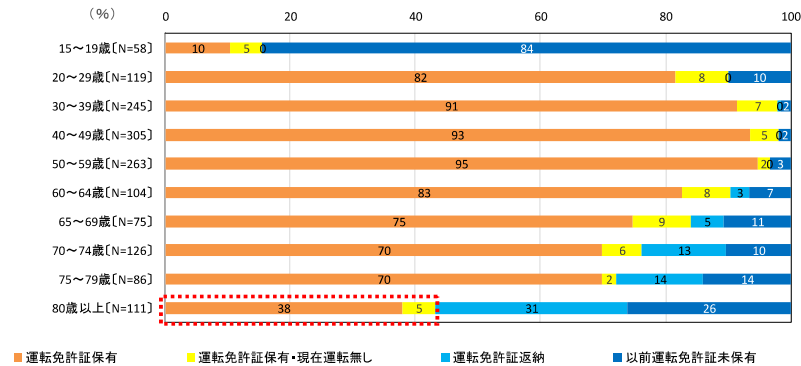


市民アンケート結果概要

1. 年齢層の傾向

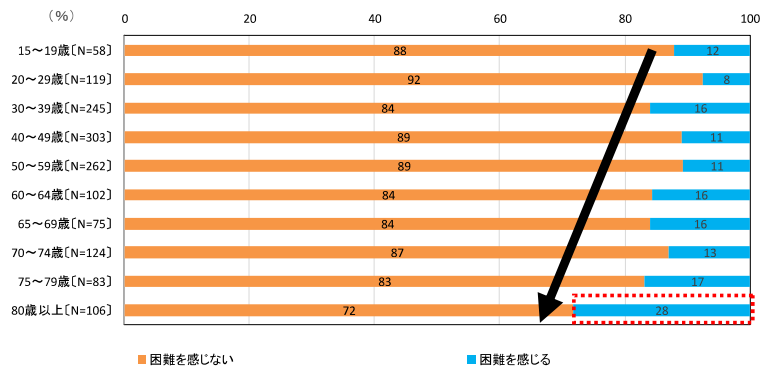
(1) 年齢層ごとの運転免許保有状況

運転免許の保有は、10代を除くと、年齢層が高い方ほど減少し、特に80歳以上では大きく減少する。



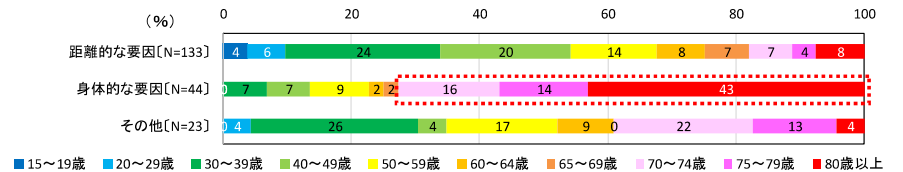
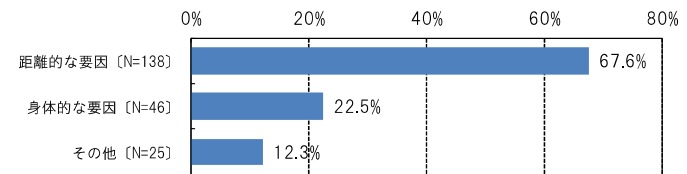
(2) 年齢層ごとの徒歩移動の困難さ

バス停までの徒歩移動の困難さは、特に80歳以上では大きくなる。



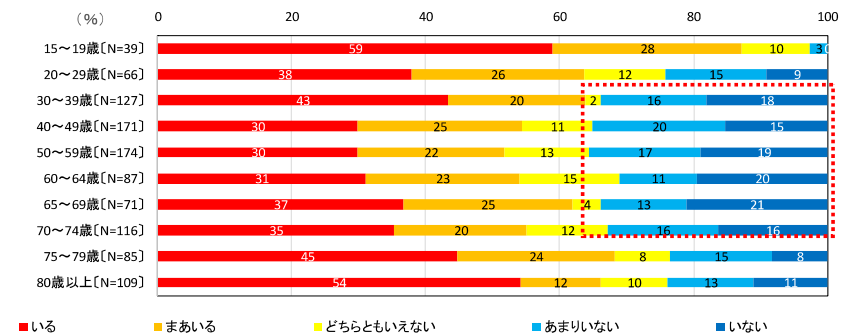
【困難な理由の年齢割合】

単純集計では距離的な要因の理由が多いが、年齢別で見ると身体的な理由での困難とする回答は高齢者が多い。



(3) 困ったときに頼りになる知人・友人の有無

頼りになる知人・友人は、30～74歳の間でいない傾向がやや大きくなる。



## 2. 公共交通の利用について

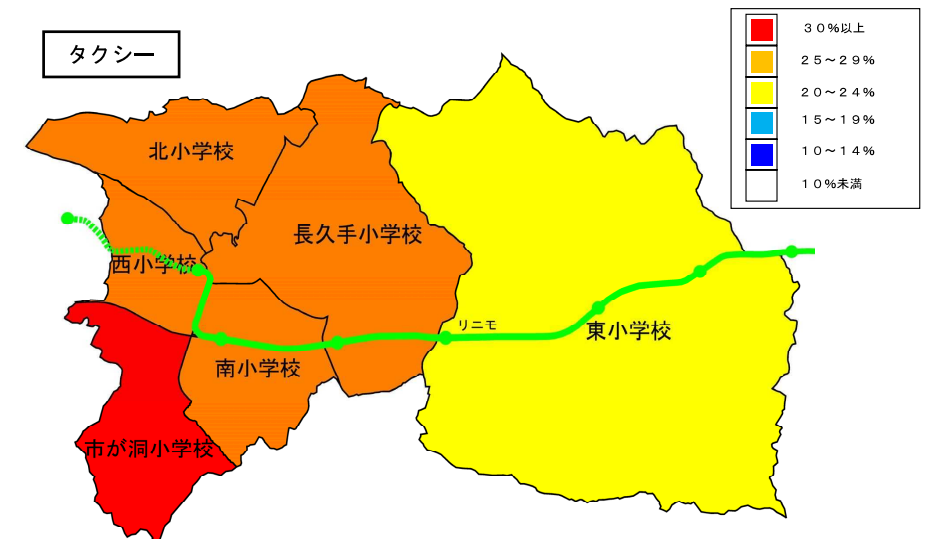
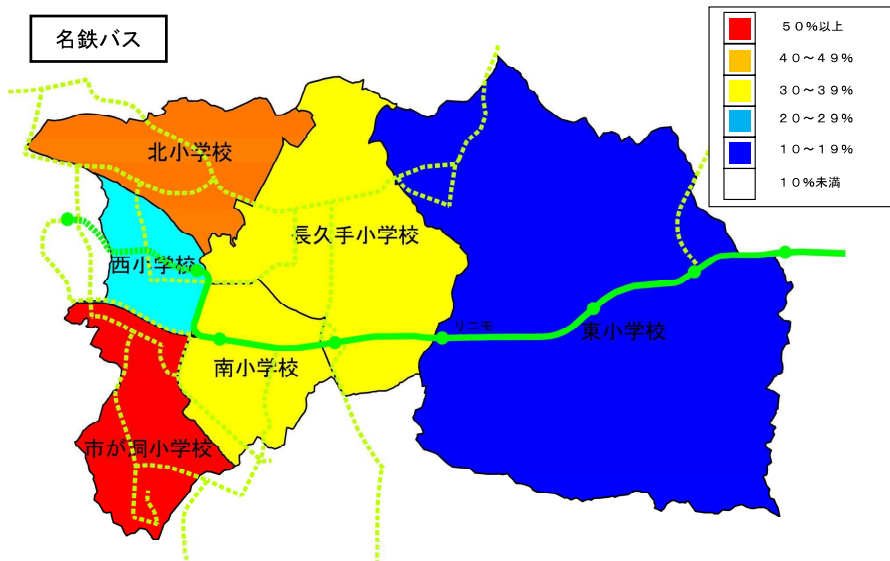
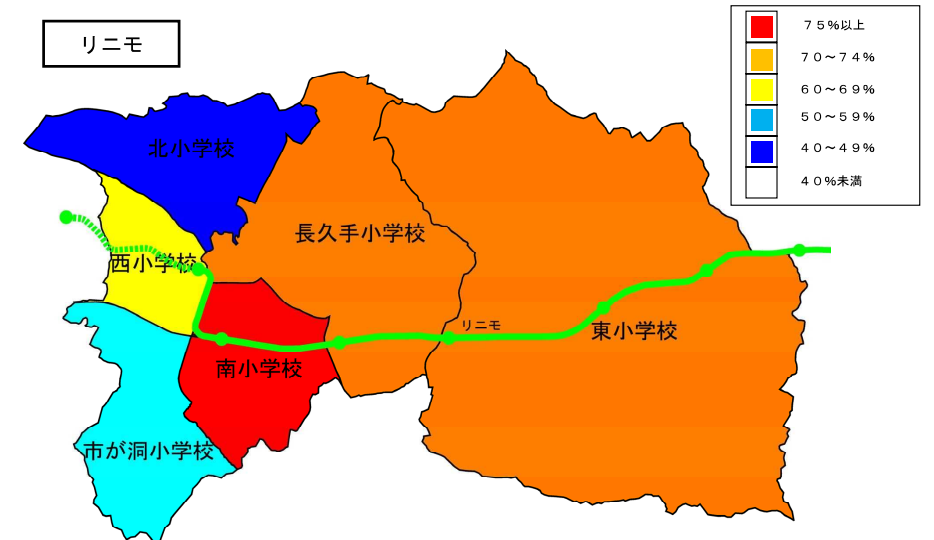
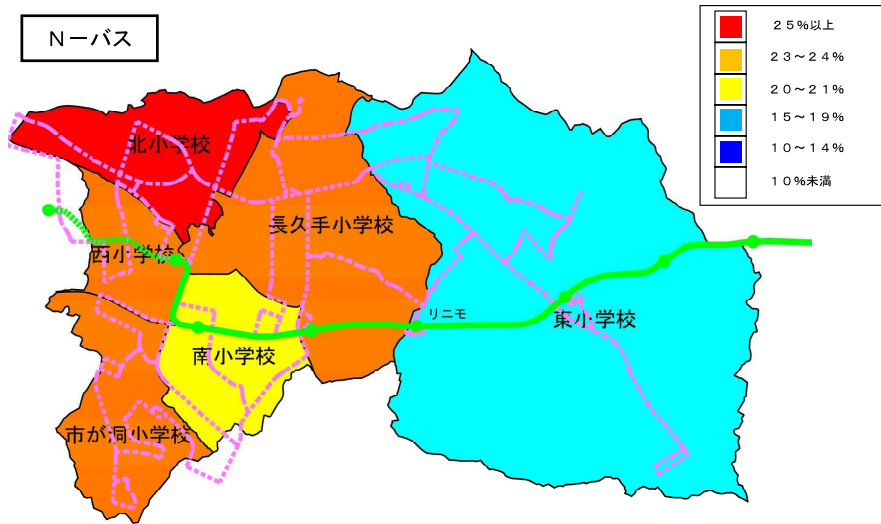
### (1) 利用地域

Nーバスの利用は、主に市の西部で多い。

名鉄バスの利用は、市の西部の中でも市が洞小学校区や北小学校区といったリニモ沿線からやや離れている地域で多い。

リニモの利用は、市の西部の中でも東部寄りの南小学校区や長久手小学校区といったリニモ沿線に近い地域のほか、市の東部の東小学校区で多い。

タクシーの利用は、主に市の西部で多い。



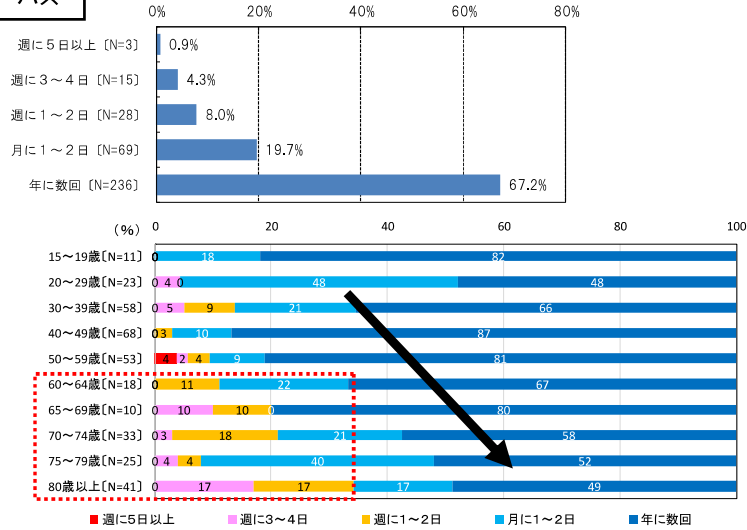
## (2) 利用年齢層

### 1) 利用頻度と年齢の傾向

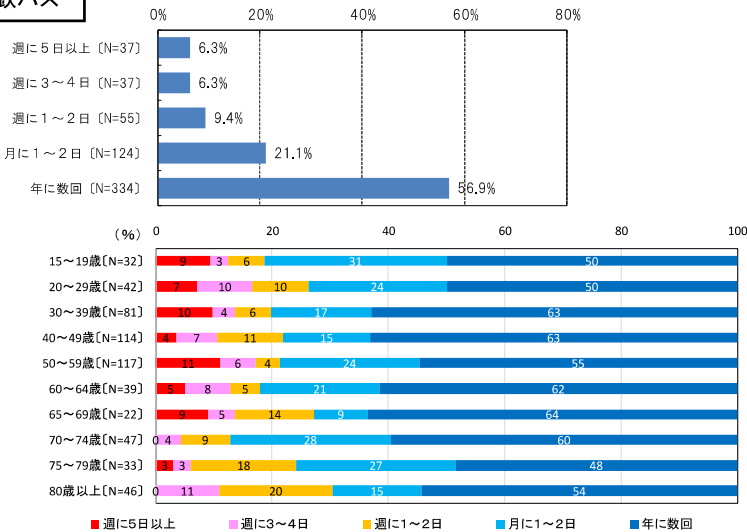
Nーバスは、年齢層が高い方の利用頻度が高く、タクシーは全体的に利用頻度は低いものの、年齢層が高い方の利用頻度が高い傾向にある。

リリモは年齢層が低い方の利用頻度が高い。名鉄バスは各年齢層のばらつきが小さい。

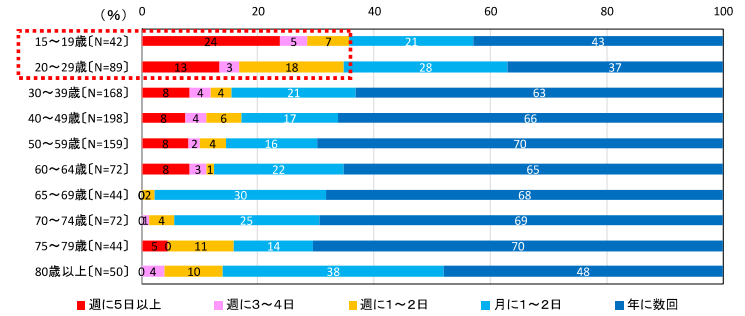
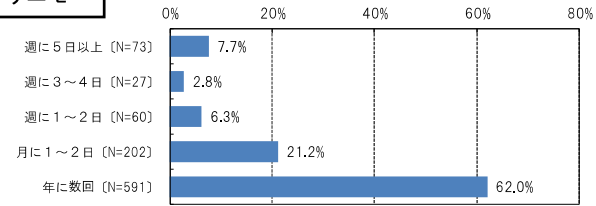
#### Nーバス



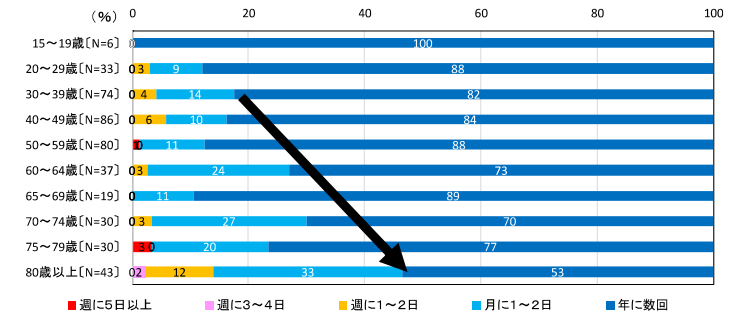
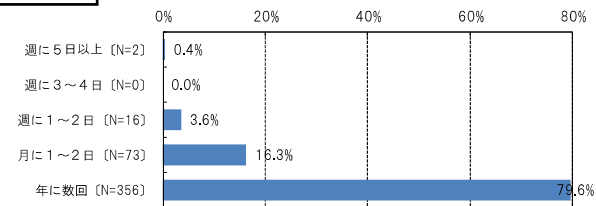
#### 名鉄バス



#### リリモ



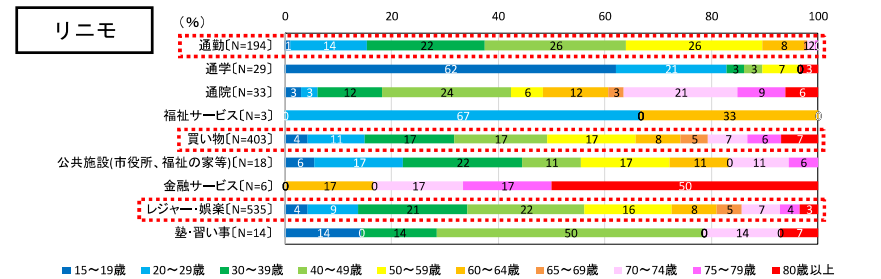
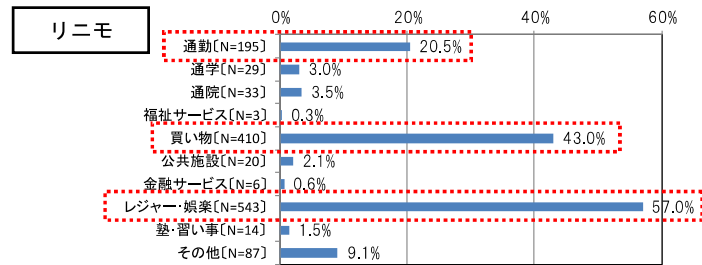
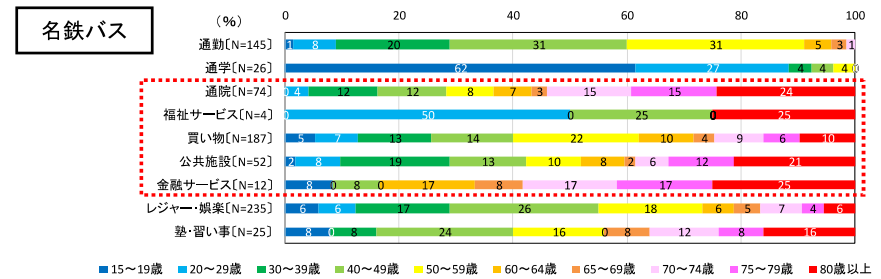
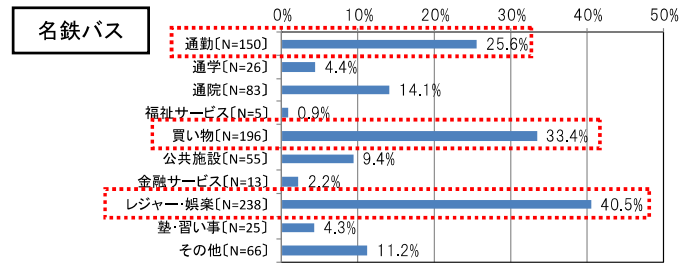
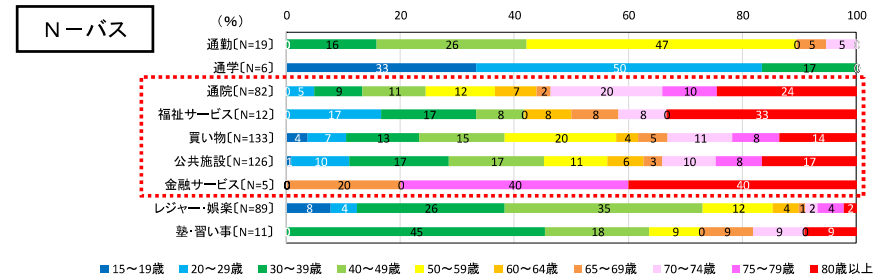
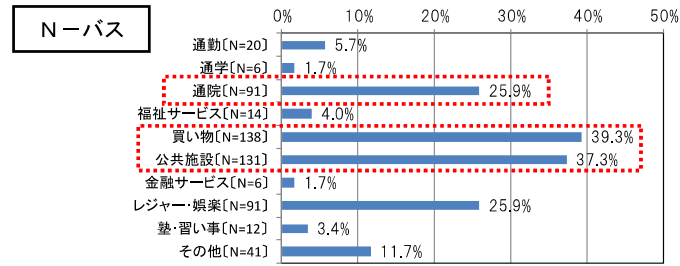
#### タクシー



## 2) 利用目的と年齢の傾向

Nーバスでは、「買い物」「公共施設」「通院」の利用目的が多い。  
 名鉄バス、リニモでは、「レジャー・娯楽」「買い物」「通勤」の利用目的が多い。

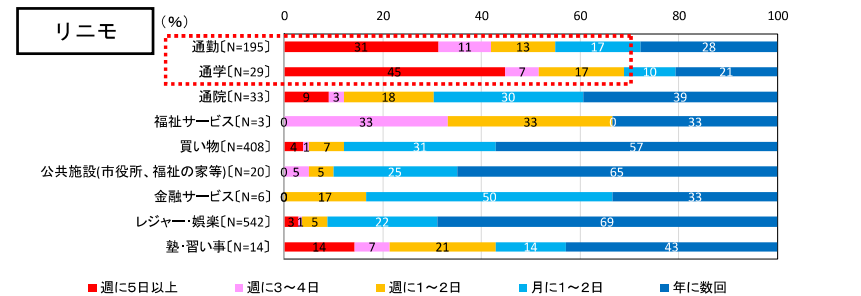
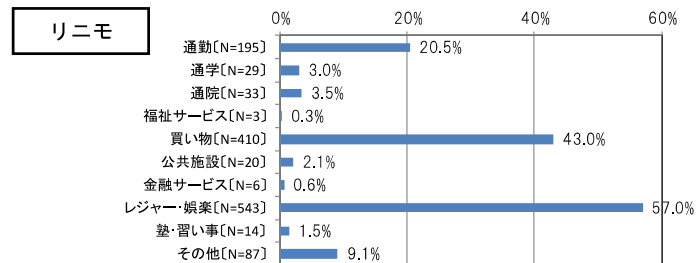
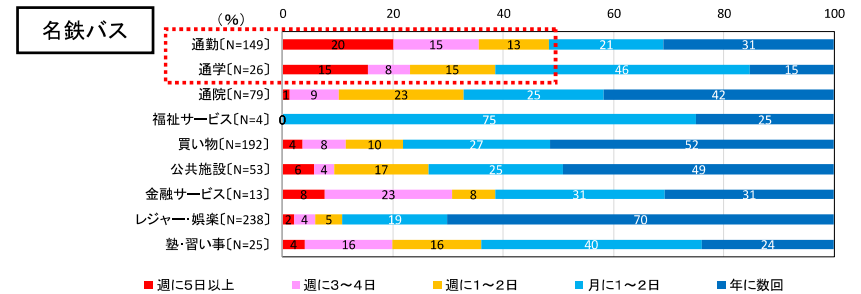
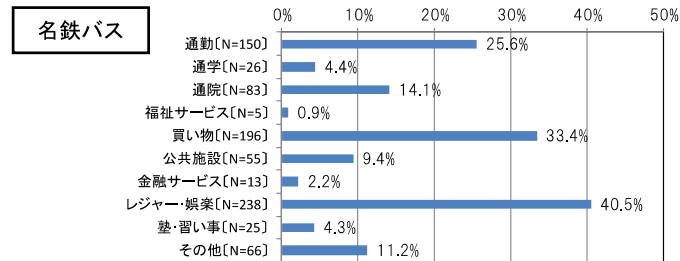
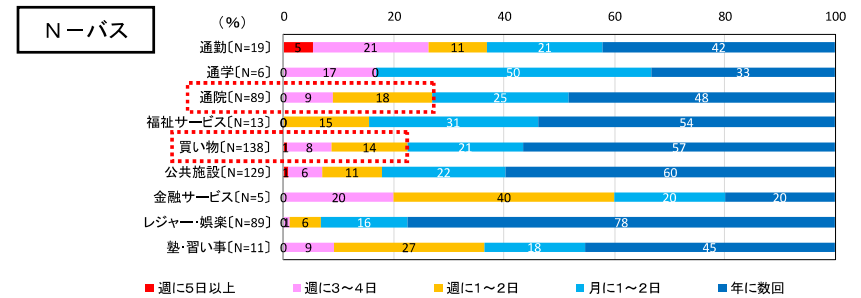
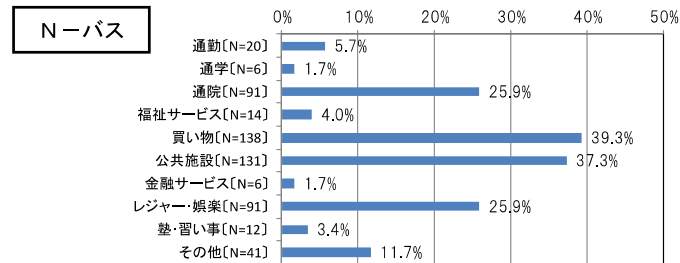
Nーバス、名鉄バスでは「通院」「福祉サービス」「買い物」「公共施設」「金融サービス」の利用目的で、高齢者の利用割合が比較的に高い傾向がある。  
 リニモは、利用目的が多い通勤、買い物、レジャー・娯楽をみると、若年層の利用が多い。



### (3) 利用目的と利用頻度

Nーバスは、通勤目的の利用は少ないが、利用頻度は高い。次いで、通院目的、買い物目的の利用頻度が高い。

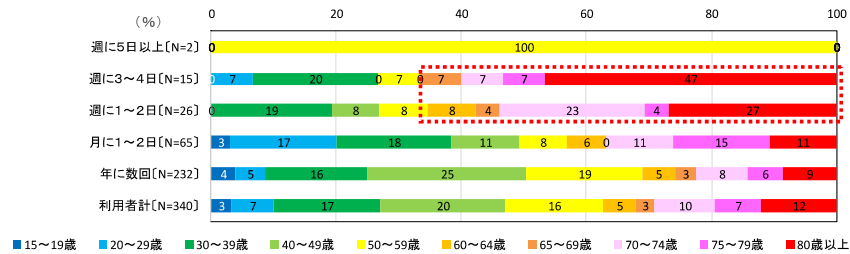
名鉄バス、リニモは、通勤・通学目的で利用頻度が高い。次いで、通院目的の利用頻度が高い。



### 3. Nーバスの利用傾向

#### (1) 利用頻度と年齢構成

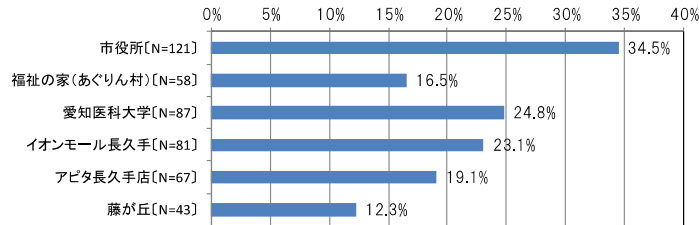
週に3～4日・1～2日の利用頻度では、高齢者の利用が7割近くを占める。



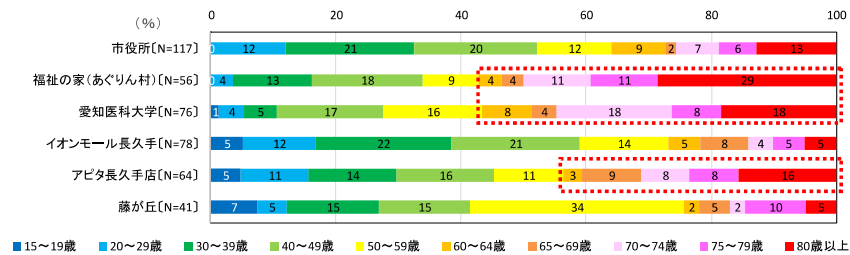
#### (2) 目的地と利用頻度

Nーバスの利用者の行き先の上位は、市役所、愛知医科大学、イオンモール長久手の順が多い。高齢者は「福祉の家」「愛知医科大学」「アピタ長久手店」への来訪割合が高い。

Nーバス利用者の行き先の上位

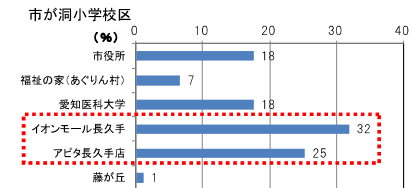
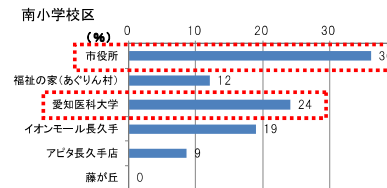
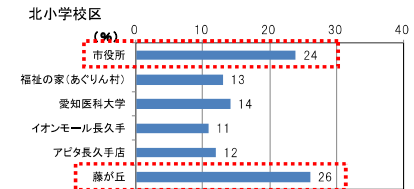
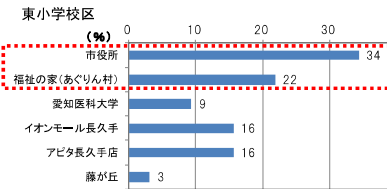
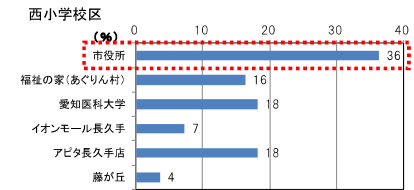
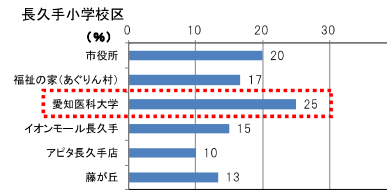


Nーバス利用者の行き先上位の利用年齢層

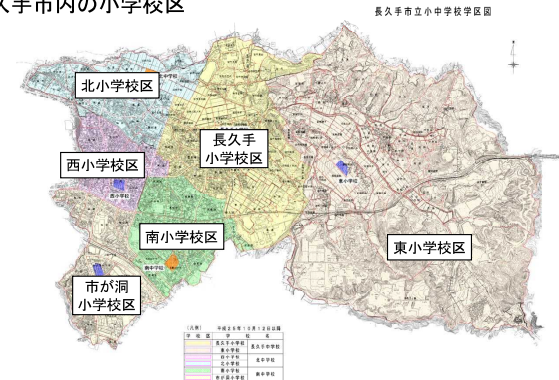


#### (3) 小学校区ごとの行き先の構成

Nーバスの利用者の小学校区ごとの行き先をみると、小学校区ごとに上位に位置する行き先が異なっている。



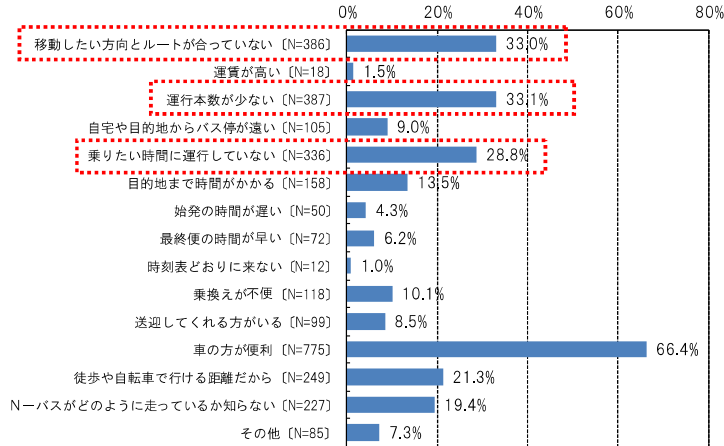
長久手市内の小学校区



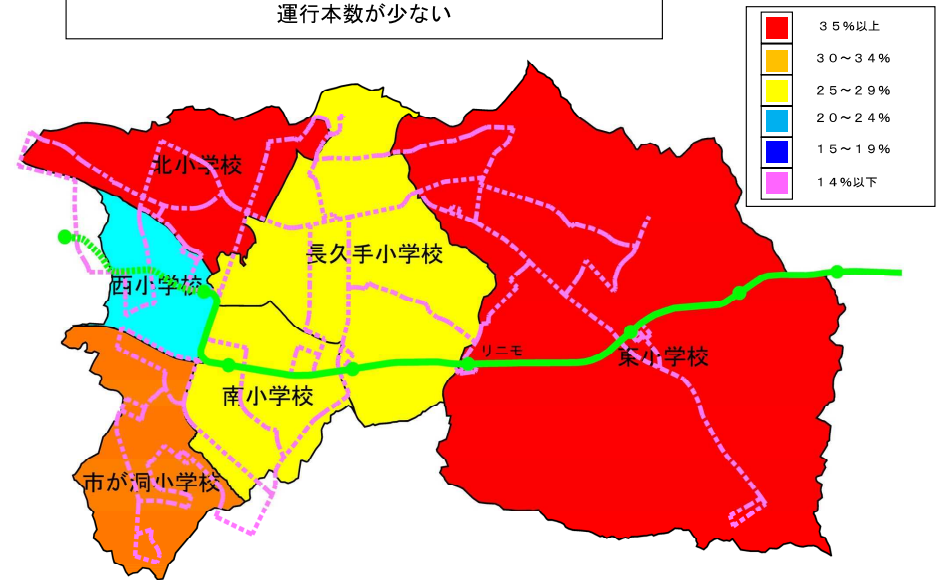
#### (4) Nーバスを利用していない理由の地域特性

Nーバスを利用していない理由の中でも、回答割合が多い選択肢の地域分布を整理した。  
 「移動したい方向とルートが合っていない」は市が洞小学校区で高いのが目立つ。  
 「運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行していない」は、東小学校区と北小学校区で高いのが目立つ。

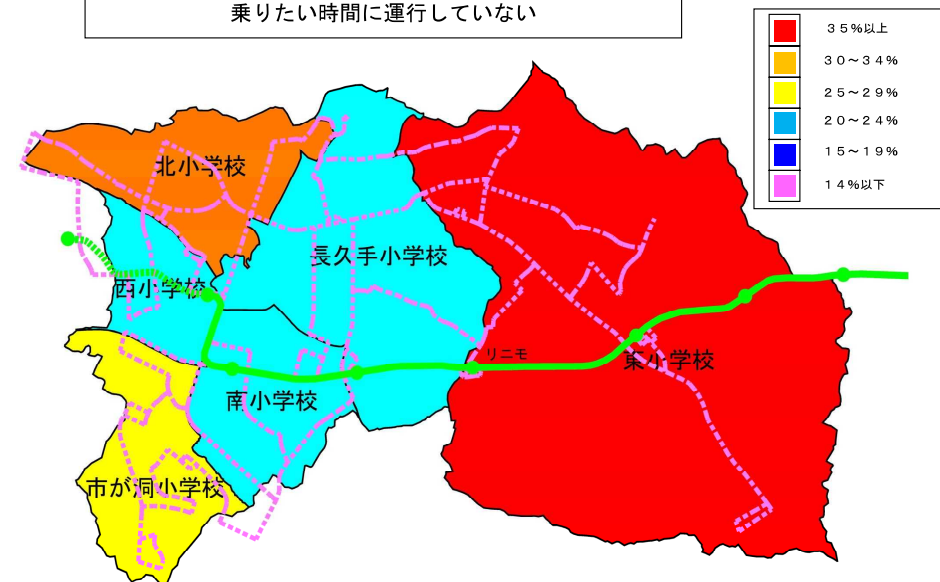
Nーバスを利用していない理由



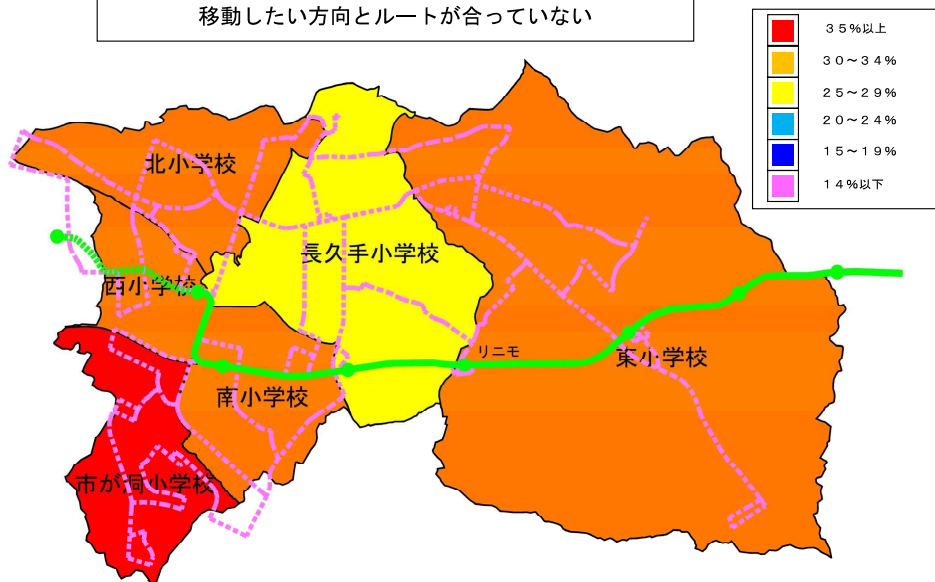
運行本数が少ない



乗りたい時間に運行していない



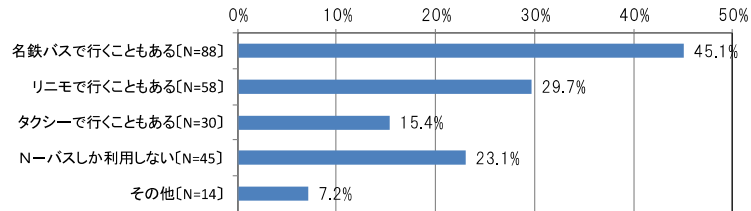
移動したい方向とルートが合っていない



### (5) N-バスで良く行く場所への他の交通手段での移動

N-バスで良く行く場所への他の交通手段での移動は、名鉄バス、リニモ、タクシーの順で多く、他の交通手段と使い分けられている実態が見受けられる。

N-バスで良く行く場所への他の交通手段での移動

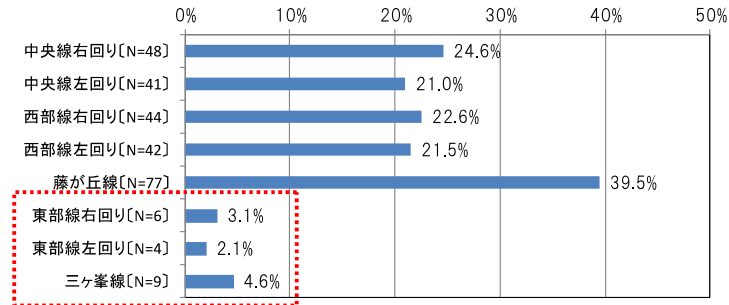


### (6) N-バスの路線ごとの利用傾向

N-バスの各路線の利用は、市民アンケートでは主に市街化調整区域を運行する三ヶ峯線と東部線の利用割合が極めて少ない。

実際の1ヶ月あたり利用者数では、三ヶ峯線は藤が丘線に匹敵するものの、小学児童が多く利用する特徴もあり、例えば夏休みの8月には利用者数は半減する。

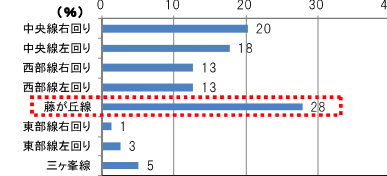
N-バスでよく利用する路線



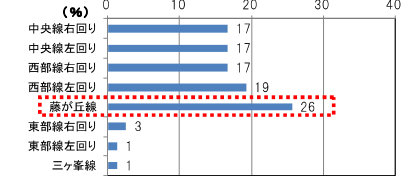
### (7) 小学校区ごとの利用路線の構成

小学校区ごとの利用路線は、北小学校区や東小学校区では、小学校区内を主に運行する藤が丘線・三ヶ峯線の利用が特に多く、その他の小学校区ではそれぞれ利用の多い路線に違いはあるものの、全体としては藤が丘線、中央線（右回り・左回り）、西部線（右回り・左回り）の利用が多くなっている。

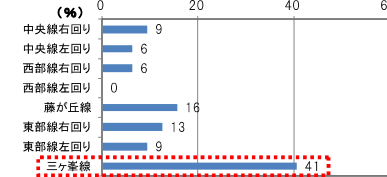
長久手小学校区



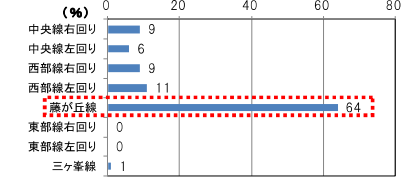
西小学校区



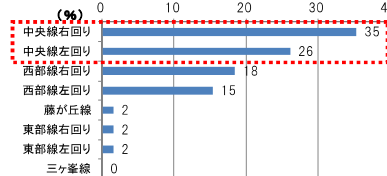
東小学校区



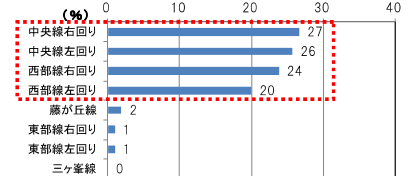
北小学校区



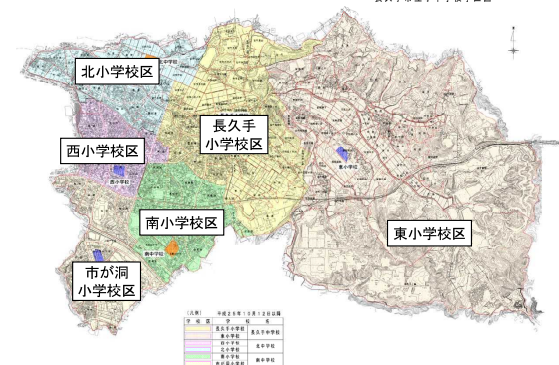
南小学校区



市が洞小学校区



長久手市内の小学校区

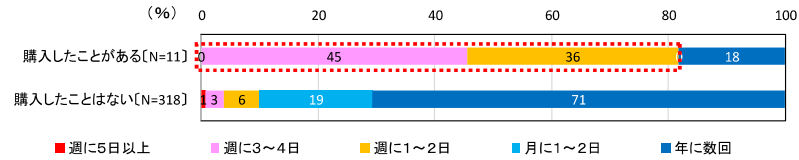




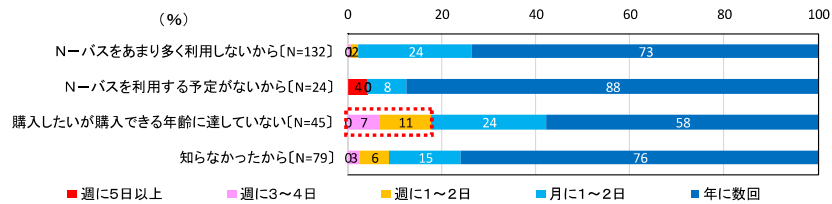
### (8) N-バスフリーパス券

N-バスフリーパス券は、利用頻度が高い方ほど購入しており、購入していない理由のうち、「購入できる年齢に達していない」では、利用頻度が高い方の回答割合が多い。

利用頻度別のN-バスフリーパス券の購入割合

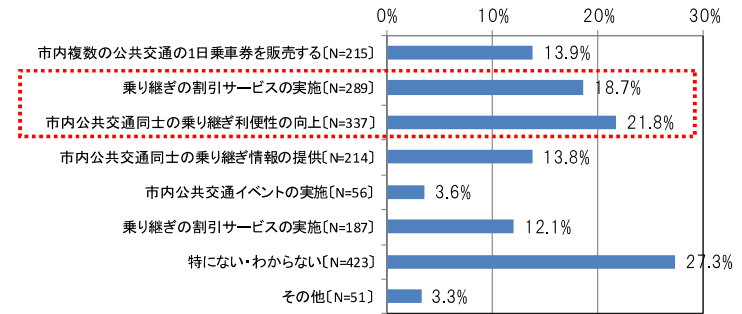


N-バスフリーパス券を購入しない理由の利用頻度別の割合



### (9) 長久手市内の複数の公共交通を利用するうえで実施してほしいサービス

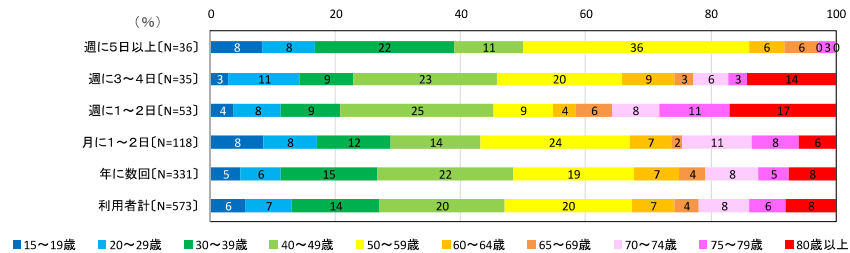
長久手市内の複数の公共交通を利用するうえで実施してほしいサービスは、「市内公共交通同士の乗り継ぎ利便性の向上」が最も多く、次いで「乗り継ぎの割引サービスの実施」の回答割合が多い。



#### 4. 名鉄バスの利用傾向

##### (1) 利用頻度と年齢構成

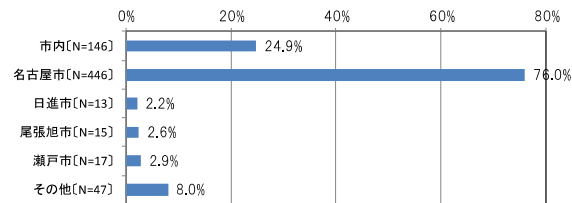
通勤利用の割合が多いため、利用頻度が高いほど、若年層の利用が多い。



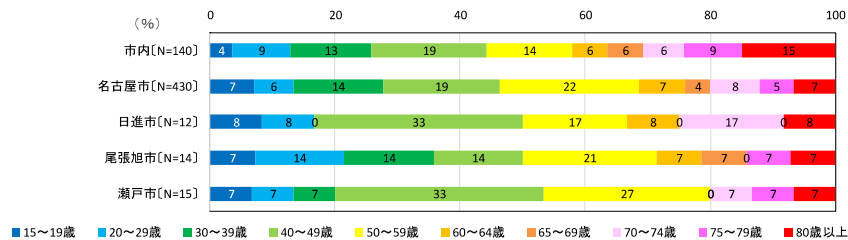
##### (2) 目的地と利用頻度

名鉄バスの利用者の行き先の上位は、名古屋市内が76.0%と多く、次いで長久手市内が24.9%と多い。行き先による年齢層の大きな違いはみられない。

名鉄バス利用者の行き先の上位

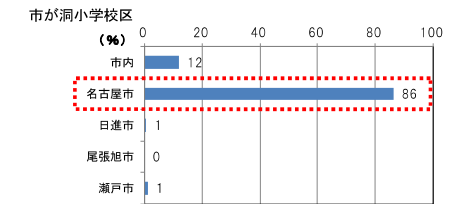
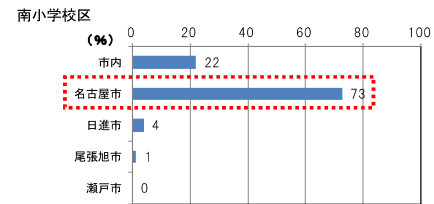
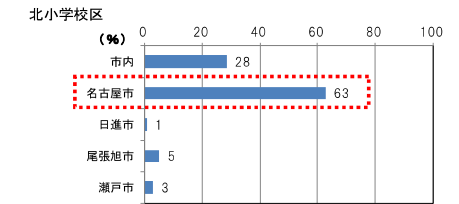
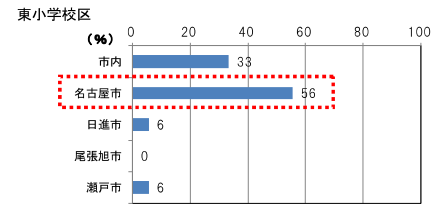
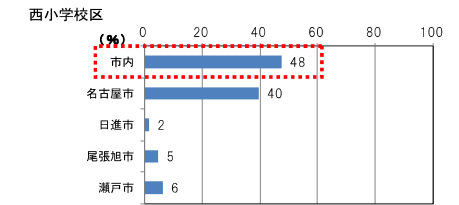
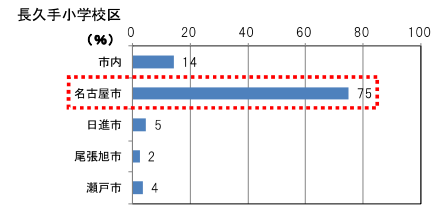


名鉄バス利用者の行き先上位の利用年齢層

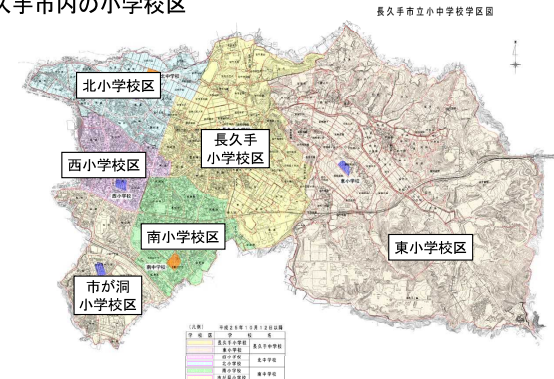


##### (3) 小学校区ごとの行き先の構成

各小学校区とも名古屋市内が多くなっている中で、西小学校区では市内の利用の方が多くなっている。



長久手市内の小学校区

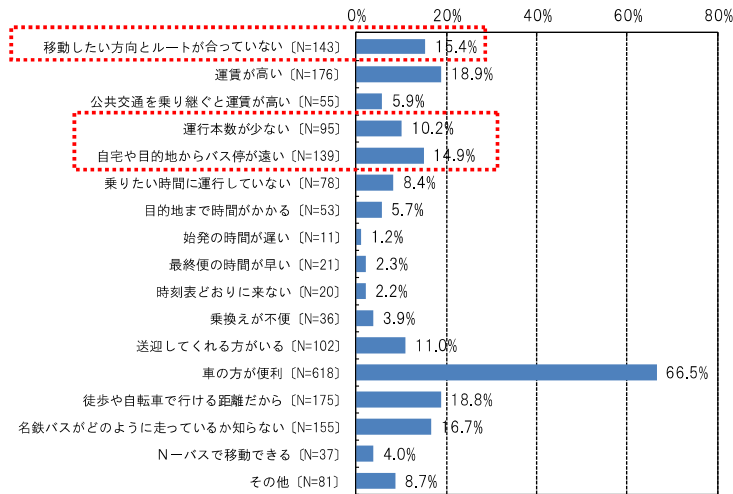


#### (4) 名鉄バスを利用していない理由の地域特性

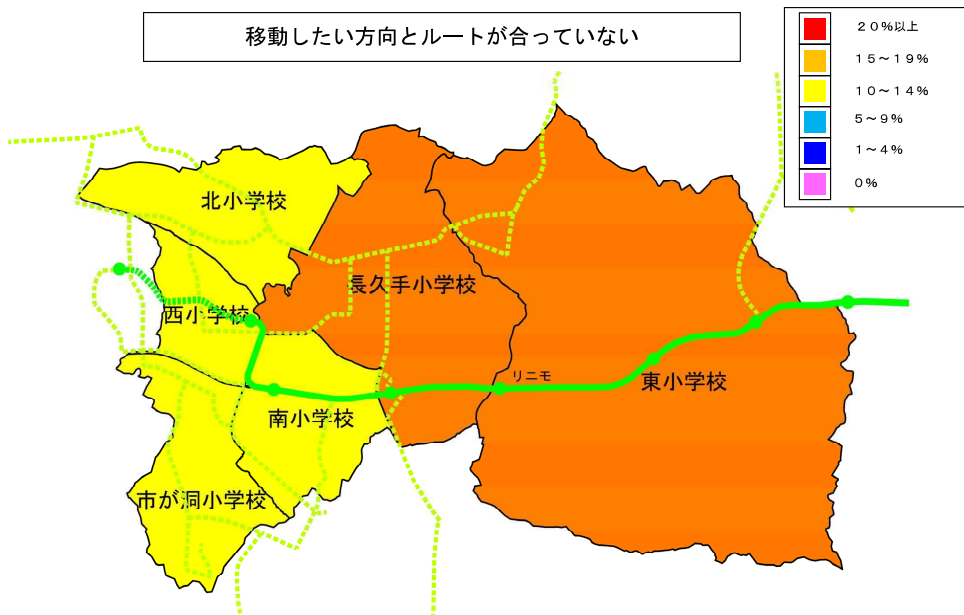
名鉄バスを利用していない理由の中でも、運賃関係を除いて回答割合が多い選択肢の地域分布を整理した。

「移動したい方向とルートが合っていない」「自宅や目的地からバス停が遠い」は市の東部で高いのが目立つ。「運行本数が少ない」は、南小学校区で高いのが目立つ。

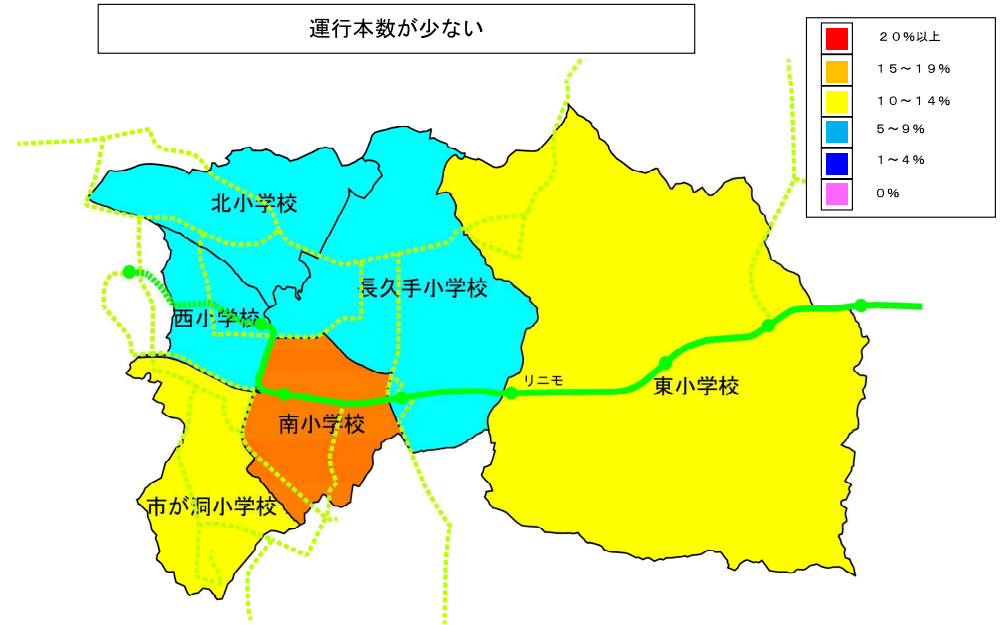
名鉄バスを利用していない理由



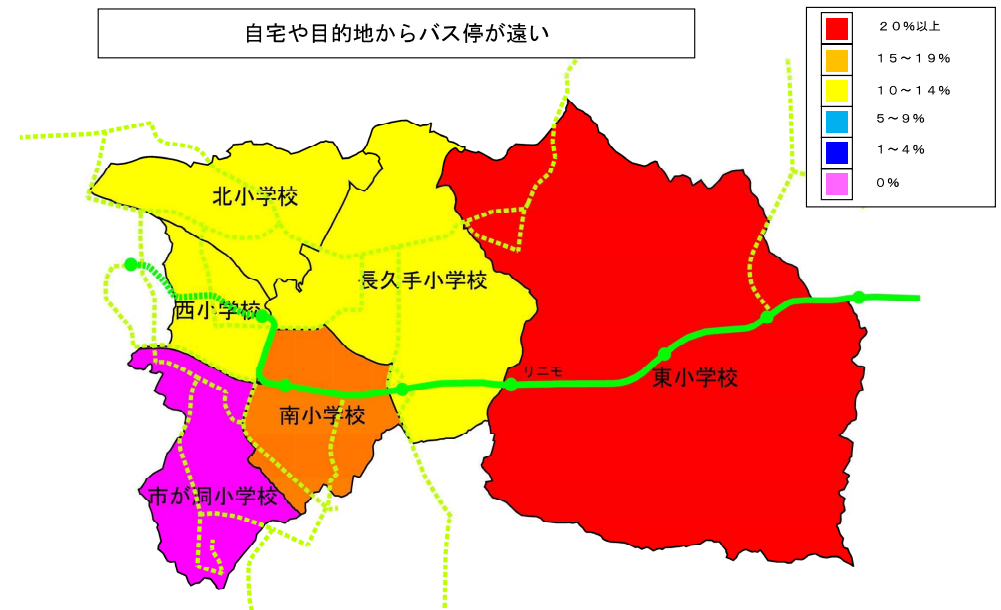
移動したい方向とルートが合っていない



運行本数が少ない



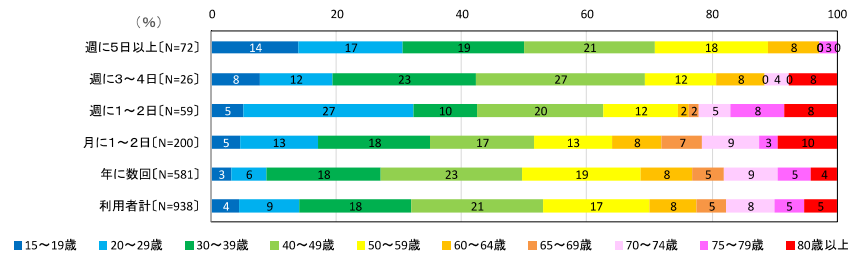
自宅や目的地からバス停が遠い



## 5. リモの利用傾向

### (1) 利用頻度と年齢構成

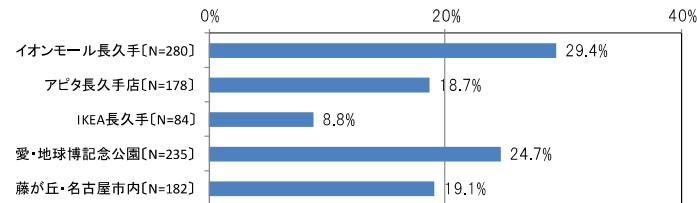
通勤利用の割合が多いため、利用頻度が高いほど、若年層の利用が多い。



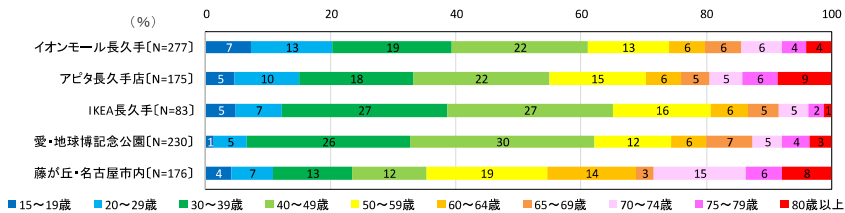
### (2) 目的地と利用頻度

リモの利用者の行き先の上位は、イオンモール長久手、愛・地球博記念公園、藤が丘・名古屋市内の順で多い。行き先による年齢層は、藤が丘・名古屋市内はやや高齢層が多いが、その他は大きな違いはみられない。

リモ利用者の行き先の上位

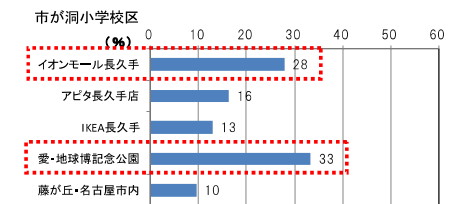
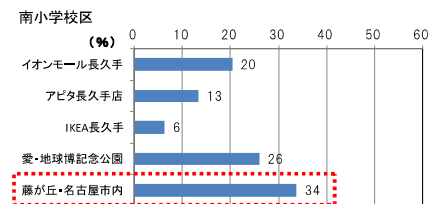
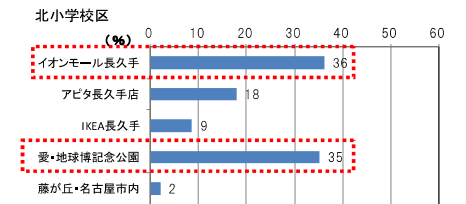
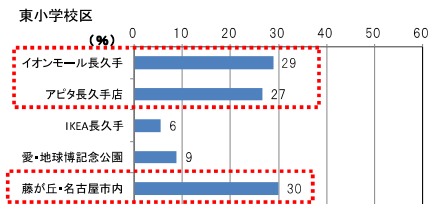
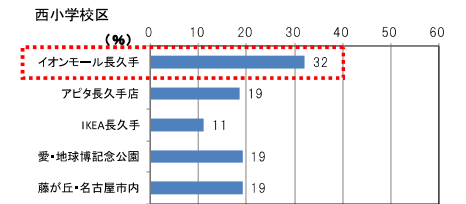
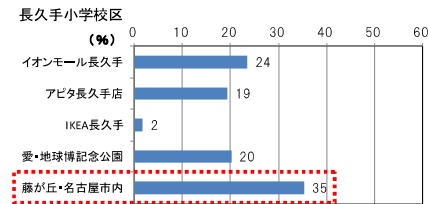


リモ利用者の行き先上位の利用年齢層

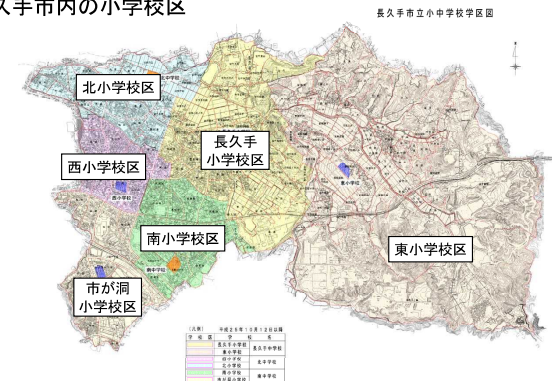


### (3) 小学校区ごとの行き先の構成

小学校区ごとでみると、それぞれの小学校区から離れている行き先に対する利用が多くなっている。

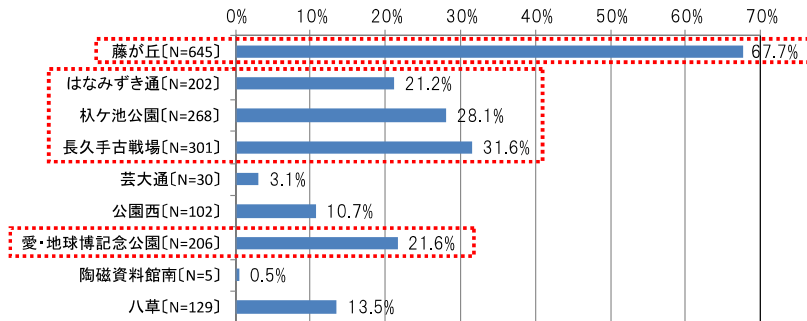


長久手市内の小学校区

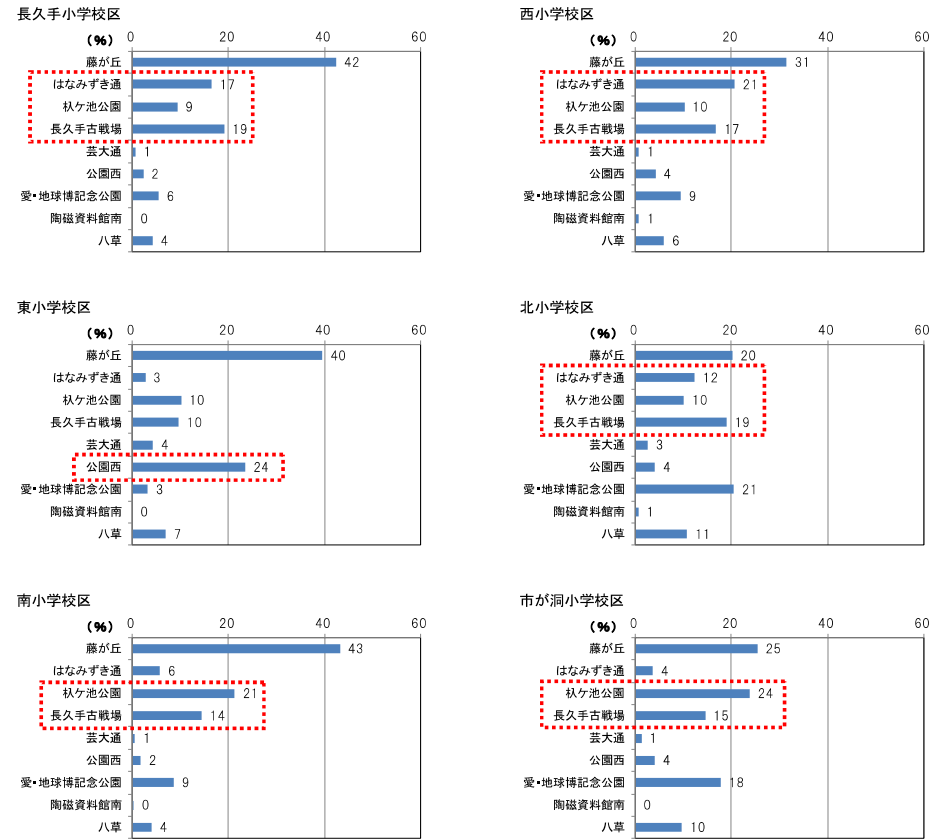


#### (4) 小学校区ごとの利用駅の構成

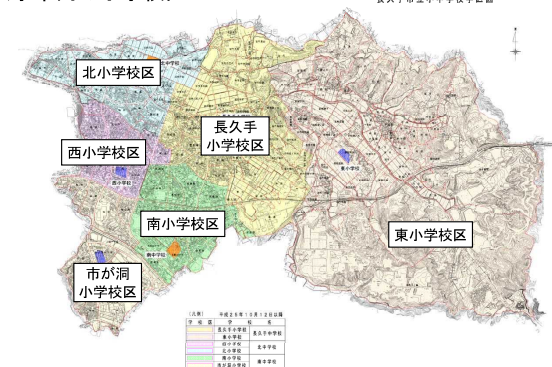
長久手市民のリノモ利用駅は起点の「藤が丘駅」が最も多く、市内では市街化区域内に位置する「はなみずき通」「杵ヶ池公園」「長久手古戦場」や、モリコロパークに隣接する「愛・地球博記念公園」の利用の多さが目立つ。



小学校区ごとでは、目的地側となる「藤が丘駅」や「愛・地球博記念公園」を除くと、市街化区域内に位置する小学校区では「はなみずき通」「杵ヶ池公園」「長久手古戦場」の利用が目立ち、主に市街化調整区域に位置する東小学校区では「公園西」の利用が目立つ。



長久手市内の小学校区

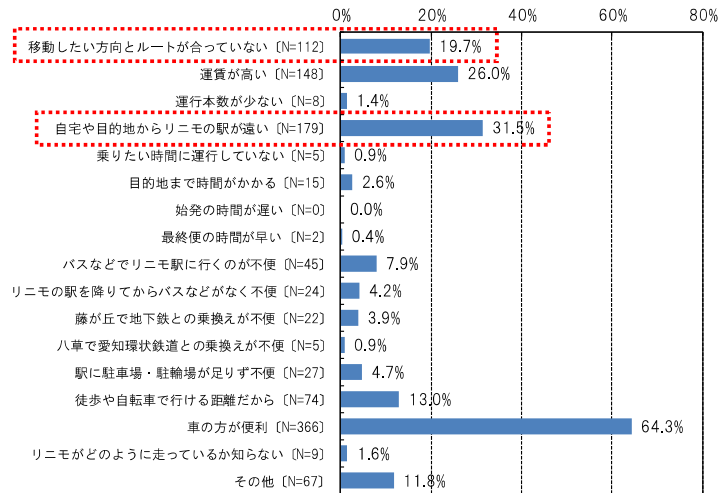


### (5) リニモを利用していない理由の地域特性

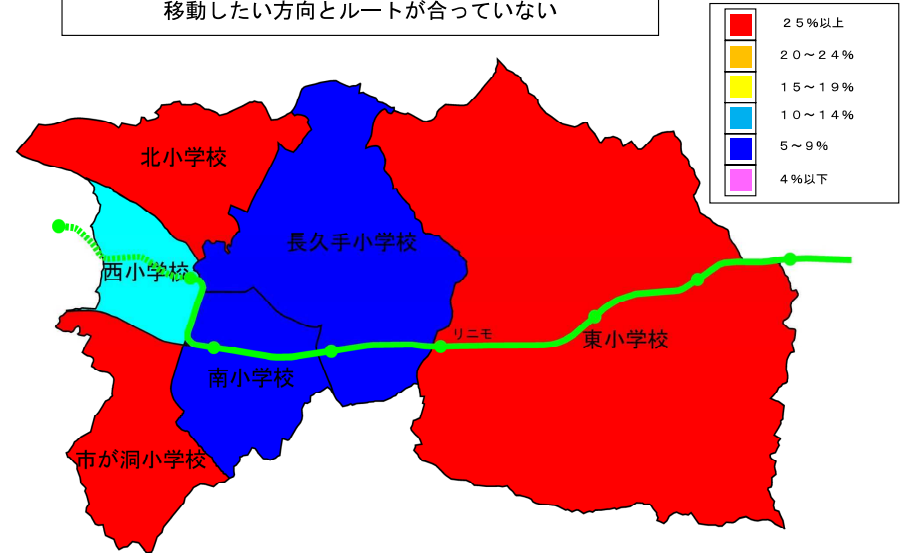
名鉄バスを利用していない理由の中でも、運賃関係を除いて回答割合が多い選択肢の地域分布を整理した。

「移動したい方向とルートが合っていない」「自宅や目的地からバス停が遠い」は、リニモ沿線から離れている北・市が洞・東小学校区で高いが目立つ。

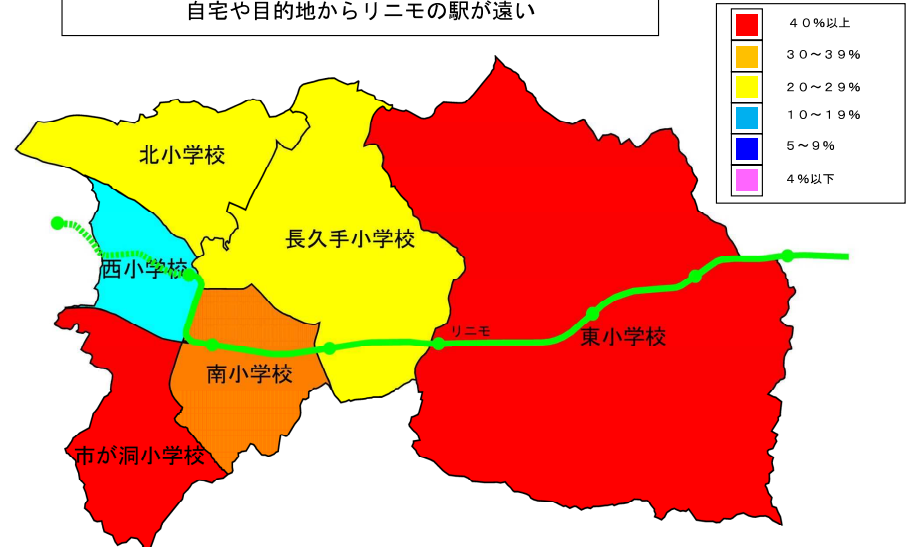
リニモを利用していない理由



移動したい方向とルートが合っていない



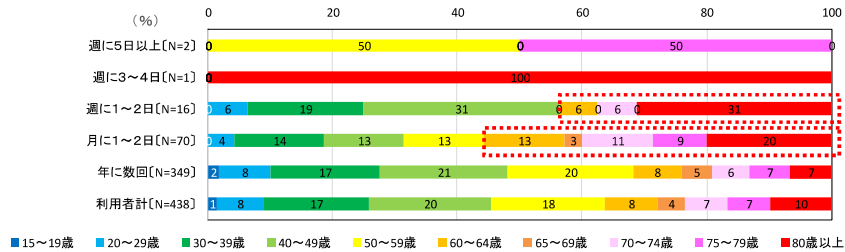
自宅や目的地からリニモの駅が遠い



## 6. タクシーの利用傾向

### (1) 利用頻度と年齢構成

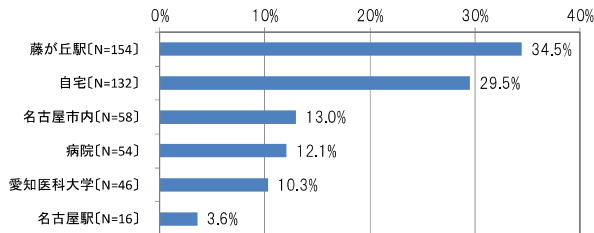
週・月に1～2日の利用頻度では、高齢者の利用が半数近くを占める。



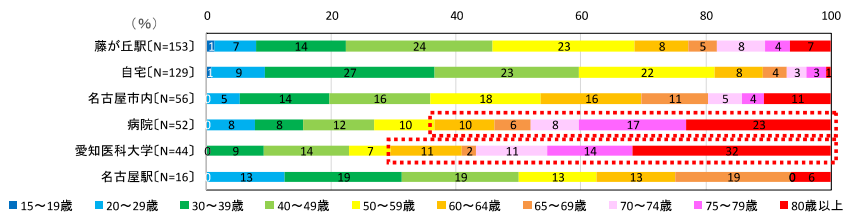
### (2) 目的地

タクシーの利用者の行き先の上位は、藤が丘駅、自宅、名古屋市内、病院、愛知医科大学の順が多い。行き先による年齢層は、病院・愛知医科大学病院は、高齢者層の利用が多い傾向にある。

タクシー利用者の行き先の上位

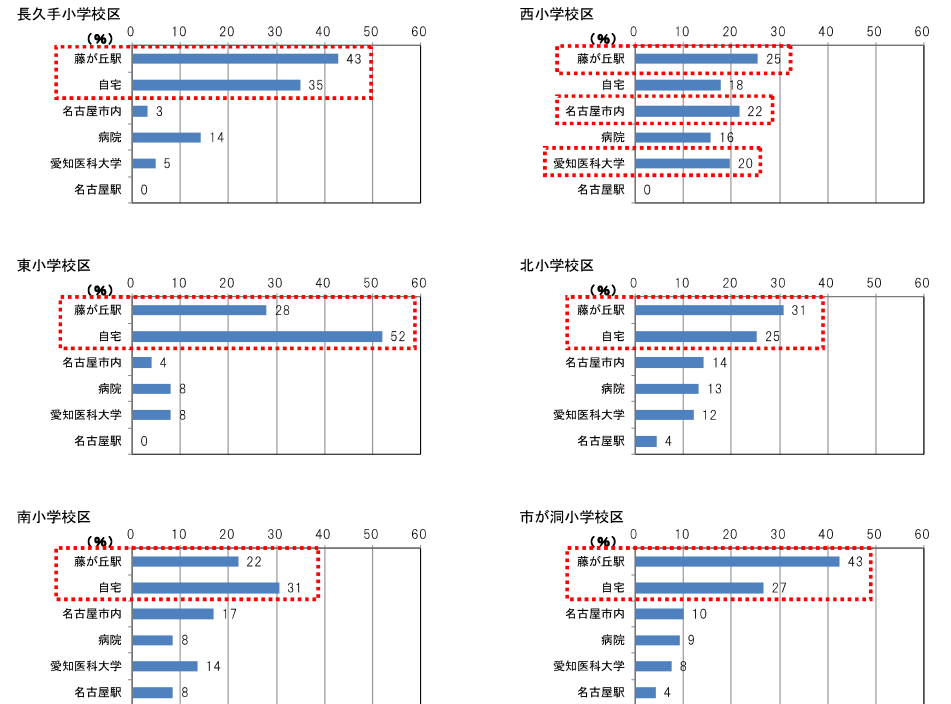


タクシー利用者の行き先上位の利用年齢層

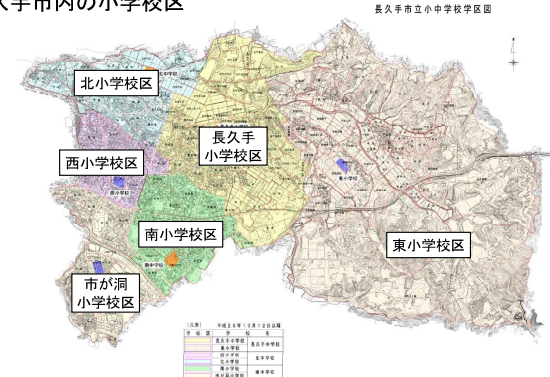


### (3) 小学校区ごとの行き先の構成

小学校区別で見ると、いずれの小学校区でも、自宅を除くと、藤が丘駅への利用が最も多い。西小学校区では、名古屋市内と愛知医科大学病院への利用も多い傾向になっている。



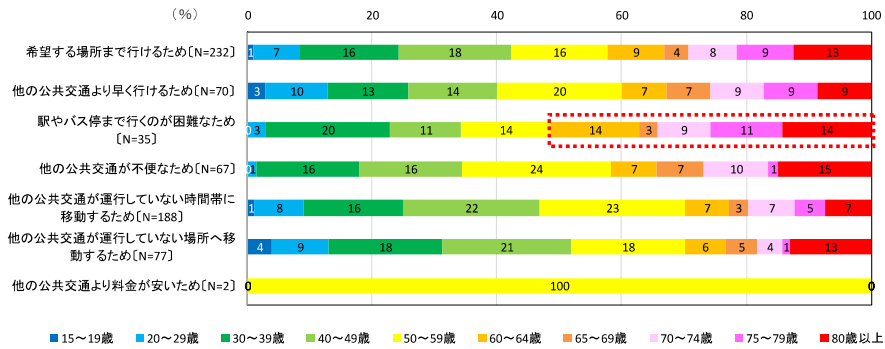
長久手市内の小学校区



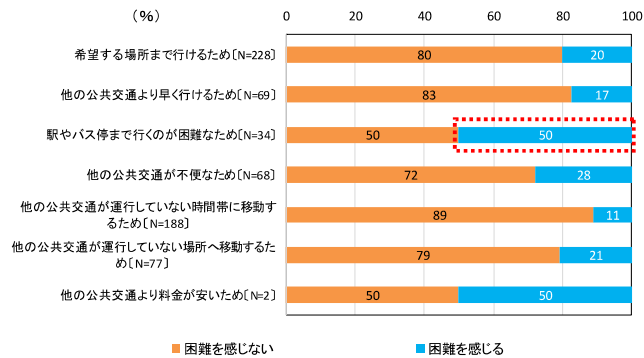
#### (4) タクシーを利用する理由の構成

タクシーを利用する理由で「駅やバス停まで行くのが困難」については、高齢者の割合が多く、徒歩移動に困難を感じている方ほど多い。

タクシー利用する理由の年齢別の割合



タクシー利用する理由の徒歩移動の困難さの割合



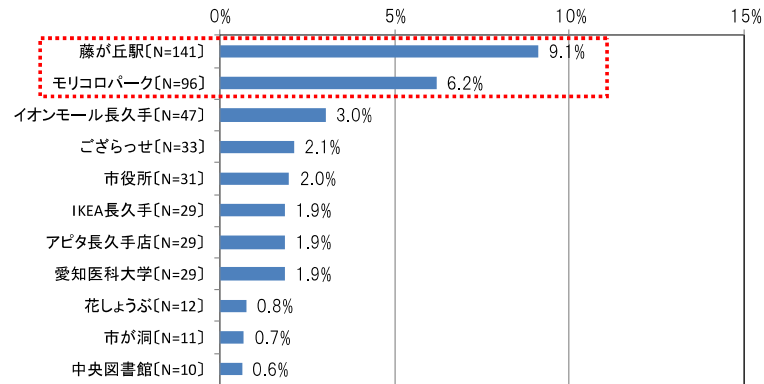


## 7. 今後、Nーバスや名鉄バスで行けるようになって欲しいと思う場所や施設

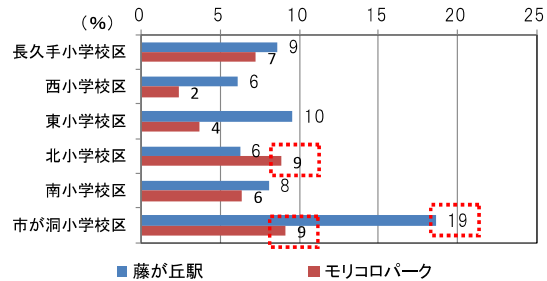
Nーバスや名鉄バスで行けるようになって欲しいと思う場所や施設は、長久手市に隣接する「藤が丘駅」が最も多く、次いで「モリコロパーク」が多くなっている。

上位の「藤が丘駅」と「モリコロパーク」について、小学校区ごとの回答数に占める割合をみると、「藤が丘駅」は市が洞小学校区で多いのが目立ち、「モリコロパーク」は市が洞小学校区、北小学校区のリニモからやや離れている地域で多いのが目立つ。

Nーバスや名鉄バスで行けるようになって欲しいと思う場所や施設



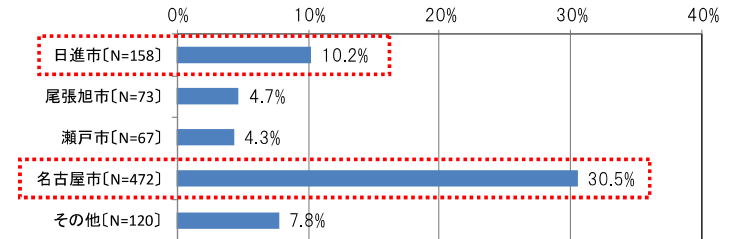
上記の上位施設の小学校区ごとの構成



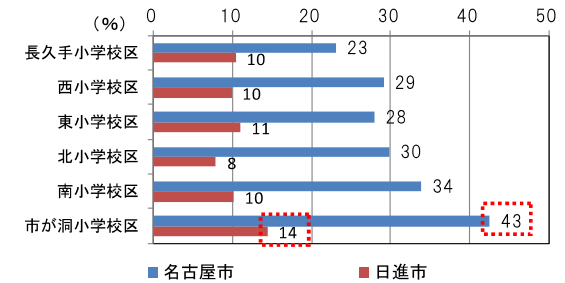
また、長久手市外で行けるようになって欲しいところは「名古屋市」が最も多く、次いで「日進市」が多くなっている。

上位の「名古屋市」と「日進市」について、小学校区ごとの回答数に占める割合をみると、「名古屋市」と「日進市」のいずれも市が洞小学校区でやや多いのが目立つ。

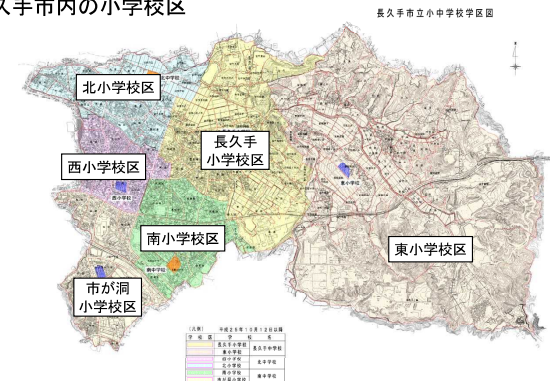
長久手市外で行けるようになって欲しいと隣接市



上記の隣接市の小学校区ごとの構成



長久手市内の小学校区



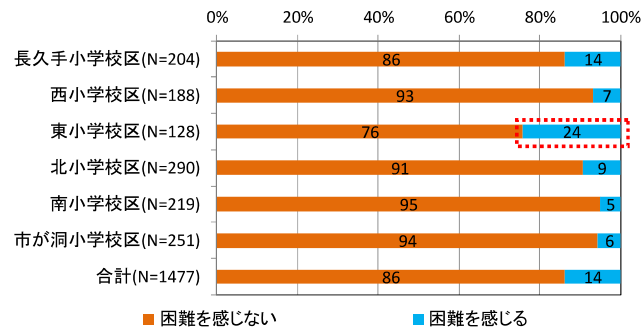
## 8. 徒歩移動の困難さの傾向

### (1) 小学校区別の傾向

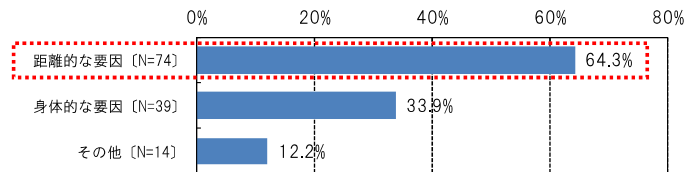
小学校区別の最寄りバス停までの徒歩移動の困難さは、市街化調整区域に位置する東小学校区の割合が最も高い。

徒歩移動困難な理由は、全体では「距離的な要因」の割合が高く、小学校区の中でも市街化調整区域に位置する東小学校区、人口が少ないエリアが一部でみられる長久手小学校区や北小学校区では「距離的な要因」の割合が7割を超えている。

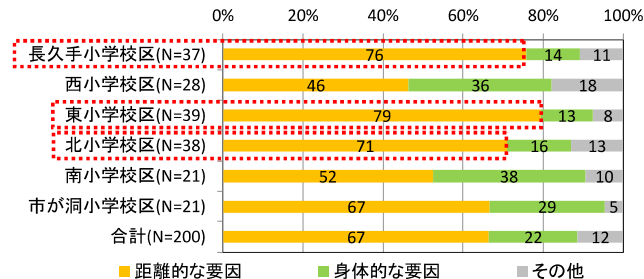
「距離的な要因」での最寄りバス停までの徒歩移動の困難さの割合



最寄りバス停までの徒歩移動が困難な理由



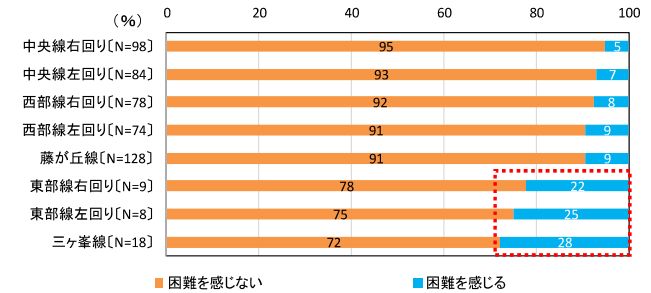
最寄りバス停までの徒歩移動が困難な理由の小学校区ごとの割合



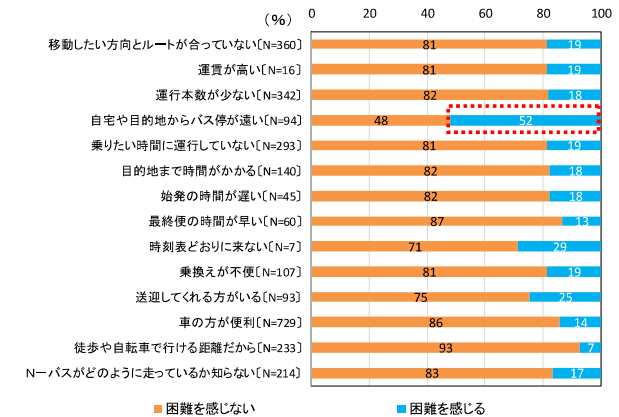
### (2) N-バスの利用路線ごとの傾向

N-バスの利用路線ごとでみると、東部線、三ヶ峯線の市街化調整区域を運行する路線ほど、最寄りバス停までの移動が困難に感じる方の割合が高く、N-バスを利用しない理由において、「バス停が遠い」の回答は、困難に感じる方の割合が高くなっている。

路線別の徒歩移動の困難さの割合

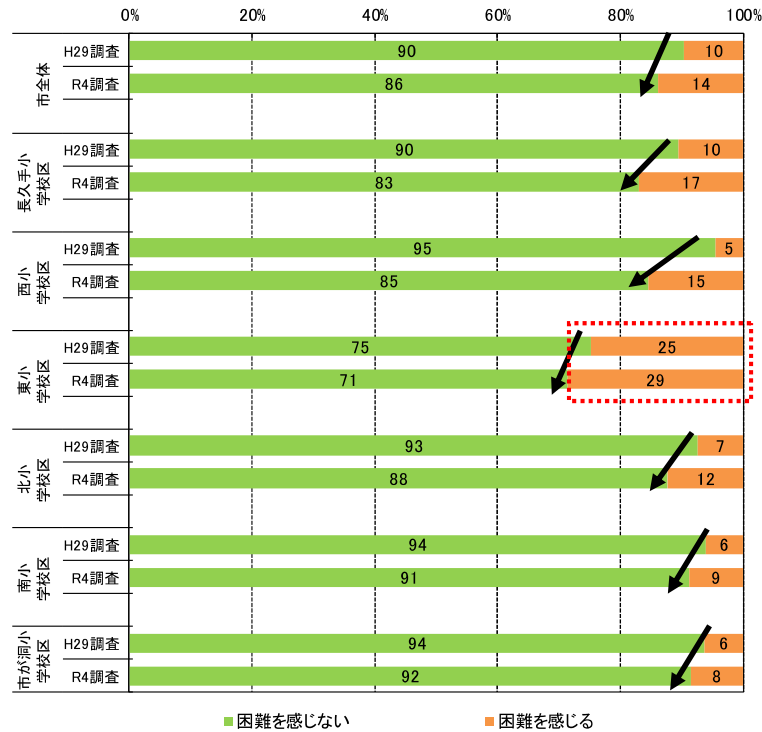


N-バスを利用しない理由の徒歩移動の困難さの割合



### (3) H29 調査からR4 調査への変化の傾向

最寄りバス停までの徒歩移動の困難さについて、H29 調査からR4 調査への変化をみると、各小学校区ともやや多くなっている。



※前頁の割合との相違の要因は、全ての徒歩移動の困難な理由を含めたためである。

#### 長久手市内の小学校区



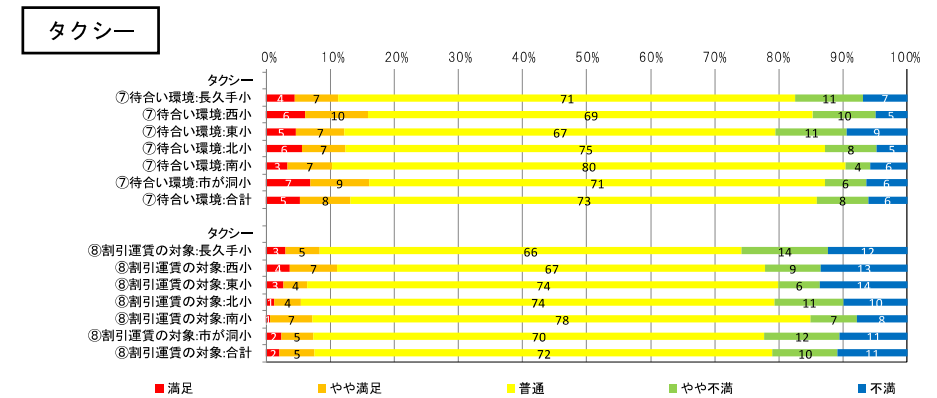
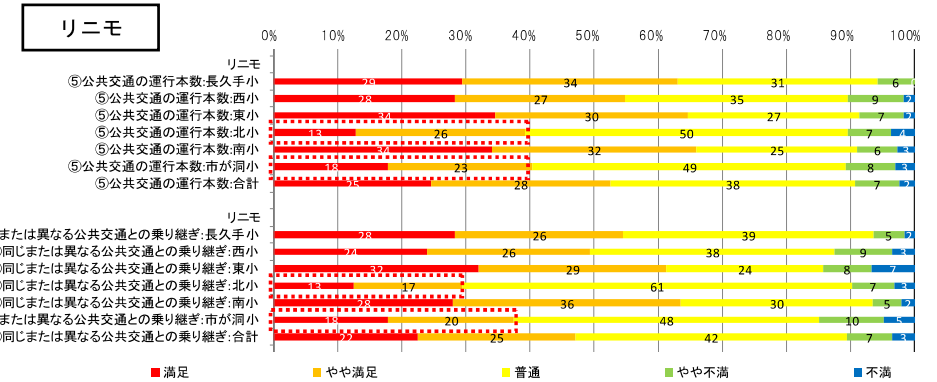
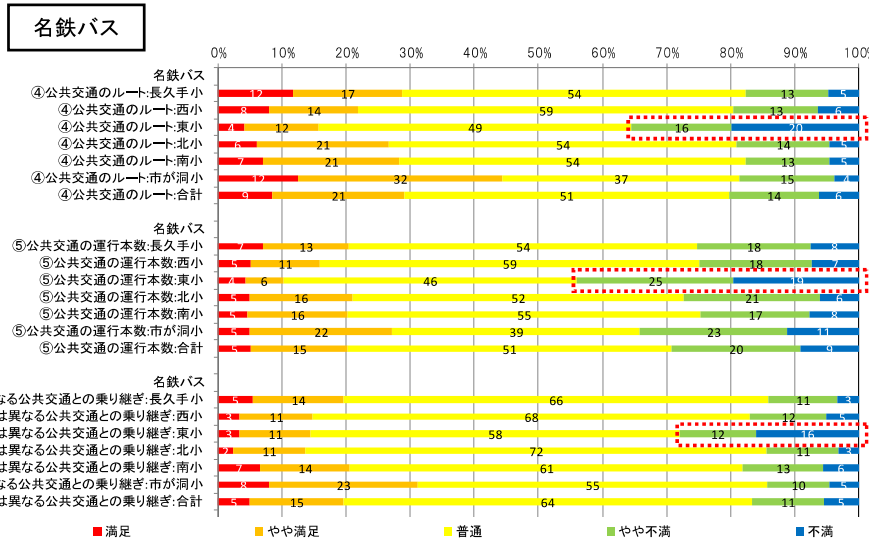
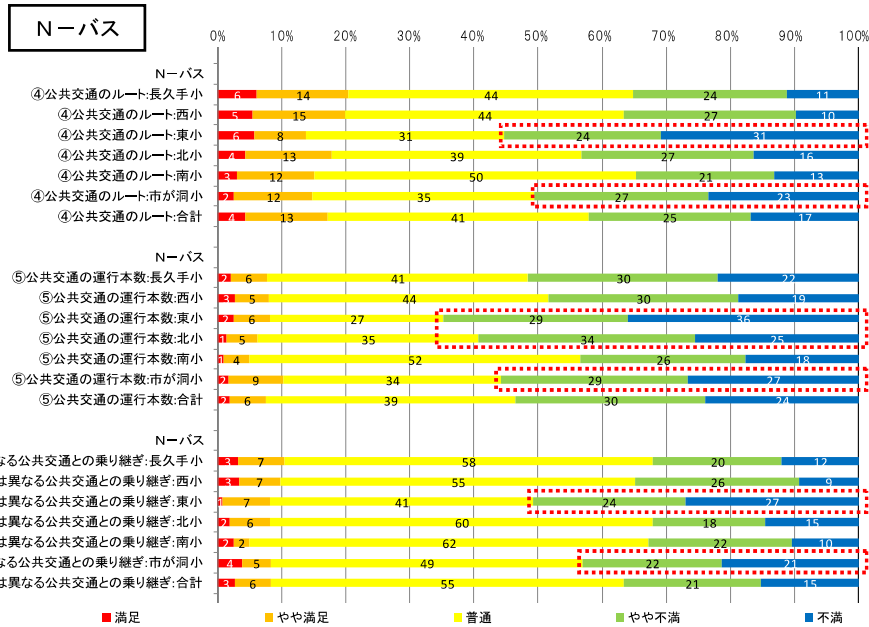
## 9. 公共交通の満足度

Nバスのルート・運行本数・乗り継ぎに関する満足度は、東小学校区と市が洞小学校区で不満の割合が高い傾向にあり、運行本数については北小学校区でもやや高い。

名鉄バスに関する満足度は、東小学校区で不満の割合が高くなっている。

リモの運行本数・乗り継ぎに関する満足度は、全体的に満足の高割合が高くなっているが、位置的にリモからやや離れた北小学校区と市が洞小学校区で、満足の割合がやや低くなっている。

タクシーに関する満足度は、全体的に不満の割合がやや高いものの、目立った地域差はみられない。

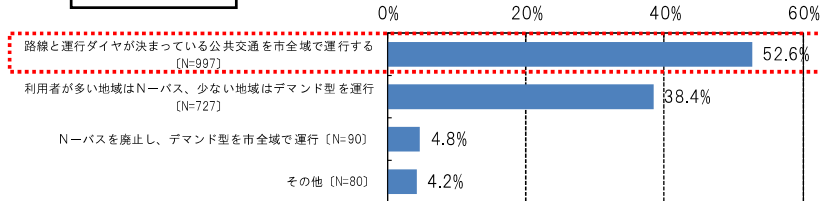


## 10. 必要と思う公共交通

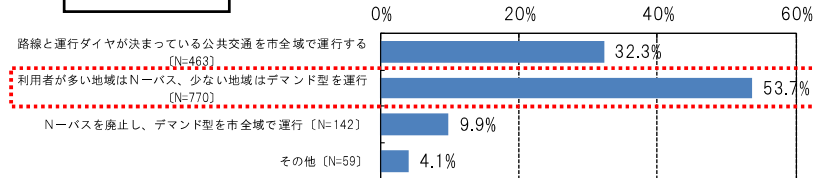
### (1) H29調査とR4調査の違い

市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通について、H29調査では「路線と運行ダイヤが決まっている公共交通を市全域で運行する」が多かったのに対し、R4調査では「利用者が多い地域がNーバス、少ない地域はデマンド型を運行」が多くなっている。

#### H29 調査結果



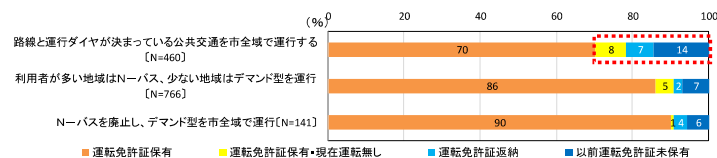
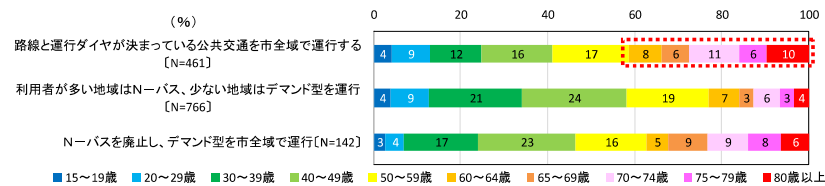
#### R4 調査結果



### (2) 必要と思う公共交通の選択肢ごとの傾向

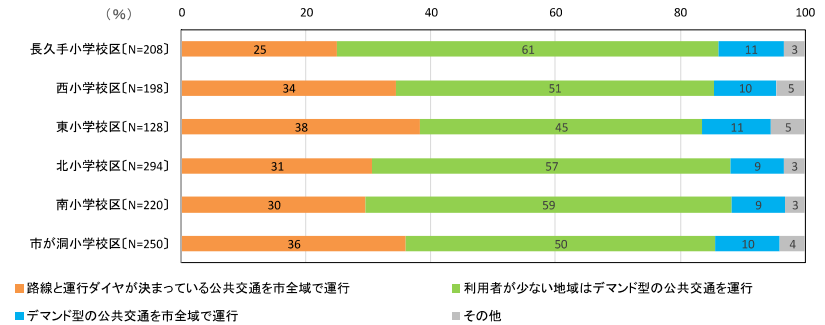
高齢者や車を持たない方は、定時定路線型の運行を望む割合が高い。

また、運転免許証の保有状況の視点で見ると、車を運転していないまたは運転できない方は、定時定路線型の運行を望む傾向にある。



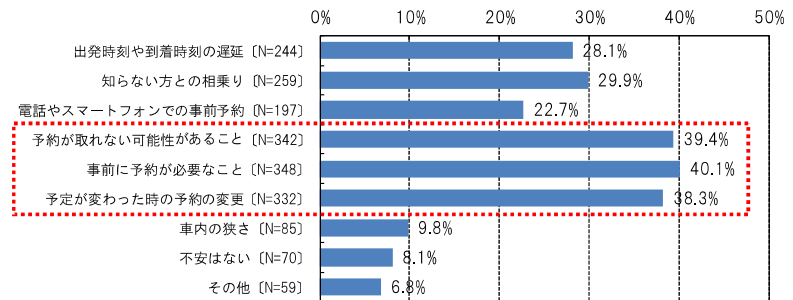
### (3) 小学校区ごとの傾向

小学校区別にみると、地域での大きな差はみられない。



### (4) デマンド型交通への不安

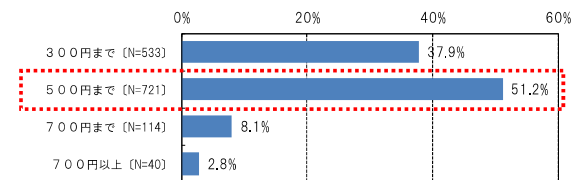
デマンド型交通の運行の回答割合が大きい中、デマンド型交通への不安として、予約に関する不安の割合が大きくなっている。



デマンド型交通についての不安

### (5) デマンド型交通を利用する場合の支払える1回あたり金額

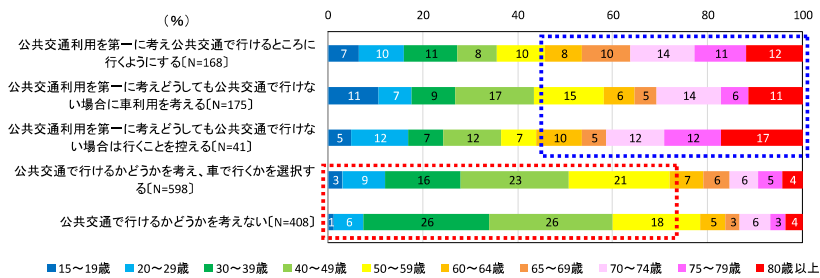
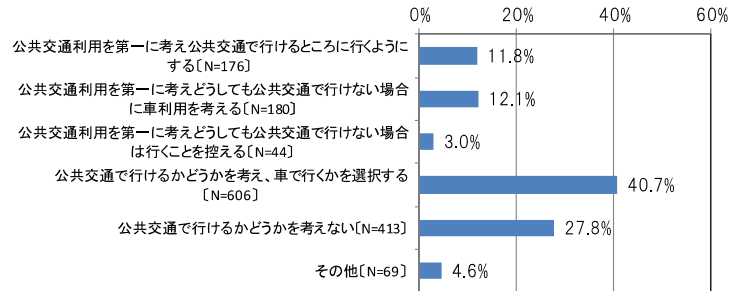
500円が約半数で最も多く、500円以内が約9割となる。



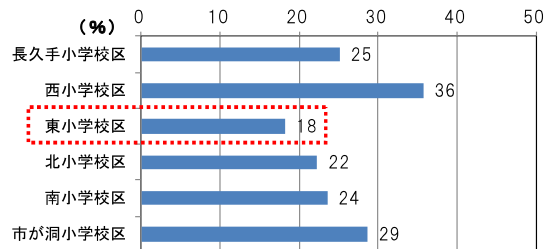
## 11. 公共交通に対する意識

### (1) 公共交通の利用意識

公共交通利用を第一に考えるのは高い年齢層で多く、低い年齢層ほど公共交通の利用意識は低い。

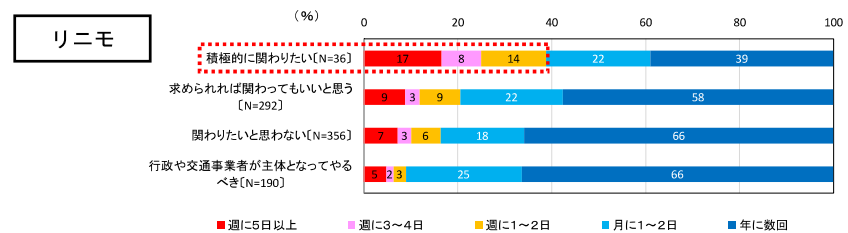
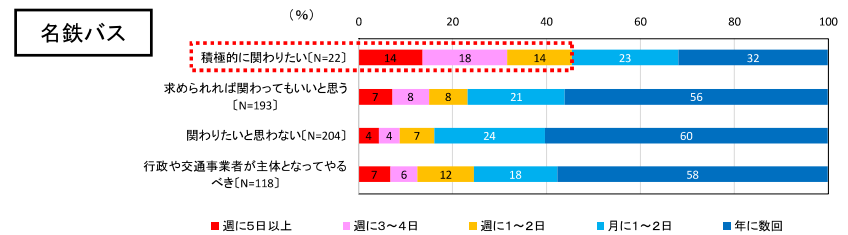
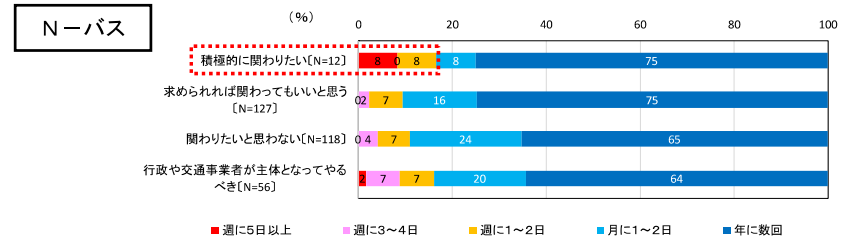
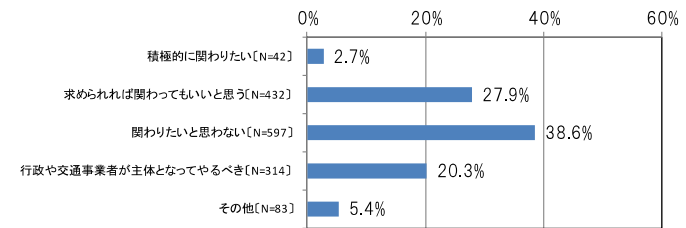


「公共交通利用を第一に考える」の選択肢の回答を小学校区ごとでみると、市内の中でも市街化調整区域に位置する東小学校区では、回答割合が最も低くなっている。



### (2) 公共交通利用促進への取組の関わり

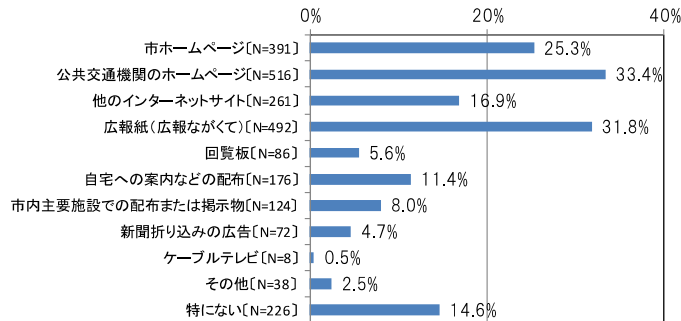
全体的には公共交通利用促進の取組に積極的に関わりたいという割合は少ない中、そのような方の利用頻度は、各交通機関とも高い。



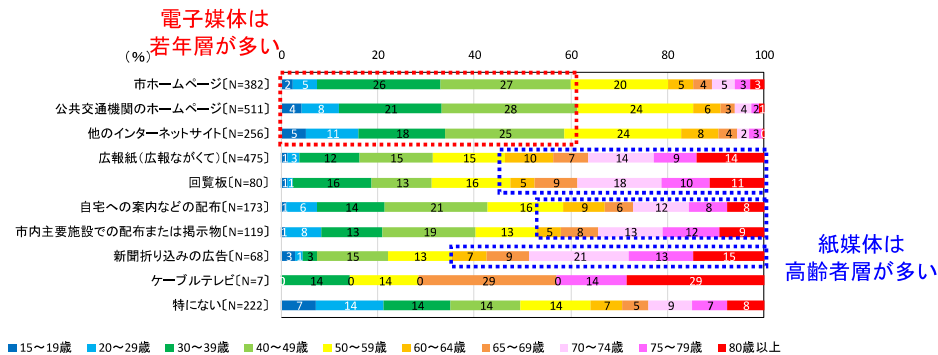
## 12. 公共交通の情報入手

公共交通に関する情報入手先は、年齢層が低いほど電子媒体での情報入手割合が多く、高齢者は紙媒体での情報入手割合が多い。

公共交通の情報入手媒体の割合



公共交通の情報入手媒体ごとの年齢構成



## 13. 結果の総括

市内の公共交通のうち、Nバスとタクシーでは年齢層が高い方の利用頻度の高い傾向にある（3頁参照）。

市内の公共交通の利用目的は、各公共交通とも「買い物」での利用が目立ち、名鉄バスとリニモではその他に「レジャー・娯楽」「通勤」が目立ち、Nバスでは「公共施設」「通院」が目立つ特徴がある（4頁参照）。

市内の公共交通は、名鉄バスは主に藤が丘駅を中心として市内の市街化区域を放射状に通り、隣接市に跨る路線であり、リニモは市内を東西に跨る路線であるため、利用圏域が限られることから、Nバスで市内を補完している。

そこで、Nバスの利用特性を見ると、よく利用する路線は主に市街化調整区域内を運行する路線（東部線、三ヶ峯線）では特に少なく（8頁参照）、Nバスを利用しない理由の中でも回答割合が多い項目では、市街化調整区域に位置する東小学校区で高い傾向にある（7頁参照）。

最寄りバス停までの徒歩移動に距離的な要因で困難に感じている方の割合は、市街化調整区域に位置する東小学校区で高く、Nバスの利用路線でみると主に市街化調整区域内を運行する東部線、三ヶ峯線で多い傾向にある（18頁参照）。

現在の第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価指標の1つとして、「公共交通利用を考える意識の向上」を挙げ目標は達成しているが、小学校区ごとでみると市街化調整区域に位置する東小学校区では、目標値に対する達成度が最も低く、従来の公共交通では十分カバーできていない現状が伺える（22頁参照）。

そのような中、市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通について、「利用者が多い地域がNバス、少ない地域はデマンド型を運行」の回答が5割を超えた（21頁参照）。

徒歩移動が困難な方は高齢になるほど多くなり（1頁参照）、高齢化の進展とともにさらに多くなることが見込まれ、H29調査からR4調査にかけて多くなっている（19頁参照）。

Nバスの維持に伴う市の負担額は増加傾向で推移し、R3~4にかけては路線や運賃の見直しでR2よりやや減っている。

そこで、効率性・利便性・持続性の確保を見据え、従来の公共交通だけでなく、新たな交通手段の導入（デマンド等）も含めて、地域公共交通計画策定の趣旨の1つである「移動サービスの総動員」をし、市内の公共交通体系の検討が必要と考えられる。

Nバスの運行経費や市負担額の推移

