長久手市巡回バス事業における
デマンド型交通実証実験を通じた役割

長久手市　加藤優作・山際裕行・久保田直也,　(株)豊田中央研究所　早川敬一郎

1. 背景と目的

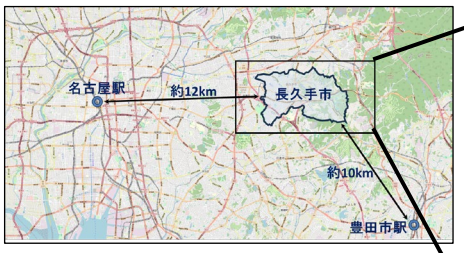
・長久手市は、名古屋市東側に位置し、面積は21.55㎢、人口約6万1千人です。

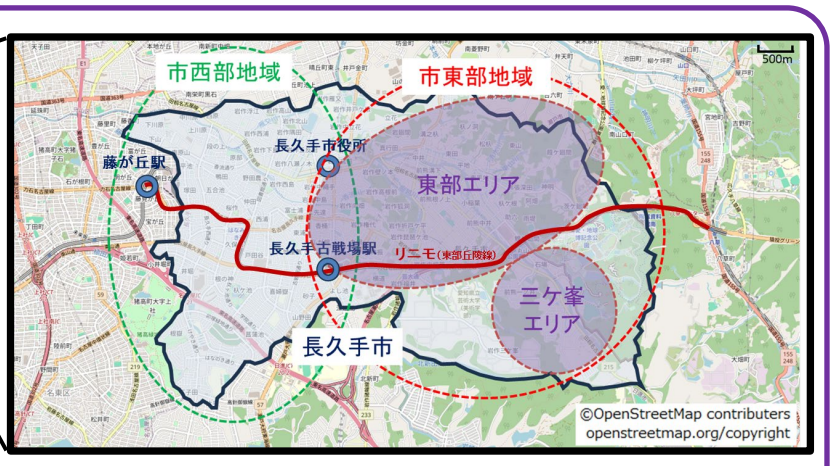
・名古屋に隣接した**市西部**は住宅地・商業施設などが多く都市化が進んでいます。一方、**市東部**は今なお自然を多く残しており、**市街化された都市と自然豊かな田園の両面**を併せ持っています。

・長久手市では，地域交通ネットワークの確保・維持・改善の基本方針として、「**地域特性に合った補助交通の確保**」「**新たな移動手段導入の検討**」を計画しています。

・**市東部**ではN-バス(コミュニティバス)の利用者数が少なく、**新たな移動手段**としてデマンド型交通の導入を検討しています。

・本研究では、**デマンド型交通実証実験**の結果を踏まえ、**地域特性に合った補助交通**の役割について検討します。





長久手市へのアクセス

藤が丘駅まで
- 名古屋駅から名古屋市営地下鉄（東山線）で、終点「藤が丘」駅まで（片道310円、29分）。
- 中部国際空港から空港バス「藤が丘」行き（片道1,600円、55分）

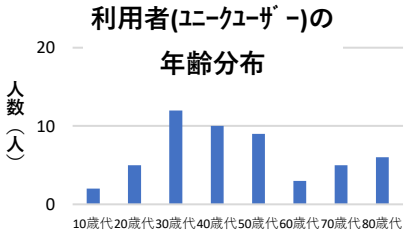
藤が丘駅から
- 藤が丘駅から名鉄バスで「長久手市役所」まで（片道260円、20分）
- 藤が丘駅からリニモで「長久手古戦場」まで（片道240円、7分）

2. デマンド型交通実証実験

【実証実験の概要】
期間 ：令和 6 年 **10月1日～11月30日**（毎日7:30～18:30）
場所： **東部・三ヶ峯エリア**(N-バス東部線・三ヶ峯線沿線)
停留所数：**54箇所**
車両数：1.5台（午前2台，午後1台）
運賃：エリア内移動 **200** 円/人
（2 エリア移動 **400** 円/人）
利用方法：電話又は WEBで事前予約

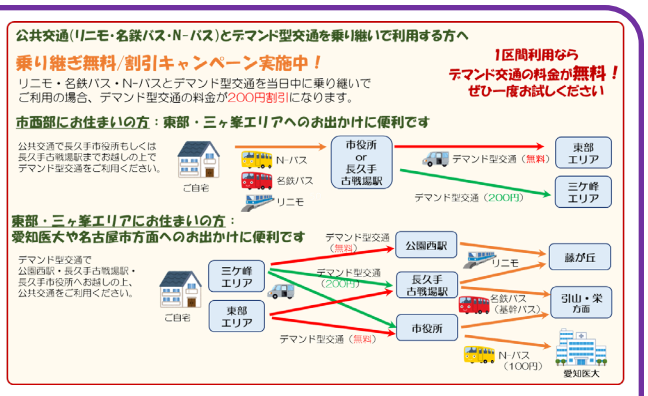
【結果】
利用登録者：**119** 人
利用件数：**189** 件
利用人数：のべ **316** 人
乗合数：**3** 件

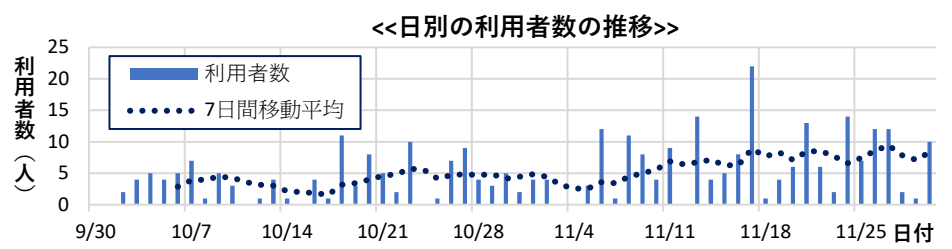
令和6年度実証実験
結果のまとめサイト
はこちら



【乗り継ぎ割引キャンペーン】
- 他の公共交通機関と乗り継いで利用する場合はデマンド型交通の運賃を**200円割引**
- デマンド型交通を1エリアのみ利用の場合は**無料**

⇒ デマンド型交通と既存の幹線系公共交通を一体化することで自家用車ユーザーの取り込みを目指す！





3. 補助交通の２つの役割～フィーダー型と完結型～

乗り継ぎ割引を利用した人（**フィーダー型**利用者）と利用しなかった人（**完結型**利用者）の利用状況を分析

➢ **フィーダー型**利用者
- 藤ヶ丘駅から名古屋市営地下鉄への乗り継ぐ利用が主体
- 午前8時台，夕方17時台・18時台の利用が多い
- 利用目的は多岐に渡る（図1参照）
- 64歳以下ではフィーダー型の利用の方が多い

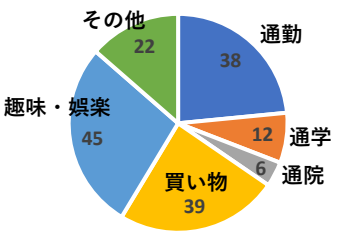


図1. 乗り継ぎ割引利用者の移動目的

➢ **完結型**利用者
- 市内の短距離移動が主体
- 午前中の利用が多い
- 65歳以上では完結型の利用が多い

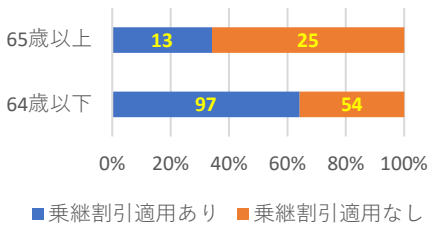


図2. 年齢層別の利用件数と乗り継ぎ割引の適用状況

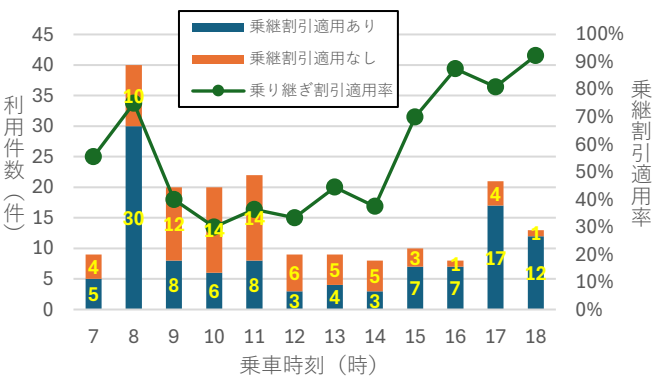


図3. 時間帯別の利用件数と乗り継ぎ割引の適用状況

対象地域における地域特性に合った補助交通として、**基幹交通の利用者を対象としたファースト･ラストワンマイルの交通の役割**と、**交通空白エリア内の移動のための近距離交通としての役割**の２つがあることがわかった。それぞれ対象とする利用者層や移動場所及び目的が多岐にわたるため、その**利用形態を意識した政策立案が重要**なことがわかった。

4. 今後の方針

令和9年度実証実験
告知サイトはこちら

令和7年度も実証実験を実施
期間 ：令和 7 年 **9 月22日～12月21日**(7:30～**20:30**)
場所： **東部エリア + エリア外の昼間特別停留所**
停留所数：**51箇所**
車両数：**1台**
運賃：1乗車 **200** 円/人
（昼間特別停留所の利用は **400** 円/人）
乗り継ぎ割引：**100円**割引
利用方法：電話又は WEBで事前予約

【仕様変更のねらい】
・夕刻の運行時間拡大←フィーダー型利用の促進
・昼間の運行エリア拡大
← 完結型利用の促進、車両リソースの有効活用
・車両台数の削減← 乗り合い率向上をめざす

『地域特性にあった補助交通』(本格運行に向けて)
令和9年度の路線再編では、N-バスを地域特性に合った補助交通と位置付け、市西部地域では利用促進のための路線の充実を図り、市東部地域では、N-バスに代わる新たな移動手段としてデマンド型交通導入の検討を行います。