博の成果を継承・発展させるまち

基本方針1 環境共生型の暮らしが根付くまちづくり

基本方針2 文化・レク施設等に人々が賑やかに集い、楽しく交流するまちづくり

基本方針3 新しい地球市民交流・市民参加活動が生まれるまちづくり

基本方針4 環境分野等の先進的取組を通じ、課題に挑戦しつづけるまちづくり

愛知の新たな飛躍をリードする研究学園地区

基本方針5 最先端の科学技術の共同研究や実証実験が行われ、世界に発信するまちづくり

基本方針6 地域内外の大学・研究機関の相互連携、研究交流が盛んなまちづくり

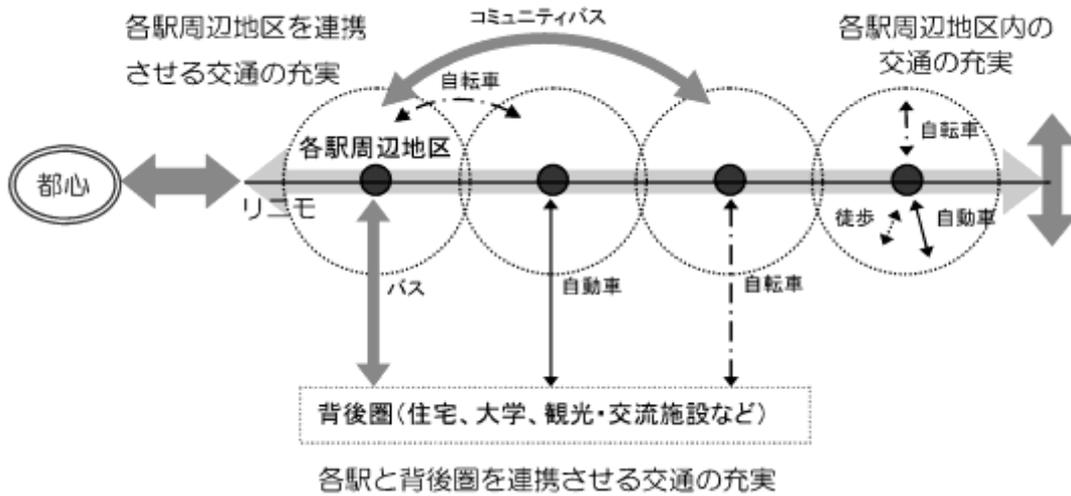
リニモでつながる「コンパクト」なまち

基本方針7 駅ごとに特色ある都市機能が集積したまちづくり

基本方針8 駅と背後圏が有機的に連携したまちづくり

基本方針9 活発なコミュニティにより持続的に発展するまちづくり

基本方針のうち、『リニモでつながる「コンパクト」なまち』では、下図のようにリニモの駅とのフィーダー交通の充実がイメージされている。



【リニモを中心とした交通の充実イメージ】

長久手町内の対象リニモ駅（長久手古戦場駅、芸大通駅、公園西駅、愛・地球博記念公園駅）の展開イメージは、次の通りとなっている。

長久手古戦場駅	芸大通駅
公園西駅	愛・地球博記念公園駅

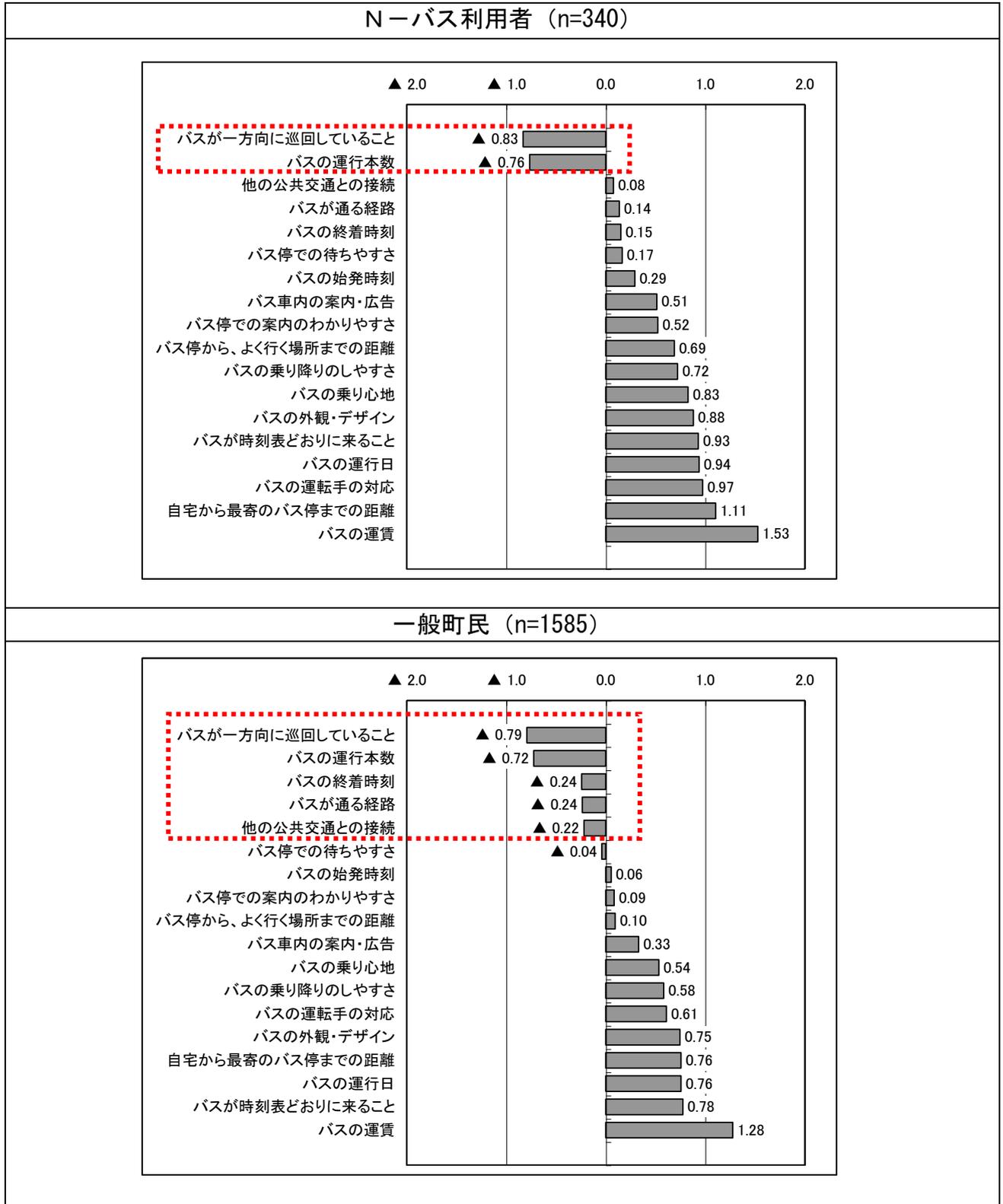
3. 利用者ニーズの整理

3-1. N-バス利用実態調査（平成20年3月：長久手町）

(1) N-バスの改善点

①項目ごとのN-バスの5段階評価

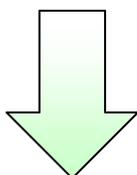
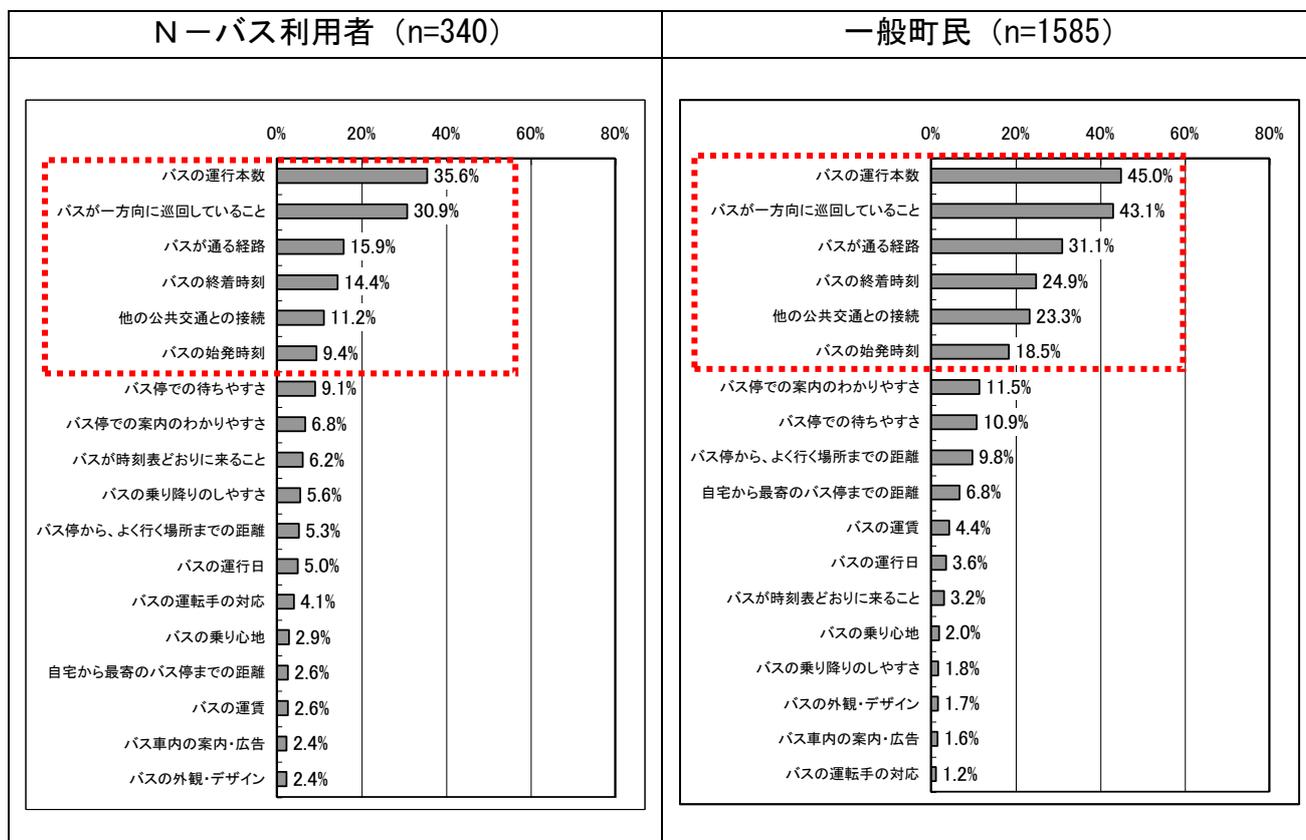
「一方向運行」と「運行本数」に対する評価が特に低く、一般町民調査では「終着時刻」「運行経路」「他の公共交通との接続」も、評価が低くなっている。



※グラフの値は、「良い」＝2点、「どちらかと言えば良い」＝1点、「どちらでもない」＝0点、「どちらかといえば悪い」＝▲1点、「悪い」＝▲2点として、加重平均した値

②改善するべきと思う項目：複数回答

「運行本数」「一方向巡回」への改善要望が多く、他には「運行経路」「他の公共交通との接続」「始発終着時刻」などの、サービス水準に関する項目が上位を占める。

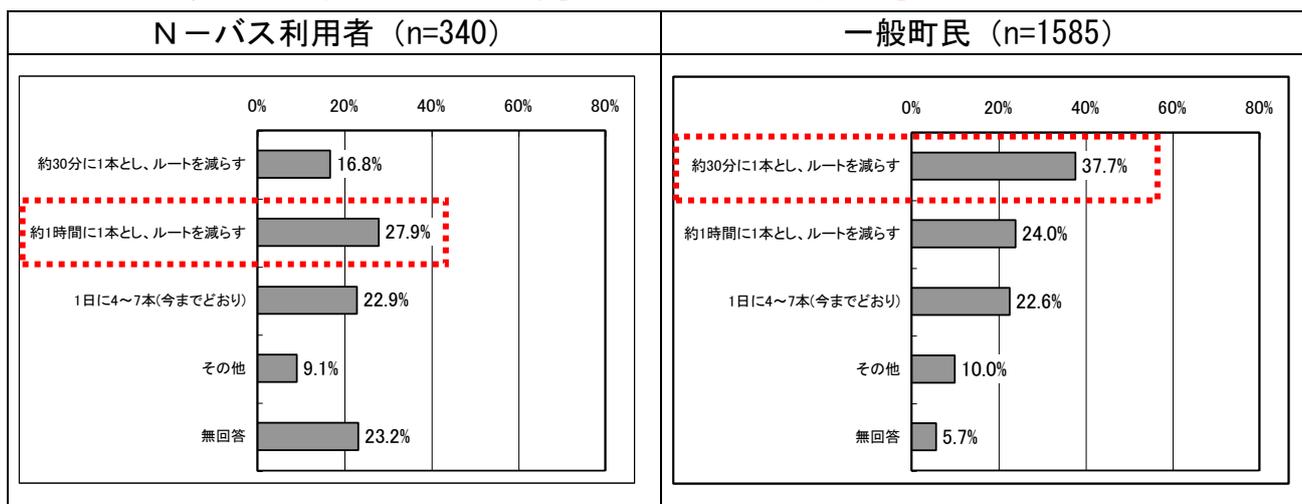


＜見えてきたN-バスの課題＞

- 一方向巡回による利用のしにくさの改善
- 運行本数の増加
- ルートの複雑さの改善
- 始発、終発時刻の延長
- 他の公共交通との接続性

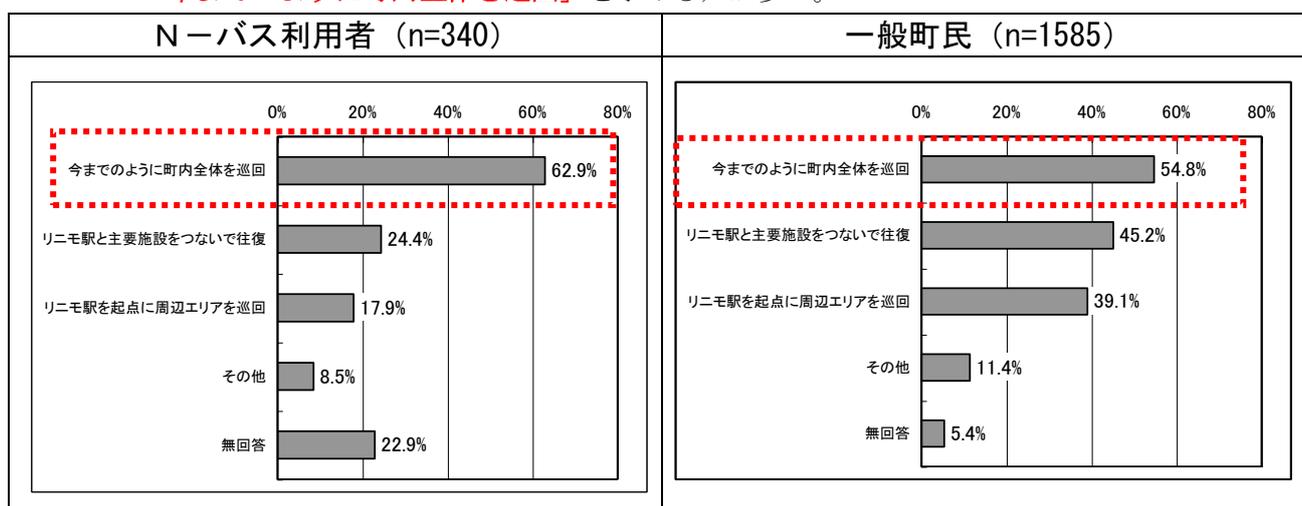
(2) 運行間隔や本数はどのくらいにすべきと思うか

「30分～1時間に1本の運行本数」にして「ルートが減らす」声が多くなっている。



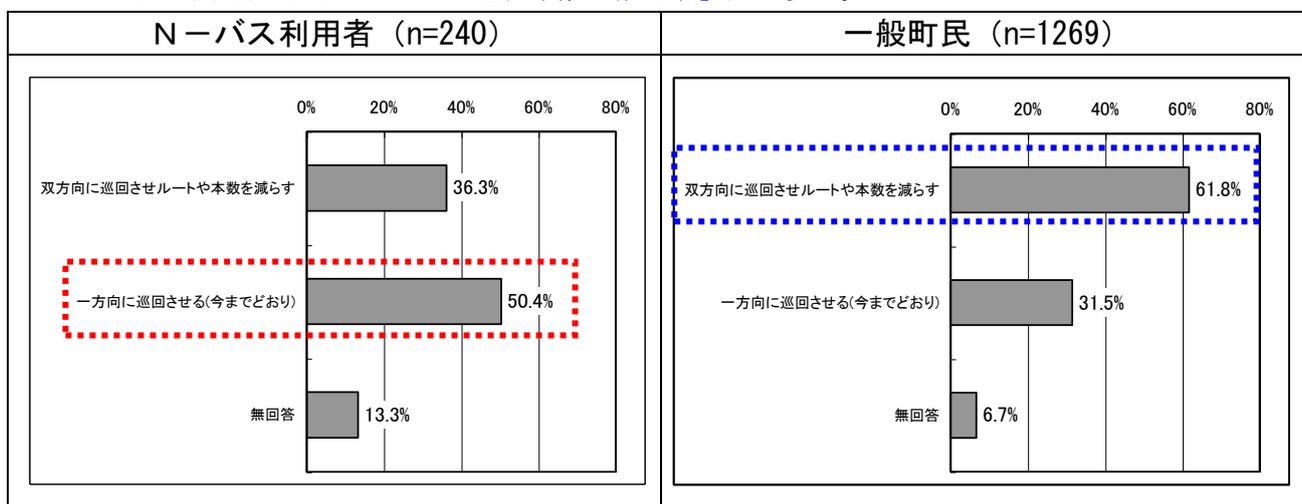
(3) どのような運行ルートのタイプが必要と思うか：複数回答

「今までのように町内全体を巡回」を求める声が多い。



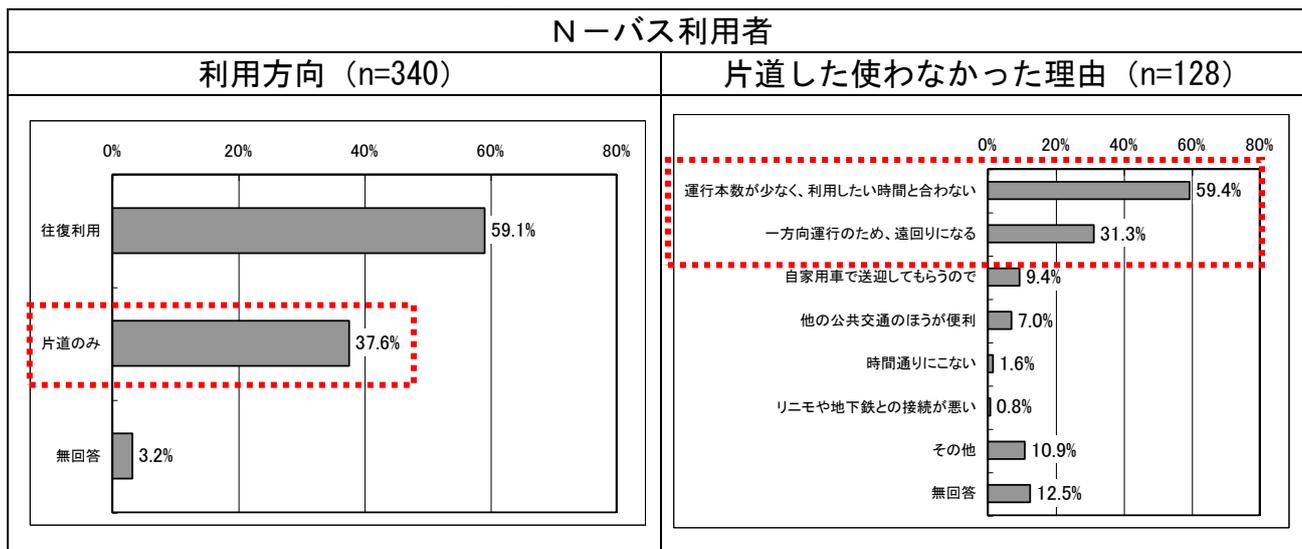
(4) 巡回方式はどのようにすべきと思うか。※上記の3)で巡回を選択した方の回答

N-バス利用者調査では「一方向巡回(今までどおり)」の声が多い一方で、一般町民調査では「双方向巡回させてルートや運行本数の減らす」声が多い。



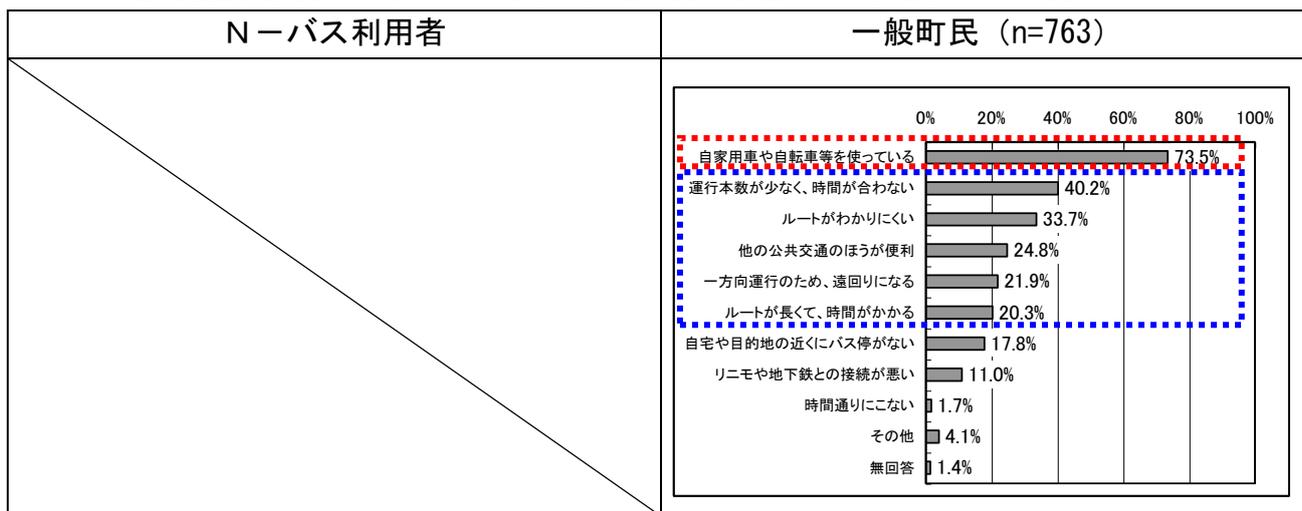
(5) 調査日のNーバスの利用方向と、片道しか使わなかった理由

片道での利用が約4割で、その理由は運行本数が少ないことと、一方向運行のために遠回りになることが多くを占めている。



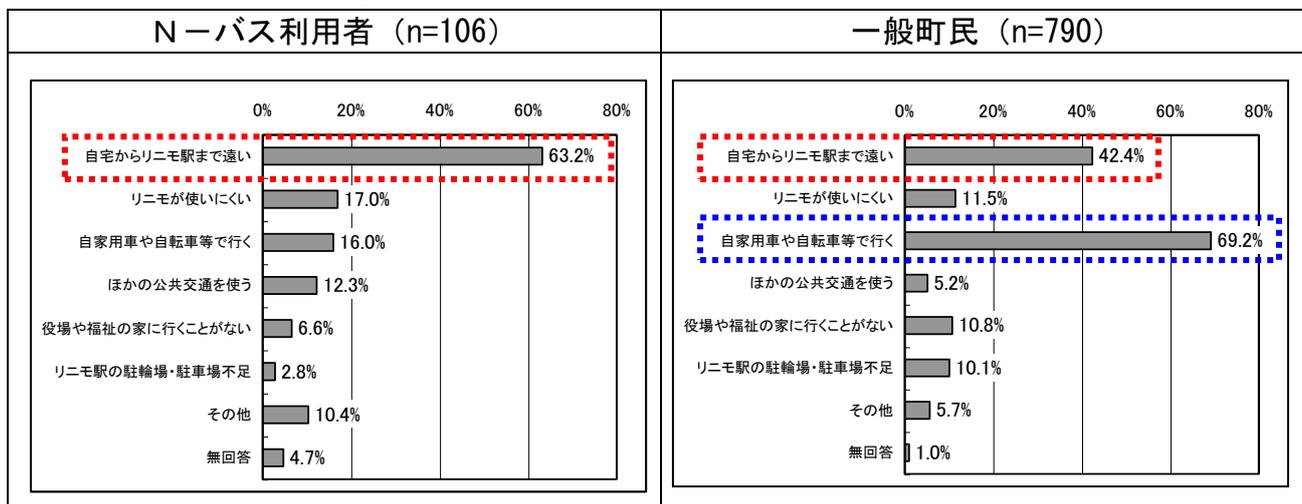
(6) Nーバスを使わない理由：複数回答（一般町民調査のみ）

「自家用車や自転車を使っている」が最も多く、その他には、ルートのがわかりにくさや、運行本数や所要時間などのサービス水準の低さに関する理由が上位を占めている。



(7) リニモを利用しない理由

「リニモの駅までが遠い」理由が多いほか、一般町民調査では「自家用車・自転車で行く」理由が多くなっている。



3-2. 公共交通の利用に関する調査（平成18年6月：東部丘陵線連絡協議会）

(1) 公共交通機関の利用頻度

「各世帯でなるべく公共交通機関を利用する機会の多い方」が回答という条件で調査したが、「公共交通機関をほとんど利用しない（月1日未満）」という回答が4割近くを占めた。

	日常的に利用している (概ね週3日以上)	時々利用している (概ね月1～10日)	ほとんど利用しない (概ね月1日未満)
全体	26.1%(604)	35.4%(818)	38.5%(890)

(2) 利用交通機関（エリア別）：複数回答

「リニモ」「地下鉄」利用が9割近くを占めた。

区 分	リニモ	地下鉄	名鉄	愛環	その他 鉄道	名鉄 バス	市営 バス	N-バス くるりん バス	その他
長久手町内 リニモ駅周辺	89.4% (541)	85.6% (518)	3.3% (20)	3.3% (20)	6.0% (36)	6.0% (36)	3.6% (22)	1.8% (11)	1.0% (6)

(3) 利用の目的

「日常的に利用」と回答した人のうちの約9割が「通勤・通学」での利用、「時々利用」と回答した人では、約半数が「買い物・食事」での利用となっている。

区 分	通勤	通学	買い物・食事	通院	業務	レジャー	その他
日常的に利用 (週3日以上)	74.9% (448)	14.7% (88)	5.9% (35)	1.0% (6)	1.5% (9)	0.5% (3)	1.5% (9)
時々利用 (月1～10日)	16.9% (134)	2.3% (18)	47.8% (380)	6.3% (50)	6.7% (53)	10.6% (88)	9.6% (76)

(4) 自宅から最寄り駅（バス停）までの移動手段

「徒歩」が約7割を占めている。

徒歩	自転車	バイク	車(運転)	車(送迎)	タクシー	その他
74.5% (1,027)	10.1% (139)	0.8% (11)	7.4% (102)	6.5% (90)	0.2% (3)	0.4% (6)

(再掲：鉄道駅利用者)

徒歩	自転車	バイク	車(運転)	車(送迎)	タクシー	その他
72.3% (756)	12.5% (131)	0.5% (5)	6.3% (66)	7.8% (82)	0.3% (3)	0.3% (3)

(5) 公共交通機関を「ほとんど利用しない人」の移動手段：複数回答

公共交通機関を「ほとんど利用しない」と回答した人のうちの9割以上は、主な移動手段として自家用車（運転または送迎）を利用している。

徒歩	自転車	バイク	車(運転)	車(送迎)	タクシー	その他
15.0% (131)	10.2% (89)	2.5% (22)	83.5% (729)	12.4% (108)	3.1% (27)	4.2% (37)

(6) 公共交通機関を利用しない理由

「交通費が高い」「自宅から駅・バス停までが遠い」「乗換えが多くて面倒」が3割を越えて多くなっている。

理 由	回 答
自宅から駅・バス停までが遠い	35.3% (299)
駅前に駐車場がないから	26.1% (221)
目的地の近くに駅・バス停が無いから	15.1% (128)
時間通りに到着しないから	3.7% (31)
自家用車などほかの交通手段よりも交通費が高くなるから	37.5% (318)
目的地までの間に乗換えが多くて面倒だから	32.2% (273)
混雑が激しいから	3.4% (29)
利用したい時間帯に運行していない(または運行本数が少ない)から	17.5% (148)
自宅から目的地までの間に利用可能な交通機関が無いから	24.6% (209)
その他	17.6% (149)

(7) リニモ開通前の移動手段

リニモ利用者の半数近くが名鉄バスからの転換となっている。

その他の回答の多くは、転居、就職、進学等により「リニモ開通後に新たに移動の必要が生じた」というものであった。

徒歩	自転車	バイク	車(運転)	車(送迎)	名鉄バス	その他
5.0% (41)	7.1% (58)	1.3% (11)	16.3% (133)	13.8% (113)	46.1% (377)	10.4% (85)

(8) 公共交通利用者のうちリニモ未利用者の今後の利用意向：複数回答

その他としては、「雨の日に通勤・通学で利用している」、「駅までのアクセスが便利になれば利用する」などの回答があった。

通勤・通学で利用予定	通勤・通学以外で利用予定	回答とは別の目的で利用中	利用しない	その他
3.1% (16)	25.4% (133)	12.4% (65)	52.8% (276)	9.4% (49)

(9) 今後リニモを利用する予定の目的・理由：複数回答

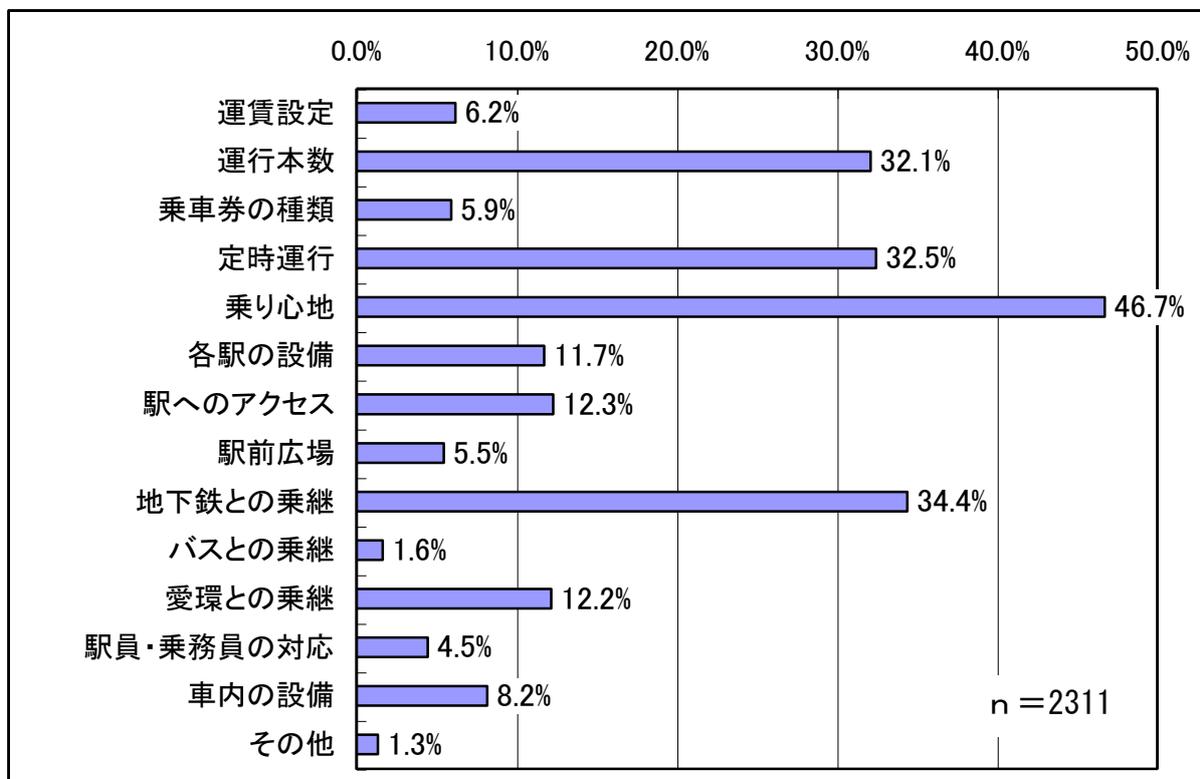
リニモを利用する予定があると回答した人のうちの約7割が沿線にある施設へ行くためと回答している。

リニモ沿線に通勤・通学	通勤・通学経路で利用	他の公共交通から転換	自家用車等から転換	沿線の施設へ行くため	その他
1.7% (4)	5.2% (12)	6.1% (14)	8.3% (19)	69.4% (159)	16.6% (38)

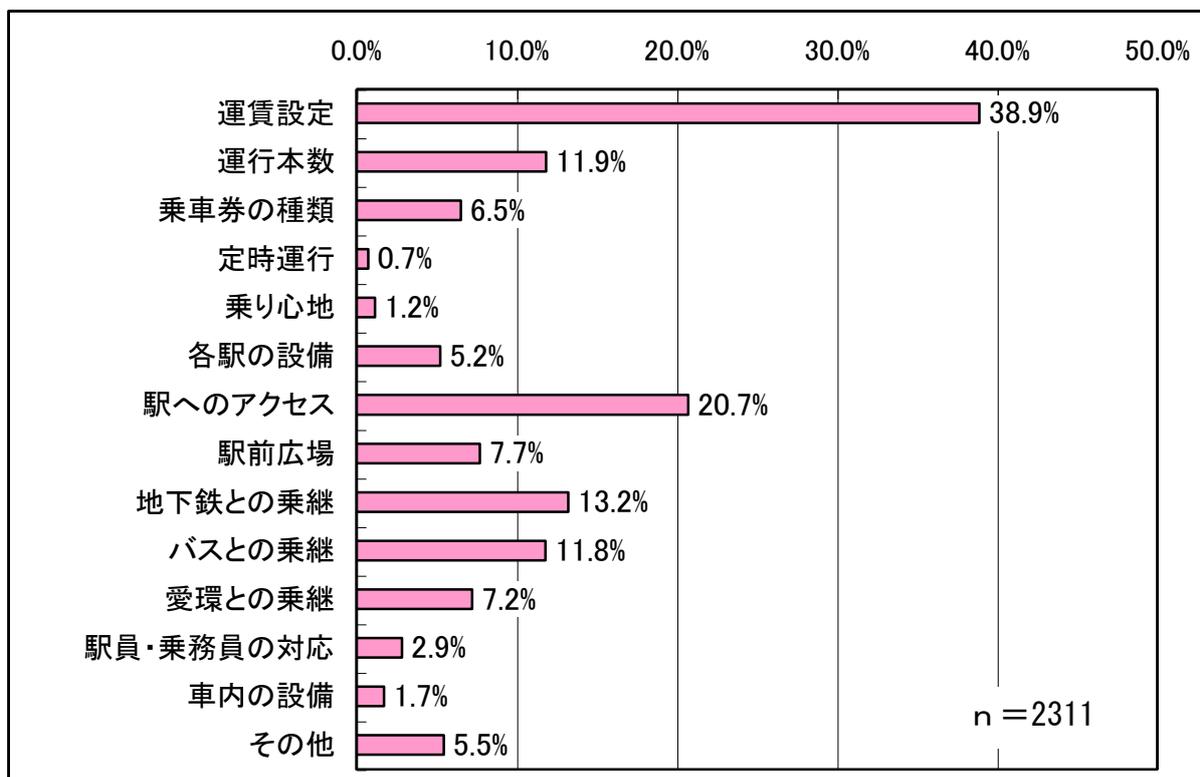
(10) 公共交通機関を利用しない理由

リニモに関する不満は、「運賃設定」が最も多く、次いで「駅へのアクセス」が多い。

<満足・便利・長所を感じる点>



<不満・不便・短所を感じる点>



4. 公共交通に関わる課題

(1) 利用者ニーズにマッチしていないNーバスの路線網とサービス水準

Nーバスは、「町内交通空白地帯の解消」「公共施設の利便性向上」「高齢者や子供等の交通弱者の社会参加の促進」を目的にスタートしている。

しかし、4台の車両で町内を面的にカバーするように路線網を発展させてきた経緯から、1車両の走行距離が長く、各ルートが複雑に入り組んでおり、また運行本数も十分に確保できていない。

Nーバスの利用実態調査から浮かび上がったNーバスの改善要望は、一方向巡回による利用のしにくさの改善、運行本数の増加、ルートの複雑さの改善、始発、終発時刻の延長、他の公共交通との接続性が挙げられ、一層の利便性向上が求められており、ニーズに合ったネットワーク及びサービス水準の整備が必要となっている。

(2) リニモとの連携の不十分さ

リニモは愛・地球博を契機に開業し、町内初の軌道系交通として公共交通体系に大きな変化をもたらしたが、愛・地球博閉幕後のリニモの利用者は、当初予測の1日平均約3万1千人を下回り、平成20年度では約1万6千人と予測の半数に留まっている。

リニモへの不満は運賃設定に次いで、駅へのアクセスが多く、交通基幹軸として十分活かしきれていない。

第5次長久手町総合計画や、リニモ沿線地域づくり構想でも掲げているように、リニモを活かしたまちづくりを進めていくために、リニモとの連携が必要となっている。

(3) 自動車依存型社会からの脱却

長久手町内には、リニモのほか、路線バスが9系統、Nーバスが8ルート運行しているが、移動手段では自動車利用が多くなっている。

また、地球規模での環境問題の深刻化している背景もあり、二酸化炭素排出量を抑制した環境にやさしいまちづくりも必要となっている。

そのような中、長久手町の人口は、将来的にも増加が見込まれており、現在の町の高齢化率は、県内では低い部類に位置するものの、時代の趨勢として高齢化率は進展していく傾向にあることから、交通渋滞の交通弱者対策が必要となっている。

公共交通ネットワークを強化し、公共交通中心の移動を実現するとともに、エコモビリティの実現に向けた取り組みが必要となっている。

5. 交通の視点から見た将来像と基本方針

5-1. 長久手町の公共交通の将来像

長久手町の公共交通のあり方は、上位計画や関連計画で示された方向性との整合のほか、公共交通の課題への対応や利用者ニーズに応えながら、利便性の高い公共交通サービスを提供していくことが求められる。

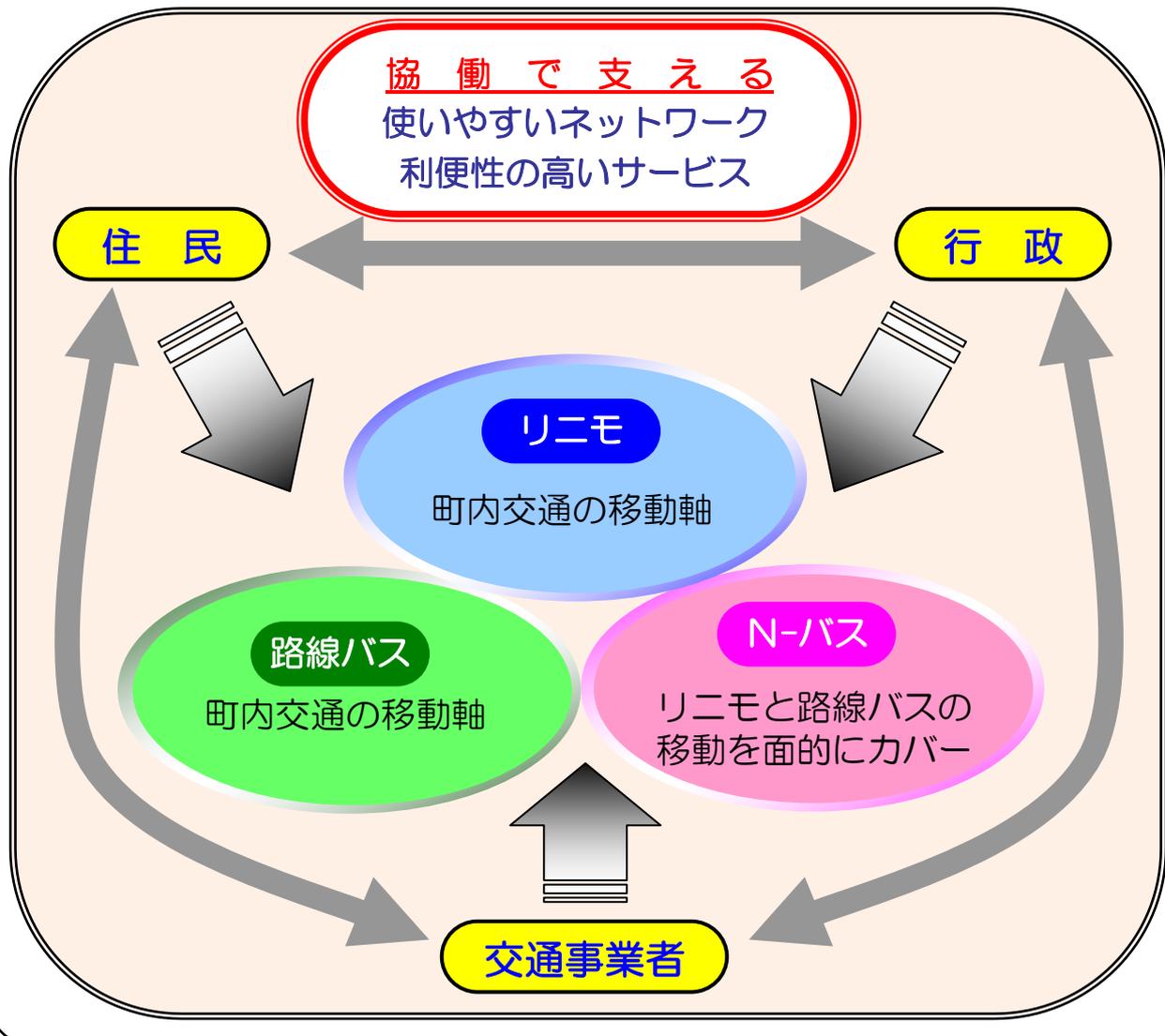
そこで、以下に示す将来像を掲げ、一体的な公共交通の利便性向上を目指す。

長久手町の公共交通の将来像

みんなで支える

人と環境にやさしい公共交通

- 町内交通の移動軸としてリニモと路線バスを活かし、N-バスでリニモと路線バスを面的にカバーして移動利便性を高め、それらが一体となった使いやすいネットワークをつくる。
- 利便性の高い公共交通サービスを、住民・交通事業者・行政が協働で支える。



5-2. 地域公共交通総合連携計画の基本方針

公共交通の活用、自動車依存からの脱却、環境に配慮を軸としたまちづくりを目指し、以下に5つの方針を設定した。

①人々の生活を支える交通移動を提供し続ける

町内の公共交通は、利用者の目的に応じて移動利便性は確保しているものの、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。

また、福祉の視点から、高齢者や子ども、障害者など、交通弱者にとって移動しやすいまちづくりも求められている。

こうした高齢化社会の進展など社会の潮流や利用者や地域全体のニーズを踏まえ、効果の高い路線設定や運行本数を設定して住民の方々の足を確保し、バリアフリー化の推進など誰でも利用しやすく、効率性のある公共交通サービスの提供を目指す。

②それぞれの公共交通手段の役割を明確にし、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

町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、名古屋方面へのアクセスの一翼を担う交通手段として機能し、Nーバスは町内全体の移動補助を交通手段として機能している。

これらそれぞれ性質の異なる交通手段の連携によって、町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の向上を目指す。

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

自動車への過度な依存は、環境への負荷をもたらす。

万博の理念を継承し、みんなで環境にやさしい交通を意識し、環境的に持続可能な交通体系へのシフトを図る。

④まちづくりと連携した公共交通体系をつくる

町では、第5次長久手町総合計画や、リニモ沿線地域づくり構想など、リニモを活かしたまちづくりの方向性を示したため、これらを踏まえて具体的に展開を図っていくことが求められる。

公共交通サービスの向上と合わせて、まちづくり面とも連携し、公共交通のさらなる活性化に取り組む。

⑤PDCAサイクルで継続的に改善し、みんなで公共交通を支える

公共交通サービスの変更は、これまでの課題が改善される一方で、残された課題や新たな課題を生むことも十分考えられる。

実施後においてもこれらを放置せず、Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）を繰り返し、定期的な検証、見直しを図っていく。そのために、住民、行政、交通事業者が協働で支える仕組みを展開する。

6. 連携計画の目標設定

6-1. 計画区域と期間

(1) 計画区域

計画の対象区域は、長久手町全域とする。

(2) 計画期間

本計画の期間は、5年間（平成21年度下期～平成25年度）として、計画の実現を目指す。

6-2. 地域公共交通総合連携計画の目標

各交通機関が相互に連携した利便性の高い公共交通サービスの提供という将来像に向けて、将来像のキーワードから以下の3つの目標を掲げて取り組むものとする。

①「みんなで公共交通を支えるまち」の実現

町内の公共交通であるリニモ、路線バス、Nーバスは、必ずしも十分な連携がなされておらず、利用者である住民も含めて、町全体で自らの公共交通としての意識を高める必要があるため、これらの主体の協力によって公共交通ネットワークをつくりなおして住民の方々の方々の足を支える交通を確保し、「みんなで公共交通を支えるまち」の実現を目指す。

②「人にやさしい公共交通のまち」の実現

町に関連する公共交通では、過去にリニモとNーバスに関する利用意向調査が行われたが、必ずしも現状に満足している状況ではないので、福祉の視点も含めて、高齢者をはじめとする交通弱者も利用しやすいスムーズな乗り継ぎなど、みんなが利用しやすい公共交通システムを確立する「人にやさしい公共交通のまち」の実現を目指す。

③「環境にやさしい公共交通のまち」の実現

環境に対する意識の高まりの中、自動車依存型社会からの脱却という町としての課題を踏まえると、自動車利用を減少の方向に導くことは重要であるので、自動車利用の適正化と公共交通利用の促進に取り組み、「環境にやさしい公共交通のまち」の実現を目指す。

6-3. 目標の評価指標及び検証の手法

設定した目標に対し、その達成度合を見るための評価指標及びその検証手法は次の通りとする。

①「みんなで公共交通を支えるまち」の実現

公共交通全体の利用者の増加を目標の評価指標とし、各交通事業者の路線ごとの利用状況を検証していく。その検証手法は、公共交通機関（リニモ、路線バス、Nーバス、スクールバス）ごとに、利用実態調査を行う。

事業の効果を明確に把握するために、町内の駅・バス停の利用者数を把握する。

②「人にやさしい公共交通のまち」の実現

公共交通での移動がしやすいまちであるか（公共交通の推進度）を目標の評価指標とし、年齢層ごとに推進度の推移を検証していく。公共交通利用者や住民を対象として、アンケート票配布やヒアリングあるいはモニタリング形式による満足度調査を行い、調査後の事業の改善の参考とする。

③「環境にやさしい公共交通のまち」の実現

自動車交通から公共交通への転換者を目標の評価指標とし、年齢層ごとの利用転換状況を検証する。公共交通利用者や住民を対象として、アンケート票配布による利用実態調査を行って把握する。

■地域公共交通総合連携計画3つの目標の達成指標

目標とする指標	具体的な目標値	現 状
公共交通利用者数	現状の10%UP	リニモ：約16,500人/日平均(H20) 名鉄バス：約 2,240人/日平均(H20) Nーバス：約 450人/日平均(H20)
公共交通の推進度	25%未満	「進んでいない」と回答した人の割合 27.1%
公共交通転換者	調査段階ごとでの増加	—

※現状の基準年度は平成20年度とする。

※目標年は平成25年度とする。

7. 計画事業の具体的検討

地域公共交通総合連携計画の目標を達成するために、必要と考えられる施策を次のとおり挙げた。これらのうち、事業の実施時期の目安は、地域総合連携計画に基づく事業と中長期の2段階に分けて、事業化に向けて取り組むものとする。

以降に示す具体的検討は、連携計画の計画事業として実施を目指す(1)～(12)の事業について整理を行った。

実施主体については、町、バス・交通事業者、愛知県と記述したが、特に利用促進方策では住民との協働を重視するなど、みんなで支える公共交通の実現に向けて町全体で協力しながら事業を進めていく。

表 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				
			短期			中長期	
			H21	H22	H23	H24	H25
バス路線再編	(1) N-バスの新設路線の実証運行	長久手町	評価	評価	評価		
	(2) N-バスの車両増備による運行本数増加の実証運行	長久手町			評価		
	(3) 路線バスの再編	バス事業者	評価	評価	評価		
交通結節点整備	(4) 交通結節点、乗継拠点の整備	愛知県 長久手町					
	(5) バス停の待合環境整備	長久手町 バス事業者					
	(6) 駐輪場の整備(バス停)	長久手町					
利用促進方策	(7) 公共交通の運賃体系見直しや乗継割引・ICカードの導入	長久手町 交通事業者			評価		
	(8) 公共交通利用を前提とする割引切符の導入	長久手町			評価		
	(9) バスロケーションシステムの導入	長久手町 交通事業者					
	(10) 公共交通マップの作成	長久手町			評価		
	(11) 周知・広報活動の強化	長久手町 交通事業者			評価		
	(12) 公共交通利用促進イベントの実施	長久手町 交通事業者 愛知県			評価		
調査	(13) 公共交通利用実態調査	長久手町 交通事業者		評価	評価		

注) 主要施策と計画事業欄の()内の番号は、連携計画の計画事業として実施を目指す事業を指しており、以降で具体的施策を整理した項目番号と同じである。

■ : 実施 ■ : 計画検討 ■ 評価によって継続を判断

7-1. バス路線再編

(1) Nーバスの新設路線の実証運行

- ・実施主体：長久手町
- ・実施計画：平成21年度
- ・事業実施：平成21年度～23年度
- ・事業内容：Nーバスの路線を新設し、サービス向上を図る。

1) Nーバスの課題

Nーバスの利用実態調査から、次の課題が明らかになった。

- ① 運行本数の少なさ
- ② 一方向巡回による利用のしにくさ
- ③ ルートの複雑さ
- ④ 始発が遅い・終発が早い
- ⑤ 他の公共交通との接続性

2) Nーバス再編の基本方針

現在の路線は、抜本的な再編を行い、現在の全8ルートを再編の対象として、以下の方針に基づいて実施する。

①運行本数を増やす

- ・保有する4台の車両で、利用者が多い区間に車両を投入し、ルートごとに運行本数のメリハリをつけ、現状以上の運行本数増を目指す。

②双方向の運行区間を増やす

- ・現在の一方方向運行の遠回りが解消されるようにする。
- ・やむをえず一方方向運行を設ける場合も、一方方向運行区間を短くし、遠回りの抵抗感を少なくするように配慮する。

③ルートを分かりやすくする

- ・現在、8系統あるルートが複雑に入り組んでいるので、ルートごとの走行区域を明確にして分かりやすくする。
- ・また、4台の車両数で運行本数増と双方向運行を目指すために、効率的に運行できる路線網とする。

④運行時間帯を延長する

- ・朝夕便の運行によって、輸送力の充実を図る。

⑤リニモとの接続を充実する

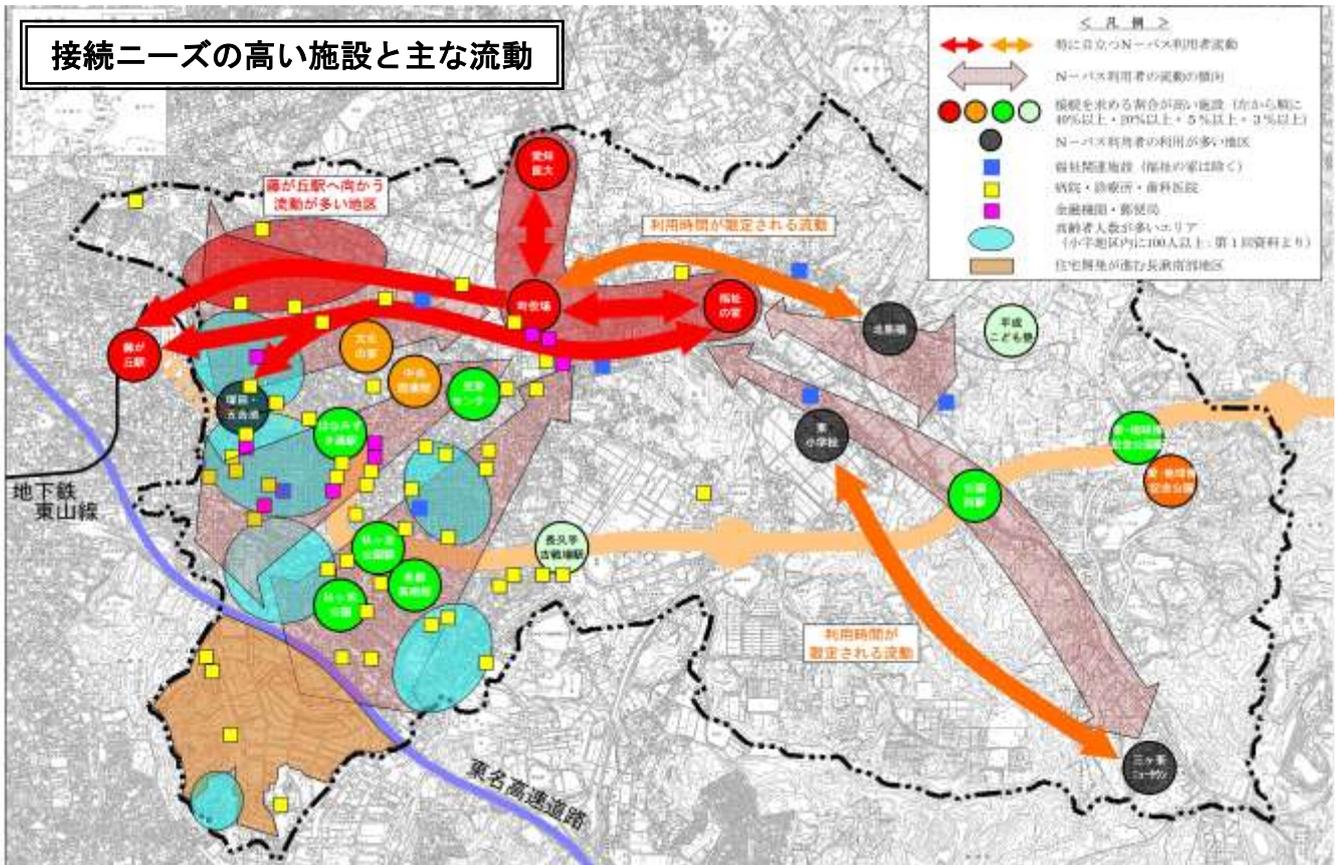
- ・朝夕通勤時間帯の運行によって、接続の充実を図る。
- ・昼間時間帯においても、可能な限りリニモ駅へ接続する。

⑥近隣自治体コミュニティバスとの連携を図る

- ・尾張旭市・日進市など近隣自治体のコミュニティバスと相互に連携できる路線網とする。

3) 利用者流動の把握

Nバスの利用実態調査から、主な流動は下図の傾向が見られた。
流動は町西部の市街地に多く、東部は一部の流動が多い。



4) 運行時間帯の分割イメージ

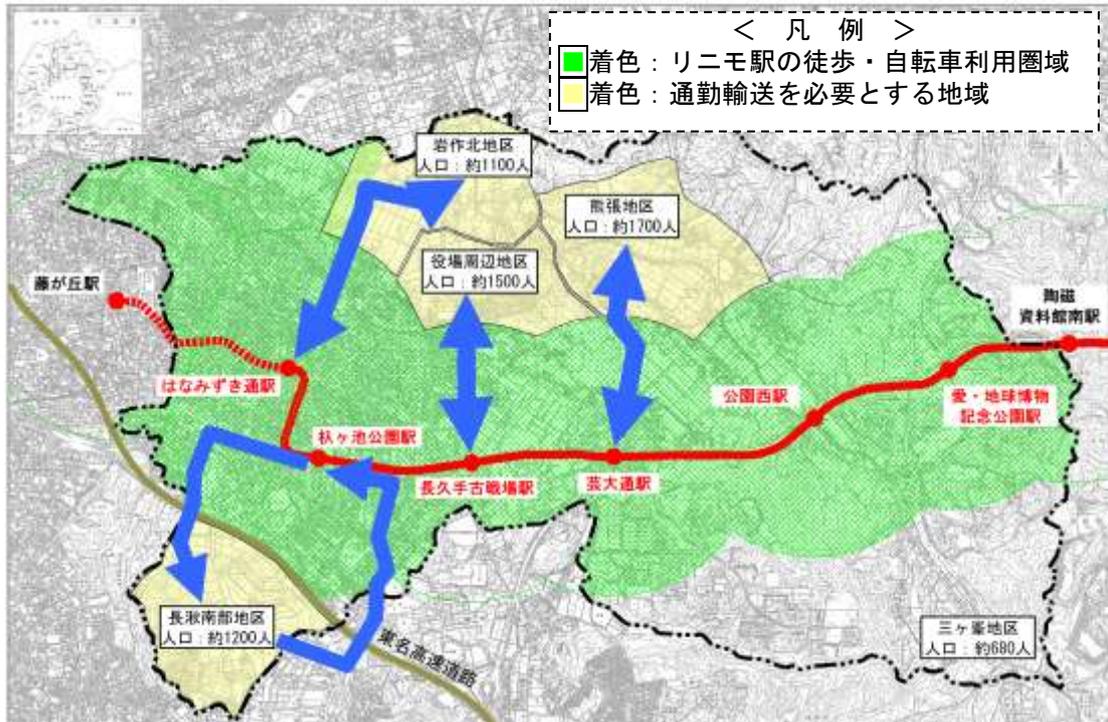
Nバスの利用ニーズと基本方針を踏まえ、朝夕の通勤通学者を対象とした朝夕便と、これまで通り住民の足を面的に確保する昼間便の運行に分ける。

	路線網イメージ	概要
朝夕便		<p>○通勤輸送を行うエリアのポイントを絞って、リニモ駅に最短距離でピストン輸送を行う。</p>
昼間便		<p>○利用者ニーズに合ったルート、運行本数、双方向などを検討して町内全体を面的にカバーする。</p>

4) 路線新設のイメージ

<朝夕便>

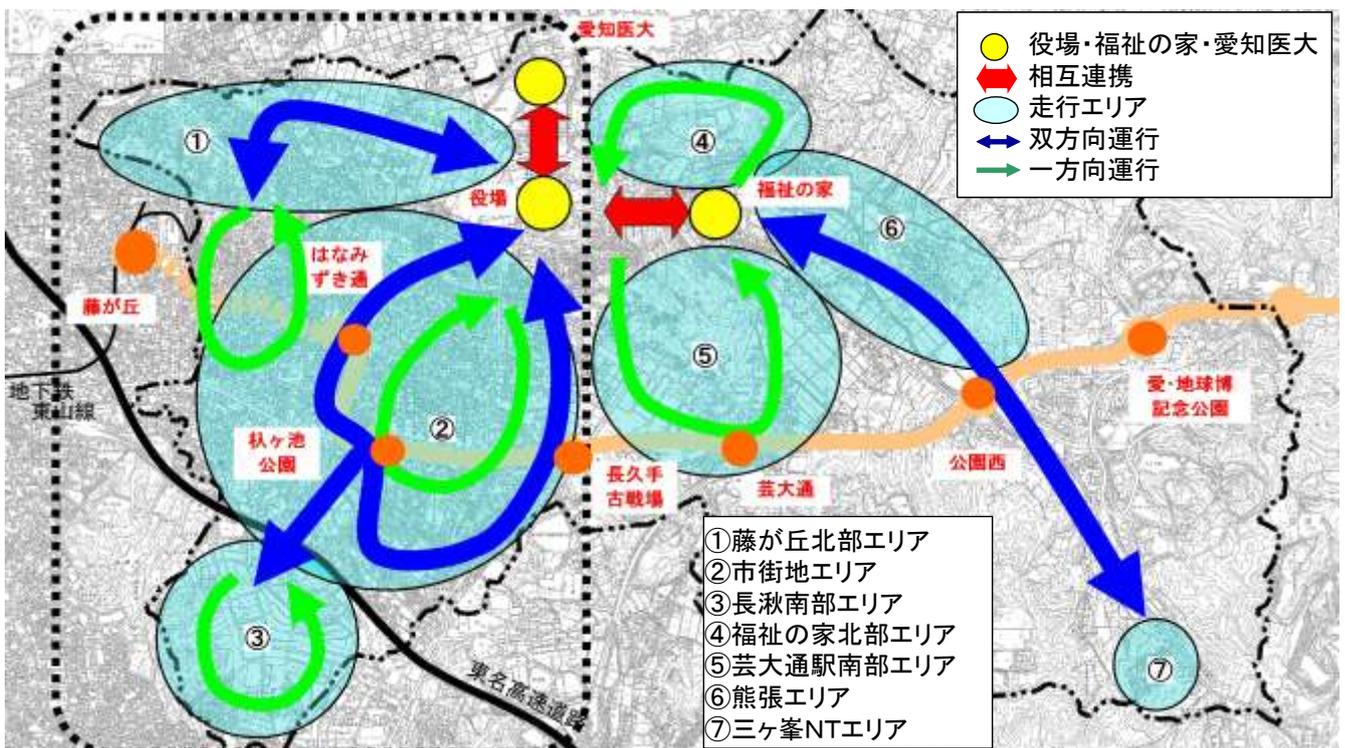
リニモ駅へのアクセス不便地域を4つのエリアに分けて、各エリアから最も近いリニモ駅へアクセスさせる下図のイメージで検討する。



<昼間便>

利用者の流動や町内の人口密集状況を踏まえ、下図のイメージで検討する。

- 特にニーズの高い施設間の運行を強化
- 走行エリアの明確化
- 利用者が多い区間では、双方向運行をイメージ
- 範囲が小さいエリアや、利用者が少ないエリアでは一方方向運行をイメージ
- 住宅地密集エリアを中心に運行本数の増加
- リニモ駅の経由



5) 実証運行計画

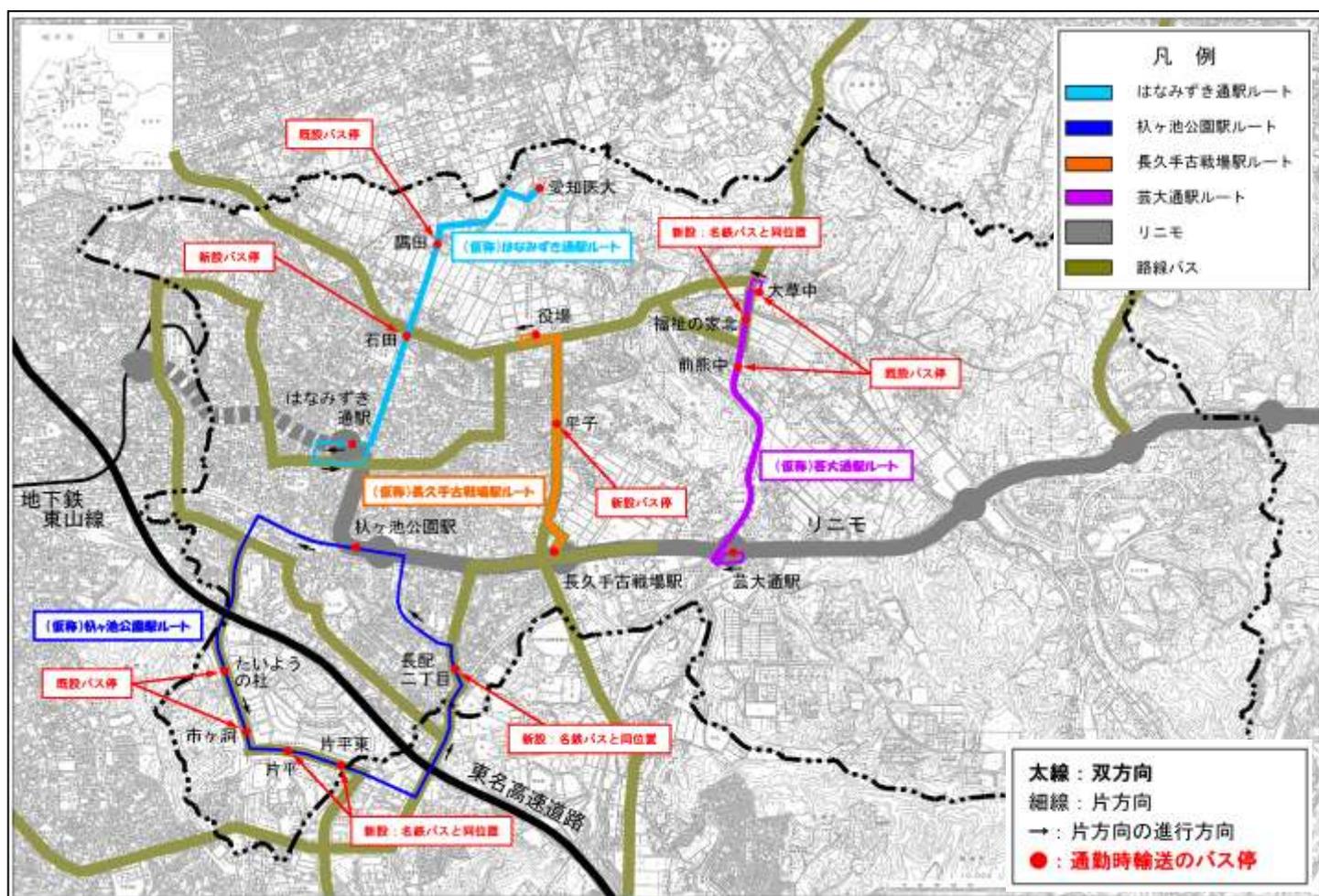
A) 路線新設案

<朝夕便>

路線の新設イメージを踏まえて、下図の通り実施する。

ルートは4ルートとし、起点のバス停からなるべき最短距離でリニモ駅と接続し、バス停の設置は、リニモ駅の利用圏域となる概ね1 km圏域前後に配置し、バス停数を限定して速達性を確保するように配慮する。

バス停の位置は、ルート沿線の住宅地が集中する地点に配置するようにし、ルートと交差する主要道路がある場合は、より広範囲からの利用が見込めるように交差点付近に配置する。



<現状の名鉄バスやスクールバスを利用した場合との比較>

- はなみずき通駅ルート：所要時間：6分短縮、運賃260円増
- 枳ヶ池公園駅ルート：所要時間：1分短縮、運賃130円増
- 長久手古戦場駅ルート：所要時間：3分短縮、運賃100円増
- 芸大通駅ルート：所要時間：4分短縮、運賃80円増

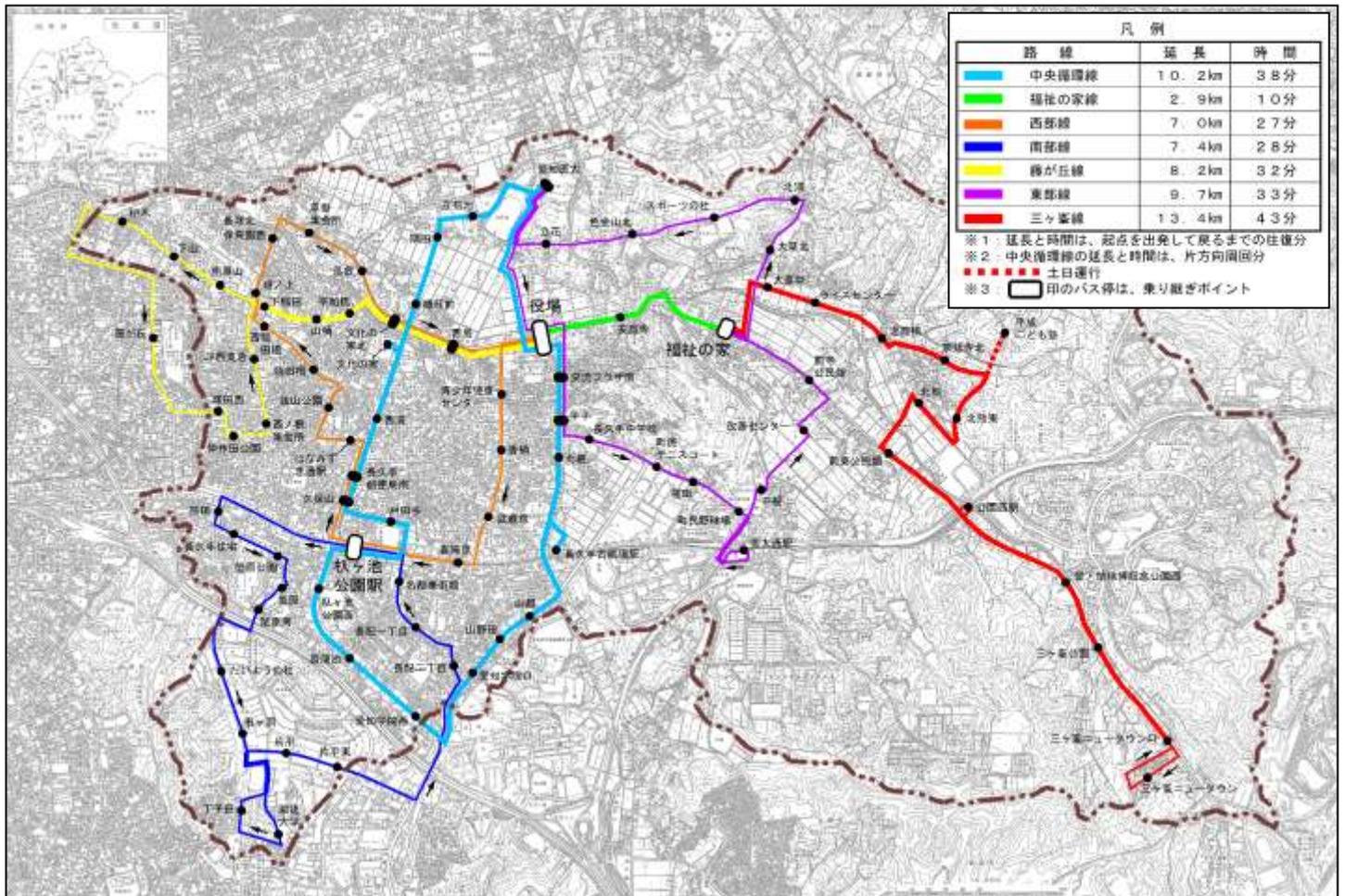
<昼間便>

路線の新設イメージを踏まえて、下図の通り実施する。

ルートは7ルートとし、限られた車両数で運行の効率化を図るために、ルートの重複をなるべくなくする。

ルートの効率化に伴って、現在のバス停はなるべく廃止しないことを基本としながら、近くに代替できるNーバス及び名鉄バスのバス停がある場合に限り廃止を考える。

また、路線の新設や土地利用状況を見て、住民の足を確保するためにバス停の新設も行う。



<現在との比較と主な特徴>

- 効率化により、1路線当たりの延長が0.6倍に減少 (14.4km⇒8.4km)
- 双方向運行区間を3.2倍に増加 (12.0km⇒38.0km)
- バス停数は、新設12箇所、廃止19箇所
- 効率化により、バス停のカバー範囲*を4.7%増加 (1,327ha⇒1,389ha)
 ※バス停を中心に半径300mを1つのバス停のカバー範囲と考えた場合
- 「役場」「福祉の家」「杵ヶ池公園駅」の3箇所のバス停は、他路線への乗り継ぎバス停とした。

B) 運行ダイヤ

<朝夕便>

以下の考え方で、朝夕便の運行ダイヤを検討した。

- ①各ルート1台の車両を使用して運行し、なるべく多くの運行本数を確保する。
- ②リニモとの接続性に配慮する。
- ③運行時間帯は、地下鉄藤が丘駅の利用時間帯と、③で後述する保有車両数の制約から「朝便が6～8時の概ね2時間」、「夕便が18～21時の概ね3時間」とする。
- ④保有車両数が4台という制約のため、昼間便との運行時間帯の重複は困難なことから、朝夕便と昼間便とは明確に分ける。

ルート	起終点	運行本数 (本/日)			6時	7時	8時	9～16時	17時	18時	19時	20時
		朝	夕	計								
はなみずき通駅 ルート	愛知匠大	4	4	8	■	■	■	■	■	■	■	■
私ヶ池公園駅 ルート	私ヶ池 公園駅	3	4	7	■	■	■			■	■	■
長久手古戦場駅 ルート	役場	4	5	9	■	■	■			■	■	■
五ヶ通駅 ルート	大草中	3	5	8		■	■			■	■	■

この着色は4台（■・■・■・■）の車両の1日の動きを示す

図 Nーバス朝夕便の運行ダイヤに基づく車両運用

<定期券の発行について>

運賃体系は現在と同じとするが、朝夕便は通勤通学対応のため、日常的に利用する機会が多くなると考えられるので、毎日の運賃支払い手間の軽減を図るために、定期券の導入を考える。

定期券は、一般と学生に分けて一ヶ月単位（月初日から月末日の期間）とする。

- ・一般：2,000円/月
- ・学生：1,000円/月

<昼間便>

以下の考え方で、昼間便の運行ダイヤを検討した。

- ①人口密集地を運行する中央循環線、福祉の家線、南部線は運行回数を多くする。
- ②藤が丘線については、名鉄バスで検討されている路線と一部重複するため、現状と同程度の運行本数を確保するようにする。
- ③東部線、三ヶ峯線については、利用状況に応じた運行本数にする。
ただし、三ヶ峯線では、三ヶ峯ニュータウン～東小学校間（前東公民館バス停）の小学児童の通学時間帯に運行するように配慮する。
- ④他の路線への乗り継ぎ拠点とする「役場」「福祉の家」「杵ヶ池公園駅」では、待ち時間が短縮されるように他の路線との接続性に配慮したダイヤとする。

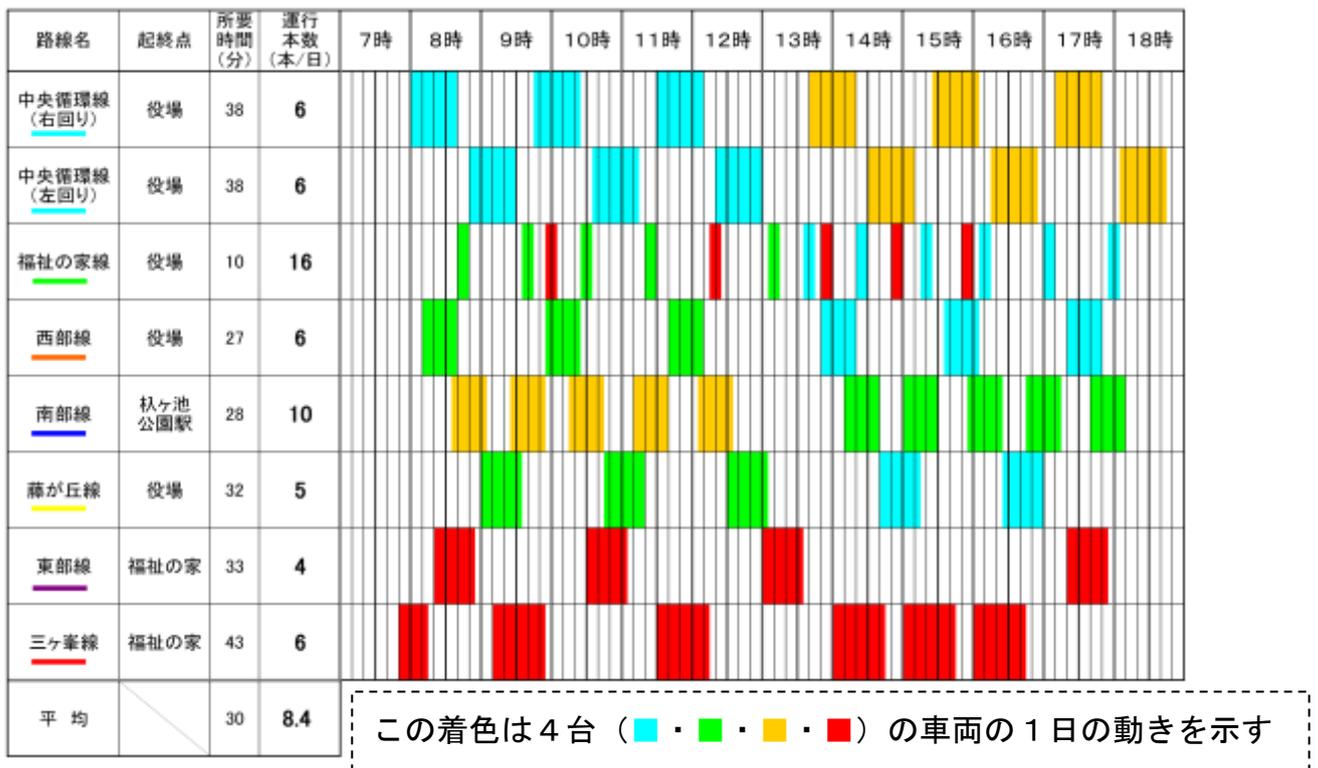


図 Nーバス昼間時間帯の運行ダイヤ案に基づく車両運用

<現在との比較と主な特徴>

- 効率化により1路線平均の所要時間を0.6倍に短縮（52分⇒30分）
- 1路線の1日平均運行本数を1.6倍に増加（5.3本/日⇒8.4本/日）
- 1日当たりの総走行延長は0.96倍に減少（605.5km⇒579.0km）
⇒運行経費増加を抑制

<乗り継ぎ券の発行について>

無料対象者は現在と同じとするが、有料利用者に関しては、今回の路線再編で乗り継ぎポイントとした「役場」「福祉の家」「杵ヶ池公園駅」の3箇所のバス停では『乗り継ぎ券』を発行し、この指定バス停で他の路線に乗り継いだ場合は、1回の乗車当たり100円で目的地に到着できるようにする。

(2) Nバスの車両増備による運行本数増加の実証運行

- ・実施主体：長久手町
- ・実施計画：平成22年度
- ・事業実施：平成23年度
- ・事業内容：バス車両を購入し、朝夕便及び中央循環線を増便する。

1) Nバスの課題

現在、Nバスは車両を4台保有し、それらを最大限活用して運行本数を確保している。

Nバスの朝夕便は4ルート運行しているが、昼間便の運行が始まる前後の6～8時と、18～21時に、1ルート1台で運行しているため、下記の課題がある。

- ①十分な運行本数が確保できない。
- ②運行時間帯が制限される。

2) 実証運行の方針

①車両の増備

新規購入、又は交通事業者の余剰車両を借りる。

②投入する路線

利用が集中する朝夕便を中心に投入する。

中央循環線を右回り、左回りそれぞれ約1時間ヘッドの運行にする。

③拡充する運行時間帯（朝夕便）

朝夕便は、通勤・通学者の移動手段を確保するため、リニモへの接続利便を拡充して運行する。

リニモ利用者の大半は、地下鉄東山線への乗り継ぎが多いことを踏まえて、藤が丘駅での地下鉄乗り継ぎ利用が多い時間帯に運行する。

地下鉄藤が丘駅の利用のピークは、朝は8時台が乗車利用者が多く、夕方は17時台から降車利用者が増え始める。

そこで、現在の運行時間帯を、朝は概ね1時間延長、夕方は概ね1時間半早く運行するように取り組む。

ルート	起終点	運行本数 (本/日)			6時	7時	8時	9～16時	17時	18時	19時	20時
		朝	夕	計								
はなみずき通駅 ルート	愛知医大	4	4	8	■	■				■	■	■
秋ヶ池公園駅 ルート	秋ヶ池公園駅	3	4	7	■	■				■	■	■
長久手古戦場駅 ルート	役場	4	5	9	■	■				■	■	■
菟大通駅 ルート	大草中	3	5	8	■	■				■	■	■

運行時間帯の拡充を目指す時間帯

④運行本数の増便（昼間便）

朝夕便の運行本数は、1時間に2～3本/時の運行となっており、車両増備による運行時間帯の拡充と合わせて、運行本数の増便にも取り組む。

一方の昼間便は、町の中心部の回遊性向上とリニモと一体となった公共交通利用促進のため、幹線的な路線となる中央循環線について、双方向共々1時間間隔への運行本数増便に取り組む。

また、実証運行後の評価を踏まえて、他に増便が必要と考えられる路線があれば、それらも含めて総合的に検討する。

路線名	起終点	所要時間 (分)	運行 本数 (本/日)	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
中央循環線 (右回り)	役場	38	6		■	■	■	■	■		■	■	■	■	■
中央循環線 (左回り)	役場	38	6		■	■	■	■	■		■	■	■	■	■

 運行本数増便を目指す時間帯

(3) 路線バスの再編

- ・実施主体：バス事業者
- ・実施計画：平成21年度
- ・事業実施：平成22年度～23年度
- ・事業内容：路線バスを再編し、町内移動軸としての機能を充実する。

1) 路線バスの現状

現在、町内の路線バスは、リニモとともに町内交通の移動軸として、名鉄バスを中心とする13系統が運行している。

これらは、住民の日常の足の確保としての役割を担い続けているが、Nーバスの再編や新たな開発状況等により、今後も交通需要が変化していくことが予測される。

このため、こうした需要の変化に対応し、住民の日常の足を確保し続けることが課題となっている。

2) 路線バス再編の方針

上記で触れた課題の解消に向けて、利用者ニーズを的確に把握し、町内の交通移動軸として利便性の向上に努めることにより、地域に貢献するバス事業を展開していく。

広域的な移動手段として、町内外への公共交通拠点をつなぐとともに、町内の主要施設や大学等への移動も確保する。

また、町内の移動を補完するNーバスとの路線の競合を可能な限り解消し、運行ルートが重複する場合も事業者間で協議してダイヤ等の重複を回避することにより、「協調による交通ネットワークの構築」を実現し、町全体として利用者の利便性の向上を図る。

7-2. 交通結節点整備

(4) 交通結節点、乗継拠点の整備

- ・実施主体：愛知県、長久手町
- ・実施計画：平成22年度
- ・事業実施：平成23年度
- ・事業内容：「役場」、「福祉の家」、「杵ヶ池公園駅」、「長久手古戦場駅」を交通結節点として整備する。

1) 現時点の課題

Nーバスの昼間便路線再編の実証運行では、「役場」、「福祉の家」、「杵ヶ池公園駅」の3箇所のバス停を乗継拠点として考え、路線バスの（名鉄バス）再編の実証運行では、リニモの長久手古戦場駅をフィーダー化の結節駅として、取り組む方針である。

しかし、これら交通結節点・乗継拠点には次のような課題がある。

●役場・福祉の家

- ・複数のバスが停車するが、明確な路線別の停車スペースがなく、到着順に縦列に停車するために、乗車するバスが1目で分かりにくい。

●杵ヶ池公園駅

- ・県道力石名古屋線の既設のバスベイを活用しているために、リニモの杵ヶ池公園駅の出入口から約120m離れており、乗換えに時間を要する。

●長久手古戦場駅

- ・名鉄バスのほか、Nーバス、日進市のコミュニティバス（くるりんバス）が駅前広場に乗り入れており、町内で最大の交通結節点であるが、駅前広場内においてバス停が散在している。

2) 整備の方針

各交通結節点、乗継拠点について、次に挙げるような乗継抵抗の軽減を図るためのハード的な整備に取り組む。

●役場・福祉の家

- ・路線が向かう方向ごとで停車場所を明確にするとともに、なるべく短い距離でバス同士の乗り継ぎが可能なように、バス停配置をコンパクトにする。

●杵ヶ池公園駅

- ・リニモの杵ヶ池公園駅出入口近くへの、バスベイの設置について検討する。

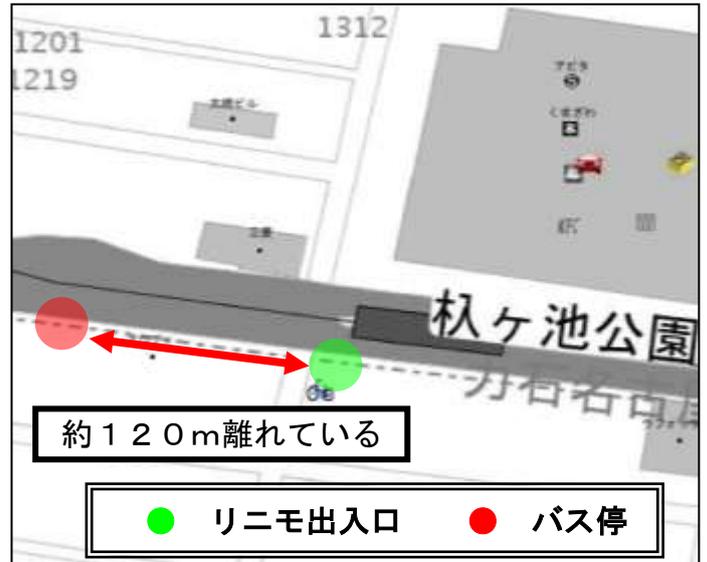
●長久手古戦場駅

- ・なるべく短い距離でバス同士の乗り継ぎが可能なように、バス停配置をコンパクトにする。

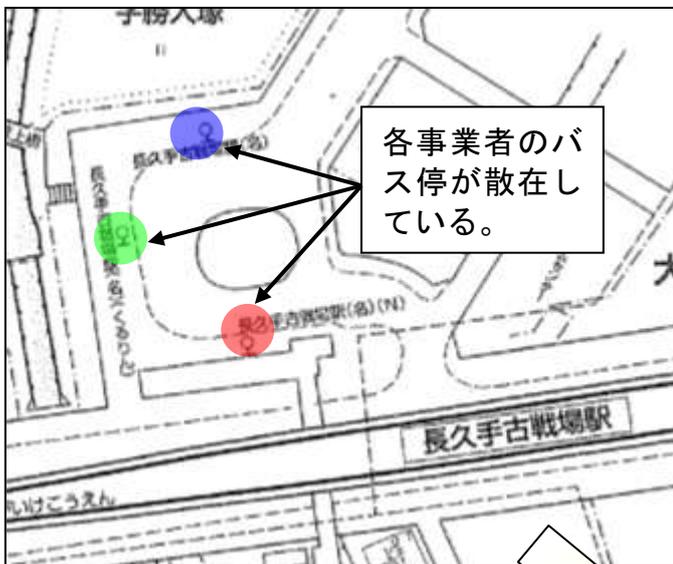
複数の車両が縦列に停車し、分かりにくい。



役場バス停の現状



杵ヶ池公園駅バス停の現状



長久手古戦場駅バス停の現状



福祉の家バス停の現状

<長久手古戦場駅の場合の整備イメージ例>

- ・長久手古戦場駅周辺で予定する長久手中央土地区画整理事業では、右図のように駅前広場範囲の拡充を計画している。
 - ・これを活かして、散在するバス停をコンパクトに集約配置することを目指す。
- ※具体的には、次年度以降に検討を進める。

【 凡 例 】	
●	名鉄バス+N-バス
●	名鉄バス+くるりんバス
●	名鉄バス



長久手古戦場駅バス停の整備イメージ例

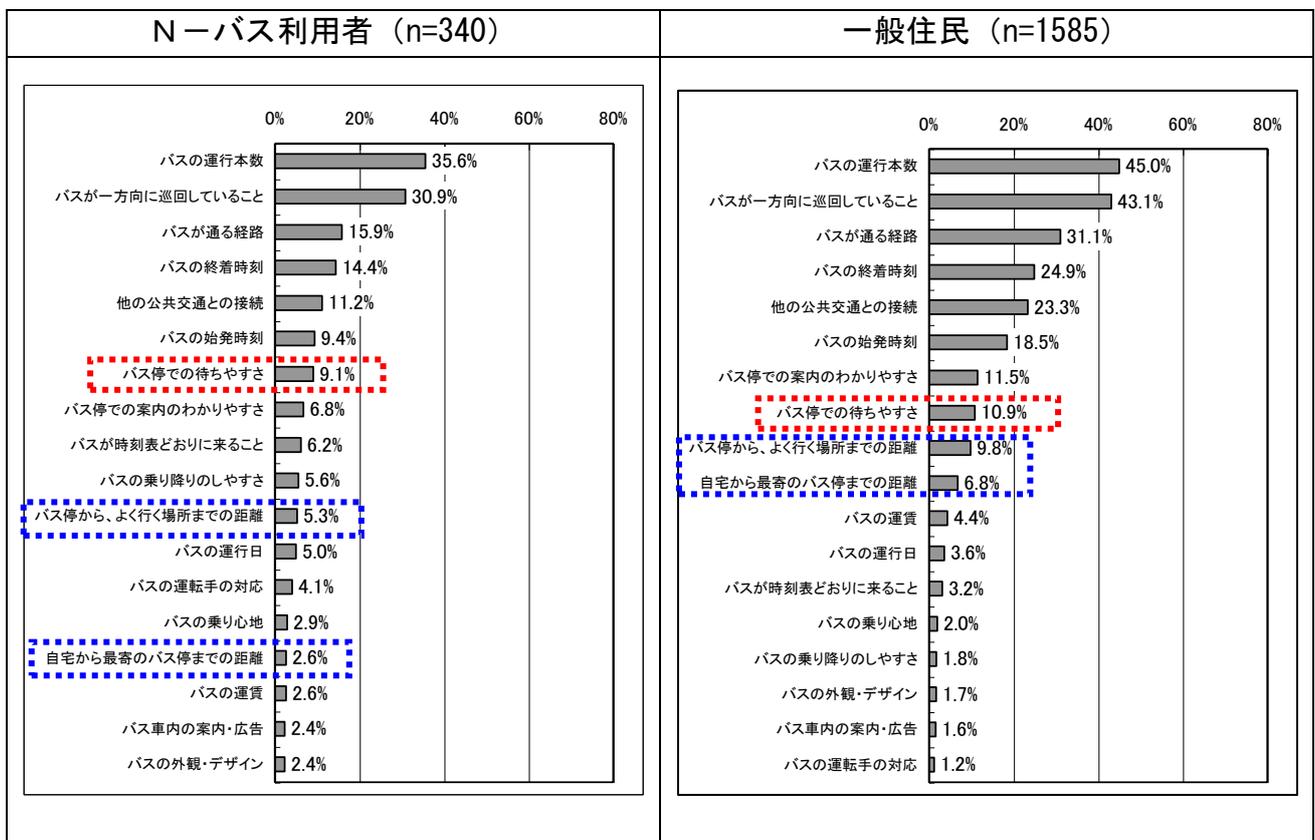
(5) バス停の待合環境整備

- ・実施主体：長久手町、バス事業者
- ・実施計画：平成22年度
- ・事業実施：平成23年度
- ・事業内容：交通結節点や乗継拠点となる主要なバス停について、上屋、ベンチ、風除け板などの設置を行う。

1) 現時点の課題

バス停の大半は、上屋やベンチがないなど、待合環境が十分でない。

バス停の待合環境については、Nーバス利用実態調査を参考にすると、Nーバスの主要な5つの課題に次いで多い（赤枠参照）状況にある。



資料：Nーバス利用実態調査（平成20年3月）

図 Nーバスの改善要望

2) 整備の方針

町内のバス停は複数あり、バス停位置の関連から全てを改善することは困難と考え、その中でも、交通結節点や乗継拠点となる下記の主要なバス停について、上屋、ベンチ、風除け板などの設置に向けて取り組む。

役場、福祉の家、はなみずき通駅、杵ヶ池公園駅
長久手古戦場駅、芸大通駅、公園西駅

(6) 駐輪場の整備 (バス停)

- ・実施主体：長久手町
- ・実施計画：平成22年度
- ・事業実施：平成23年度
- ・事業内容：バス停へのアクセス向上のために、Nーバス朝夕便の起点バス停付近に駐輪場整備を行う。

1) 現時点の課題

町内の駐輪場は、リニモ駅には全て整備されているが、バス停には整備されてなく、徒歩アクセスを前提とした状況にある。

前頁グラフ図のNーバスの改善要望結果を参考にするると、バス停までの距離の改善要望も一般住民調査の結果（青枠参照）では、比較的多く見られる状況にある。

2) 整備の方針

バス数の増加は、路線網の効率化の関係から限度があるため、バス停にアクセスしやすくするために、バス停付近への駐輪場整備について取り組む。

町内のバス停は複数あり、全てに駐輪場を設けることは困難である。

そこで、通勤・通学者の交通移動手段を確保する目的で運行するNーバス朝夕便の起点バス停付近への整備について検討する。

表 リニモ各駅の駐輪場台数（平成21年3月現在）：参考

場 所	台 数 (台)
平池（藤が丘駅）	約150
はなみずき通駅	約310
杵ヶ池公園駅	約350
長久手古戦場駅	約960
芸大通駅	約160
公園西駅	約270
合 計	約2,200

7-3. 利用促進方策

(7) 公共交通の運賃体系の見直しや乗継割引・ICカードの導入

- ・実施主体：長久手町、交通事業者
- ・実施計画：平成21年度
- ・事業実施：平成22年度～23年度
- ・事業内容：分かりやすい運賃体系への見直しや、乗継割引の導入を図る。

1) 現時点の課題

現在、町内にはリニモ、名鉄バス、市営バス、Nーバス、日進市コミュニティバス（くるりんバス）、尾張旭市コミュニティバス（あさび一号）の、6つの公共交通機関が運行されている。

しかし、それらの運賃体系は独立しており、公共交通機関を乗り継いで利用するには、運賃負担が大きくなる状況にある。

また、名鉄バスとNーバスは、一部では数区間の同一バス停間を運行する路線があるが、名鉄バスが初乗り160円に対し、Nーバスは100円と同一区間でありながら運賃に差異がある状況となっている。

一方、子供、高齢者などの無料・割引の対象についても、その対象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。

2) 取り組みの方針

交通事業者と協議をしながら、以下に挙げる点について、改善が図られるように検討を進める。

- ・乗り継ぎ時の運賃負担を軽減する乗継割引の導入
- ・無料及び割引運賃対象の見直し
- ・新たな割引サービスの導入
- ・統一的な分かりやすい運賃体系への見直し
- ・ICカードシステムの検討

3) 今後の課題と将来検討

上述2)の取り組み方針で示したICカードシステムの導入について、ICカードは、専用の自動改札機でワンタッチで乗降できるほか、乗継割引やポイントの付与なども可能であり、利用者にとって利便性の高いシステムである。

中京都市圏では、大手鉄道事業者を中心として、ICカードシステムの導入が先行して進んでいる。平成18年にJR東海が「TOICA（トイカ）」を導入しており、名古屋鉄道株式会社（鉄道・バス）と名古屋市交通局（鉄道・バス）では、平成22年度に供用開始を目標に準備が進められている。

Nーバスについては、リニモとの同時導入ではないと効果が期待できないことから平成22年度では導入せず、リニモや隣接する自治体のコミュニティバスの導入時期を見極めながら検討していくこととする。また、Nーバス単体としても費用対効果の視点から導入効果を研究していく。

(8) 公共交通利用を前提とする割引切符の導入

- ・実施主体：長久手町
- ・実施計画：平成22年度
- ・事業実施：平成23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。

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。

以下に、一例を示す。

- ・沿線の商店の買い物割引をセットにした切符
 - ・公共施設の利用割引とセットにした切符
- ⇒愛・地球博記念公園 (1,117,800人/年：H19実績)
長久手温泉ござらっせ (515,183人/年：H19実績)
あぐりん村 (217,759人/年：H19実績)
トヨタ博物館 (256,606人/年：H19実績)
名都美術館 (29,432人/年：H19実績) など

(9) バスロケーションシステムの導入

- ・実施主体：長久手町、交通事業者
- ・実施計画：平成22年度
- ・事業実施：平成23年度
- ・事業内容：バス停表示の表示器やパソコン、携帯電話によるバスロケーションシステムの検討を行う。

バスが道路交通の影響を受けて遅れた時のイライラを解消し、利用が敬遠されないように、バスロケーションシステムの導入に取り組む。

バスロケーションシステムには、次の2パターンがある。

- ①バス停に設置した表示器によりバス車両の接近情報を提供する方法
- ②パソコンや携帯電話によりリアルタイムな位置情報を提供する方法

①については、交通結節点や乗継拠点などの主要バス停への導入を考え、リニモ駅に接続するバス停と、Nーバス同士の乗継バス停である、下記のバス停への設置について検討する。

役場、福祉の家、はなみずき通駅、杵ヶ池公園駅
長久手古戦場駅、芸大通駅、公園西駅

②については、主に町内の大部分を運行する名鉄バスとNーバスの情報提供について検討する。

(10) 公共交通マップの作成

- ・実施主体：長久手町
- ・事業計画：平成22年度
- ・事業実施：平成23年度
- ・事業内容：町内の公共交通に関する情報がわかるマップの作成を行う。

住民のほか、町外からの来訪者の方にとって、町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はない状況にある。

そこで、以下に示す情報を盛り込んだ、利用者にとって分かりやすいように、公共交通に関する情報マップを作成する。

なお、エリアは町内に限らずに、広域的な情報も入れて、町外からの来訪者に対する配慮を行う。

- ・路線網情報、時刻表情報、運賃情報、乗り継ぎ情報、周辺施設・観光情報 など

(11) 周知・広報活動の強化

- ・実施主体：長久手町、交通事業者
- ・事業実施：平成21年度～23年度
- ・事業内容：公共交通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。

本計画の内容及び各施策の実施について、広く周知を図ることは、公共交通の利用促進を図る上で重要であるので、十分に周知が行われるように取り組む。周知方法については、下記に示すことを考える。

ホームページ、広報誌、回覧板、新聞チラシ、公共交通車両内広告
公共交通の駅、バス停への広告、公共施設内への広告

(12) 公共交通利用促進イベントの実施

- ・実施主体：長久手町、交通事業者、愛知県
- ・事業実施：平成22年度～23年度
- ・事業内容：公共交通利用促進のための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、公共交通の取り組みを紹介するブースの設置、環境問題等の公共交通の必要性を伝える講演の開催など、利用促進につながるような定期的なイベント開催に取り組む。また、町内の環境資源などを活かしながら、まちづくりの方向性と整合した交流の定着化に向けて、愛・地球博記念公園や平成こども塾を活かした環境学習、古戦場などの歴史観光、リニモやトヨタ博物館を活かした産業観光など、公共交通利用とセットにして交通エコやエコツーリズムをテーマとするイベントを企画し、住民と協働を図る場の創出にも取り組む。それらと合わせて、アンケート調査やモニタリング調査を実施し、継続的な利用意向把握にも取り組む。

また、住民の参加意識の向上を図るために、本計画に基づく実施事業で可能なものについて各種団体や個人から協賛を募る。協賛方法については、費用面での協力だけでなく、実態調査への協力など様々な発想による協力も可能とする制度構築を検討する。

7-4. 調査

(13) 公共交通利用実態調査

- ・実施主体：長久手町、交通事業者
- ・事業実施：平成22年度～23年度
- ・事業内容：現状と事業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。

地域公共交通総合連携計画の目標の達成状況を把握するために、基準とする利用状況の実数を得るために、公共交通の利用実態調査やアンケート調査を実施する。

「6-3. 目標の評価指標及び検証の手法」の中で示したように、利用実態は公共交通機関ごとやその路線ごとの利用実態が把握できるようにするとともに、アンケート調査では年齢層ごとでの利用状況や満足度が把握できるように調査を行う。

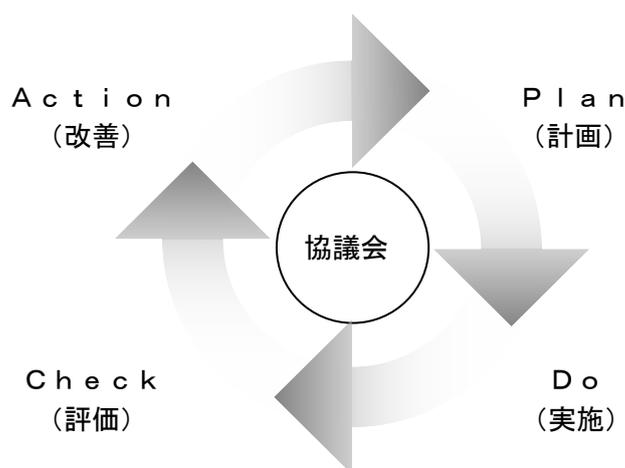
8. 計画推進体制及び評価方法の検討

8-1. PDCAサイクルの構築

計画の推進に当たっては、法定協議会に審議を諮り、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定着も考慮して1年間を基本として体制を構築する。



8-2. 評価方法の検討

「6-2 地域公共交通総合連携計画の目標」で示した3つの目標（①みんなで公共交通のまちの実現、②人にやさしい公共交通のまち、③環境にやさしい公共交通の実現）の達成度合を確認するため、「6-3 目標の評価指標及び検証の手法」で設定を行った3つの目標指標（①公共交通利用者の増加、②公共交通移動のしやすさに対する住民意識、③自動車利用から公共交通利用への転換者の増加）を、モニタリング、利用実態調査及びアンケート調査によって把握して評価を行う。

評価のための調査の実施は、計画期間中の各年ごとに計画事業一体で行うことを基本とし、利用促進方策の住民参加型事業については、イベント開催ごとにアンケート等調査を実施して活用する。

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。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。