

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価  
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

## 長久手市地域公共交通会議 (長久手市)

平成20年11月25日設置

平成31年3月 第2次長久手市地域公共交通網形成計画策定  
(計画期間：令和元年度～令和5年度)

令和4年3月 令和3年度評価結果送付

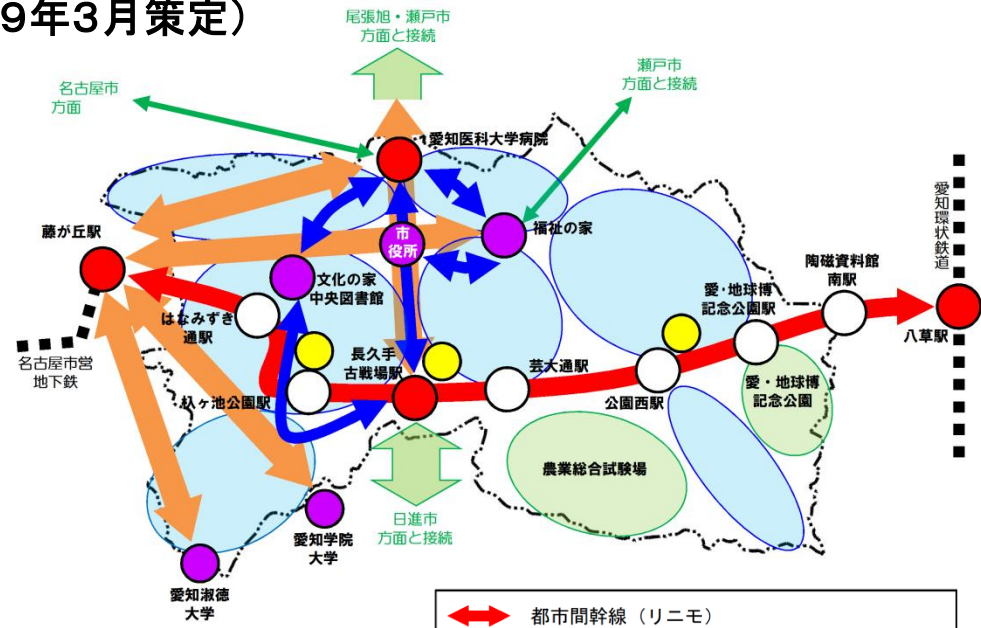
令和4年6月 フィーダー系統 確保維持計画策定等

## 【長久手市の地域特性】

- ・市の中心を東西方向にリニモ、市西部を中心に民間の名鉄バスが路線網を形成。
- ・市営のコミュニティバス（Nーバス）が市内を面的にカバー。
- ・大型商業施設の開業や交通結節点の整備に伴い、新型コロナウイルス感染症の拡大以前までは交通利用者は増加傾向で推移。

## 第2次長久手市地域公共交通網形成計画(2019年3月策定)

- 1) 期間: 2019年度～2023年度
- 2) 将来像  
みんながつながり笑顔があふれる公共交通
- 3) 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可能性の確保
  - 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



- 4) 目標
  - ① 市内公共交通の利用者数の増加
  - ② 市内公共交通の利便性の向上
  - ③ 効率的な公共交通の確保
  - ④ 公共交通に対する満足度の向上
  - ⑤ 公共交通に対する市民意識の向上

	都市間幹線 (リニモ)
	都市間幹線 名鉄バス (路線バス)
	市内幹線 (Nーバス)
	地区内路線 (Nーバス) のカバー範囲
	隣接市との接続 (コミュニティバス)
	隣接市との接続 (路線バス)
	交通結節点
	主要な施設
	リニモ沿線の主要商業施設
	リニモの駅
	県有地

※施設規模が大きく、県有地であることから、地区内路線のカバー範囲の対象外としている。

実施事業	概要	実績等
公共交通に関する市民アンケート調査の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の公共交通について市民の意見を伺い、より利便性の高い公共交通ネットワーク構築のために調査を実施</li> </ul> <p style="text-align: right;">※国庫補助金活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>配布：4,000通</li> <li>回収：1,091通（郵送） 434通（Web） 20通（窓口） 計1,545通</li> <li>回収率：38.6%</li> </ul>
公共交通利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民主体で構成する公共交通応援隊による利用促進活動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年10月3日（日）に、公共交通応援隊が主体となり地域公共交通の活性化に向けた周知広報事業として「浮いてる！？～リニモふしぎ発見～」を開催 新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、事前予約2部制で開催し、38人が参加</li> <li>令和4年8月5日（金）から8月29日（月）のうちの6日間、市内児童館にて「長久手のりもの講座」を開催 222人が参加</li> </ul>
第2次網形成計画で位置付けた事業の取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nーバスの見直しの基準となる指標の検討について、庁内関係各課で構成するネットワーク調査研究会を開催し、横断的な意見交換を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nーバスの見直しの基準となる指標の検討について計画期間中に4回開催 Nーバス評価指標の候補を挙げたうえで、最終的な評価指標について、実際のNーバス利用実績データを用いながら、指標に適した値を検討</li> </ul>

実施事業	概要	実績等
N－バスに関する取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R 3 年度から N－バス年末試行運行の本格運行を実施</li> <li>・ 6 5 歳以上の N－バス利用者の運賃有料化（1 乗車 1 0 0 円）を実施。また、有料化による運賃負担軽減策のため、6 5 歳以上を対象としたフリーパス券と回数券を導入</li> <li>・ N－バスのルート再編・運賃体系見直し後の利用実態把握のため調査を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 2 月 2 9、3 0 日は年末本格運行</li> <li>・ 6 5 歳以上の N－バス運賃有料化を R 4 年 4 月 1 日から実施し、無料対象条件に新たに介護認定者を追加 また、フリーパス券（1 か月、3 か月、6 か月）と回数券（11 枚つづり）を R 4 年 4 月 1 日導入開始 （導入開始初月（4 月）にフリーパス券 82 枚、回数券 192 枚を販売）</li> <li>・ N－バス見直し後に市職員で 1 1 月、3 月、7 月に利用実態調査を実施 （7 月のみ大同大学と連携して実施）</li> </ul>
広域公共交通網に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 尾三地区広域公共交通網の検討に向けて、豊明市、日進市、みよし市、長久手市、東郷町で構成する協議会を設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名城大学工学部との共同事業として取り組んでいた尾三地区（長久手市、日進市、みよし市、東郷町、豊明市）のコミュニティバスのオープンデータ（GTFS形式）を更新し運用中</li> </ul>

### 3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

#### 【第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価の考え方】

- ・ 網形成計画で取組む事業の評価は、長久手市地域公共交通会議で審議。
- ・ 公共交通の利用実績で把握する評価指標は2023年3月時点での数値を評価。  
(公共交通利用者数の経年変化は、交通事業者の実績報告で毎年経年変化を把握)
- ・ 市民に対する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2022年度にアンケート調査を行い評価。

#### 【第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価指標と目標】

評価指標	目 標	実績と達成状況	考 察
・ 市内各公共交通の利用者数 (2023年3月実績)	・ リニモ：4,390,000人/年 ・ 名鉄バス：794,000人/年 ・ N－バス：271,000人/年	・ リニモ：約3,476,000人/年 ・ 名鉄バス：約683,000人/年 ・ N－バス：134,432人/年	・ 新型コロナウイルス拡大の影響に伴いN－バスの利用者数はR3.10～R4.09の実績でみると目標の約半分に留まる。
・ 各公共交通の利用している人の割合の増加 (2022年アンケート)	・ リニモ：57%以上 ・ 名鉄バス：37%以上 ・ N－バス：25%以上	・ リニモ：62.7%(達成) ・ 名鉄バス：38.7%(達成) ・ N－バス：23.1%(未達成)	・ 商業施設の開業でリニモ及び名鉄バスは目標達成。高齢者の利用が多いN－バスはコロナの影響を受け目標未達成。
・ 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 (2022年アンケート)	・ 60%以上	・ 82.3%(達成)	・ ホームページ、公共交通マップ、各公共施設での情報提供の影響と推察される。
・ N－バスの1便当たり利用者数の増加 (2023年3月実績)	・ N－バス：11.4人/便	・ N－バス：9.4人/便	・ 新型コロナウイルス拡大に加え、R4.4.1実施の65歳以上の運賃有料化が影響していると推察される。
・ 公共交通を便利にする取組の満足度の向上 (2022年アンケート)	・ 25%以上	・ 22.1%(未達成)	・ 公共交通別で見ると、特にN－バスの路線や運行本数に対する満足度の低さが影響していると推察される。
・ 公共交通利用を考える意識の向上 (2022年アンケート)	・ 25%以上	・ 26.9%(達成)	・ 公共交通沿線に大型商業施設が開業したことによる関心の向上及び、イベント等公共交通周知事業の継続的な実施による影響があると推察。
・ 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 (2022年アンケート)	・ 名鉄バス：20%未満 ・ N－バス：20%未満	・ 名鉄バス：16.7%(達成) ・ N－バス：19.5%(達成)	・ 広報紙、公共交通マップやN－バス路線マップ等での情報提供の持続が影響していると推察される。

### ■【生活交通確保維持改善計画(フィーダー系統)の評価の考え方】

- ・フィーダー系統の補助を受けているN-バスは路線別で評価を実施した。前年度及び今年度の実績を比較する際、路線やダイヤを同じ条件とする必要があるため、令和3年4月の路線再編後の半年間(4月～9月)で評価を実施した。
- ・網形成計画の評価指標との整合を図るため、目標値(2023年度)を1年ごとに按分した1便ごとの利用者数上昇率(0.3%/半年、3%/5年)に対する達成度を評価

### 【生活交通確保維持改善計画の評価】

路線名	フィーダー系統	R3.4月～R3.9月分実績	R4.4月～R4.9月分実績	評価
N-バス全路線		利用者数：69,524人/年、 1便当たりの利用者数：9.8人/便	利用者数：66,615人/年 1便当たりの利用者数：9.4人/便	未達成
中央線(右回り)	○	利用者数：12,499人/年、 1便当たりの利用者数：10.8人/便	利用者数：12,152人/年 1便当たりの利用者数：10.5人/便	未達成
中央線(左回り)	○	利用者数：11,450人/年、 1便当たりの利用者数：11.7人/便	利用者数：10,937人/年 1便当たりの利用者数：11.2人/便	未達成
西部線(右回り)	○	利用者数：12,016人/年、 1便当たりの利用者数：12.3人/便	利用者数：11,042人/年 1便当たりの利用者数：11.3人/便	未達成
西部線(左回り)	○	利用者数：11,977人/年、 1便当たりの利用者数：10.3人/便	利用者数：11,708人/年 1便当たりの利用者数：10.1人/便	未達成
三ヶ峯線	○	利用者数：9,421人/年 1便当たりの利用者数：11.0人/便	利用者数：8,931人/年 1便当たりの利用者数：10.4人/便	未達成

#### <達成状況についての考察>

- ・令和4年4月から65歳以上の有料化(1乗車100円)を実施したため、R3とR4の同月(4～9月)で比較した利用者数は約5%減少

#### <対応方針>

- ・引き続き有料化に対する理解が得られるように情報提供を継続するとともに、令和4年9月に実施したアンケート結果の分析を進め、利用者にとってより良い公共交通を目指す。

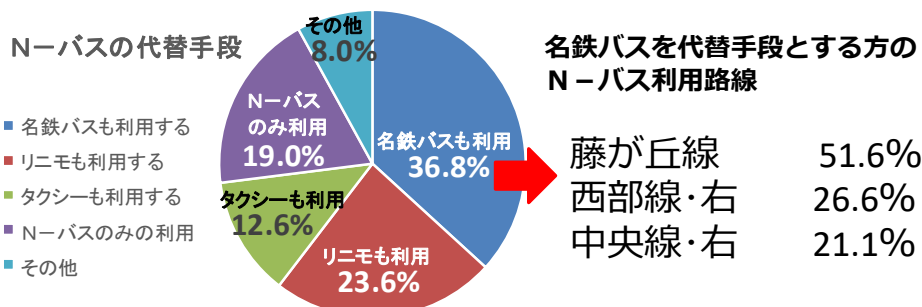
【利用実態調査、アンケート調査結果に基づく評価】

(1) 公共交通の取組満足度：不満が大きい項目

N-バスの運行本数	54%
N-バスのルート	42%
N-バスの乗り継ぎ	36%
N-バスの待合環境	30%
名鉄バスの運行本数	30%

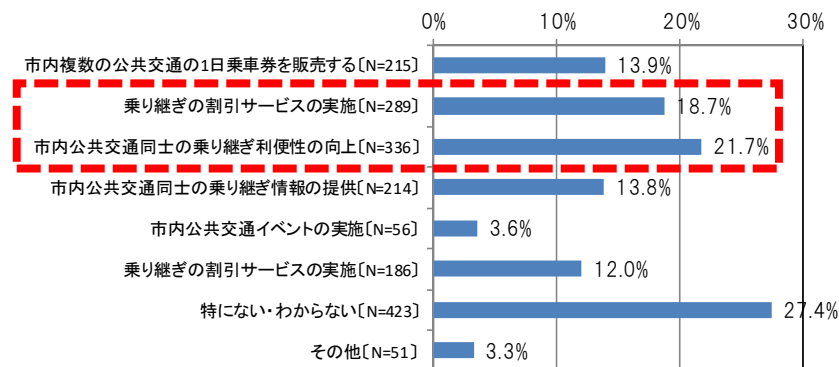
(2) N-バスの代替となる移動手段

N-バス利用者の4割がN-バス以外の移動手段として名鉄バスを利用し、名鉄バスを代替手段としている方のうち半数が藤が丘線利用者



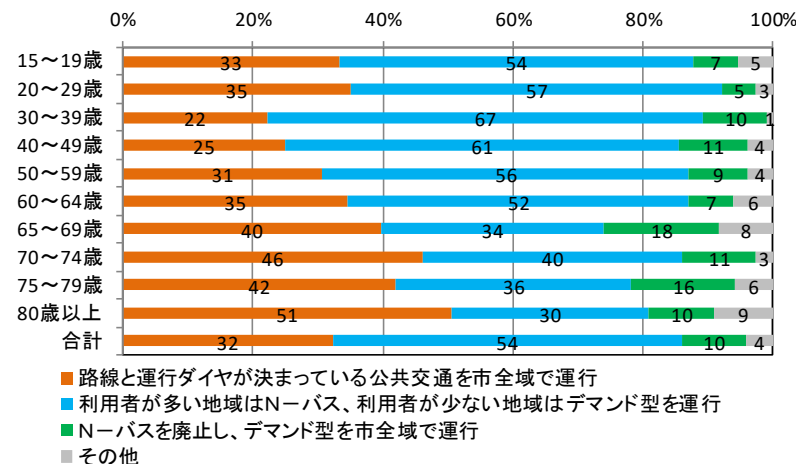
(3) 市内の複数の公共交通を利用する上で実施して欲しいサービス

乗り継ぎ利便性の確保が上位に位置する。



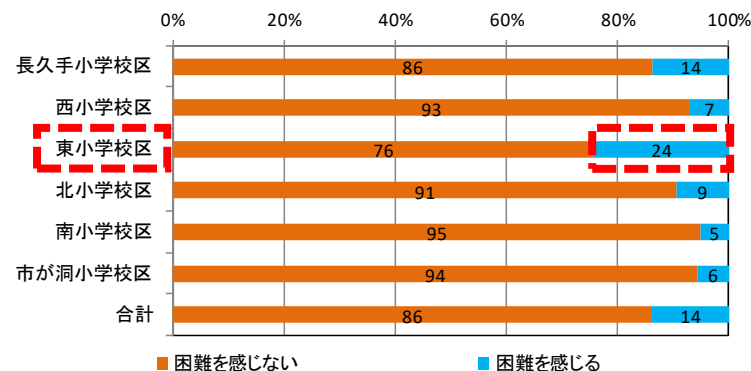
(4) 市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通

市全体で「利用者が多い地域はN-バス、利用者が少ない地域はデマンド型の運行」を求める割合が多く、特に30～59歳の中高年層で目立った。小学校区別で大きな差はない。



(5) 最寄りバス停までの徒歩移動の困難さ

市街化調整区域の東小学校区で「距離的な要因」で困難を感じる割合が最も高い。



## 1. 利用者のニーズに合った交通体系の検討

## 1) 現在の課題

- ・ N-バスは運行本数、ルートや乗り継ぎに関する不満の割合が高い。
- ・ N-バスで良く行く場所へは他の交通手段と使い分けられている実態がある。

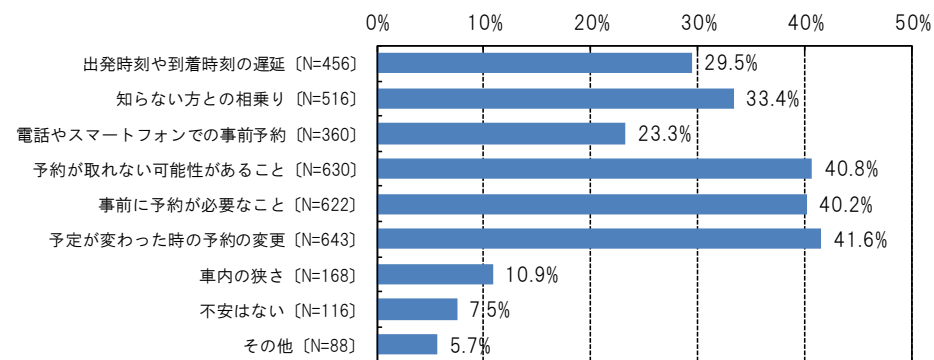
## 2) 対応方針

- ・ アンケート結果の詳細分析や、市民・利用者ヒアリングでの意見集約によるニーズの把握
- ・ バス利用の目的や、ニーズを引き続き分析し、路線や運行ダイヤの見直しについて検討
- ・ 他の交通手段での輸送代替も考慮した役割の再分担の検討
- ・ 公共交通マップ等による周知と利用しやすいサービスの検討

## 2. 新しい公共交通施策に関する検討

## 1) 現在の課題

- ・ 現在の利用実態と、デマンドに対する市民の意向の違いを把握できていない。
- ・ 沿線人口が少ない市街化調整区域の小中学校区で最寄りのバス停までの徒歩移動に困難と感じる割合が高く、当該地域を運行するN-バス路線の利用も少ない。
- ・ デマンド型交通の不安は予約に関することが目立つ。



デマンド型交通についての不安

## 2) 対応方針

- ・ デマンド型交通の導入可否も含めた新たな交通体系の検討及び導入効果の検証及び、対象地域やターゲット層の見極め
- ・ デマンド型交通の不安の改善策の検討



年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
令和3年度評価分	引き続き各種調査等により利用者の意見や動向を注視、分析し、より良い利用者利便の追求が行われることと、N-バスの高齢者有料化については、引き続き丁寧な周知がなされることの期待	<p>市内公共交通に対する市民の意識やニーズを把握するため、公共交通アンケートを実施。</p> <p>市職員によるN-バスの利用実態調査とヒアリング調査を実施。</p> <p>N-バスの65歳以上の有料化（1乗車100円）の実施と、それに伴う運賃負担軽減のため、フリーパス券と回数券を導入し、市ホームページや広報紙で周知</p>	<p>公共交通アンケートの結果を受けて、市民にとって利便性の高い公共交通体系の構築や、N-バスの見直し基準の具体化に向けて検討を行う。</p> <p>今年度は、次の改善に備えてN-バスの利用状況や利用ニーズを注視しながら検討を進める。</p>
	地域間幹線系統である愛知医科大学病院線について、関係者が連携して、新たな利用者獲得に向けた利用促進等を行うことの期待	尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築については、引き続き今後の展開などについて協議を実施	尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けて、引き続き協議を推進

※二次評価日時：令和4年3月10日

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
令和2年度評価分	<p>令和3年4月に予定のN-バス再編の実施と利便性向上、再編後の利用状況分析と利用促進につなげることで、高齢者のN-バス有料化の関係者間での十分な調整、地域のニーズに合った公共交通確保の引き続きの検討への期待</p>	<p>N-バスの再編は予定どおり令和3年4月に実施 再編後には利用実態調査とヒアリング調査を実施 N-バスの運賃は現在は無料の65歳以上の有料化(1乗車100円)を実施予定。運賃負担軽減のため、フリーパス券と回数券を導入予定。令和4年4月実施から実施を予定</p>	<p>N-バスの見直し後の運行開始以降において、次の改善に備えてN-バスの見直し基準の具体化に向けた検討を昨年引き続き検討 上記の見直し基準の具体化に備えて、令和3年4月からの路線見直し以降の利用実態把握のため、利用状況調査や利用者ヒアリングを定期的に行い、分析を進めて活用</p>
	<p>近隣自治体と連携した広域的な公共交通ネットワーク形成の検討への期待</p>	<p>尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向け、今後の展開などについて協議を実施</p>	<p>尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けて、引き続き協議を推進</p>

※二次評価日時:令和3年3月1日

**【第2次長久手市地域公共交通網形成計画における評価スケジュールに基づいた令和4年度分事業の抜粋及びPDCAサイクルのイメージに基づく評価】**

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公共交通会議		①			②				③			
取組内容	今年度取組事業の検討	P →							事業評価 C →			
	アンケート 準備		P →			実施 D →		集計・分析 C →	A →			
	イベント 準備		P →		実施 D →		C →	A →		計画策定に向けた課題・ニーズ抽出		
	利用促進					D →						
研究会（庁内部会）		●	●	●					●		●	

**【地域公共交通会議の実施状況】**

第58回会議令和4年5月30日 主な議題: 令和4年度事業計画・地域公共交通確保維持改善事業の協議

第59回会議令和4年8月1日 主な議題: 令和4年度公共交通市民アンケートの協議

第60回会議令和4年12月22日 主な議題: 令和4年度公共交通確保維持事業の事業評価

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年11月1日

協議会名: 長久手市地域公共交通会議

評価対象事業名: 陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名・運行(航)区間・整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等を記載】	A・B・C 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善点は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
Nーバス (名鉄バス株式会社)	5路線	引き続き各種調査等により利用者の意見や動向を注視、分析し、より良い利用者利便の追求が行われることと、Nーバスの高齢者有料化については、引き続き丁寧な周知がなされることの期待。また、地域間幹線系統である愛知医科大学病院線について、関係者が連携して、新たな利用者獲得に向けた利用促進等を行うことの期待であった。	A 平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。 令和3年4月1日のNーバスの路線見直しを実施した。	B 前年度及び今年度の実績を比較する際、路線やダイヤを同じ条件とする必要があるため、令和3年4月の路線再編後の半年間(4月～9月)で評価を実施した。 【令和3年度(R3.04～R3.09実績)】 利用者数:69,524人/年、1便当たり利用者数:9.8人/便 【令和4年度(R4.04～R4.09実績)】 利用者数:66,615人/年、1便当たり利用者数:9.4人/便 【目標:令和5年度】 利用者数:271,000人/年、1便当たり利用者数:11.4人/便	公共交通アンケートの結果を受けて、市民にとって利便性の高い公共交通体系の構築や、Nーバスの見直し基準の具体化に向けて検討を行う。 今年度は、次の改善に備えてNーバスの利用状況や利用ニーズを注視しながら検討を進める。  尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けて、引き続き協議を推進する。
中央線右回り (名鉄バス株式会社)	市役所～市役所		A 平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。 令和3年4月1日のNーバスの路線見直しにより、中央循環線と西部循環線を一体にし、その一部を中央線として運行系統を引き継いだ。	B 前年度及び今年度の実績を比較する際、路線やダイヤを同じ条件とする必要があるため、令和3年4月の路線再編後の半年間(4月～9月)で評価を実施した。 令和3年4月の路線再編実施に加え、令和4年4月から65歳以上の有料化を実施したため、R3とR4の同月(4～9月)で比較した利用者数は減少した。令和4年に実施した市民アンケートからニーズや課題を把握のうえ、利便性の高い公共交通を目指す。  路線別の利用状況を見ると、中央線は、人口の多い市西部を中心に、市南西部も走行する路線である。病院や大型商業施設付近のバス停からの乗降や、市南西部にある住宅街からの乗降が多く、通院や買い物など市西部及び南西部の市民の生活に必要な移動手段となっている。  (右回り) 【令和3年度(R3.04～R3.09実績)】 利用者数:12,499人/年、1便当たり利用者数:10.8人/便 【令和4年度(R4.04～R4.09実績)】 利用者数:12,152人/年、1便当たり利用者数:10.5人/便 (左回り) 【令和3年度(R3.04～R3.09実績)】 利用者数:11,450人/年、1便当たり利用者数:11.7人/便 【令和4年度(R4.04～R4.09実績)】 利用者数:10,937人/年、1便当たり利用者数:11.2人/便	
中央線左回り (名鉄バス株式会社)	市役所～市役所		A 平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。 令和3年4月1日のNーバスの路線見直しにより、中央循環線と西部循環線を一体にし、その一部を中央線として運行系統を引き継いだ。	B 前年度及び今年度の実績を比較する際、路線やダイヤを同じ条件とする必要があるため、令和3年4月の路線再編後の半年間(4月～9月)で評価を実施した。 令和3年4月の路線再編実施に加え、令和4年4月から65歳以上の有料化を実施したため、R3とR4の同月(4～9月)で比較した利用者数は減少した。令和4年に実施した市民アンケートからニーズや課題を把握のうえ、利便性の高い公共交通を目指す。  路線別の利用状況を見ると、西部線は、人口の多い市西部を走行する路線で、病院や大型商業施設近くのバス停からの乗降が多く、通院や買い物など市西部の市民の生活に必要な移動手段となっている。  (右回り) 【令和3年度(R3.04～R3.09実績)】 利用者数:12,016人/年、1便当たり利用者数:12.3人/便 【令和4年度(R4.04～R4.09実績)】 利用者数:11,042人/年、1便当たり利用者数:11.3人/便 (左回り) 【令和3年度(R3.04～R3.09実績)】 利用者数:11,977人/年、1便当たり利用者数:10.3人/便 【令和4年度(R4.04～R4.09実績)】 利用者数:11,708人/年、1便当たり利用者数:10.1人/便	
西部線右回り (名鉄バス株式会社)	市役所～市役所		A 市内公共交通に対する市民の意識やニーズを把握するため、公共交通アンケートを実施。また、市職員によるNーバスの利用実態調査とヒアリング調査を行った。また、Nーバスの65歳以上の有料化(1乗車100円)に伴う運賃負担軽減のため、フリーバス券と回数券を導入し、市ホームページや広報誌で周知を図っている。	B 前年度及び今年度の実績を比較する際、路線やダイヤを同じ条件とする必要があるため、令和3年4月の路線再編後の半年間(4月～9月)で評価を実施した。 令和3年4月の路線再編実施に加え、令和4年4月から65歳以上の有料化を実施したため、R3とR4の同月(4～9月)で比較した利用者数は減少した。令和4年に実施した市民アンケートからニーズや課題を把握のうえ、利便性の高い公共交通を目指す。  路線別の利用状況を見ると、西部線は、人口の多い市西部を走行する路線で、病院や大型商業施設近くのバス停からの乗降が多く、通院や買い物など市西部の市民の生活に必要な移動手段となっている。  (右回り) 【令和3年度(R3.04～R3.09実績)】 利用者数:12,016人/年、1便当たり利用者数:12.3人/便 【令和4年度(R4.04～R4.09実績)】 利用者数:11,042人/年、1便当たり利用者数:11.3人/便 (左回り) 【令和3年度(R3.04～R3.09実績)】 利用者数:11,977人/年、1便当たり利用者数:10.3人/便 【令和4年度(R4.04～R4.09実績)】 利用者数:11,708人/年、1便当たり利用者数:10.1人/便	
西部線左回り (名鉄バス株式会社)	市役所～市役所		A 尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築については、引き続き今後の展開などについて協議を実施する。	B 前年度及び今年度の実績を比較する際、路線やダイヤを同じ条件とする必要があるため、令和3年4月の路線再編後の半年間(4月～9月)で評価を実施した。 令和3年4月の路線再編実施に加え、令和4年4月から65歳以上の有料化を実施したため、R3とR4の同月(4～9月)で比較した利用者数は減少した。令和4年に実施した市民アンケートからニーズや課題を把握のうえ、利便性の高い公共交通を目指す。  三ヶ峯線は、人口の少ない市東部を走行し、市南東部の交通不便地域となっている住宅街とリニモ駅や公共施設を結ぶ路線である。また、交通不便地域に住む小学生が、通学に利用するとともに、当該地域の住民にとって、病院や商業施設へ移動する手段として利用され、市南東部に住む市民の生活に必要な移動手段となっている。  【令和3年度(R3.04～R3.09実績)】 利用者数:9,421人/年、1便当たり利用者数:11.0人/便 【令和4年度(R4.04～R4.09実績)】 利用者数:8,931人/年、1便当たり利用者数:10.4人/便	
三ヶ峯線 (名鉄バス株式会社)	市役所～市役所	A 平成23年4月1日の路線見直し以降運行を続けている。 平成28年4月1日のNーバスの路線見直しにより、三ヶ峯線早朝便は廃止し、三ヶ峯線福祉の家発便は三ヶ峯線として運行系統を一体にした。	B 前年度及び今年度の実績を比較する際、路線やダイヤを同じ条件とする必要があるため、令和3年4月の路線再編後の半年間(4月～9月)で評価を実施した。 令和3年4月の路線再編実施に加え、令和4年4月から65歳以上の有料化を実施したため、R3とR4の同月(4～9月)で比較した利用者数は減少した。令和4年に実施した市民アンケートからニーズや課題を把握のうえ、利便性の高い公共交通を目指す。  三ヶ峯線は、人口の少ない市東部を走行し、市南東部の交通不便地域となっている住宅街とリニモ駅や公共施設を結ぶ路線である。また、交通不便地域に住む小学生が、通学に利用するとともに、当該地域の住民にとって、病院や商業施設へ移動する手段として利用され、市南東部に住む市民の生活に必要な移動手段となっている。  【令和3年度(R3.04～R3.09実績)】 利用者数:9,421人/年、1便当たり利用者数:11.0人/便 【令和4年度(R4.04～R4.09実績)】 利用者数:8,931人/年、1便当たり利用者数:10.4人/便		

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月11日

協議会名:	長久手市地域公共交通会議
-------	--------------

評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)
----------	---------------------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>①市内の公共交通網は、軌道系のリニモが東西方向の移動軸として市域を横断し、民間の路線バスが名古屋市内の地下鉄駅、市内の主要施設、周辺の大学など、市西部地区の移動軸として、東西方向の移動に対応した路線網となり、隣接市町の境界をまたいでいる。また、市営のコミュニティバス(Nーバス)が市内の移動の足を確保するため、民間のバス路線を補完する形で路線網を形成している。</p> <p>②リニモ沿線では大型商業施設の開業や区画整理の進展による交通流動の変化や更なる人口増加が見込まれるため、自家用車に過度に依存せず、リニモ、名鉄バス(路線バス)、Nーバス、タクシーの各公共交通が一体となった使いやすいネットワークと利便性の高い公共交通サービスを提供することによって、人々の生活を支え、交流を育み、人が笑顔で、いきいきとした暮らしを支える公共交通の実現を目指す。</p> <p>③公共交通ネットワークは移動ニーズに合わせて展開し、市内外への移動拠点となる交通結節点への移動利便性の向上を目指しながら、公共交通とまちづくりとの連携を図り、将来の公共交通ネットワークの形成を進める。</p>
-----------------------------	--

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

令和5年1月11日

協議会名:長久手市地域公共交通会議

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
<p>【事業内容及び結果概要を記載】</p>	<p>A・B・C 評価</p> <p>【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】</p>	<p>【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】</p>
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民アンケート調査</li> </ul> <p>【結果概要】</p> <p>より利便性の高い公共交通ネットワーク構築のために、市民の市内公共交通利用実態や公共交通に関する考え、要望等を調査した、公共交通市民アンケート調査を実施</p> <p>実施期間は、令和4年10月7日を回答期限とし、令和4年9月9日にアンケート調査表を発送</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・配布:4,000通</li> <li>・回収:1,091通(郵送) 434通(Web) 20通(窓口) 計1,545通</li> <li>・回収率:38.6%</li> </ul> <p>公共交通の取組満足度で不満が大きい項目は、Nーバスの運行本数、Nーバスのルート、Nーバスの乗り継ぎ、Nーバスの待合環境、名鉄バスの運行本数であった。市内の複数の公共交通を利用する上で実施して欲しいサービスに関する設問では、乗り継ぎ利便性の確保が上位に位置していた。</p> <p>市内を移動しやすくするために必要と思う公共交通の設問では、平成29年度の調査では「定時定路線型」の割合が約半数を占めたが、今回は「利用者が少ない地域にデマンド型」の割合が半数を超える点で違いがみられた。また、最寄りバス停までの移動の困難さの設問では、市街化調整区域に位置する小学校区で「困難を感じる」割合が最も高くなっており、その多くが距離的な要因であった。</p>	<p>A 計画どおり適切に事業が実施されている。</p>	<p>【補助対象事業名】</p> <p>地域公共交通調査事業(計画策定事業)</p> <p>【事業内容】</p> <p>令和4年度 長久手市地域公共交通会議運営他業務委託</p> <p>【履行期間】 令和4年5月23日～令和5年3月17日</p> <p>【計画策定の向けた方針】</p> <p>次年度の地域公共交通計画の策定に向けて、コミュニティバスへの要望や、各公共交通の利用実態を踏まえ、利用者のニーズに合った交通体系を構築するため、要望への対応や、他の交通手段での輸送代替も考慮した公共交通同士の役割分担等の検討を行う。</p> <p>また、引き続きアンケート結果の詳細分析を進めると共に、市民からのさらなる意見集約によるニーズの把握を行う。</p> <p>また、「デマンド型の運行」を求める割合が半数を超えることや、沿線人口が少ない小学校区で最寄りバス停までの徒歩移動に困難と感じる割合が高いことを踏まえ、デマンド型交通等の導入可否も含め、新たな移動施策を必要とするターゲット層や地域の見極めを行う。また、デマンド型交通については、予約に関することへの不安が目立っていることから、不安要素の解消に向けた対策も併せて検討する。</p>