

Nーバスを含めた市内の公共交通の今後の展望について



令和4年6月13日

市長公室企画政策課
くらし文化部安心安全課

目次

- 1 長久手市の公共交通の概要
- 2 N－バスについて
- 3 N－タク実証実験について
- 4 三ヶ峯ニュータウン移動支援の取組について
- 5 近隣市町のデマンド交通の導入動向について
- 6 本市の目指す公共交通の方向性について

1 長久手市の公共交通の概要

長久手市の公共交通①

軌道系 東部丘陵線（リニモ）
運行主体 愛知高速交通(株)

自動車系

路線バス

- ・名鉄バス(株) 現在9路線
- ・豊鉄バス(株) 山の湊号
- ・(株)平成エンタープライズ 高速バスVIPライナー

コミュニティバス

- ・Nーバス 現在8路線 これまで7回、路線再編
- ・瀬戸市コミュニティバス（愛知医大乗り入れ）
- ・尾張旭市営バス（愛知医大乗り入れ）
- ・日進市内巡回バス（長久手古戦場駅乗り入れ）

タクシー

- ・(株)あんしんネットあいち（つばめタクシーグループ）
- ・(株)香流運輸

長久手市の公共交通② 公共交通利用者

軌道系 東部丘陵線（リニモ）

令和元年度 922万人

令和3年度 701万人

自動車系

路線バス

・名鉄バス(株) 9路線

令和元年度 673万人

令和3年度 484万人

コミュニティバス

・Nーバス

令和元年度 22.5万人
(9路線)

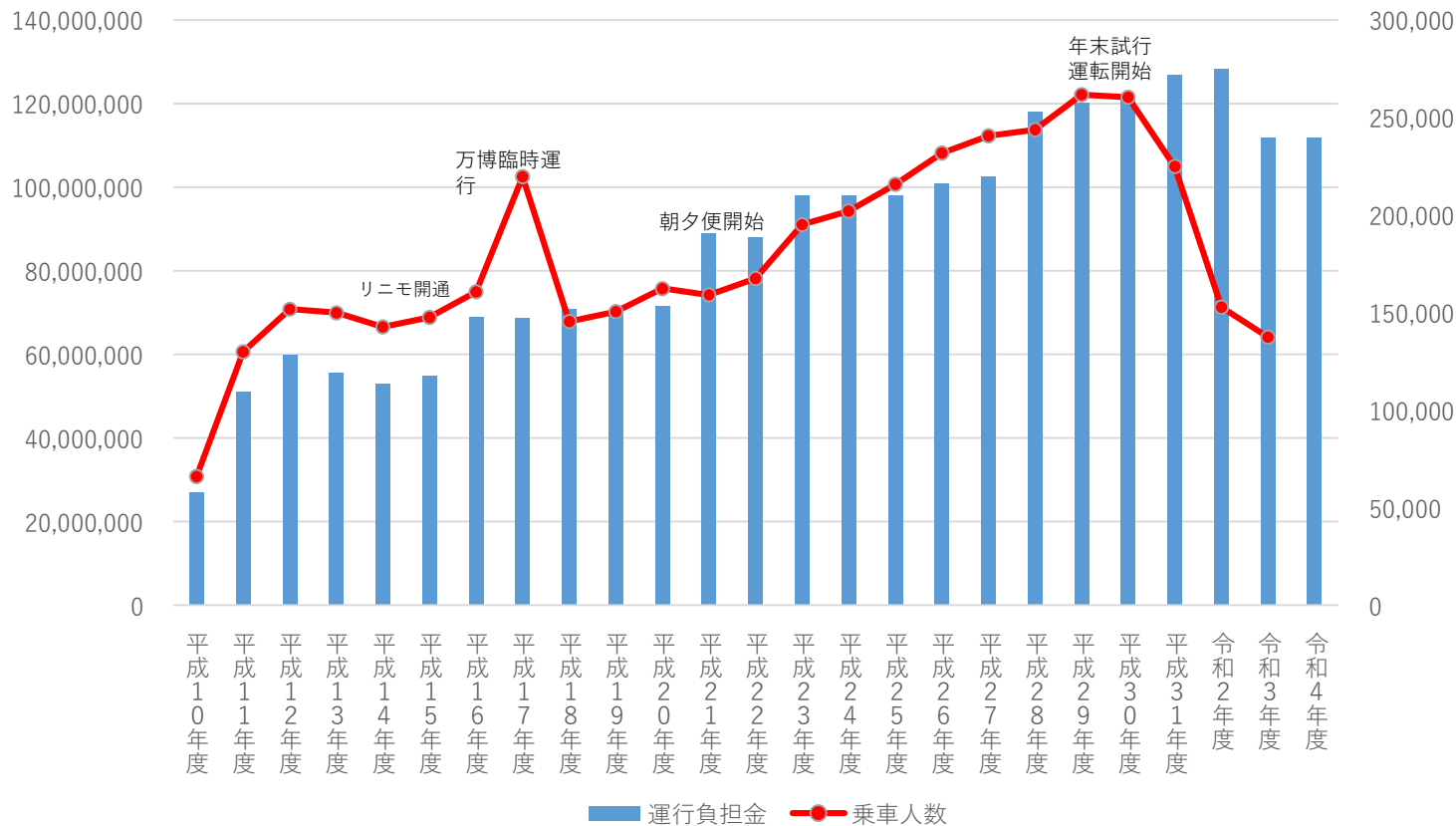
令和3年度 13.7万人
(8路線)

2 N-バスについて

運行負担金（円）

Nーバス運行負担金と乗車人数の推移

乗車人数（人）



Nーバス運行負担金と乗車人数の推移

	運行負担金(円)	国庫補助金(円)	運賃(円)	市負担額(円)	乗車人数(人)	できごと
平成10年度	27,027,000		1,747,800	25,279,200	65,959	H10.7.1 運行開始(2台4路線)
平成11年度	51,156,000		3,943,100	47,212,900	129,913	H11.10.1 3台7路線に。
平成12年度	59,749,200		5,020,600	54,728,600	151,690	
平成13年度	55,487,000		4,934,200	50,552,800	149,876	
平成14年度	53,034,450		4,779,400	48,255,050	142,570	福祉の家開館 3台8路線に。
平成15年度	54,820,000		4,687,200	50,132,800	147,519	4台8路線に(一部ルート改変)。
平成16年度	68,851,000		4,856,500	63,994,500	160,568	H17.3.6 リニモ開通(一部ルート改変)。
平成17年度	68,604,900		7,500,800	61,104,100	219,697	H17.8.1~9.25万博臨時運行
平成18年度	70,733,250		3,655,500	67,077,750	145,367	
平成19年度	70,761,600		3,813,200	66,948,400	150,479	
平成20年度	71,471,000		3,893,600	67,577,400	162,308	
平成21年度	89,000,000		3,038,900	85,961,100	158,999	朝夕便開始。4台7路線に(ルート改変)。
平成22年度	88,000,000		2,800,500	85,199,500	167,404	5台に。
平成23年度	98,000,000		3,796,900	94,203,100	195,032	路線再編(朝夕便を統合)。manaca導入。
平成24年度	98,000,000	6,008,000	4,009,600	87,982,400	202,117	
平成25年度	98,000,000	9,400,000	4,206,500	84,393,500	215,788	
平成26年度	101,000,000	7,455,000	4,630,400	88,914,600	231,832	バスロケーションシステム開始。
平成27年度	102,500,000	6,777,000	4,897,200	90,825,800	240,676	
平成28年度	118,000,000	4,155,000	5,163,400	108,681,600	243,742	路線再編。(6台7路線)、ワンボックス車両導入。
平成29年度	120,280,000	4,733,000	5,618,100	109,928,900	261,821	年末試行運転開始。
平成30年度	121,770,000	4,532,000	5,611,200	111,626,800	260,513	
令和1年度	126,827,187	7,732,000	4,795,400	114,299,787	225,010	
令和2年度	128,271,026	7,306,000	3,567,400	117,397,626	152,770	
令和3年度	111,754,824	7,306,000	3,514,300	100,934,524	137,341	路線再編。(5台8路線)ワンボックス車両廃止。
令和4年度	111,900,779					料金体系の見直し。

Nーバス料金体系の見直し状況について

区分	令和4年3月 (円)	令和4年4月 (円)	差引 (円)	増減率
料金収入	284,200	492,800	+ 208,600	+ 73.4%
フリーパス券 及び回数券収入		490,770	+ 490,770	皆増
計	284,200	983,570	+ 699,370	+ 246.1%

券種	枚数	金額
フリーパス券 (1か月) ￥1,500	27	38,475円
フリーパス券 (3か月) ￥3,700	24	84,360円
フリーパス券 (6か月) ￥6,300	31	185,535円
フリーパス券計	82	308,370円
回数券 ￥1,000	192	182,400円
合計	274	490,770円

Nーバス料金体系の見直し前後の乗車人数の推移について

令和4年度

単位：人

路線名	4月(30)	5月(31)	6月(30)	7月(31)	8月(31)	9月(30)	10月(31)	11月(30)	12月(30)	1月(28)	2月(28)	3月(31)	計(361)
中央(右)	1,999												1,999
中央(左)	1,715												1,715
西部(右)	1,673												1,673
西部(左)	1,845												1,845
藤が丘	1,437												1,437
東部(右)	193												193
東部(左)	207												207
三ヶ峯線	1,594												1,594
計	10,663												10,663

令和3年度

単位：人

路線名	4月(30)	5月(31)	6月(30)	7月(31)	8月(31)	9月(30)	10月(31)	11月(30)	12月(30)	1月(28)	2月(28)	3月(31)	計(361)
中央(右)	2,040	1,939	2,088	2,372	2,052	2,008	2,291	2,127	2,021	1,684	1,546	2,006	24,174
中央(左)	1,934	1,749	1,945	2,084	1,920	1,818	1,975	1,914	2,005	1,659	1,459	1,790	22,252
西部(右)	1,931	1,730	1,943	2,200	2,143	2,069	2,118	1,964	2,183	1,621	1,603	2,048	23,553
西部(左)	2,009	1,767	1,971	2,212	2,063	1,955	2,051	1,853	2,026	1,734	1,692	2,233	23,566
藤が丘	1,570	1,389	1,592	1,865	1,597	1,604	1,880	1,618	1,598	1,315	1,330	1,687	19,045
東部(右)	162	166	154	202	215	200	212	201	204	155	149	209	2,229
東部(左)	200	217	269	281	251	227	209	256	273	171	168	215	2,737
三ヶ峯線	1,765	1,667	1,914	1,556	671	1,848	1,878	1,891	1,845	1,558	1,472	1,720	19,785
計	11,611	10,624	11,876	12,772	10,912	11,729	12,614	11,824	12,155	9,897	9,419	11,908	137,341

各路線別時間別日平均乗車人数

単位：人

中央線

18.7 km

72分

中央線右回り	令和3年4月	令和4年3月	令和4年4月
6:30	5.4	7.5	7.6
8:20	15.9	14.7	17.4
10:30	15.3	15.1	14.0
13:10	13.7	12.7	12.7
15:15	11.9	10.3	10.7
17:35	5.2	5.3	5.3
19:15	3.1	1.9	2.4
中央線左回り	令和3年4月	令和4年3月	令和4年4月
7:20	6.2	5.5	5.0
9:55	19.8	17.4	16.2
11:40	21.3	18.6	17.4
14:00	10.0	8.5	9.8
16:40	7.5	7.8	8.6
18:45	2.1	2.1	2.7



単位：人

西部線

18.0 km
75分



西部線右回り	令和3年4月	令和4年3月	令和4年4月
7:20	10.7	9.4	8.6
9:55	16.1	17.1	14.6
11:50	19.1	19.4	14.5
14:05	12.4	13.1	11.0
17:00	7.7	7.9	8.8
18:45	2.3	2.6	1.8
西部線左回り	令和3年4月	令和4年3月	令和4年4月
6:30	3.4	2.8	2.3
8:20	9.1	9.0	8.9
10:30	24.7	24.5	18.9
13:30	14.9	17.5	13.6
15:50	9.5	11.3	9.8
17:35	4.9	6.7	7.5
19:15	2.0	1.4	2.1

藤が丘線

9.5 km
62分

単位：人

藤が丘線	令和3年4月	令和4年3月	令和4年4月
8:55	17.4	17.7	15.0
12:10	13.3	13.4	11.7
13:45	7.9	8.4	7.4
16:05	7.4	8.6	8.4
18:20	6.4	6.5	5.4



東部線

13.2 km
72分

単位：人

東部線右回り	令和3年4月	令和4年3月	令和4年4月
10:15	2.9	3.6	2.7
15:00	2.5	3.0	3.6
19:40	0.0	0.2	0.1
東部線左回り	令和3年4月	令和4年3月	令和4年4月
9:10	2.7	2.5	1.6
12:40	2.7	2.7	2.9
17:25	1.3	1.7	2.3



三ヶ峯線

14.5 km

62分

単位：人



三ヶ峯線平日	令和3年4月	令和4年3月	令和4年4月
7:20	32.2	23.6	26.5
9:10	8.0	10.2	7.6
11:50	11.2	7.0	9.3
15:15	13.8	15.3	13.0
16:15	9.9	12.0	11.3
三ヶ峯線休日	令和3年4月	令和4年3月	令和4年4月
9:10	6.6	8.3	10.8
11:50	5.9	6.1	5.5
15:15	6.0	6.0	5.5
16:15	2.3	4.3	2.5

運行本数の増加、路線数の増加に対するメリット & デメリット

項目	メリット	デメリット
運行本数の増加	<ul style="list-style-type: none">○利用者の乗車時間の選択性が増す。○バス停での待ち時間が減る。○通院や買い物等、目的地での時間が増える。○便当たりの、乗車密度が減る。○1本あたりの運行時間が減るため、乗車時間が減る。○渋滞等遅延のリスクが減る。	<ul style="list-style-type: none">○1本あたりの運行時間が減るため、1路線でカバーできる範囲が減る。○年間走行距離が増えるため、燃料費、車両整備費の負担が増える。○車両買換頻度が増える。○N-バス車両を増車した場合は、車両購入費の負担が発生する。○運転手の休息时间確保や、帰庫時間への配慮が必要となる。

※メリット & デメリットいずれも、設定条件により変わる可能性があります。

運行本数の増加、路線数の増加に対するメリット & デメリット

項目	メリット	デメリット
路線数の増加	<ul style="list-style-type: none">○利用者の目的地の選択性が増す。○利用者の乗車時間が、減る。	<ul style="list-style-type: none">○路線あたりの、運行本数が減る。○路線数が、増えると路線図の把握が複雑化する。○乗り継ぎが生じる。○乗り継ぎ時間分、バス停での待ち時間が増える。

※メリット & デメリットいずれも、設定条件により変わる可能性があります。

3 N-タク実証実験について

N-タク実証実験【実施の背景・目的】

■背景

課題…バス停等まで移動できない高齢者や運転免許返納者の移動ニーズに対応できていない

⇒将来を見据えて**高齢者等の新しい移動支援策**の取組が求められる

■目的

- ① 実験的にドアトゥードアの市内移動支援を行い、高齢者等の移動ニーズを把握する
- ② 既存の公共交通への影響を検証し、高齢者等の外出を促進するための新しい移動手段の確保を検討する

高齢者等を対象として、タクシー事業者への業務委託による**定額乗合方式の移動支援策の実証実験**を実施

N-タク実証実験【運行実績】

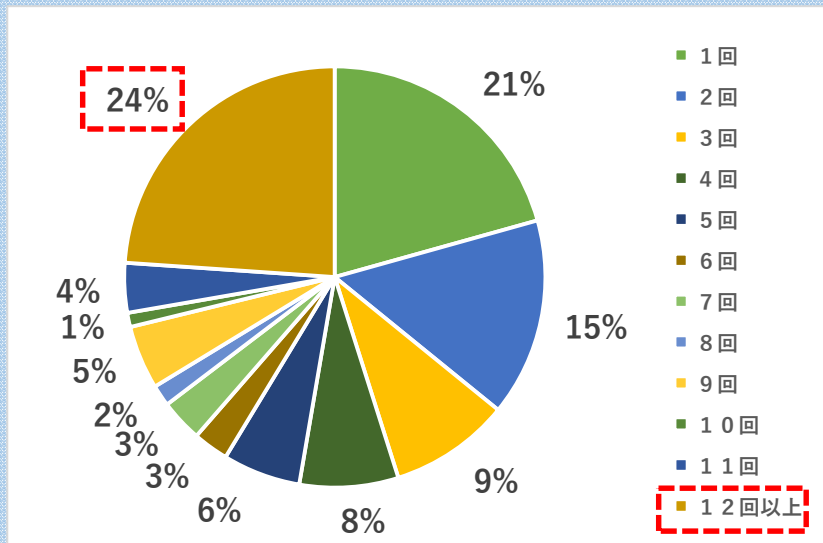
平成30年度・令和元年度の2カ年に、乗合タクシー（N-タク）を運行した。

	令和元年度	平成30年度
期間	R1. 9～11の 平日40日間	H30. 9～10の 平日40日間
料金	300円	500円
延べ利用人数	1,487人	696人
実利用人数	184人	152人
一人あたり 平均利用回数	8.1回	4.6回
乗合率	36.1%	4.7%

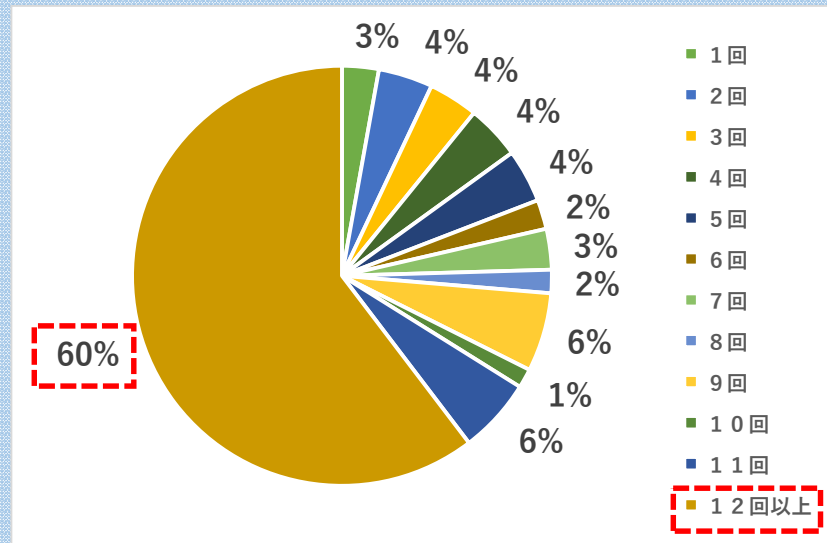
N - タク実証実験【R 1 利用者属性】

登録者 3 4 6 人中、実利用者は 1 8 4 人で全体の約 5 3 %

① 乗車回数別実利用人数



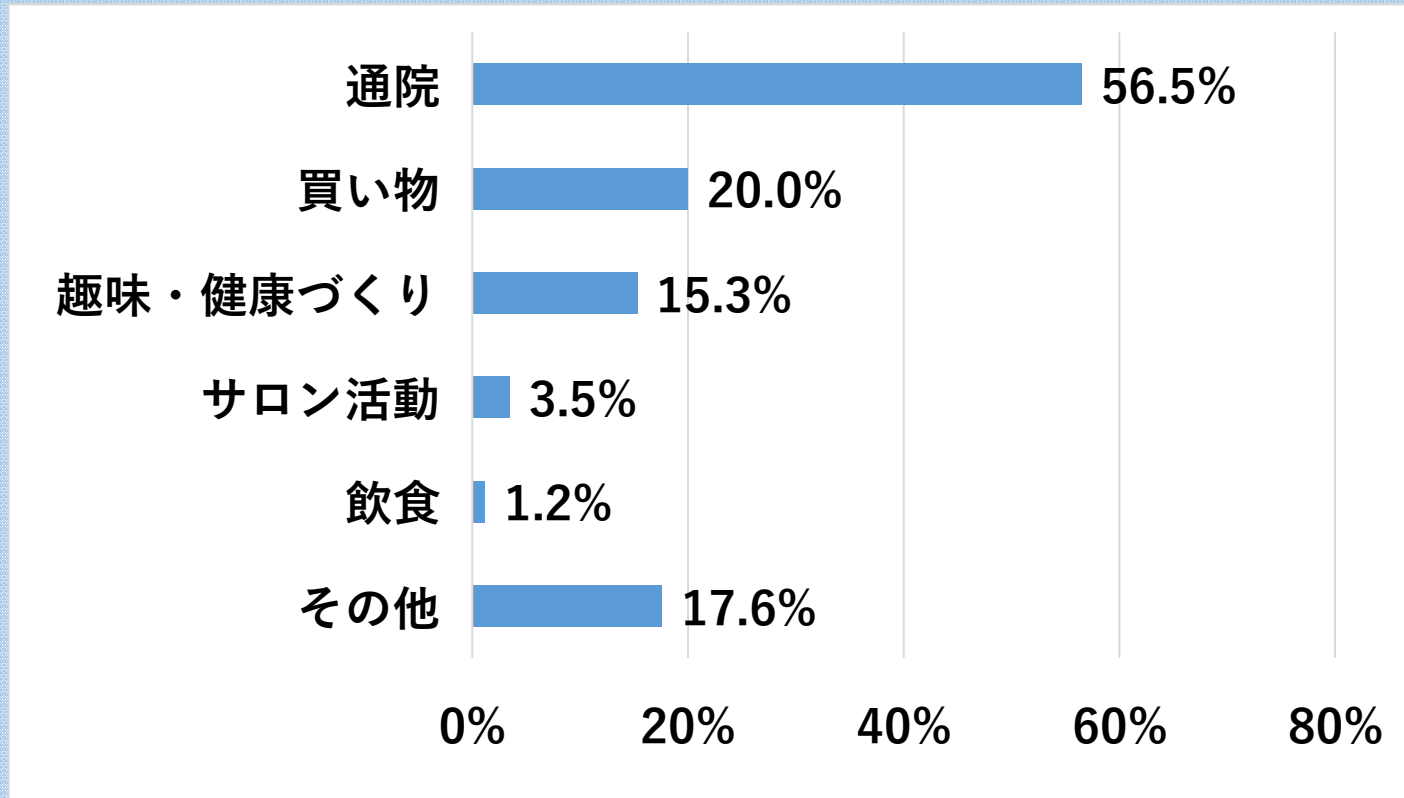
② 乗車回数別運行割合



⇒ 実利用者は、一部のみに偏っていた状況が窺えた

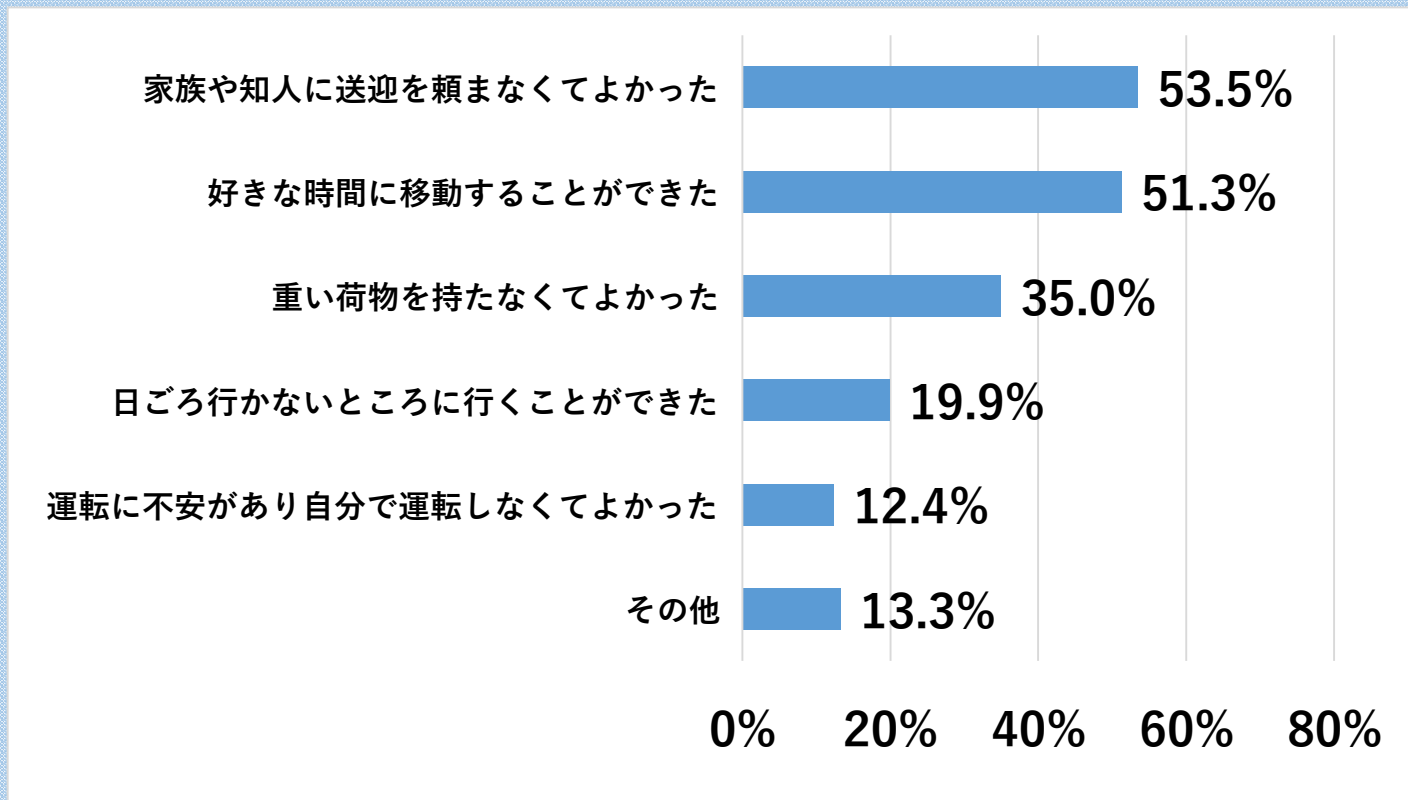
N-タク実証実験【R1アンケート結果概要①】

① 外出した目的



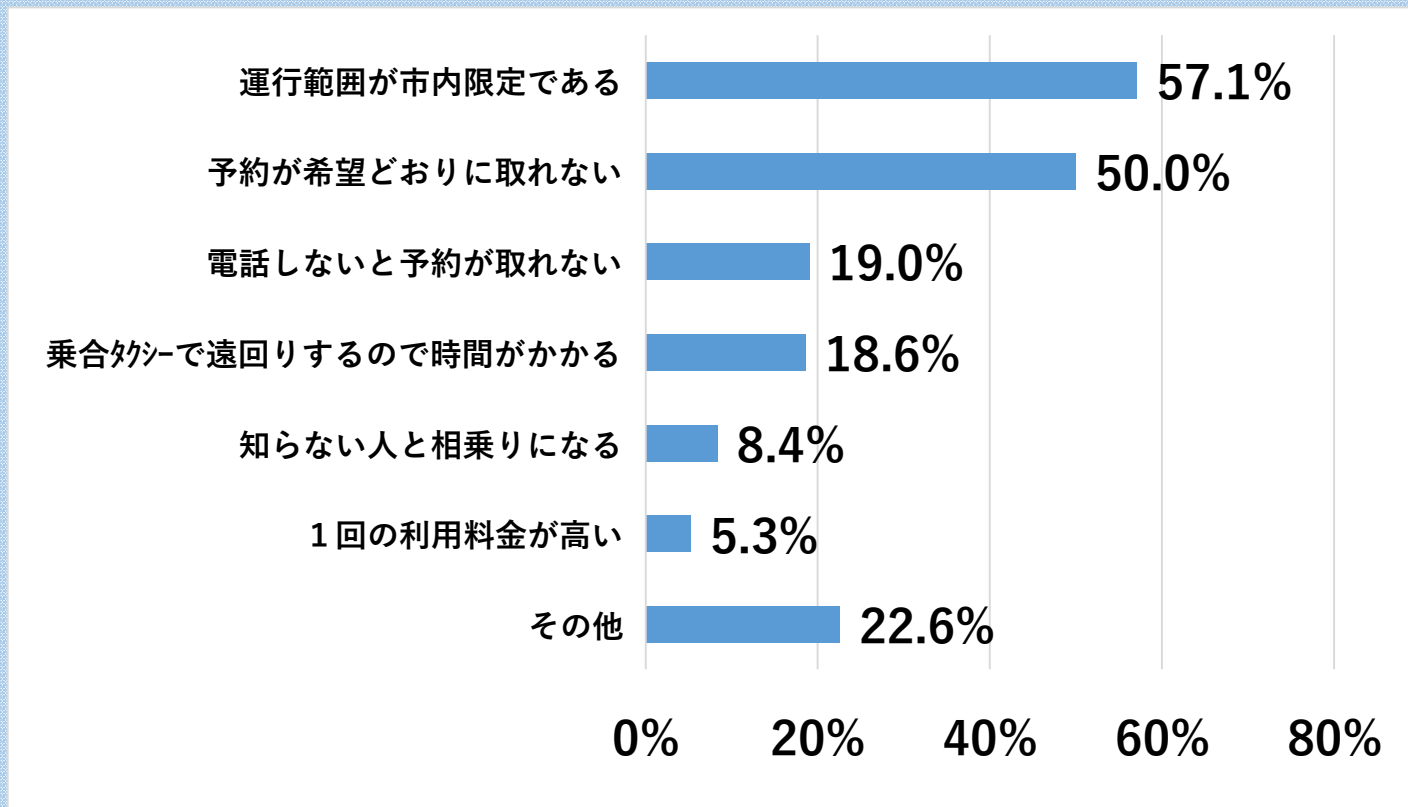
N-タク実証実験【R1アンケート結果概要②】

② 利用して良かったと思うところ



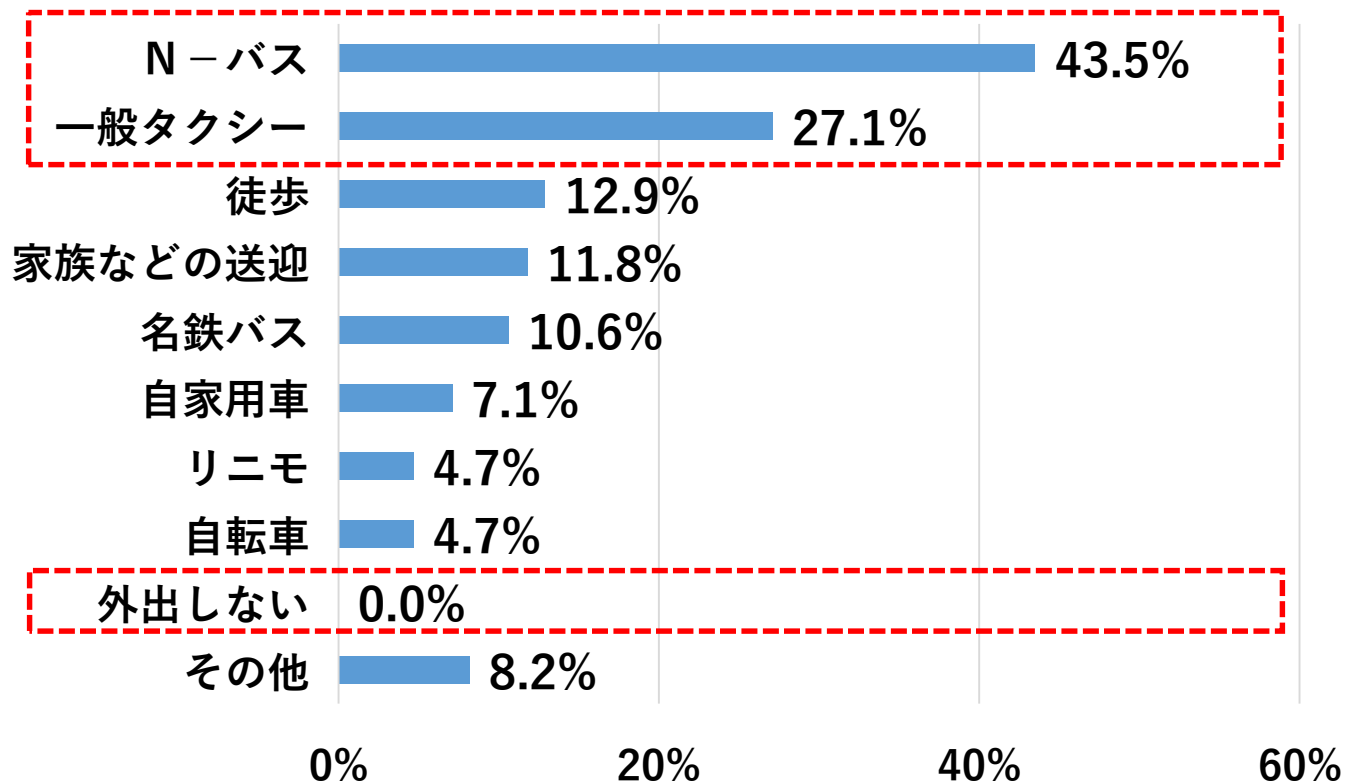
N-タク実証実験【R1アンケート結果概要③】

③ 利用して不満に思ったところ



N-タク実証実験【R1アンケート結果概要④】

④ N-タクがない場合、今回の目的地までの普段の移動手段



N-タク実証実験【本格導入に関するポイント】

① 既存の公共交通機関に影響を与えていないか

アンケート結果から、**既存の公共交通機関との棲み分けができず、N-バスや民間タクシー利用者と重複していた**

〈参考〉 R1 アンケート結果概要④

『N-タクがない場合、今回の目的地までの普段の移動手段』

- ・ N-バス 43.5%
- ・ 一般タクシー 27.1%

② 高齢者の新たな外出機会の創出となっているか

アンケート結果から、N-タクが新たな外出機会とはならなかったことが確認できた

〈参考〉 R1 アンケート結果概要④

『**N-タクがない場合**、今回の目的地までの普段の移動手段』

- ・ **外出しない 0%**

N-タク実証実験【まとめ】

- 既存の公共交通機関との棲み分けができていなかった
- 高齢者の新たな外出機会の創出とならなかった
- 民間タクシーより安価でバスより利便性が高いことから、既存の公共交通の代替手段として利用されていた

本格導入を見合わせる こととした

4 三ヶ峯ニュータウン移動支援の取組について

三ヶ峯ニュータウンの移動支援の取組

○試験運行期間

令和4年4月22日（金）から7月29日（金）まで

※期間が延長されることもあります

毎週金曜日（原則、祝日は運休） 午前2便、午後2便

○目的

移動でお困りの人の通院や買い物の利便性向上

問合先

東小校区地区社会福祉協議会

○対象者

三ヶ峯ニュータウン在住の65歳以上で、ご自身で歩行できる方

※事前登録が必要

○利用料金

試験運行中は無料（試験運行終了後は、ガソリン代の実費相当額を徴収予定）

三ヶ峯ニュータウンの移動支援の取組

午前便	毎週 金曜日	
	①	②
ニュータウン	8:45	10:30
公園西駅	8:52	10:37
愛知医科大学病院	9:03	10:48
ハロー薬局 長久手店	9:09	10:54
まちづくりセンター	9:12	10:57
はなみずき通駅 北	9:16	11:01
市が洞共生ステーション	9:27	11:12
杵ヶ池体育館	9:35	11:20
公園西駅	9:52	11:37
ニュータウン	9:59	11:44

午後便	毎週 金曜日		
	③	④	不定期※
福祉の家N-バス バス停	13:05	14:05	18:05
公園西駅	13:12	14:12	18:12
ニュータウン	13:19	14:19	18:19

※不定期便は現時点で運行しておりません。利用される人からの要望が多くなりましたら、運行頻度を検討し、運行が決定した際にお知らせします。

5 近隣市町のデマンド交通の導入動向について

近隣市町のデマンド交通導入動向

豊明市「チョイソコとよあけ」 (株)アイシンが開発 協賛金により停留所設置

運行目的：高齢者、障がい者の外出支援 交通不便地域の移動支援
「停留所」「停留所」間を、専用車両で運行

運行時間：平日 午前9時から午後4時まで

対象者：豊明市在住の、65歳以上、又は障がい者手帳所有者で「利用登録者」

→ 全停留所利用可能

指定地域在住の、小学生～65歳未満で「利用登録者」

→ 公共施設（市役所/文化会館/福祉体育館/図書館）限定で利用可能

料金：200円/回

利用方法：電話予約（当日30分前まで）

運行エリア：仙人塚間米エリア、沓掛エリア

運行開始：平成30年7月（無償実証実験）、令和3年4月（本格運行）

運行経費：約1,600万円（市負担協賛金）

利用者数：約8,700人（令和2年度）

近隣市町のデマンド交通導入動向

みよし市「乗継タクシー」 さんさんバス運行者 愛知つばめ交通(株)が運行

運行目的：さんさんバス利用不便地区における、バス停までの移動支援
「乗継タクシー乗降場」「バス停」間を、空きタクシーで運行

運行時間：毎日 さんさんバス運行時間

対象者：さんさんバス利用者

料金：100円/回（さんさんバス利用料込み）

利用方法：電話予約（当日20分前まで）、バス乗車時、バス運転手に伝える

運行エリア：さんさんバスの利用不便地区

運行開始：平成14・15年（運行実験）、平成16年10月（本格運行）

運行経費：約90万円

利用者数：約1,000人（令和2年度）

近隣市町のデマンド交通導入動向

東郷町「空きタクシーを活用したデマンド交通」

運行目的：高齢者、障がい者等の移動支援

「利用者自宅」「停留所」間を、空きタクシーで運行

運行時間：毎日 午前9時から午後5時まで

対象者：満65歳以上、障がい者手帳所有者、妊産婦等で「利用登録者」

料金：300円/回

利用方法：電話予約、利用時登録証提示

運行エリア：町内全域

運行開始：令和2・3年（実証実験）、令和4年7月（本格運行）

運行経費：約500万円

近隣市町のデマンド交通導入動向

日進市「高齢者少量輸送実証実験」 ※ 現在プロポーザルにより業者選定中

運行目的：高齢者の移動を支える新たな交通手段の確保に向けた実証実験
移動手法 業者提案による

運行時間：平日 時間等は業者提案による

対象者：75歳以上、65歳以上の運転免許証自主返納者及び運転免許未取得者

料金：業者提案による

利用方法：最低限電話予約、その他は業者提案による

運行エリア：交通不便地区（エリアは今後決定）

運行開始：令和4年10月3日（月）から令和4年12月28日（水）までのうち
平日60日間

運行経費：約370万円以下 業者提案による

6 本市の目指す公共交通の方向性について

本市の公共交通の方向性

市内の交通状況や高齢化など、まちの変化により市民の移動ニーズの対応した、持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要となる。

市民ニーズを把握し、令和5年度中に策定する公共交通計画策定のための基礎資料とする

