

Nーバス再編方針（案）

長久手市
令和2年6月

目 次

1	再編の目的.....	1
2	社会的背景の変化.....	1
3	Nーバスの運行目的.....	1
4	Nーバスの現状と変化.....	2
5	Nーバスに対する評価・意見.....	7
6	Nーバスの主な利用特性.....	8
7	Nーバスの運行課題.....	9
8	Nーバスの再編方針.....	11
9	再編後の路線.....	19
10	再編後の運賃体系.....	32
11	その他.....	35

1 再編の目的

平成 28 年 4 月の再編から 3 年が経過し、大型商業施設の開業により、市内の交通状況も変化していることから、令和 3 年 4 月にルート再編を行う。

2 社会的背景の変化

(1) まちの変化

イオンモール長久手が平成 28 年 12 月に長久手古戦場駅付近に開店、イケア長久手が平成 29 年 10 月に公園西駅付近に開店し、大規模商業施設が相次いで開店しており、移動ニーズの変化が生じている。

(2) 道路交通状況の変化

大規模商業施設の開店に伴い、一時的な道路交通渋滞が発生しやすい状況にあり、バス交通の定時性の維持にも影響している。

Nーバスの路線体系は、市役所での乗り継ぎを基本としている中、渋滞により定時性が損なわれることによって、乗り継ぎができなくなるなどの影響が生じている。

3 Nーバスの運行目的

Nーバスは、以下の 4 つの目的で運行している。

- (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

4 N-バスの現状と変化

(1) 路線の変遷

N-バスは、平成10年7月の運行開始当初は2台のバスで4路線の運行からスタートし、以後は順次、車両数や路線の拡充を行い、サービス水準を高めてきた。現在は、6台のバス（小型バス5台、ワンボックス車1台）で7路線の運行を行っている。

(2) 運賃体系

N-バスの料金は1乗車100円としている中、下記の方の料金は無料としている。

<運賃無料の対象>

- ア 中学生以下の小人
- イ 長久手市が発行した赤色の「あったかあど」を携帯している人
- ウ 就学前の児童1人につき同伴の保護者1人
- エ 妊婦
- オ 身体障害者手帳の所持者と付添者1人
- カ 療育手帳の所持者と付添者1人
- キ 被爆者健康手帳の所持者と付添者1人
- ク 精神障害者保健福祉手帳の所持者と付添者1人

(3) N-バスの利用者数と有料乗車率

1998年（平成10年）7月の運行開始以降、2010年（平成22年）までは2005年（平成17年）の愛・地球博開催年を除いて、利用者数は概ね横ばいで推移していたが、2011年（平成23年）4月の路線見直し以降、利用者数は増加傾向で推移している。

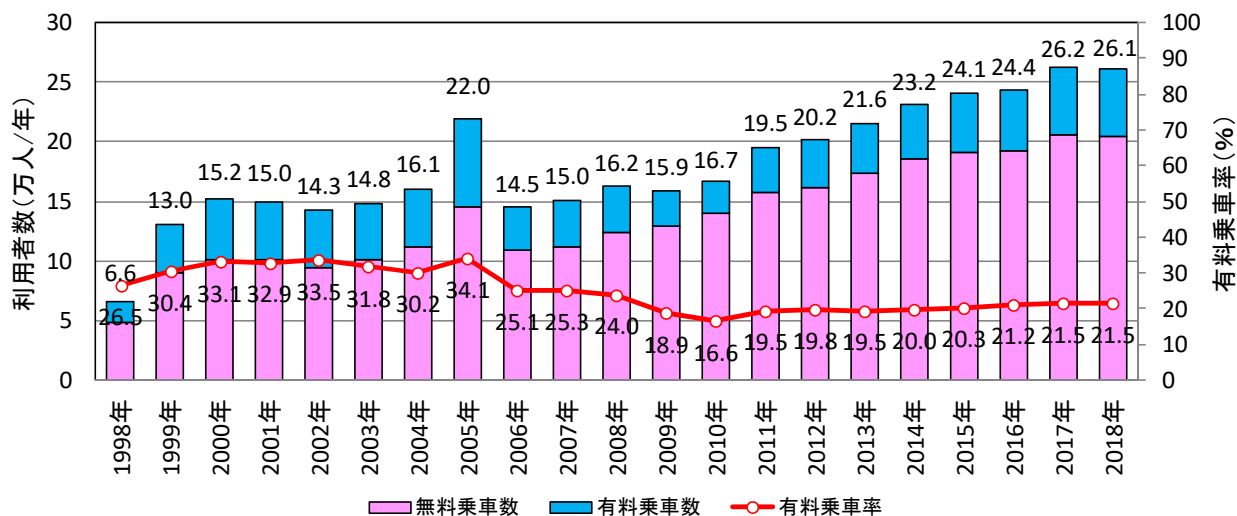


図4-1 N-バスの利用者数と有料乗車率の推移

(4) Nバスの運行経費

Nバスのサービス水準の増加とともに、運行経費は増加傾向で推移し、平成30年度は年間約1億1,170万円（※運行経費から収入と補助金を引いた市負担額）の運行経費を負担している。

運行経費は増加しているものの、有料利用者の割合は20%前後での推移が続いているため、Nバス利用者1人あたりに換算した市の負担額は、近年は増加傾向にある。

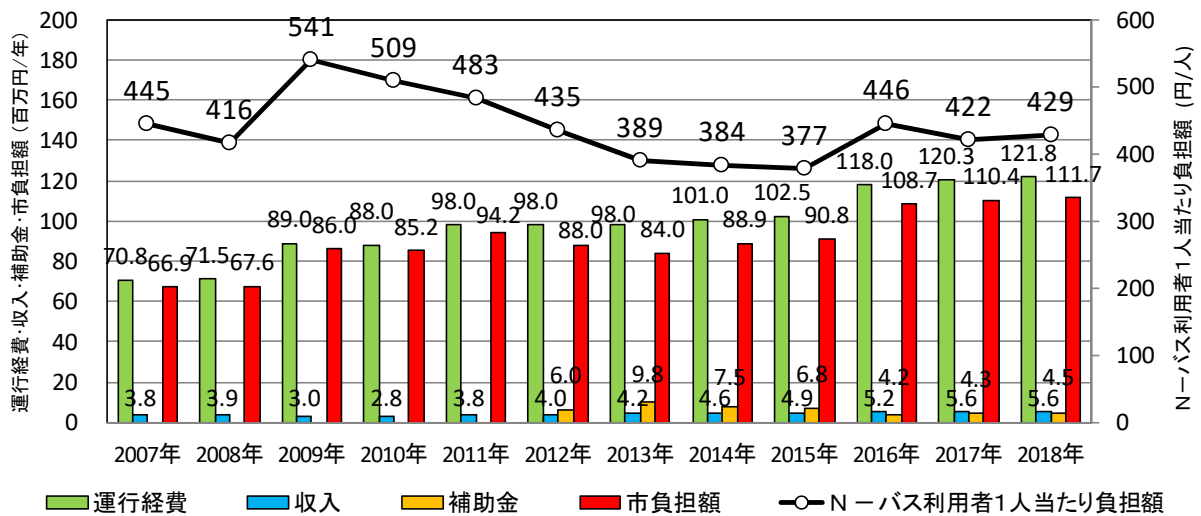
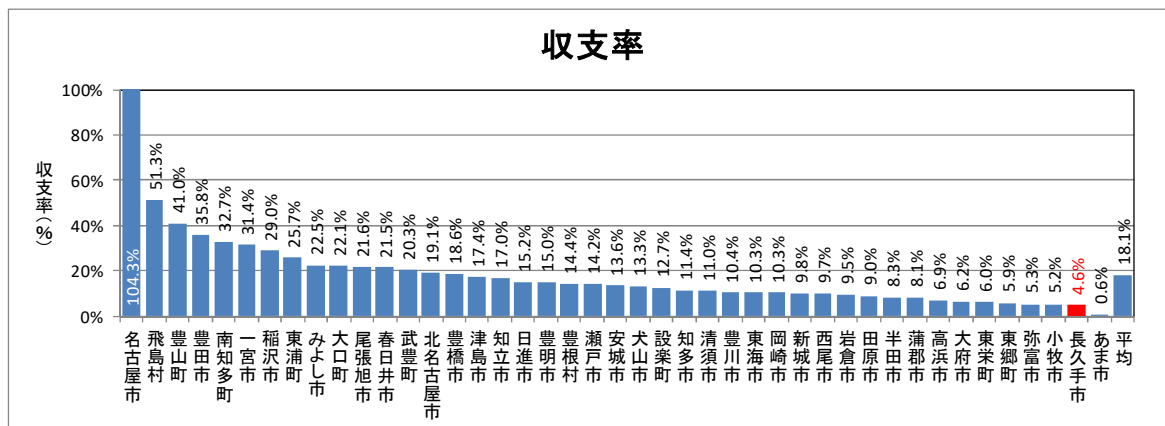


図4-2 Nバスの運行経費や市負担額の推移

(5) 県内他事例との比較

ア 収支率

Nーバスの収支率は、県内コミュニティバスの中でも低い現状にある。

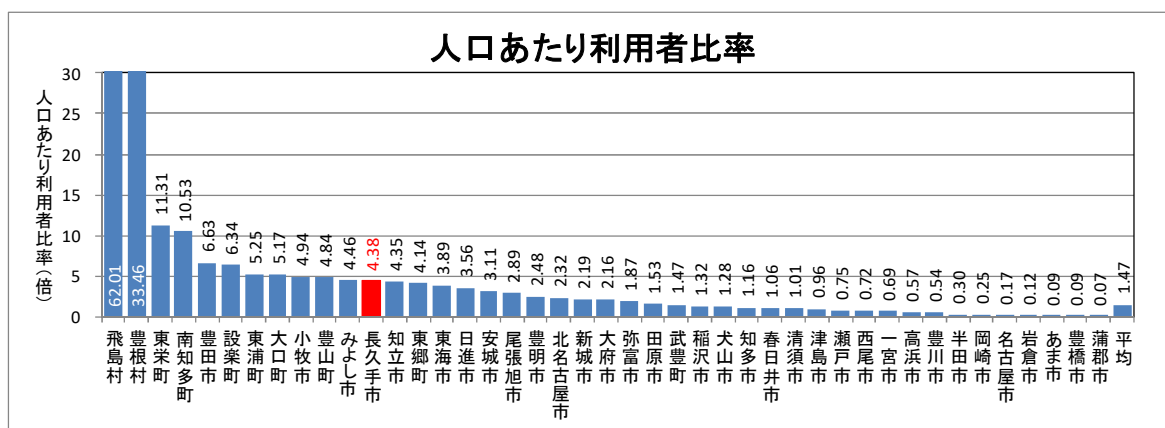


資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和元年5月）
 ※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除く

図4-3 愛知県内のコミュニティバスの収支率：平成30年度実績人口あたり利用者比率

イ 人口あたり利用者比率

Nーバスの人口あたりの利用者比率は、県内全体では中間より上位に位置しており、Nーバスの収支率の低さは利用率の低さが主たる要因ではないと考えられる。

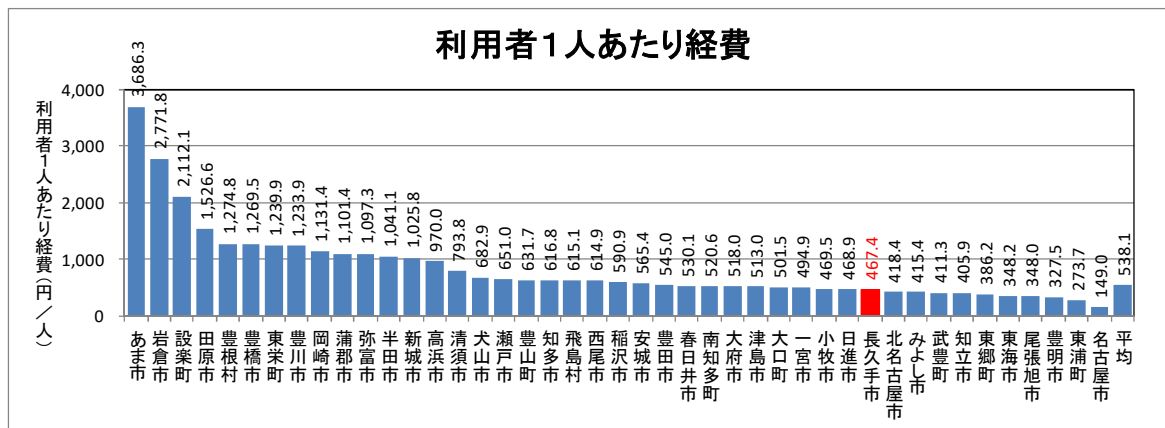


資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和元年5月）
 ※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除く
 注）人口は平成29年愛知県統計年報の値をベースに整理

図4-4 愛知県内のコミュニティバスの人口あたり利用者比率：平成30年度実績

ウ 利用者1人あたり経費

Nーバスの利用者1人あたり経費は、県内全体では中間より下位に位置しており、Nーバスの収支率の低さは運行経費が主たる要因ではないと考えられる。

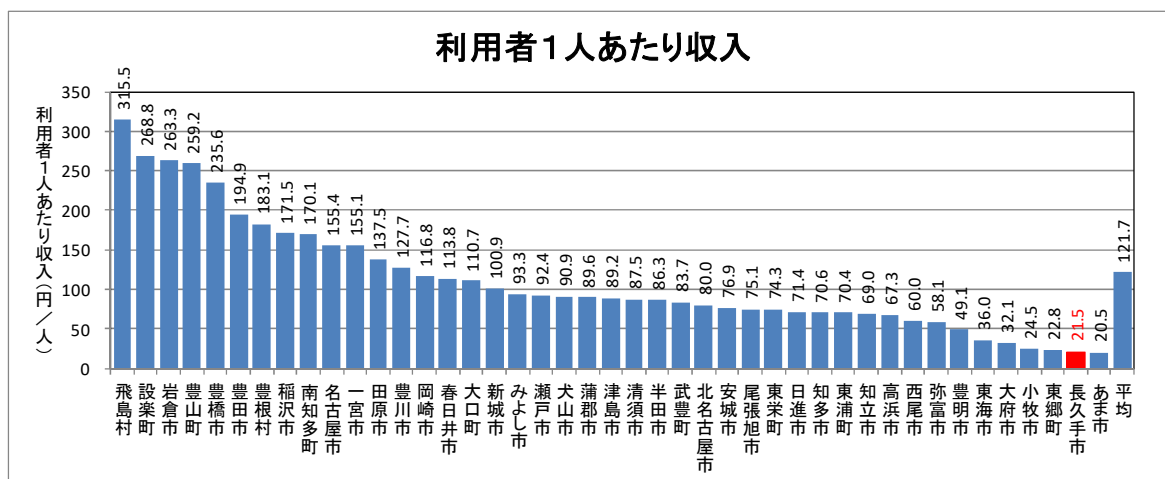


資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和元年5月）
 ※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除く

図4-5 愛知県内のコミュニティバスの利用者1人あたり経費：平成30年度実績

エ 利用者1人あたり収入

Nーバスの利用者1人あたり収入は、県内全体ではあま市に次いで低く、
 Nーバスの収支率の低さは収益自体の低さが主たる要因と考えられる。

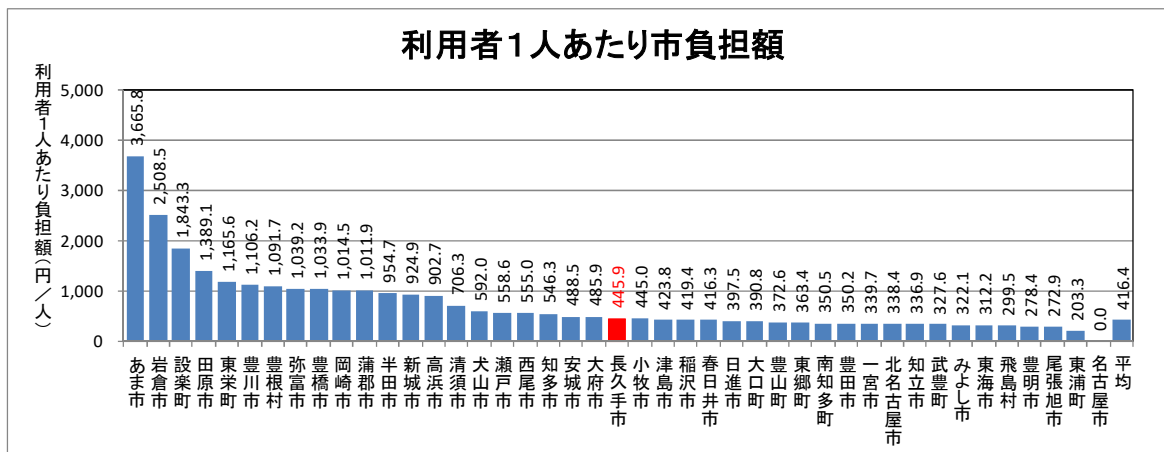


資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和元年5月）
 ※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除く

図4-6 愛知県内のコミュニティバスの利用者1人あたり収入：平成30年度実績

オ 利用者1人あたり市負担額

Nーバスの利用者1人あたりの市の負担額は中間に位置し、利用者1人あたり収入が小さいことから、利用者1人あたり経費（図4-5）は中間より下位に位置するものの、利用者1人あたり市負担額が中間に押し上がる要因となっている。



資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和元年5月）

※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除く

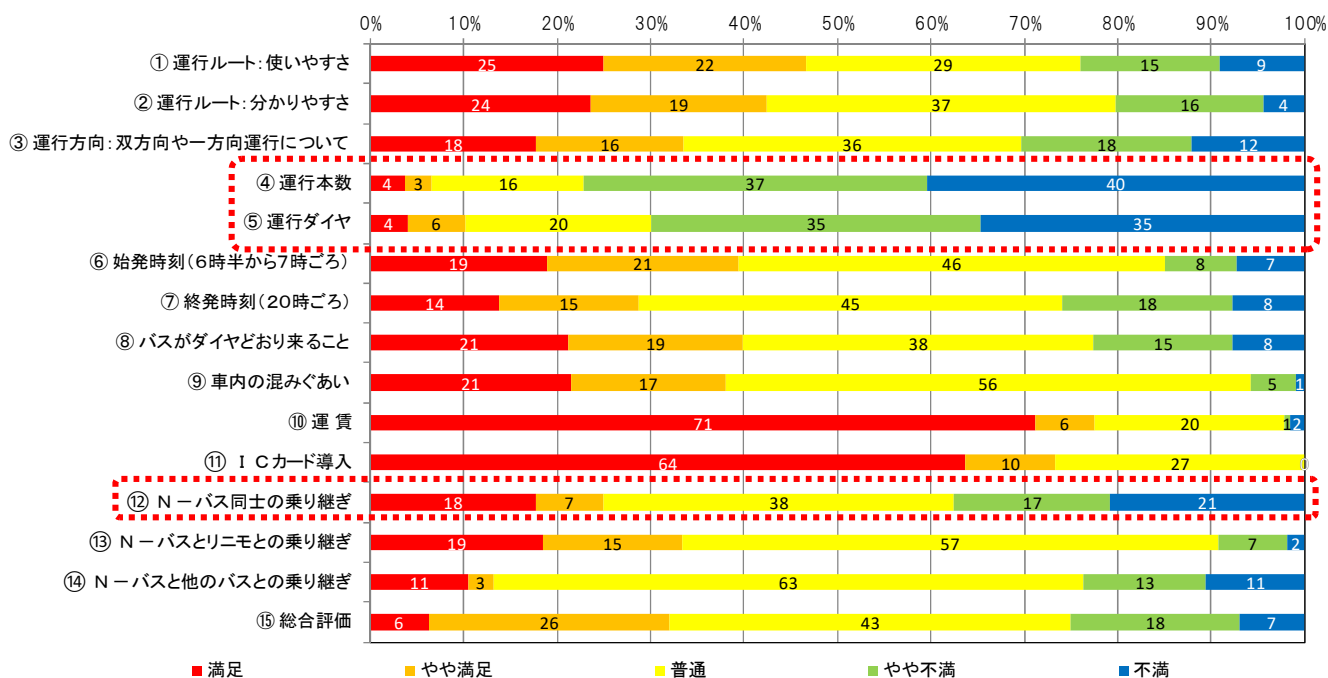
注）負担額に国庫補助額は含んでいない

図4-7 愛知県内のコミュニティバスの人口1人あたり負担額：平成30年度実績

5 Nーバスに対する評価・意見

(1) 評価

「運行本数」「運行ダイヤ」「Nーバス同士の乗り継ぎ」の満足度が低い傾向にある。



資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（Nーバス利用者アンケート調査）

図5-1 満足度の回答割合

(2) 「Nーバスのルート再編に向けた意見交換会」での主な意見

より良いルートにすることを目指し、ルート再編の参考とするため、6小学校区で意見交換会を開催しました。

〈Nーバスルートについて〉

新ルート案で福祉の家直通になるのは利用しやすくなる。

市役所での乗継が無くなるのは利用しやすくなる。

住宅地など幹線道路以外の道を通るルートを考えてほしい。

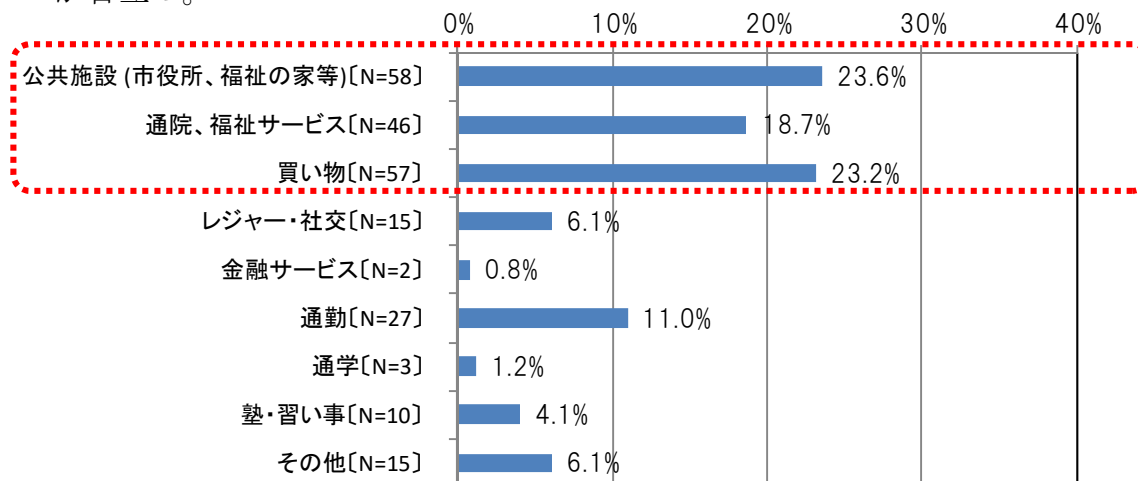
普段通院するような、近所の病院に行けるようなルートにしてほしい。

図 5-2 各小学校区の主な意見

6 Nーバスの主な利用特性

(1) 利用者の主な利用目的

利用目的は「公共施設」、「通院、福祉サービス」、「買い物」目的の多さが目立つ。

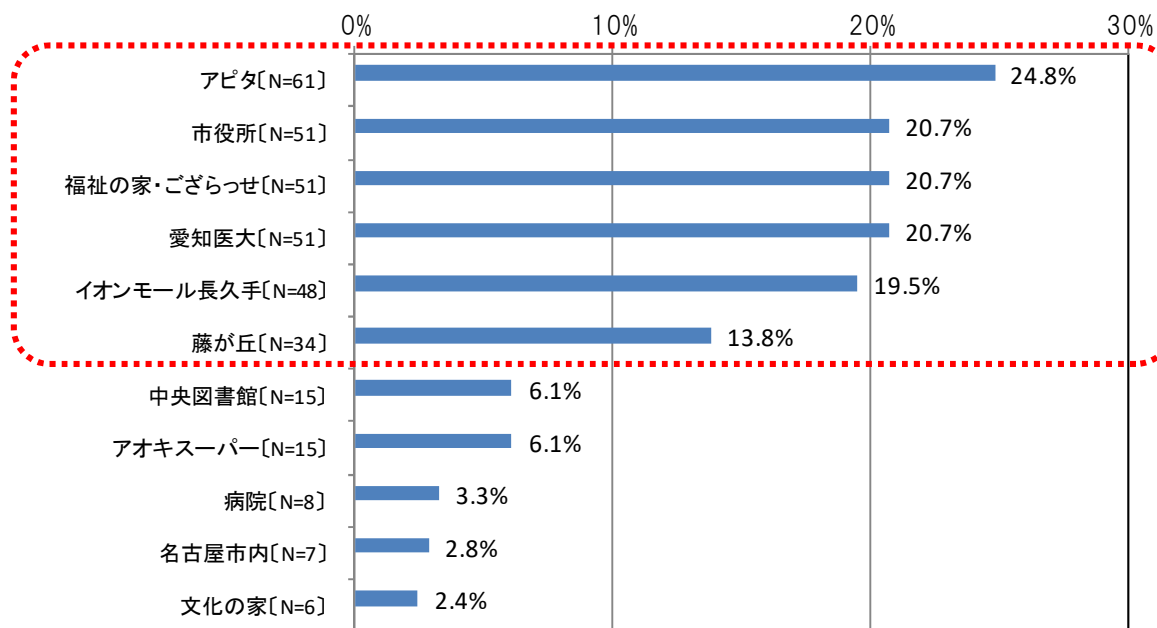


資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（Nーバス利用者アンケート調査）

図6-1 利用目的の割合

(2) 利用者の主要な行き先

Nーバスで普段よく行く場所は、「アピタ」「市役所」「福祉の家・ござらっせ」「愛知医大」「イオンモール長久手」「藤が丘」が目立ち、全ての路線で「福祉の家・ござらっせ」が上位に位置している。



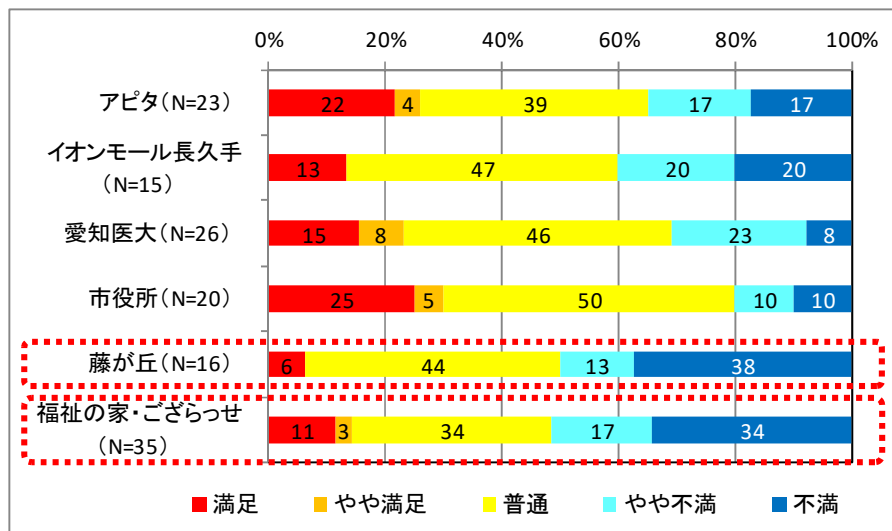
資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（Nーバス利用者アンケート調査）

図6-2 普段、Nーバスでよく行く場所（施設）の割合

7 N-バスの運行課題

(1) N-バス同士の乗り継ぎ

「藤が丘」、「福祉の家・ござらっせ」に行く方の不満の割合が大きい。

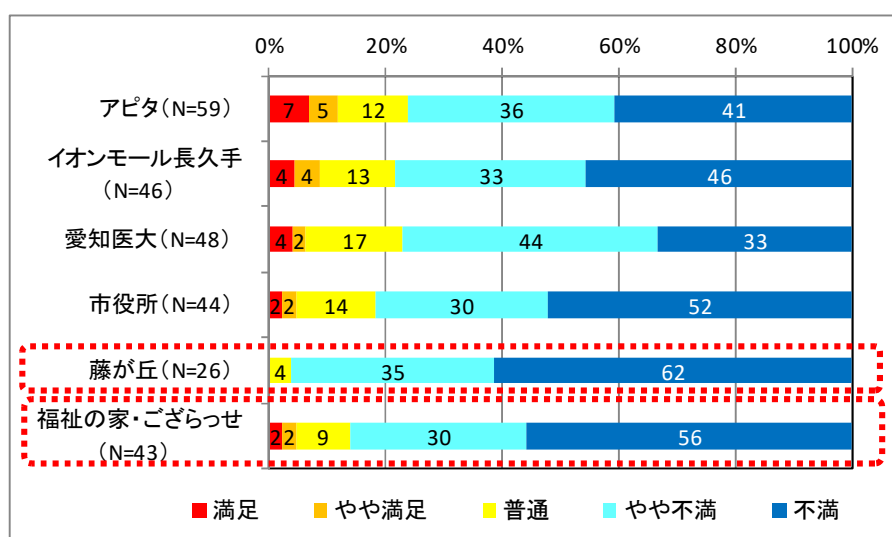


資料：令和元年度（2019年度）N-バス利用実態調査（N-バス利用者アンケート調査）

図 7-1 主な行き先別の不満度合いが高い項目の乗り継ぎ満足度内訳

(2) 運行本数

「藤が丘」、「福祉の家・ござらっせ」に行く方の不満の割合が大きい。

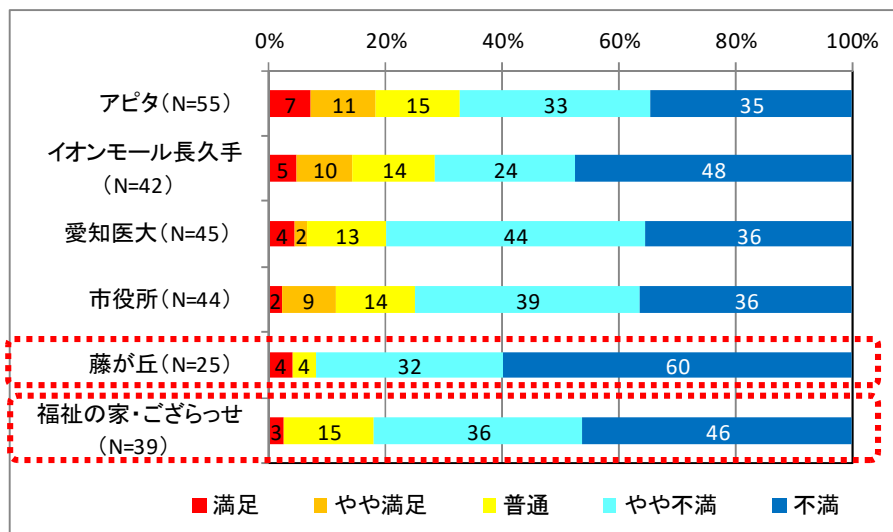


資料：令和元年度（2019年度）N-バス利用実態調査（N-バス利用者アンケート調査）

図 7-2 主な行き先別の不満度合いが高い項目の運行本数満足度内訳

(3) 運行ダイヤ

「藤が丘」、「福祉の家・ござらっせ」に行く方の不満の割合が大きい。



資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（Nーバス利用者アンケート調査）

図 7-3 主な行き先別の不満度合いが高い項目の運行ダイヤ満足度内訳

「藤が丘線」は、民間路線バス間の路線と重複していることや、限られた台数（7路線を5台のバス）での運行となるため、運行本数を増やすことは難しい。

8 Nーバスの再編方針

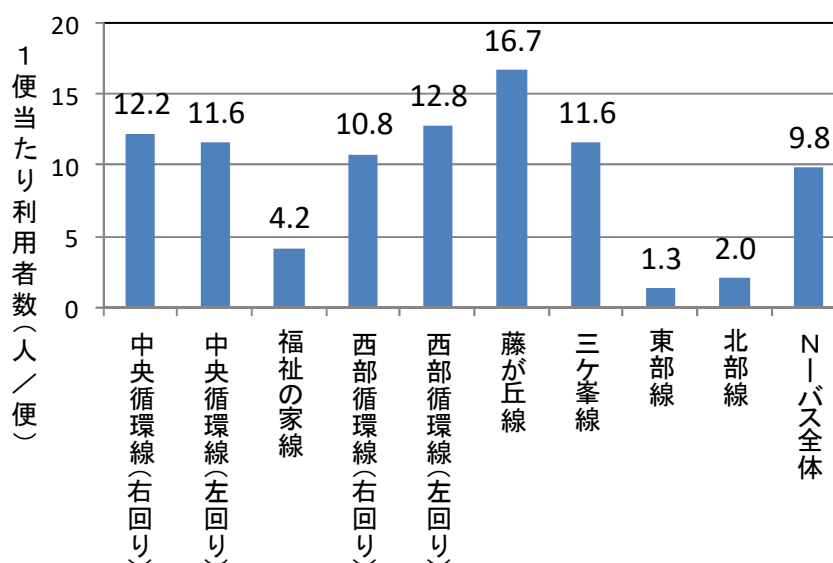
再 編 方 針

- | | |
|---------------------|----------------|
| 1 市内を面的にカバーする路線網を維持 | 4 ワンボックス車の運用検討 |
| 2 乗り継ぎ環境の改善 | 5 運賃改定の検討 |
| 3 商業施設、病院への乗入増加 | 6 休日ダイヤの設定 |

方針1 市内を面的にカバーする路線網を維持

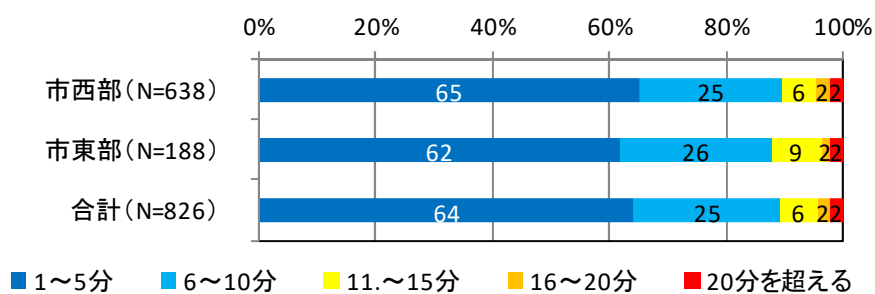
バス停までの徒歩移動時間は、市の西部と東部で大きな差はなく、現在の路線は、人口の集積状況に応じた路線網となっているといえる。

Nーバスを必要とする利用者は、市の全域に居住しているものととらえ、これまでの路線設定と同様に、市内を面的にカバーする路線網を維持することとする。



資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（OD調査）

図8-1 平成30年度のNーバスの1便あたりの利用者数



- ・市西部で集計した路線：中央循環線、西部循環線、藤が丘線
- ・市東部で集計した路線：福祉の家線、北部線、東部丘、三ヶ峯線

資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（OD調査）

図8-2 市の東西別の徒歩移動時間の内訳

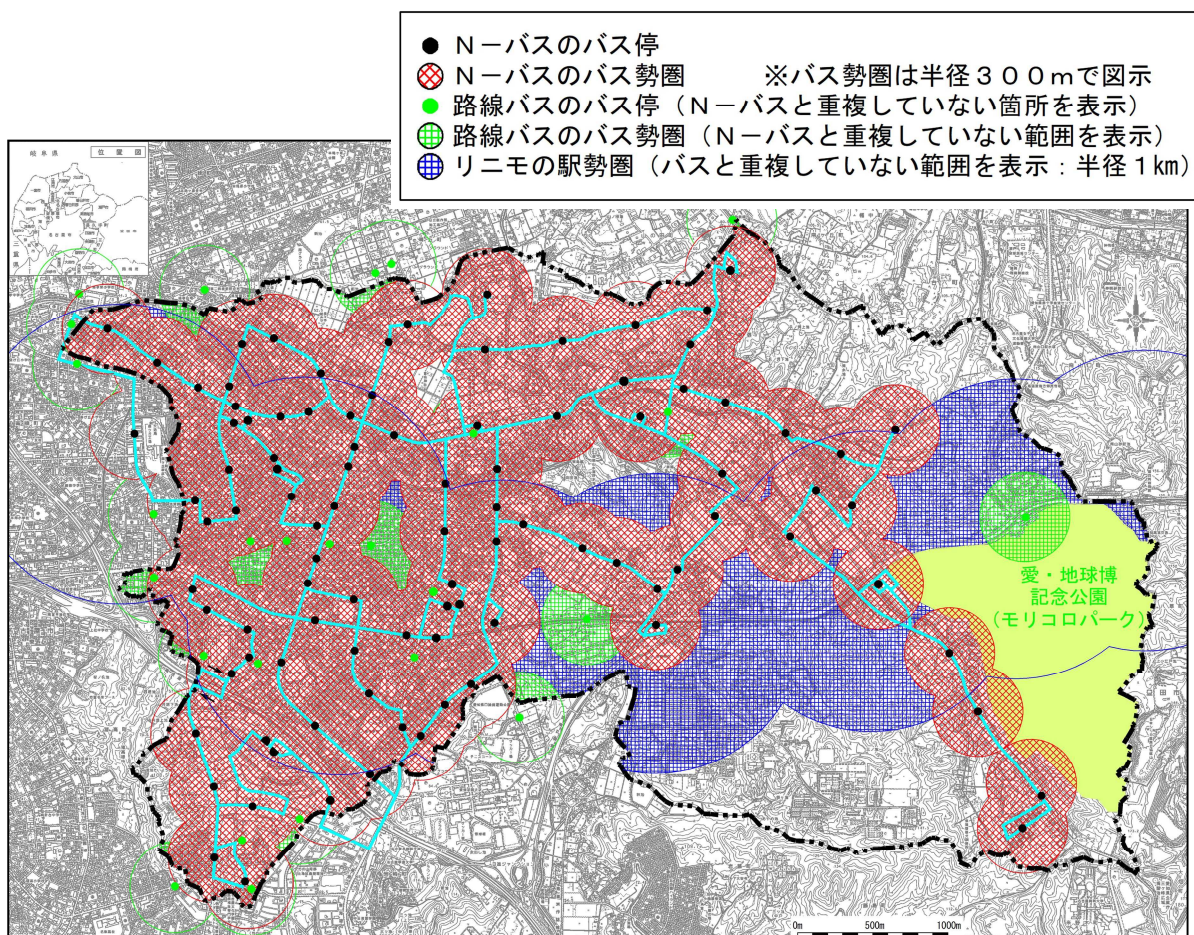
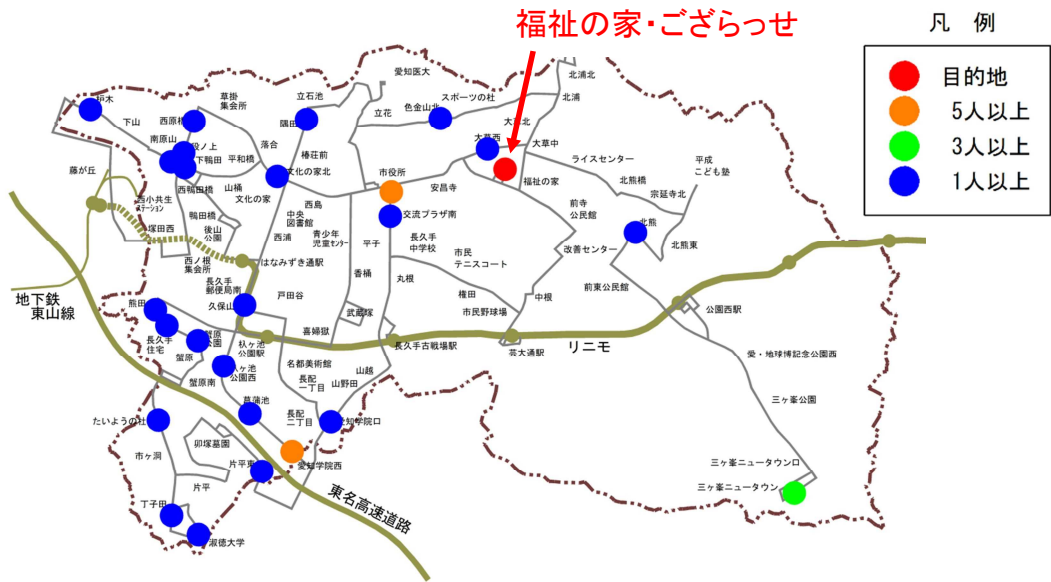


図8-3 現在のNーバスのバス勢圏（半径300m）での市内カバー範囲

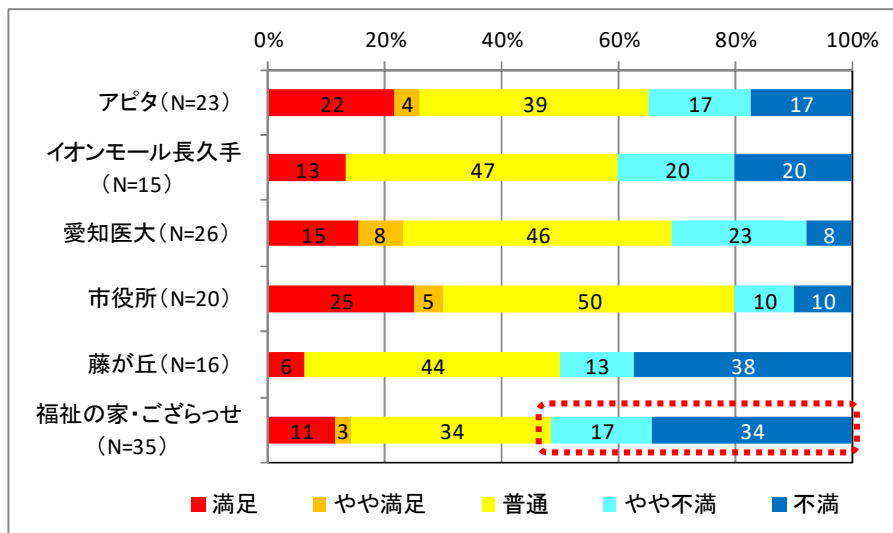
方針2 乗り継ぎ環境の改善

福祉の家・ござらっせは、市内他方面からの移動ニーズがあり、主要施設別の「Nーバス同士の乗り継ぎ」の満足度は不満の割合がやや大きいため、全ての路線を福祉の家に経由させる。



資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（OD調査）

図8-4 Nーバスで普段よく行く場所の乗車バス停：福祉の家の場合



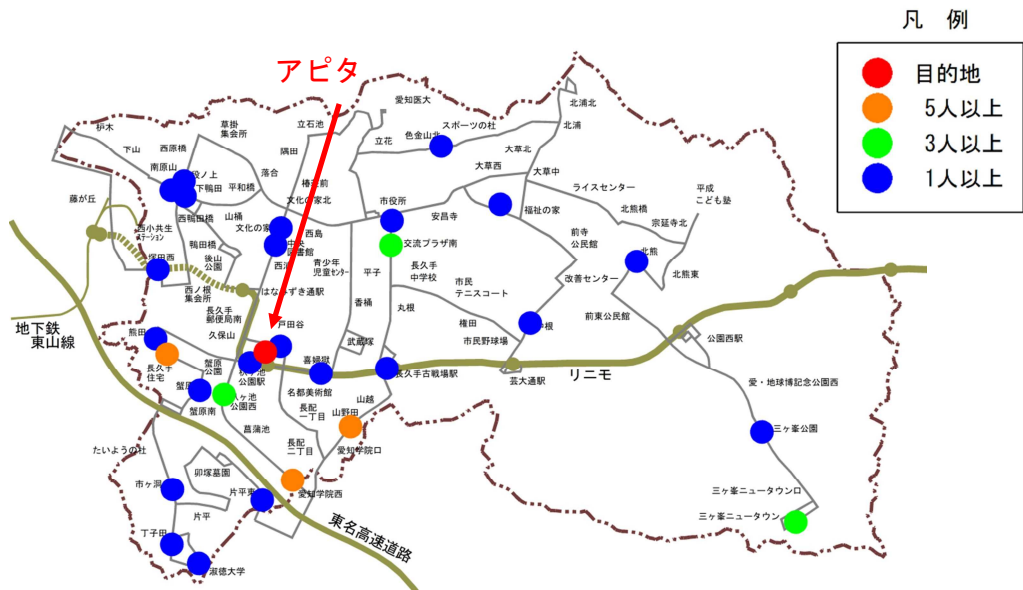
資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（Nーバス利用者アンケート調査）

図8-5 主な行き先別の満足度

方針3 商業施設、病院への乗入増加

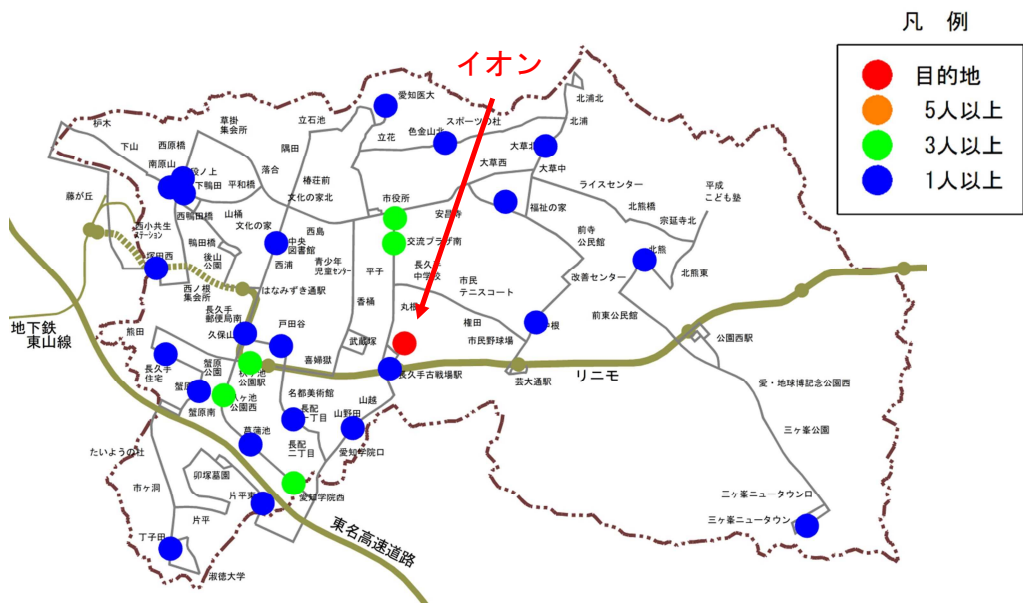
(1) 買い物ニーズへの対応

Nーバスの主要な行き先の中で、商業施設で目立つアピタ・イオンの買い物先について、市の西部からの利用が目立つほか、市の東部からもやや利用がみられることから、主要施設付近を運行する路線を經由させることとし、アピタには新中央線、新西部線、イオンには新中央線、新西部線、新東部線を経由させる。



資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（OD調査）

図8-6 アピタに行く場合の乗車バス停の分布

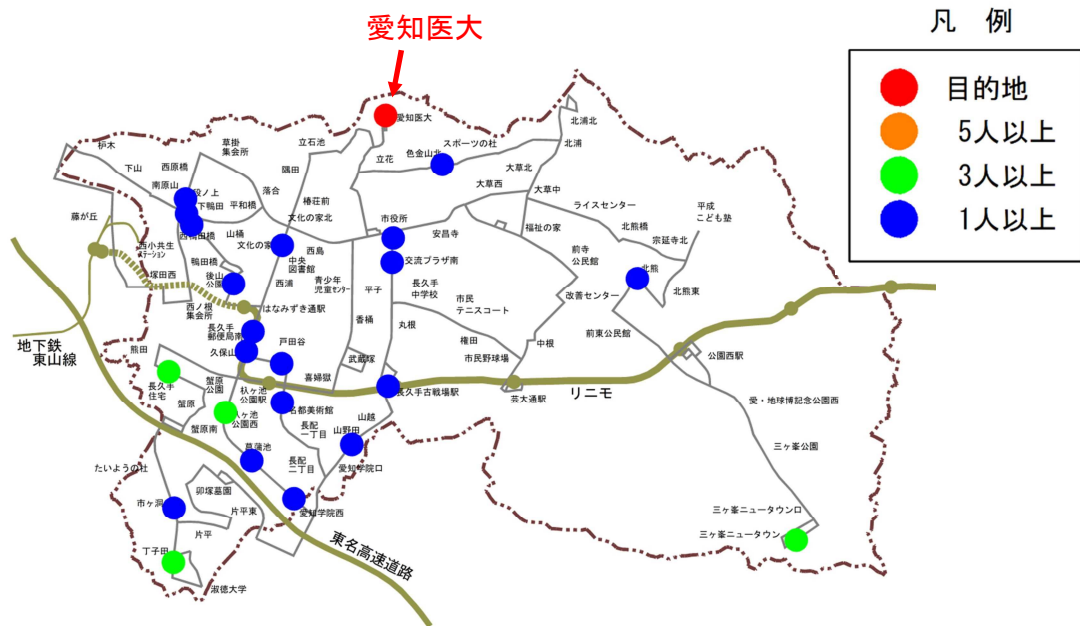


資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（OD調査）

図8-7 イオンに行く場合の乗車バス停の分布

(2) 通院ニーズへの対応

Nーバスの主要な行き先の中で、医療施設で目立つ愛知医大について、市の西部からの利用が目立つほか、市の東部からもやや利用がみられることから、市の西部を運行する新中央線、新西部線に加え、市の東部を運行する新三ヶ峯線を経由させる。また、日常的に利用する通院施設へを運行するルートにする。



資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（OD調査）

図8-8 愛知医大に行く場合の乗車バス停の分布

方針4 ワンボックス車の運用検討

Nーバスの運行経費は増加傾向で推移し、収支率の低さにも影響している。

Nーバスは平成28年4月の運行から、5台の小型バスと1台のワンボックス車の6台で運行をしてきた。

今後の市の財政状況は、厳しい傾向に向かうことが見込まれることから、これまでの運行経費の拡充によるサービス水準の向上の方向性から、限られた財源の中でサービス水準を高める方向性を検討する。

全体の運行経費は年々増加し、市では、平成30年度に年間約1億2,177万円を負担している。そのうち、ワンボックス車は1,541万円で、ワンボックス車の利用者1人あたりの経費は2,600円と大きな負担となっている。また、ワンボックス車は、乗車人数が8人と少なく、利用者数を考慮すると、限られた路線でのみの運行となってしまうことから、ワンボックス車の運行を廃止し、5台の小型バスでの運行を検討する。

〈運行経費の推移〉

- ・平成28年度：1億1,800万円（うち、ワンボックス車1,500万円）
- ・平成29年度：1億2,028万円（うち、ワンボックス車1,534万円）
- ・平成30年度：1億2,177万円（うち、ワンボックス車1,541万円）

〈平成30年度の運行車両別の運行経費と利用者1人あたり経費〉

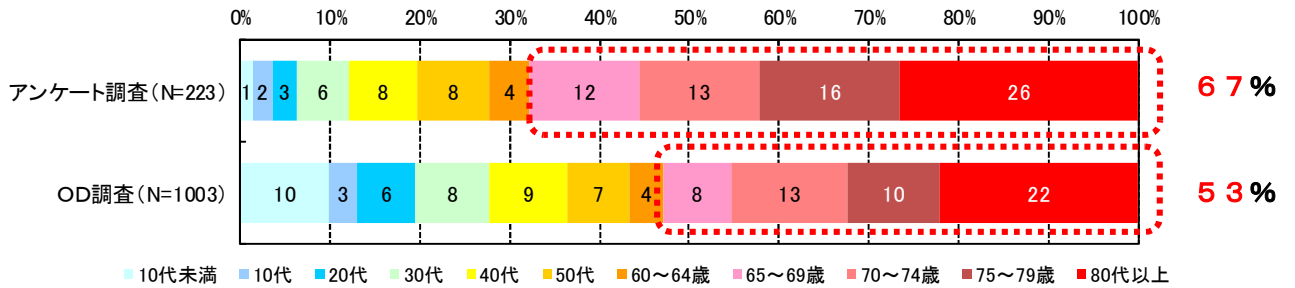
- ・小型バス：1億0,636万円（利用者1人あたり経費：418円/人）
- ・ワンボックス車：1,541万円（利用者1人あたり経費：2,600円/人）

方針5 運賃改定の検討

運賃については、受益者負担の考え方などの観点から、また、収支率が県内で低い現状であることから、運賃改定を検討する。

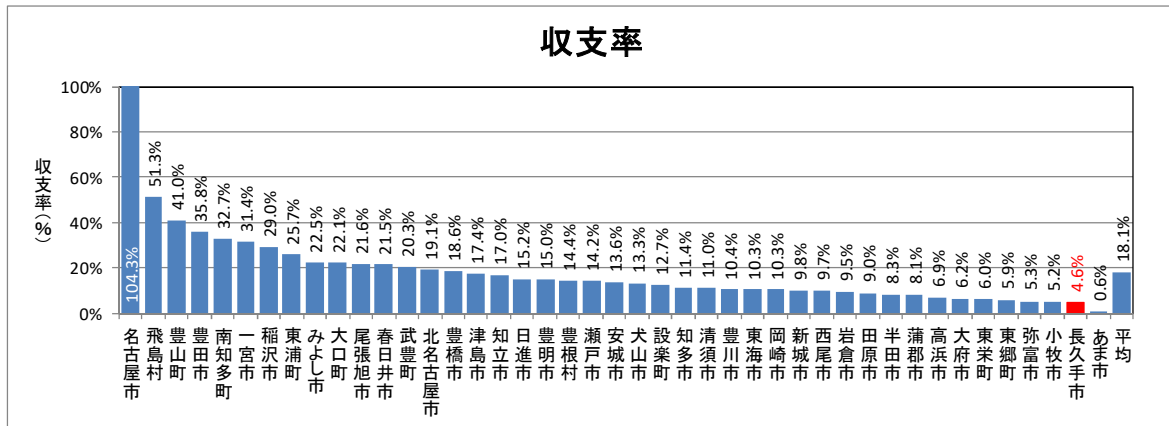
(1) Nーバスの利用者層

全体の利用者のうち、運賃が無料となる65歳以上の割合が、アンケート調査では67%、OD調査では53%を占める。



資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査

図 8-9 年齢構成



資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和元年5月）

※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除く

(再掲) 図 4-3 愛知県内のコミュニティバスの収支率：平成30年度実績人口あたり利用者比率

(2) 愛知県内の自治体の状況

愛知県内のコミュニティバスのうち、高齢者に対する運賃特例（運転免許返納者への支援も含む）を有しない自治体は、有料で運行する愛知県内の43市町村のうち27自治体と6割を占める現状にある。

・高齢者に対する運賃特例を有しない自治体（27自治体）

豊橋市、岡崎市、一宮市、瀬戸市、豊川市、津島市、豊田市、蒲郡市、犬山市、稲沢市、新城市、知多市、半田市、尾張旭市、高浜市、岩倉市、豊明市、田原市、北名古屋市、みよし市、豊山町、大口町、飛鳥村、東浦町、南知多町、設楽町、東栄町

参考：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和元年5月）

（参考） 近隣市町の自治体の状況（コミュニティバスの基本運賃）

100円・・・豊明市、東郷町、瀬戸市、みよし市

200円・・・日進市（循環線は100円）

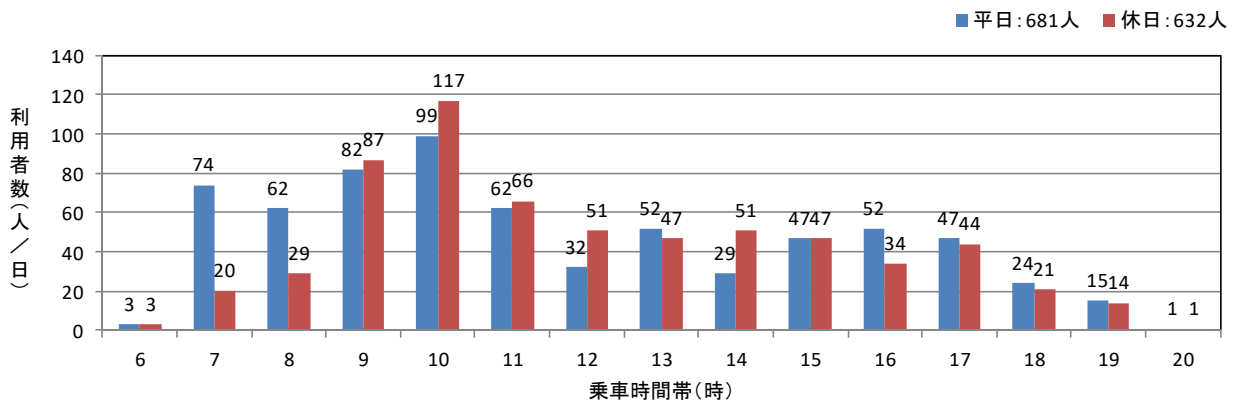
参考：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和元年5月）

方針6 休日ダイヤの設定

〈運行時間帯の効率化〉

Nーバスは平日と休日を同じダイヤで運行しているが、平日に比べて休日は7～8時台の利用者数が少ない傾向にある。

運行経費の抑制を見据えて、利用時間帯にあった効率的な運行を目指し、平日・休日ダイヤの設定を検討する。



資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（OD調査）

図8-10 平日・休日別時間帯別の利用者数

9 再編後の路線

市民のみなさんが日常的に利用する主要な目的地を運行するルートにする。

(1) 路線数

再編後の新ルートは、現在の7路線から5路線に集約を図る。

現在のルート	新ルート
① 中央循環線 (右・左)	① 中央線 (右・左)
② 西部循環線 (右・左)	
③ 藤が丘線	③ 藤が丘線
④ 東部線	④ 東部線 (右・左)
⑤ 北部線	
⑥ 三ヶ峯線	
⑦ 福祉の家線	廃止

※全ての路線を福祉の家経由とするため、福祉の家は廃止

(2) 運行ルート

市民のみなさんからの意見やアンケート結果からみえる利用特性をふまえて、アクセス向上のため、Nーバス利用者の主要な目的地である福祉の家、長久手古戦場駅 (イオンモール)、戸田谷 (アピタ)、愛知医大への路線の増加を図る。それに伴い、ワンボックス車での運行は廃止する。

- ①全路線を福祉の家経由する
- ②市東部からの買い物利便性を向上させる
- ③通院施設や文化の家などへの乗り入れを増加させる

(3) 運行車両

小型バス (31人乗り) 5台で運行する。

(4) 運行本数、運行ダイヤ

運行本数 (想定) は、全体で40本とする。

利用者のニーズに合わせた運行ダイヤとする。

(5) バス停

新ルートに伴い、バス停を増設する。

(6) 再編前後の変化の特徴

ア 「福祉の家」への直通によるアクセス利便性向上

現在のルート	新ルート
福祉の家線 三ヶ峯線 東部線 北部線	中央線（右・左） 西部線（右・左） 藤が丘線 東部線（右・左） 三ヶ峯線
4ルート から 8ルート に増加	

イ 「長久手古戦場駅」「戸田谷」への直通による買い物利便性の向上

現在のルート	新ルート
中央循環線（右・左） 西部循環線（右・左）	中央線（右・左） 西部線（右・左） 東部線（右・左）
4ルート から 6ルート に増加	

※「長久手古戦場駅」・・・イオンモール長久手店、「戸田谷」・・・アピタ長久手店・アオキスーパー長久手店

ウ 「愛知医大」への直通による通院利便性の向上

現在のルート	新ルート
中央循環線（右・左） 西部循環線（右・左） 北部線	中央線（右・左） 西部線（右・左） 東部線（右・左） 三ヶ峯線
5ルート から 7ルート に増加	

エ 「文化の家」への直通によるアクセス利便性の向上

現在のルート	新ルート
中央循環線（右・左）	中央線（右・左） 西部線（右・左） 藤が丘線
2ルート から 5ルート に増加	

(7) 路線内容

ア 新中央線

(ア) 路線概要

市西部の路線で、市役所を起点として、愛知医大、杵ヶ池公園（北口・南口）、長久手古戦場駅、戸田谷、中央図書館、文化の家、福祉の家を経由する。

新中央線		起終点	市役所
再編前		主要 経由地	愛知医大 杵ヶ池公園駅(北口・南口) 長久手古戦場駅 中央図書館 文化の家
		延長	10.3km
		所要 時間	48分
		運行 本数	21本
再編後		起終点	市役所
		主要 経由地	愛知医大、 杵ヶ池公園駅(北口・南口) 長久手古戦場駅 戸田谷 中央図書館 文化の家 福祉の家
		延長	18.7km
		所要 時間	72分
		運行 本数	12本

イ 新西部線

(ア) 路線概要

市西部の路線で、市役所を起点として、愛知医大、杵ヶ池公園（北口・南口）、長久手古戦場駅、文化の家、福祉の家を經由する。

新西部線		起終点	市役所
再編前		主な 経由地	愛知医大 杵ヶ池公園駅(北口・南口)
		延長	18.4 km
		所要 時間	75分
		運行 本数	12本
再編後		起終点	市役所
		主な 経由地	愛知医大、 杵ヶ池公園駅(北口・南口) 長久手古戦場駅 文化の家 福祉の家
		延長	18.0 km
		所要 時間	75分
運行 本数	12本		

(イ) ルート図 (再編後)



(ウ) 運行順序

右回り



市役所	青少年児童センター	香桶	まちづくりセンター	武蔵塚	砂子	長久手古戦場駅	山越	山野田	愛知学院西	愛知学院西	菖蒲池	蟹原	蟹原公園	長久手住宅	熊田	杵ヶ池公園駅北口	戸田谷	久保山	長久手郵便局南	はなみずき通駅	後山公園	鴨田橋	西鴨田橋	段の上	西原橋	草掛集会所	落合	文化の家北	文化の家	椿荘前	隅田	立石池	愛知医大	市役所(名)	安昌寺	福祉の家	安昌寺	市役所
-----	-----------	----	-----------	-----	----	---------	----	-----	-------	-------	-----	----	------	-------	----	----------	-----	-----	---------	---------	------	-----	------	-----	-----	-------	----	-------	------	-----	----	-----	------	--------	-----	------	-----	-----

※主要バス停を着色

左回り



市役所	愛知医大	立石池	隅田	椿荘前	文化の家	文化の家北	落合	草掛集会所	西原橋	段の上	下鴨田	西鴨田橋	鴨田橋	後山公園	はなみずき通駅	長久手郵便局南	久保山	戸田谷	杵ヶ池公園駅南口	熊田	長久手住宅	蟹原公園	蟹原	菖蒲池	愛知学院西	愛知学院西	山野田	山越	長久手古戦場駅	武蔵塚	まちづくりセンター	香桶	青少年児童センター	市役所(名)	安昌寺	福祉の家	安昌寺	市役所
-----	------	-----	----	-----	------	-------	----	-------	-----	-----	-----	------	-----	------	---------	---------	-----	-----	----------	----	-------	------	----	-----	-------	-------	-----	----	---------	-----	-----------	----	-----------	--------	-----	------	-----	-----

※主要バス停を着色

ウ 新藤が丘線

(ア) 路線概要

市西部の路線で、市役所を起点として、藤が丘、文化の家、福祉の家を経由します。※東名病院へのアクセス向上のため、バス停を新設する。

新藤が丘線		起終点	市役所
再編前		主な 経由地	藤が丘 文化の家北
		延長	8.2 km
		所要 時間	40分
		運行 本数	7本
再編後		起終点	市役所
		主な 経由地	藤が丘 文化の家北 文化の家 福祉の家
		延長	9.5 km
		所要 時間	62分
		運行 本数	5本

(イ) ルート図 (再編後)



(ウ) 運行順序

➔

市役所	西島	文化の家北	平和橋	山桶	下鴨田	南原山	下山	萩木	藤が丘	塚田西	仲作田公園	作田一丁目	西ノ根集会所	西小共生ステーション	下鴨田	山桶	平和橋	文化の家北	文化の家	西島	市役所(名)	安昌寺	大草西	福祉の家	大草西	安昌寺	市役所
-----	----	-------	-----	----	-----	-----	----	----	-----	-----	-------	-------	--------	------------	-----	----	-----	-------	------	----	--------	-----	-----	------	-----	-----	-----

※主要バス停を着色

新設バス停

エ 新東部線

(ア) 路線計画

市東部の路線で、市役所を起点として、愛知医大、福祉の家、芸大通駅、長久手古戦場駅を經由します。※給食センター前にバス停を新設する。

新東部線		起終点	市役所
再編前		主な 経由地	愛知医大 芸大通駅 福祉の家
		延長	北部線 6.0 km、東部線 7.4 km、三ヶ峯線 16.4 km
		所要 時間	北部線 25分 東部線 25分 三ヶ峯線 72分
		運行 本数	北部線 5本 東部線 5本 三ヶ峯線 7本
再編後		起終点	市役所
		主な 経由地	愛知医大 芸大通駅 福祉の家 長久手古戦場駅 (新設バス停： 給食センター)
		延長	13.2 km
		所要 時間	50分
		運行 本数	5本

(イ) ルート図 (再編後)



(ウ) 運行順序

右回り

➔

市役所	安昌寺	福祉の家	大草中	ライスセンター	北熊橋	宗延寺北	平成こども塾	北熊東	北熊	前東公民館	改善センター	中根	芸大通駅	市民野球場	権田	給食センター	長久手中学校	丸根	長久手古戦場駅	丸根	平子	交流プラザ南	市役所(名)	愛知医大	市役所
-----	-----	------	-----	---------	-----	------	--------	-----	----	-------	--------	----	------	-------	----	--------	--------	----	---------	----	----	--------	--------	------	-----

※主要バス停を着色

左回り

➔

市役所	交流プラザ南	平子	丸根	長久手古戦場駅	丸根	長久手中学校	給食センター	権田	市民野球場	芸大通駅	中根	改善センター	前東公民館	北熊	北熊東	平成こども塾	宗延寺北	北熊橋	ライスセンター	大草中	福祉の家	安昌寺	市役所(名)	愛知医大	市役所
-----	--------	----	----	---------	----	--------	--------	----	-------	------	----	--------	-------	----	-----	--------	------	-----	---------	-----	------	-----	--------	------	-----

※主要バス停を着色

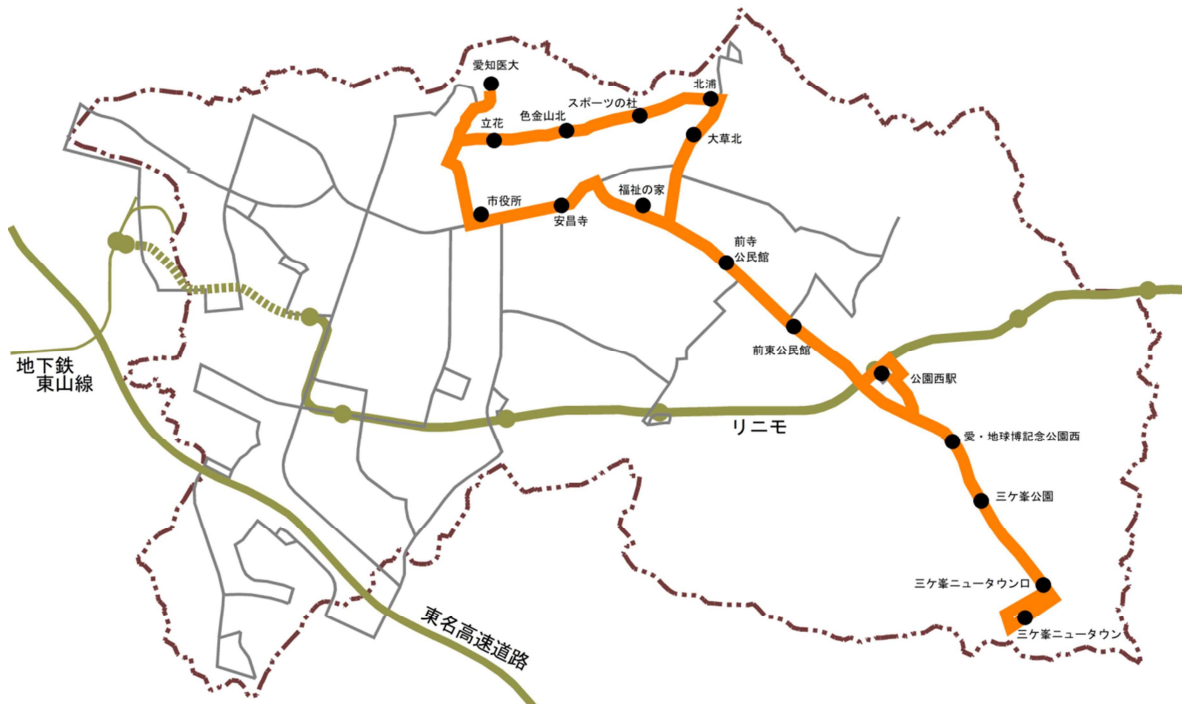
オ 新三ヶ峯線のルート図

(ア) 路線概要

市東部の路線で、市役所を起点として、愛知医大、福祉の家、公園西駅を經由します。

新三ヶ峯線		起終点	市役所
再編前		主な 経由地	公園西駅 福祉の家
		延長	北部線 6.0 km、 三ヶ峯線 16.4 km
		所要 時間	北部線 25分 三ヶ峯線 72分
		運行 本数	北部線 5本 三ヶ峯線 7本
再編後		起終点	市役所
		主な 経由地	愛知医大 公園西駅 福祉の家
		延長	14.5 km
		所要 時間	79分
		運行 本数	5本

(イ) ルート図 (再編後)










(ウ) 運行順序

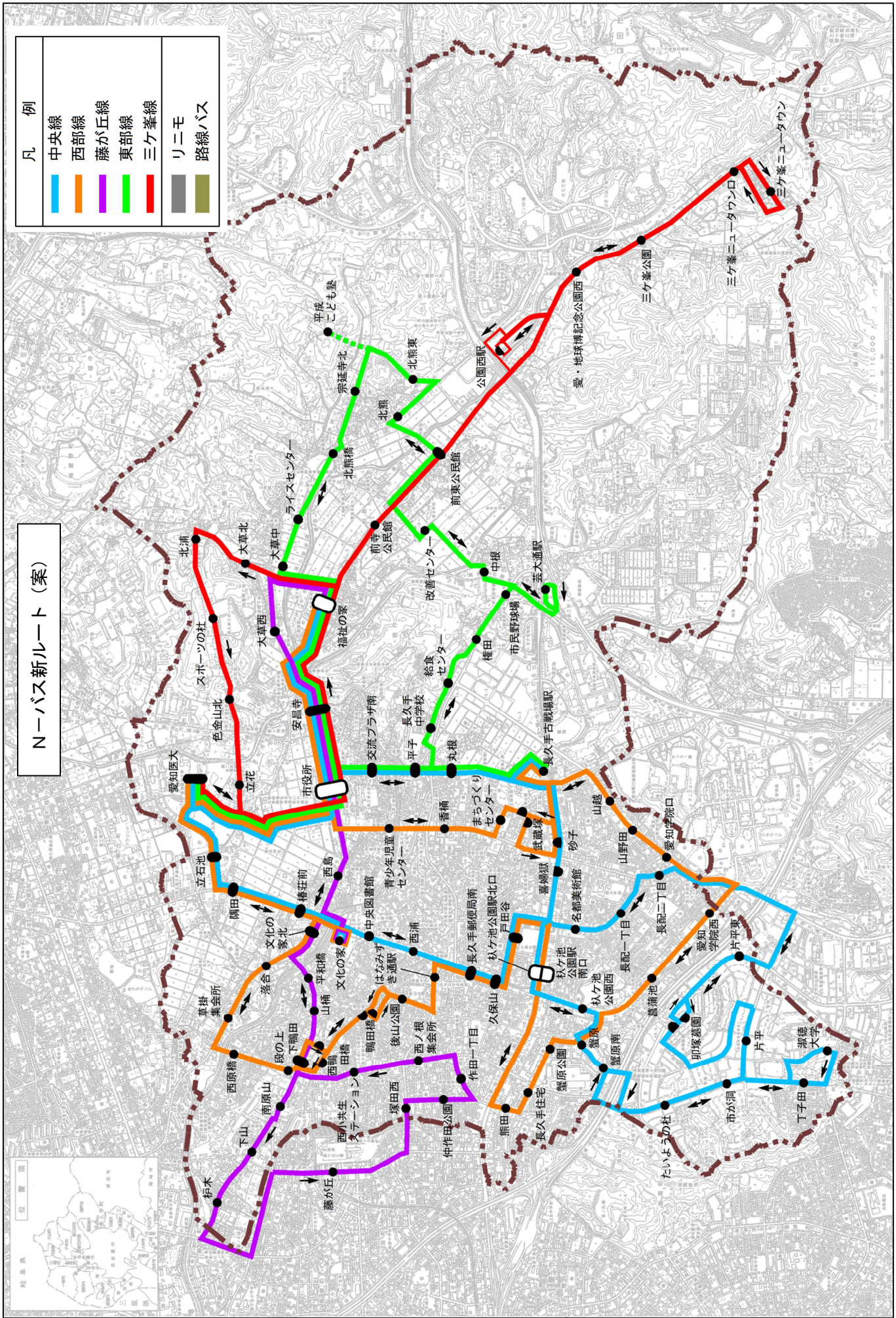
➔

市役所	安昌寺	福祉の家	前寺公民館	前東公民館	公園西駅	愛・地球博記念公園西	三ヶ峯公園	三ヶ峯ニュータウン	三ヶ峯ニュータウン	三ヶ峯ニュータウン	愛・地球博記念公園西	公園西駅	前東公民館	前寺公民館	福祉の家	大草北	北浦	スポーツの杜	色金山北	立花	愛知医大	市役所
-----	-----	------	-------	-------	------	------------	-------	-----------	-----------	-----------	------------	------	-------	-------	------	-----	----	--------	------	----	------	-----

※主要バス停を着色

凡 例	
	中央線
	西部線
	藤が丘線
	東部線
	三ヶ峯線
	リニモ
	路線バス

Nーバス新ルート (案)



10 再編後の運賃体系

今後、Nーバスの運行を持続させるため、運賃無料の対象者に適正な費用負担を求めていく。

(1) 運賃設定の考え方

Nーバスは、65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、平成10年7月の運行開始以来、現在の運賃体系を維持してきた。それにより、利用者1人あたりの収入が県内でも下位に位置し、収支率が低い要因となっている。(P4 図4-3 参照)

Nーバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、今後の高齢化により、現行の運賃体系ではさらなる市の負担増が見込まれる。(P17 図8-9 参照) また、近隣市町における運賃無料対象者は、下表のとおりとなっており、65歳以上の高齢者を無料としているのは本市と、東郷町だけとなっている。

近隣市町のバス運賃無料対象者

	長久手市	瀬戸市	尾張旭市	日進市	東郷町	豊明市	みよし市
小学校未就学の子ども	○	○※1	○	○(市内在住)	○	○(市内在住)	○
上記子ども1人につき同伴の保護者1名	○						
小学生	○			○(市内在住)	○	○(市内在住)	
中学生	○			○(市内在住)	○	○(市内在住)	
65歳以上	○				○		
妊婦	○						
身体障害者手帳所持者	○	※2	○	○(市内在住)	○	○(市内在住)	○
上記付添者1名	○	※2	○	○(市内在住)	○	○(市内在住)	○
療育手帳所持者	○	※2	○	○(市内在住)	○	○(市内在住)	○
上記付添者1名	○	※2	○	○(市内在住)	○	○(市内在住)	○
被爆者健康手帳所持者	○						
上記付添者1名	○						
精神障害者保健福祉手帳所持者	○	※2	○	○(市内在住)	○	○(市内在住)	○
上記付添者1名	○	※2	○	○(市内在住)	○	○(市内在住)	○
介護保険法による介護認定者				○(市内在住)			
上記付添者1名				○(市内在住)			
ひとり親家庭等医療費受給者証所持者				○(市内在住)			
障害者医療費受給者証所持者				○(市内在住)			
上記付添者1名				○(市内在住)			
後期高齢者福祉医療費受給者証所持者				○(市内在住)			
上記付添者1名				○(市内在住)			
自立支援医療費(精神通院医療)受給者証所持者				○(市内在住)			
上記付添者1名				○(市内在住)			
その他参考				高齢者定期券あり		高齢者定期券あり	

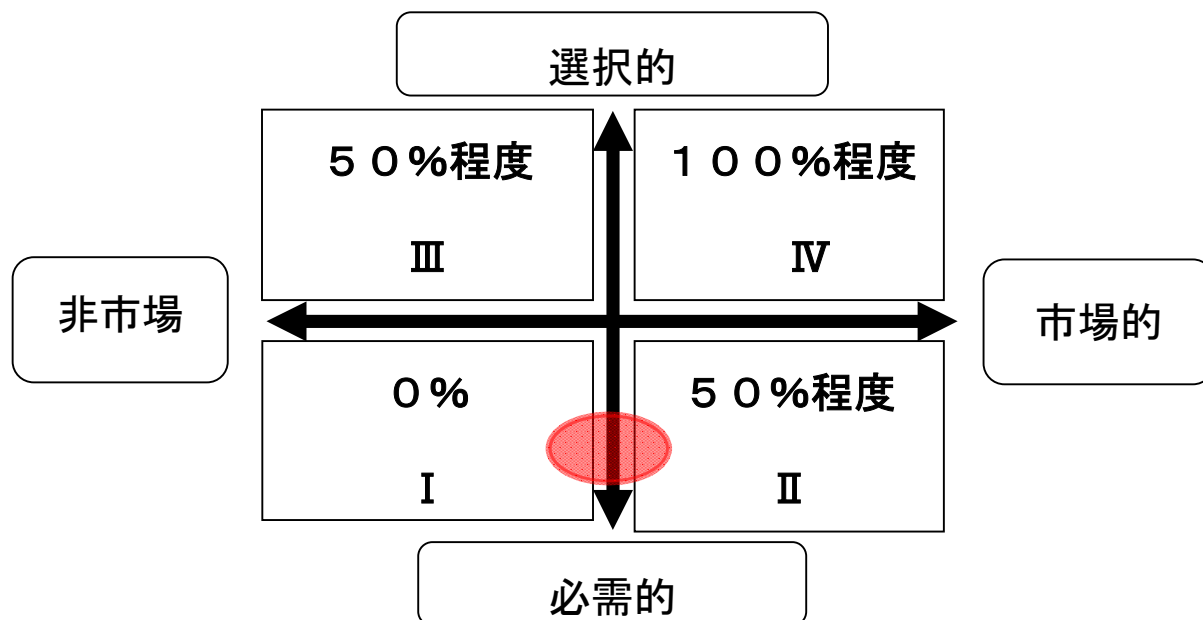
※1 幼児(1歳以上6歳未満の方)で、6歳以上の方に同伴される場合、無料。(幼児2人まで) 小人でも乳児(1歳未満の方)は無料となります。

※2 障害者の方は、普通旅客運賃の半額となります。
また、身体障害者手帳第1種、療育手帳第1種または精神障害者保健福祉手帳を所持する方については、付添いの方も普通旅客運賃の半額となります。

また、市の税収を支える15歳から64歳までの生産年齢人口は、総人口のピークよりも10年ほど早い2025年頃をピークに減少が始まることが予測され、運行の持続に影響を及ぼすことも考えられる。

そこで、運行開始当初より現在の運賃体系で運行を続けてきたが、将来を見越し、Nーバス運行の持続性を確保するため、また、受益者負担の考え方から、適正な費用負担を利用者に求めるため、Nーバス利用者の約6割を占める運賃が無料の65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討する。

Nーバスの運賃について、「長久手市使用料及び手数料の適正化に関する方針」における受益者負担割合（下表）の考え方に当てはめてみると、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）にあたると思われるが、区分Ⅰ（日常生活には不可欠で、行政が提供すべき施設）との側面もあることから、受益者負担割合は、25～50%の間で設定すべきと考える。



受益者負担割合50%を適用すると、
 $\text{運行経費 } 106,360,000 \text{円} \div \text{総乗車数 } 260,513 \text{人 (平成30年度実績)} \times 50\%$
 $= 204 \text{円} \rightarrow \text{約 } 200 \text{円}$ になる。

受益者負担割合25%を適用すると、
 $\text{運行経費 } 106,360,000 \text{円} \div \text{総乗車数 } 260,513 \text{人 (平成30年度実績)} \times 25\%$
 $= 102 \text{円} \rightarrow \text{約 } 100 \text{円}$ になる。

近隣市における、受益者負担割合については、日進市では、「公共料金の考え方」において、主として行政が行い、生活必需的なサービスとし、受益者負担割合は25%としている。

Nーバスの現行運賃や、近隣市の受益者負担割合、また愛知県内の自主運行バス等の収支率平均（18.0%）に出来るだけ近づけることを目標とするため、今回の改定では、受益者負担割合は25%に設定する。

以上のことから、高齢化の進展と持続性の確保を見据え、県内自治体の運賃設定等から、現在の運賃は据え置きとするが、Nーバス利用者の約6割を占める運賃が無料の65歳以上の高齢者に一定の受益者負担を求めることとする。

現在無料となっている65歳以上の「赤あつたかあど」携帯者の運賃を100円とし、その他の無料対象は据え置きとする。

(2) 再編後の運賃

<基本運賃>

100円均一

<運賃無料の対象>

- ア 中学生以下の小人
- イ ~~長久手市が発行した赤色の「あったかあど」を携帯している大~~
- ウ 就学前の児童1人につき同伴の保護者1人
- エ 妊婦
- オ 身体障害者手帳の所持者と付添者1人
- カ 療育手帳の所持者と付添者1人
- キ 被爆者健康手帳の所持者と付添者1人
- ク 精神障害者保健福祉手帳の所持者と付添者1人

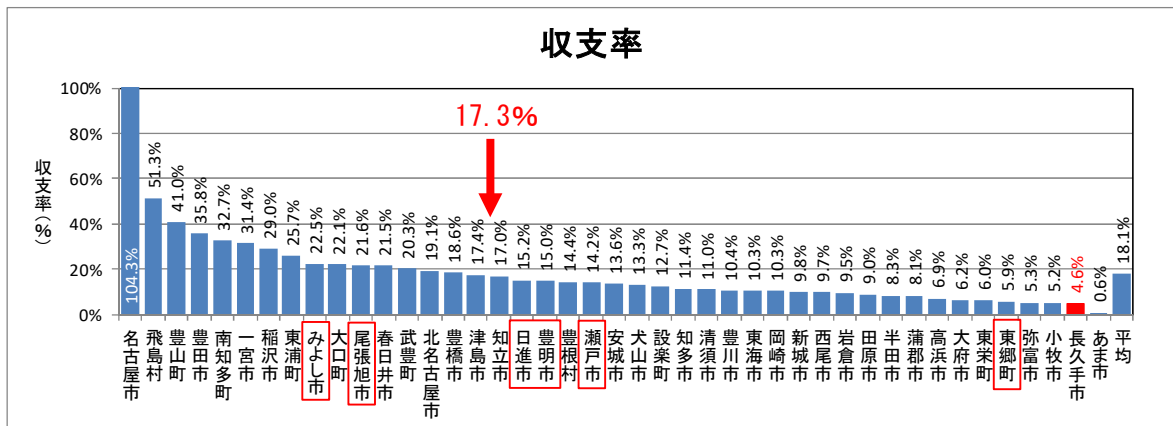
(3) 運賃改定による収支率

上記の改定に伴い、ワンボックス車の運行廃止も含めたNーバスの収支率は、4.6%から17.3%への改善が見込まれる。

<赤色あったかあど携帯者を100円に改定した場合>

平成30年度実績有料乗車数56,112人に、新しく有料となる65歳以上の高齢者127,994人を加えて試算を行うと、

運賃収入 18,410,600円 (増収分)
 運行経費 106,360,000円 (小型バス5台分のみ)
 収支率 17.3%



資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（令和元年5月）

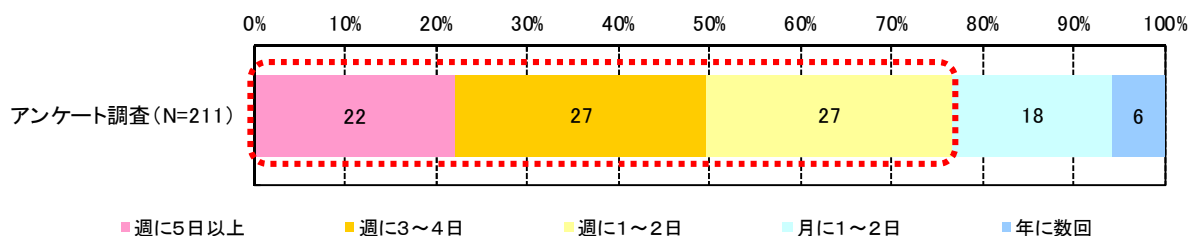
※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除く

愛知県内のコミュニティバスの収支率：平成30年度実績人口あたり利用者比率

図10-1 運賃改定による収支率の変化見込みと県内での位置づけ

(4) 運賃負担増の軽減策

Nーバスの利用者は、週1回以上の利用頻度が76%を占めており、運賃改定を検討している「赤色あつたかあど利用者」には負担増を伴うことから、運賃負担増の軽減のため、回数券や定期券などの導入を検討する。



資料：令和元年度（2019年度）Nーバス利用実態調査（Nーバス利用者アンケート調査）

図10-2 Nーバス利用者全体の利用頻度の構成

11 その他

〈広告収入について〉

現在のNーバスの収入は、運賃収入のみである。

中部運輸局管内のコミュニティバス運行自治体において、運行経費に占める運賃収入の割合は減少し、市町村負担の割合が増加しており、長久手市においても将来は同様の傾向で推移することが見込まれる。

そこで、広告収入事業の導入を考え、今後の運賃収入以外の自主財源確保を図る。