

■ Nーバス再編素案の骨子について

1. Nーバス路線見直しの背景

2024（令和6）年3月策定の長久手市地域公共交通計画では、「さまざまな移動手段が共生し、つながりのある公共交通」を将来像に掲げ、市の東西での地域特性の違いや公共交通間の連携不足などの課題に対応する基本方針として「地域共創による地域交通ネットワークの確保・維持・改善」を設定しています。

この基本方針の中で ①地域の移動特性に合った便利で持続可能な公共交通体系の確保、②既存の公共交通同士との連携の強化などを設定するとともに、Nーバスの役割として「地域特性に合った補助交通の確保」が示されました。

長久手市地域公共交通計画や以下に示すNーバスの現状、交通手段の役割及び見直し概要を踏まえ、Nーバスの路線を見直すこととする。

(1) Nーバスの現状

Nーバスは1998（平成10）年7月より運行を開始し、①市内交通空白地帯の解消、②公共施設の利便性向上、③高齢者や子ども等の交通弱者の社会参加の促進、④子育て支援を目的に運行してきました。

現在は、2021（令和3）年4月より路線再編を行い現行路線体系となっています。運行路線は5路線8系統（平日全42便、休日全32便）を5台の車両で運行しています。路線体系は全路線が「市役所」を起終点とする路線となっており、利用者数は令和6年度では141,074人と、現路線体系となってから年間で最多で、路線別の利用者数は中央線が最も多い状況となっています。

運賃は1乗車100円であり、1乗車ごとに徴収していますが、2022（令和4）年4月より運賃無料対象者の変更並びに市内在住の65歳以上の方を対象にフリーパス券及び回数券の販売を開始し、2026（令和8）年4月より市内在住の75歳以上の方を対象に運賃の無料化を実施予定としています。

(2) 長久手市の交通手段の役割（抜粋）

分類	交通手段	役割	機能
公共交通	リニモ	市内を東西に運行しており、広域的な公共交通ネットワークの形成を担う路線であるとともに、市内の公共交通の骨格となっている。	基幹交通
	名鉄バス	市西部を中心に路線網が整備されており、市内の公共交通の基幹的な役割を担っている。	基幹交通
	Nーバス	リニモ・名鉄バスを補完する形で路線網を形成しており、市内の交通空白地帯解消や公共施設の利便性向上、交通弱者の社会参加の促進、子育て支援を目的として運行している。	補助交通
	タクシー	「つばめグループ あんしんネットあいち」と「カナレタクシー」の2事業者が市内に営業所を有しており、定時定路線に縛られない公共交通として、市内全体の移動をカバーしている。	個別輸送

資料：長久手市地域公共交通計画

(3) 見直し概要

ア 路線見直しについて

【課題や現状（評価）】

- ・ 市の東西で交通網の状況や人口特性が異なっている（図1）
- ・ 全国的に、地域公共交通の担い手不足が課題となっている
⇒効率的な運行が必要
- ・ 地域別課題では、市西部では名鉄バスとの路線重複、市東部では交通手段の選択肢の少なさ等
⇒市西部では、**藤が丘線が名鉄バスとの路線重複があるため見直しの検討**（図2）
⇒市東部では、**東部線沿線では交通手段の選択肢が少ないため新たな移動手段の検討**（図1）
- ・ Nーバスを利用しない理由では、「運行本数の少なさ」や「運行時間の不足」の意見が多い（図3）
⇒市西部では、便数は中央線が右回り平日7便・左回り平日6便、西部線が右回り平日6便・左回り平日7便の運行で、行程は中央線・西部線ともに約1時間15分であるため、**運行経路やダイヤなどを見直し効率的な運行の検討**
⇒市東部では、便数は東部線が右回り平日3便・左回り平日3便であり、利用者数も少ないため**新たな移動手段の検討**（図4）
- ・ 運行経費は市負担で、負担額は増加傾向で推移し令和6年度では約1億1,200万円であった（図5・表1）
- ・ 収支率（運賃収入等÷運行経費）は令和6年度では6.5%であった（図5）
⇒**運行の持続性の確保、公共交通の料金バランスや受益者負担の考え方などによる運賃改定の検討**

【対応まとめ】

- ・ 地域特性や移動ニーズに対応したネットワークの確保及び見直しの検討を進め、実施する

イ 補助交通の目指す姿

【補助交通の役割】

- ・ 補助交通を単独で利用【完結型の利用】
⇒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
- ・ 補助交通を基幹交通（リニモ、名鉄バス）と組み合わせて利用【フィーダー型の利用】
⇒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

【対応まとめ】

- ・ 補助交通として、2つの役割を担い、基幹交通と市民をつなぐ交通手段の確保及び見直しの検討を進め、実施する

(参考図表等)

図1 長久手市の人口分布・公共交通路線網図（令和2年国勢調査・250mメッシュ）

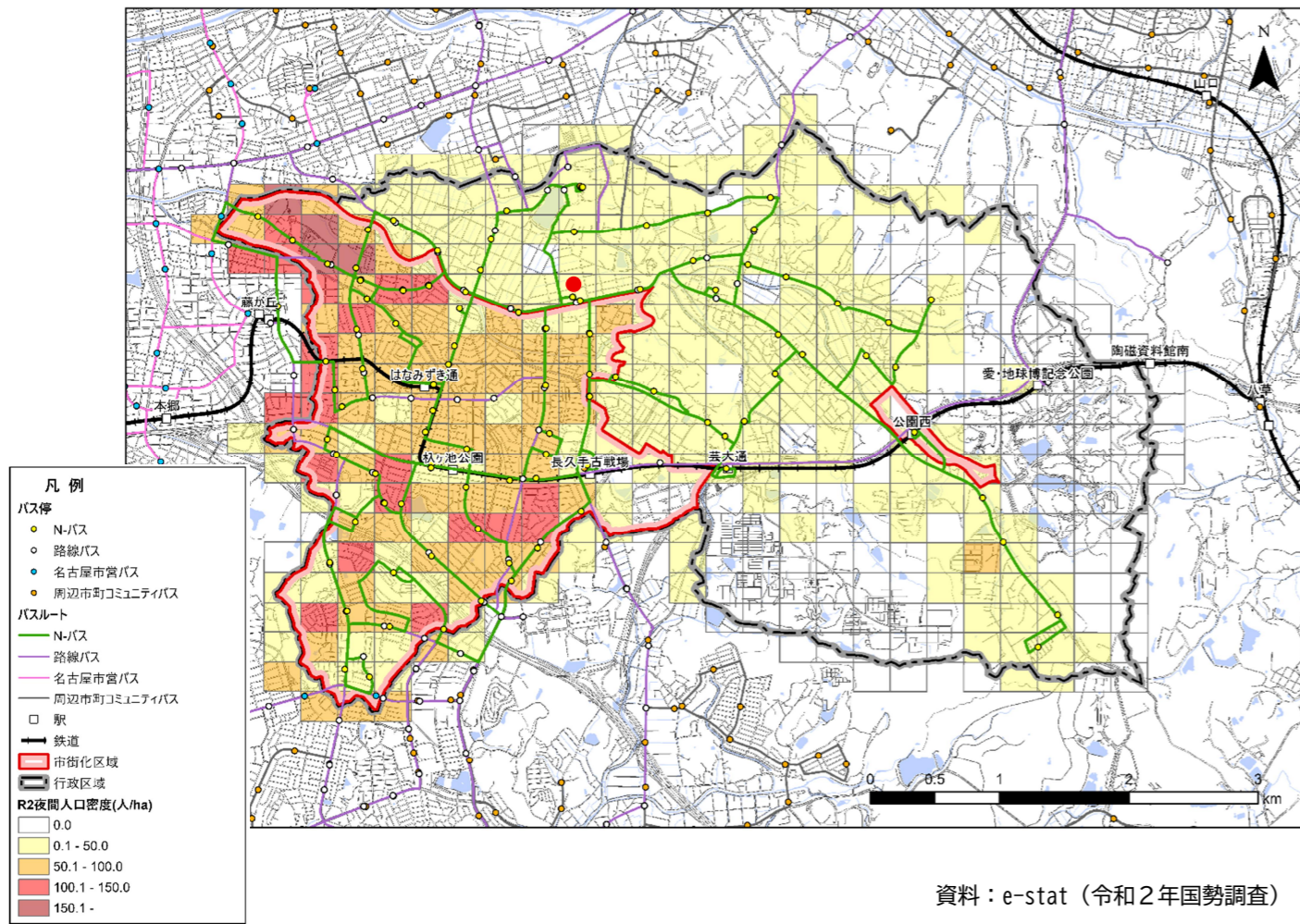


図2-1 名鉄バスとN-バス藤が丘線の重複状況（該当箇所拡大図）



図2-2 N-バス路線別の名鉄バス路線との路線重複率・バス停重複率

路線名	路線重複率	バス停重複率
藤が丘線	54.2%	74.1%
中央線左回り	40.0%	41.2%
西部線左回り	43.4%	41.0%
西部線右回り	43.1%	41.0%
中央線右回り	38.2%	33.3%
東部線右回り	27.2%	30.8%
東部線左回り	26.1%	30.8%
三ヶ峯線	13.0%	20.8%

資料：バス交通の効率的な運用に向けた路線重複解消案の評価（令和7年1月大同大学研究）

図3 左：N-バスを利用している中で不便なこと / 右：N-バスを利用できていない理由

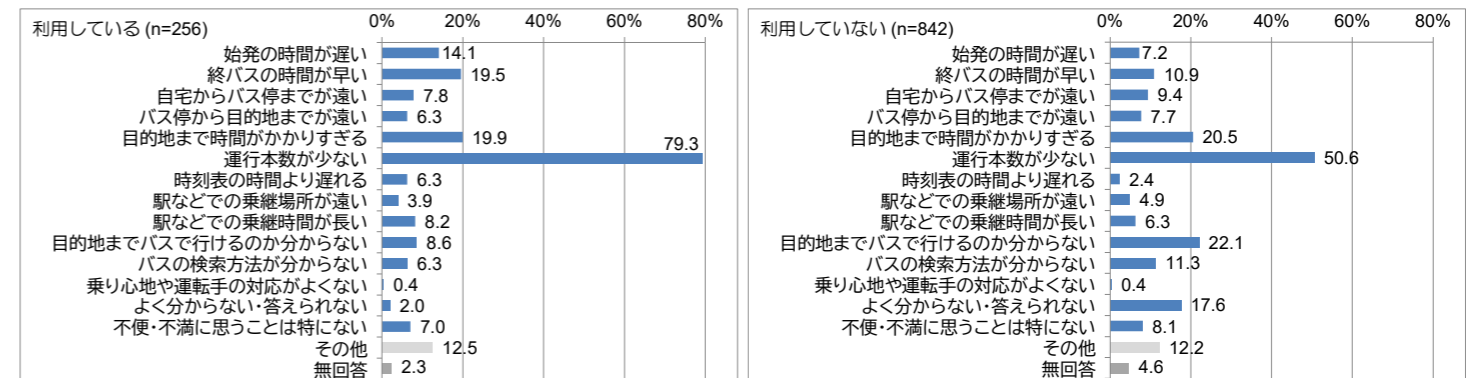


図4 N-バス路線別・一日あたり利用者数（令和6年度）

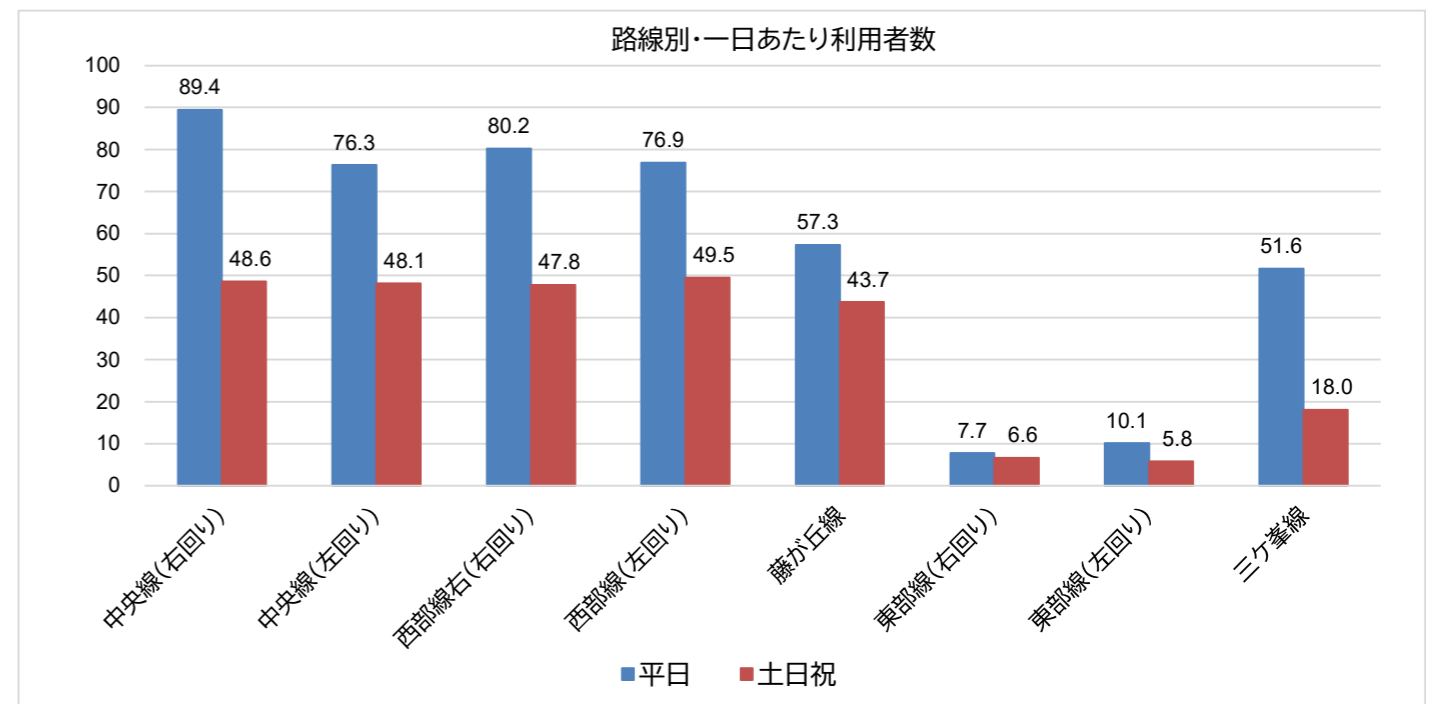
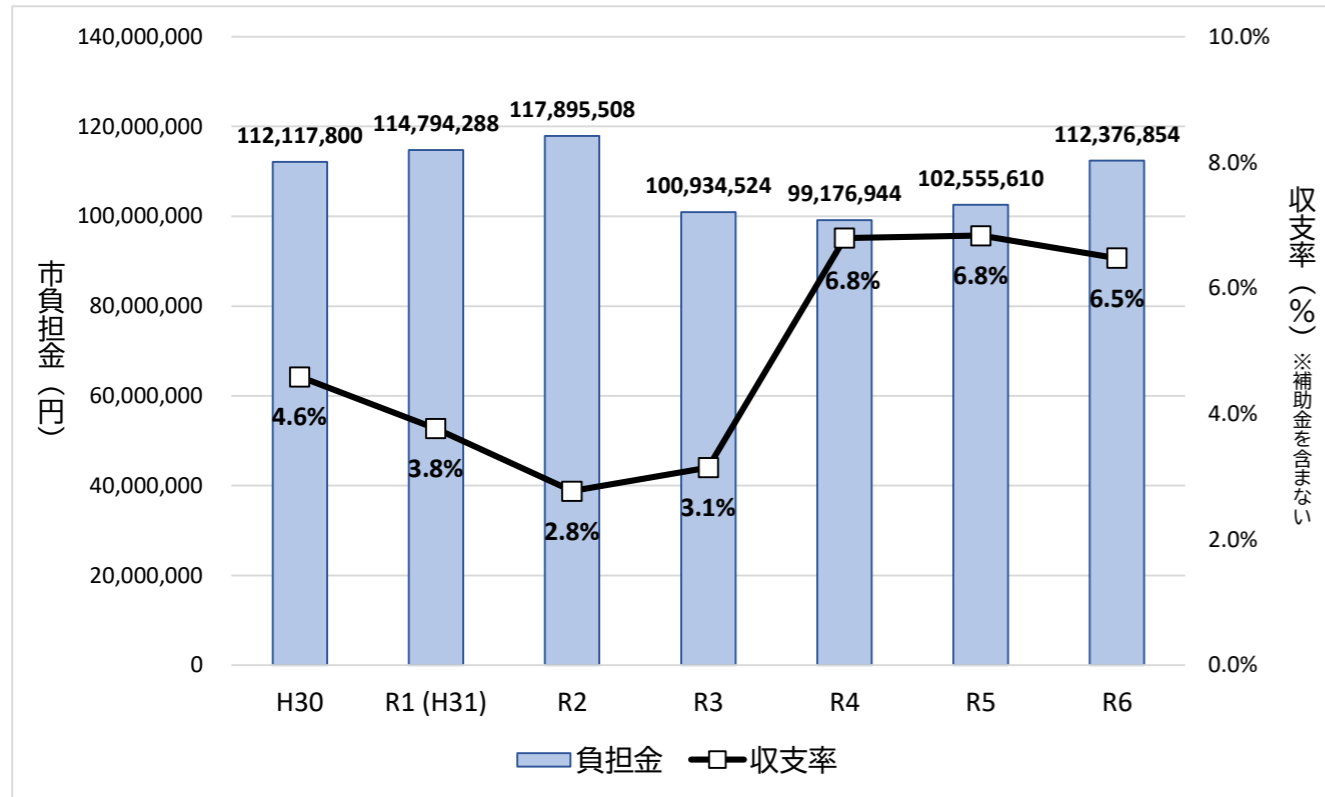


図5 N-バスの市負担金・収支率推移



資料：長久手市

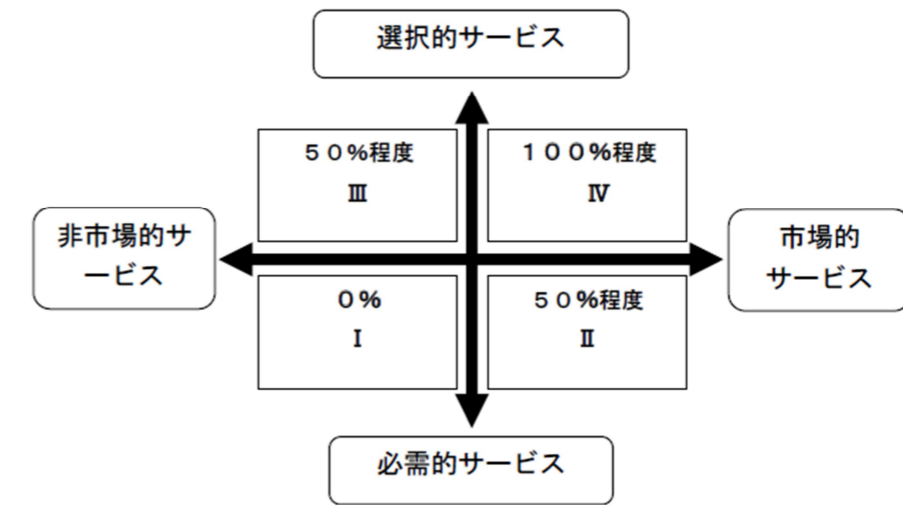
表1 長久手市と周辺自治体のコミュニティバス運行に係る負担額

自治体名	長久手市	日進市	東郷町	みよし市 ^{*6}	尾張旭市
1乗車の運賃 ^{*1}	100円	200円	100円	100円	100円
年間利用者数 ^{*2}	141,074人	219,019人	216,032人	381,090人	251,062人
実質市町負担額 ^{*2,3}	1億1300万円	1億4300万円	7400万円	1億9200万円	5600万円
住民1人あたり ^{*4,5}	1,849円	1,522円	1,692円	3,137円	674円
利用者1人あたり ^{*2,4}	804円	655円	344円	505円	225円

^{*1}:2025(令和7)年12月時点 ^{*2}:2024(令和6)年度実績 ^{*3}:十万の位を四捨五入 ^{*4}:小数点第一位を四捨五入
^{*5}:人口は2025(令和7)年3月31日または4月1日時点 ^{*6}:乗継タクシーの実績を含む

資料：愛知県交通対策課

図6 各サービス区分の受益者負担割合



分類	施設の種類
Ⅰ	日常生活には不可欠で、行政が提供すべき施設 例) 公園、義務教育施設(学校開放施設を除く)、図書館など
Ⅱ	日常生活には不可欠で、主として行政が提供するが、民間にもあるサービス
Ⅲ	日常生活を快適にするもので、個人によって必要性は異なるが、民間では事業規模や事業内容により、広く提供されることが期待できないサービス 例) 公民館等生涯学習施設、コミュニティ施設、福祉施設(会議室)、体育施設(体育館、野球場など)、学校開放施設、文化施設など
Ⅳ	日常生活を快適にするもので、個人によって必要性は異なり、民間でも収益性を持って提供されていたり、民間の施設でも一部利用できるサービス 例) 体育施設(トレーニングルーム、テニスコートなど)など

※ただし、特殊機器等を使用する施設については、上記分類によらない。

資料：「使用料及び手数料の見直しに関する方針」(令和3年9月 長久手市)