

長久手市地域公共交通計画

2024（令和6）年3月

目 次

1. 計画策定の背景と目的	1
2. 本市の地域特性と交通特性	2
2－1. 上位計画・関連計画の整理	2
2－2. 公共交通計画の位置付け	4
2－3. 地域の特性	5
2－4. 交通の特性	12
3. 本市の公共交通の現状	13
3－1. 市内の公共交通機関	13
3－2. 本市の公共交通ネットワークの現状	13
3－3. 公共交通の現状	15
3－4. 公共交通の利用支援	23
3－5. 公共交通以外の移動資源や移動に関連する取組の現状	27
3－6. 市民アンケート調査結果概要	30
3－7. 市民ワークショップ結果概要	41
4. 第2次 長久手市地域公共交通網形成計画の評価	47
4－1. 第2次網形成計画の概要	47
4－2. 第2次網形成計画の方針ならびに目標の達成状況	49
4－3. 評価結果の要因と分析	50
5. 長久手市地域公共交通計画策定における現状・課題の整理	54
5－1. 長久手市の現状と課題	54
5－2. 小学校区ごとで見た地域特性と課題	57
6. 長久手市地域公共交通計画	58
6－1. 計画概要	58
6－2. 公共交通計画の基本的な方針	59
6－3. 基本方針を実現するための取組の方向性	61
6－4. 計画目標及び評価指標	62
6－5. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	63
6－6. 計画の達成状況の評価に関する事項	71
6－7. 地域公共交通確保維持改善事業により確保・維持する路線	72
7. 参考資料	77
7－1. 長久手市地域公共交通会議設置要綱	77
7－2. 長久手市地域公共交通会議委員名簿	80
7－3. 長久手市地域公共交通計画の策定経緯	81

1. 計画策定の背景と目的

本市は、名古屋市近郊の恵まれた立地を生かし発展し、現在も人口増加を続けている。

2005（平成17）年3月に開業した東部丘陵線（以下、「リニモ」という。）を中心としたまちづくりや、リニモ沿線への大規模商業施設の出店及び宅地開発が進められてきた。しかし、将来の人口推計によると、2035（令和17）年頃までは緩やかに増加するが、その後は減少に転ずることが見込まれているとともに、高齢化も進行する見込みとなっている。

市内の公共交通は、リニモや名鉄バスが基幹的な交通として運行しており、市営のコミュニティバス「Nーバス」により、市内の移動を補完している状況である。加えて、タクシーにより市全域の移動をカバーしている。2020（令和2）年の新型コロナウイルス感染拡大の影響により、公共交通の利用者数は一時的に減少したが、その後は回復傾向にある。今後の高齢化も見据えながら、公共交通を持続的に確保・維持していくことが重要となる。

長久手市地域公共交通会議は、2007（平成19）年10月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行と合わせて立ち上げた。また、公共交通ネットワークの確保・維持・改善に計画的に取り組んでいくため、2009（平成21）年7月に「地域公共交通総合連携計画」、2014（平成26）年6月には「第2次地域公共交通総合連携計画」を策定した。その後、国の制度改正を受けて、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築に取り組むため、「地域公共交通網形成計画」を2016（平成28）年4月に策定し、後継となる「第2次地域公共交通網形成計画（以下、「第2次網形成計画」という。）」を2019（令和元）年3月に策定した。

第2次網形成計画が2023（令和5）年度をもって完了することから、これまでの公共交通に関する取組や課題を再整理したうえで、2024（令和6）年度以降の5年間の方向性を示す「長久手市地域公共交通計画（以下、「地域公共交通計画」という。）」を策定する。

この地域公共交通計画においては、既存の公共交通サービスを最大限活用した取組を推進するとともに、公共交通とそれ以外の地域の移動資源を包含した移動網（「地域交通ネットワーク」）を構築することで、持続可能な地域の交通ネットワークの確保を目指すこととする。

2. 本市の地域特性と交通特性

2-1. 上位計画・関連計画の整理

(1) 第6次長久手市総合計画（2019（平成31）年3月公表、2028（令和10）年度まで）

第6次長久手市総合計画では、「幸せが実感できる共生のまち 長久手」を将来像とし、7つの基本目標を掲げている。基本目標の一つである「あえて歩いてみたくなるまち」を実現するための政策として、「外出しやすい環境の整備」のために「公共交通の利便性向上」に取り組むことを定めている。

(2) 第3次長久手市土地利用計画（2018（平成30）年3月公表、2028（令和10）年度まで）

名古屋市の外延化に対応し、市西部の名古屋市隣接地域では、土地区画整理事業による都市基盤整備が進められてきた。市東部では、森林を主体とする緑地を保全してきたことにより、市西部の都市的土地利用と市東部の自然的土地利用を明確に区分している。

その中でも、リニモを中心としたまちづくりの推進に向けて、長久手中央地区北側周辺部については、人口動向を踏まえた土地利用の展開を図るものとしている。



土地利用構想図

(3) 長久手市都市計画マスタープラン（2020（令和2）年3月公表、2028（令和10）年度まで）

第3次長久手市土地利用計画、都市づくりの課題を踏まえて設定した「基本理念」及び「基本的な考え方」を実現するため、目指すべき都市の姿として「将来都市構造」を定めている。市西部の市街地と市東部の豊かな自然が共存する都市構造を基本としつつ、行政、商業、文化、観光福祉等特色ある機能性質が集積する箇所を「拠点」とし、拠点間の公共交通の利便性向上や、歩行者・自転車の移動環境の向上、にぎわいづくりを進めることで、歩いて暮らせるまちづくりや、低炭素型の環境にやさしい都市の実現を目指す拠点間ネットワークの構築を図るものとしている。

(4) 長久手市立地適正化計画（2024（令和6）年4月公表、2038（令和20）年度まで）

今後、全国的に人口減少や少子高齢化の進行が見込まれる中で、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・商業等の都市機能の維持が困難となることが予測されているため、住居や都市機能等がまとまって立地し、公共交通によりこれらの施設にアクセスできる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを推進していく計画である。

本市でも将来的に予測されている、人口減少、高齢化に対応した身近に都市機能が適切に配置された歩いて暮らせるコンパクトな都市を目指すこととし、まちづくりのねらいの1つとして、「市民、学生、来訪者が目的地まで円滑にアクセスできるネットワークを支えるまちづくり」を掲げ、リニモ駅周辺に都市機能が集約された長久手らしい魅力的な拠点形成を図ることや、公共交通による拠点までのアクセスを確保することにより、公共交通の利用促進を図ることとしている。

(5) 第3次長久手市地域福祉計画（2024（令和6）年3月公表、2029（令和11）年度まで）

地域の様々な課題に対して、市民・団体・事業者・行政などが協働して解決に取り組み、住み慣れた地域において、誰もが安心して暮らせるまちづくりを推進するための仕組みをつくる計画である。本市の基本理念として、「気づき、つながり、届き、支え合う、共生のまち ながくて」を掲げており、困っている人を包括的に支える体制づくりやずっと住み慣れた地域で元気に暮らせる環境づくりを目指すこととしている。

(6) 長久手市第9期高齢者福祉・介護保険事業計画

（2024（令和6）年3月公表、2026（令和8）年度まで）

「高齢者がいつまでも幸せに暮らし続けられる共生のまち ながくて」を基本理念とし、住み慣れた場所で自立した生活を送り、安心して暮らすことができるまちを目指し、高齢者の外出促進事業などにも取り組むこととしている。

(7) 第4次長久手市障がい者基本計画（2021（令和3）年3月公表、2026（令和8）年度まで）

「互いに声を掛け合いながら支え合い自分らしく暮らせるまち ながくて」を基本理念とし、外出の促進及び移動に関する支援として、福祉有償運送事業を実施する事業者の新規参入の促進や料金助成制度の周知、障がい者の移動における利便性向上に向けた検討などに取り組むこととしている。

(8) 第2次長久手市観光交流基本計画（2015（平成27）年3月公表、2024（令和6）年度まで）

地域資源と観光資源を活かし、リニモ、Nーバス等の公共交通と愛・地球博記念公園等の交流基盤を最大限に活用して、「観光交流まちづくり」に取り組み、本市の魅力とオリジナリティを高めることとしている。

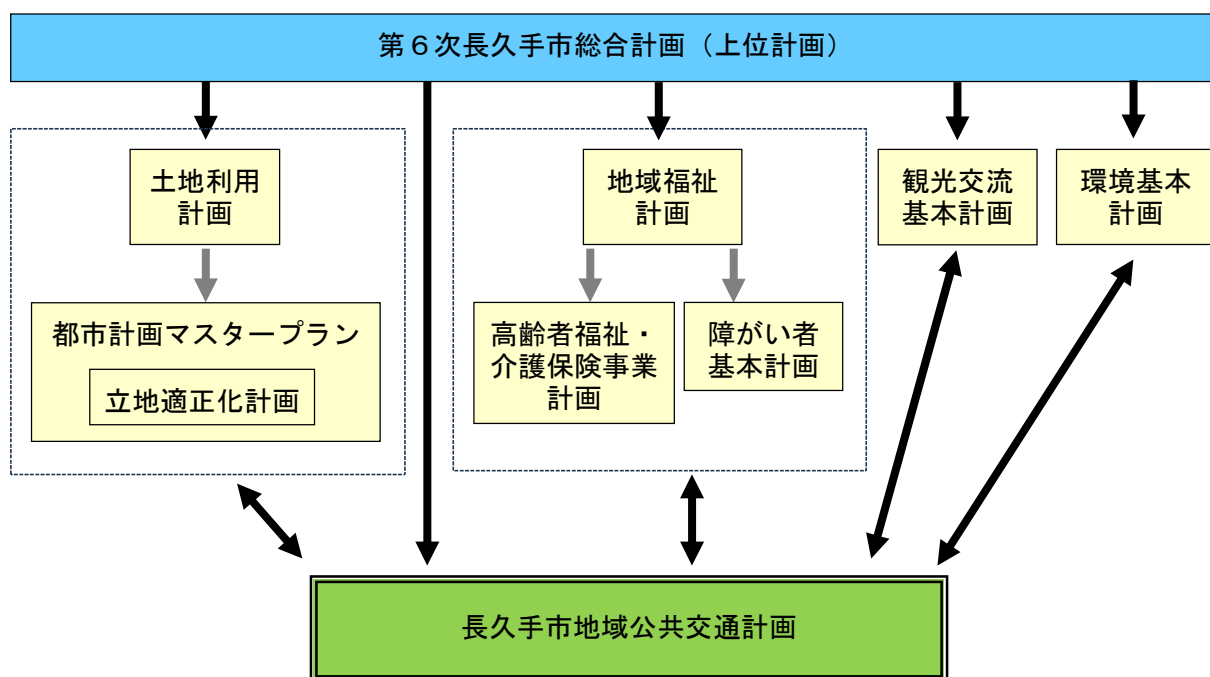
(9) 長久手市第4次環境基本計画（2021（令和3）年3月公表、2030（令和12）年度まで）

環境の保全及び創造に関する方向性を示す計画である。本市では、「脱炭素の暮らしと地域づくり」を基本方針の一つとして掲げ、エネルギー使用量削減のため、公共交通や自転車、徒歩の利用促進のための取組を展開することとしている。

2-2. 公共交通計画の位置付け

地域公共交通計画は、本市が目指す将来像を踏まえながら、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づき、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画となる。

図 長久手市地域公共交通計画の位置付け



2-3. 地域の特性

(1) 総人口の推移

本市の人口は増加傾向にあり、2022（令和4）年度末時点の人口は60,770人（住民基本台帳ベース）となっている。この増加傾向は2035（令和17）年頃まで続くことが見込まれている。

一方で、高齢化の進行により、生産年齢人口は2025（令和7）年をピークに減少に転じ、老年人口は増加を続ける見込みである。高齢化率は2030（令和12）年には20%を超えることが予想される。

図 年齢階層別の人口推移

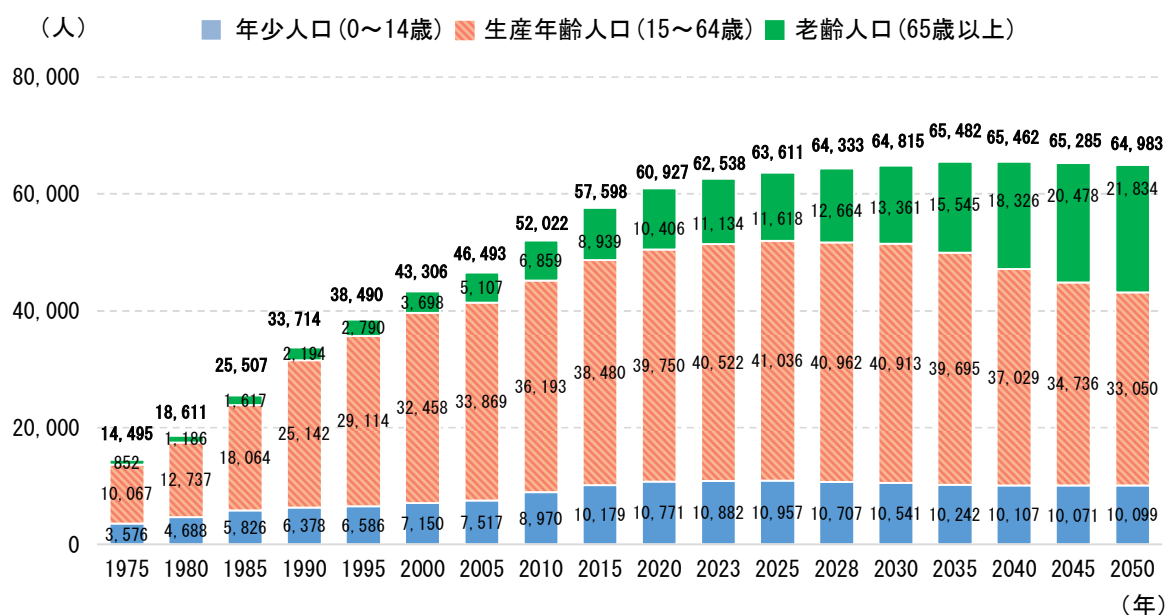
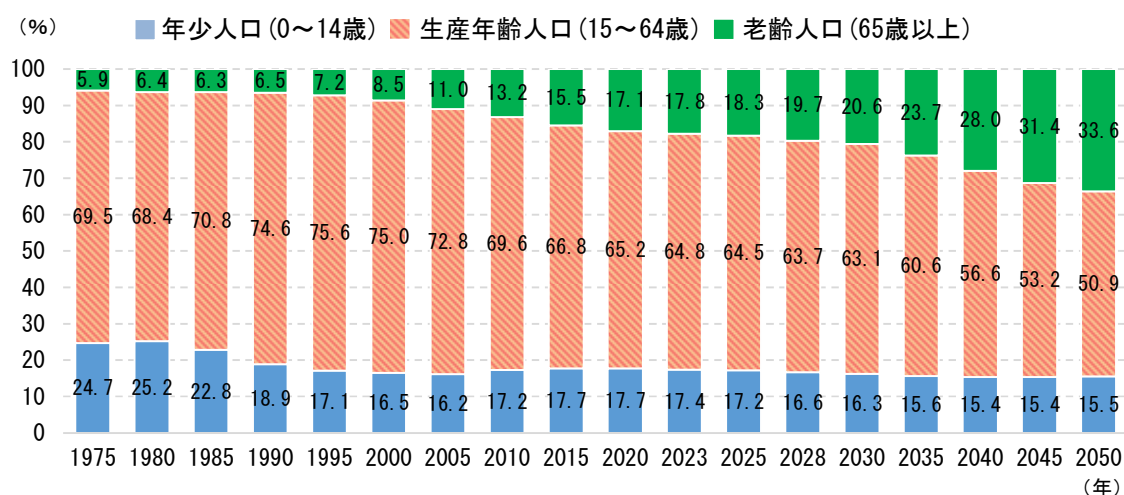


図 年齢階層別の人口割合推移



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料、長久手市将来人口推計報告書

※国勢調査は各階級に按分し、算出

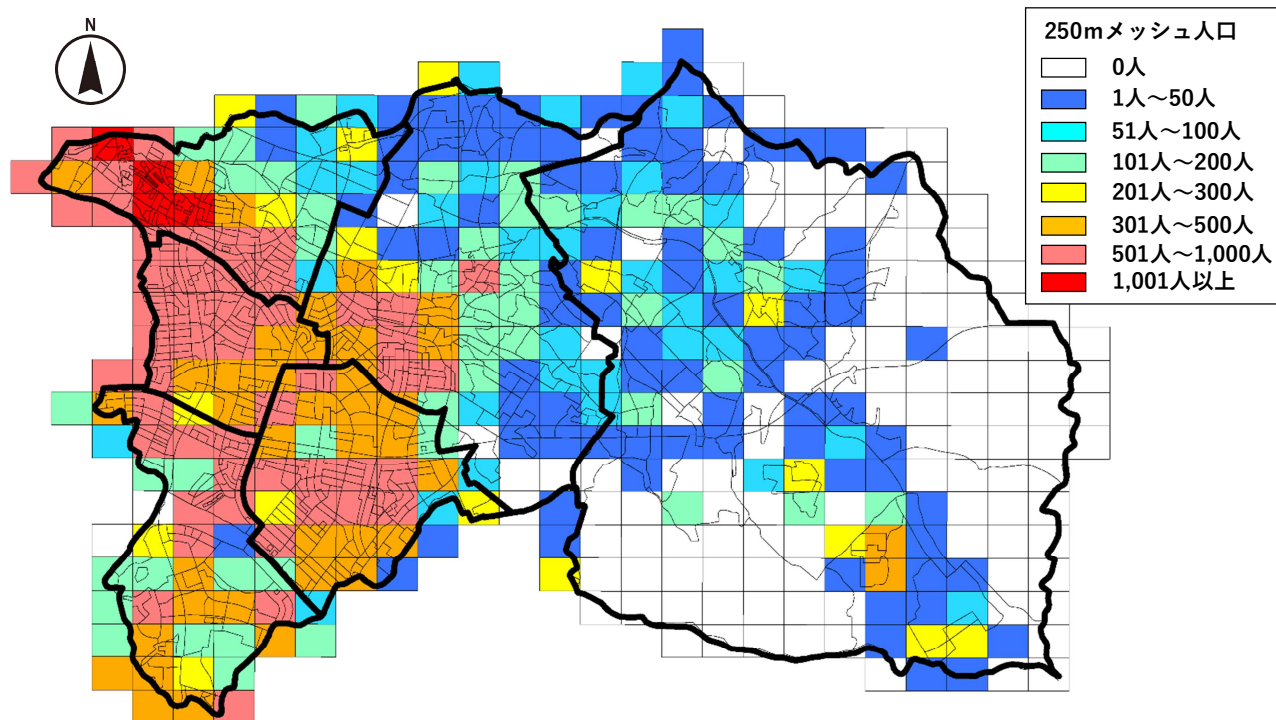
※2015（平成27）年までは実績値、2020（令和2）年以降は推定値

(2) 人口分布

名古屋市に近いこと、土地区画整理事業が完了している地区が多いことから、市西部の人口密度が高くなっている。

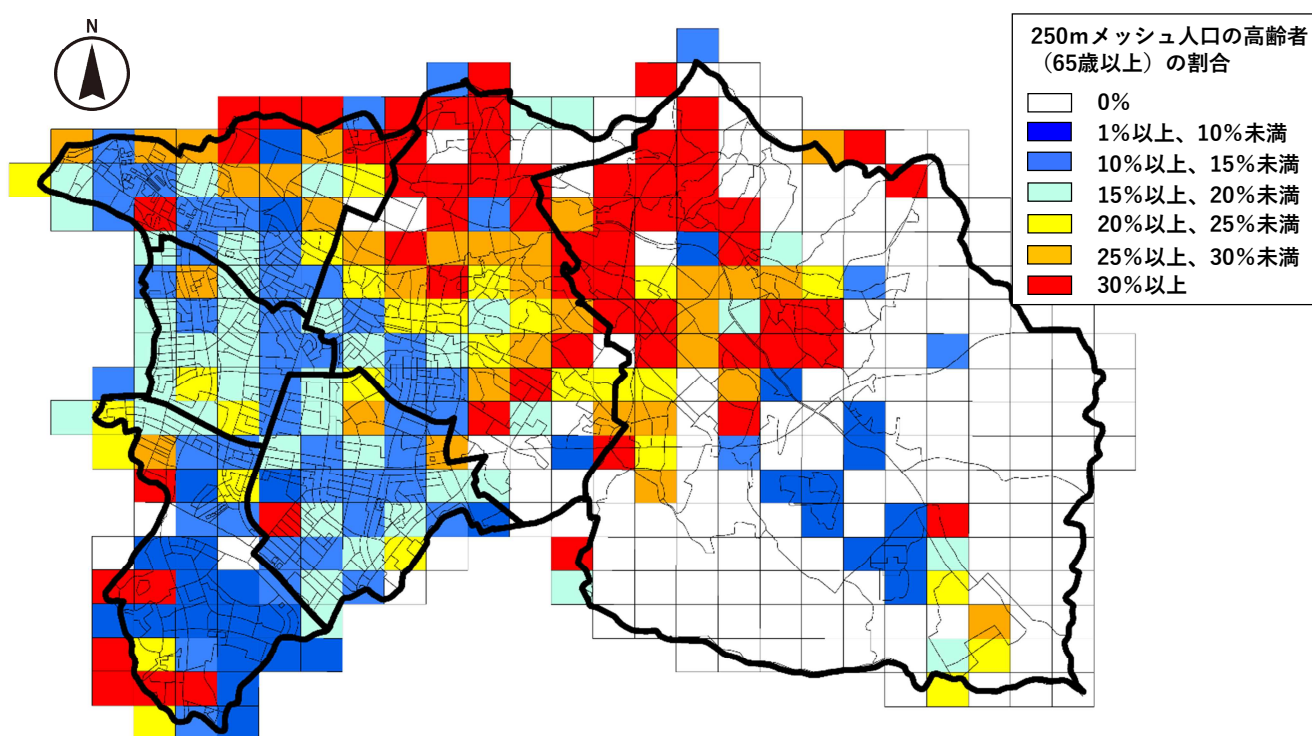
また、65歳以上の人口の割合は、市北東部で高い傾向にある。

図 市内の人口分布



資料：2020（令和2）年国勢調査

図 市内の65歳以上人口の分布

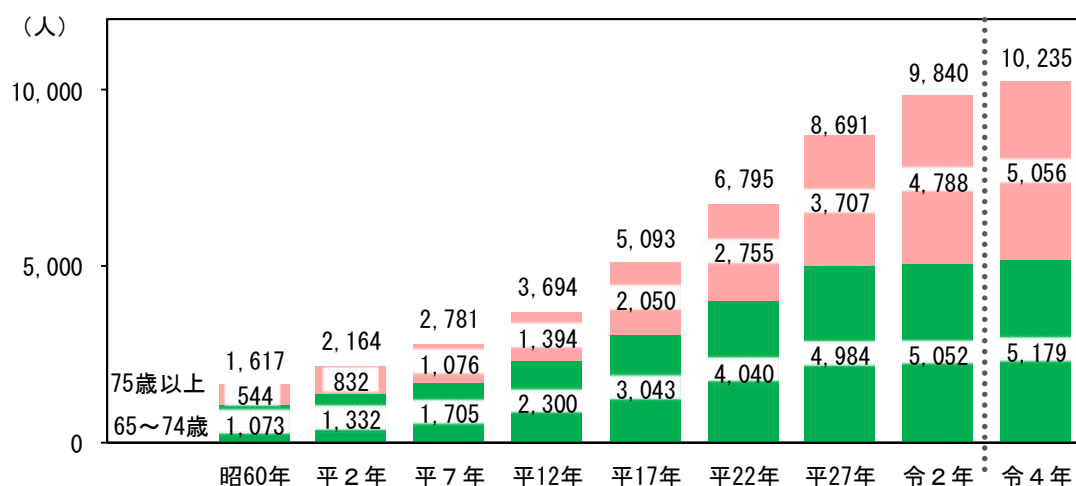


資料：2020（令和2）年国勢調査

(3) 高齢者人口の推移

本市の高齢者人口は、2022（令和4）年3月31日現在、10,235人である。65～74歳の前期高齢者は5,179人、75歳以上の後期高齢者は5,056人となっており、前期高齢者がわずかに多くなっている。人口の構成比率の推移を見ると、高齢化の進展により、75歳以上の比率が上昇している傾向にある。

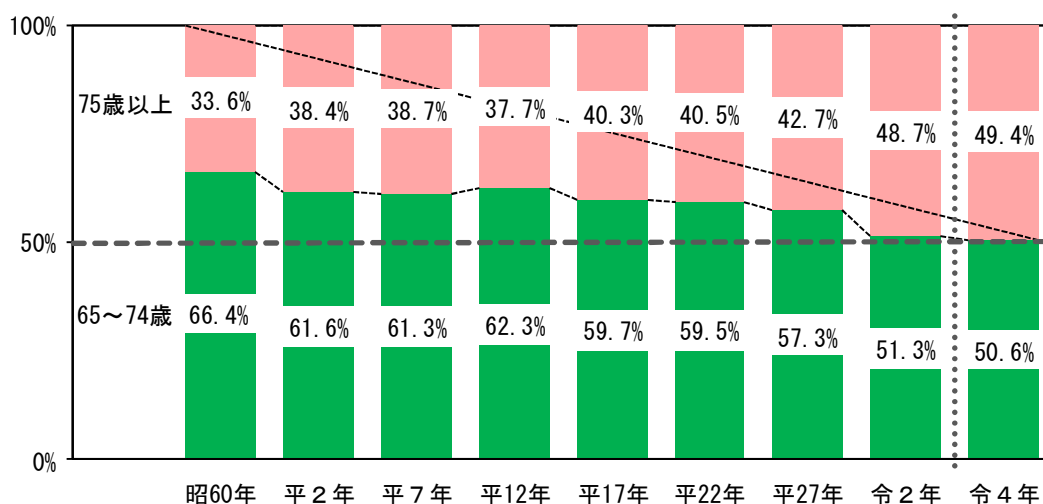
図 高齢者人口の推移



資料：長久手市

※令和2年までは「国勢調査」、令和4年は「住民基本台帳」（3月31日時点）を参照

図 65～74歳と75歳以上人口の構成比の推移



資料：長久手市

(4) 要支援・要介護認定者及び障がい者人口

要支援・要介護認定者及び障がい者ともに増加傾向である。全人口に対する割合（2021（令和3）年時点）を算出すると、要支援・要介護者認定者は2.6%、障がい者は3.2%となっている。

表 要支援・要介護者度別認定者数

(年度)	要支援1	要支援2	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	総数（人）
2017	180	171	302	221	147	154	128	1,303
2018	223	202	298	233	149	157	134	1,396
2019	237	204	308	222	173	169	127	1,440
2020	243	231	329	239	167	176	145	1,530
2021	256	241	346	241	170	193	134	1,581

資料：ながくての統計2022

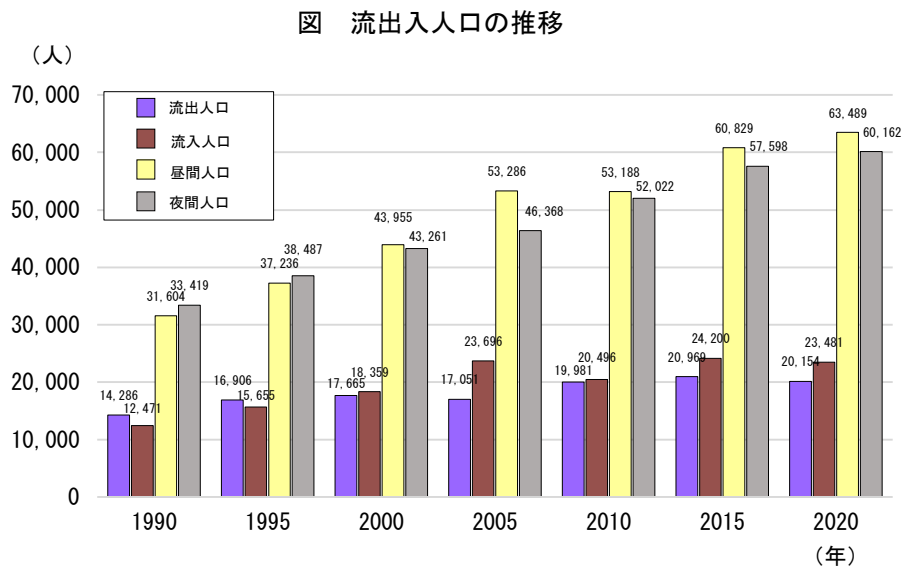
表 各障害者手帳保有者数

(年度)	身体	療育	精神	総数（人）
2017	1,115	222	356	1,693
2018	1,127	236	381	1,744
2019	1,139	250	405	1,794
2020	1,143	277	458	1,878
2021	1,167	299	476	1,942

資料：ながくての統計2022

(5) 流出人口

1995（平成7）年までは、流出人口が流入人口を上回り、昼間人口よりも夜間人口が多くなっているが、2000（平成12）年以降では流入人口が流出人口を上回るとともに、昼間人口も夜間人口を上回っている。

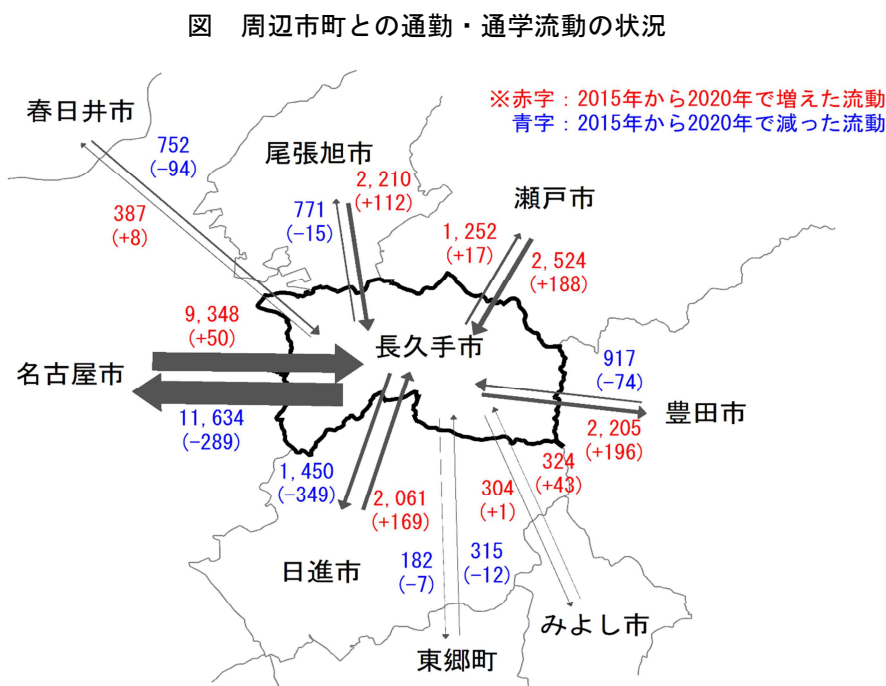


資料：ながくての統計2022

(6) 本市と周辺市町との通勤・通学流動

名古屋市との流出、流入が特に多い。

2015（平成27）年と2020（令和2）年を比較すると、隣接する5市（名古屋市、瀬戸市、豊田市、尾張旭市、日進市）からの流入は、豊田市を除いて増加している。流出については、名古屋市や日進市、尾張旭市への流出が減少している。



(7) 土地利用状況

① 土地区画整理事業

市西部の市街化区域の約8割で土地区画整理事業が行われた。用途地域指定は住居系が中心となっている。現在は下山地区で事業が進められているが、今後の施行予定はない。

② 民間宅地開発

リニモ公園西駅周辺ではその立地特性を生かし、地区計画制度による周辺の自然環境に配慮した民間による宅地形成を図っている。

表 土地区画整理事業の状況

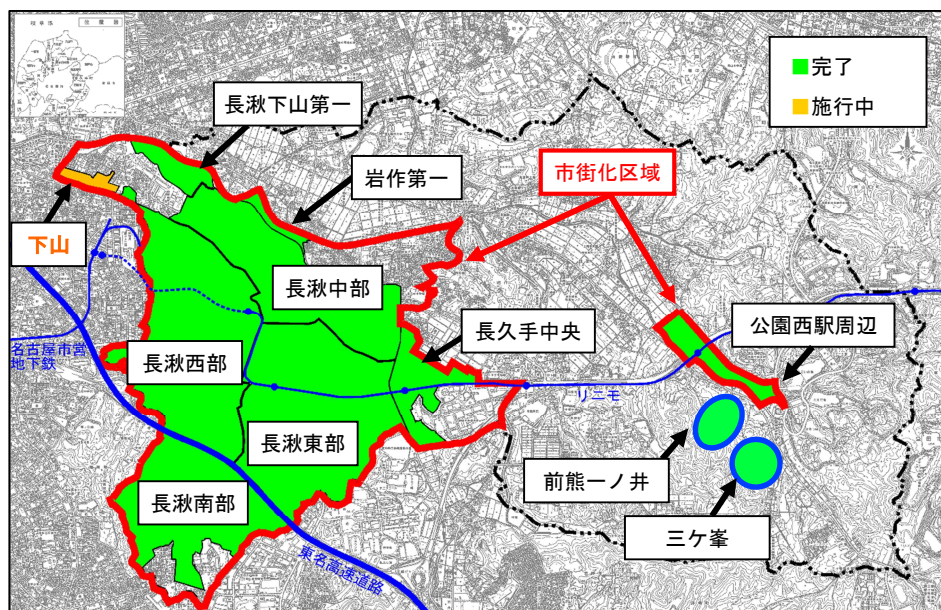
事業名称	面積 (ha)	事業年度 (年)	計画戸数 (戸)	計画人口 (人)	備 考
長湫西部	158.9	1972～2000	3,907	14,847	完了
長湫東部	163.5	1973～1993	3,806	14,463	完了
長湫下山第一	13.6	1978～1981	332	1,261	完了
長湫中部	106.7	1981～2013	2,732	8,742	完了
岩作第一	4.7	1992～2004	114	342	完了
長湫南部	98.2	1998～2014	1,880	5,000	完了
長久手中央	27.3	2010～2022	690	1,730	完了
公園西駅周辺	20.6	2013～2023	480	1,200	完了
下山	5.5	2013～2024	180	450	施行中

表 民間宅地開発の状況

事業名称	面積 (ha)	計画戸数 (戸)	計画人口 (人)	備 考
三ヶ峯地区	13.7	316	948	完了
前熊一ノ井地区	17.4	385	1,155	完了

資料：長久手市の都市計画の変遷、長久手市

図 土地区画整理事業及び民間宅地開発区域



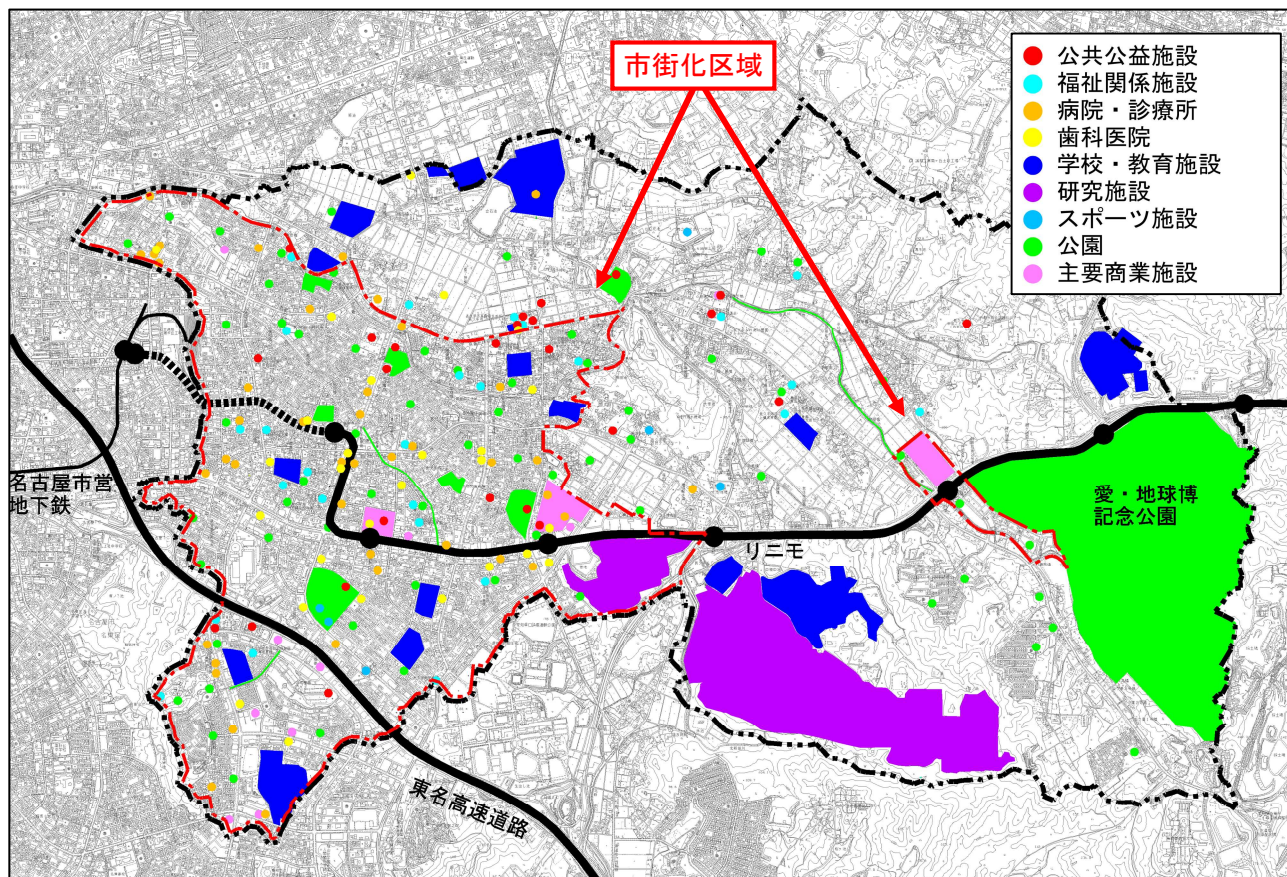
③ 主要施設配置

主要施設は、主に市西部の市街化区域内で多くなっている。リニモ沿線には、アピタ長久手店やイオンモール長久手、IKEA長久手等、大規模商業施設が立地している。

一方、市東部の市街化調整区域では、リニモ南側に愛・地球博記念公園や研究施設（愛知県農業総合試験場）などが立地している。

近年では、愛・地球博記念公園内に「ジブリパーク」の第1期エリアが2022（令和4）年11月に、第2期エリアが2024（令和6）年3月にオープンした。

図 主要施設の配置状況



資料：（公共公益施設、福祉関係施設、学校・教育施設、スポーツ施設、公園）「シティガイドマップ 長久手（更新：2022年4月1日）」、（病院・診療所）長久手市ホームページ「長久手市内の病院（更新：2023年9月4日）」、（歯科医院）長久手市ホームページ「長久手市内の歯科医院（更新：2023年4月11日）」

2-4. 交通の特性

パーソントリップ調査より本市の代表交通手段は、各回の調査とも自動車利用が最も多い割合を占めている。1991（平成3）年以降の調査では自動車の割合は約63%と大きく変化していない。

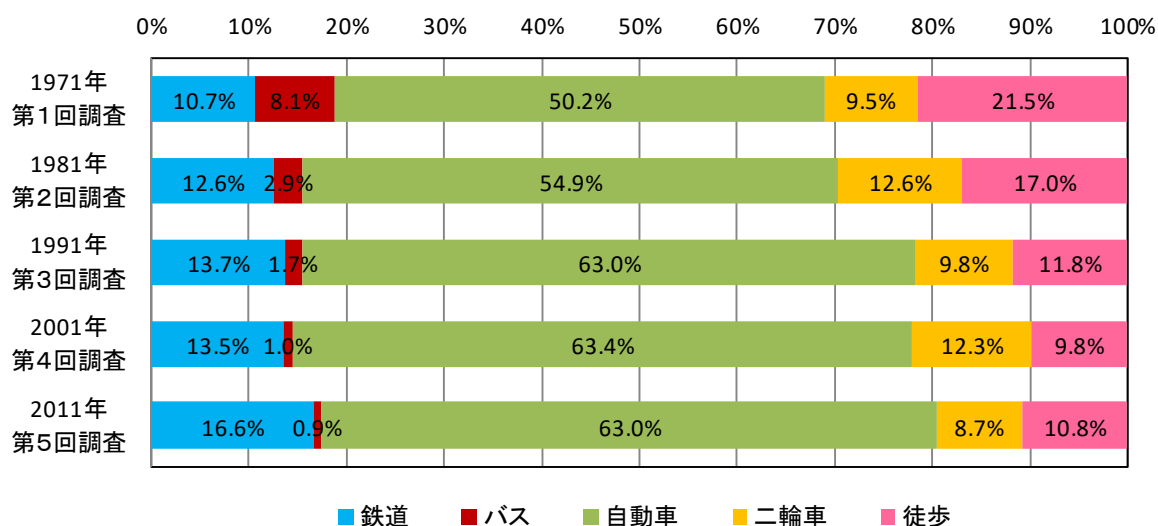
公共交通のうち、鉄道の割合は2005（平成17）年3月のリニモ開業に伴い、2001（平成13）年調査の13.5%から2011（平成23）年調査には16.6%へと増加している。

また、国勢調査によると、通勤・通学者の利用交通手段も、2000（平成12）年から2020（令和2）年にかけて、鉄道の割合が増加している。

※1：トリップ：ある地点からある地点へ移動する単位。1回の移動で複数の交通手段を利用しても、1回のトリップと数える。

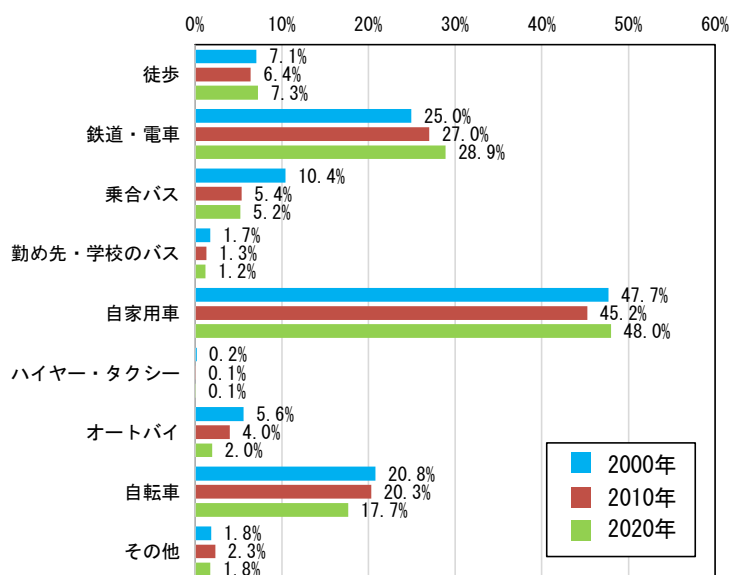
※2：代表交通手段：1回のトリップで複数の交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。

図 本市の代表交通手段別のトリップ構成の推移



資料：第1～5回中京都市圏パーソントリップ調査

図 15歳以上の自宅外就業者及び通学者の利用交通手段



資料：2000（平成12）年・2010（平成22）年・2020（令和2）年
国勢調査

3. 本市の公共交通の現状

3-1. 市内の公共交通機関

公共交通	位置づけ・役割	機能
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	「つばめタクシー」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

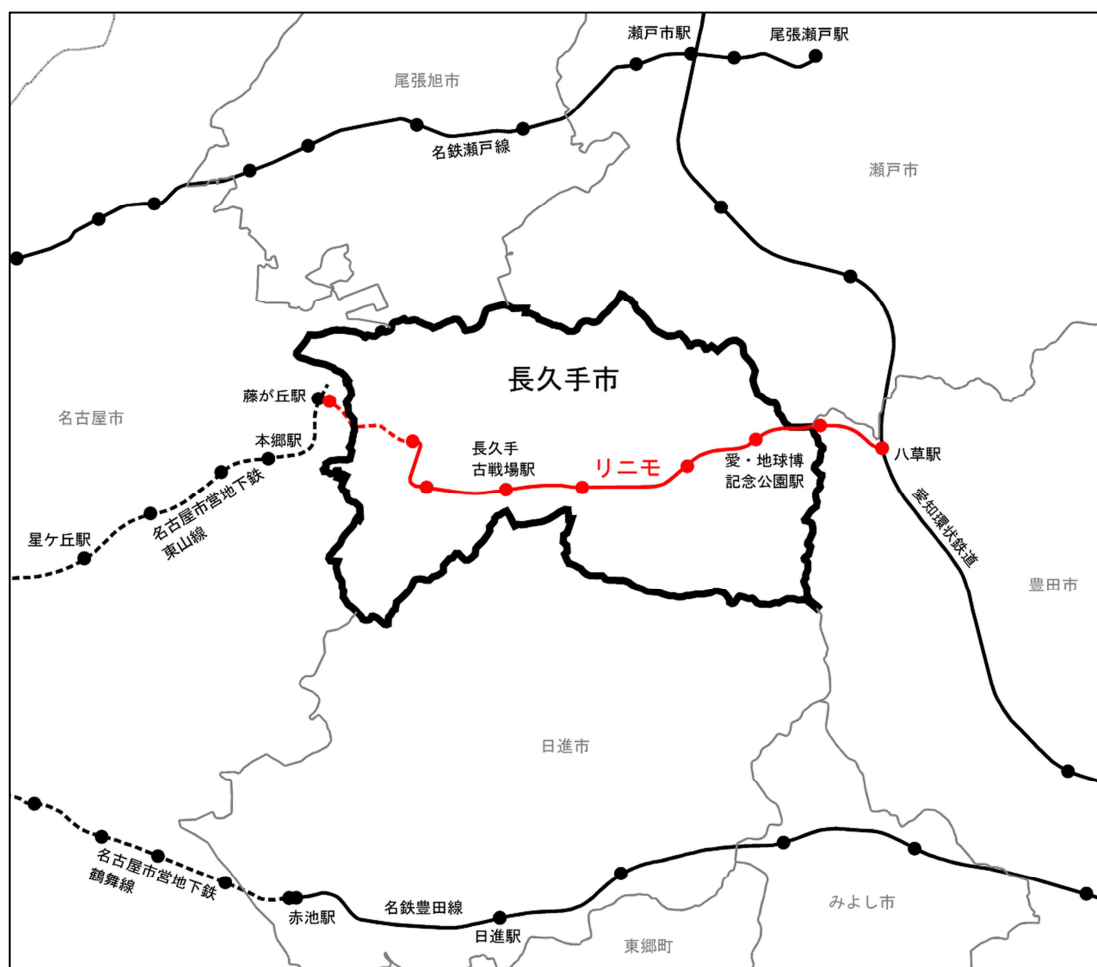
3-2. 本市の公共交通ネットワークの現状

(1) 広域的な公共交通ネットワーク

本市は、名古屋市、瀬戸市、豊田市、尾張旭市、日進市に囲まれている。

かつては鉄軌道系交通の空白地であったが、2005（平成17）年3月の愛・地球博の開催に先立って軌道系のリニモが開業したことで広域的なネットワークが構築された。

図 広域的な公共交通網



(2) 市内の公共交通ネットワーク

市内の主な公共交通は、リニモのほかに名鉄バスやNーバス、タクシーがある。リニモや名鉄バスを基幹的な交通とし、これらを補完する形でNーバスが運行している。これらの公共交通の駅勢圏（駅から半径1km）とバス勢圏（バス停から半径300m）により、市域の大半がカバーされている。

また、名古屋市営バスや隣接市コミュニティバス（瀬戸市、尾張旭市、日進市）、新城名古屋藤が丘線も市内に乗り入れて運行している。

図 市内の公共交通網（2023(令和5)年8月時点）

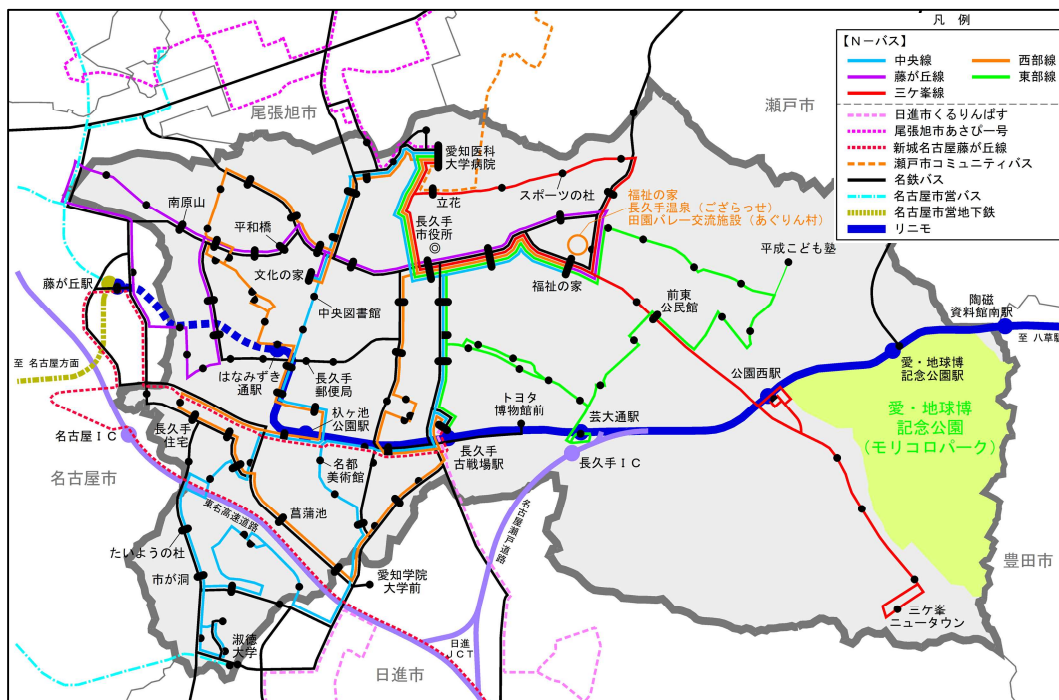
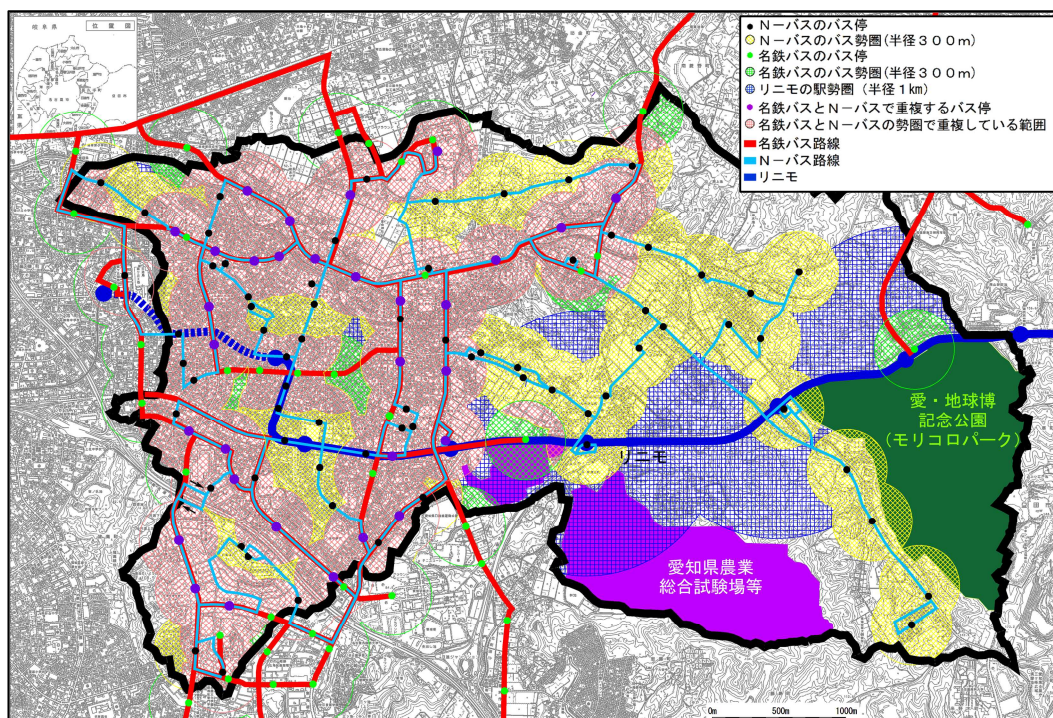


図 市内の公共交通のカバー範囲（2023(令和5)年8月時点）



3-3. 公共交通の現状

(1) 東部丘陵線（リニモ）

リニモは2005（平成17）年3月に開業した磁気浮上式リニアモーター推進システムの軌道交通である。名古屋市営地下鉄東山線の藤が丘駅と愛知環状鉄道の八草駅を結び、藤が丘駅からはなみずき通駅までは地下、はなみずき通駅から八草駅までは高架に整備されている。全線で9駅のうち、市内には6駅設置されている。

利用者数の多い駅は、長久手古戦場駅や愛・地球博記念公園駅である。

運行本数は、平日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（藤が丘発）、土休日及び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（藤が丘発）となっており、朝のピーク時は最大9本/時、日中は8本/時運行されている。

図 リニモの利用者数の推移

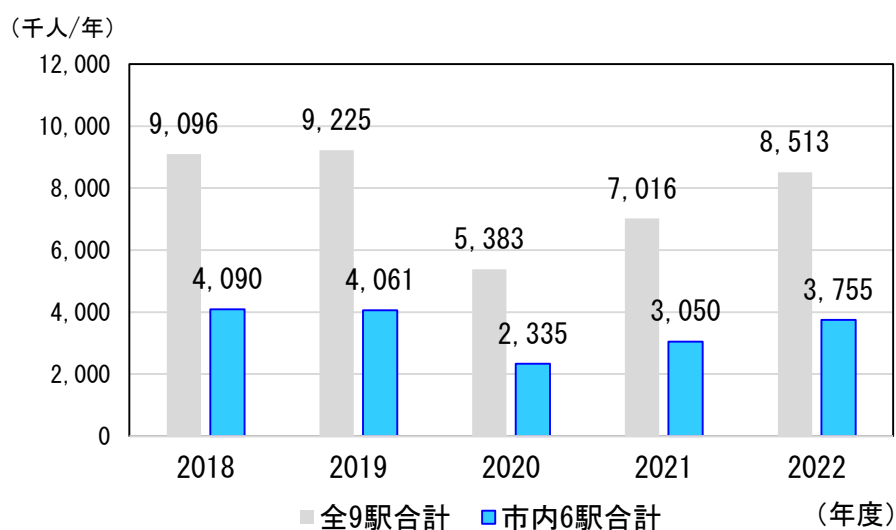
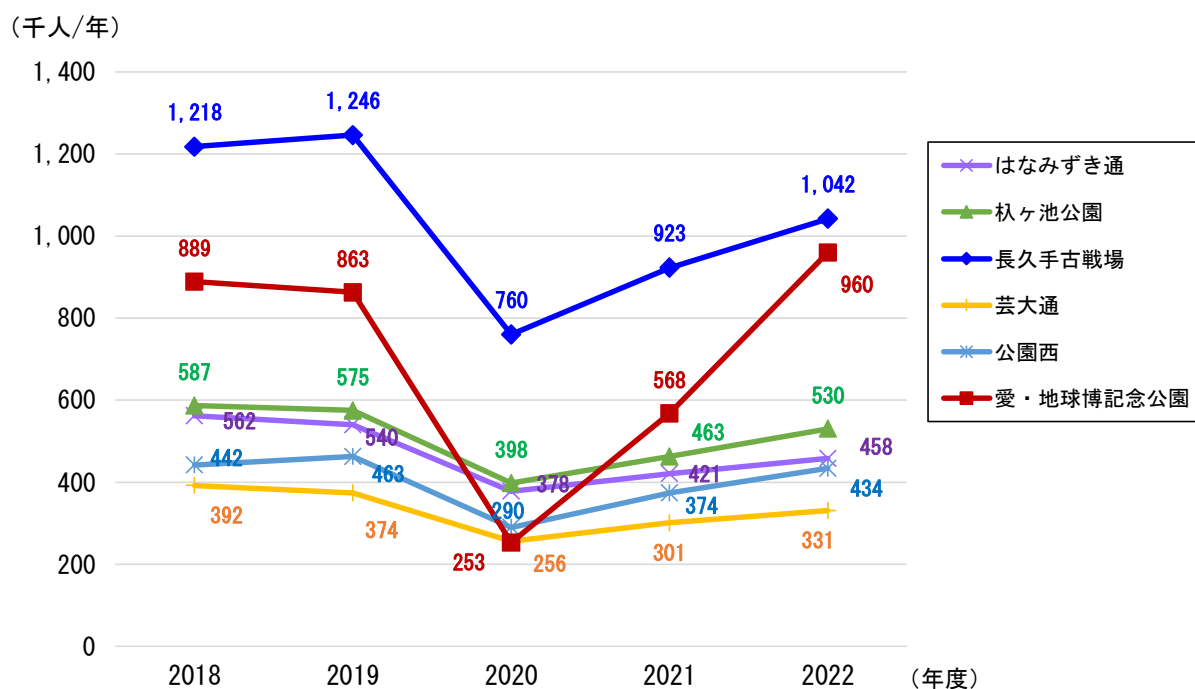


図 リニモ市内6駅利用者数の推移



(2) バス（Nーバスを除く）

Nーバスを除いた市内のバス路線は、名鉄バス、名古屋市営バス、瀬戸市、尾張旭市、日進市のコミュニティバス、新城名古屋藤が丘線（高速乗合バス「山の湊号」）である。その中でも、名鉄バスの路線網が市内の大半を占め、24系統が市内を運行している。名古屋市が起点または終点である系統が中心であるが、瀬戸市、尾張旭市、日進市とも接続している。

表 路線バスの運行状況（平日・市内運行路線） <2023（令和5）年11月時点>

事業者	系統番号	起点	終点	終日運行 本数 (本/日・ 片方向)	ピーク時 本数 (本/時・ 片方向)
名鉄バス	40	藤が丘 (※1)	菱野団地 (平和橋経由)	15	1
	41		菱野団地 (長久手郵便局経由)	10	1
	43		瀬戸駅前 (熊張経由)	11	2
	44		瀬戸駅前 (福祉の家経由)	10	1
	52		瀬戸駅前 (愛知医科大学 病院経由)	8	1
	53		愛知医科大学病院 (四軒家経由)	26	4
	54		愛知医科大学病院 (快速)	8	4
	55		愛知医科大学病院 (平和橋経由)	17	2
	60		愛知学院大学前	82	13
	65		長久手古戦場	6	1
	66		トヨタ博物館前 (長久手古戦場駅 経由)	17	3
	67		トヨタ博物館前	13	2
	68		愛知淑徳大学	45	9
	69		愛知学院大学前 (長湫片平、名外大、 学芸大西経由)	11	2
	70		星ヶ丘	14	2
	32	トヨタ博物館前	名鉄バスセンター	20	3
	34	愛知医科大学病院	名鉄バスセンター	16	2
	51	愛知医科大学病院	瀬戸駅前	11	1
	74	トヨタ博物館前	星ヶ丘	10	1
	80	長久手古戦場駅	赤池駅	15	1
	85	長久手古戦場駅	尾張旭向ヶ丘 (愛知医科大学 病院経由)	13	1
	18	愛・地球博記念公園駅	瀬戸駅前	0 (休日5)	0 (休日1)
	※2	愛・地球博記念公園	名鉄バスセンター	5	2
	※2	愛・地球博記念公園	中部国際空港	1	1

事業者	系統番号	起点	終点	終日運行本数 (本/日・片方向)	ピーク時本数 (本/時・片方向)
名古屋 市営バス (幹本郷1)	—	猪高緑地	本郷駅	125	11
瀬戸市 コミュニティバス (本地線)	—	愛知医大	陶生病院	6	1
尾張旭市 あさぴー号 (東ルート 左・右回り)	—	市役所 (尾張旭市)	市役所 (尾張旭市) (愛知医科大学 病院経由)	18	1
尾張旭市 あさぴー号 (西ルート 左・右回り)	—	市役所 (尾張旭市)	市役所 (尾張旭市) (愛知医科大学 病院経由)	18	1
日進市 くるりんばす (五色園線)	—	市役所 (日進市)	市役所 (日進市) (長久手古戦場駅 経由)	11	1
新城名古屋 藤が丘線	—	長久手古戦場駅	新城市民病院西	3	1

※1 藤が丘発着路線は藤が丘発の運行本数。その他市外発着路線は市内側バス停発の運行本数。

※2 近距離高速バス

図 市内の名鉄バスのカバー範囲 (2023(令和5)年11月時点)

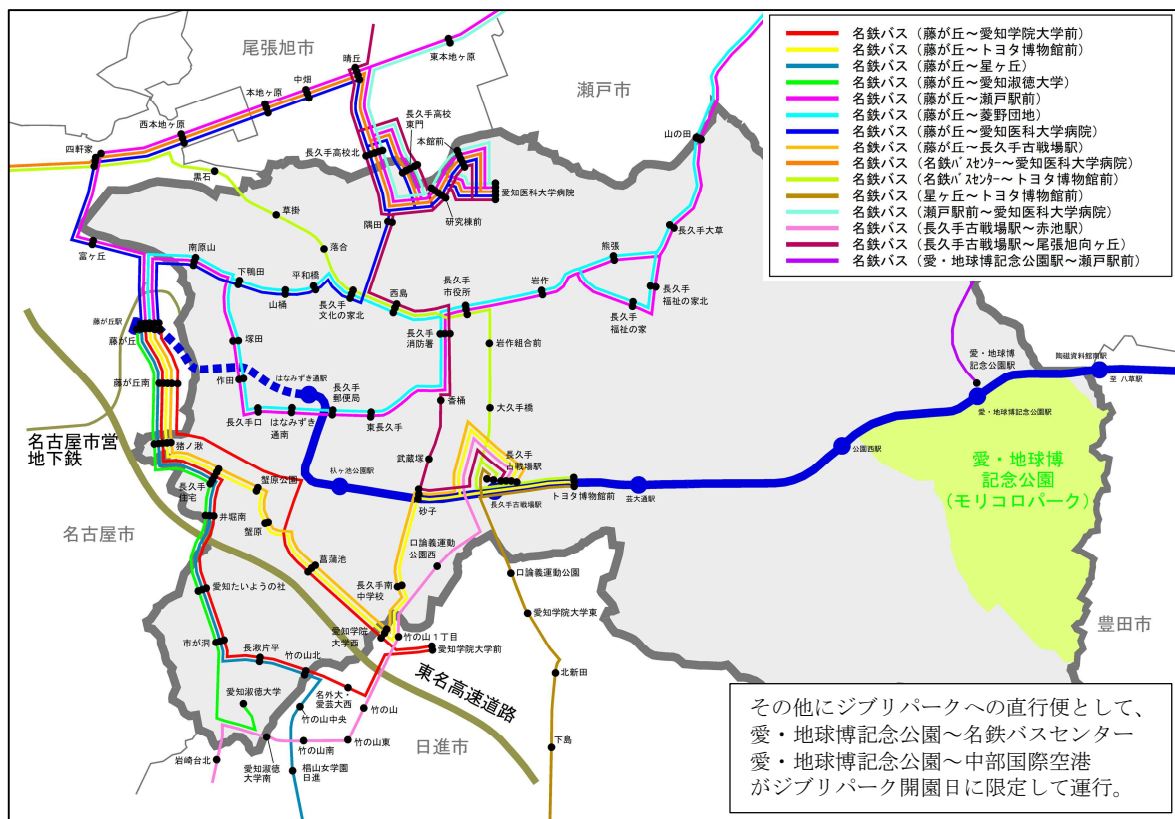
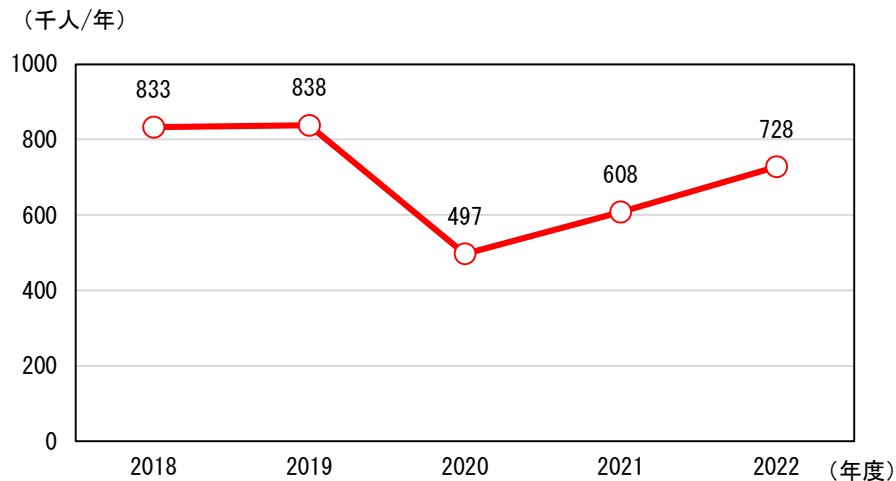


図 名鉄バス市内バス停利用者数の推移（乗車）



資料：名鉄バス

（３）Nーバス

Nーバスは1998（平成10）年7月より、以下の4つの目的で運行を開始した市営のコミュニティバスであり、名鉄バス株式会社に運行を委託している。

- 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

※交通弱者とは、自動車運転免許や自分で自由に使える車等を持たない人（運転免許返納者を含む）、身体的な理由から徒歩、自転車での移動が困難な人等を指す。

運行路線は5路線8系統を5台の車両で運行している。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いる。路線別の利用者数は中央線が最も多い。

運賃は1乗車100円であり、1回の乗車ごとに運賃を徴収している。ただし、「市役所」、「市役所前」、「福祉の家」、「長久手古戦場」の各バス停からNーバスの他路線に乗り継ぐ場合は、乗継券が発行され、乗り継ぎ先の乗車運賃が発生しない。

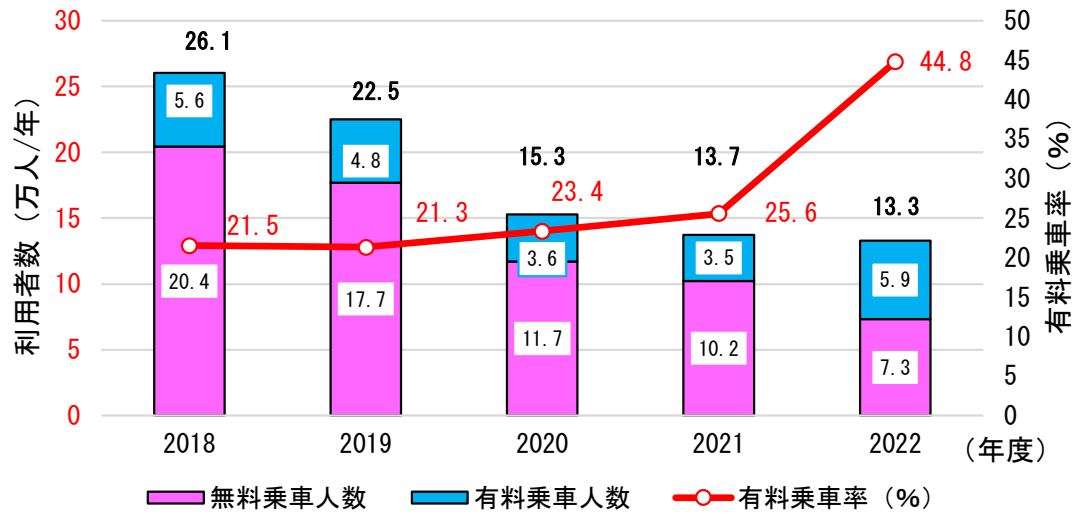
また、以下の対象者は運賃が無償となっている。

- ア 中学生以下の小人
- イ 就学前の児童1人につき同伴の保護者1人
- ウ 妊婦
- エ 身体障害者手帳の所持者と付添者1人
- オ 療育手帳の所持者と付添者1人
- カ 被爆者健康手帳の所持者と付添者1人
- キ 精神障害者保健福祉手帳の所持者と付添者1人
- ク 介護保険法による介護認定者（要支援を含む）と付添者1人

※クは市から交付する無料乗車券の交付手続きを受け、乗車時に提示が必要。

エ、オ、カ、キについては手帳または無料乗車券の提示が必要。

図 Nーバスの利用者数と有料乗車率の推移

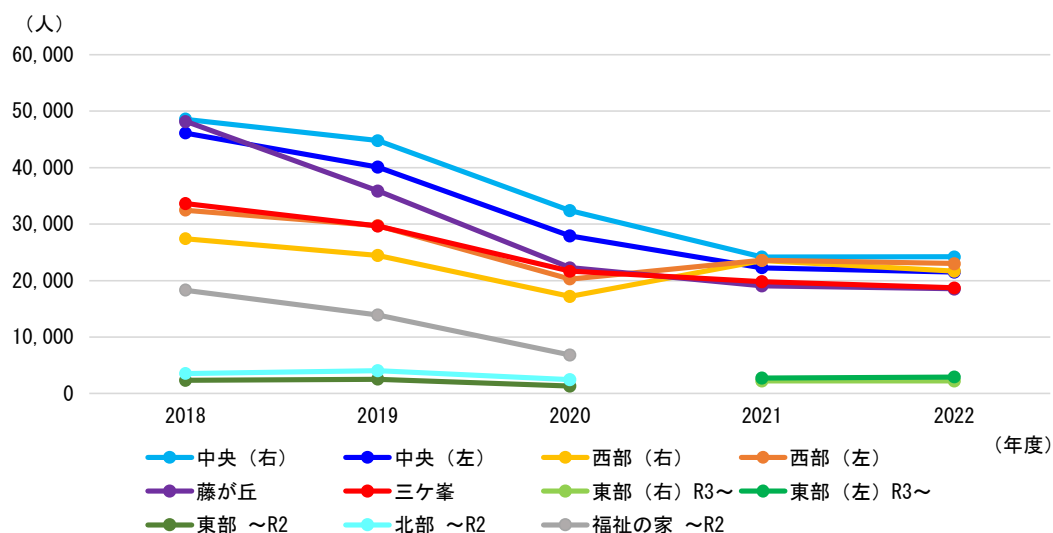


資料：長久手市

表 Nーバスに関する近年の取組

年度	内容
2021 (令和3)	○路線再編（北部線、福祉の家線は廃線、東部線は右回り、左回りに細分化）
2022 (令和4)	○運賃無料対象者の変更 ・65歳以上の方の運賃を有料化 ・介護保険法による介護認定者（要支援を含む）と付添者1人の方を追加 ○市内在住の65歳以上の方を対象にフリーパス券、回数券の販売開始 ・フリーパス券の料金 1か月 1,500円、3か月 3,700円、6か月 6,300円 ・回数券の料金 100円券11枚つづり1,000円（有効期限なし）

図 Nーバスの路線別利用者数の推移



資料：長久手市

利用者数（人/年）	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
中央線右回り	48,564	44,778	32,370	24,174	24,193
中央線左回り	46,091	40,071	27,915	22,252	21,503
西部線右回り	27,409	24,434	17,182	23,553	21,671
西部線左回り	32,462	29,712	20,267	23,566	22,988
藤が丘線	48,135	35,855	22,278	19,045	18,513
三ヶ峯線	33,629	29,643	21,652	19,785	18,721
東部線右回り	-	-	-	2,229	2,222
東部線左回り	-	-	-	2,737	2,923
東部線	2,355	2,545	1,353	-	-
北部線	3,570	4,050	2,483	-	-
福祉の家線	18,298	13,922	6,834	-	-

2021（令和3）年4月路線再編により、北部線、福祉の家線は廃線、東部線は右回り・左回りに細分化された。

資料：長久手市

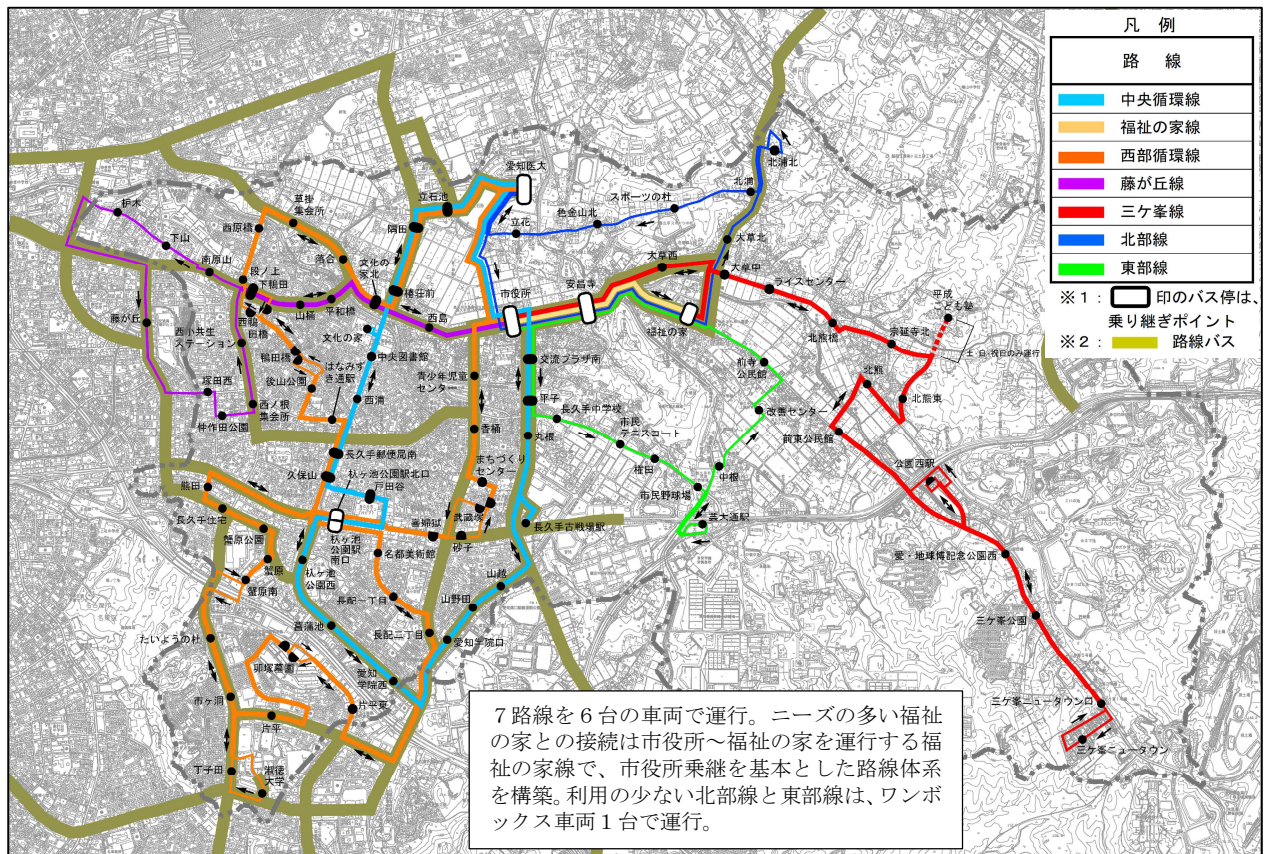
表 Nーバスの各ルートの利用状況及び運行状況（2022（令和4）年度実績）

路線	Nーバス 利用者数 R4.4～R5.3 (人/年)	走行キロ (km/日)			1日あたり 運行本数 (本/日)			1便あたり 利用者数 (人/便)	リニモ接続駅
		平日	休日	計	平日	休日	計		
中央線右回り	24,193	19.1	19.1	38.2	7	5	12	10.6	杵ヶ池公園駅 長久手古戦場駅
中央線左回り	21,503	18.4	18.4	36.8	6	4	10	11.1	杵ヶ池公園駅 長久手古戦場駅
中央線左右計	45,696	37.5	37.5	75.0	13	9	22	10.8	
西部線右回り	21,671	18.6	18.6	37.2	6	4	10	11.2	はなみずき通駅 杵ヶ池公園駅
西部線左回り	22,988	18.4	18.4	36.8	7	5	12	10.0	はなみずき通駅 杵ヶ池公園駅
西部線左右計	44,659	37.0	37.0	74.0	13	9	22	10.6	
藤が丘線	18,513	13.1	13.1	26.2	5	5	10	10.3	藤が丘駅
東部線右回り	2,222	13.0	13.6	26.6	3	2	5	2.3	長久手古戦場駅 芸大通駅
東部線左回り	2,923	13.6	14.2	27.8	3	3	6	2.7	長久手古戦場駅 芸大通駅
東部線左右計	5,145	26.6	27.8	54.4	6	5	11	2.5	
三ヶ峯線	18,721	15.0	15.0	30.0	5	4	9	11.1	公園西駅
合計	132,734	129	130	260	42	32	74	9.5	

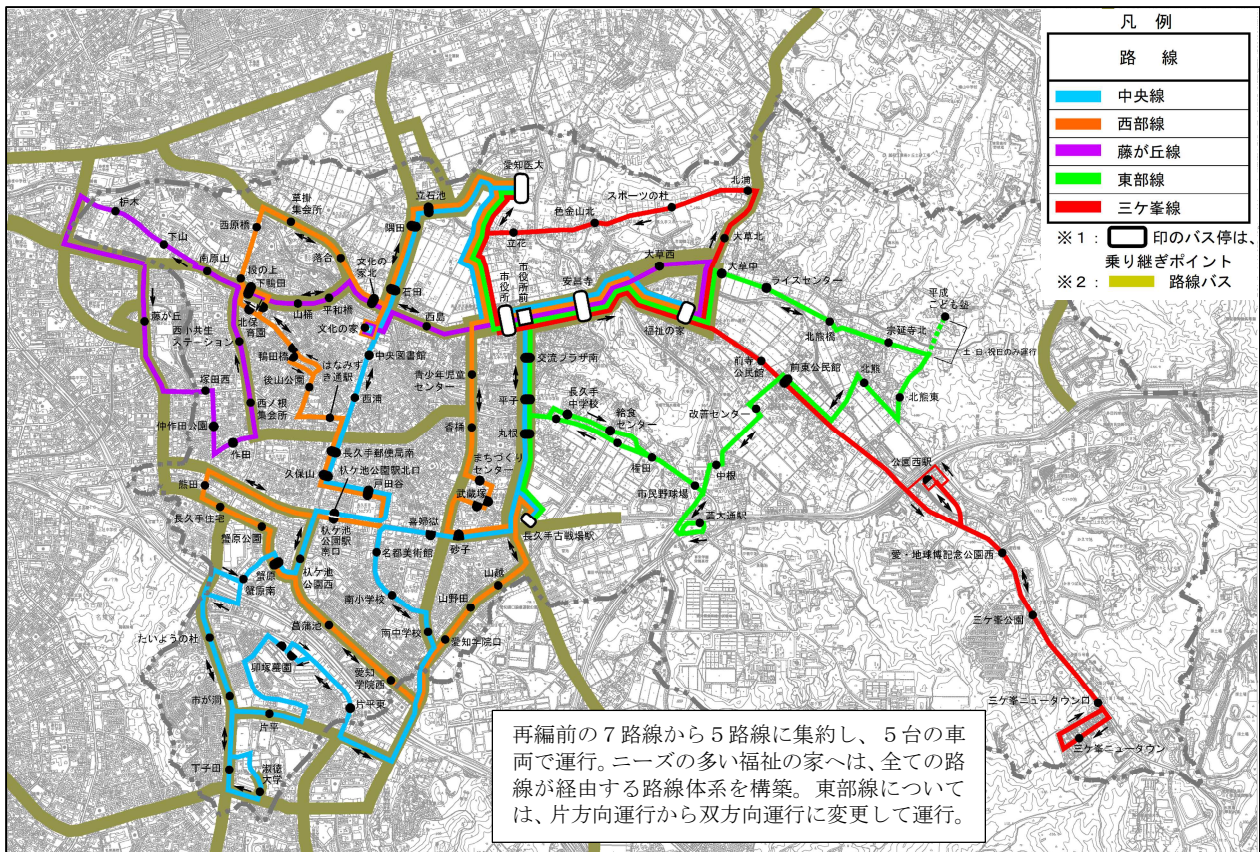
資料：長久手市

図 N-バスの路線図

<再編前（令和2年度まで）の路線図>



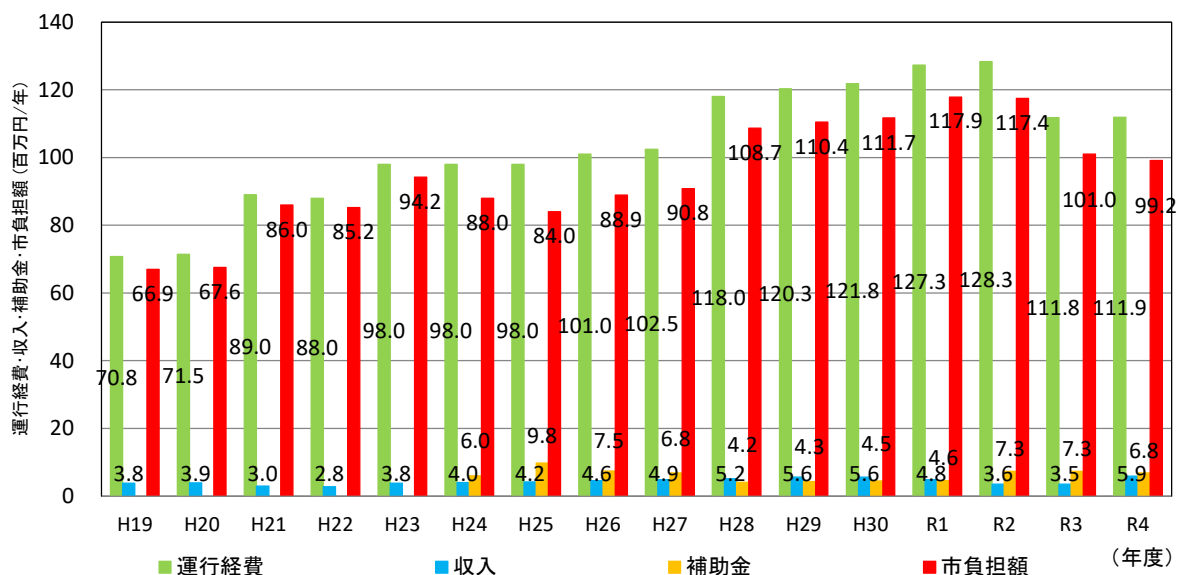
<再編後（令和3年度以降）の路線図>



運行経費は長久手市が負担している。市の負担額は2019（令和元）年まで増加傾向で推移しており、近年は約1億円/年程度である。

将来的な高齢化の進行に伴う社会保障の増加を考慮した場合、市の扶助費に対する歳出が増加し、今後の公共交通に対する財政的な余力は低くなると考えられる。

図 Nーバスの運行経費や市負担額の推移



資料：長久手市

（４）タクシー

市内には、「つばめタクシー」と「カナレタクシー」の2事業者が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。

3-4. 公共交通の利用支援

障がい者や高齢者、子育て世帯等の交通弱者を対象とした支援が以下のとおり実施されている。

(1) 障がい者

① 愛知高速交通障がい者割引乗車券

内容：介護者の方とリニモを利用する場合に2人分の運賃を割引。

対象：下記表のとおり。

表 対象

	身体障害者手帳	療育手帳	精神障害者保健福祉手帳
普通券・回数券	1種	1種	1級
定期券	1種・ 12歳未満の2種	1種・ 12歳未満の2種	1級

資料：愛知高速交通株式会社

② 名鉄バス運賃割引

内容：障がいのある方が名鉄バスを利用する場合、手帳の提示で本人と付き添い者の運賃を割引。

対象：下記表のとおり。

表 対象

	身体障害者手帳	療育手帳	精神障害者保健福祉手帳
普通券・回数券	1種・2種	1種・2種	1～3級
定期券	1種・2種 (12歳未満除く)	1種・2種 (12歳未満除く)	1～3級

資料：名鉄バス株式会社

③ Nーバス運賃無償

対象：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、精神障害者保健福祉手帳の所持者と付添者1人

④ 障がい者タクシー料金助成（長久手市福祉課）

内容：タクシーを利用する場合の運賃（上限650円）を助成。

（年間52回分のチケットを交付）

対象：下記「表 対象」のとおり。

実績：下記「表 実績」のとおり。

表 対象

身体障害者手帳	療育手帳	精神障害者保健福祉手帳
1～3級 (3級は下肢・体幹機能障害に限る)	A・B判定	1・2級

資料：長久手市

表 実績

年度	交付者数 (人)	交付枚数 (枚)	チケット 利用枚数 (枚)	利用率 (%)
2018 (H30)	414	21,528	5,142	24
2019 (R1)	436	22,672	5,398	24
2020 (R2)	417	21,684	5,119	24
2021 (R3)	413	21,476	5,290	25
2022 (R4)	479	24,908	5,128	21

資料：長久手市

⑤ タクシー料金割引（つばめタクシー、カナレタクシー）

対象：身体障害者、知的障害者

内容：各種手帳の提示により、運賃1割引

(2) 高齢者

① 名鉄バス高齢者フリーパス券（シルバーパス65、ゴールドパス70）

対象：（シルバーパス65）満65歳以上70歳未満の方

（ゴールドパス70）70歳以上の方

内容：パスを先に購入することで、名鉄バス一般路線全線が乗り放題
パスの料金は下記のとおり。

（シルバーパス65）1か月7,000円、3か月20,000円

（ゴールドパス70）1か月5,500円、3か月16,000円

対象路線：名鉄バス一般路線全線

※高速バス、空港バス、近距離高速バス、名古屋・長島線、貸切・契約輸送バス、
とよたおいでんバスなどの各自治体のコミュニティバスでは利用不可

② Nーバス運賃無償

対象：介護保険法による介護認定者（要支援を含む）と付添者1人

③ Nーバスフリーパス券、回数券の販売

対象：市内在住の65歳以上の方

内容：（フリーパス券）1か月 1,500円、3か月 3,700円、6か月 6,300円

（回数券）100円券11枚つづり1,000円（有効期限なし）

販売場所：高齢者生きがいセンター1階事務局窓口、福祉の家窓口、
ながくて観光交流サポートセンター、名鉄バス藤が丘出札

販売実績：下記表のとおり

表 販売実績（2022（令和4）年度）

券種	販売枚数（枚）
フリーパス券（1か月）	88
フリーパス券（3か月）	116
フリーパス券（6か月）	87
回数券	634

資料：長久手市

④ タクシー料金割引（つばめタクシー、カナレタクシー）

対象：70歳以上

内容：運賃1割引

※つばめタクシーの場合、あんしんCLUBカードの会員が利用対象。

カナレタクシーの場合、会員証（事前登録により取得）が必要。

⑤ 免許返納割引（つばめタクシー）

対象：運転免許証返納者（年齢制限無し）

内容：運転経歴証明書の提示で運賃1割引

(3) 子ども、妊産婦及び子育て世帯

① リニモ運賃割引

対象：12歳未満の子ども

内容：下記表のとおり

表 リニモにおける子どもの運賃

	小児	幼児	乳児
対象年齢	6歳以上12歳未満 (12歳以上の小学校在学中の児童も含む)	1歳以上6歳未満 (6歳以上の小学校入学前の子どもも含む)	1歳未満
運賃	大人運賃の半額 (10円未満は10円単位に切り上げ)	6歳以上の同伴者1人につき幼児2人まで無料 (幼児のみで乗車の場合は小児運賃を適用)	無料

資料：愛知高速交通株式会社

② 名鉄バス運賃割引

対象：12歳未満の子ども

内容：下記表のとおり

表 名鉄バスにおける子どもの運賃

	小児	幼児	乳児
対象年齢	6歳以上12歳未満 (小学校入学前は幼児)	1歳以上6歳未満	1歳未満
運賃	大人運賃の半額 (10円未満は10円単位に切り上げ)	同伴者（大人または小児）1人につき幼児2人まで無料 (3人目からは小児運賃)	無料

資料：名鉄バス株式会社

③ Nーバス運賃無償

対象：・中学生以下の小人

・就学前の児童1人につき同伴の保護者1人

・妊婦

④ タクシー料金割引（つばめタクシー、カナレタクシー）

対象：小学生以下の方

内容：小学生以下の子どもだけの乗車の場合、幼児・児童割引（1割引）が適用

⑤ エンジェルプラン（つばめタクシー）

対象：陣痛時、妊娠中や出産直後の体調不良時

内容：出産予定日や産院情報を事前に登録することで、緊急時に行き先についての細かい説明無しで産院へ向かうことができる。車両には、救急セットや災害救助用毛布を搭載している。通常の料金のみで、登録による特別な料金はかからない。

3-5. 公共交通以外の移動資源や移動に関連する取組の現状

(1) スクールバス

市内へ乗り入れているスクールバスは、下表のとおり運行されている。

表 周辺の大学・高校のスクールバス運行状況 <平日：2023（令和5）年8月時点>

所在	学校	発駅	終日運行本数 (本/日・片方向)	ピーク時本数 (本/時・片方向)
長久手市	栄徳高校	周辺から5コース	5 (各コース1)	1
瀬戸市	南山学園 聖霊高校・中学校	周辺から11コース	14 (各コース1~2)	2
日進市	愛知学院大学	長久手古戦場駅	27	4
	名古屋外国語大学 名古屋学芸大学			
		上社駅	約129	約15
		赤池駅	約 53	約 7
	名古屋商科大学	公園西駅	21	5
		赤池駅	12	3
		米野木駅	23	3
	中部大学第一高校	周辺から8コース	5 (各コース1)	1

資料：各学校HP

(2) 福祉有償運送

「福祉有償運送」とは、道路運送法において登録のもとに認められる「自家用有償旅客運送」の一つであり、単独で公共交通機関（電車やバス、タクシー等）を利用して移動することが困難な要介護者や障がいのある方等を対象として、NPO法人等の非営利法人などが行う有償のドア・ツー・ドアの個別輸送サービスである。

① 使用できる自動車の種類と運送の対象

法令（道路運送法施行規則第49条及び51条）では、「福祉有償運送」の使用車両や運送の対象について、以下の内容が定められている。

- 1) 車両は、乗車定員11人未満の自動車を使用
- 2) 運送の対象は、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者及びその付添人（身体障がい者、精神障がい者、知的障がい者、要介護認定者、要支援認定者、基本チェックリスト該当者、その他の障がいを有する者）
- 3) NPO法人等が運営する場合、対象者の名簿作成（会員登録）が必要

② 市内の運送概況

市内を運行する福祉有償運送登録事業者は下表の4者である。

表 長久手市内を運行する福祉有償運送の概要

登録事業者	運送の対価	運送実績 2022（令和4）年度
特定非営利活動法人 百千鳥	最初の2kmまで300円 加算運賃：1km毎に100円	351件
社会福祉法人 むそう	1kmあたり30円	726件
特定非営利活動法人 つづら	最初の2kmまで300円 加算運賃：1km毎に100円	964件
特定非営利活動法人 楽々	最初の2kmまで300円 加算運賃：1km毎に100円	4件

資料：長久手市

③ 運送の対価

法令（道路運送法施行規則第51条の15）では、運送の対価について、以下の内容が定められている。

- 1) 旅客の運送に要する実費の範囲内
- 2) 営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、地域公共交通会議等において協議が調っていること

(3) 移動に関連する取組の現状

① 買い物リハビリ（地域いきいきライフ推進事業）

リハビリを目的として、買い物と移動支援が行われている事業である。2018（平成30）年7月より取組を実施している。

プログラムは、自宅まで迎えに行き市内のスーパーへ行き、健康チェックと体操を行った後、買い物をし自宅まで送るものである。対象は、生活機能の低下（足腰が弱っている等）により外出が難しくなりがちな市内在住の65歳以上の人であり、2023（令和5）年度はアピタ長久手店、平和堂長久手店、ピアゴパワー長久手南店の3か所で実施されている。

※実施頻度 各店舗週1回程度、参加者数 各10名程度

② たすけあいカー

移動手段に困っている市内の高齢者を有志のボランティアドライバーが送迎する市民主体の「たすけあいカー」の実証実験が2022（令和4）年度から2023（令和5）年度末現在も続けられている。現在は、予約制の定時定路線型であり、長久手ニュータウンや北熊地区（2023（令和5）年度より追加）の住民を対象に毎週金曜日に運行している。地域の人が地域の人をサポートする展開を目指している事例である。

※2022（令和4）年度実績 利用延べ人数 142名、運行回数 39回

③ 高齢者外出促進事業

満65歳以上の方を対象に、1年度につき1回、1,000円分のマナカチャージ券（①）を交付することで、高齢者の外出を促す事業。外出の機会を増やすことで、高齢者の社会的視野が広めるとともに、生きがいを得て、元気に暮らしていただくことを目的としている。

合わせて、運転免許証を自主返納した満65歳以上の方を対象に5,000円分のマナカチャージ券（②）又は6,600円分のNーバス回数券（③）の交付を1人1回限りで受けられる。

表 実績

年度	①交付者数 (人)	②交付者数 (人)	③交付者数 (人)
2018 (H30)	4,502	117	
2019 (R1)	4,832	178	
2020 (R2)	4,433	158	
2021 (R3)	4,461	136	
2022 (R4)	4,547	131	9

資料 長久手市

3-6. 市民アンケート調査結果概要

(1) 調査概要

① 目的

第2次網形成計画の事業評価及び地域公共交通計画策定に先立つ現状把握を目的に、市民アンケート調査を実施した。

② 調査対象者

2007（平成19）年4月1日以前に生まれた方（高校生以上）かつ市内在住者のうち、無作為抽出した市民4,000人に配布

③ 調査方法と実施時期

郵送配布を行い、回収は郵送回収とWEB形式での併用とした。

- ・ 郵送配布時期：2022（令和4）年9月8日
- ・ 回収期限：2022（令和4）年10月7日

④ 調査票の回収状況

アンケート調査票を4,000人に郵送し、1,547人から回答をいただいた。

表 公共交通に関する市民アンケート調査の回収結果

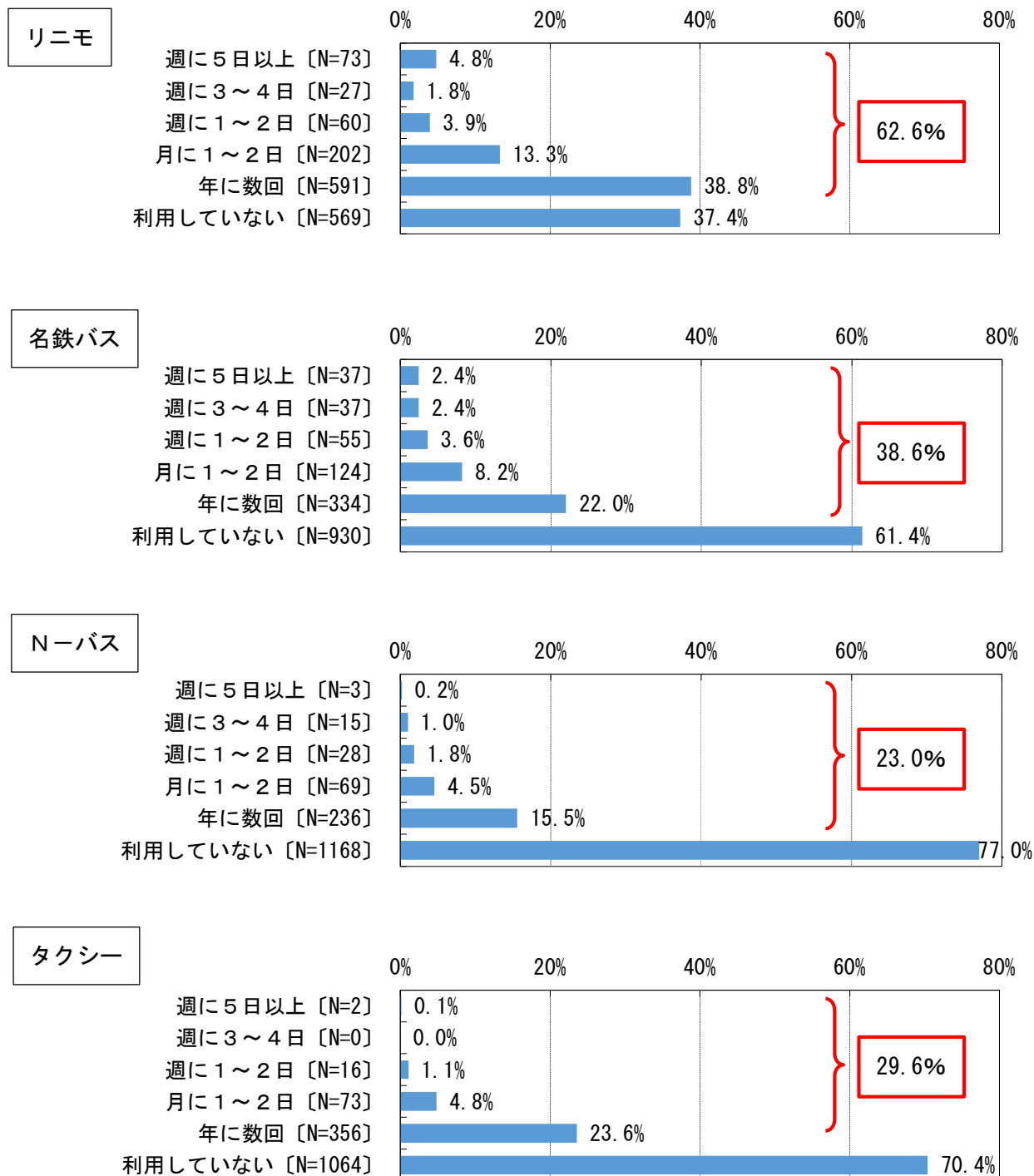
項目	調査項目
配布数	4,000人
回収数	1,547人
回収率	38.70%

（２）公共交通の利用状況について

各公共交通を利用する割合はリニモが最も多く（62.6%）、週に5日以上利用している割合は他の公共交通より高い結果となった。

リニモに次いで利用が多いのは名鉄バス（38.6%）となり、タクシー（29.6%）、Nーバス（23.0%）となった。

図 公共交通の利用状況



(3) 公共交通を利用しない理由

リニモと名鉄バスは、名古屋市など市外と接続する基幹的な路線であるため、「移動したい方向とルートが合っていない」の回答割合は、Nーバスに比べると少なかった。

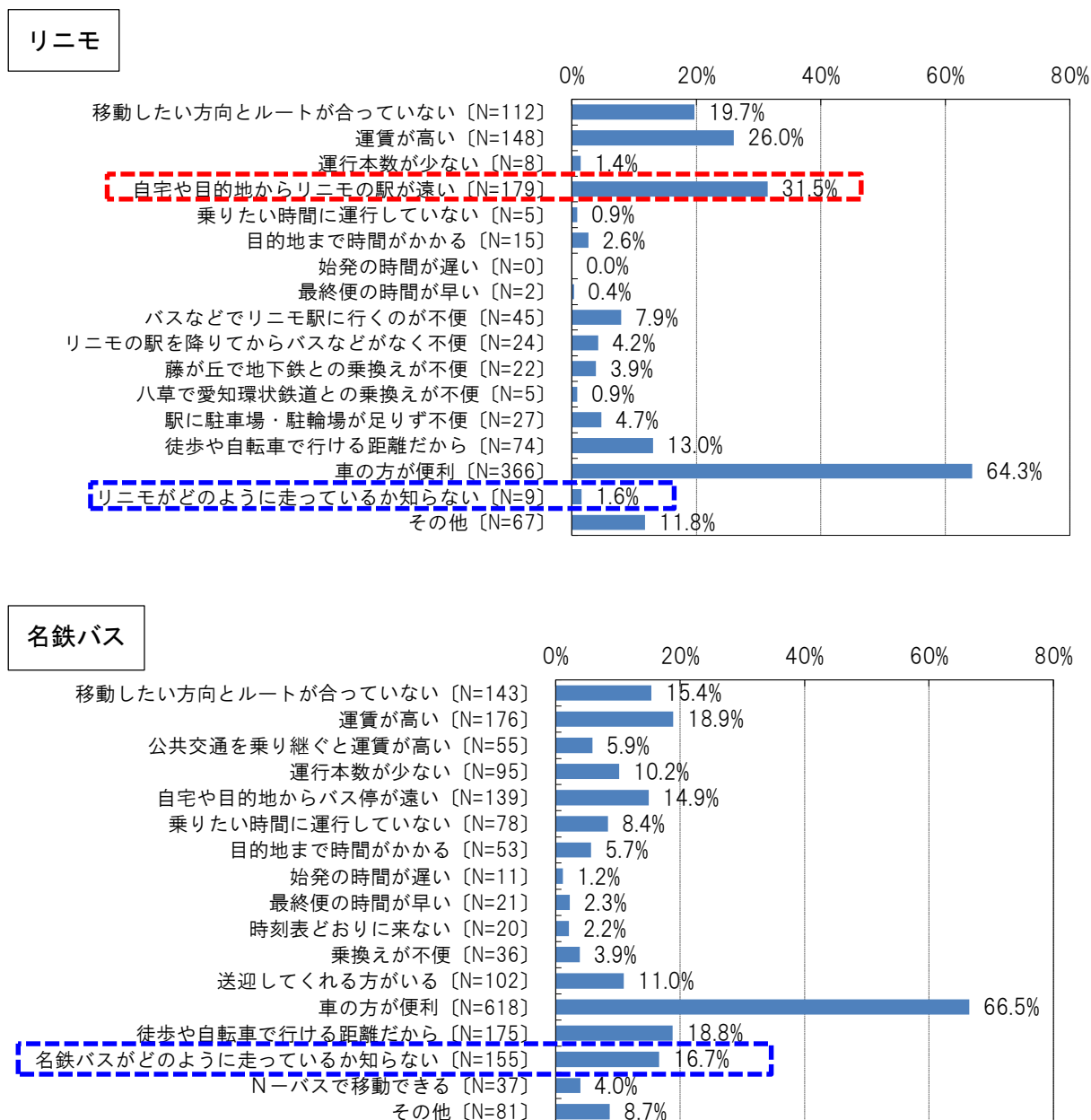
一方で、Nーバスは、基幹的な路線を補完する目的で運行していることもあり、「移動したい方向とルートが合っていない」、「運行本数が少ない」、「乗りたい時間に運行していない」などのサービス水準に関する回答割合が、リニモと名鉄バスに比べて高くなった。

また、リニモは、軌道系の路線であり、駅の数に限られているため、「自宅や目的地からリニモの駅が遠い」の回答割合の高さが目立った。

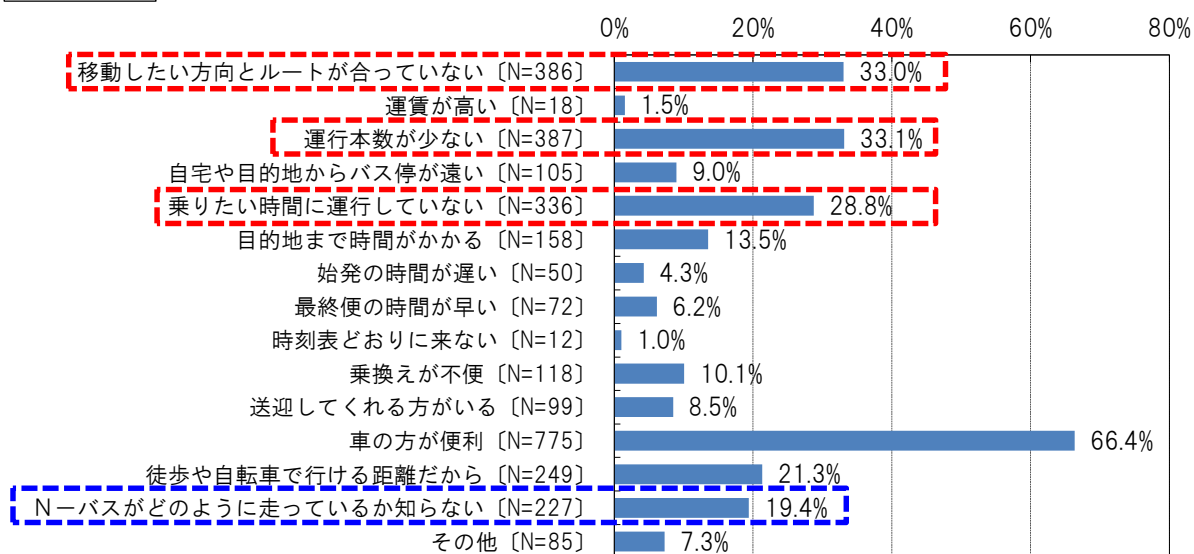
上記の利便性による理由以外では、「どのように走っているか知らない」の回答割合が、名鉄バスやNーバスではリニモに比べると高く、バスの運行について認知していない層が一定数いる状況にあると推測できる。

タクシーについては、料金面についての回答割合が多い結果となった。

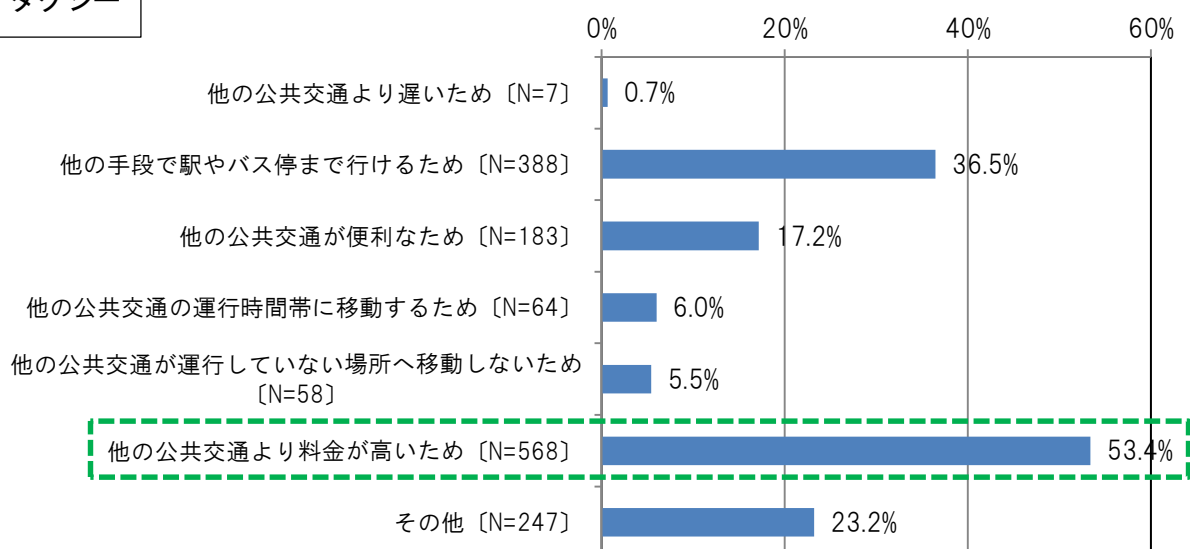
図 公共交通を利用しない理由



Nーバス



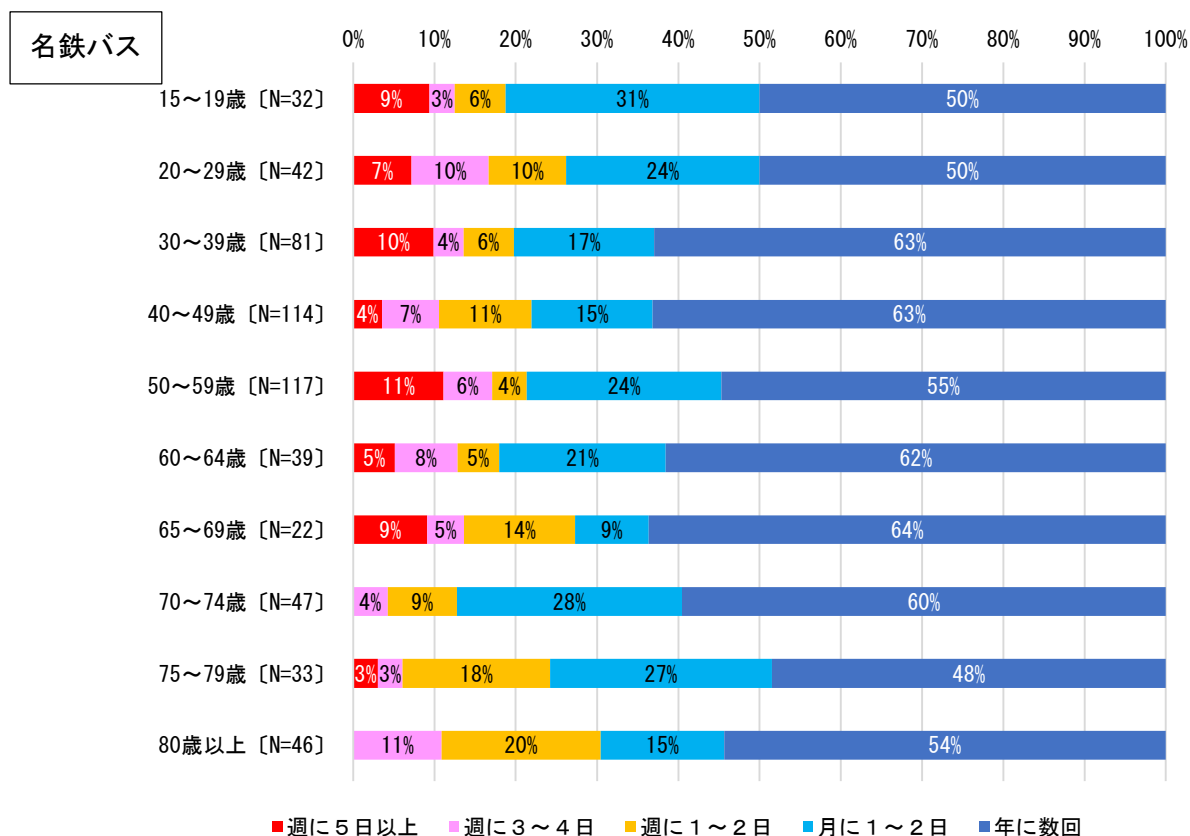
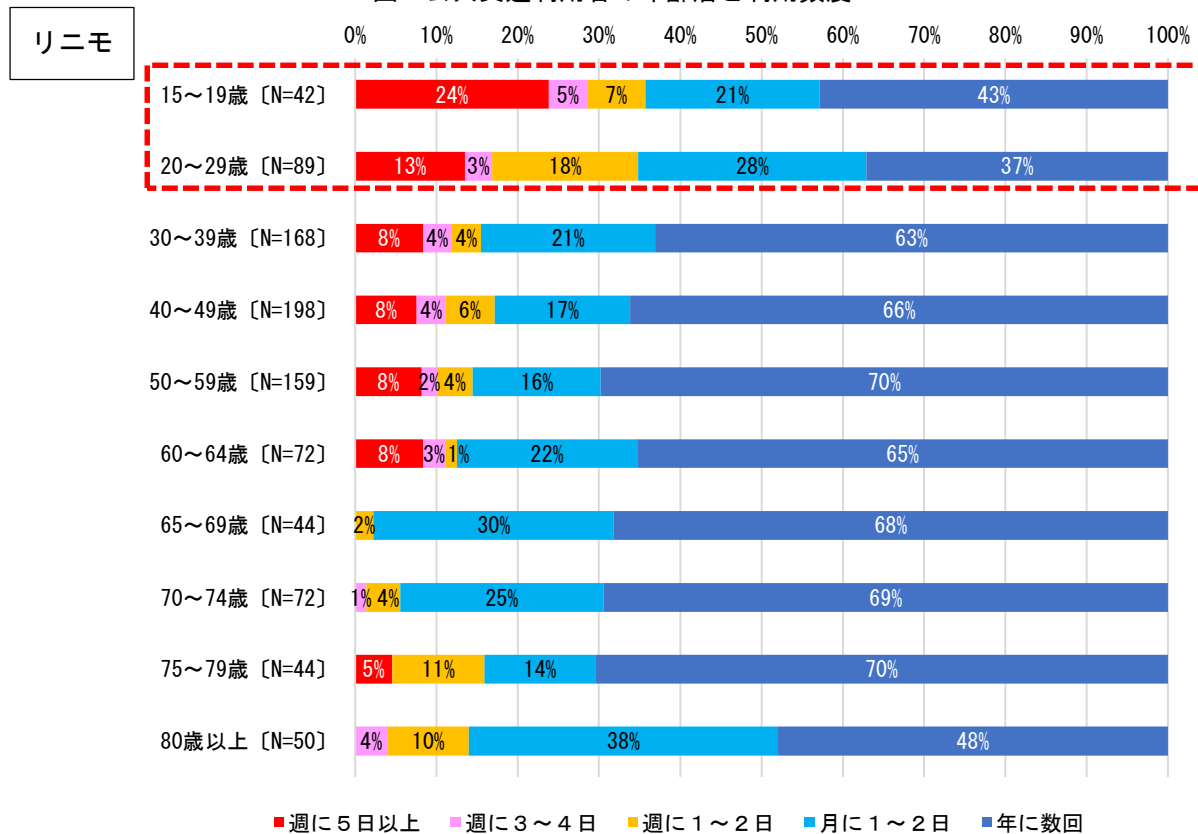
タクシー

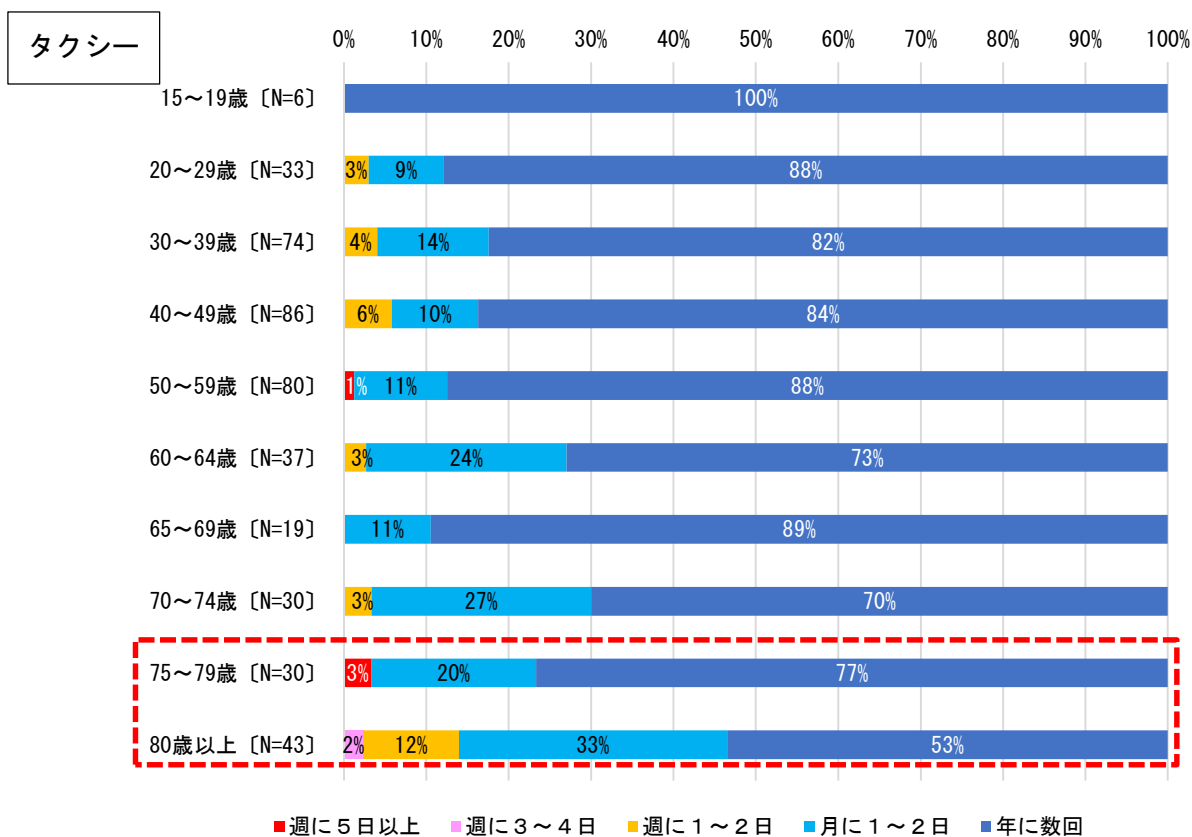
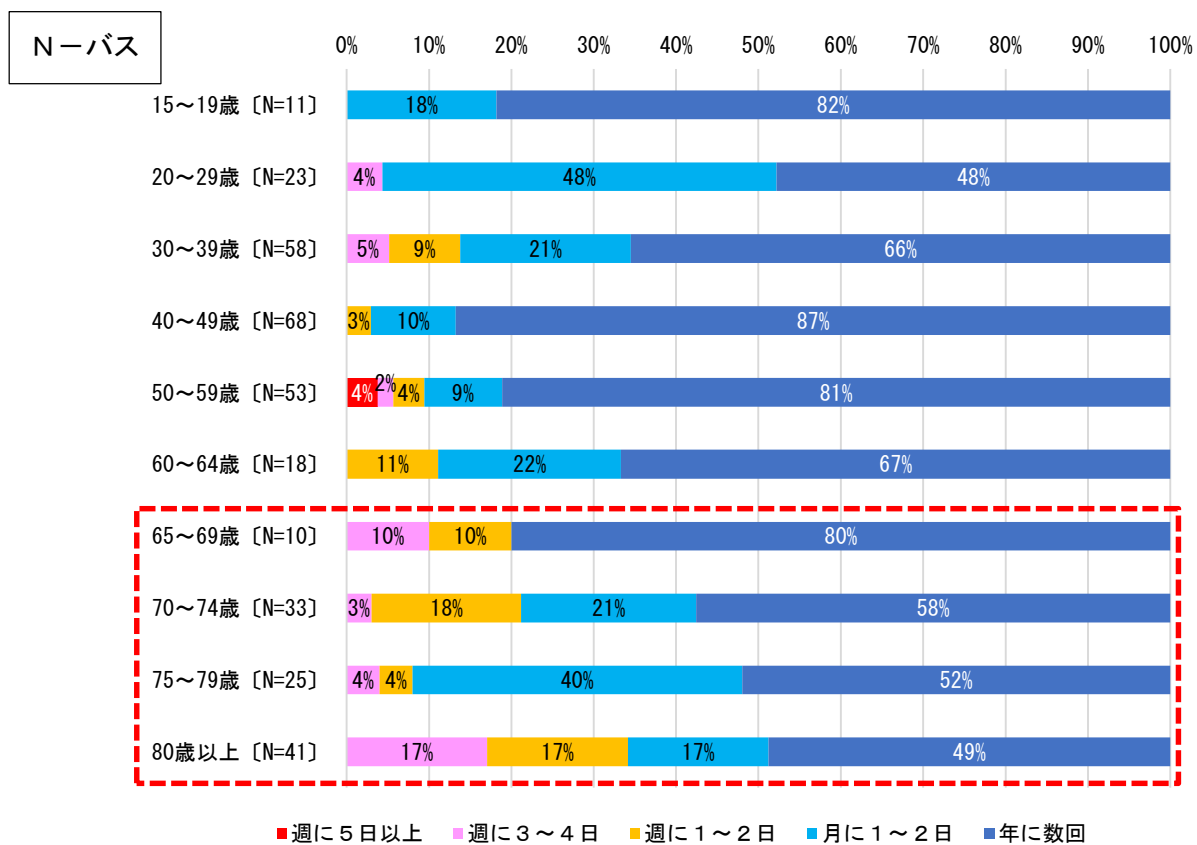


(4) 公共交通の利用年齢層

リニモは若年層ほど利用頻度が高い傾向にあった。一方、Nーバス、タクシーでは高齢者ほど利用頻度が高い傾向がみられた。名鉄バスでは幅広い年齢層の利用がみられた。

図 公共交通利用者の年齢層と利用頻度



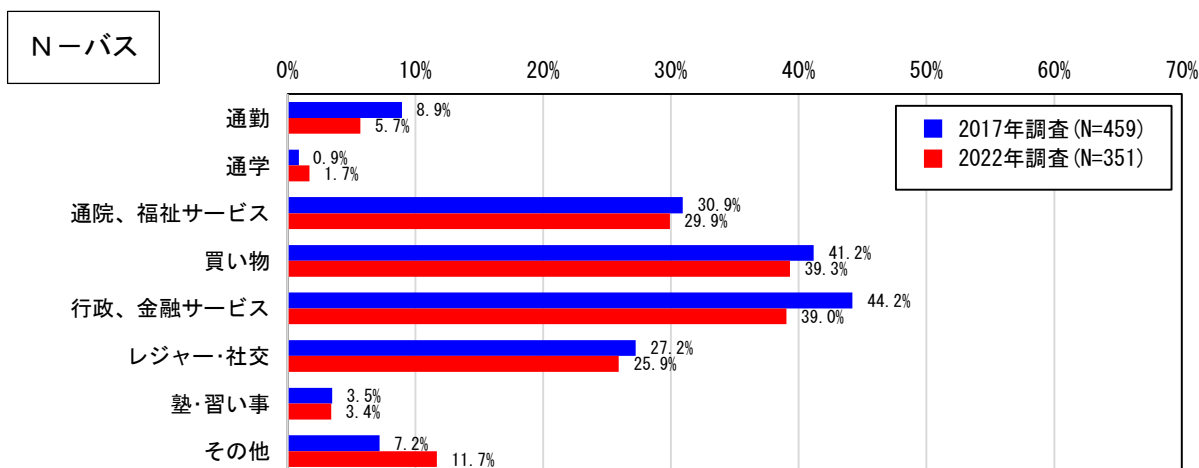
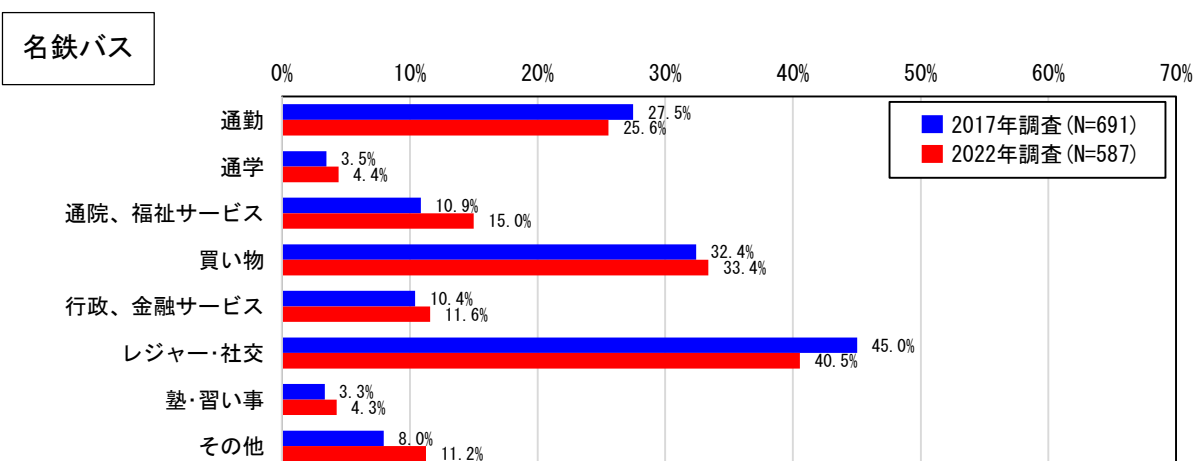
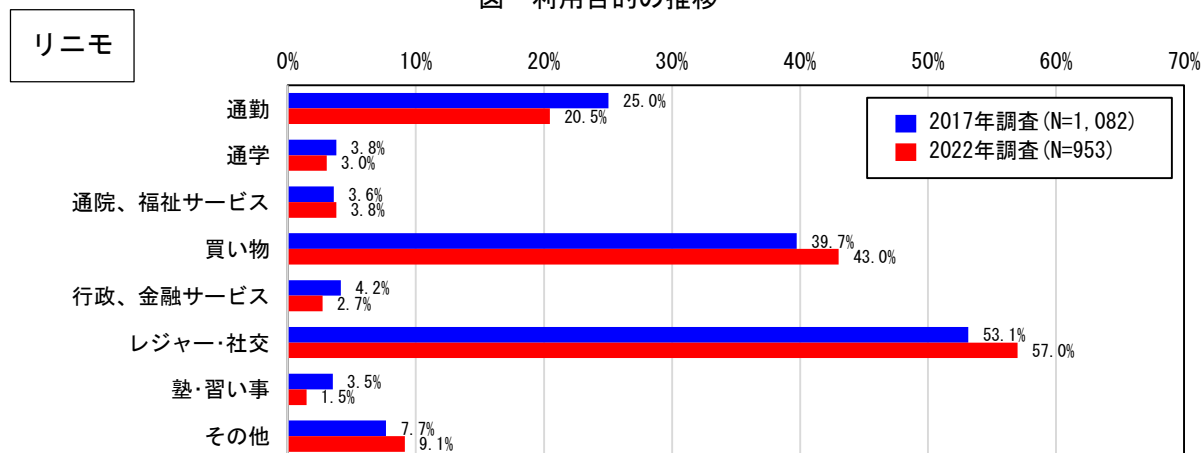


（５）公共交通の利用目的

リニモ、名鉄バスではレジャー・社交、買い物、通勤を目的としている割合が高く、Ｎーバスでは買い物や行政、金融サービスの利用を目的とする割合が高い傾向が見られた。

また、2017（平成29）年度調査（以下、「前回調査」という。）時の結果と比較した場合、各交通手段ともに利用目的の上位は変わらない傾向となっている。

図 利用目的の推移

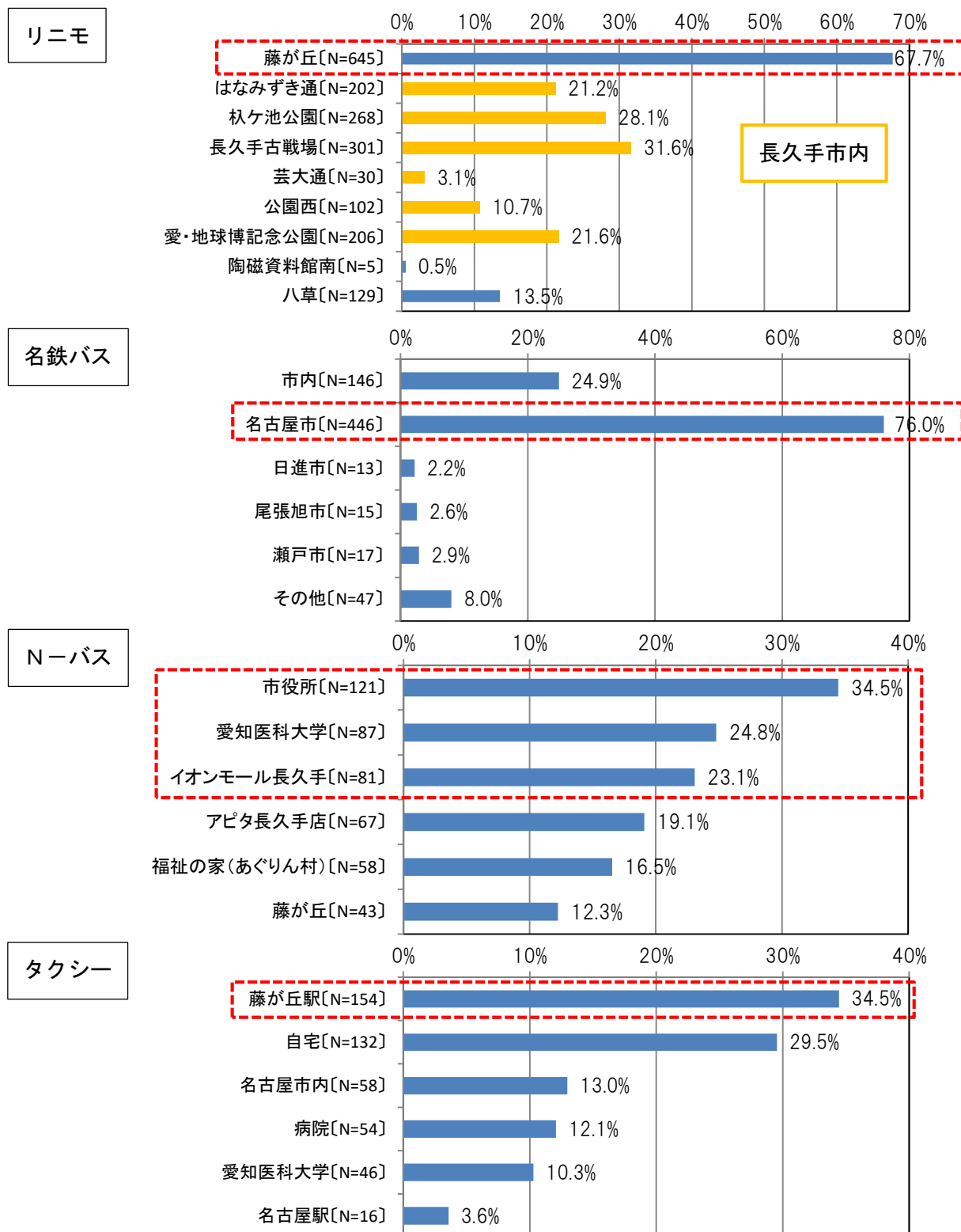


(6) 公共交通の行き先

リニモ降車駅は名古屋市営地下鉄東山線と接続する藤が丘駅が最も多く、市内の駅では長久手古戦場駅や杣ヶ池公園駅への移動が多い結果となった。また、名鉄バス、タクシーは名古屋市や藤が丘駅への移動が多く、都市間交通としての利用が高い傾向にあった。

Nーバスについては、市役所、愛知医科大学（病院）、イオンモール長久手が上位に位置し、行政、買い物、通院目的の移動手段として利用されている傾向が見られる。

図 各公共交通の主な行き先



(7) 移動の困難さについて

最寄りバス停までの徒歩移動を困難に感じている方の割合は、80歳以上で多さが目立つ結果となった。また、前回調査時と比較して、各小学校区とも困難を感じる割合が高くなったが、これは高齢化の進行が影響したものと考えられる。

小学校区別で見た場合は、特に東小学校区でその割合が高い結果となった。

図 年齢層別の最寄りバス停までの移動困難さの割合

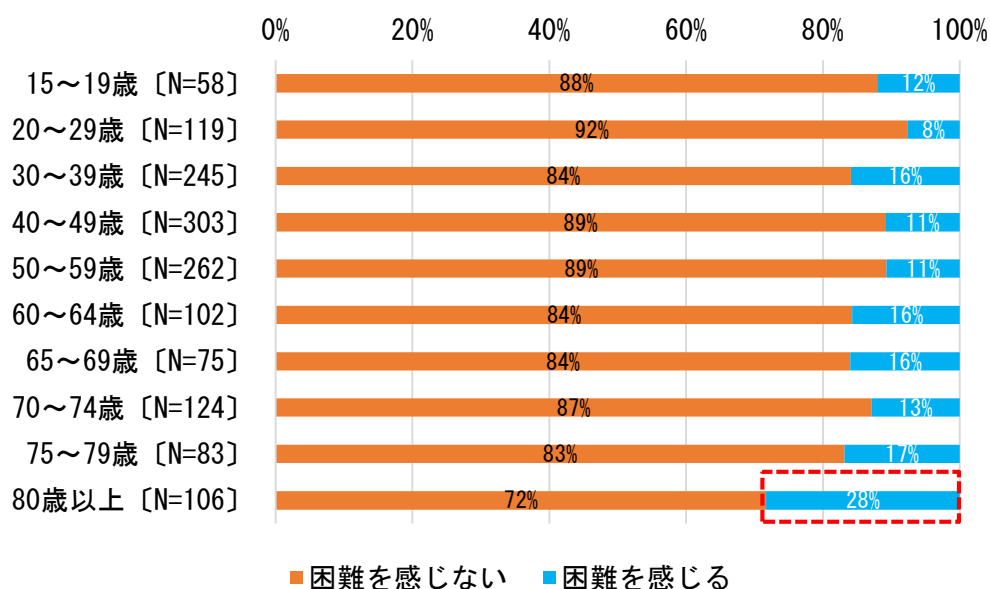
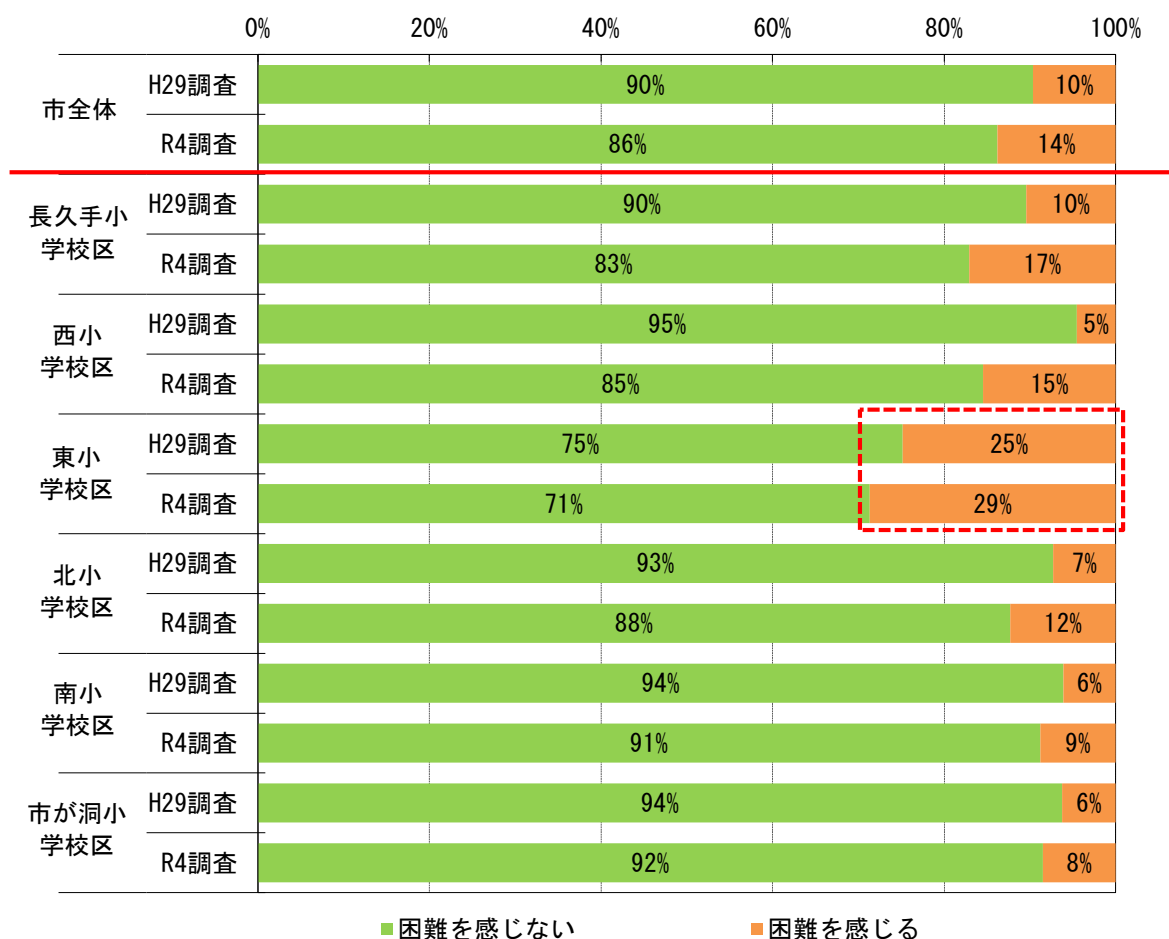


図 小学校区別の最寄りバス停までの移動困難さの割合



（８）公共交通の利用意識

日々の移動手段について、公共交通の利用を第一に考えると回答した割合は比較的高齢者が多く、若年層ほど公共交通の利用意識は低い傾向が見られる。

また、「公共交通の利用を第一に考える」と選択した回答を小学校区別で見た場合、市内の中でも東小学校区の回答が最も低い割合となっている。

図 年齢層別に見た公共交通の利用意識

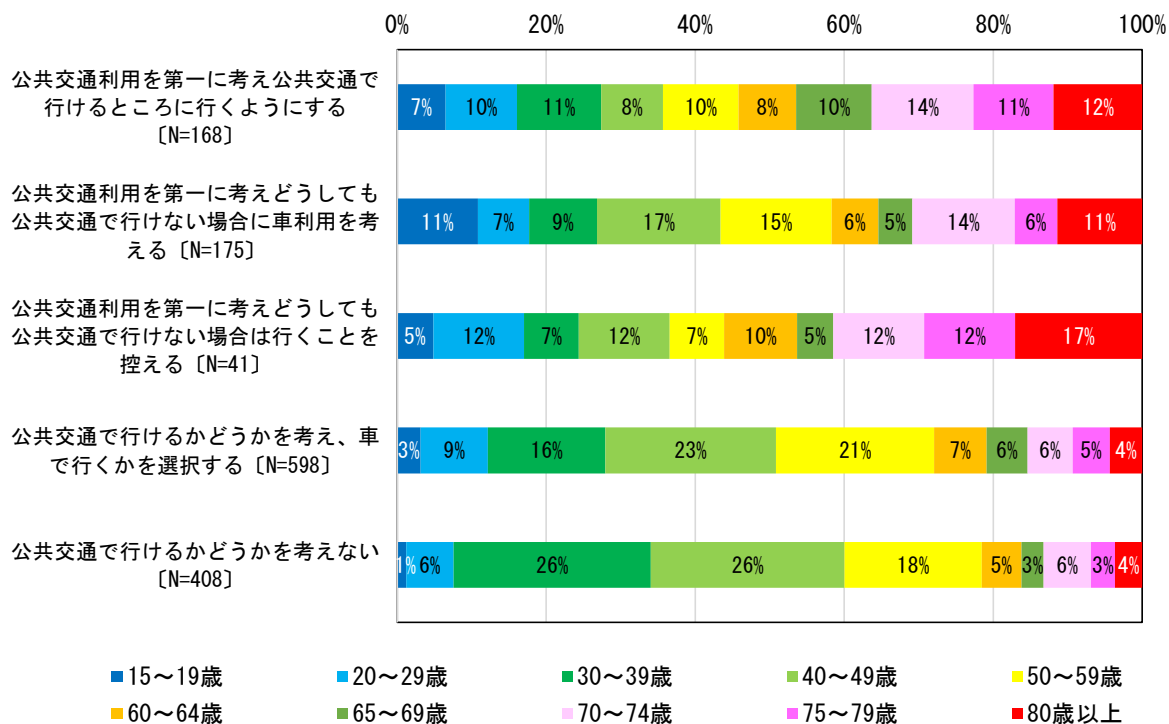
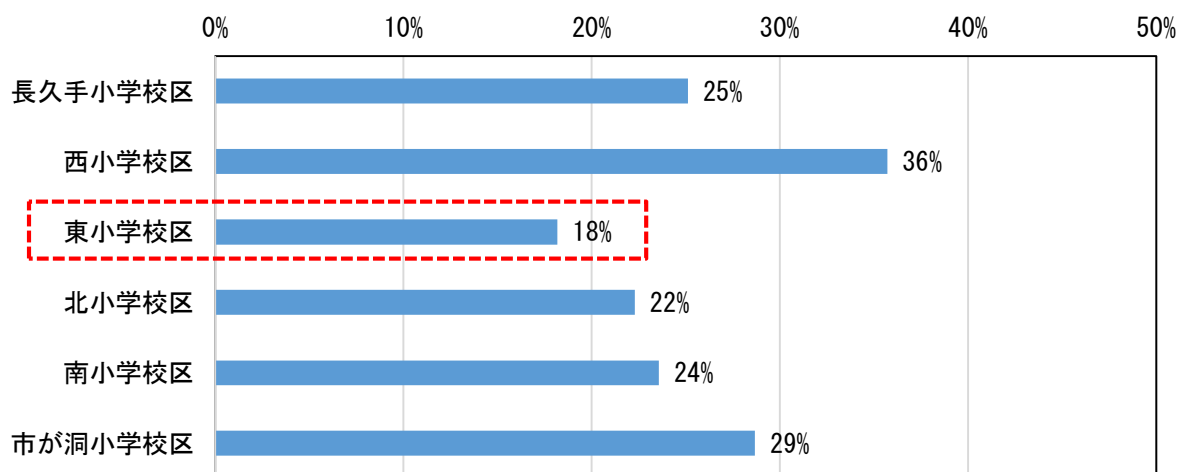


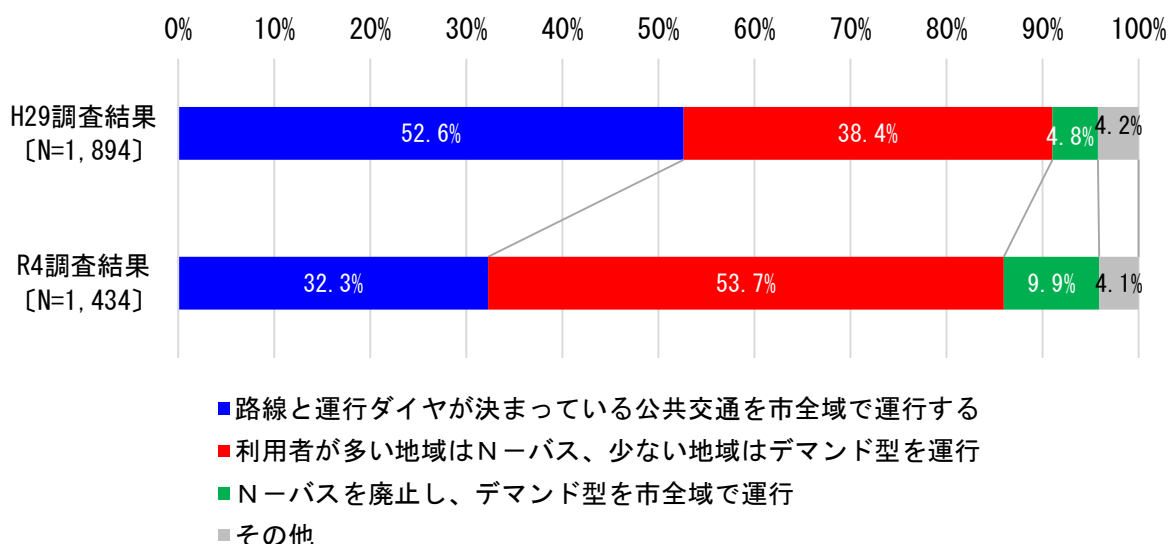
図 小学校区別に見た「公共交通利用を第一に考える」と回答した割合



(9) 市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通

今後のNーバスのあり方を考える上で、高齢化の進行が見込まれる中、市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通について、前回調査時では「路線と運行ダイヤが決まっている公共交通を市全域で運行する」の回答が多かった。これに対し、2022（令和4）年度調査時では「利用者が多い地域はNーバス、少ない地域はデマンド型を運行」の回答割合が多くなっており、市民が求める交通形態に関する意識の変化が表れている。

図 市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通

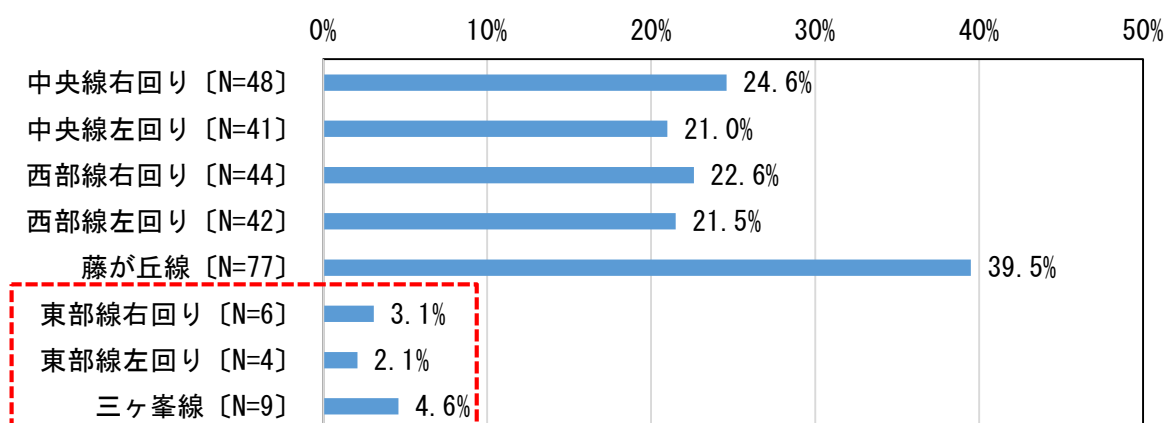


(10) Nーバスの路線別利用実態

三ヶ峯線と東部線の利用割合が極めて少ない。

※三ヶ峯線の利用者実績値は藤が丘線と同程度の利用があり（p20参照）、アンケート結果と利用実績に差異が生じている。要因は、東小学校の児童が通学時にNーバスを利用しているためである（アンケート調査では15歳以上が対象者であり、小学生の利用が反映されていない）。

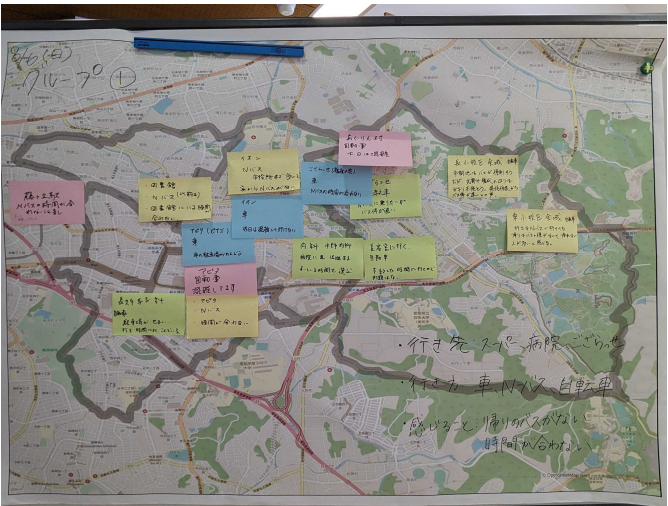
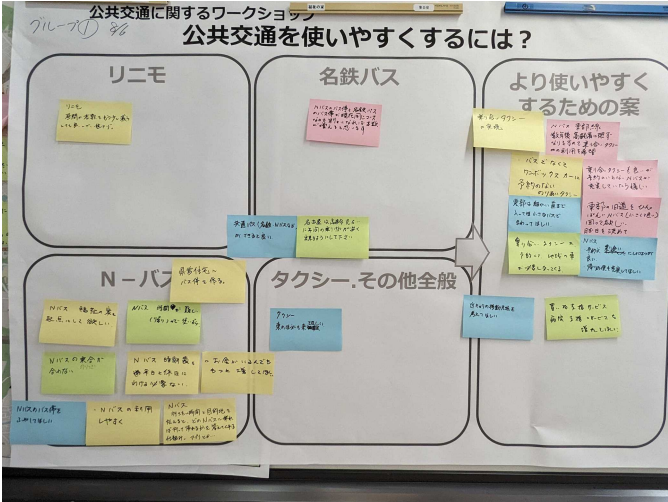
図 Nーバスでよく使う路線



3-7. 市民ワークショップ結果概要

地域公共交通計画の策定にあたり、市民の声を計画に反映するため、日常の移動に対して感じることや困っていることについて共有したり、市内の公共交通をより使いやすく魅力あるものにするための案を考えたりする市民ワークショップを行った。

表 市民ワークショップの実施概要

項 目	内 容
実施日・場所	第1回：8月5日（土）午前 長久手市役所（西・北小学校区） 第2回：8月5日（土）午後 杵ヶ池体育館（市が洞・南小学校区） 第3回：8月6日（日）午前 福祉の家（長久手・東小学校区）
時間	午前開催 10：00～12：00 午後開催 14：00～16：00
参加者数	計56名
内容	●ワーク1 普段の外出先について （移動手段、行き先、感じること・困りごと）  ●ワーク2 公共交通を使いやすく魅力あるものにするには 

【各回の意見まとめ】

(1) 第1回

日時：2023（令和5）年8月5日（土）

午前10時から正午まで

場所：市役所西庁舎3階研修室

参加者数：20名



◆ワーク1 主な意見		
移動手段	よく行く場所の上位	感じること・困りごと
Nーバス	福祉の家/ござらっせ	・待ち時間が長い ・市役所で乗り換える必要がある ・移動に時間がかかる
	市役所	・移動に時間がかかる ・市役所前の交差点周辺がいつも混んでいる
	モリコロパーク	・土日の早い時間の便がなく使いづらい ・公園西までしかバスが行かない
名鉄バス	福祉の家	・愛知学院から藤が丘までのルートが遠回り
	名古屋駅などの繁華街	・夜間の本数が少ない
自家用車	福祉の家/ござらっせ	・路線再編前はNーバスを利用していた
	市役所	・駐車場が空いていない時がある
	愛知医科大学病院	・医大周辺の農道の通行が危ない

◆ワーク2 主な意見	
移動手段	より使いやすくするための案
リニモ	・駅環境の改善（駐車場・ベンチの整備） ・料金を安くする ・他の交通機関との乗り継ぎを良くする ・駅そのものが目的地になるような場所にする
名鉄バス	・バス待ち環境の改善（ミストやベンチ、屋根の整備） ・運賃表示を分かりやすくする ・料金を安くする（運賃の値下げ、市内同一運賃）
Nーバス	・バス本数の増便（東部線や利用度が高い施設） ・バス路線を巡回型、回遊型にする ・三ヶ峯ニュータウン方面の運行増便（住宅地の運行や福祉の家との接続） ・拠点をリニモ駅やイオンなどロータリーのある場所に変更
タクシー・その他全般	・乗合タクシーの導入 ・ござらっせのシャトルバスが停まる場所を増やす ・交通弱者への支援（75歳以上の無償化や回数券の一般販売） ・割引等により乗継機能を改善

【ワーク2 その他の特徴的な意見】

リニモ	・高齢者の介助や緊急時のために無人駅を有人駅にする
名鉄バス	・バス停を減らして移動時間を短縮
Nーバス	・児童の下校に合わせたダイヤの設定 ・快速便の導入
タクシー・その他全般	・民間会社、大学、社有バスなどを市民も利用可能にする ・ゴルフカートのような小型車両で短路線の移動を支援する ・市内交通に特化したアプリの開発 ・ワンコインサービス事業で移動支援を行う

(2) 第2回

日時：2023（令和5）年8月5日（土）

午後2時から午後4時まで

会場：杵ヶ池体育館会議室

参加者数：12名



◆ワーク1 主な意見		
移動手段	よく行く場所の上位	感じること・困りごと
Nーバス	愛知医科大学病院	・診療予約の時間に間に合う便が少ない ・行きは便があるが帰りがない ・路線が大きく回り移動に時間がかかる
	藤が丘	・運行時間（本数）が少ない
リニモ	名古屋市	・不便に感じない
自家用車	市役所	・Nーバスは本数が少ないため車を使う
徒歩・自転車	アピタ	・普段は徒歩だが荷物が多い時は車を使う

◆ワーク2 主な意見	
移動手段	より使いやすくするための案
リニモ	・料金を安くする
名鉄バス	・乗り方や料金の払い方を分かりやすく示す ・藤が丘発バスの終発をもう少し遅くしてほしい（特に土日）
Nーバス	・運行本数の増便 →1～1.5 時間に 1 本はバスが欲しい →医大など利用の多い施設への路線を増やす →夕方以降の帰りの時間にも本数が増えると良い ・～発～行が分かるような表示にする ・乗継利便性の向上
タクシー・その他全般	・タクシー70 歳以上は 1 乗車 200～300 円にする（不足分は市の補助） ・買い物リハビリテーションを普及、拡大してほしい ・デマンド交通の導入 →地域を選定して導入 →交通弱者のために予約操作を支援するボランティアが必要 ・各種交通手段の運行計画の見える化（アナウンスやマップの改善）

【ワーク2 その他の特徴的な意見】

Nーバス	・70歳以上の夫婦を同一の定期券で二人一緒に乗れるようにする ・朝の時間に市役所から医大までの直通便の運行
その他全般	・AIを活用した乗合交通の開発 ・自家用車を利用した乗合交通

(3) 第3回

日時：2023（令和5）年8月6日（日）

午前10時から正午まで

会場：福祉の家研修室

参加者数：24名



ワーク1 主な意見		
移動手段	よく行く場所の上位	感じること・困りごと
Nーバス	イオン	・本数や時間が合わない ・移動に時間がかかる
	アピタ	・本数や時間が合わない
	福祉の家/ござらっせ	・乗車時間が長い
名鉄バス	藤が丘	・朝は本数があるが、夕方は1時間に2本しかない
リニモ	藤が丘	・自宅から駅までの距離が遠い
自家用車	イオン	・休日は混雑していて行けない、渋滞する
	アピタ	・荷物が多いのでバスは不便、将来はバスとタクシーを利用する
	福祉の家/ござらっせ	・Nーバスでは時間が合わない
	愛知医科大学病院	・Nーバスでは本数や時間が合わない
徒歩・自転車	市役所	・自分は徒歩で行くが高齢者にはつらそう
	福祉の家/ござらっせ	・Nーバスに乗りたいがバス停が遠い

ワーク2 主な意見	
移動手段	より使いやすくするための案
リニモ	・料金を安くする ・公園西駅 IKEA 側のロータリー整備 ・ホームまでの移動を円滑にする（階段が多い）
名鉄バス	・料金を安くする ・Nーバスとの重複路線を減らし本数を増やす ・名鉄バスとNーバスの共通パスができるといい
Nーバス	・Nーバスの運行本数、運行時間の充実 →14時台の時間で運行して欲しい（特に三ヶ峯線） →帰りの時間帯にバスが少ない ・クリザンテームヒルズやパークサイドヒルズ、県営住宅にバス停を設置 ・路線の新設（ジブリパーク行きや福祉の家線の再開） ・Nーバスの拠点を市役所から福祉の家や公園西駅に変更する
タクシー・その他全般	・乗合タクシーの導入 ・地域で助け合えるしくみの支援→「たすけあいカー」の運行拡大 ・買い物支援、通院支援サービスの向上 ・近距離移動や細かい道に対応した交通手段

【ワーク2 その他の特徴的な意見】

Nーバス	・運賃を値上げし、運行サービスの拡充
タクシー・その他全般	・高齢人口を加味した路線図づくりや運行本数の設定 ・妊婦や高齢の方向けの格安デマンドタクシー ・近隣市町が進めている無人バスとの連携 ・自家用車での乗合移動

【全体のまとめ】

ワーク1 普段の外出について

移動手段	行き先
リニモ	藤が丘方面
名鉄バス	藤が丘方面
Nーバス	福祉の家、愛知医科大学、市役所、イオン、アピタ、公園西駅など
自家用車、 徒歩、自転車	市内外の各所（スーパー、公共施設、病院など）

移動手段	感じる事（○）、困りごと（●）
リニモ	●自宅から最寄り駅までが遠い ●駅に駐車する場所がない
名鉄バス	●午前中と比べて夕方の本数が少ない
Nーバス	●本数が少ない（移動したい時間に合う便がない、帰りの便がない） ●行き先と運行ルートが合わない ●乗車時間が長い ●路線の乗り継ぎによる待ち時間が長い（主に市役所での乗り継ぎ） ●他の公共交通との乗り継ぎが不便（リニモ→Nーバスなど）
タクシー	●運賃が高くなる
自家用車	○荷物が多い際には便利 ○運転免許証返納後は公共交通を使うようになるだろう ●Nーバスを使いたいが使えない（本数、ルート） ●道路渋滞の影響を受ける
徒歩、自転車	○道路渋滞の影響を受けない ●Nーバスを使いたいが使えない（本数、ルート、バス停までの距離） ●雨が降ると困る ●高齢者は移動に困難さが伴う（身体的要因など）

ワーク2 公共交通をより使いやすくするための案

移動手段	より使いやすくするための案
リニモ	・ 駅環境の改善（駐車場やベンチの整備、目的地となる魅力的な駅づくり） ・ 料金の改善（運賃、回数券の導入） ・ 駅までの移動手段の確保 ・ 無人駅へのボランティアの配置
名鉄バス	・ バス停環境の改善（ベンチや屋根の設置） ・ 料金の改善（運賃、シルバーパス、ゴールドパス） ・ 乗り案内やバスの行き先表示の改善
Nーバス	・ 運行本数の増便（1～1.5時間に1本） ・ ルートの改善 ・ Nーバス⇄リニモ、Nーバス⇄名鉄バスの割引 ・ バス停環境の改善（ベンチや屋根の設置） ・ ジブリパークなど市内の観光スポットとの関連付け ・ 高齢者の運賃無料化【市役所、体育館会場】 ・ 運賃を値上げすることによるサービスの充実化【福祉の家会場】
タクシー、 その他手段	・ 乗合タクシー（デマンド型交通）の導入 ・ 高齢者が安価で気軽に利用できる移動手段の導入 ・ 買い物や通院のための移動支援
市内公共交通 全体	①他の公共交通との乗り継ぎのしやすさ向上 →乗り継ぎ時の割引制度、運行ダイヤの見直し、分かりやすい情報発信 ②乗合タクシー（デマンド型交通）の導入 →高齢者などの日常の細かな移動ニーズへの対応 ③高齢者や障がい者、子どもなど交通弱者への移動支援策の充実 →バス停のない道の走行、市民主体の移動支援の展開、福祉施策（買い物リハビリなど）の充実、運賃割引制度

4. 第2次 長久手市地域公共交通網形成計画の評価

4-1. 第2次網形成計画の概要

(1) 計画及び取組状況

計画期間：2019（令和元）年度から2023（令和5）年度まで

将来像：みんながつながり笑顔があふれる公共交通

基本方針：①各公共交通の連携

②まちの変化への対応と持続性の確保

③多様な移動ニーズへの対応

④利用促進による維持・活性化

計画事業：下記の表のとおり実施

表 第2次網形成計画における計画事業の実施状況

主要施策と計画事業		取組状況
(1)	公共交通網の確保・維持	・各公共交通ともに継続運行中
(2)	利用状況やニーズに応じた バス路線への見直し ①Nーバスの見直し（路線・案内表示等） ②市外に接続する公共交通機関との連携	・2021（令和3）年4月にルート再編を実施 ・2022（令和4）年4月に運賃改定（65歳以上の運賃有料化）
(3)	移動困難者への支援の拡充	・市が運転免許の自主返納者に対して 5,000円分のマナカチャージ券又は6,600円分のNーバス回数券を交付 ・2018（平成30）年、2019（令和元）年に定額乗合タクシーの「Nータク」試験運行を実施（本格運行は見送り）
(4)	Nーバス及び新しい移動サービスの見直しの 仕組みづくり	・「Nータク」試験運行を実施（再掲） ・市内のネットワーク調査研究会において、Nーバスの運行状況を評価するための基準の構築を検討中
(5)	企業と連携した公共交通利用促進の展開	・イオンモール長久手など大型商業施設と交通事業者が連携し、公共交通利用者に対するインセンティブ付与を継続中
(6)	市民参加型の利用促進の展開・継続	・公共交通応援隊の活動を交通事業者と連携して実施
(7)	公共交通マップの更新	・2021（令和3）年度のNーバス路線再編に合わせて更新
(8)	周知・広報活動の強化	・公共交通に関する情報を市のホームページに掲載 ・2022（令和4）年にNーバスカプセルトイを販売
(9)	各関係機関と連携した利用促進の展開	・「リニモウォーキング」や「リニモスタンプラリー」など沿線施設と連携したイベントを定期的の実施（リニモ事業者）
(10)	定期的な利用データ取得のための公共交通利用実態調査	・2019（令和元）年度にNーバス利用者アンケート調査を実施 ・2022（令和4）年度に公共交通に関する市民アンケート調査を実施 ・毎年度Nーバスの乗降調査を実施

(2) 主な計画事業の実施状況

乗合タクシー（2018（平成30）年、2019（令和元）年に実証実験）

高齢者を中心とした移動困難者を対象に、ドア・ツー・ドアの新しい移動サービス（定額乗合タクシー「N-タク」）の試験運行を、2018（平成30）年、2019（令和元）年の2か年で行った。

公共交通に加えて、新たな移動手段を運行することで「移動困難者の外出促進」を目指したが、既存の公共交通利用者により、公共交通の代替手段として利用されるケースが大半であった。そのため、「移動困難者の外出促進」に関しては効果が見られない結果となり、実装には至らなかった。

表 N-タクの実施概要

項目	2018（平成30）年	2019（令和元）年
実施期間	2か月間（平日のみ）	2か月間（平日のみ）
運行時間帯	7:45～16:30	8:00～16:30
対象者	あったかあど保有者 ・ 65歳以上の市民 ・ 12歳以上の障がい者	①一般利用者 ・ 75歳以上の市民 ・ 12歳以上の障がい者 ・ 運転免許証自主返納者 ・ 要支援・要介護者 ・ 介護事業対象者 ・ 運転免許非保持者等の移動困難者 ②モニター ※条件は上記①と同じ
利用方法	電話、スマホ（当日予約）	電話、スマホ （一週間前から予約可、事前登録制）
利用可能エリア	市内全域	市内全域
料金	500円	対象者①及び付添人 ・ 300円/人・回（片道） 対象者② ・ 無料乗車回数券20枚配布
支払方法	現金、クレジットカード	現金、クレジットカード
借上車両	セダン型1台 ジャンボ2台	セダン型1台 ジャンボ1台
登録者数	登録制度なし	346人 （一般利用者202人、モニター144人）
実利用者数	152人	184人 （一般利用者84人、モニター100人）
延べ利用回数	696回	1487回 （一般利用者453人、モニター1034人）

資料：長久手市

4－2．第2次網形成計画の方針ならびに目標の達成状況

前計画で位置づけた基本方針ならびに目標値について、各公共交通の利用状況や市民・利用者アンケート等より、それぞれの達成状況を確認する。
新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた利用者数にかかわる指標を除けば、概ね達成している状況にある。

目 標	評価指標	策定時 2017（平成29）年度	目標値 【2023（令和5）年度】	最終評価 【2022（令和4）年度】	達成状況
【全体目標】 市内公共交通の 利用者数の増加	・市内各公共交通の 利用者数	・リニモ：4,138,781人/年 （市内6駅の乗車客数） ・名鉄バス：794,000人/年 （市内バス停利用者数） ・Nーバス：261,821人/年 ※2017（平成29）年度実績	・リニモ：4,390,000人/年 （市内6駅の乗車客数） ・名鉄バス：794,000人/年 （市内バス停利用者数） ・Nーバス：271,000人/年	・リニモ：3,755,000人/年 （市内6駅での乗車客数） ・名鉄バス：約728,000人/年 （市内バス停乗車客数） ・Nーバス：132,734人/年 ※2022（令和4）年度実績	・リニモ 【未達成】 ・名鉄バス 【未達成】 ・Nーバス 【未達成】
【方針1目標】 市内公共交通の 利便性の向上	・各公共交通の利用してい る人の割合の増加	・リニモ：54.0% ・名鉄バス：34.5% ・Nーバス：22.9% ※2017（平成29）年市民アンケート調査	・リニモ：57%以上 ・名鉄バス：37%以上 ・Nーバス：25%以上	・リニモ：62.7% ・名鉄バス：38.7% ・Nーバス：23.1% ※2022（令和4）年市民アンケート調査	・リニモ 【達成】 ・名鉄バス 【達成】 ・Nーバス 【未達成】 ※Nーバスは策定時より向上
【方針2目標】 効率的な 公共交通の確保	・隣接市コミュニティバス と接続していることの 効果の向上	・54.1% （「役に立った」「やや役に立った」 の回答割合の合計） ※2017（平成29）年市民アンケート調査	60%以上	82.3% ※2022（令和4）年市民アンケート調査	【達成】
	・Nーバスの1便当たり 利用者数の増加	・Nーバス：9.8人/便 ※2017（平成29）年度実績	Nーバス：11.4人/便	Nーバス：9.5人/便 ※2022（令和4）年度実績	【未達成】
【方針3目標】 公共交通に 対する 満足度の向上	・公共交通を便利にする取 組の満足度の向上	・19.7% （「満足」「ほぼ満足」 の回答割合の合計） ※2017（平成29）年市民アンケート調査	25%以上	22.1% ※2022（令和4）年市民アンケート調査	【未達成】 ※策定時より向上
【方針4目標】 公共交通に対する 市民意識の向上	・公共交通利用を考える 意識の向上	・22.1% （「公共交通利用を第一に考える」 の回答割合の合計） ※2017（平成29）年市民アンケート調査	25%以上	26.9% ※2022（令和4）年市民アンケート調査	【達成】
	・各公共交通を利用しない 理由で「バスがどのよう に走っているか分から ない」という回答割合の 減少	・名鉄バス：24.5% ・Nーバス：28.1% ※2017（平成29）年市民アンケート調査	・名鉄バス：20%未満 ・Nーバス：20%未満	・名鉄バス：16.7% ・Nーバス：19.5% ※2022（令和4）年市民アンケート調査	・名鉄バス 【達成】 ・Nーバス 【達成】

4-3. 評価結果の要因と分析

① 【全体目標】市内公共交通の利用者数の増加

【評価指標】市内公共交通の利用者数（人/年）

2020（令和2）年より新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛や人流の抑制の影響もあり、全体として策定時の利用者数を大きく下回る結果となった。

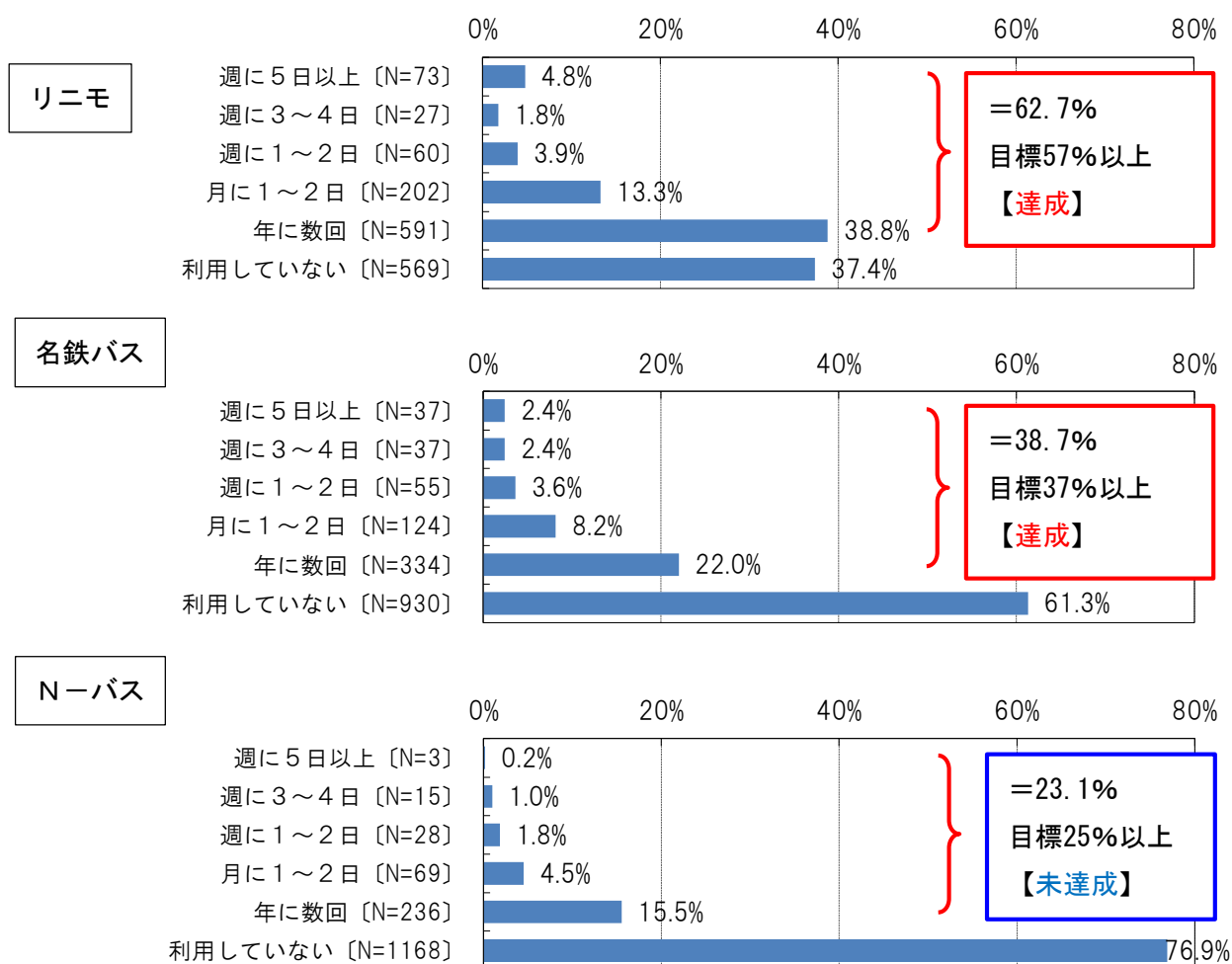
また、リニモ、名鉄バスに関しては2021（令和3）年以降回復傾向となっているが（p15、p18参照）、Nーバスは2022（令和4）年4月から実施された65歳以上の運賃有料化の影響もあり、2022（令和4）年度も減少傾向が続いた（p19参照）。

② 【方針1目標】市内公共交通の利便性の向上

【評価指標】各公共交通を利用している人の割合の増加（％）

Nーバスについては目標値を下回る結果となった。その要因として、2022（令和4）年度より65歳以上の運賃有料化の影響が原因の一つであると考えられる。

図 各公共交通を利用している人の割合（再掲）



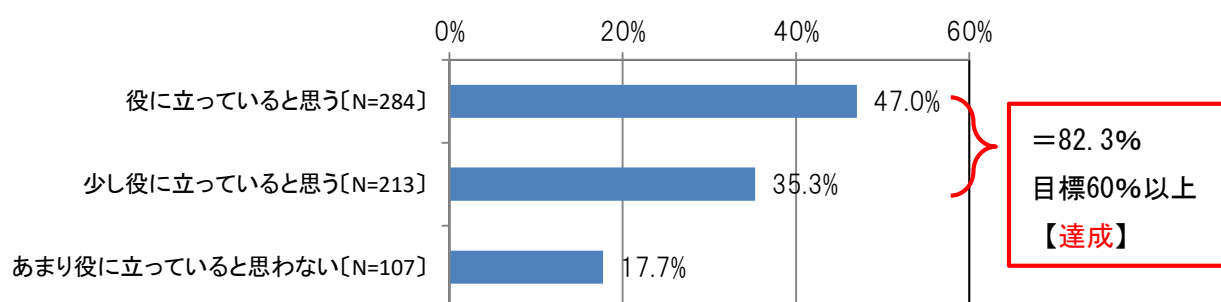
③ 【方針2目標】効率的な公共交通の確保

【評価指標】隣接市コミュニティバスと接続していることの効果の向上（％）

Nーバスの1便当たり利用者数の増加（人/便）

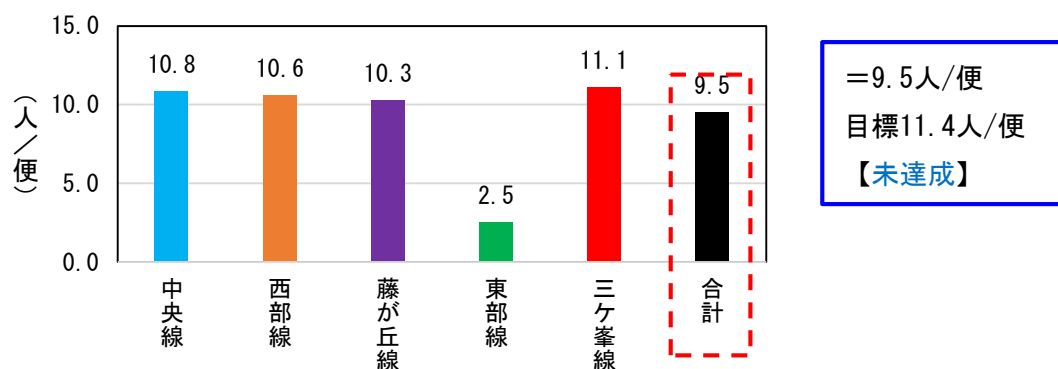
隣接市コミュニティバスと接続していることの効果の向上については、目標を達成しており、公共交通マップやNーバス路線図などでの情報提供が効果的であったと推測している。

図 隣接市コミュニティバスと接続していることの効果



Nーバスの1便当たり利用者数については、全体目標と同様に、2020（令和2）年以降の新型コロナウイルス感染症拡大による人流の抑制や、Nーバスの高齢者運賃有料化などの影響を受け、目標を達成できない結果となった。

図 Nーバスの1便当たりの利用者数



※2022（令和4）年度実績

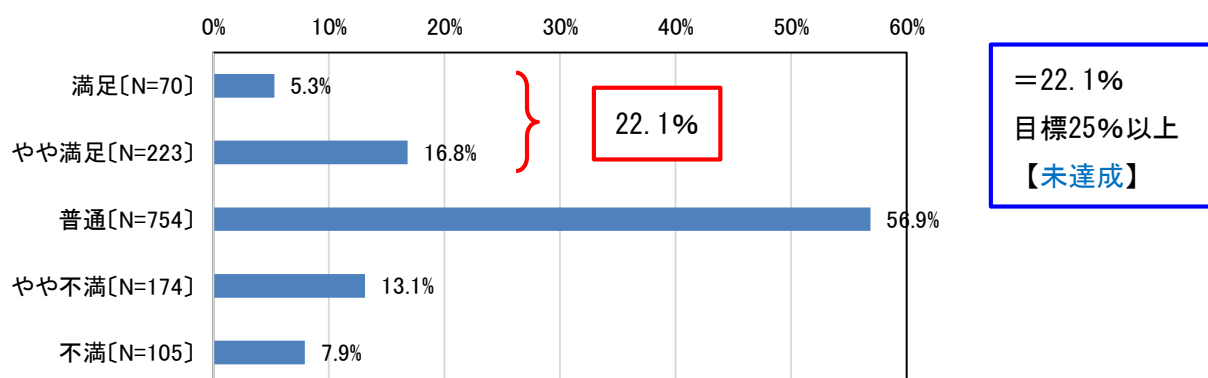
④ 【方針3目標】公共交通に対する満足度の向上

【評価指標】公共交通を便利にする取組の満足度の向上（％）

第2次網形成計画策定時の値（19.7％）から上昇したものの目標は未達成であった。

公共交通を便利にする取組として、2021（令和3）年度のNーバスの路線再編、公共交通マップの更新、GTFSの導入などを実施したことにより、上昇傾向が見られたと考えている。

図 公共交通を便利にする取組の満足度



⑤ 【方針4目標】公共交通に対する市民意識の向上

【評価指標】公共交通利用を考える意識の向上（％）

各公共交通を利用しない理由で「バスがどのように走っているか分からない」という回答割合の減少（％）

いずれの指標も目標達成することができ、市民意識の向上が図られた。公共交通応援隊による利用促進イベントの実施や広報紙の発行などにより、公共交通の周知が広まったと推測できる。

図 公共交通利用を考える意識の向上

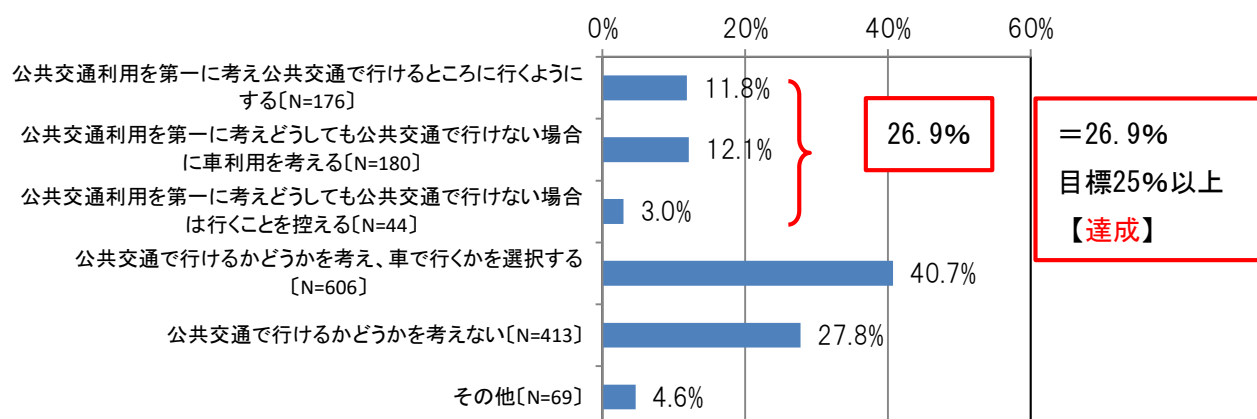
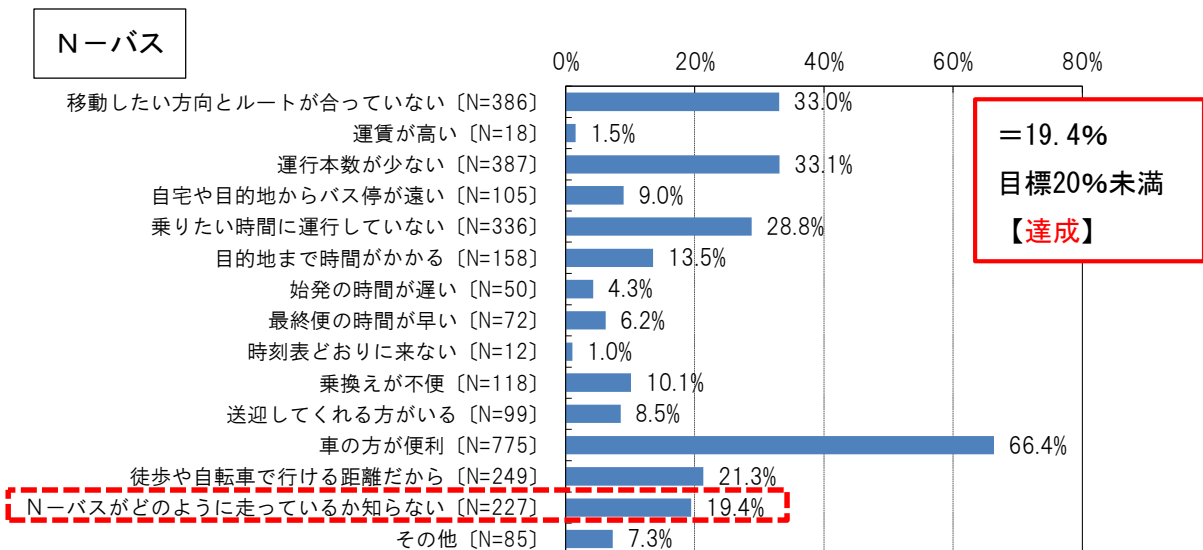
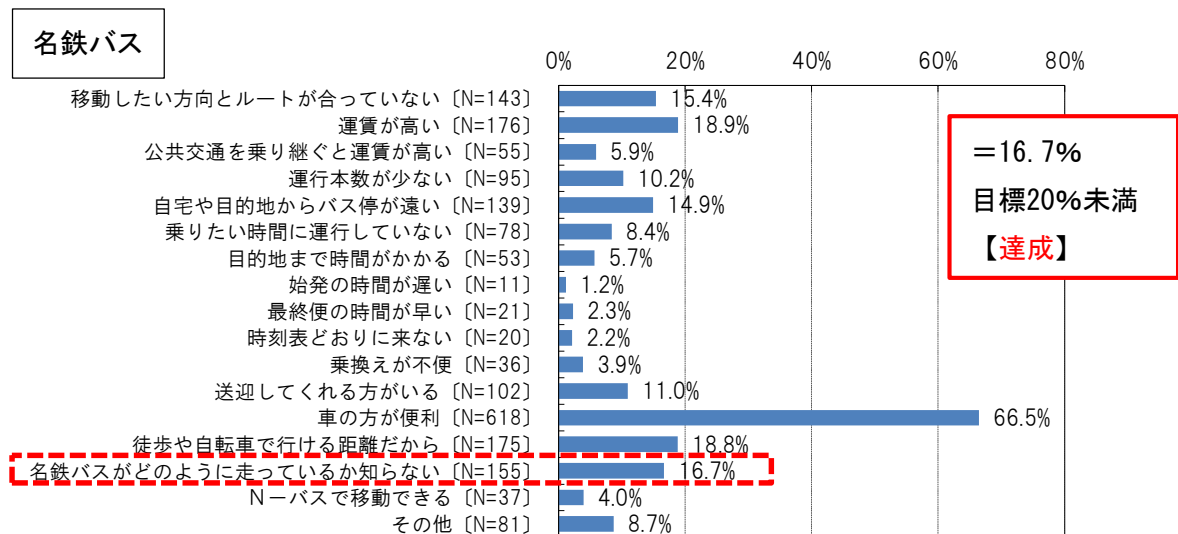


図 公共交通を利用しない理由で「どのように走っているか分からない」という回答の割合



5. 長久手市地域公共交通計画策定における現状・課題の整理

5-1. 長久手市の現状と課題

(1) 現状と課題の整理

第2章から第4章で示した現状を、市内概況、市民アンケート結果、市民ワークショップ結果の3つの視点別に整理する。

視 点	現 状 ・ 課 題
① 市内概況	(1) 市の現状 ・人口は西部に集中し、北部から東部では高齢者割合が高い。 ・高齢化の進行により、交通弱者の増加も想定される。 ・市民の移動手段は自動車が多く、公共交通の利用は少ない。 ・南東部の三ヶ峯地区で民間の宅地開発が推進中。 ・高齢化に伴う扶助費等の増加により市の財政状況は今後厳しく見込み。 (2) 各公共交通の現状 ・リニモ・名鉄バスは市内外を結ぶ基幹交通、Nーバスは市内移動を補完する補助交通。公共交通以外にも、福祉有償運送やスクールバスなども運行。 ・西部は各公共交通が運行している。東部では名鉄バスはほとんど運行していない。 ・コロナ禍で各公共交通の利用者が減少したが、回復傾向である。 ・Nーバスについて、路線別の利用の偏りや名鉄バス路線との重複部分がある。
② 市民アンケート結果	(1) 公共交通の移動ニーズ ・各公共交通の利用割合はリニモが最も高く、名鉄バス、Nーバス、タクシーの順となる。 ・利用しない理由として、リニモは駅までの遠さ、名鉄バス・Nーバスでは運行本数やルート不足が多い。 (2) 各公共交通の利用状況 ・各公共交通ともに買い物のための利用が目立つ。病院や公共施設への利用もある。 ・Nーバス、タクシーは高齢者、リニモは若年層の利用頻度が高い。名鉄バスは年齢での差異は小さい。 (3) 高齢化に伴う徒歩移動困難者の増加 ・最寄りバス停までの徒歩移動困難者は前回調査時より増加。特に東小学校区で割合が高い。 (4) 公共交通に対する利用意識 ・高齢化の進行が見込まれる中、市内を移動しやすくするため必要と思う公共交通は、「利用が少ない地域はデマンド型を運行」が約5割を占めるまでに増加。 ・公共交通の利用を優先して考える方の割合は前回調査時より増加。高齢者が多い。 ・リニモと比べて名鉄バス、Nーバスがどのように走っているか知らない人が多い。

視 点	現 状 ・ 課 題
③ 市民ワークショップ結果	＜各公共交通への市民の声＞ (1) リニモ ・ 主な行き先は藤が丘方面。 ・ リニモ駅に駐車する場所が無い。 (2) 名鉄バス ・ 主な行き先は藤が丘方面。 ・ 午前中は本数が多いが、夕方以降は少ない。 (3) Nーバス ・ 主な行き先は市役所や愛知医科大学病院、福祉の家などの市内施設。 ・ 運行本数が少なく、利用したい時間に便が無い。 ・ 路線が大回りで乗車時間が長い。 ・ 乗り継ぎが不便（リニモ→Nーバス、Nーバス→Nーバス）。 (4) タクシー ・ 病院に行きたいが行き帰りの運賃が病院代より高くなってしまう。 (5) その他（自家用車、徒歩、自転車） ・ 道路の渋滞が多い。 ・ Nーバスでは路線や本数が適さないため自家用車を使う。 ・ 車で移動しようとしても道が混んでいるため歩いてしまう。 ＜より使いやすくするための案＞ ・ 公共交通同士の乗り継ぎのしやすさの向上。 ・ 乗合タクシー（デマンド型交通）など新しい交通手段の導入。 ・ 高齢者や障がい者、子どもなど交通弱者への移動支援策の充実。 ・ Nーバスの増便や拠点変更、ルート改善、料金値上げによるサービス充実。

（２）現状と課題の特徴

整理した現状と課題から、その特徴を下記の4点にまとめる。

主 な 現 状

市の東西で地域特性が異なる

市西部は人口が多く、公共交通網も充実している。

市東部は人口が西部より少なく、高齢者割合も高い。公共交通網は主にリニモとNーバスで構成されているが、Nーバス東部線の利用が他路線と比べて少ない状況である。

主 な 課 題

公共交通間の連携不足

市内の公共交通網は西部を中心に充実しているが、公共交通同士の乗り継ぎでの利用が不便との声が挙がっている（特にリニモ→Nーバス、Nーバス→Nーバス）。また、名鉄バスとNーバスの路線重複も生じており、事業者間でより連携を強化して取り組む必要がある。

交通弱者への対応

利用できる移動手段に制約のある「交通弱者」（例：高齢者や障がい者、子育て世帯、妊産婦など）は、普段の移動において公共交通に頼らざるを得ないと推測できる。

しかし、バス停までの徒歩移動困難者の割合が増加しており、もともと公共交通を利用していたが利用できなくなる方、交通手段がなく外出を控える方、運転免許証を返納し、車利用から公共交通利用へ転換する方などが増加すると見込まれる。

また、高齢化を見据え、市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通に関する市民意識も変化していることから、交通弱者への対応を視野に入れた取組を進める必要がある。

自動車利用が多い

市内全域に公共交通網が広がっているが、日々の移動の選択肢に公共交通を考える割合は少ない。利用しない理由としては、駅までの距離や運行サービスと移動ニーズの不一致、バスの運行状況の認知不足などがある。

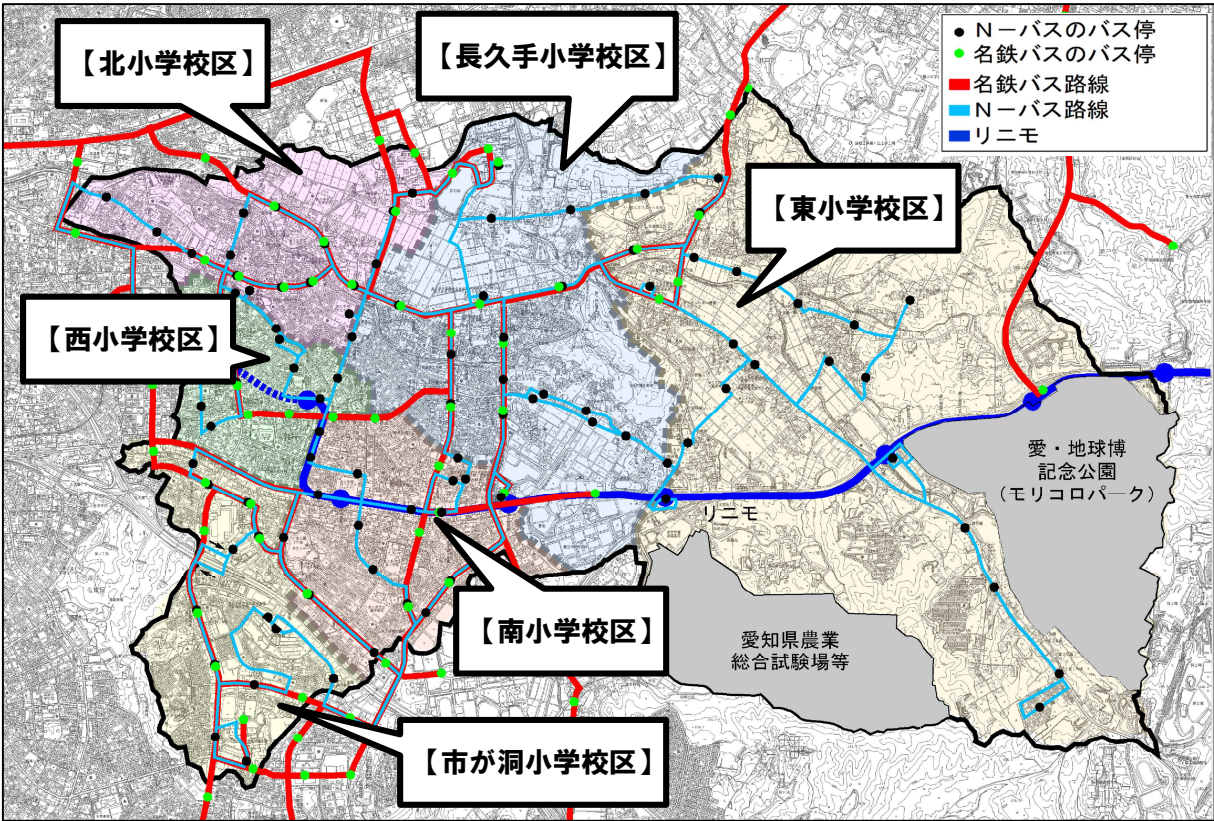
5-2. 小学校区ごとに見た地域特性と課題

本市は、市の東西で地域特性が異なることが特徴の一つであるが、小学校区別で地域特性と課題を整理することで、地域のニーズにあった取組の展開を目指す。

市西部の小学校区（北、西、市が洞、南）には、人口集積が東部と比べて高くなっている。また、公共交通網も比較的集中しているが、リニモ駅までの距離が長い小学校区もある。

一方、市東部の小学校区（長久手、東）では人口集積が低く高齢化率が高い傾向にある。また、Nーバス利用者数も少なく、徒歩移動困難の割合も高い状況にある。

図 小学校別に見た地域特性、課題



小学校区 【区域の人口】	地区の主な路線			地域特性・課題				
				人口集積	高齢化率	リニモ駅との距離	Nーバス利用者	最寄りバス停までの徒歩移動
北小学校 【約13,700人】	名鉄バス	Nーバス		北東部で低	低	長	多	困難の割合低
西小学校 【約8,700人】	リニモ	名鉄バス	Nーバス	高	低	短	多	困難の割合低
市が洞小学校 【約11,600人】	名鉄バス	Nーバス		高	低	長	多	困難の割合低
南小学校 【約11,700人】	リニモ	名鉄バス	Nーバス	高	低	短	多	困難の割合低
長久手小学校 【約8,800人】	リニモ	名鉄バス	Nーバス	北部で低	高	長	東部線で少	困難の割合低
東小学校 【約6,300人】	リニモ	Nーバス		低	高	長	東部線で少	困難の割合高

6. 長久手市地域公共交通計画

6-1. 計画概要

(1) 計画対象地域

長久手市の公共交通ネットワーク全体のあり方を取り扱うことから、計画対象地域は長久手市全域とする。

(2) 計画期間

上位計画、関連計画の計画期間と整合を図りつつ、5年後を見据えて【2024（令和6）年から2028（令和10）年】までとする。

(3) 市内公共交通の定義づけ

将来像や基本方針を示すうえで、市内公共交通の役割を下記のように定義づける。

表 長久手市の交通手段の役割

分類		交通手段	役割	機能
地域交通ネットワーク	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
		くるりんばす 五色園線 (日進市)	日進市のコミュニティバス。日進市役所～長久手古戦場駅を運行している。名古屋市や豊田市方面への通勤や通学、買い物利用の足として長久手市と日進市の都市間移動を担っている。	市外の公共交通
		本地線 (瀬戸市)	瀬戸市コミュニティバス。愛知医科大学へと乗り入れる形で長久手市と接続している。リニモと併せて瀬戸市との都市間移動を担っている。	
		あさび一号 (尾張旭市)	尾張旭市コミュニティバス。尾張旭市役所を起終点とする路線であり、愛知医科大学へと乗り入れる形で本市と接続しており、尾張旭市との都市間移動を担っている。	
	新城名古屋 藤が丘線	豊鉄バスが運行する高速乗合バス「山の湊号」。新城市と藤が丘駅、長久手古戦場駅を接続する路線である。新城市からは名古屋圏への通勤通学を、名古屋市方面からは観光を主な目的として広域的な都市間移動を担っている。		
その他	福祉有償運送などの移動手段が市内に運行しており、既存の公共交通では対応しきれていない移動ニーズをカバーしている。また、福祉などの施策の一環として、輸送が提供されている事例もある。	地域の移動資源		

6-2. 公共交通計画の基本的な方針

公共交通の現況や課題を改善するための取組を推進することに先立ち、将来像及び基本方針を定め、より良い公共交通の実現を目指す。

(1) 将来像

～ 将 来 像 ～

さまざまな移動手段が共生し、つながりのある公共交通

市内の公共交通はリニモや名鉄バス、Nーバス、タクシーがあるほか、名古屋市営バスや瀬戸市、尾張旭市、日進市のコミュニティバス、新城名古屋藤が丘線など市外の路線も運行している。

これらの公共交通網により市内外のさまざまな場所とつながっている。加えて、公共交通以外の移動手段（福祉有償運送など）も地域の移動資源として運行している。

各公共交通とそれ以外の移動手段が地域で「共生」していることから、これらを一つのネットワークとして「地域交通ネットワーク」を構築し、「つながり」を強化することで、地域特性や一人ひとりの移動ニーズに対応し、市民の移動を支えていく。

長久手市地域公共交通計画

～ 将 来 像 ～

さまざまな移動手段が共生し、つながりのある公共交通

(現 状 と 課 題)

市の東西で地域特性が異なる

- 西部は人口が多く、公共交通網が充実
- 東部は人口、公共交通網ともに少ない

公共交通間の連携不足

- 公共交通間を乗り継いだ利用が少ない
- バスの路線重複がある

交通弱者への対応

- 利用できる移動手段に制約がある交通弱者は公共交通に頼らざるを得ない

自動車利用が多い

- 駅までの距離や運行サービスと移動ニーズの不一致、バスの運行状況の認知不足などにより、日々の移動の選択肢に公共交通を考える人が少ない

(基 本 方 針)

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

1-1：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

- ・地域ごとに公共交通の利用特性が異なることから、各公共交通の役割を明確にしつつ、路線再編や新たな移動手段の導入も含めて、地域特性に合った利便性と持続性のある公共交通体系を確保する。

1-2：既存の公共交通同士の連携の強化

- ・現在はリニモ・名鉄バスが主に市外との移動を、Nーバスが主に市内の移動を担っている。市内外のような公共交通との連携を強化し、公共交通間の乗り継ぎ性の改善などに取り組む。

1-3：各利用者層の移動ニーズに適した地域交通ネットワークの構築

- ・交通弱者の増加や利用者年齢層の偏りなどがあることから、利用者層ごとの移動ニーズを把握し、公共交通や地域の様々な移動資源を総動員したネットワークを構築することで、あらゆる年齢層の方が公共交通を移動手段の一つとして検討し、自家用車に頼らず外出できる環境づくりを進める。

基本方針2：公共交通の利用促進の充実

2-1：公共交通を身近に感じられるための利用促進と情報発信の強化

- ・公共交通が利用されない要因の一つとして運行状況そのものの認知不足があげられる。公共交通を使った移動が日々の移動の選択肢になるように、年齢層に合った情報提供や周知・利用促進のための活動を進める。

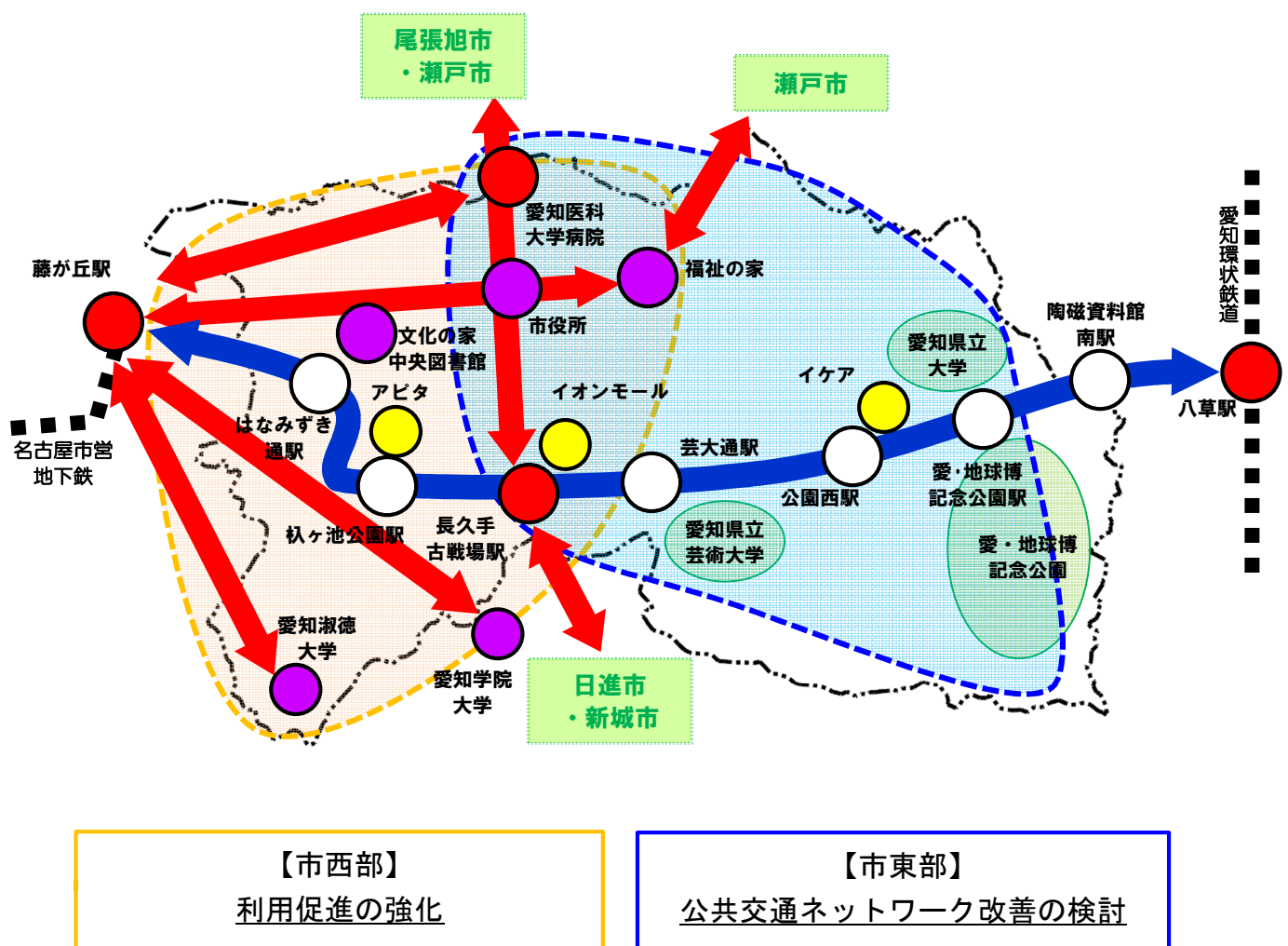
※「地域共創」とは、公共交通や地域の移動資源、各交通事業者や民間事業者、市民、行政などが、それぞれの役割を果たすとともに、相互に連携し、不足する役割を補い合うことを指す。

6-3. 基本方針を実現するための取組の方向性

前述のとおり、市東部と市西部で地域特性が異なることから、基本方針を実現するための取組の方向性を地域の現状に合わせて定める。

基幹的な公共交通路線が充実している市西部においては、既存の交通手段についての利用促進の強化を、市東部においては、人口の集積や高齢化の進行、公共交通の利用実態への対応を図るため、公共交通ネットワーク改善の検討を重点的に取り組む方向性で基本方針の実現を目指す。

図 地域ごとの取組の方向性



6－4．計画目標及び評価指標

公共交通の将来像実現のため、基本方針に対する目標と評価指標を次のとおり定める。

目標の検証年度はアンケート調査を基準とするものは2028（令和10）年度、利用者数やイベント等の取組に関しては毎年度とする。また、状況に応じて目標値の再評価を行う。

将来像				
さまざまな交通手段が共生し、つながりのある公共交通				
基本方針（計画目標）	評価指標	現況値	目標値 【2028（令和10）年度】	目標値について
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	・市内基幹交通 （リニモ、名鉄バス） 及び補助交通（Nーバス） の利用者数合計	【合計】 4,615,734人/年 【参考】 ・リニモ：3,755,000人/年 （市内6駅での乗車客数） ・名鉄バス：約728,000人/年 （市内バス停での乗車客数） ・Nーバス：132,734人/年 ※2022（令和4）年実績値 ※2022（令和4）年はコロナ禍による影響有	【合計】 5,317,000人/年 【参考】 ・リニモ：4,386,000人/年 （市内6駅の乗車客数） ・名鉄バス：790,000人/年 （市内バス停の乗車客数） ・Nーバス：141,000人/年 ※毎年度の目標評価時に 各交通事業者よりデータ提供	リニモ：中期経営計画（R4～R6）の伸び率を参考に、緩やかに増加傾向。 名鉄バス：コロナ禍後の実績の回復を見込み、2023（令和5）年度推計値は増加傾向。2024（令和6）年度以降は回復の高止まりが想定されるため、現況維持。 Nーバス：人口増加の伸び率の変化や路線見直し直後の利用者数減少を考慮し、増加傾向。 ※運行状況に大きな変化があった場合は都度、目標値の再評価を行う。
	・公共交通を便利にする取組の 満足度向上 （満足割合の増加）	22.1% （「満足」「ほぼ満足」の回答割合 の合計） ※2022（令和4）年市民アンケート調査	25%以上 ※2027（令和9）年（予定） 市民アンケート調査	2022（令和4）年調査では前回調査時より約2.5%の上昇が見られたため、同水準の上昇を目指す。
基本方針２： 公共交通の利用促進の充実	・公共交通利用を考える意識の 向上 （利用を考えない割合の減少）	27.8% （「公共交通で行けるかどうかを 考えない」の回答割合） ※2022（令和4）年市民アンケート調査	20%未満 ※2027（令和9）年（予定） 市民アンケート調査	「公共交通で行けるかどうかを考えない」と回答する割合を減らすことで、公共交通利用を日々の移動の選択肢として考える人の増加を目指す。
	・利用促進に関する市の取組の 拡大	2種類 【内訳】 ・Nーバスカプセルトイ ・公共交通応援隊キッズイベント ※2022（令和4）年度の利用促進の取組実績	5種類 ※2028(令和10)年度の利用促進の取組実績	公共交通の利用促進に係るイベント等の取組について、既存取組の維持及び新規取組（広報や市公式LINEでの情報発信、乗り方講座など）の増加を目指す。
	・各公共交通を利用しない理由 で「バスがどのように走っているか分からない」という回答割合の減少	名鉄バス：16.7% Nーバス：19.5% ※2022（令和4）年市民アンケート調査	名鉄バス：14%未満 Nーバス：17%未満 ※2027（令和9）年（予定） 市民アンケート調査	バスを利用しない理由のうち、「バスがどのように走っているか分からない」と回答する人を以下の割合まで下げること为目标値として設定した。 名鉄バス：6人に1人→7人に1人 Nーバス：5人に1人→6人に1人

6-5. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

本市が目指す公共交通の将来像と基本方針を踏まえて、よりよい公共交通体系を形成するために、以下の事業に取り組む。事業は、2024（令和6）年から2028（令和10）年の5年間で実施する。

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ーバス）の確保 ①Nーバスの路線見直し ②Nー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. 利用促進方策	基本方針2 公共交通の利用促進の充実	(5) 各関係機関と連携した利用促進の展開 ①長久手市の関連施策との連携 ②関係機関との連携	関係機関 長久手市					
		(6) 市民参加型の利用促進の展開・継続	市民 交通事業者 長久手市					
		(7) 周知・広報活動の強化	交通事業者 長久手市					
		(8) 公共交通マップの更新	交通事業者 長久手市					
3. 調査	—	(9) 定期的な利用データ取得のための公共交通利用実態調査	長久手市					

※： 検討 実施・継続

（１）基幹交通（リニモ、名鉄バス）の維持

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・実施・継続：2024（令和6）～2028（令和10）年度
- ・事業内容：市内外の移動を担う基幹交通（リニモ、名鉄バス）の路線の維持に努める。

長久手市の基幹交通として運行するリニモ及び名鉄バスは市民や市外からの来訪者の移動手段として欠かせない存在となっている。

市内公共交通の利用者数は、コロナ禍の影響で大きく減少したが、リニモ、名鉄バスは2021（令和3）年以降、回復傾向で推移した。

しかし、路線バスにおいては、運転手不足が深刻な課題となっている。2024（令和6）年以降には、時間外労働の上限規制や休憩時間の改正が行われ、より多くの人材が必要とされる。

このような課題もあるが、今後も各基幹交通の運行の維持に努める。

（２）地域特性に合った補助交通（Nーバス）の確保

- ・実施主体：交通事業者、長久手市、市民
- ・検討：2024（令和6）～2026（令和8）年度
- ・実施・継続：2027（令和9）～2028（令和10）年度
- ・事業内容
 - ① Nーバスの路線見直し
移動ニーズに対応しつつ効率的に運行するため、路線体系を見直す。
 - ② Nーバスと市外の公共交通機関との連携
名鉄バスや隣接市コミュニティバスと接続する愛知医科大学病院や長久手古戦場駅において、接続利便性に配慮した路線体系に見直す。
 - ③ 新たな移動手段導入の検討
市内移動の効率性と利便性の改善のため、新たな移動手段導入の検討を行い、地域課題の解消を図る。

① Nーバスの路線見直し

長久手市は市の東西で交通網の状況や人口特性が異なっている。地域別の課題として、市西部においては、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などもある。

小学校区別で見ても、人口集積や徒歩移動困難者の割合など、校区ごとに特徴がある。

市民アンケート調査結果では、Nーバスの満足度は向上しているものの、Nーバスを利用しない理由として、運行本数の少なさや運行時間の不足との回答が多くあった。また、市民ワークショップでは、リニモ及びNーバスの他路線への乗り継ぎが不便との声も挙がった。

効率的な運行の実現、自家用車から公共交通への転換を促進するためにも、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。

② Nーバスと市外の公共交通機関との連携

市内から近隣市町への行き先は名古屋市が最も多い。市民アンケート結果からも、リニモや名鉄バスでの行き先として名古屋市や藤が丘を挙げる回答が多くあった。

また、隣接する尾張旭市や瀬戸市、日進市からの流入人口も多い。

Nーバスと愛知医科大学病院、長久手古戦場駅で接続する市外の公共交通機関との乗り継ぎについて、隣接自治体や交通事業者と連携しながら、路線体系を見直し、利便性の向上に努める。

表 交通結節点と接続するバス路線

交通結節点	Nーバスとの接続利便性の向上を図るバス路線
愛知医科大学病院	・名鉄バス ・尾張旭市あさび一号 ・瀬戸市コミュニティバス
長久手古戦場駅	・名鉄バス ・日進市くるりんバス

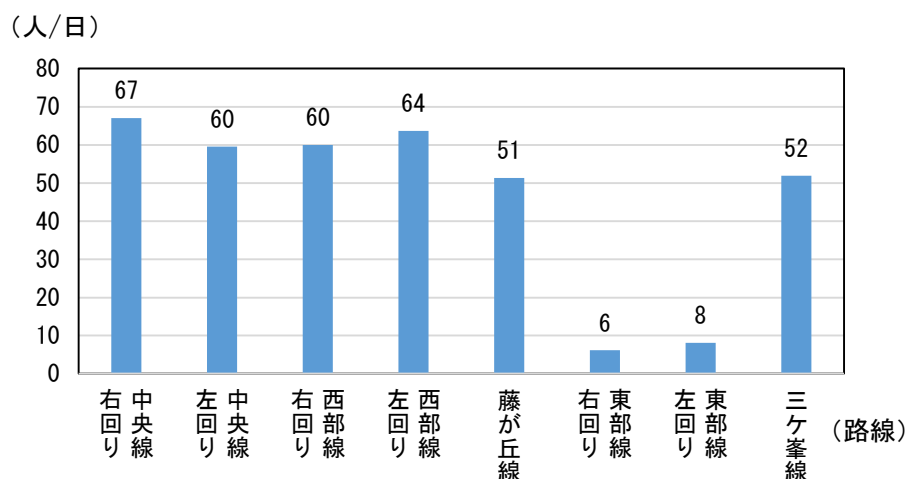
③ 新たな移動手段導入の検討

今後、長久手市では、扶助費等の増加に伴い財政状況が厳しくなることが予想されることから、より効率的な運行を進める必要がある。

また、Nーバスでは、下記の図のように、路線別の利用者数に偏りがあることから、デマンド型交通等、地域のニーズに対応する新たな交通形態の導入も含めて検討を進める必要がある。

そのためにも交通事業者（バス・タクシー）、各関係機関等との調整を図りながら、市民とも積極的に意見交換し、地域に必要とされる移動手段導入の検討を実施する。

図 Nーバスの路線別利用実績（R4年度における1日平均利用者数）



資料：長久手市

（３）交通弱者への移動手段の確保・維持

- ・実施主体：交通事業者、福祉事業者、民間事業者、市民、長久手市
- ・実施・継続：2024（令和6）～2028（令和10）年度
- ・事業内容：既存の公共交通のみならず、福祉有償運送など様々な地域の移動資源を確保・維持するとともに、それらの情報を集約し、市全体の移動資源を包含した地域交通ネットワークを構築する。同時に、個人に適した移動手段が選択できる仕組みづくりのため、集約した情報を一体的に発信する。

最寄りバス停までの徒歩移動困難者は2017（平成29）年アンケート調査時から増加しており、その割合は特に東小学校区で高くなっている。今後の高齢化の進行や運転免許証返納者の増加を見据えながら、利用できる移動手段に制約のある交通弱者（高齢者、障がい者、子育て世帯、妊産婦など）への支援を検討する必要がある。

現在、公共交通以外で交通弱者の移動を支えている移動手段として、スクールバスや福祉有償運送などの地域の移動資源がある。

また、買い物リハビリ（※1）のようにリハビリを目的として買い物と移動支援が行われている事例のほか、地域の人同士の支え合いにより、一部の地域で実証実験として実施している「たすけあいカー」などの取組も行われている。

これらに関連して、地域内での短距離移動への対応として、グリーンスローモビリティ（※2）のような移動手段の導入に関する調査・研究も進める必要がある。ライドシェア（※3）についても、2024（令和6）年度以降に解禁する方針が国から示されているため、情報収集を進める。

合わせて、後述する「（7）周知・広報活動の強化」と関連して、個人の状況に適した移動手段が選択できる仕組みづくりのため、公共交通と地域の移動資源の情報を集約し、「地域交通ネットワーク」として、地図などを作成することで、一体的に情報発信を行う。

- ※1 スーパーの店内で行う、リハビリを目的とした買い物もできる送迎付き運動教室
- ※2 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称
- ※3 自家用車を使って、一般のドライバーが有料で人を運ぶこと



(4) 公共交通の乗り継ぎの利便性向上

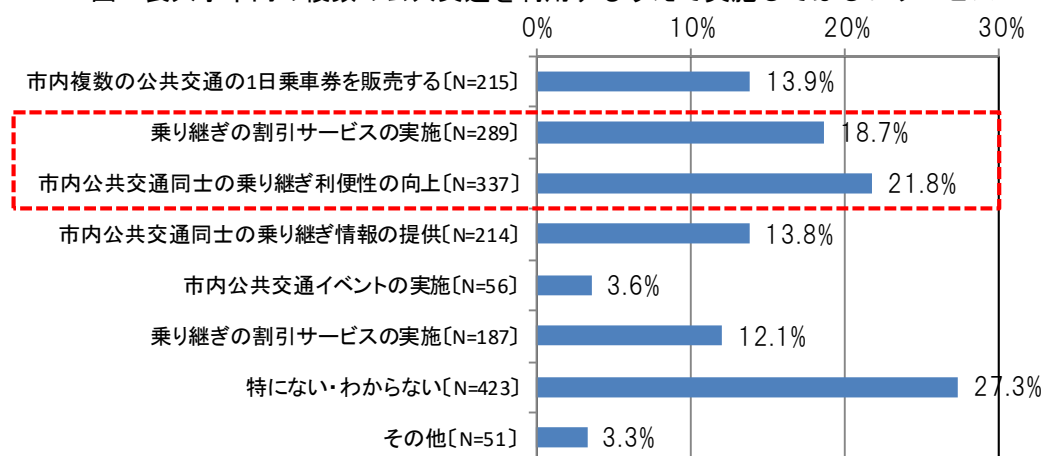
- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・検討：2024（令和6）年度～2026（令和8）年度
- ・実施・継続：2027（令和9）年度～2028（令和10）年度
- ・事業内容：割引サービスやダイヤの調整など、利便性向上につながる取組を検討し、実施する。

市民の多様な移動ニーズに対応するため、各公共交通間の連携をより強化し、乗り継ぎの利便性向上に取り組む必要がある。市民アンケートにおいても、複数の公共交通を利用する上で、乗り継ぎの利便性向上や割引サービスを求める声が挙がった。

ハード面の対応としては、屋根やベンチ、案内板など乗換待ち環境の機能向上が、ソフト面では、乗り継ぎによる運賃の割引サービスや運行ダイヤの調整、効率的な乗換情報の提供などの取組が考えられる。

利用者にとって乗り継ぎによる市内移動が日々の移動の選択肢になるよう、上記のような事業の調査・研究を地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）等の活用も視野に入れながら検討し、実施する。

図 長久手市内の複数の公共交通を利用するうえで実施してほしいサービス



資料：2022（令和4）年市民アンケート調査

〈乗り継ぎの参考事例〉

○愛知県小牧市（コミュニティバスと民間バス路線の乗り継ぎ）

小牧市が運行するこまき巡回バス「こまくる」の一部停留所にて、小牧市役所～桃花台地域までを運行するあおい交通「ピーチバス」との乗り継ぎ割引が実施されている。

「ピーチバス」から「こまくる」への乗り継ぎは、乗車時に乗り継ぐ旨を運転手に伝えて2枚綴りの乗継券を受け取ることで、当日に限り2回まで無料で乗車が可能となる。

「こまくる」から「ピーチバス」への乗り継ぎは、「こまくる」乗車券についてくる「ピーチバス割引券」を利用することで、当日に限り2回まで50円が割引される。

また、ピーチバスまたは小牧市内を起終点とする区間の名鉄バス定期券の提示で、「こまくる」の運賃が無料になる制度も導入している。

（５）各関係機関と連携した利用促進の展開

- ・実施主体：関係機関（交通事業者、企業、商業施設、近隣自治体、大学など）、長久手市
- ・実施・継続：2024（令和6）～2028（令和10）年度
- ・事業内容：「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を利用する暮らし」へ転換を促すため、行政としての取組のみならず、各関係機関とも連携し、より実生活に沿った視点での利用促進を実施する。

① 長久手市の関連施策との連携

第6次長久手市総合計画では、基本目標として「あえて歩いてみたくなるまち」を掲げ、公共交通の利便性向上により、自動車に過度に依存しないまちを目指すこととしている。これに関連して、2022（令和4）年には、「ゼロカーボンシティ宣言」を表明している。公共交通の利用による自家用車移動の抑制は、二酸化炭素の排出を削減するうえで有効な手段となる。市民に自動車の過度な利用による問題を伝え、公共交通利用による効果の発信が必要である。

観光の側面では、ジブリパーク開業に伴い、リニモ利用者の増加が見られたが、リニモ沿線施設の利用や市内への観光は伸び悩んでいる。地域のにぎわい創出に関連して、来訪者に対し、観光資源のPRと合わせて、公共交通の案内を行うことを検討する。

合わせて、福祉の側面においても、高齢者外出促進事業などと連携して、公共交通になじみのない運転免許証返納者に向けた情報発信を検討する必要がある。公共交通の利用が難しい高齢者等に対し、外出機会の確保に向け、福祉有償運送の利用促進を行うことを検討する。

② 関係機関との連携

現在、関係機関と連携している利用促進の取組としては、東部丘陵線連絡協議会（※1）主催の「リニモウォーキング（※2）」や「リニモツアーズ（※3）」の定期的な開催のほか、愛知県主催の「エコモビ実践キャンペーン（※4）」への参加などがある。

また、各関係機関による市内の取組として、イオンモール長久手におけるクテポの付与、シェアサイクル「カリテコバイク」の設置などがある。

公共交通の利用が日々の移動の選択肢となるよう、環境や観光、福祉などの分野と連携した利用促進策を交通事業者、企業、商業施設、近隣自治体、大学等と連携して継続的に実施する。

※1：愛知県、名古屋市、瀬戸市、豊田市、日進市及び長久手市で構成。

※2：リニモ沿線地域の自然や名所、文化・観光施設等をマップに沿って巡り、沿線の魅力を満喫いただくイベント。

※3：リニモ沿線施設にて小学生を対象とした体験講座を開催するイベント。

※4：エコモビとは、エコモビリティライフの略称であり、自家用車や公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けて、環境にやさしい移動手段を利用することを指す。県内の企業等でエコモビの趣旨に賛同する団体が、情報の周知・実践の働きかけ、県内一斉「エコ通勤デー」への参加、エコ通勤の推進、環境に配慮した自動車利用等の推進に取り組むことにより、全県的に「エコモビ」の実践を推進するもの。

（６）市民参加型の利用促進の展開・継続

- ・実施主体：市民、交通事業者、長久手市
- ・実施・継続：2024（令和6）～2028（令和10）年度
- ・事業内容：2015（平成27）年度に結成した「公共交通応援隊」の活動を継続するとともに、市内公共交通の周知及び利用拡大を図るため、公共交通に関するイベントを実施する。

「公共交通応援隊」は、子ども向けの利用促進イベントや、公共交通かわら版「のりゃあせ」の作成などを行っている。現在の活動を継続するとともに、関係者が連携して継続を支援する。

また、公共交通になじみのない人も円滑に公共交通が利用できるように、市民と関わり合いながら、情報発信や乗り方講座等の実施を検討する。



（７）周知・広報活動の強化

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・検討：2024（令和6）年度
- ・実施・継続：2025（令和7）～2028（令和10）年度
- ・事業内容：公共交通の利用促進及び啓発に関する情報発信を様々な媒体を用いて実施する。

市内公共交通をよく知らない市民は一定数存在していることから、全年代に向け、幅広く周知を図ることが利用促進に取り組むうえで重要な要素となる。

年齢層により、必要とされる情報の種類や情報収集の方法は異なるため、電子媒体、紙媒体、報道機関等の様々な媒体を活用して情報発信を実施する。

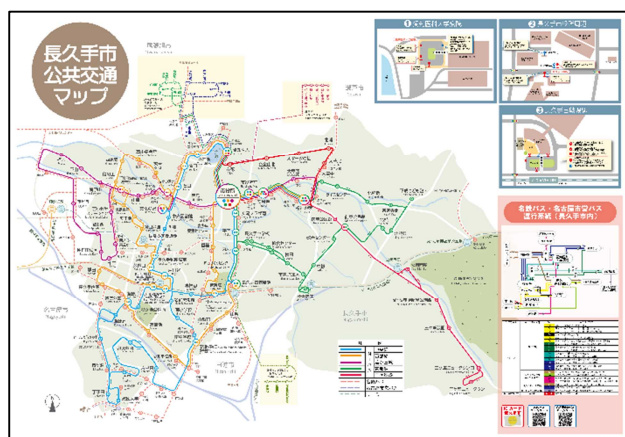
（情報発信方法の例）

- ・電子媒体：ホームページや市公式LINEなどでの公共交通情報の掲載
- ・紙媒体：転入者へのリニモ沿線マップやNーバス時刻表の配布（継続）、イベントチラシ等への公共交通情報の掲載
- ・その他：ケーブルテレビ（ひまわりネットワーク）を利用したイベントの周知等

(8) 公共交通マップの更新

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・検討：2024（令和6）年度～2026（令和8）年度
- ・実施・継続：2027（令和9）～2028（令和10）年度
- ・事業内容：2017（平成29）年度から作成している公共交通マップを公共交通体系の見直しに合わせて、適宜更新を行う。

本計画における取組の周知や利用促進を図るための「長久手市公共交通マップ」を公共交通体系の見直しに合わせて更新を行う。



(9) 定期的な利用データ取得のための公共交通利用実態調査

- ・実施主体：長久手市
- ・実施・継続：2024（令和6）～2028（令和10）年度
- ・事業内容：Nーバスの路線見直し及び本計画の評価に際して、公共交通の利用状況等を把握するために、利用実態調査やアンケート調査を実施する。

Nーバスの路線見直し及び公共交通計画の目標の達成状況を把握し評価を行うために下記の調査を実施する。

- ・NーバスOD調査（乗降調査）
- ・Nーバス利用者・未利用者への利用実態調査
- ・公共交通に関する市民アンケート調査

調査にあたっては、年齢層や市内の地区による傾向が把握できるように実施するとともに、隣接する市外との移動ニーズも把握する。

NーバスOD調査については毎年実施する。また、Nーバスの利用実態調査は路線再編検討のため、公共交通に関する市民アンケート調査は本計画改定に向けたニーズ把握のためにそれぞれ実施する。

6-6. 計画の達成状況の評価に関する事項

(1) PDCAサイクルの構築

計画の推進にあたっては、法定協議会である、長久手市地域公共交通会議に審議を諮り、会議メンバーの共通理解のもとで、実施主体が中心となって計画（Plan）、実施（Do）へと計画事業を推進していく。

計画事業の実施後は、設定した目標の達成度合いを評価（Check）し、評価結果を踏まえて計画事業の改善（Action）を行う。

(2) 評価の方法

① 公共交通計画の評価

- ・公共交通計画の評価は、目標の達成度合いを把握し評価を行う。
- ・公共交通の利用実績で把握する評価指標については、毎年度実績を把握し評価を行う。
- ・市民アンケート調査で把握する評価指標については、計画期間終了前年の2027（令和9）年度に調査を行い、評価する。

② 各事業の評価

取り組む各事業の評価は、事業の実施方法や進捗、実施結果や効果検証について会議で審議を行い、実施内容の評価・改善を行うこととする。

表 評価スケジュールとPDCAサイクルのイメージ

		地域公共交通計画の評価	
		各事業の評価	地域公共交通計画の評価
評価項目		・地域公共交通計画で取り組む事業の内容 (実施方法、進捗、実施結果、効果等)	・5つの評価指標の達成度合い
改善の対象		・事業の実施方法の見直しを行い、計画期間中に反映	・地域公共交通計画の取組事業の見直しを行い、次期計画に反映
評価実施年度	2024 (令和6)	○	
	2025 (令和7)	○	
	2026 (令和8)	○	
	2027 (令和9)	○	
	2028 (令和10)	○	

※○印：各事業の進捗に応じて事業ごとにPDCAサイクルを実施

6-7. 地域公共交通確保維持改善事業により確保・維持する路線

(1) 制度概要

「地域公共交通確保維持改善事業」とは、生活交通の維持・存続が危ぶまれる地域等において、地域特性や実情に即した最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化や制約の少ないシステム導入等により移動に関する様々な障害が解消されるよう、地域公共交通の確保、維持、改善に関して支援することを目的に、国土交通省より交通事業者等へ交付される補助制度である。本市では、Nーバス中央線、西部線及び三ヶ峯線において、当該の補助金による支援を活用している。

表 長久手市の交通手段の役割（再掲）

分類		交通手段	役割	機能
地域交通ネットワーク	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
		くるりんばす 五色園線 (日進市)	日進市のコミュニティバス。日進市役所～長久手古戦場駅を運行している。名古屋市や豊田市方面への通勤や通学、買い物利用の足として長久手市と日進市の都市間移動を担っている。	市外の公共交通
		本地線 (瀬戸市)	瀬戸市コミュニティバス。愛知医科大学へと乗り入れる形で長久手市と接続している。リニモと併せて瀬戸市との都市間移動を担っている。	
		あさび一号 (尾張旭市)	尾張旭市コミュニティバス。尾張旭市役所を起終点とする路線であり、愛知医科大学へと乗り入れる形で本市と接続しており、尾張旭市との都市間移動を担っている。	
		新城名古屋 藤が丘線	豊鉄バスが運行する高速乗合バス。通称「山の湊号」。新城市と藤が丘駅、長久手古戦場駅を接続する路線である。新城市からは名古屋圏への通勤通学を、名古屋市方面からは観光を主な目的として広域的な都市間移動を担っている。	
	その他	福祉有償運送などの移動手段が市内に運行しており、既存の公共交通では対応しきれていない移動ニーズをカバーしている。また、福祉などの施策の一環として、輸送が提供されている事例もある。	地域の移動資源	

(2) 本市の路線バスの現状

基幹交通、補助交通、市外の公共交通について、路線バスの概要を以下に示す。

表 路線バスの概要（基幹交通・補助交通）

事業者	事業許可区分	運行概要			確保・維持策
		起点	経過地	終点	
名鉄バス	一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期）	藤が丘	平和橋	菱野団地	※1
			長久手郵便局	菱野団地	※1
			熊張	瀬戸駅前	※1
			福祉の家	瀬戸駅前	※1
			愛知医科大学病院	瀬戸駅前	※2
			四軒家	愛知医科大学病院	※1
				愛知医科大学病院（快速）	※1
			平和橋	愛知医科大学病院	※1
				愛知学院大学前	※1
			長湫片平、名外大、学芸大西	愛知学院大学前	※1
				長久手古戦場	※1
			長久手古戦場駅	トヨタ博物館前	※1
				トヨタ博物館前	※1
				愛知淑徳大学	※1
				星ヶ丘	※1
		トヨタ博物館前		名鉄バスセンター	※1
		愛知医科大学病院		名鉄バスセンター	※1
		愛知医科大学病院		瀬戸駅前	※1
		トヨタ博物館前		星ヶ丘	※1
		長久手古戦場駅	日進市役所	赤池駅	※2
		長久手古戦場駅	愛知医科大学病院	尾張旭向ヶ丘	※2
		愛・地球博記念公園駅		瀬戸駅前	※1
		愛・地球博記念公園		名鉄バスセンター	※1
		愛・地球博記念公園		中部国際空港	※1
Nーバス	一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期）				
中央線（右回り・左回り）		市役所	長久手古戦場駅 杵ヶ池公園駅南口	市役所	※3
西部線（右回り・左回り）		市役所	長久手古戦場駅 はなみずき通り	市役所	※3
東部線（右回り・左回り）		市役所	芸大通駅 長久手古戦場駅	市役所	※1
藤が丘線		市役所	藤が丘	市役所	※1
三ヶ峯線		市役所	公園西駅	市役所	※3

※1 市内および市外来訪者にとって欠かせない路線のため、市として利用促進で確保・維持

※2 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線）を活用して確保・維持

※3 地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー）を活用して確保・維持

表 路線バスの概要（市外の公共交通）

事業者	事業許可区分	運行概要			確保・維持策
		起点	経過地	終点	
くるりんばす 主体：日進市 運行： 交通事業者へ委託 五色園線	一般乗合 旅客自動車 運送事業 (路線定期)	市役所 (日進市)	長久手 古戦場駅	市役所 (日進市)	※2
瀬戸市 コミュニティバス 主体：瀬戸市 運行： 交通事業者へ委託 本地線	一般乗合 旅客自動車 運送事業 (路線定期)	愛知医大	立花	陶生病院	※1
あさぴー号 主体：尾張旭市 運行： 交通事業者へ委託 西ルート	一般乗合 旅客自動車 運送事業 (路線定期)	市役所 (尾張旭市)	愛知医大	市役所 (尾張旭市)	※2
東ルート		市役所 (尾張旭市)	愛知医大	市役所 (尾張旭市)	※2
新城名古屋 藤が丘線 主体：豊鉄バス	一般乗合 旅客自動車 運送事業 (路線定期)	新城市民 病院西	藤が丘駅	長久手 古戦場駅	※2

※1 市内および市外来訪者にとって欠かせない路線

※2 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線）の補助対象路線

(3) 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

Nーバスは市内の輸送を担う重要な路線である一方で、自治体の運営努力だけでは路線の維持存続が困難であるため、今後も地域公共交通確保維持改善事業により、路線を確保・維持する必要性がある。

地域公共交通確保維持改善事業において補助の適用条件に示す条件をすべて満たす必要があり、Nーバス路線のうち対象となるのは中央線、西部線、三ヶ峯線の3路線となる。

なお、条件②について、中央線及び西部線は、長久手古戦場駅にて、「補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統」であること、三ヶ峯線は「交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統」であることから、補助対象となっている。

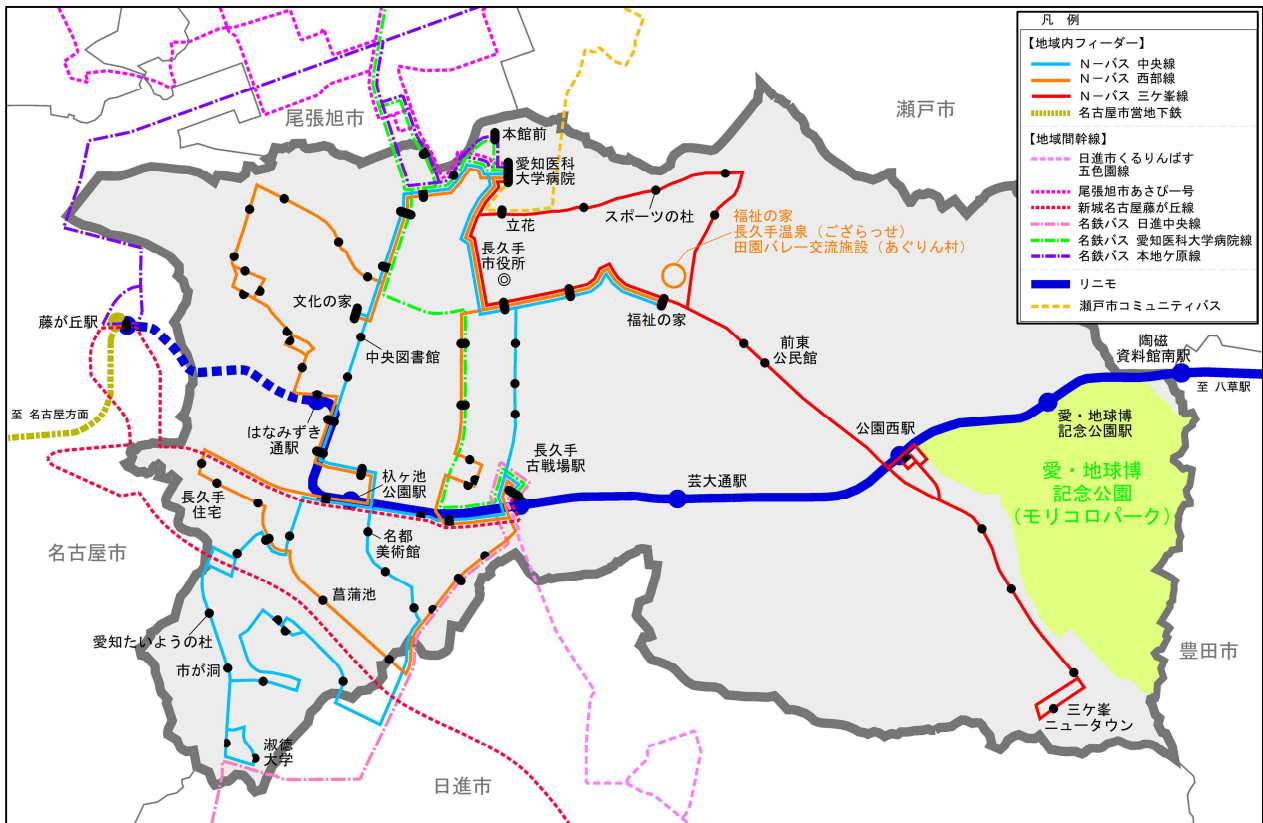
表 補助の適用条件

No.	補助適用の条件
①	路線定期運行
②	次のいずれかの要件を満たす系統（Nーバスに該当する内容のみ記載） 1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統であること 2) 交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること ※Nーバスの場合は、半径1km以内にバス停、鉄軌道駅がない地域を交通不便地域としての指定を受ける必要がある
③	地域における既存の交通ネットワークや生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られている
④	次のいずれかに該当するもの 1) 当該補助対象期間中に新たに運行を開始する 2) 既に運行を開始しているもので生活交通確保維持改善計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始する 3) 前年度補助対象期間中から生活交通確保維持改善計画に基づき運行されている
⑤	補助対象期間に当該系統の経常収益が補助対象経常費用に達していない
⑥	補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き運行される
⑦	（輸送人員÷運行回数）の式によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの

表 対象系統の役割・必要性

系統	役割・必要性	実施主体
Nーバス 中央線右回り・左回り	中央線は南北方向の移動を支える幹線として市の中心部の地域間移動を担っている。また、Nーバス路線の中で唯一、長湫南部地区を運行し、人口増加が著しい同地区での移動手段を確保を担っている。また、移動ニーズの高い買い物施設や病院を経由する路線となっており、市内中心部の地域間移動を支える重要な路線であるため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。	長久手市 （運行は交通事業者 に委託）
Nーバス 西部線右回り・左回り	西部線は藤が丘線や中央線の2路線で補い切れない市街地内の住民の移動手段確保を目的として運行されている。また、市西部の住宅密集地の外縁を通るため、地域幹線交通としての機能強化が図られており、市役所や病院、リニモ駅など市の主要な施設を経由している。市民の日常生活の移動手段を確保・維持していくため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要がある。	
Nーバス 三ヶ峯線	三ヶ峯線が運行する地域一帯は他の交通手段の圏域外となる地域が多く存在し、当路線は地域内移動および他の地域との移動を支えている。人口の集積が低く、かつ高齢化率の高い地域であることから市役所や病院、福祉施設を経由する当路線は当該の地域住民の日常生活に重要な役割を担っていることから、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要がある。	

図 補助対象路線位置図



7. 参考資料

7-1. 長久手市地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 長久手市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域公共交通活性化再生法」という。）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な旅客輸送の態様に関する事項
- (2) 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 市の公共交通政策の推進に関する事項
- (4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第3条 交通会議は、委員17人以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- (4) 福祉有償旅客運送事業者及びその組織する団体
- (5) 住民又は利用者の代表
- (6) 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者
- (7) 愛知警察署長又はその指名する者
- (8) 愛知県都市・交通局交通対策課長又はその指名する者
- (9) 愛知県尾張建設事務所長又はその指名する者
- (10) 長久手市長又はその指名する者
- (11) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年以内とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第5条 交通会議に会長、副会長1人及び監事2人を置く。

- 2 会長は、委員の互選によってこれを定め、副会長及び監事は委員のうちから会長が指名する。
- 3 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 5 監事は、交通会議の監査事務を行う。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、会長が会議の議長となる。

- 2 交通会議は、委員の半数以上の出席がなければ、これを開くことができない。ただし、書面により代理者に権限を委任した場合は、当該代理者を出席委員とみなす。

- 3 交通会議の議事は、原則として全会一致をもって決するものとする。ただし、意見が分かれたときは、出席委員の4分の3以上の賛成で決するものとする。
- 4 会長は、交通会議の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者を出席させ、意見を聴くことができる。
- 5 会議は、原則として公開とする。
- 6 オンライン形式での開催について、会長は、相当と認めるときは、委員及び事務局が映像と音声の送受信により相手の状態を相互に認識しながら通話をすることができる方法によって、会議を開催し、審議及び採決を行うことができる。また、委員及び事務局がオンライン形式による場合には第6条第2項の出席とみなす。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 交通会議の庶務に関し必要な事項は、別に定める。

(会計)

第9条 交通会議の収入及び支出に関し必要な事項は、別に定める。

(運賃料金協議部会)

第10条 交通会議は道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項の規定に基づき、住民の生活に必要なバス及びタクシー等の旅客輸送に係る運賃及び料金（以下「運賃等」）を協議するため、運賃料金協議部会（以下、「協議部会」という。）をおく。

2 協議部会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域における需要に応じ、当該地域の住民の生活のための旅客の運送に係る運賃等に関する事項
- (2) その他協議部会が必要と認める事項

3 協議部会の構成員は、次に掲げる者とする。

- (1) 長久手市長又はその指名する者
- (2) 当該運賃等を定めようとする旅客自動車運送事業者
- (3) 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者
- (4) 住民又は利用者の代表

4 構成員は、第2項で定めた協議事項に応じて、協議部会を開催するごとに任命するものとする。

5 協議部会に部会長をおき、市の職員の中からこれを充てる。

6 部会長は、協議部会を代表し、会務を総括する。また、協議部会を招集する。

7 部会長に事故がある場合には、あらかじめ部会長が指名する者がその職務を代理する。

8 協議部会は、前項に定める構成員全員の出席をもって成立とする。

9 協議部会の議決の方法は、全会一致とする。

10 協議部会は原則として公開とする。

11 協議結果について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めることとする。

12 部会長は、協議結果を交通会議の会長に報告するものとする。

13 前項までに定めるもののほか、協議部会の運営に関して必要な事項は、部会長が協議部会に諮り定める。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この要綱は、平成20年10月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成21年4月28日から施行する。

附 則

この要綱は、平成24年1月4日から施行する。

附 則

この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成28年3月15日から施行する。

附 則

この要綱は、平成29年5月31日から施行する。

附 則

この要綱は、令和元年6月5日から施行する。

附 則

この要綱は、令和3年6月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和4年5月30日から施行する。

附 則

この要綱は、令和5年3月28日から施行する。

附 則

この要綱は、令和6年3月28日から施行する。

7-2. 長久手市地域公共交通会議委員名簿

< 第65回長久手市地域公共交通会議開催時点 >

	委員区分	氏 名	備 考
1	第1号	樋口 恵一	大同大学 工学部 建築学科 准教授
2	第2号	大野 淳	名鉄バス株式会社 主席交通企画官
3	〃	小林 裕之	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事
4	〃	岩井 貞典	株式会社あんしんネットあいち 長久手営業所 営業課長
5	〃	門前 健	長久手市 暮らし文化部長
6	第3号	若杉 将成	愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事
7	第4号	牧 雅美	特定非営利活動法人百千鳥 理事
8	〃	川本 満男	長久手市 福祉部長
9	第5号	国仲 美早	公募委員
10	〃	古賀 めぐみ	〃
11	〃	佐分利 麻美	〃
12	第6号	宮川 高彰	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官
13	第7号	吉田 浩美	愛知警察署 交通課長
14	第8号	石屋 義道	愛知県都市・交通局交通対策課 担当課長
15	第9号	吉金 典晃	愛知県尾張建設事務所 維持管理課長
16	第10号	日比野 裕行	長久手市 市長公室長
17	第11号	児玉 朋孝	愛知高速交通株式会社 総務部次長兼総務課長

7-3. 長久手市地域公共交通計画の策定経緯

(1) 長久手市地域公共交通会議での協議

「長久手市地域公共交通計画」の策定に関する長久手市地域公共交通会議は下記のとおり開催し、協議を行った。

会議開催日	協議内容
＜第55回会議＞ 令和3年6月1日（火）	・令和2年度長久手市地域公共交通会議事業報告について ・決算報告について ・令和3年度予算（案）について ・地域間幹線系統及びフィーダー系統の概要について ・二次評価結果の通知について ・生活交通確保維持改善計画について ・公共交通応援隊活動報告 ・公共交通ネットワーク調査研究会 ・令和2年度市内公共交通の利用者数実績について
＜第56回会議＞ 令和3年10月26日（火）	・Nーバスの料金体系の改訂について ・公共交通応援隊キッズイベントグループ活動報告について ・市内公共交通の利用者数実績について
＜第57回会議＞ 令和3年12月21日（火）	・令和3年度地域公共交通確保維持改善計画事業に関する事業評価について ・Nーバスの料金体系の改訂について ・生活交通確保維持改善計画の変更について ・長久手市公共交通利用促進について ・M a a S 実証実験について ・市内公共交通の利用者数実績について
＜第58回会議＞ 令和4年5月30日（月）	・令和3年度長久手市地域公共交通会議事業報告及び決算報告について ・令和4年度長久手市地域公共交通会議事業計画（案）について ・地域公共交通確保維持改善事業の概要について ・二次評価結果の通知について ・長久手市生活交通確保維持改善計画について ・令和3年度公共交通会議事務局の活動報告について ・令和3年度市内公共交通の利用者数実績について
＜第59回会議＞ 令和4年8月1日（月）	・令和4年度公共交通市民アンケートについて ・長久手のりもの講座について ・市内公共交通の利用者数実績について
＜第60回会議＞ 令和4年12月22日（木）	・令和4年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について ・令和4年度生活交通確保維持改善計画の変更について ・令和4年度公共交通市民アンケート速報値について ・公共交通応援隊活動報告について ・ジブリパークへの新たな交通手段について ・市内公共交通の利用者数実績について
＜第61回会議＞ 令和5年5月23日（火）	・令和4年度長久手市地域公共交通会議事業報告及び決算報告について ・令和5年度長久手市地域公共交通会議事業計画（案）について ・地域公共交通確保維持改善事業の概要について ・令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について ・長久手市生活交通確保維持改善計画（令和6年度事業分）について ・令和4年度公共交通会議事務局の活動報告について ・公共交通市民アンケート結果報告について

	・福祉有償運送ヒアリング結果報告について ・公共交通応援隊作成の「のりゃあせ」発行報告について ・市内公共交通の利用者数実績について ・Nーバスのバス停移動について ・Nーバス料金体系の見直し後の状況について ・Nーバス新規導入予定の車両について ・浜松新城リレー号実証運行の結果について ・新城名古屋藤が丘線（山の湊号）の協議運賃化について
<第62回会議> 令和5年7月25日（火）	・新城名古屋藤が丘線の協議運賃化について ・長久手市地域公共交通計画骨子案について ・市内公共交通の利用者数実績について
<第63回会議> 令和5年10月3日（火）	・公共交通ワークショップの結果報告について ・長久手市地域公共交通計画素案（抜粋版）について ・市内公共交通の利用者数実績について ・リニモ公園西駅から赤池駅までの名鉄バス直行便の実験運行について
<第64回会議> 令和5年12月19日（火）	・令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について ・第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価結果について ・長久手市地域公共交通計画素案について ・市内公共交通の利用者数実績について
<第65回会議> 令和6年3月11日（月）	・長久手市地域公共交通計画（案）について ・長久手市地域公共交通会議設置要綱及び長久手市地域公共交通会議会計規程の改定について ・デマンド交通の実証実験について ・市内公共交通の利用者数実績について

（２）パブリックコメントの実施

「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

実施期間 2024（令和6）年1月9日から2月7日まで

長久手市地域公共交通計画

発 行 2024（令和 6）年 3 月

担当課 長久手市市長公室企画政策課

電 話 0561－56－0600

F A X 0561－63－2100