

Nーバス再編素案について

1. Nーバス再編素案の作成とパブリックコメントの実施

(1) これまでの経過

本市コミュニティバス「Nーバス」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。Nーバス再編素案は、2024(令和6)年3月に策定した長久手市地域公共交通計画に基づき、作成しました。長久手市地域公共交通計画の策定にあたっては、以下のように公共交通に対する市民や利用者から意見聴取などを行ってきました。

この度、Nーバス再編素案をお示しするとともに、パブリックコメントを実施し幅広く意見聴取するものです。

【Nーバス再編素案作成までの経過】

2022(令和4)年9月	長久手市地域公共交通計画策定に係る市民アンケート調査 実施 高校生以上の市民に4,000票を配布し、1,547票を回収
2023(令和5)年8月	長久手市地域公共交通計画策定に係る市民ワークショップ 開催 全3回(地域別)で計56名の参加
2024(令和6)年1月	長久手市地域公共交通計画(案)に対するパブリックコメント 実施
2024(令和6)年3月	長久手市地域公共交通計画 策定
2025(令和7)年12月	Nーバス再編に係るバス利用者アンケート調査 実施 平日・休日各1日の全利用者に374票を配布し、190票を回収
2026(令和8)年1月	Nーバス再編に係る市民アンケート調査 実施 高校生以上の市民に3,000票を配布し、1,098票を回収
2026(令和8)年3月	Nーバス再編素案の骨子 提示
2026(令和8)年6月	<u>Nーバス再編素案 提示【今回】</u>
2026(令和8)年7月	<u>Nーバス再編素案についてのパブリックコメント 実施【予定】</u>

(2) パブリックコメントの実施

この資料で実施するパブリックコメントは、2027(令和9)年4月より運行開始予定としている、Nーバスの再編内容について「**素案**」を広く市民の皆さまにお示しし、ご意見をうかがうものです。

この資料は、記載されている通りにNーバスを運行することをお知らせする資料ではなく、Nーバス再編の前提や、ルート・ダイヤ・運賃等を再編する考え方(方針)の「**素案**」に対してご意見をいただくための資料となっています。

今回の素案に対する皆さまからのご意見を参考にさせていただき、実際に再編運行を始めるための調整・申請を進めていきたいと考えています。

2. N－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の連携の強化**などを設定するとともに、N－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－バスの現状、交通手段の役割及び見直し概要を踏まえ、N－バスの**路線を見直す**こととします。

(1) N－バスの現状

N－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2025(令和7)年度では143,283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しています。

(2) 長久手市の交通手段の役割

長久手市地域公共交通計画では、N－バスの役割と機能について、下表のように位置付けています。

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－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. N－バス路線見直しの概要

(1) 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）
- 全国的に公共交通の担い手不足が課題⇒効率的な運行が必要
- 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がみられる（図1）
⇒＜市西部＞藤が丘線が名鉄バスとの路線重複があるため、交通手段の役割に基づいて運行を見直す（図2、表1）
⇒＜市東部＞交通手段の選択肢が少ないため新たな移動手段を導入する
- N－バスを利用しない理由→「運行本数の少なさ」、「目的地までの所要時間」（図3）
⇒＜市西部＞便数（平日）・・・中央線が右回り7便・左回り6便
西部線が右回り6便・左回り7便
行程・・・・・・・・中央線・西部線ともに約1時間15分
⇒運行経路やダイヤなどを見直し効率的な運行とする
⇒＜市東部＞便数（平日）・・・東部線が右・左回り各3便
利用者数・・・・・・・・N－バス全路線の中で最も少ない
⇒新たな移動手段を導入する（図4）
- 運行経費は市負担で、負担額は増加傾向で推移し2024（令和6）年度では約1億1,200万円（図5、表2）、2025（令和7）年度では約1億1,600万円（速報値）であった
- 収支率（運賃収入等÷運行経費）は2025（令和7）年度では6.4%であった（図5）
⇒運行の持続性の確保、受益者負担の考え方などによって運賃改定を実施する（図6）

〔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を実施する

(2) 補助交通の目指す姿

〔補助交通の役割〕

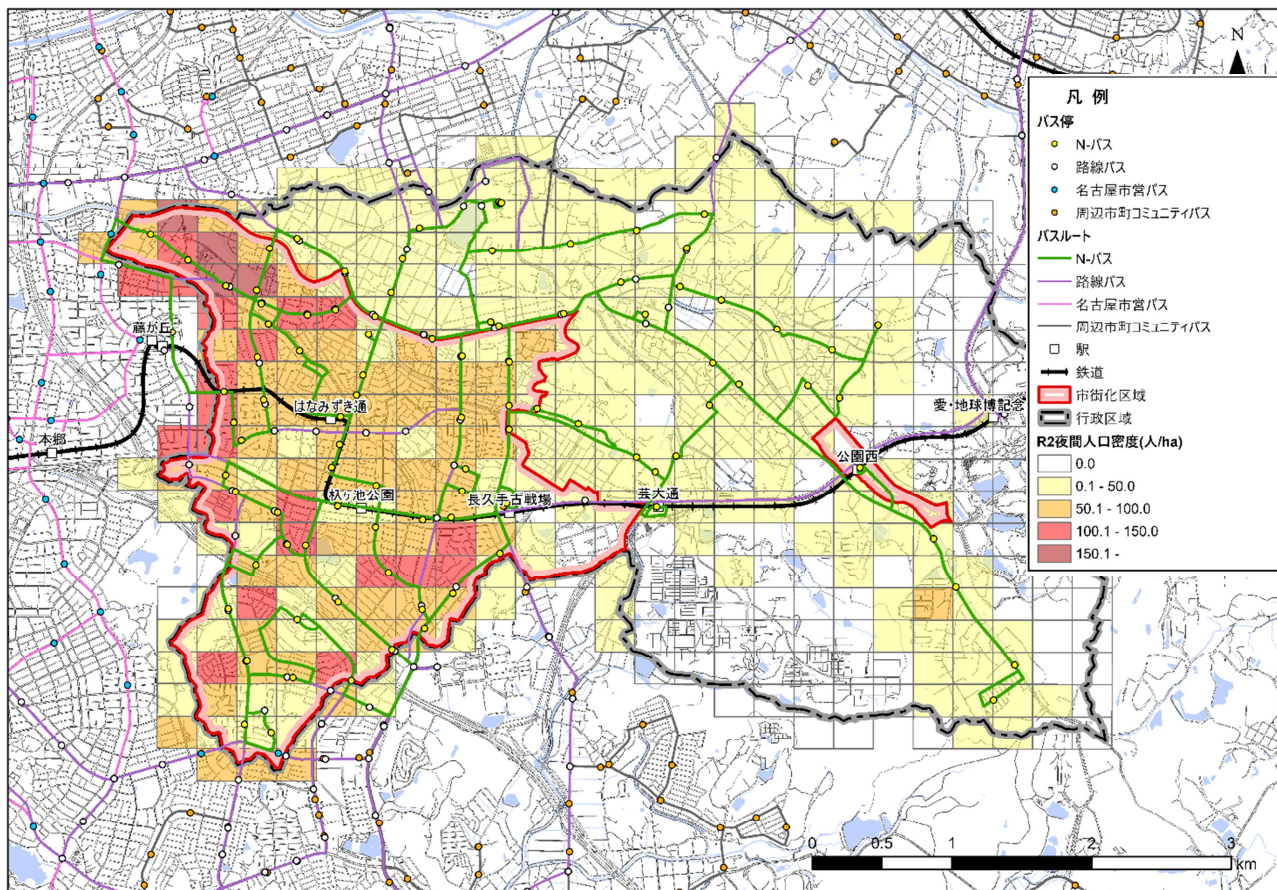
- 補助交通を単独で利用する【完結型】
⇒高齢者にとって身近な足となる生活交通の役割
「市民の市内移動を支える！」
…N－バスのみで市内での買い物、通院など
- 補助交通を基幹交通（リニモ、名鉄バス）と組み合わせて利用する【フィーダー型】
⇒車を利用しなくても（できなくても）お出かけできるという価値の提供する役割
「市民の市外への移動を支える！」
…市内の交通結節点でリニモや名鉄バスなどにつなぎ市外へ

〔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を実施する

■参考図表



資料：国勢調査（2020(令和2)年）、国土数値情報、長久手市バスマップ

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）



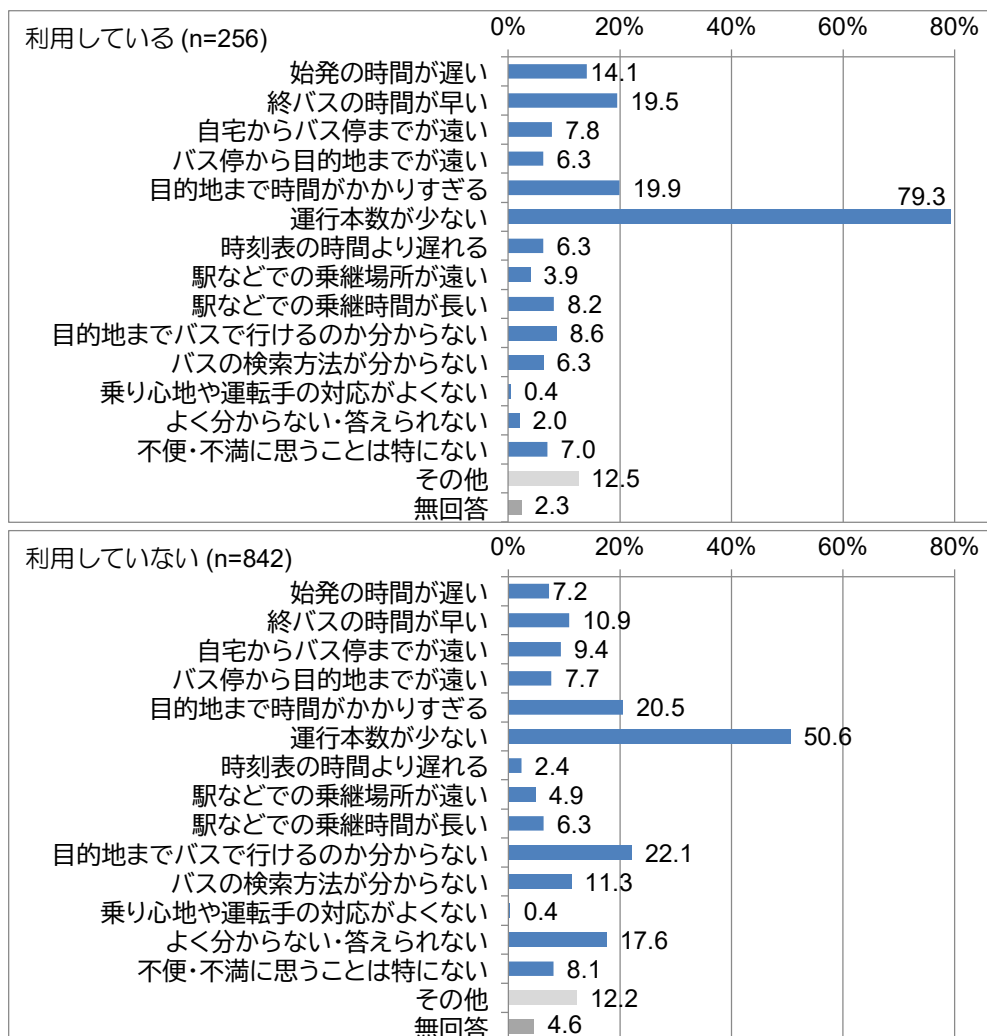
資料：ながくて移動手段ガイド

図2 名鉄バスとN-バス藤が丘線の重複状況（該当箇所拡大図）

表1 N－バス路線別の名鉄バス路線との路線・バス停重複率

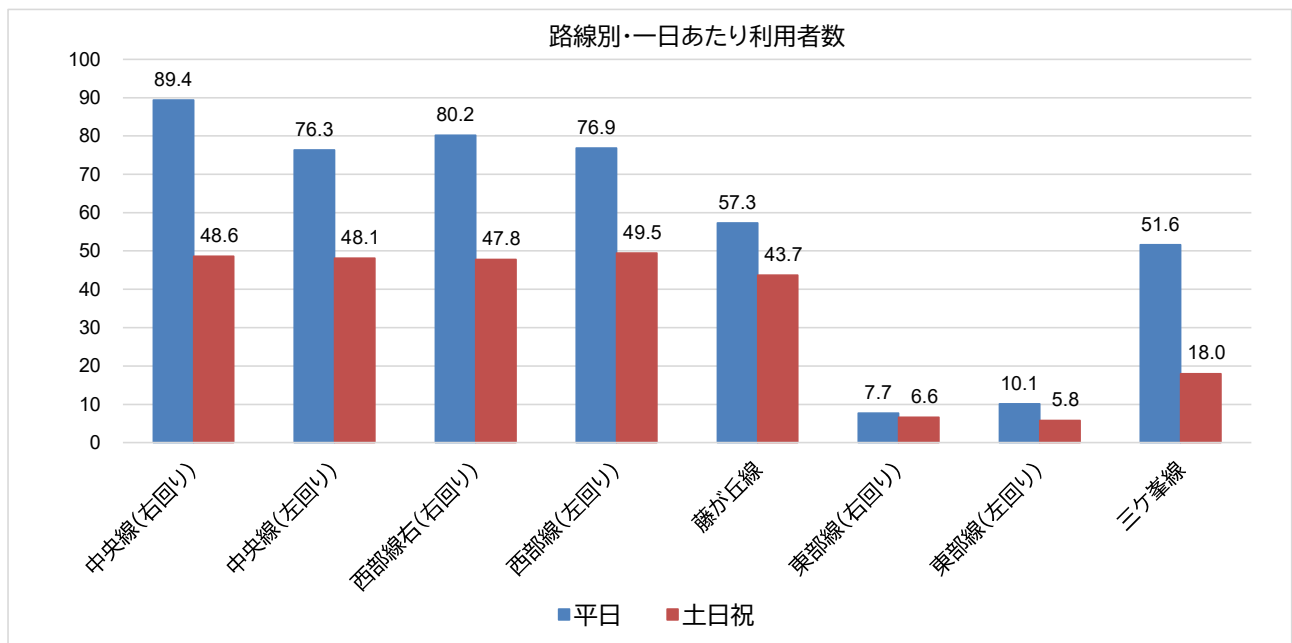
路線名	路線重複率	バス停重複率
藤が丘線	54.2%	74.1%
中央線（左回り）	40.0%	41.2%
西部線（左回り）	43.4%	41.0%
西部線（右回り）	43.1%	41.0%
中央線（右回り）	38.2%	33.3%
東部線（右回り）	27.2%	30.8%
東部線（左回り）	26.1%	30.8%
三ヶ峯線	13.0%	20.8%

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
(2025(令和7)年1月大同大学研究)



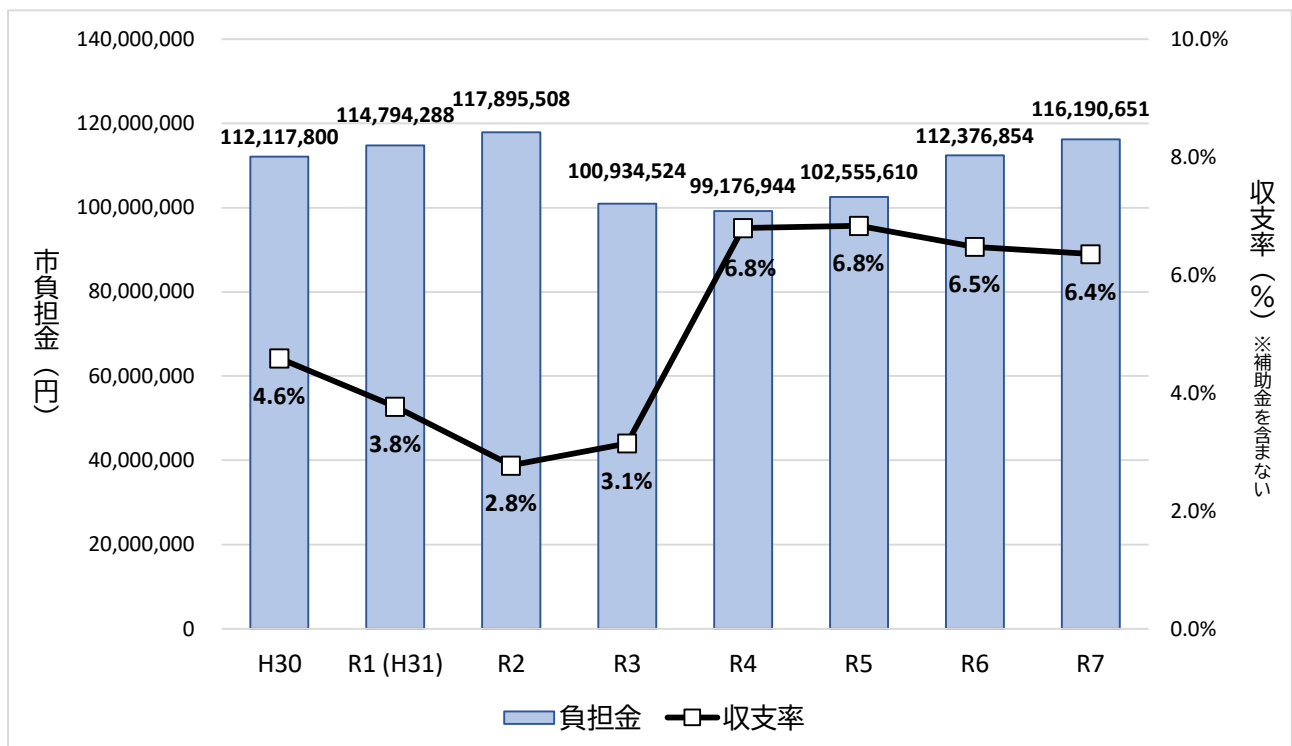
資料：2025(令和7)年度市民アンケート調査

図3 上：N－バスを利用している中で不便なこと（利用経験者）
下：N－バスを利用できていない理由（非利用者）



資料：長久手市

図4 Nーバス路線別・一日当たり利用者数（2024(令和6)年度実績）



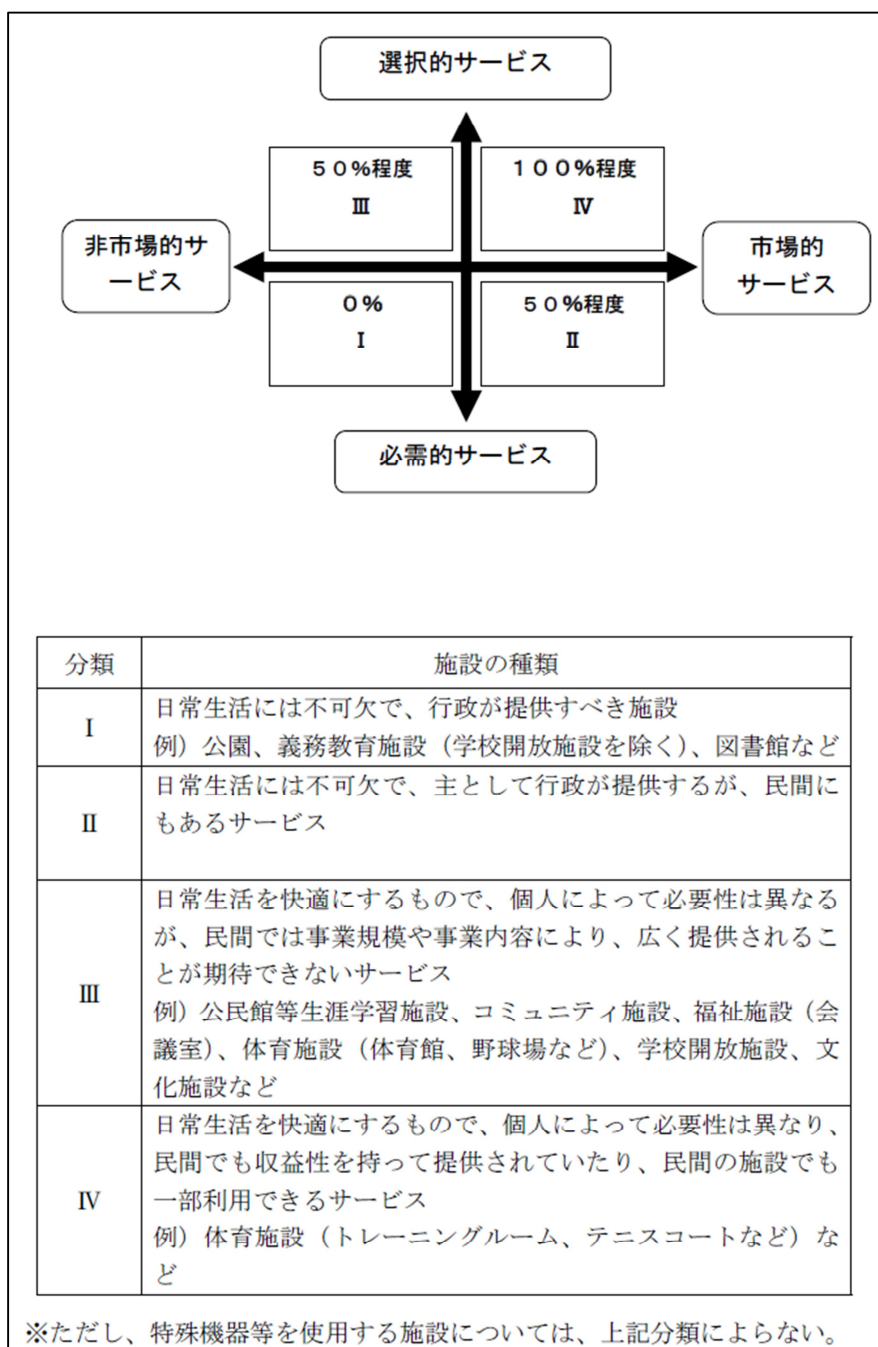
資料：長久手市

図5 Nーバスの市負担金・収支率推移

表2 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等

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



資料:「使用料及び手数料の見直しに関する方針」(2021(令和3)年9月 長久手市)

図6 各サービス区分の受益者負担割合

4. N－バス路線見直し及びデマンド型交通導入の方針

「1. N－バス路線見直しの背景」を踏まえ、地域ごとの取組の方針を示すとともに、N－バスの運行エリアについて、利用実態、市民・利用者アンケート調査結果等を参考として、バス運行の5つの要素（ルート・バス停・ダイヤ・車両・運賃）ごとに、見直し方針を設定するとともにデマンド型交通の導入（運行）方針を設定します。

（1）地域ごとの取組の方針

ア 市西部地域

⇒「補助交通」としてN－バスを運行し、利用促進のための路線の充実を図ります

イ 市東部地域

⇒東部線沿線エリアにおいて、N－バスに代わる新たな移動手段として、デマンド型交通を本格導入します

⇒公園西駅より南側の三ヶ峯線沿線エリアでは、市西部地域と同様に「補助交通」としてN－バスの運行を継続します

（2）バス運行の要素ごとの見直し方針

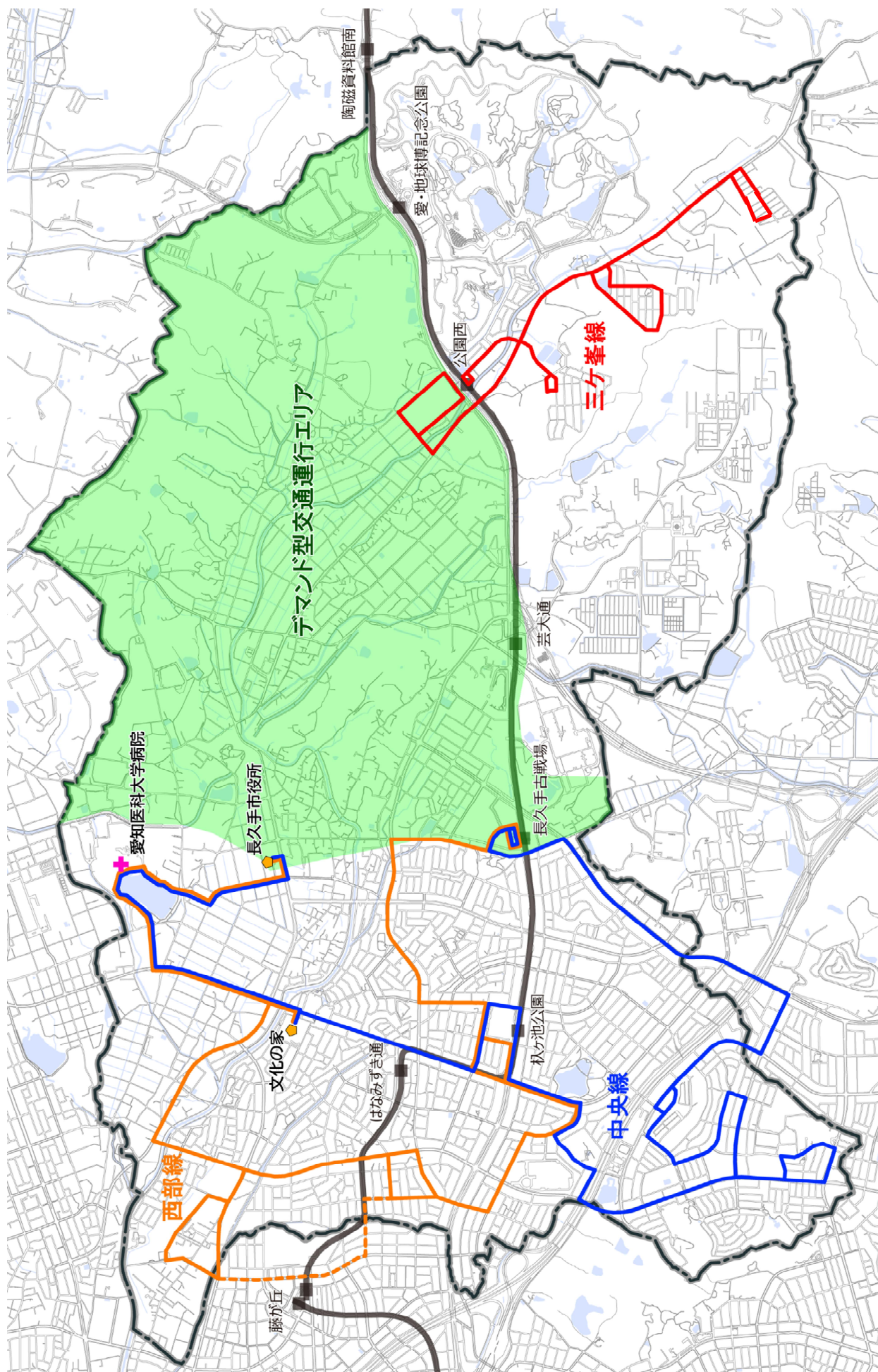
① ルート

- 補助交通であることから、鉄軌道や民間路線バスとの連携・調和を図ったルート設定とする
 - 中央線・西部線の充実
 - 藤が丘線の名鉄バス路線への移行（基幹交通である名鉄バス路線へ統合）
 - ※藤が丘バス停は、西部線の一部の便で経由する
 - ※藤が丘バス停経由の西部線（左回り：長久手古戦場駅行き）は、基幹交通の名鉄バスを補完するものとし、午前10時～午後4時の時間帯で3便程度とする
 - 三ヶ峯線の運行を継続
- 本格導入するデマンド型交通との連携を図り、役割に応じたルート設定とする
 - 東部線を廃止し、デマンド型交通を本格導入
- 「市役所」や「鉄軌道駅」を起終点とするルート設定とする
 - 中央線・西部線・・・「市役所」「長久手古戦場駅」を起終点とした双方向運行
 - 三ヶ峯線・・・・・・「公園西駅」を起終点
- 効率的な運行のため、可能な限り遠回りの少ないルート設定とする
 - 中央線・西部線・・・う回の多い箇所を短絡化し、運行距離・時間を短縮し効率化

② バス停

- 現状のバス停設置箇所（概ね300m間隔）を基本としつつ、安全な運行や乗降に資するバス停設置箇所の調整を行う
 - 可能な限り現行バス停を維持するとともに、N－バス運行地域の人口カバー率を維持する

▼ 再編ルート (案)



■ 藤が丘線沿線のバス交通について

現状のNーバス藤が丘線沿線では、藤が丘駅を起終点とする路線が多数運行されています。

また、3ページ記載の通りNーバスが運賃改定を実施することで、市内公共交通の運賃の差が小さくなります。(ここでは1乗車200円となることを想定します。)

【長久手市役所 基準】

<Nーバス>	本数：5便/日	運賃：200円	藤が丘駅までの所要時間：19分
<名鉄バス>	本数：30便/日	運賃：260円	藤が丘駅までの所要時間：16～20分

【平和橋 基準】

<Nーバス>	本数：5便/日	運賃：200円	藤が丘駅までの所要時間：14分
<名鉄バス>	本数：30便/日	運賃：190円	藤が丘駅までの所要時間：11分

【南原山 基準】

<Nーバス>	本数：5便/日	運賃：200円	藤が丘駅までの所要時間：9分
<名鉄バス>	本数：52便/日	運賃：190円	藤が丘駅までの所要時間：6～8分

【塚田（西小共生ステーション） 基準】

<Nーバス>	本数：5便/日	運賃：200円	藤が丘駅からの所要時間：9分
<名鉄バス>	本数：22便/日	運賃：200円	藤が丘駅からの所要時間：5～6分

※各所要時間は時刻表による

▼ 運行状況の確認を行ったバス停



資料：ながくて移動手段ガイド

③ ダイヤ

- 利用促進のための路線が充実（増便）するダイヤ設定とする
→ 1 時間に 1 便程度の運行とする（1 日の運行は 8～10 便程度とする）
- 市の財政状況を踏まえつつ、市民の日常生活（通院や買物、通勤・通学など）を支えるため、利用率が高くなる合理的かつ効率的なダイヤ設定とする
→ 運行日は、平日及び土曜日とし、日曜日及び祝日は運休とする
→ 運行時間は、平日が午前 7 時 30 分～午後 8 時程度、土曜日が午前 9 時～午後 3 時程度とする
- 運行の拠点間の移動が円滑に行えるよう、拠点バス停での乗継を考慮したダイヤ設定とする
→ N－バスの他路線や他の公共交通機関との乗継を確保する

④ 車両

- 利用実態から、現行のノンステップ車両（バリアフリー対応）を継続して使用する
→ 乗りこぼしが顕著に発生していないことから、現有車両での対応を継続
- 限られた車両台数で効率的に運行する
→ 東部線・藤が丘線の現車両の再配置による、中央線・西部線の充実、三ヶ峯線の運行継続

▼ 現在N－バスで使用している車両の例（EVバス）



※同等のディーゼル車両（ポンチョ）も使用しています。

⑤ 運賃

- 公共の交通の運賃バランスや受益者負担率を考慮した運賃改定を実施する
 - 基本運賃を 200 円（全区間均一）に改定する
 - フリーパス券及び回数券の金額についてもあわせて改定する
- フリーパス券や回数券の対象拡大と電子チケットの導入を行う
 - 運賃改定と合わせ、利便性向上を図る目的として実施する
 - 販売対象については、居住地や年齢を問わないものとする
- Nーバス同士の乗継や東部地域で導入するデマンド型交通との乗継を含め、連携した運賃体系とする
 - 乗継券を発行する
 - 回数券及び無料乗車券は相互に使用できるものとする
- 交通弱者の移動を支えるため、無料乗車の対象を設定する
 - 現行において無料乗車の対象としている「中学生以下」、「障害者手帳所持者」等は継続する
 - 2026(令和8)年4月から無料乗車の対象としている、「市内在住で75歳以上の者」は継続する
 - 「市内在住で65歳～74歳の自動車運転免許返納者」を無料乗車の対象に追加する

【運賃改定の考え方】

① 市内の他の公共交通との運賃の差を適正化する

→リニモ（長久手古戦場駅から）…はなみずき通駅まで 170 円、公園西駅まで 240 円

※リニモは 2026(令和8)年9月1日から運賃改定を予定しています

長久手古戦場駅から…はなみずき通駅まで 210 円、公園西駅まで 280 円

→名鉄バス（長久手市役所から）…長久手古戦場駅まで 190 円、福祉の家まで 190 円

② 6 ページの図6「各サービス区分の受益者負担割合」を基にNーバスの性質を検討

→区分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」だが

区分Ⅰ「日常生活には不可欠で、行政が提供すべき施設」という側面を持つ

⇒受益者負担は 25～50%に設定することが望ましい

➡2025(令和7)年度実績では、運行経費 127,426,801 円（A）、乗車人数 143,283 人（B）

<利用者1人（受益者）の負担率を 25%とした場合>

$$(A) 127,425,801 \div (B) 143,283 \times 25\% = 222.33... \text{円}$$

<利用者1人（受益者）の負担率を 50%とした場合>

$$(A) 127,425,801 \div (B) 143,283 \times 50\% = 444.66... \text{円}$$

※2021(令和3)年度のバス再編の際には受益者負担率を 25%とし算出した値（約 102 円）

から基本料金（均一）を 100 円としました。

③ Nーバス運行の持続可能性を向上させるため、収支率の改善を目指す

→愛知県内全市町村における自主運行バス（コミュニティバス）等の収支率の平均は、

2024(令和6)年度実績で 18.4%であり、この数値に出来るだけ近づけることを目標とする

上記3点（①他の公共交通との運賃バランス／②サービスの性質による受益者負担率（25%）の選択／③収支率の改善）を総合的に判断し、運賃改定（基本運賃 200 円への値上げ）を実施します。

(3) デマンド型交通の導入（運行）方針

2024(令和6)年度及び2025(令和7)年度に実施した実証実験を踏まえ、デマンド型交通に関する以下の項目について、導入（運行）方針を設定します。

① 運行エリア

- Nーバス東部線沿線エリア

② 停留所

- 令和7年度の実証実験において設置した停留所（昼間限定特別停留所を含む。）やNーバス東部線のバス停を基本に設定する
- 昼間限定特別停留所は、愛知医大、アピタ長久手店、文化の家を予定する

③ 運行日と時間

市の財政状況を踏まえつつ、市民の日常生活（通院、通勤・通学、買い物など）を支えるため利用率が高くなる合理的かつ効率的な設定とする

- 運行日は、平日及び土曜日とし、日曜日及び祝日は運休とする
- 運行時間は、平日が午前7時30分～午後7時30分程度、土曜日が午前9時～午後3時程度とするが、平日の午後1時～午後2時は運休とする
- 昼間特別限定停留所の利用は、平日が午前10時～午後4時程度、土曜日が午前10時～午後3時程度とする

④ 車両

- ジャンボタイプ（ハイエース）を基本とする
- 本格導入から当面は事業者所有のものを使用するが、将来的には市での所有を検討する

⑤ 運賃

- Nーバスに代わる移動手段であることから、Nーバス運賃と同じ基本運賃（200円）とする
- 基本運賃にかかる無料乗車の対象は同じとする
- 昼間限定特別停留所との移動の場合は、基本運賃に200円を加算する
- 回数券は設定（販売）するが、フリーパス券は予約過多を抑制するため設定（販売）しないものとする
- Nーバスと連携するため乗継時（Nーバスのフリーパス券利用時を除く）に乗継券を発行する
- Nーバスと連携するため回数券及び無料乗車券は相互使用できるものとする

5. N－バス再編までのスケジュール（案）

時期		内容
2026(令和8)年	3月	地域公共交通会議で再編素案の骨子の提示・協議
	6月	地域公共交通会議で再編素案の提示・協議 (ルート・バス停・ダイヤ・車両(・運賃)※・デマンド型交通等) ※運賃料金部会での運賃面の協議(8月頃)
	7月～	パブリックコメントを実施
	9～12月	地域公共交通会議で再編案(路線見直し内容)の協議・確定 ※運賃料金協議部会での運賃面の協議(10月～12月)
2027(令和9)年	1月～	運輸支局への路線見直し運行の申請 市民等への周知・PR
	4月～	路線見直し運行開始(予定)