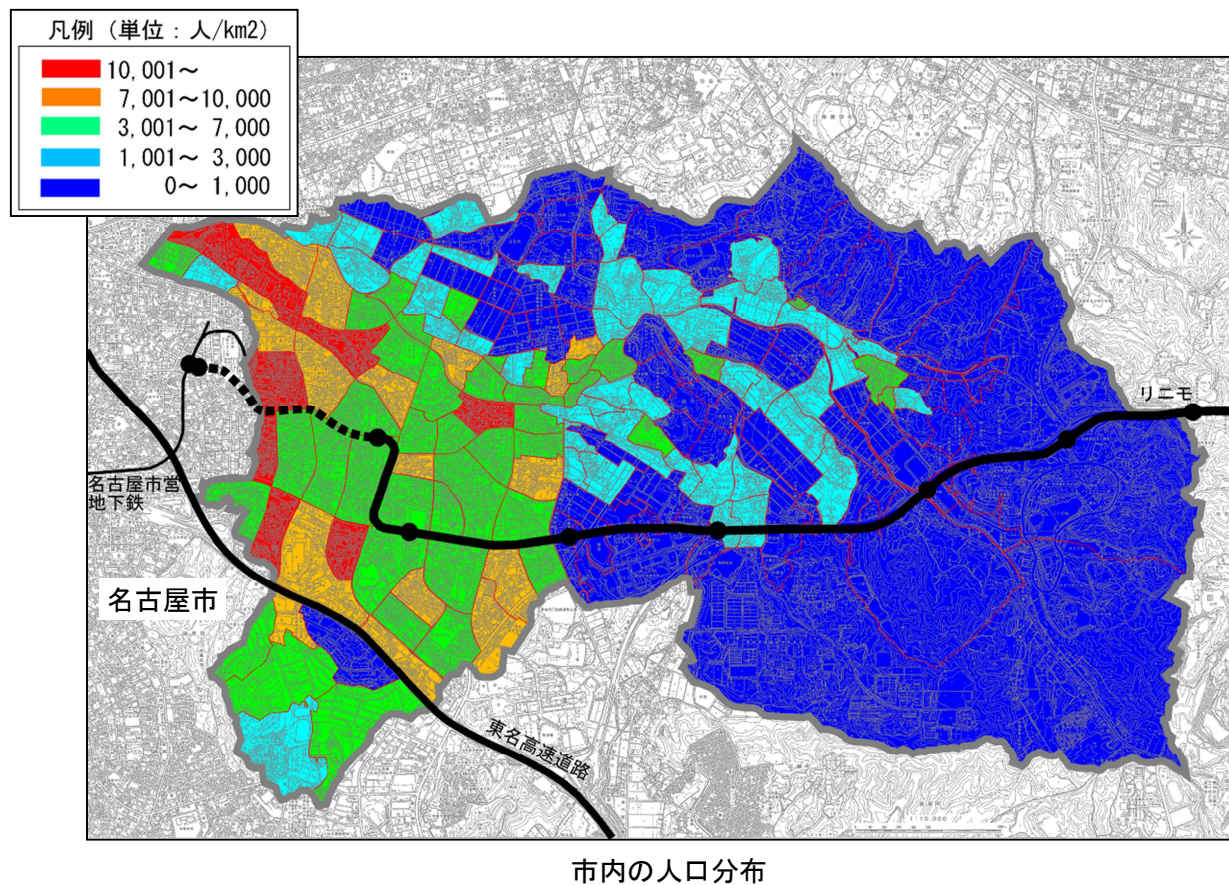
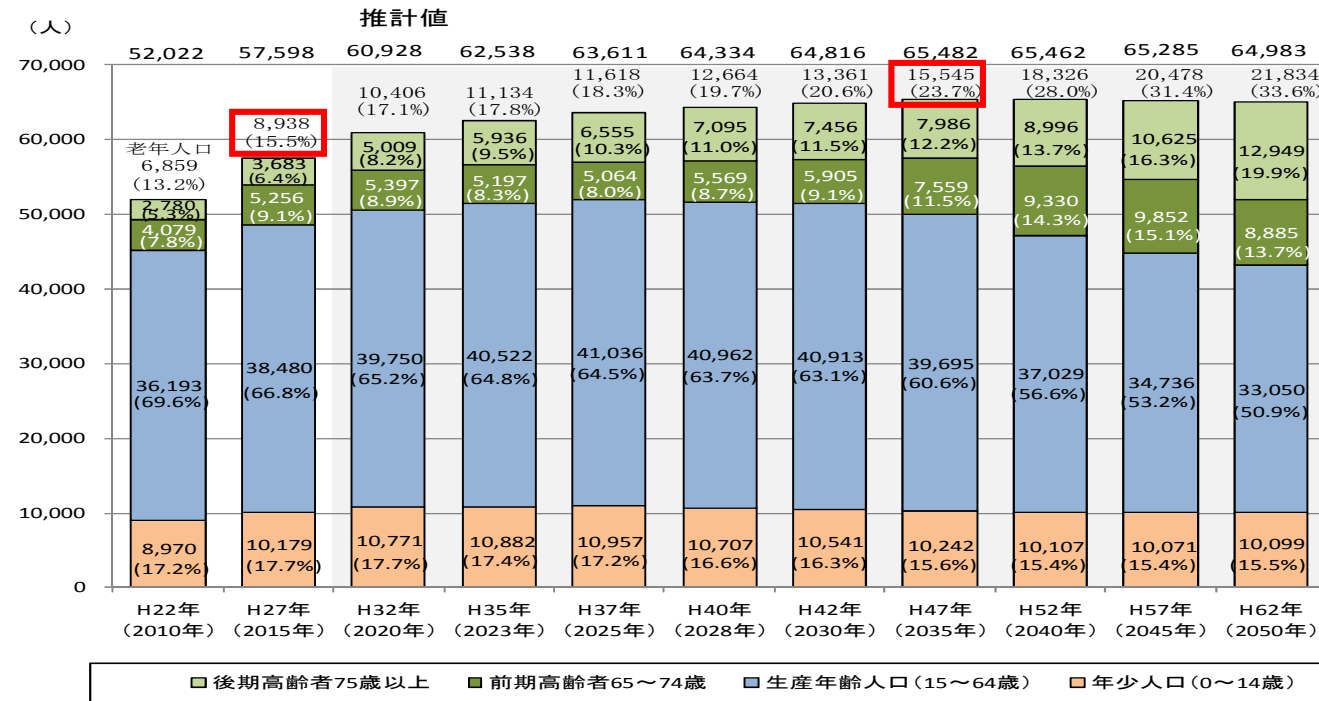


1. 市の現状

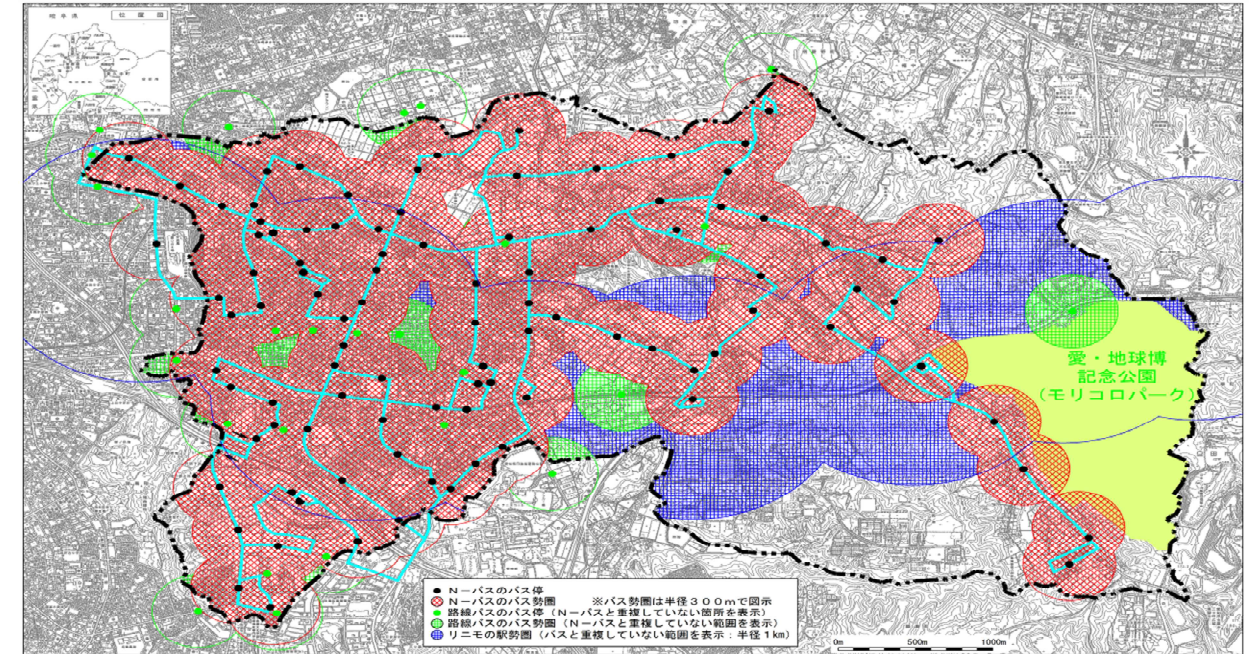
(1) 人口の推移と見通し

- ・市の人口は平成 47 年（2035 年）ごろまで増加が見込まれている。
- ・市の総人口に占める高齢化率は今後高まることを見込まれ、それに伴う移動困難者の増加も想定される。
- ・市内の人口分布は、名古屋市に近い市西部に集中している。

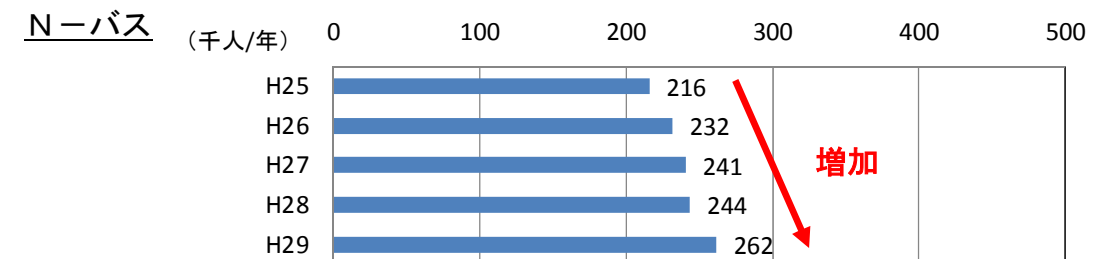
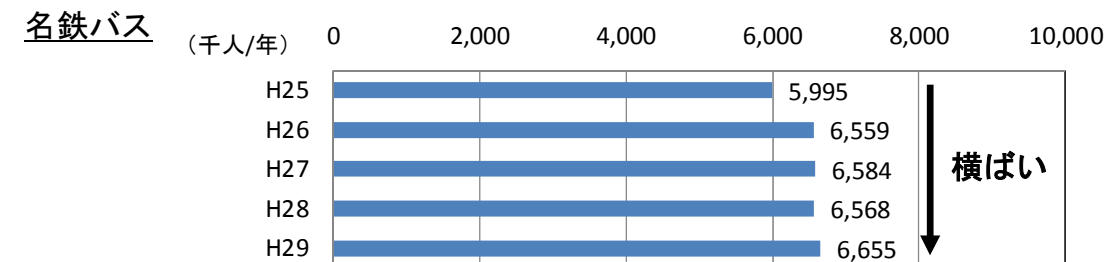


(2) 公共交通の現状

- ・リニモ・名鉄バス・Nーバスの各公共交通により市内の大半は利用圏域でカバーされている。



- ・各公共交通の利用者は、リニモ・Nーバスは増加、名鉄バスは横ばいで推移している。  
※リニモ、名鉄バスは長久手市内を運行する路線全体の利用者数の合計値であるため、市外の利用者も含まれる。





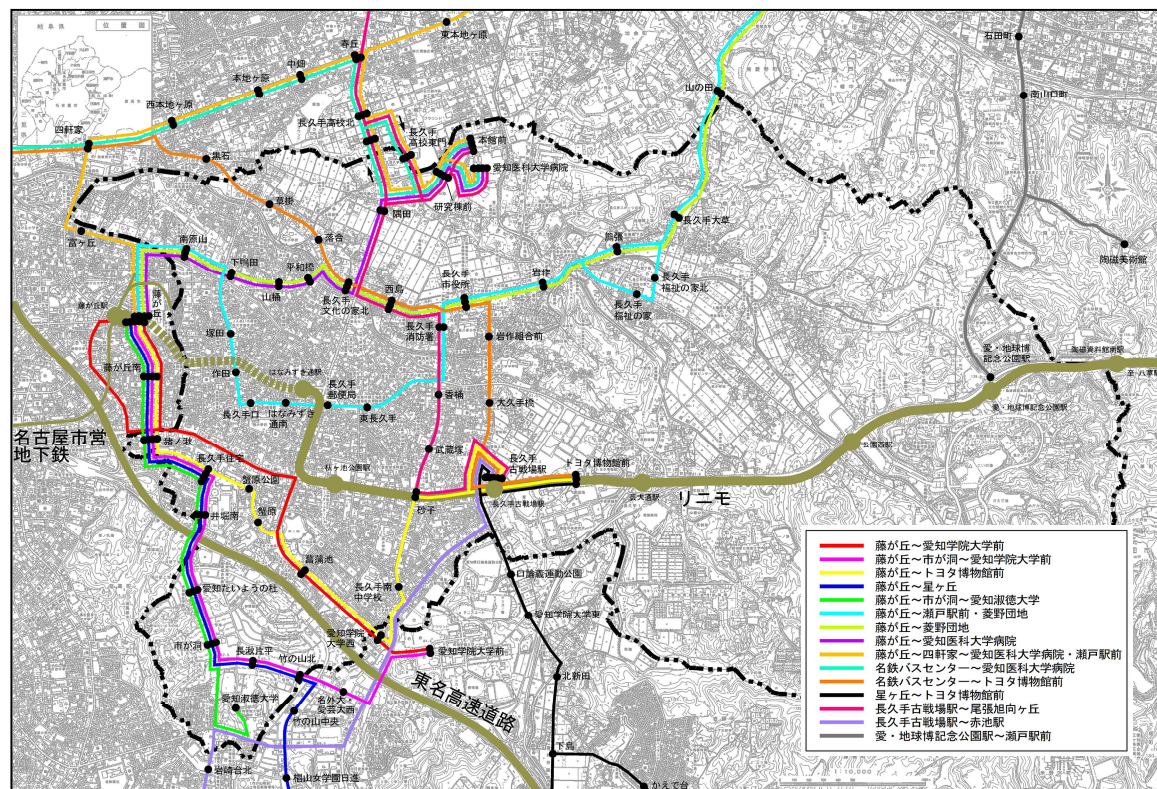
### (3) リニモの現状

- ・リニモは地下鉄東山線の藤が丘駅と愛知環状鉄道八草駅を結び、全9駅のうち6駅が長久手市内に設置されている。
- ・運行本数は、平日の学生の通学時期に対応した第1ダイヤでは終日132本/日・片方向(八草行き)、学校休暇時期に対応した第2ダイヤでは終日130本/日・片方向(八草行き)となっており、朝のピーク時は8~9本/時、日中は7~8本/時運行され、市内公共交通の中でも運行本数が多く、東西方向の移動軸を担っている。



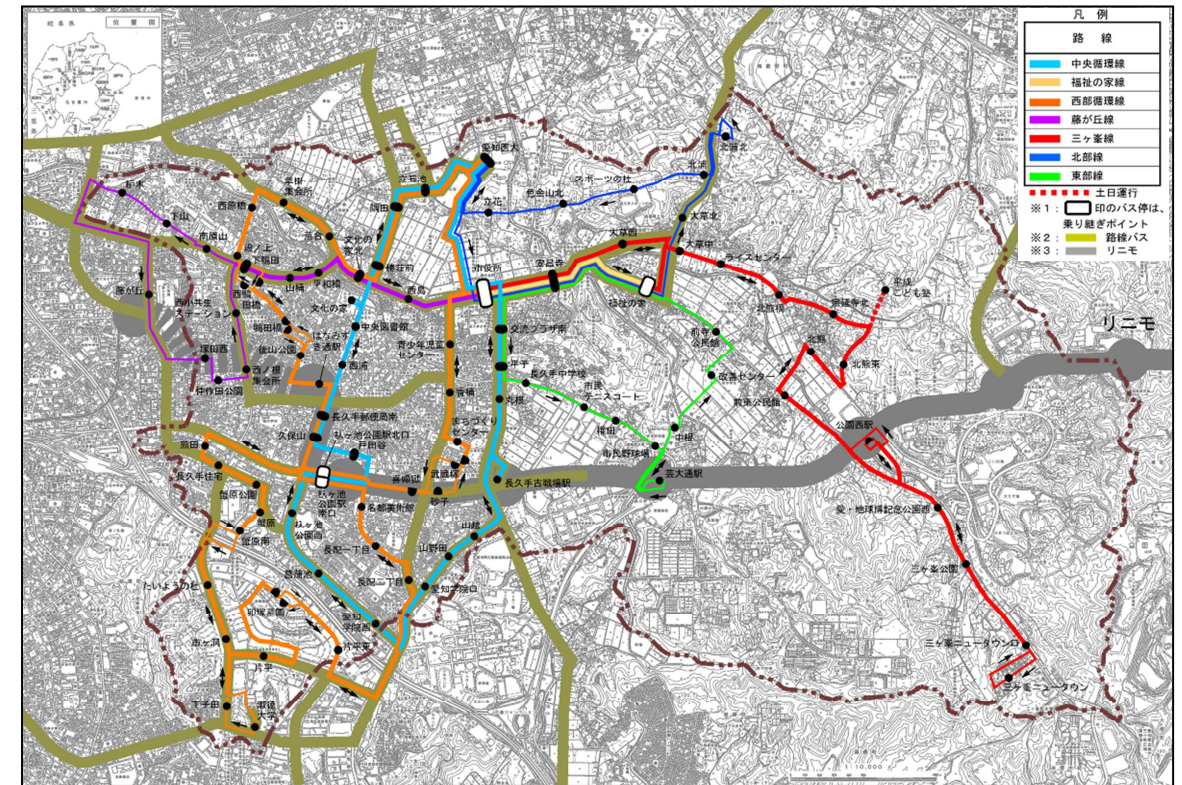
### (4) 名鉄バスの現状

- ・名鉄バスは15系統が市内を運行しており、藤が丘駅を発着する系統が中心となっているが、一部は瀬戸市、尾張旭市、日進市ともつながっている。
- ・運行本数は、愛知学院大学や愛知淑徳大学への通学利用が多い系統ではピーク時で10本/時前後と特に多く、その他の路線ではピーク時で2~4本/時となっており、主に名古屋方面を中心として、人口が集中する市西部地区の移動をカバーしている。



### (5) N-バスの現状

- ・N-バスは7系統を6台のバスで運行を行っている。
- ・運行本数は、1~2時間に1本/時となっている。
- ・限られた6台の車両数と運転手を最大限活用し、7系統で上記の運行本数を確保することが限度の状況にある。
- ・路線は市内交通空白地を解消し、市内公共施設を結び高齢者や子どもの外出を促進するため、市内を面的にカバーする路線網となっている。
- ・名鉄バスとの役割分担のため、路線が重複しないように配慮しているが、藤が丘線の一部や西部循環線では重複している区間もある。



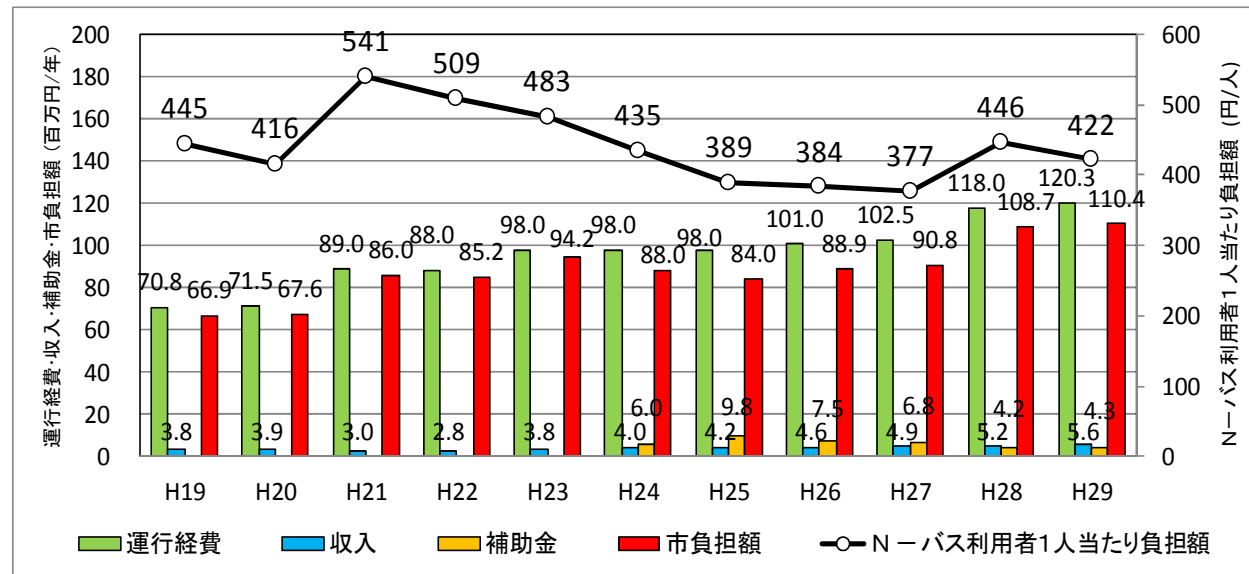
### (6) タクシーの現状

- ・市内には、「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事業者が長久手市内に営業所を有している。
- ・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。
- ・また、平成30年9~10月の2ヶ月間に、高齢者等乗合タクシー実証実験を行う予定となっている。バス停まで移動できない高齢者等や運転免許返納者の移動ニーズに対応するため、赤あつたかあど保有者(満65歳以上及び満12歳以上で障がい者手帳をお持ちの方)を対象に、ドアトゥードアでの市内移動支援を行うものであり、実証実験後の課題・問題点の検証を踏まえた上で本格運行も視野に入れている。



## (7) 公共交通に対する市の負担の増加

- 市内公共交通の中でも、Nーバスの運行経費は長久手市が負担をしている。
- Nーバスは平成10年7月の運行開始当初は4系統2台の車両で運行を始めたが、利便性の向上を図るために、増車と運行本数の増便を行いながら現在の7系統6台での運行に至っている。
- 利便性の向上に伴って市の負担額は増加傾向で推移し、平成29年度は年間約1億1040万円の運行経費を負担している。
- 運賃は1乗車100円という安価なサービスを提供し、中学生以下の小人、妊婦、身体障がい者、市発行の「あったかあど」携帯者（高齢者・障がい者用カード）などは無料となり、有料乗車率はおおよそ20%前後となっている。



Nーバスの運行経費や市負担額の推移

### < Nーバスの運賃無料の対象 >

- 中学生以下の小人
- 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
- 就学前の児童1人につき同伴の保護者1人
- 妊婦
- 身体障害者手帳の所持者と付添者1人
- 療育手帳の所持者と付添者1人
- 被爆者健康手帳の所持者と付添者1人
- 精神障害者保健福祉手帳の所持者と付添者1人

## (8) 環境の変化

- 長久手古戦場、愛知医科大学病院、公園西駅で交通結節点が整備された。
- 大型商業施設（イオン・イケア）が相次いで出店した。
- また、2022年に愛・地球博記念公園で開業が予定されているジブリパークへの来訪者によって、さらなる自動車交通量の増加が懸念される。

## 2. 地域公共交通網形成計画の取組みと評価

### (1) 計画事業の取組み状況

種別	計画事業	取組み状況・見込み	進捗
バス路線の確保・維持・改善	(1) バス路線の確保・維持	・Nーバスの運行を継続中	◎
	(2) バス路線の再編	・平成28年4月にNーバスの路線見直しを実施	◎
交通結節点整備	(3) 交通結節点、乗継拠点の整備	・長久手古戦場駅、愛知医科大学病院、公園西駅を整備	◎
	(4) バス停の待合環境整備	・上記交通結節点と合わせて整備	◎
利用促進方策	(5) 公共交通の運賃体系のあり方の検討	・平成29年度に市内の公共交通ネットワーク調査研究会にて検討	◎
	(6) 公共交通利用を促進する仕組みの導入	・大型商業施設と連携した公共交通利用者に対するインセンティブ付与を実施	◎
	(7) 市民参加型の利用促進活動の展開	・公共交通応援隊を結成し、活動を定期的実施	◎
	(8) 公共交通マップの作成・更新	・平成29年度に公共交通マップを作成	◎
	(9) 周知・広報活動の強化	・公共交通に関する情報紙「かわら版：のりやあせ」の発行を、市民協力者主体で継続	◎
	(10) 公共交通利用促進イベントの実施・市民参加	・平成28年度に親子参加型のワークショップを開催 ・リニモについてはウォーキングなどシーズンに応じて定期的実施	◎
	(11) 公共交通利用実態調査	・平成29年度に公共交通に関する市民アンケートを実施	◎

### (2) 地域公共交通網形成計画の評価

目指すまちの姿	目標	評価指標	現状
①みんなで育む公共交通のまち	a) 公共交通の利用者数の増加	対前年度比増加	リニモ：9,929人/日⇒11,378人/日 <b>達成</b> 名鉄バス：2,859人/日⇒3,013人/日 <b>達成</b> Nーバス：679人/日⇒729人/日 <b>達成</b> ※H28⇒H29（名鉄バスが各年5月の実態調査値）
	b) 協働での取組みの市民参加意識の向上	「利用促進活動への市民参加の賛同割合」の調査段階ごとの増加 「利用促進活動の認知度」の調査段階ごとの増加	65歳未満：65.8%⇒77.8% <b>達成</b> 65歳以上：48.6%⇒57.2% <b>達成</b> 全体：60.4%⇒71.5% <b>達成</b> ・かわら版の発行 7%⇒7% <b>未達成</b> ・市HPでの形成計画公開 10%⇒17% <b>達成</b> ・市HPでの公共交通情報公開 34%⇒40% <b>達成</b>
②人にやさしい公共交通のまち	c) 公共交通に対する市民意識の向上	「公共交通利用を第一に考える」割合の調査段階ごとの増加	65歳未満：12.6%⇒18.6% <b>達成</b> 65歳以上：28.2%⇒33.7% <b>達成</b> 全体：16.9%⇒22.1% <b>達成</b>
③環境にやさしい公共交通のまち	d) 公共交通の利用回数の増加	市民の利用回数の回答が「減った」より「増えた」の割合の調査段階ごとの増加	・リニモ：「増えた30.8%」「減った21.1%」⇒「増えた23.1%」「減った9.6%」 <b>達成</b> ・名鉄バス：「増えた20.7%」「減った15.7%」⇒「増えた19.2%」「減った10.6%」 <b>達成</b> ・Nーバス：「増えた23.8%」「減った13.6%」⇒「増えた24.5%」「減った18.8%」 <b>達成</b>

### 3. 公共交通に関わる課題

視点	現状	個別課題
① 市内概況	(1) 市の現状 ・長久手市では将来高齢化の進展が見込まれ、移動困難者の増加も想定される。 ・Nーバスの運行に関する市の負担額が増加している。 ・Nーバスの藤が丘線、西部循環線は名鉄バスとルート、運行時間が一部重複している。	① 高齢化社会を見据えた持続可能な公共交通の実現
	(2) 各公共交通の現状 ・リニモ、Nーバスで利用者が増加。 ・名鉄バスの利用者は横ばい。	② リニモ・名鉄バス・Nーバスの役割分担（継続）
	(3) 環境の変化 ・長久手古戦場駅、愛知医科大学病院、公園西駅の交通結節点の整備、大型商業施設の相次ぐ出店。 ・今後開業予定のジブリパークへの来訪者による自動車交通量の増加の懸念。	③ まちづくりと一体となった公共交通での移動利便性の確保 ④ 自家用車利用から公共交通利用への転換の促進
② 市民アンケート結果	(1) 移動ニーズの変化 ・市全体ではイオンへの移動ニーズが主にリニモ、Nーバスで増加している。 ・名古屋市を除く隣接市への移動ニーズは日進市、尾張旭市、瀬戸市、豊田市の順で多く、H25 調査時に比べ、買い物、レジャー・社交目的での移動が増加している。	⑤ 市内各地区からの移動ニーズに合った公共交通の利便性の確保 ⑥ 移動ニーズのある隣接市との公共交通での移動しやすさの確保
	(2) 各公共交通の利用目的 ・リニモ、名鉄バスは、レジャー・社交、買い物、通勤、Nーバスは買い物、公共施設、通院・福祉サービスが多い。	
	(3) 高齢化に伴う移動困難者の増加 ・最寄りのバス停までの徒歩移動に困難を感じる方の割合は高齢になるほど多くなる。 ・外出を控える理由は身体的な理由が多くなっている。	⑦ 移動の制約のある方への移動支援の対応
	(4) 各地域における移動ニーズ ・地区ごとに「公共交通で行けるようになって欲しい施設や場所」のニーズは異なる。 ・「公共交通で行けるようになって欲しい施設や場所」は公共交通でつながっているが、所要時間や乗継待ち時間が長くなる場合がある。	⑧ Nーバスの見直し ・乗継拠点の見直し ・住宅や高齢者が多い道路への運行 ・ニーズに合わせたバス停位置の見直し ・車両案内表示の見直し
③ 市民ワークショップ	(1) 名鉄バス ・運行に関する情報が少ない。	
	(2) Nーバス ・乗り継ぎ拠点が市役所のみでは不便 ・住宅や高齢者が多い地区を運行していない区間がある。 ・利用が多い施設とバス停が遠いところがある。 ・市役所でどの車両がどの路線の運行かが分かりにくい。 ・買い物や公共施設を利用する際に不便。	⑨ 市事業及び商業事業者等と連携 ⑩ 運転免許返納後のフォローの充実 ⑪ タクシーの有効活用
	(3) その他 ・今後は交通弱者、運転免許返納者が多くなる。 ・全般的に公共交通の情報が少ない。	⑫ 公共交通を知ってもらおうきっかけの提供（マップ作成、イベント等）

#### 公共交通に関わる課題

##### 課題 1：地域ごとの移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの確保

・市内の地区によって市内外の移動ニーズや公共交通の利用特性が異なるので、リニモ、名鉄バス、Nーバスの役割を明確にしなが、公共交通ネットワークを構築が課題である。

対応する個別課題：②、⑤、⑥、⑧、⑨

##### 課題 2：まちの変化と将来に対応した公共交通の展開と持続可能な公共交通の実現

・新規出店したイオンやイケア、施設改修された愛知医科大学病院、及びモリコロパーク内の愛・地球博記念公園駅に隣接してバスターミナルが整備されており、既存ストックを活かした公共交通ネットワークを充実しつつ、並行して将来を踏まえた持続性の確保が課題である。

対応する個別課題：①、③、④、⑧

##### 課題 3：移動困難者の増加に伴う多様な移動ニーズに対応した公共交通サービスの提供

・高齢化の進展により、身体的な理由で最寄りのバス停まで移動できない方は、従来の公共交通だけではカバーできないため、移動困難者が自家用車での移動に頼らずに外出できるような、交通環境づくりが課題である。

対応する個別課題：⑦、⑩、⑪

##### 課題 4：交通量の増加を見据えた更なる公共交通への利用転換の推進と公共交通情報発信の強化

・「公共交通に対する市民意識の向上」の目標を達成し、市民意識は高まりつつあるものの、大型商業施設の相次ぐ出店とジブリパークの新規開業による更なる自動車交通の増加が見込まれるため、公共交通が移動の選択肢になりうるような情報提供や公共交通の利用を促す仕組みづくりが課題である。

対応する個別課題：④、⑨、⑫

## 4. 公共交通に関する取り組みの基本方針（案）

- ・ 利便性の高い公共交通サービスの提供によって、人々の生活を支え、交流を育むことにつながるため、人がニコニコ笑い、またイキイキと暮らす姿を将来像とし、公共交通に関わる課題を解消するため、公共交通に関する取り組みの基本方針を次にとおり掲げ、よりよい公共交通の実現を目指す。

