

令和 8 年 3 月 6 日  
安心安全課

【Plan : 趣旨】

市のコミュニティバス「N-バス」は、運行開始から「市内交通空白地帯の解消」や「交通弱者の社会参加の促進」などを目的としてきましたが、東部地域では、現在の利用状況では今後、求められる運行ルートや便数を確保することが困難となります。

令和 6 年 3 月策定の長久手市地域公共交通計画には、「地域特性に合った便利で持続可能な公共交通体系の確保」と定めており、市東部地域での「新たな移動手段導入の検討」があげられています。

このようなことから、東部エリア（N-バス東部線沿線）にてN-バスに代わる新たな移動手段として、デマンド型交通実証実験の2回目を行い、有効性や求められる移動手段について、引き続き検証するものです。



1

○計画関係

- (1) 長久手市地域公共交通計画  
「地域特性に合った**補助交通**の確保」
  - ・市西部 利用促進の強化  
⇒N-バスの路線見直し
  - ・市東部 公共交通ネットワーク改善の検討  
⇒新たな移動手段の導入検討

補助交通とは…

基幹交通（リニモ・名鉄バス）と市民をつなぐ交通手段補助交通があるから市民は公共交通を利用できる！  
補助交通の2つの役割【完結型】【フィーダー型】

図 地域ごとの取組の方向性

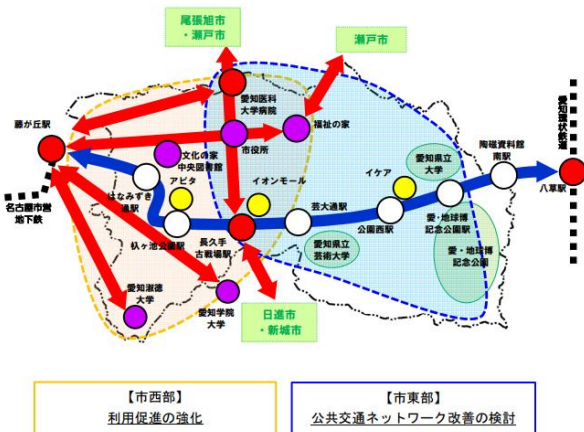


表 計画事業及びその実施主体とスケジュール

種別	対応する基本方針	計画事業	実施主体	実施時期の目安(年度)				
				2024	2025	2026	2027	2028
1. 公共交通の確保・維持・改善	基本方針1 地域共創による 地域交通ネットワークの確保・維持・改善	(1) 基幹交通（リニモ・名鉄バス）の維持	交通事業者 長久手市	→				
		(2) 地域特性に合った補助交通（N-バス）の確保 ①N-バスの路線見直し ②N-バスと市外の公共交通機関との連携 ③新たな移動手段導入の検討	交通事業者 長久手市 市民	→				
		(3) 交通弱者への移動手段の確保・維持	交通事業者 福祉事業者 民間事業者 市民 長久手市	→				
		(4) 公共交通の乗り継ぎの利便性向上	交通事業者 長久手市	→				

2

- (2) 『長久手まちづくりビジョン』ロードマップ  
「高齢者に優しいまち」⇒「自宅から通院、買い物のための移動手段の構築」  
・ デマンド型交通など新たな手段の導入も含めた公共交通網の充実を図る。  
・ 住民主体の移動支援の輪が広がるように支援する。  
⇒令和6、7年度のデマンド型交通実証実験を踏まえて検討し、  
令和9年度から、N-バス路線再編とデマンド型交通導入を実施予定

事業		年度					担当課
		R5	R6	R7	R8	R9	
①	N-バスの75歳以上の運賃無料化 高齢者にとって外出することが健康づくりの一環であり、移動の足としてN-バスを気軽に利用できるようにします。	(検討中)					安心安全課
		<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年8月25日に開催された長久手市地域公共交通会議で、本事業の進め方について承認済。また、令和7年12月19日に開催された長久手市運賃料金協議会で無料化に関して承認済</li> <li>現在、令和8年4月からの実施に向け準備中</li> </ul>					
②	自宅から通院、買い物のための移動手段の構築 デマンド型交通など新たな手段の導入も含めた公共交通網の充実を図るとともに、住民主体の移動支援の輪が広がるように支援します。	準備	実験	実験	検討	実施	安心安全課
		<ul style="list-style-type: none"> <li>令和6、7年度のデマンド型交通実証実験を踏まえて検討し、令和9年度から、N-バス路線再編とデマンド型交通導入を実施予定</li> </ul>					

3

## ○補助交通の目指す姿

- (1) 高齢者にとって身近な足となる生活交通 ⇒補助交通運行エリア内の近距離移動  
補助交通を単独で利用【完結型の利用】

### 【利用例】

- 決まった曜日・時間のサークル活動のために『自宅付近の停留所』↔『福祉の家』を往復する
- 週に1回ほど長久手古戦場駅に隣接する大型商業施設に買い物に行く
- 月に1回ほどかかりつけの医療機関（エリア内）を受診する

### 【補助交通（完結型）が導入されることによる効果】

- 外出促進に寄与し健康増進につながる
- 免許返納に寄与できる



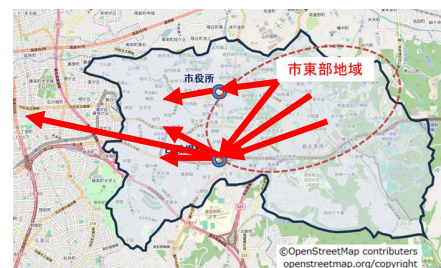
- (2) 車を利用しなくても（できなくても）お出かけできるという価値の提供 ⇒市内、市外への中～長距離移動  
補助交通を基幹交通（リニモ、名鉄バス）と組み合わせる【フィーダー型の利用】

### 【利用例】

- 長久手古戦場駅でリニモに乗り継いで市内西部地域にある大型商業施設に行く
- リニモに乗り継いで市内西部地域にある保育施設を訪れる
- リニモ・地下鉄に乗り継いで名古屋方面に買い物に行く

### 【補助交通（フィーダー型）が導入されることによる効果】

- 公共交通利用促進に寄与できる
- 基幹交通（リニモ、名鉄バス）の利用率向上に寄与できる
- 環境負荷低減、渋滞緩和、定住促進など様々な効果が期待できる



4

## 【Do：実証実験の概要】

- (1) 期間 令和7年9月22日(月)～12月21日(日)7:30～20:30（期間中毎日運行）
- (2) 場所 東部エリア(N-バス東部線沿線)  
停留所 46箇所 ※他に昼間限定特別停留所 5箇所
- (3) 運賃 1人1乗車200円 ※昼間限定特別停留所との移動は400円/人

## ○令和6年度（1回目）からの改善点

- ・三ヶ峯エリアは同一方向（リニモの駅への移動）の需要が集中  
⇒ R7実験は、東部エリアのみの実施
- ・フィーダー型の利用者には運行終了時刻が早い  
⇒ R7実験は、運行終了時刻を18:30→20:30に延長
- ・出発直前の予約希望が多い  
⇒ R7実験は、予約可能時刻を出発1時間前まで→出発30分前までに短縮
- ・昼間時間帯の需要が少ない  
⇒ R7実験は、昼間限定特別停留所（愛知医大、アピタ長久手店など）を設定
- ・運行の効率化  
⇒ R7実験は、車両台数を1.5台→1台に減らすとともに、電話予約を平日のみとした

5

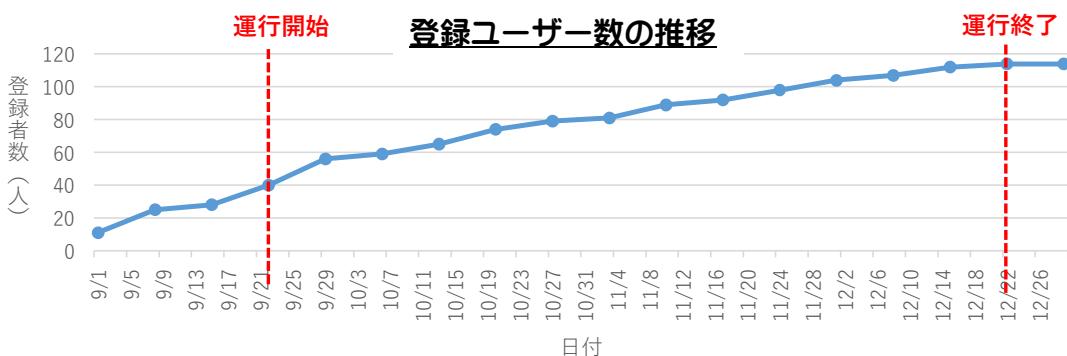
## ○本格運行を見据えた周知および利用促進施策

### R6年度

- ・公募した市民モニター27名に1人あたり10枚の「モニター用無料乗車券」を配布
- ・乗り継ぎ割引は200円（1エリア内の乗車は実質無料）  
\*ねらい：とにかく利用して頂き、サービス仕様などに関するフィードバックを頂く

### ⇒ R7年度

- ・エリア内の全世帯に「お試し乗車券」を2枚配布
- ・乗り継ぎ割引は100円（通常エリア内の乗車は実質100円）  
\*ねらい：本格運行を見据えた運行条件で、利用者の声を届けて頂く
- ・東部エリアの自治会等で高齢者を中心とした方々へ社会福祉協議会と協働で説明会を実施  
\*合計8回実施し約80人の参加があった



※昨年度の登録者で今年度の利用がなかった方は除く  
※同一名義の複数については重複してカウントしない

全世帯周知や説明会実施により高齢者を含め幅広い層で登録者が増えた。

6

**【Check : 結果】**

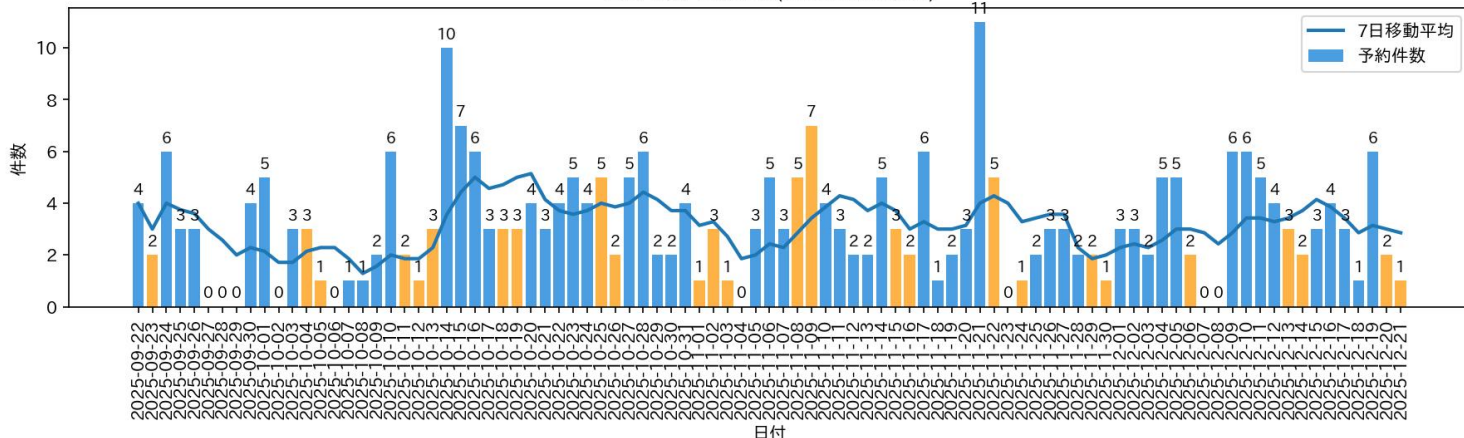
**☑ 利用状況について**

利用者数：333人（1日平均 3.7人/日） [参考R6 東部・共通エリア 3.2人/日]  
 利用件数：285件（1日平均 3.1件/日） [参考R6 東部・共通エリア 2.2件/日]  
 乗合回数：10回（1月平均 3.3回/月） [参考R6 1.5回/月]

**指標にしていた全ての項目で昨年度を上回った。**

**日にち別の予約(利用)件数の推移**

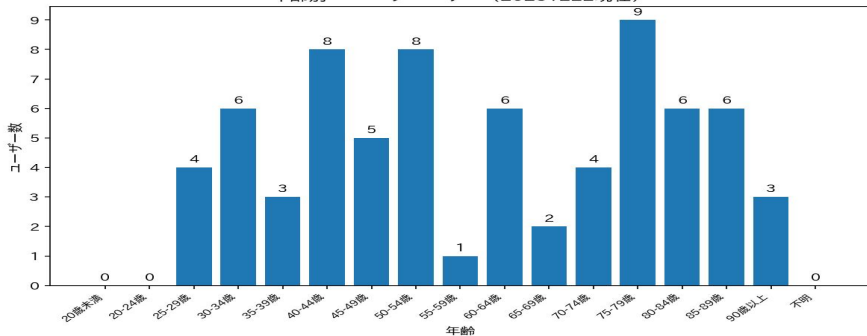
日にち別 予約件数(20251222現在)



**ユニークユーザー※(合計71人)の内訳**

※ 1回以上予約を実行した登録利用者

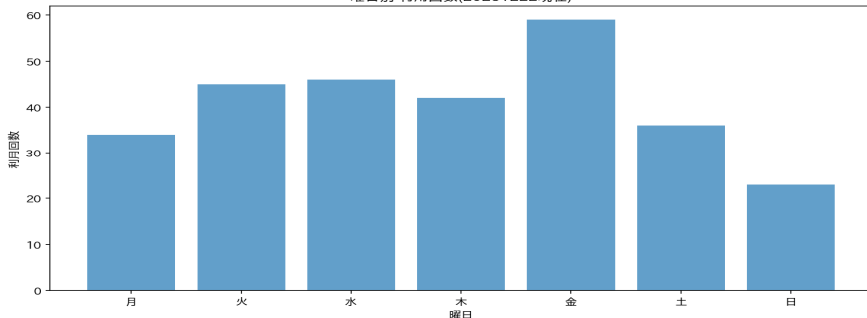
年齢別 ユニークユーザー (20251222現在)



**若年層から高齢者まで幅広い世代の利用があった。**

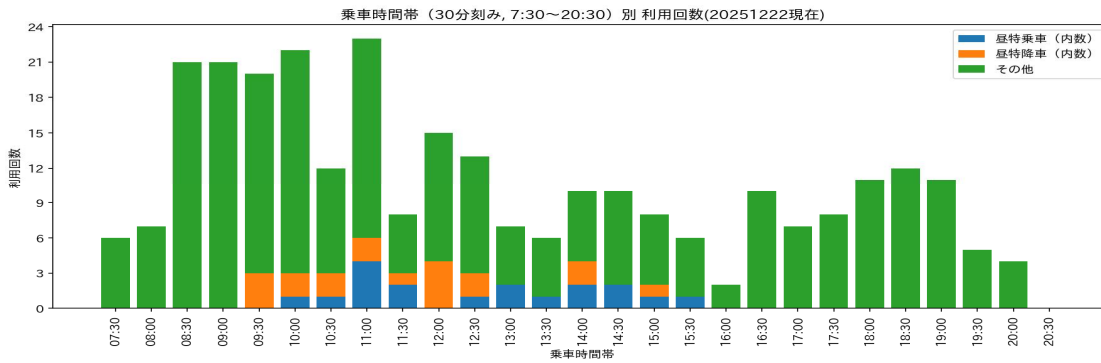
**曜日別の予約(利用)件数**

曜日別 利用回数(20251222現在)



**休日(土曜日、日曜日)の利用がやや少なかった。**

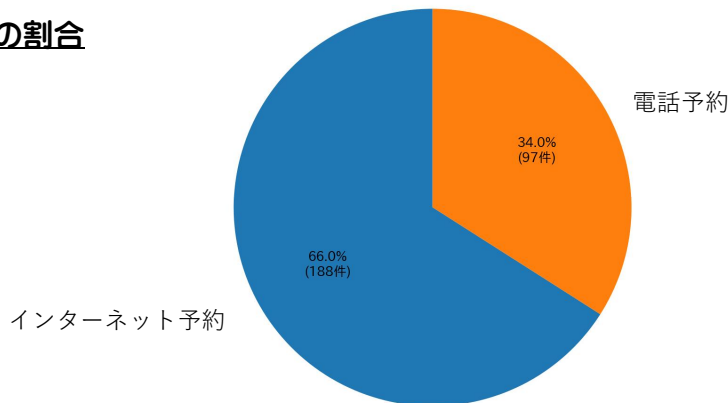
## 時間帯別の予約(利用)件数



延長時間帯のうち19時30分までは利用が多く、それ以降は利用が少なかった。

昼間限定特別停留所による昼間時間帯の利用促進については、一定程度の効果が確認できた。

## 予約端末別の割合



インターネットでの予約が3分の2を占め多かった。

9

## 乗車が多かった乗降場所

停留所名	利用回数
大草中集会所★	31
長久手古戦場駅	29
棒振交差点南	26
公園西駅	23
色金老人憩いの家★	22
長久手市役所	19
福祉の家	18
老人憩いの家永和荘★	14
宗延寺北	13
市民テニスコート	12
北熊公民館★	8

## 降車が多かった乗降場所

停留所名	利用回数
長久手古戦場駅	84
福祉の家	29
長久手市役所	25
棒振交差点南	22
市民テニスコート	12
老人憩いの家永和荘★	12
公園西駅	9
大草中集会所★	9
アピタ長久手店※昼間限定	9
愛知医大※昼間限定	8

★:住宅エリア内にあるがN-バス車両が走行できない周辺の道路幅が狭い場所にある停留所

大草中集会所、色金老人憩いの家、老人憩いの家永和荘などのN-バスが走行しない住宅街にある停留所の利用も多かった。

10

## 昼間限定特別停留所の利用(乗降)数

- 昼特停留所の利用総数 37件 (全体の13%)
- ・昼特停留所での乗車 18件 (全体の6.3%)
  - ・昼特停留所での降車 19件 (全体の6.7%)

全体の13%で  
一定の利用は  
あった。

### 昼特停留所で乗車があった乗降場所

停留所名	利用回数
愛知医大	7
アピタ長久手店	7
長湫中部6号公園 (三角公園)	4

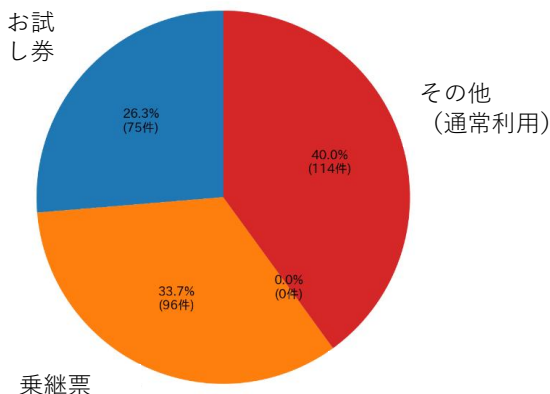
### 昼特停留所で降車があった乗降場所

停留所名	利用回数
アピタ長久手店	9
愛知医大	8
長湫中部6号公園 (三角公園)	2

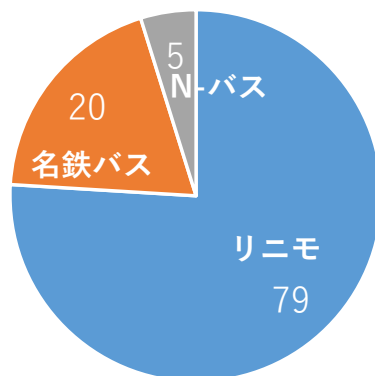
乗車・降車ともに、愛知医大、アピタ長久手店について、一定の需要があった。

## 乗継状況 (乗継割引より)

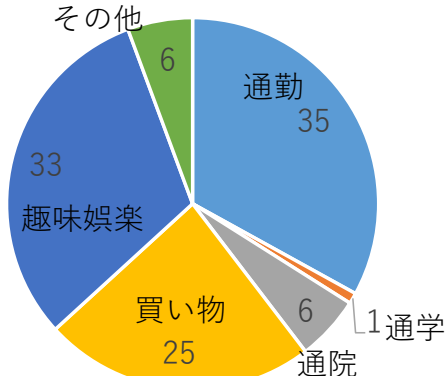
### 利用種別の割合 (利用件数)



### 乗継先(元)の交通機関



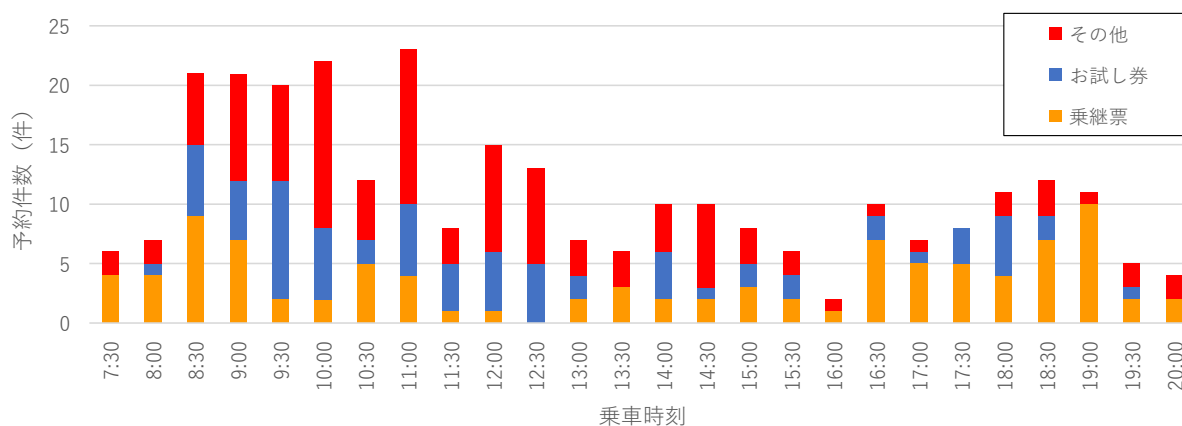
### 乗継利用時の移動目的



- ・リニモ/名鉄バス/N-バスとデマンド交通の乗継利用による移動需要が大きいことがわかった。
- ・趣味・娯楽/買い物から通勤まで、多岐に渡る目的で利用されている。
- ・利用形態  
完結型の利用 (乗継していない利用者) 66% (R6実験では42%)  
フィーダー型の利用 (乗継した利用者) 34% (R6実験では58%)
- ・R7実験では東部エリアのみを対象としたため、R6よりもフィーダー型利用の割合はやや減少した。
- ・完結型の利用は、70歳以上の年齢層の利用者が多かった。
- ・30歳代~80歳代の幅広い年齢層でフィーダー型の利用が見られた。

## 時間帯別の乗継状況(料金支払内訳より)

時間帯別の割引種別の割合(予約件数)



- 完結型(お試し券、その他(通常利用))

⇒午前中からお昼(8時頃から13時頃)が利用のピーク

- フィーダー型(乗継票)

⇒朝夕(7時頃から9時頃、17時頃から19時頃)が利用のピーク

⇒運行終了時刻延長の効果あり

[参考：R6実験では]

- 完結型の利用は、午前中からお昼(8時頃から13時頃)までがピーク

- フィーダー型の利用は、朝夕(7時頃から9時頃、17時以降)が利用のピーク

13

## ☑ 事後アンケート調査について

### アンケートの実施概要

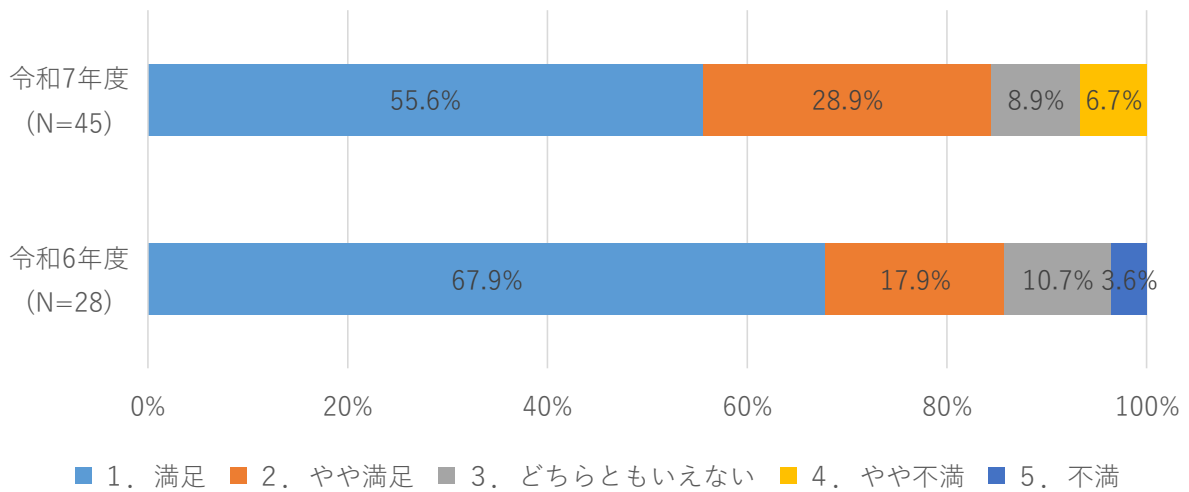
- アンケートの送付対象
  - 18歳以上の運行エリア在住の市民より無作為抽出：500人
  - デマンド型交通利用者(関係者除く)：69人
- アンケートの実施状況
  - 送付数：563件
    - ※ デマンド型交通利用者のうち、無作為抽出対象として選出された6人については二重に送付せず、1部のみ送付。
  - 回答数：208件(無作為抽出者回答159件、利用者回答49件) [R8.1.22時点]
    - ⇒ 単純集計結果は、別添をご確認ください。

(参考)

アンケートの調査内容は、無作為抽出者と利用者で異なる質問と共通の質問があります。

## デマンド型交通の満足度(全体) ※デマンド型交通利用者の回答より

[問] デマンド型交通の全体の満足度はどうでしたか？（1つ選択）

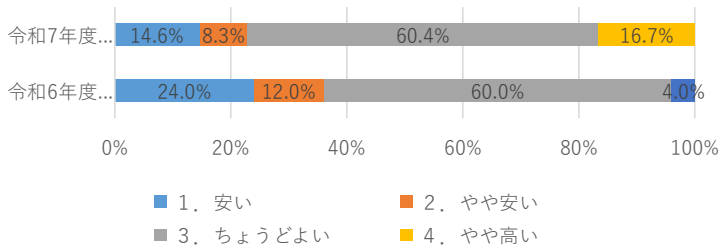


・今年度の実験では85%の利用者が「満足」「やや満足」と回答  
昨年度から引き続き、全体の満足度は高い

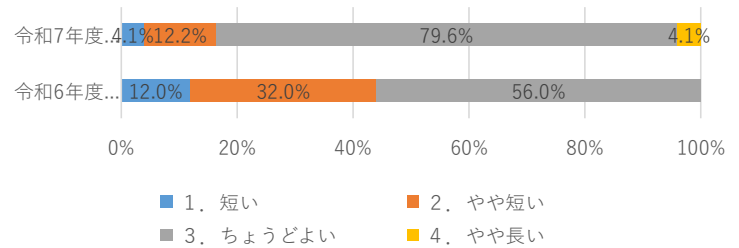
15

## デマンド型交通の満足度(項目別) ※デマンド型交通利用者の回答より

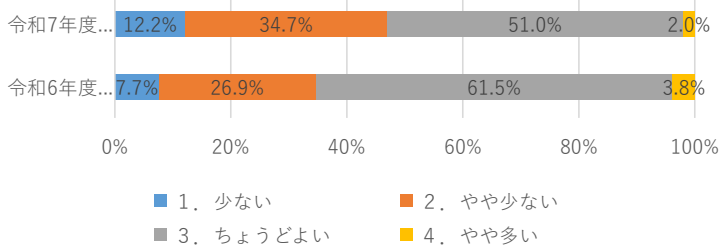
[問] 料金設定について満足度はどうでしたか？（1つ選択）



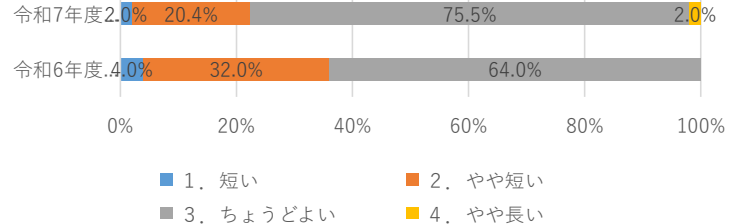
[問] 運行時間について満足度はどうでしたか？（1つ選択）



[問] 停留所(乗降ポイント)について満足度はどうでしたか？（1つ選択）



[問] 利用予約できる時間について満足度はどうでしたか？（1つ選択）

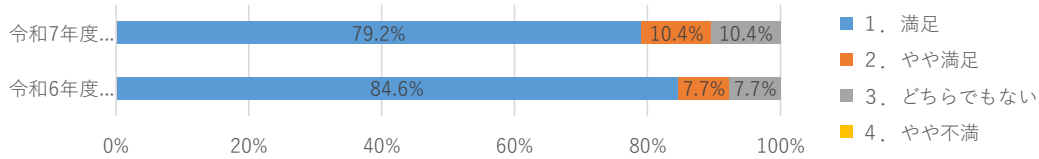


・料金、運行時間、利用予約時間については多くの利用者が「ちょうどよい」と回答  
⇒ 実験の仕様については問題なし  
・停留所の数については「やや少ない」との声があり、本運用にあたって考慮する

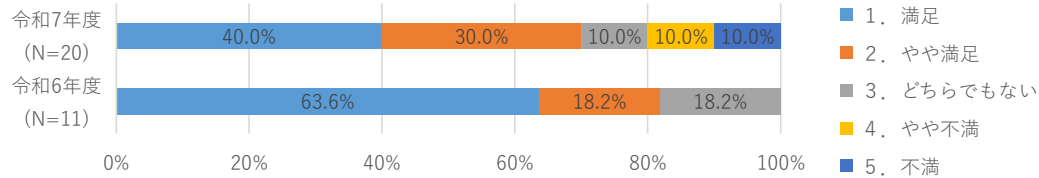
16

## デマンド型交通の満足度 ※デマンド型交通利用者の回答より

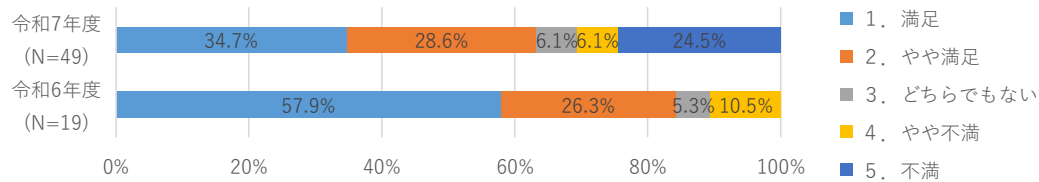
[問] 運転手の対応について満足度はどうでしたか？（1つ選択）



[問] 電話での利用予約について満足度はどうでしたか？（1つ選択）



[問] WEBでの利用予約について満足度はどうでしたか？（1つ選択）

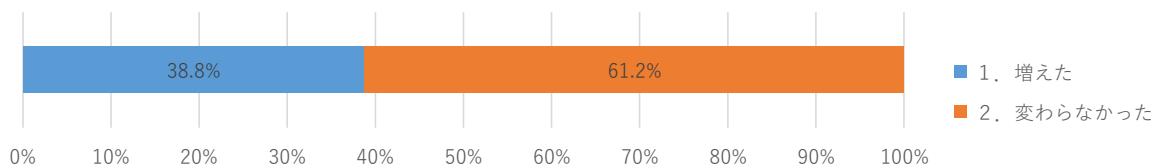


- ・運転手の対応については「満足」「やや満足」が89%と非常に高い評価であった
- ・電話およびWEBの予約方法については改善を考慮する

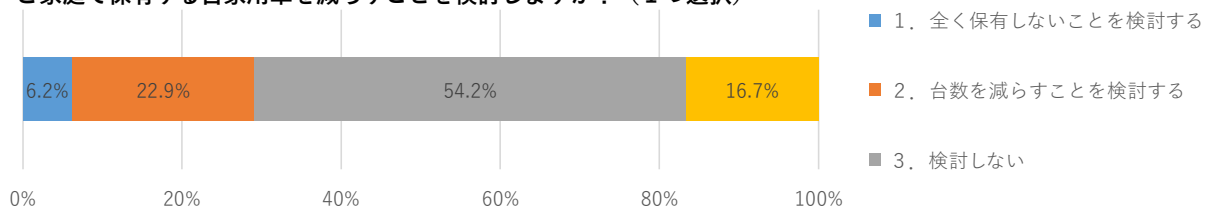
17

## デマンド型交通による外出促進・公共交通利用促進効果 ※デマンド型交通利用者の回答より

[問] デマンド型交通のサービスがあったことで、公共交通を用いた外出回数は増えましたか？（1つ選択）



[問] 長久手市東部地域におけるデマンド型交通サービスが導入されたら、ご家庭で保有する自家用車を減らすことを検討しますか？（1つ選択）



- ・39%の利用者が、デマンド型交通サービスによって公共交通を用いた外出回数が「増えた」と回答
  - ・29%の利用者が、デマンド型交通サービスが導入されたら家庭の自家用車保有台数削減を検討すると回答
- ⇒ デマンド型交通による外出促進効果および公共交通利用促進効果が確認できた

18

## デマンド型交通サービス利用者の声 ※利用者アンケートの自由記述欄より抜粋

- ・核家族のため、周りに知り合いもおらず、頼れる人がいない。出産し、産後1ヶ月程度は車の運転は控えるひかえるよういわれていたため検診にどうやって行こうか！困っていた時に、このデマンド交通実証実験を思い出した。本当に助かった。(30代女性)
- ・今回の実証実験は、前回に比べて運行時間が延長された為、通勤での利用が可能となり、マイカー通勤の自粛を考えるきっかけとなりました。運転手さんの対応も良く、料金も手頃で利用しやすいです。東部地域はデマンド型交通の早期実現を望みます。(60代女性)
- ・免許を返納して半年で良く利用させていただきました。運転手さんも親切で、いろいろな所へ出かけ、楽しく本当に嬉しく幸せでした。この先、足も弱り・・・どうかこの先デマンド型交通が利用できますよう祈っております！！(80歳以上女性)
- ・ちょうど10月半ばで車に乗るのをやめたので、デマンド交通はとて有難く利用させていただきました。運転手さんも皆親切で、とても早くから待ってくださる方もみえ、感謝です。実際に導入されることを強く願います。実証実験中は本当にありがとうございました。今後のこと、よろしくお願いします。(70代女性)
- ・是非とも通常運用していただきたい。事情により運転が難しいので夫がいない時の移動が不便に感じていて、長久手に住み続けるのは難しいと考えていたが、デマンドサービスが通常利用できるなら住み続けたい。(匿名)

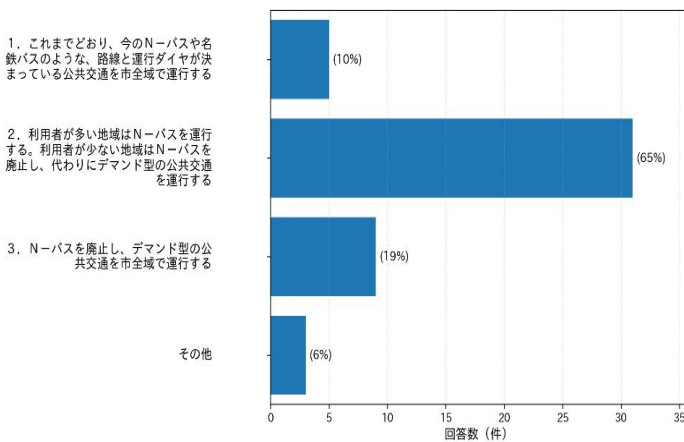
19

## 今後の公共交通について

### (1) デマンド型交通利用者の回答

[問] 今後、市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通はどのようなものですか？(1つ選択)

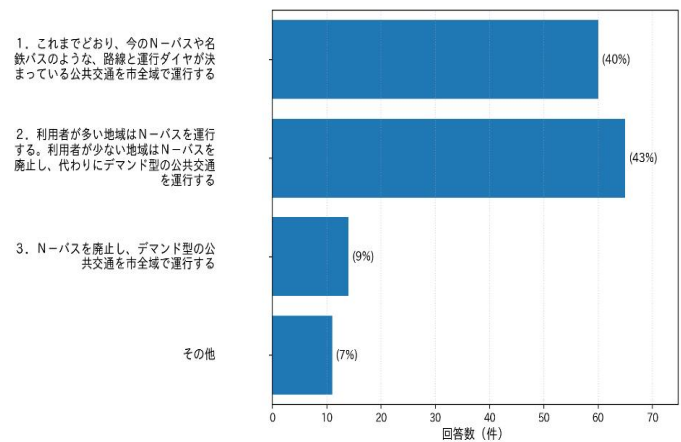
(n=48)



### (2) 無作為抽出した市民からの回答

[問] 今後、市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通はどのようなものですか？(1つ選択)

(n=150)



- ・デマンド型交通利用者を対象としたアンケートでは84%がデマンド型交通の運行を希望した
- ・無作為抽出した市民(運行エリア在住)を対象としたアンケートでも52%がデマンド型交通の運行を希望した

20

☑ 利用状況と運行費用（令和6年度（1回目）と令和7年度（2回目）との比較）

	R7年度	R6年度	
		東部・共通 エリア	三ヶ峯エリア
利用件数	3.1件/日 <b>+41%</b>	2.2件/日	0.9件/日
利用者数	3.7人/日 <b>+16%</b>	3.2人/日	1.9人/日
乗合回数	10回/3ヶ月 <b>+222%</b>	3回/2ヶ月	
車両数	1台 <b>-33%</b>	1.5台（午前2台，午後1台）	
運行費用	約750万円/3ヶ月 <b>-32%</b>	約730万円/2ヶ月	

- ・利用状況について、車両数を減らしたが利用件数は増加しており、乗合回数も大幅に増加した。
- ・運行費用について、車両数減少とコールセンターの委託を休止（市役所で対応に変更）により32%抑制した。

⇒より効率的な運行となっている。

21

**【Action：デマンド型交通の本格導入】**

○最適な補助交通

- (1) 東部エリア（N-バス東部線沿線）  
⇒デマンド型交通が有効

[理由]

- ・2年間の実証実験によりデマンド型交通の導入による外出促進・公共交通利用促進効果が確認できた。
- ・2年間の実証実験の利用状況では、完結型とフィーダー型の利用がバランスよくみられ、乗降場所が広いエリアに分布していた。
- ・終日1台の車両で対象エリア（東部エリア）を効率的にカバーして運行できる見込みである。
- ・R7年度事後アンケート調査の自由記述欄において、「デマンドサービスが通常利用できるなら住み続けたい」など、デマンド型交通の本格導入を望む声もあった。
- ・デマンド型交通の特徴は、面的な広がりを持つがあまり密でない需要に対して有効である。

22

- (2) 三ヶ峯エリア（N-バス三ヶ峯線公園西駅より南側）  
 ⇒ 定時定路線バス（N-バス）が有効  
 ……市西部地域と合わせてN-バスのサービス水準の改善を図る

[理由]

- ・ R6年度実証実験の利用状況（次ページ）では、三ヶ峯エリア内での降車は0件であった。公園西駅(50.0%)、長久手古戦場駅(30.6%)の両駅での降車が80.6%を占めていた。
  - ・ R6年度実証実験では三ヶ峯エリアも対象としていたため、午前中は2台の車両で運行し幅広いエリアをカバーしていた。
  - ・ R6年度事後アンケート調査の自由記述欄において、「N-バス三ヶ峯線を残して欲しい」など、N-バスの存続・拡充を望む声もあった。
- ⇒三ヶ峯エリア（N-バス三ヶ峯線沿線）については、N-バス利用児童も考慮し、R6年度実証実験の結果を踏まえ、総合的に考慮し、デマンド型交通よりも定時定路線であるバスの方が適していると判断する。

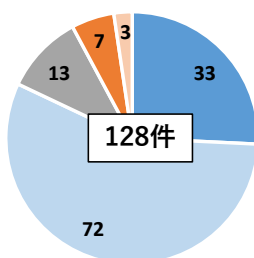
(参考) 令和6年実証実験のエリア別の利用状況

		降車エリア				
		東部エリア		三ヶ峯エリア	共通エリア	
			(内、古戦場駅)			(内、公園西駅)
乗車エリア	東部エリア	105 [82.0%]	(33) [25.7%]	13 [10.2%]	10 [7.8%]	(7) [5.5%]
	三ヶ峯エリア	17 [47.2%]	(11) [30.6%]	0 [0.0%]	19 [52.8%]	(18) [50.0%]
	共通エリア	18 [72.0%]	(2) [8.0%]	7 [28.0%]	0 [0.0%]	(0) [0.0%]

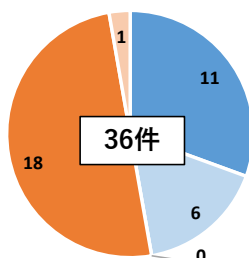
合計  
128件  
36件  
25件

三ヶ峯エリア乗車の利用は、  
 ・三ヶ峯エリア内での降車は0件であった  
 ・公園西駅(50.0%)、長久手古戦場駅(30.6%)の両駅での降車が80.6%を占める

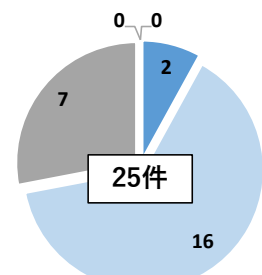
東部エリア乗車



三ヶ峯エリア乗車



共通エリア乗車



- 長久手古戦場駅
- その他東部エリア
- 三ヶ峯エリア
- 公園西駅
- その他共通エリア

## ○本格導入後の見通し

### 利用者数について

- ・目標 30人/日（R7利用人数4人/日、現在のN-バス利用人数16人/日、さらなる利用増10人/日）
- ・R7実験では、周知チラシの全世帯配布に電話予約の案内を記載したこと、各地区の自治会で説明会を実施したことなど、高齢者への周知に尽力した。
- ・子育て層や20歳代などの若年層への広報はやや課題があった。  
⇒利用者アンケートの結果からはデマンド型交通は若年層にも有用であり、本格導入と共に周知を図ることで利用者増を目指す。
- ・高齢者層の完結型利用について、現状のN-バスのデマンド型交通運行エリア内の利用数16人/日（※）の一定数がデマンド型交通に転換する見込み。  
※参考：R7.11.7（金）のN-バス乗降調査時のN-バスのデマンド型交通運行エリア内の利用数
- ・若年層のフィーダ型利用について、本格導入による周知強化により、10人/日程度の利用を見込む。
- ・供給（車両数）については、R7実験で最大14人/日でも余裕があったことから、乗合数の増加などにより対応可能と判断する。

### 運行費用について

- ・本格導入にあたっては、運行時間帯の調整など仕様の改善によって運行費用のさらなる効率化を図る。

25

## ☑ 今後の方向性について

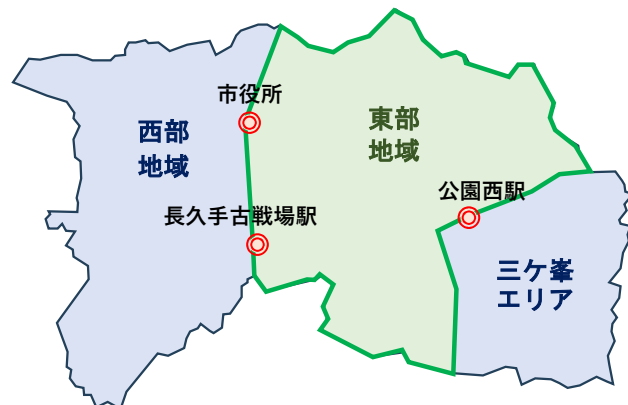
### (1) 地域特性にあった補助交通（長久手市地域公共交通計画の基本方針より）

N-バスは、運行開始から「市内交通空白地帯の解消」や「交通弱者の社会参加の促進」などを運行目的としてきましたが、今後は、地域公共交通の一つとして確保維持していくことが重要となります。また、補助交通として、フィーダー型の役割を果たしていくことも重要となります。

このことから、令和9年度のN-バス再編では、地域特性に合った補助交通とし、市西部地域及び三ヶ峯線沿線エリアでは、N-バスを運行し利用促進のための路線の充実を図り、市東部地域（東部線沿線エリア）では、N-バスに代わる新たな移動手段としてデマンド型交通の本格導入を前提に検討します。

《市西部地域・三ヶ峯エリア》  
N-バスを運行し利用促進のための  
路線の充実

《市東部地域(東部線沿線)》  
デマンド型交通の本格導入



26

- (2) スケジュール（長久手市地域公共交通計画の計画事業及びその実施主体スケジュールより）  
 今後は、令和9年度のN-バス路線再編に合わせたデマンド型交通の本格導入を前提に準備を進めます。

表 計画事業及びその実施主体とスケジュール

種別	対応する基本方針	計画事業	実施主体	実施時期の目安（年度）				
				2024	2025	2026	2027	2028
1. 公共交通の確保・維持・改善	基本方針1 地域共創による 地域交通ネットワークの確保・維持・改善	(1) 基幹交通（リニモ・名鉄バス）の維持	交通事業者 長久手市	→				
		(2) 地域特性に合った補助交通（N-バス）の確保 ①N-バスの路線見直し ②N-バスと市外の公共交通機関との連携 ③新たな移動手段導入の検討	交通事業者 長久手市 市民	検討 →		実施・継続 →		
		(3) 交通弱者への移動手段の確保・維持	交通事業者 福祉事業者 民間事業者 市民 長久手市	→				
		(4) 公共交通の乗り継ぎの利便性向上	交通事業者 長久手市	→		→		

《N-バスの路線再編》  
R9年4月に向け検討を進める

《デマンド型交通本格導入》  
R9年4月に向け準備を進める