

江南市における地域公共交通の 基本的な考え方(案)

平成 30 年 2 月

<目 次>

第1章	江南市における地域公共交通の実態	1
第1	地域公共交通の実態.....	1
第2	市民の意向（平成25年度アンケート調査結果）.....	5
第3	江南市地域公共交通を語る会での市民意見.....	8
第4	江南市地域公共交通基礎調査結果（平成28年度）にみる江南市の現状確認.....	9
第2章	江南市における地域公共交通の課題	10
第1	既存の地域公共交通サービスについての課題（個別要請）.....	10
第2	新たな交通サービスについての課題.....	11
第3	財政負担（税金投入）についての課題.....	12
第4	その他の課題.....	12
第3章	江南市における地域公共交通の基本的な考え方	13
第1節	まちづくりに取り組むための基本的な考え方.....	13
第2節	地域公共交通の基本的な考え方.....	15
第1	対象とする区域.....	15
第2	地域公共交通政策の考え方.....	15
第3	地域公共交通のネットワークの目指す姿と各モードの役割.....	17
第4章	江南市における地域公共交通の課題対応	19
第1節	地域公共交通の課題対応.....	19
第1	既存の地域公共交通サービスについての課題（個別要請）対応.....	19
第2	新たな交通サービスについての課題対応.....	20
第3	財政負担（税金投入）についての課題・その他の課題.....	20
第2節	関係者の役割分担.....	21
第5章	江南市における地域公共交通政策に関する評価について	22
第1節	地域公共交通政策の評価.....	22
第2節	事業評価.....	22
第3節	評価体制・評価方法・評価実施計画.....	23
第1	評価体制.....	23
第2	評価方法.....	23
第3	評価実施計画.....	23
第6章	江南市における地域主体の新しい公共交通サービスの導入ルール	24
第1	導入プロセス.....	24
第2	事業評価.....	25
参考資料	27
1	検討経過.....	29
2	個別要請の検討内容.....	30
3	委員名簿.....	34

江南市の地域公共交通の実態（基礎調査結果）

1. 江南市の地域公共交通の実態

- 交通インフラのカバー状況
 - ・駅から半径1km、バス停から半径500m圏域の人口カバー率は78.7%
 - ・いこまいCAR、福祉タクシー料金助成制度等により、市内全域の移動サービスあり。
- 交通インフラの維持の状況
 - ・市が財政投入する公共交通の年間延べ利用者数：約62万人。
 - ・最近3年間の利用者推移は、ほぼ横ばい。いこまいCARの登録者数は増加。
 - ・財政投入は年間約6,000万円。・財政投入額は増加傾向。



2. 平成25年度市民アンケート調査結果

- 公共交通の満足度
 - ・「バス」の満足度は、「わからない」が41%、「満足」が15%、「不満」が34%。
- 事業評価(税投入とサービス維持とのバランス)
 - ・「今後の税金投入とサービス水準のあり方」は、「わからない」が35%、「税投入を抑制すべき」が21%、「現状は妥当」が15%、「税金投入拡大」が4%となっている。



3. 地域公共交通を語る会での市民意見

- 名鉄バスに対する主な意見
 - ・サービス拡充要望あり。赤字の大きい路線をやめてコミバスへの転換など。
- いこまいCARに対する主な意見
 - ・なくしてほしくない。サービス拡充要望あり。2重投資問題、福祉タクシー料金助成制度との役割分担など制度について再検討すべき。
- 高齢者・福祉タクシー助成制度に対する主な意見
 - ・不適切な利用の制限を行うべき。登録条件の見直しなど。
- 大口町コミュニティバスに対する主な意見
 - ・便数が少ない。江南市、大口町、扶桑町で一緒に対応すべき。
- 交通空白についての意見
 - ・交通空白がないというのはおかしい。困っている地域がある。
 - ・交通不便地域の解消が大切。
- 新たなサービスに対する意見
 - ・新しいコミュニティバス・巡回バス・無料バス等の確保。
 - ・スクールバス、企業従業員送迎バス等の活用。
- 駅前整備に対する意見
 - ・駐輪場、駐車場の整備。駅周辺の交通規制。
- 自転車利用についての意見
 - ・自転車で気軽に走れる道路・歩道の整備。シェアサイクルの導入。
- 税金投入についての意見
 - ・拡大意見と抑制意見の両方あり。
- その他の意見
 - ・現状は充実、将来が不安という意見。もっと情報提供すべき。など

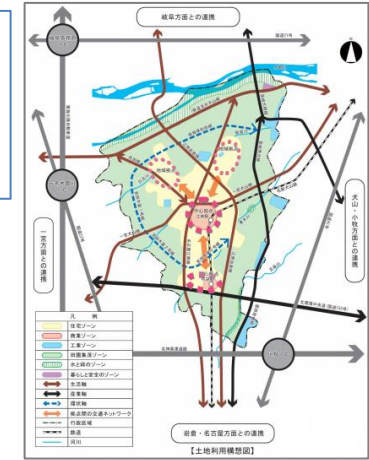
江南市における地域公共交通の基本的な考え方

基礎調査結果にみる「現状確認」

- 現時点で江南市の公共交通は課題はあるもののおおむね充足
 - ・交通体系＝路線バス(名鉄・大口)+いこまいCAR
 - ・人口カバー率：約8割。移動制約者にもサービス提供できている。
- 既存の公共交通に対する個別要請
 - ・利用者アンケートや公共交通を語る会では様々な個別要請を確認。
 - ・個別要請を専門的に検討する体制を整えるべき。
- 地域間の格差及び地域の機運
 - ・地域間、地域内でも公共交通に対する考え方等に相違点がある。
 - ・地域としての公共交通に対する機運が高まっていない。

新しい総合計画の策定

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進する。



地域公共交通の基本的な考え方

1. 地域公共交通政策の考え方

「住宅ゾーン」「商業ゾーン」をコンパクトエリアと想定

- ・コンパクトエリアと想定される区域については、鉄道や路線バスを中心に市民の足を確保する。
- ・コンパクトエリア外については、既存の公共交通をできる限り維持する。
- ・市内全域で、路線バス等でカバーできないエリアはいこまいCARを運行する。
- ・路線バス・いこまいCARで対応できない場合は、福祉施策である福祉タクシー料金助成制度(福祉タクシー)や通常のタクシーにより市民の移動を担う。
- ・地域主体の新しい公共交通サービスの導入については、ルールを定め、必要な支援を行う。

2. 地域公共交通の課題対応

	課題	対応策
既存の地域公共交通サービスについての課題(個別要請)	1. 名鉄バス(路線バス)	名鉄バス(路線バス)の維持確保(江南・病院線、江南団地線)
	2. いこまいCAR	いこまいCARの維持確保
	3. 福祉タクシー料金助成制度	高齢者・福祉障害者福祉タクシー料金助成制度の継続
	4. 大口町コミュニティバス	大口町コミュニティバス(大口町)の運行協力
新たな交通サービスについての課題	1. 不便地域・新たなサービス	地域主体の新しい公共交通サービスの支援
	2. 駅前整備	総合計画に基づく戦略プロジェクトの実施
	3. 自転車利用	都市計画マスタープラン、まち・ひと・しごと創生総合戦略に基づく事業の実施
財政負担・その他の課題	1. 財政負担・評価体制の確保	江南市地域公共交通会議による評価実施
	2. 情報発信体制の確保	地域公共交通の利用促進

3. 地域公共交通政策に関する評価

政策評価指標	○市民一人当たりの路線バス利用回数	
事業評価	路線バスの維持確保	○利用者一人当たりの市負担額の推移(路線別評価)
	いこまいCARの維持確保	○江南市の市負担額の推移

4. 地域主体の新しい公共交通サービスの導入ルールの設定

導入ルールの設定、事業評価の導入

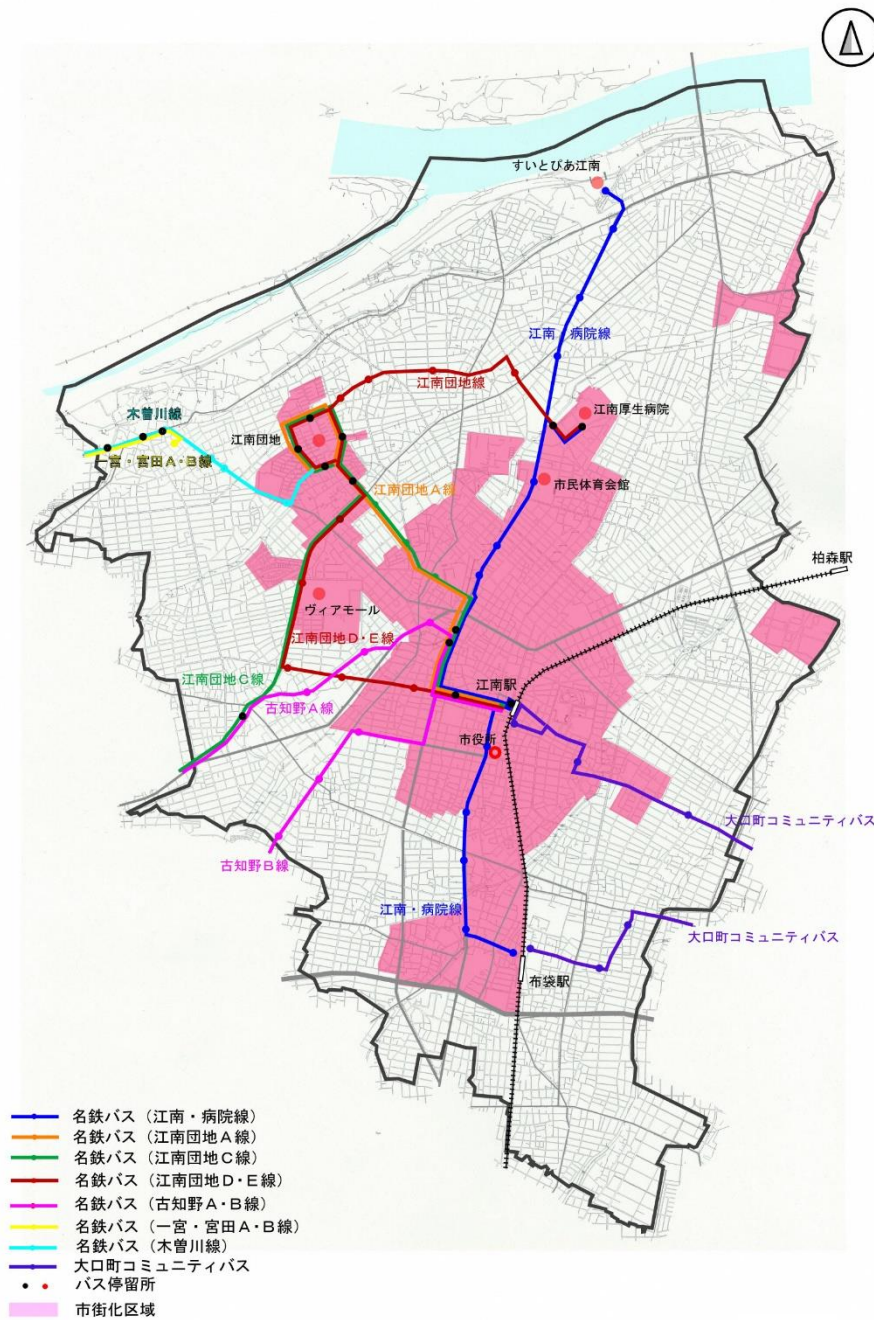
第1章 江南市における地域公共交通の実態

第1 地域公共交通の実態

1 交通インフラ及び主要施設の分布状況

江南市は鉄道については名鉄犬山線を有し、2カ所の駅がある。バスについては名鉄バスと大口町コミュニティバスが市内に定期路線を有している。

図表 1-1 江南市の公共交通（鉄道・路線バス）と市街化区域



2 バス・鉄道の人口カバー率推計

鉄道駅（江南駅・布袋駅・柏森駅・石仏駅）から半径 1 km 及びバス停から半径 500m の範囲の人口集積状況は約 7 万 9 千人であり、総人口の約 79% を網羅している。

ただし、江南市においては、鉄道と路線バス以外に、市内全域に「いこまい CAR」による移動サービスが供給されており、実質的には市内全域に対して公共交通は提供されている。

図表 1-2 地域公共交通機関カバーエリアの人口及びカバー率の推計

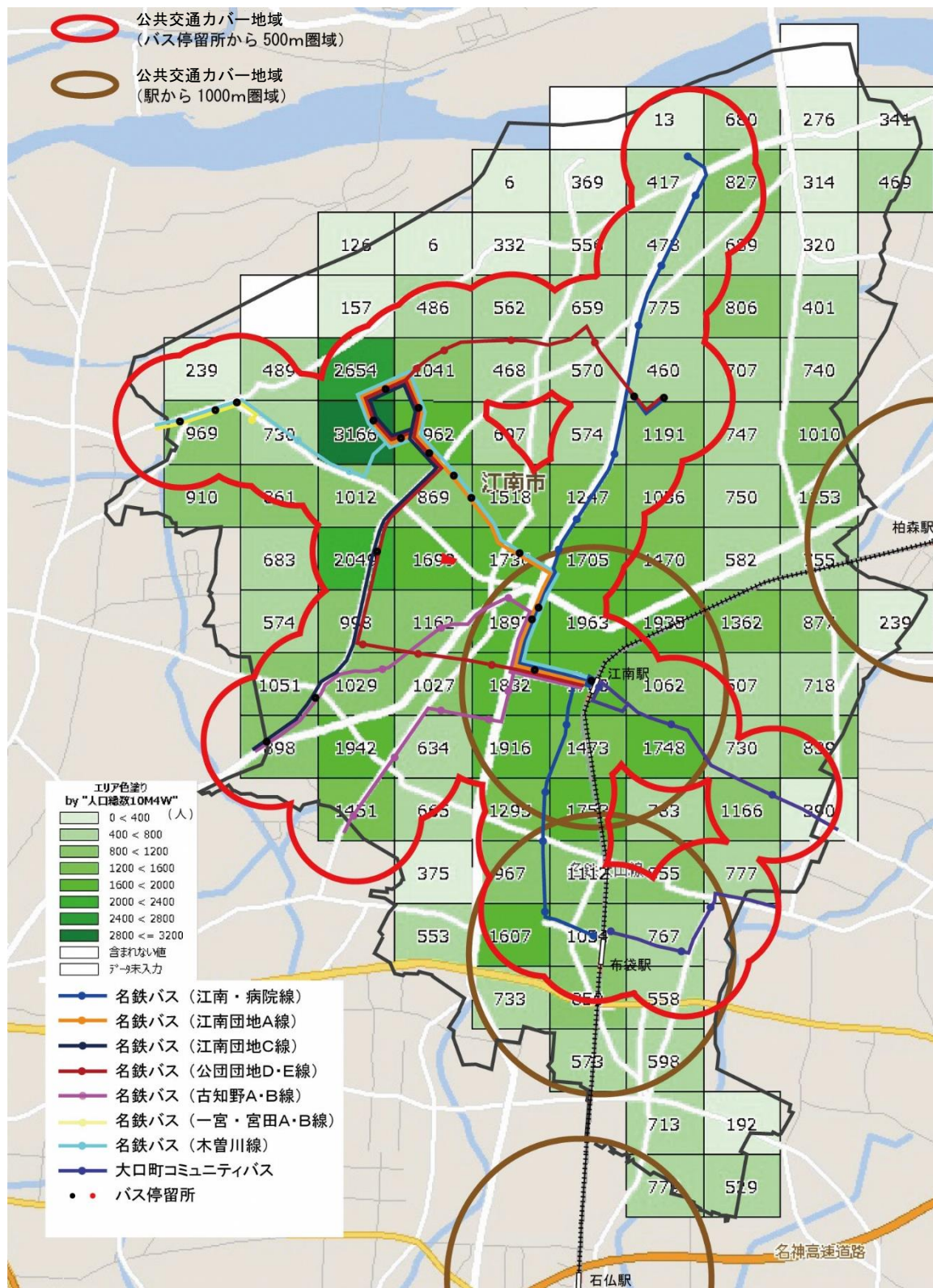
推計パターン		公共交通機関カバーエリア人口 (※1)	全人口に対するカバー率 (※2)
①	江南駅・布袋駅・柏森駅・石仏駅から半径 1 km、バス停から半径 300m の場合	61,628 人	61.8%
②	江南駅・布袋駅・柏森駅・石仏駅から半径 1 km、バス停から半径 500m の場合	78,531 人	78.7%
③	江南駅・布袋駅・柏森駅・石仏駅から半径 1 km、バス停から半径 1 km の場合	93,092 人	93.3%

※1 円が江南市域をはみ出す部分に関しては、4 次メッシュ毎に按分・除外している。

※2 母数の江南市人口には平成 22 年国勢調査時の 99,726 人を採用している。

出典：江南市地域公共交通基礎調査結果報告書（平成 28 年度）

図表 1-3 地域公共交通の影響範囲

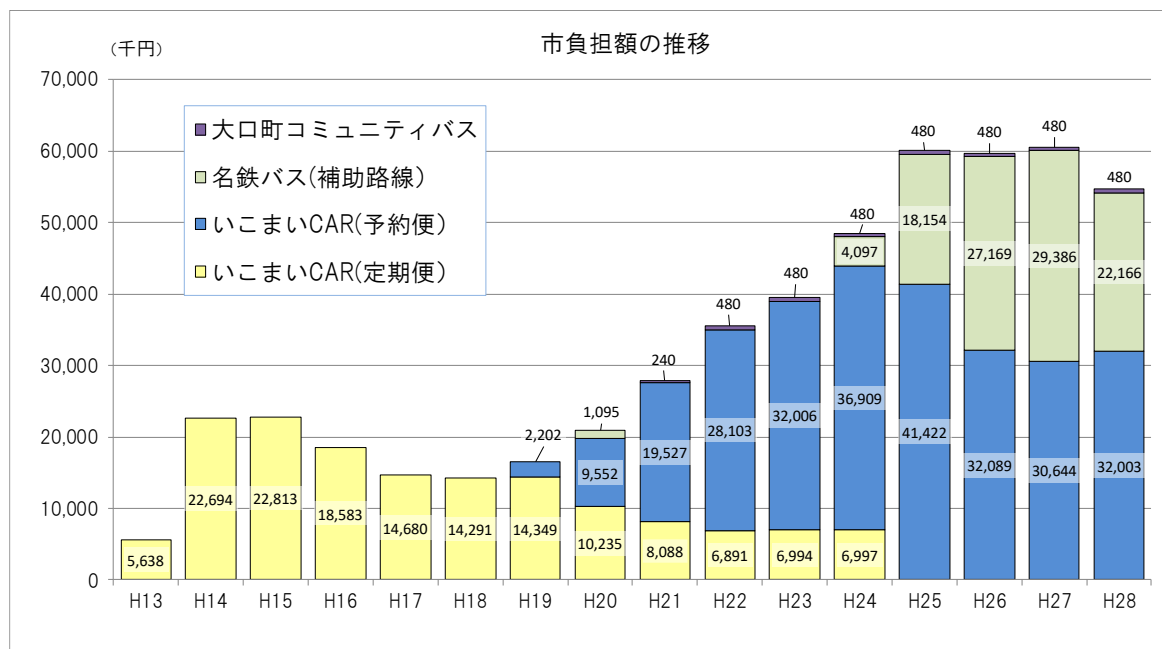


出典：江南市地域公共交通基礎調査結果報告書（平成 28 年度）

3 地域公共交通に対する市の負担額の推移

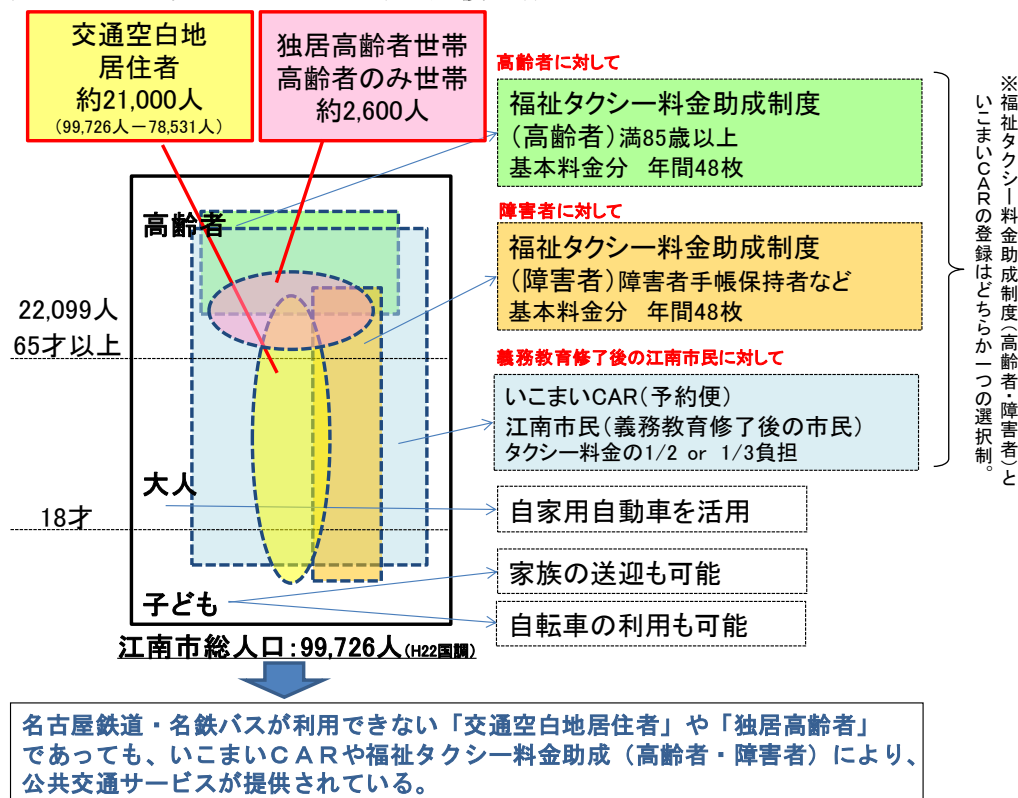
公共交通を維持するために市が負担している負担額の推移は以下の通り。
当初はいこまい CAR 定期便の事業に対して負担していたが、予約便に事業変更して負担額が変動した。現状は年間約 6,000 万円負担しており、その内訳は、いこまい CAR 予約便に約 3,000 万円、名鉄バス（補助路線）に約 3,000 万円となっている。

図表 1-4 公共交通に対する市の負担額の推移



資料：江南市（平成 29 年度）

図表 1-5 公共交通についての市の支援内容



出典：江南市地域公共交通基礎調査結果報告書（平成 28 年度）

第2 市民の意向（平成25年度アンケート調査結果）

1 アンケート調査結果要約

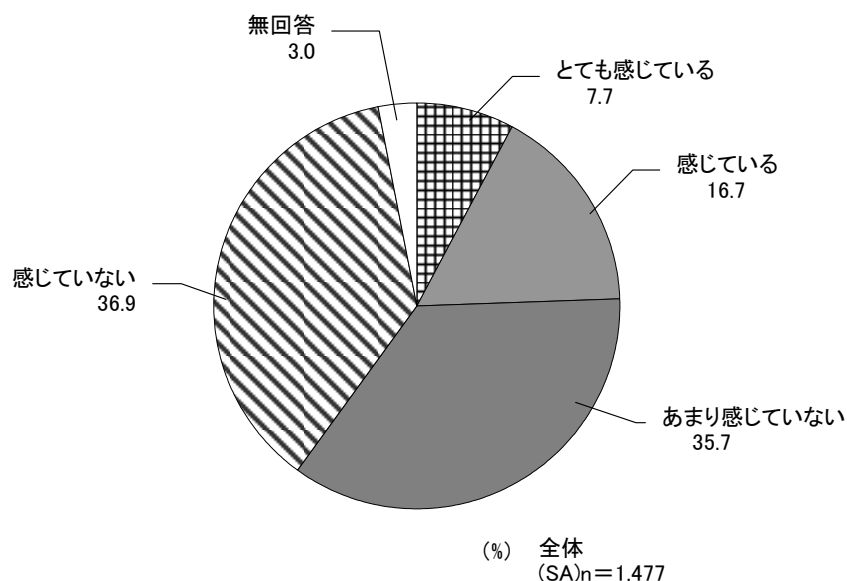
- 全体を総括すると、バス・いこまい CAR（予約便）は、認知度・利用度とも、決して高い状況には無いにも関わらず、そのサービス水準に対しては、「満足」より「不満」が上回っている。税金を投入して民間路線バスを維持することは、「妥当」が若干上回っているが、今後の税金投入は維持もしくは抑制すべきとの意向にある。
- 名鉄バスが通過していない「古知野東（線路東）」・「古知野北」・「布袋（線路東）」・「布袋北」等のエリアは、公共交通に対するサービス水準の満足度や税金を投入して維持することに対して評価は低く、「今以上の税金投入・サービス向上」の期待があり、地域格差が明確に認められた。
- アンケート結果をふまえると、「線路東」地区等の名鉄バスが通過していない比較的交通不便地域のサービス強化に対する要望は認められるが、バス・いこまい CAR（予約便）の認知度・利用度が決して高い状況になく、今後の税金投入に対して維持もしくは抑制すべきとの意向が多い。サービス強化を行うよりも、地域公共交通のPR活動を進め、利用促進を促すことが優先されるべきである。

2 アンケート調査内容（一部抜粋）

（1）日常の移動に不便を感じているか（問3-1）

- ・「日常の移動に不便を感じているか」を確認すると、「とても感じている」「感じている」が合わせて24.4%存在した。4人に1人が移動に不便を感じている。
- ・「不便を感じている理由」を確認すると、「自宅から鉄道やバス停留所が遠い」が59.2%と最も選択されており、次いで「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」（43.1%）が選択された。

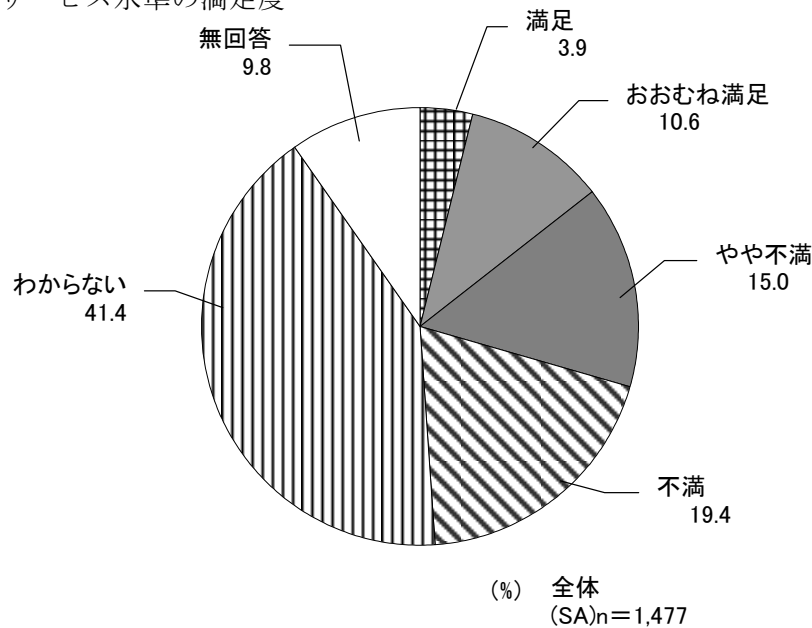
図表 1-6 日常の移動に不便を感じているか



(2) バスの利用頻度とサービス水準に対する満足度について (問3-6)

- ・「バスの利用状況」を確認すると、約7割の人が「ほとんど乗らない」と回答しており、利用している人の中でも「週に3日以上」「週に1~2日」を合わせた「週に1日以上」利用する人は3.6%にとどまる状況にある。
- ・バスに対する「現状のサービス水準の満足度」を確認すると、利用者が少ないため、「わからない」が41.4%と最も多かった。
- ・「満足」「おおむね満足」の小計が14.5%で、「不満」「やや不満」の小計34.4%となり、「不満」の声の方が多かった。

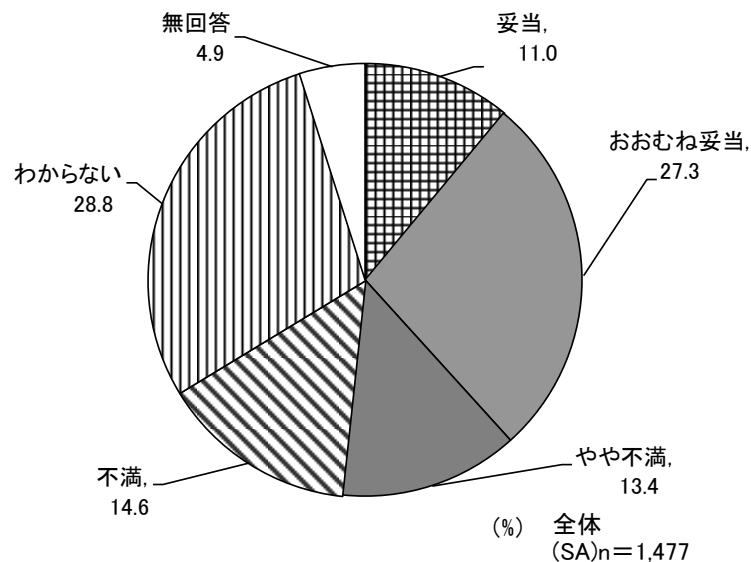
図表 1-7 サービス水準の満足度



(3) 税金を投入して民間路線バスを維持することに対する評価 (問4-1)

- ・年間数百万円の税金を投入して「民間路線バスを維持することは妥当と考えるか」を確認したところ、「妥当」「おおむね妥当」が38.3%であるのに対し、「不満」「やや不満」が28.0%であり、「妥当」とする意見が約10%上回った。ただし、「わからない」を選択する回答者が28.8%存在しており、「妥当」が大多数を占める状況にはない。

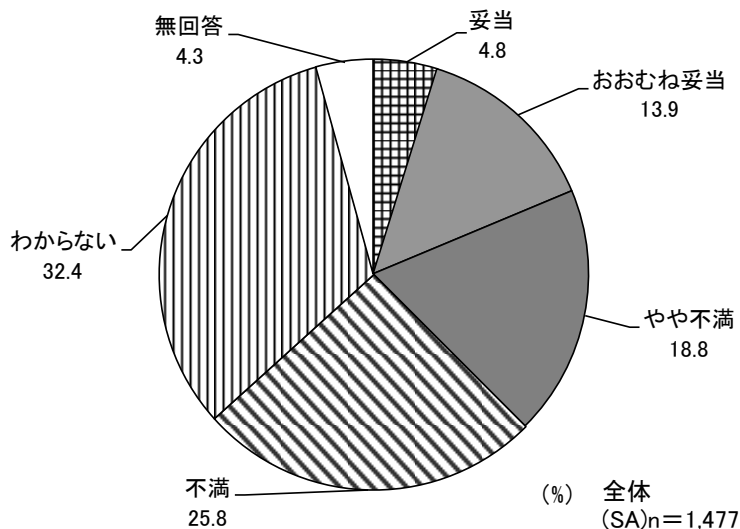
図表 1-8 民間路線バスを維持することに対する評価



(4) 「いこまい CAR (予約便)」を維持することに対する評価 (問4-2)

- ・「いこまい CAR (予約便) を維持することの妥当性」を確認したところ、「妥当」「おおむね妥当」が18.7%、「不満」「やや不満」が44.6%となり、「不満」とする意見が25.9%上回った。路線バスを維持するよりも「不満」とする意見が多い。

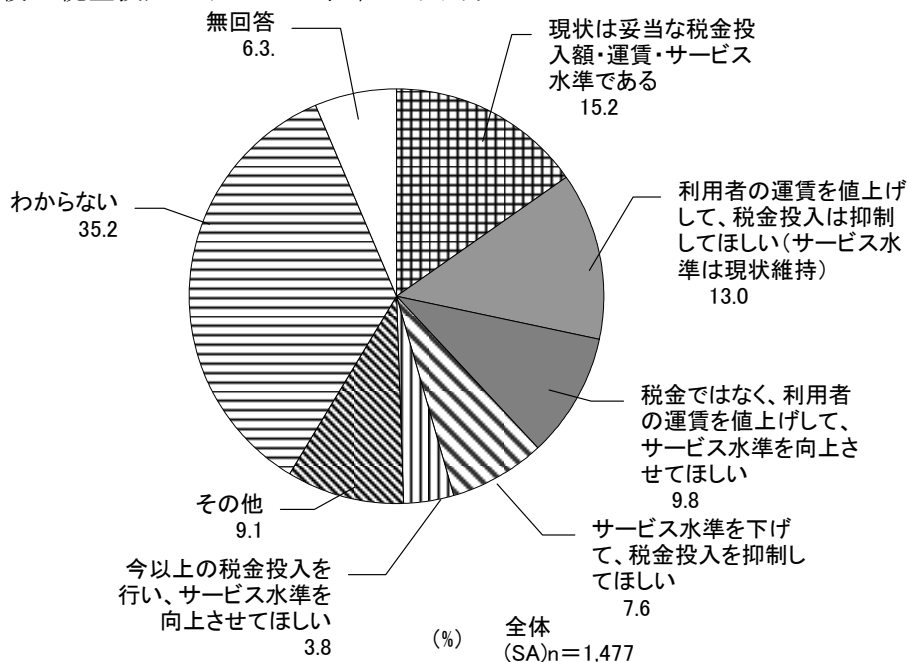
図表 1-9 「いこまいCAR (予約便)」を維持することに対する評価



(5) 今後の税金投入とサービス水準のあり方 (問4-3)

- ・「今後の税金投入とサービス水準のあり方」について確認すると、「わからない」が35.2%と最も多かった。
- ・明確な意思表示をした意見を確認すると、「現状は妥当な税金投入額・運賃・サービス水準である」が15.2%と一番多く、次いで「利用者の運賃を値上げして、税金投入は抑制してほしい (サービス水準は現状維持)」が13.0%、「税金ではなく運賃を値上げして、サービス水準を向上させてほしい」が9.8%となった。
- ・市民の意向は、「税金投入は維持もしくは抑制」し、「運賃負担で賄うべき」という意向にあると言える。

図表 1-10 今後の税金投入とサービス水準のあり方



第3 江南市地域公共交通を語る会での市民意見

(1) 開催日時

平成28年8月20日～9月2日にかけて、5か所、80人の参加による意見交換会を開催。

(2) 開催内容

○江南市の公共交通の現状についての報告

○グループに分かれて意見交換

- ・公共交通の現状報告に対する意見や今後どのような対応をすべきかの意見の確認

(3) 開催風景 (写真)



(4) 語る会での主な意見

① 名鉄バスに対する主な意見

- サービス水準・利用環境に対する意見
- 事業改善に対する意見
- 補助支援に対する意見

② いこまいCARに対する主な意見

- 事業に対する意見
- 制度改善に対する意見
- 運賃設定に対する意見
- バス事業との関係性に対する意見
- 制度設計等に対する意見

③ 福祉タクシー料金助成制度に対する意見

- 制度設計等に対する意見
- 事業費等に対する意見

④ 大口町コミュニティバスに対する意見

- ・便数が少ない。生活圏を考えると、江南・大口・扶桑で一緒に対応すべき。など

⑤ 交通空白についての意見

- ・いこまいCARは公共交通とは言えない、交通空白地域はある。タクシーがあるから空白がないとは言えない。など

⑥ その他の意見 (新たなサービスに対する意見)

- 新しいサービスに対する意見 (コミュニティバスを導入すべき 等)
- 駅前整備に対する意見 (駅周辺の交通規制 等)
- 自転車利用についての意見 (気軽に走れる道路整備 等)
- 税金投入についての意見 (もっと財政投入すべき、コスト削減すべき 等)

第4 江南市地域公共交通基礎調査結果（平成28年度）にみる江南市の現状確認

1 現時点で江南市の公共交通は課題があるもののおおむね充足

- ・鉄道駅から半径1 km及びバス停から半径500mのカバーエリア人口は78.7%となっている。カバーエリア圏外の市民に対しても、いこまいCAR等によって公共交通サービスが提供できている。
- ・現時点で、江南市の交通体系は定時定路線である名鉄バス及び大口町コミュニティバスで構成されており、いこまいCAR（一部、福祉タクシー料金助成制度）で補完している。
- ・現時点で、江南市には「交通空白地」は存在しないとし、鉄道駅から半径1 km、バス停から半径500m 圏外を「交通不便地域」とする。

2 既存の公共交通に対する個別要請についての対応

- ・公共交通はおおむね充足しているというものの、利用者アンケート調査や江南市地域公共交通を語る会では様々な個別要請があることを確認した。
- ・提出された個別要請は、基本的に現在の江南市地域公共交通会議の体制の中で検討できるものが大多数を占めている。
- ・個別要請を検討するためには内部組織だけでなく、外部委員を迎えて専門的に協議する体制を整えるべきである。

3 地域間の格差及び地域の機運

- ・公共交通に対する意見については、税投入や公共交通サービスの拡大・縮小など、地域間で格差があり、さらに、地域内でも意見の相違がみられる。
- ・現状の改善案としてコミュニティバス・巡回バスの導入など、新たな公共交通サービスの導入について意見はあるものの、利用者の確保策やコースの検討について地域の案として成熟した回答が出せる状況ではなく、公共交通に対する機運が高まっていない。

第2章 江南市における地域公共交通の課題

平成28年度に「江南市地域公共交通基礎調査」を実施し、平成29年3月に「基礎調査結果報告書」をとりまとめている。

その中で、地域公共交通サービスについて検討が求められる事項（課題）は次の通り。

第1 既存の地域公共交通サービスについての課題（個別要請）

1 名鉄バスについて

○市民からの要望事項についての検討

- ・便数が少ない、運賃が高い、バス停が遠いといった各種要望事項について、名鉄バスと共有すると共に、改善できる事項について「事務局にて交通事業者と協議」する必要がある。

○税投入の見直しについての検討

- ・利用者負担の拡大との指摘に対して、名鉄バスの運賃形態は、認可運賃のため原則変更できない。
- ・税投入して維持している名鉄バス「江南・病院線」「江南団地線」の扱いについて、「江南市地域公共交通会議等にて協議」する必要がある。

○コミュニティバスへの転換要請についての検討

- ・上記の対応に関連するため、対応の方向性について「江南市地域公共交通会議等にて協議」する必要がある。

2 いこまいCARについて

○市民からの要望事項についての検討

- ・当日予約、運行時間の延長、市外利用、運賃制度の要望事項について、「庁内会議にて協議」する必要がある。関係者の合意形成が必要なものは「江南市地域公共交通会議等にて協議」する必要がある。

○制度設計等に対する意見についての検討

- ・バス事業との2重投資、福祉タクシー料金助成制度との役割分担、年齢制限、利用目的の制限等、制度設計等について、「庁内会議にて協議」する必要がある。

3 福祉タクシー料金助成制度について

○制度設計等に対する意見についての検討

- ・配布枚数、登録条件、利用条件、事業費削減等の意見について、「庁内（福祉部門）へ情報提供」する必要がある。

4 大口町コミュニティバスについて

○市民からの要望事項等についての検討

- ・ 要望等については、江南市による財政負担無くして改善できない。
- ・ 大口町、扶桑町との連携については、新たな事業化を行う方向性が示された時点で、調整すべき事項である。
- ・ 後述の新たなサービスの対応と併せて、対応方針について「他市町・庁内会議にて協議」する必要がある。

第2 新たな交通サービスについての課題

1 交通不便地域について

○交通不便地域の対応についての検討

- ・ 市内全域をカバーする「いこまい CAR」、一般乗用タクシーが、公共交通として認識されていないことから啓発活動に努める必要がある。
- ・ 交通不便地域などにおける福祉施策、地域格差による受益者負担の扱いについて、今後策定・改定される江南市総合計画、江南市都市計画マスタープラン等に鑑みながら「庁内会議にて協議」する必要がある。

2 新たなサービスについて

○導入についての検討

- ・ 地域全体で公共交通を実現するための施策、地域主導による新たな施策のあり方について「庁内会議にて協議」する必要がある。
- ・ 新たなコミュニティバス、巡回バス、無料バス等の導入は、新たな財政投資が必要である。税金投入の今後の対応次第となるため、財政負担の対応と併せて地域の負担・利用者の負担・地域への補助（市の負担）などのあり方を整理する必要がある。
- ・ 地域主導により新たなサービスを実現する際は、「江南市地域公共交通会議等にて協議」する必要がある。

○財政上の工夫（財政投入を伴わない施策）についての検討

- ・ スクールバス（愛知江南短期大学、滝学園）、企業従業員送迎バス、ボランティア輸送など、新たな財政投入を伴わないで活用が考えられるサービスについて、「庁内会議にて協議」する必要がある。

3 駅前整備について

○将来のまちづくりでの検討

- ・ 駐輪場・駐車場・駅周辺の交通規制等は、駅周辺のまちづくり事業での対応となる。上位関連計画の「江南市都市計画マスタープラン」の計画目標年次は平成 29 年度であるため、当該要望事項を関係部局と共有し、次期計画策定時に検討する必要がある。（※既存計画においては、駐車場・駐輪場は、駅やバス停留所の周辺での確保・拡充を検討することとしている。（江南市都市計画マスタープラン p53））

4 自転車利用について

○将来のまちづくりでの検討

- ・自転車の活用、気軽に走れる道路・歩道の整備については、駅前整備と同様にまちづくり事業での対応となる。当該要望事項を関係部局と共有し、次期計画策定時に検討する必要がある。
- (※既存計画での自転車道の扱いは、環境負荷の少ない社会の構築の中で、整備を検討することとしている。(江南市都市計画マスタープラン p60))

第3 財政負担（税金投入）についての課題

○拡大 or 抑制の相対立する意見についての検討

- ・市民アンケート調査結果では、維持・抑制を求める意見が多数である。
- ・江南市地域公共交通を語る会では、市民アンケート調査結果、財政負担の実態（負担額は増加傾向）等について報告した中で、「もっと財政投入すべき」と「抑制すべき」との相対立する意見が指摘された。
- ・江南市の財政状況に鑑みると、現在の財政負担を維持することはできず、今以上の負担額の圧縮が求められている状況にある。
- ・財政投入拡大の意見があるものの、江南市の財政事情を考慮しつつ、投入の方向性を検討する必要がある。

第4 その他の課題

○評価・情報発信等の体制確保についての検討

- ・実態を評価する意見としては、前述までの各種要望事項以外に、「大変充実していると思う」という意見と「将来が不安」という意見が共存する。また、現状について知らなかった、もっと情報発信すべきとの指摘がある。
- ・公共交通のモニタリング、評価については「江南市地域公共交通会議等にて協議」する必要がある。
- ・情報発信等を行う体制確保や取り組み方法について「庁内会議にて協議」する必要がある。

第3章 江南市における地域公共交通の基本的な考え方

第1節 まちづくりに取り組むための基本的な考え方

江南市の最上位計画である「第6次江南市総合計画（以下、「総合計画」とする。）」のまちづくりに取り組むための基本的な考え方は以下の通り。このまちづくりの考えに基づき、地域公共交通政策を推進する。

① 基本目標1「地域の魅力を活かした機能的なまちづくり」

質の高い都市空間の整備を進めることにより、誰もが住みたい、住み続けたいと思える生活環境の充実をめざします。特に、名古屋市都心部への高いアクセス性と緑や水辺などの良好な自然環境や来訪者が多い曼陀羅寺をはじめとした歴史資源などの江南市の強みを活かし、コンパクト・プラス・ネットワーク^{注1}の考え方に基づいた、都市的機能と自然環境が調和した機能的なまちづくりをめざします。

これにより、江南市の魅力を活かした生活しやすいまちとして、「生活環境が快適なまち」の実現をめざします。

資料：総合計画「第Ⅱ部 基本構想」より抜粋

② 土地利用における「拠点」の形成

本市における主要な拠点として、通勤・通学などで人が最も集まる鉄道駅である江南駅及び布袋駅を中心とする区域を『中心拠点』、市民の健康を支える江南厚生病院～市民体育館周辺の区域と、観光名所や大規模住宅団地のある曼陀羅寺公園～江南団地周辺の区域を、地域においても人々が多く集まる区域として『地域拠点』と位置づけ、中心拠点－地域拠点間や、中心拠点同士を交通ネットワークで結ぶことにより、住みやすく、利便性の高いコンパクトなまちづくりをめざします。

資料：総合計画「第Ⅲ部 基本計画」より抜粋

③ 市長の戦略政策1「多彩な魅力・多様な暮らしを選べるまちの実現」

人口減少による人口密度の低下は、都市の生活を支える機能（医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業）の分散や縮小、行政コストの上昇の要因となり、結果として市の魅力の低下や行政サービスの低下につながるおそれがあります。

人口減少の時代だからこそ、持続可能な都市の将来像を見据え、都市構造の改革に取り組み、拠点への都市機能の集約や拠点間ネットワークの確保を前提とした「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するとともに、市のブランド力の向上や魅力の再発掘に取り組む必要があります。

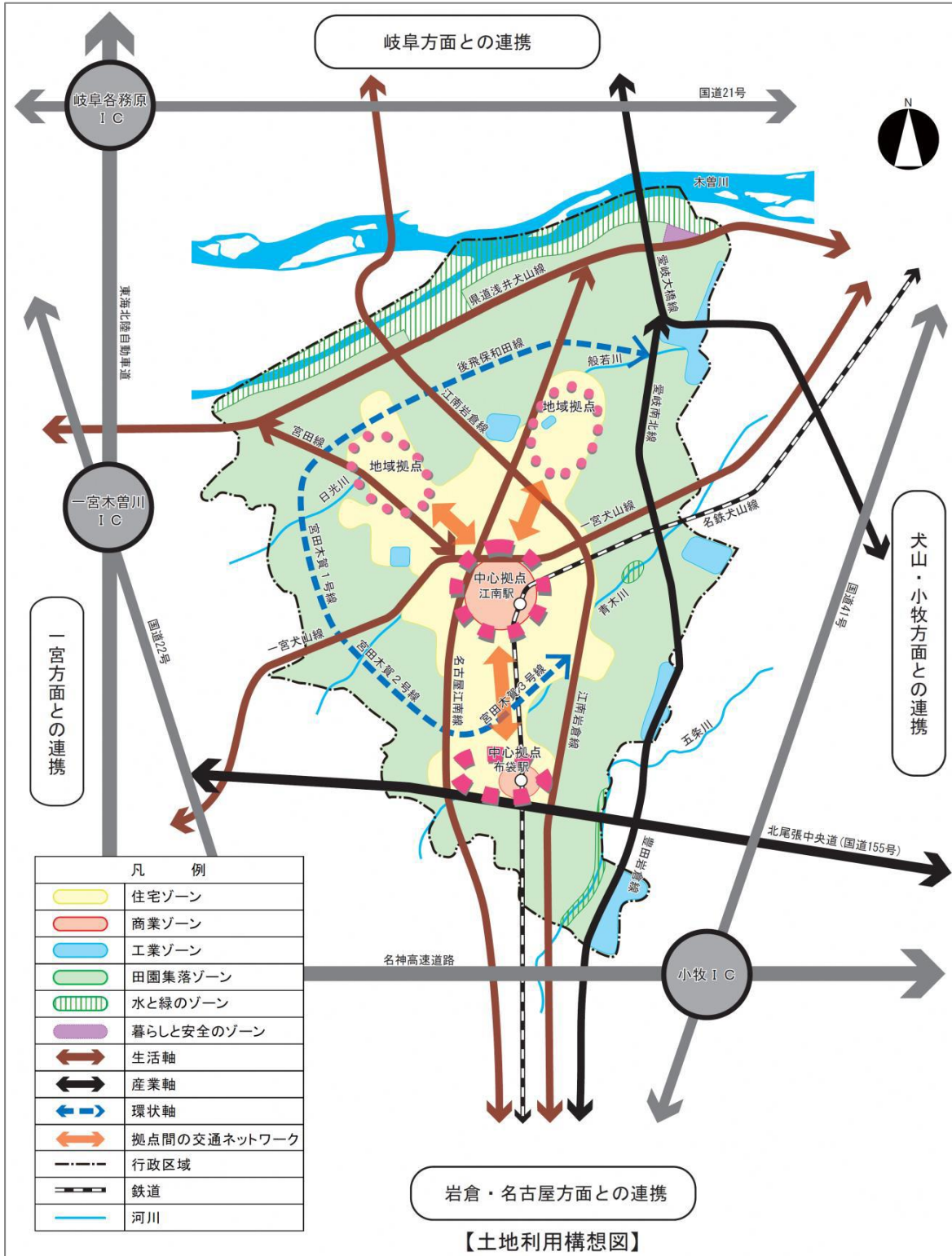
そのため、更新を予定している都市計画マスタープランと新たに作成する立地適正化計画

注1 コンパクト・プラス・ネットワーク：国土交通省が提唱している政策であり、人口減少や高齢化が進む中であっても、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業などの生活サービス機能を確保し、住民が安心して暮らせる、持続可能な都市経営を実現できるよう、関係施策間で連携しながら、都市のコンパクト化と拠点間の交通ネットワーク形成をすること。「国土のグランドデザイン2050」では、基本戦略の一つとして「コンパクト+ネットワーク」と示されている。

には、中心拠点・地域拠点の整備方針や拠点間ネットワークの考え方を整理し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のより具体的な取り組みを推進していきます。

資料：総合計画「第Ⅲ部 基本計画」より抜粋

【参考】総合計画における土地利用構想図



出典：総合計画「第Ⅲ部 基本計画」より抜粋

第2節 地域公共交通の基本的な考え方

第1 対象とする区域

地域公共交通政策を実施する「対象とする区域」は、「江南市全域」とする。

総合計画策定に関する市民意向調査結果では、公共交通に関して満足度が低く、重要度が高い項目となっていることから、市全体で地域公共交通政策に関する取り組みを行う。

また、総合計画で定めるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づいて、まちづくりを進めるため、第6次江南市総合計画の土地利用構想図の中心拠点・地域拠点が存在する「住宅ゾーン」・「商業ゾーン」で構成されるエリアを「コンパクトエリア」として想定し、重点的に地域公共交通事業を展開する。

○重点エリアの設定

「住宅ゾーン」・「商業ゾーン」では重点的に地域公共交通事業を展開

第2 地域公共交通政策の考え方

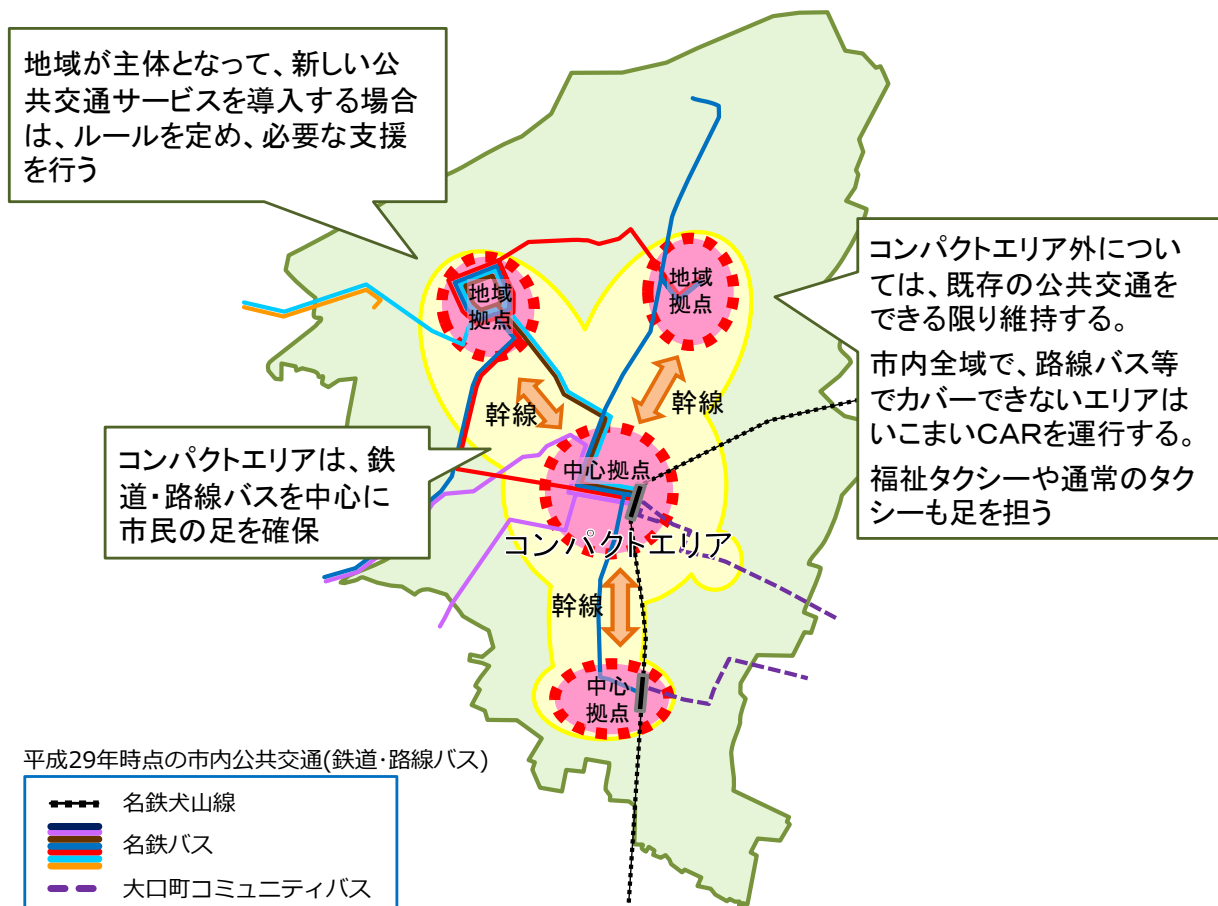
江南市の公共交通は、鉄道や路線バス、大口町コミュニティバスが存在し、市内全域でいこまいC A Rを運行していることから、おおむね充足している状況となっている。

路線バスについては、平成29年12月現在、市内のみを運行する路線は、全て市が補助を行っている。市内から市外へ向かう路線は、民間バス会社で採算が成立している路線が複数存在しているものの、市が補助を行っている路線も存在する。また、市内の名鉄犬山線の東側のエリアでは、市が運行経費の一部を負担し、大口町コミュニティバスの停留所が設置されている。

以上をふまえ、江南市の地域公共交通政策の考え方を以下のとおりとする。

- ・コンパクトエリアと想定される区域については、鉄道や路線バスを中心に市民の足を確保する。
- ・コンパクトエリア外については、既存の公共交通をできる限り維持する。
- ・市内全域で、路線バス等でカバーできないエリアはいこまいC A Rを運行する。
- ・路線バス・いこまいC A Rで対応できない場合は、福祉施策である福祉タクシー料金助成制度（福祉タクシー）や通常のタクシーにより市民の移動を担う。
- ・地域主体の新しい公共交通サービスの導入については、ルールを定め、必要な支援を行う。

図表 3-1 江南市の地域公共交通のイメージ



○今回の考え方に基づく公共交通政策を実行する事業期間

総合計画と連動した「平成30年度～平成39年度」の10年間

第3 地域公共交通のネットワークの目指す姿と各モードの役割

1 江南市の地域公共交通のネットワークの目指す姿

江南市の地域公共交通のネットワークの目指す姿は、以下の通りとする。

- ・ 中心拠点間と中心拠点－地域拠点間を結ぶネットワークを「幹線」として位置付け、鉄道（名古屋鉄道）や路線バスを中心として公共交通を維持確保する。
- ・ 幹線以外のバス路線を「支線」と位置付け、利用の状況に応じて、見直しを検討する。
- ・ 路線バスでカバーできない部分については、「いこまいCAR」により、市内全域で移動できる環境を維持確保する。
- ・ 周辺自治体や名古屋圏との移動を支える広域の公共交通については、鉄道（名古屋鉄道）および複数の市町にまたがって運行する路線バスで対応する。
- ・ 路線バス、いこまいCARでは地域のニーズと合わない場合は、地域が主体となって実施する公共交通サービスで対応する。
- ・ その他の公共交通事業については、利用者（市民）は必要に応じて活用する、事業者は需要に応じた運行体制を整えるなど、関係者が協力しながら、事業主体が中心となってサービスを提供する。

2 ネットワークを形成する各モード（交通手段）の役割

江南市におけるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを支える地域公共交通の維持確保のため、ネットワークとなる地域公共交通のモード毎の役割を下記のように設定する。

モード	役割	今後の方向性
広域移動とまちの拠点となる「鉄道」(駅)	名古屋市等との広域の移動や江南市のまちづくりの中心拠点の役割を担う。	事業主体（名古屋鉄道）が中心となり、駅の利便性、鉄道の運行本数等の現行のサービス水準の維持確保を目指す。
ネットワークの骨格となる「路線バス」(補助路線)	中心拠点と地域拠点や中心拠点間との移動サービスを提供する役割を担う。	財政支援を行いながら、コンパクトエリアの路線の維持確保に努める。路線の維持を目指しつつ、利用の状況に応じて見直しを検討する。
周辺都市との移動を担う「路線バス」(広域路線)	市内と周辺都市との移動サービスの役割を担う。	事業主体（名鉄バス）が中心となって、サービス水準の維持確保を目指す。
バス路線でカバーできない移動を担う「いこまいCAR」	鉄道・路線バス等でカバーできない市内移動を支える役割を担う。	市民の計画的な昼間の外出に対して、市内全域で移動ができる環境を確保するため、サービスの継続に努める。

駅東の移動を担う 「大口町コミュニティバス」	名鉄犬山線東側エリアの市民が利用できる移動手段としての役割を担う。	大口町の協力を得ながら、サービス水準の維持確保を目指す。
高齢者・障害者の移動を担う 「福祉タクシー料金助成制度」	いこまいCARでは対応できない時間帯や市外、突発的な移動を、福祉施策として支える役割を担う。	地域公共交通とは別に、高齢者・障害者等への福祉施策として事業の継続を目指す。
地域が主体となった公共交通サービス	路線バス・いこまいCARではカバーできない地域のニーズに対応する役割を担う。	地域が主体となった公共交通サービスについて、検討・実施に関する取り組みに対して、支援に努める。
その他の移動手段 (タクシー等)	市民の移動を支える役割を担う。	利用者（市民）は必要に応じて活用する、事業者は需要に応じた運行体制を整えるなど、関係者が協力しながら、事業主体がサービスの維持を目指す。

3 江南市が事業主体となって展開する「いこまいCAR」の位置付け

「いこまいCAR」は、市民の基礎的な生活を支える手段として、「買い物」、「通院」などの「計画的な昼間の外出（お出かけ）」に対して補助を行い、路線バスを補完する公共交通として市内の移動を担うものとする。

そのため、通勤・通学や早朝・夜間の移動、突発的な移動を支える役割までは想定しない。

また、江南駅、布袋駅といった中心拠点のにぎわい形成を支援する観点から、市外への利用はできない。

第4章 江南市における地域公共交通の課題対応

第1節 地域公共交通の課題対応

第1 既存の地域公共交通サービスについての課題（個別要請）対応

1 名鉄バス（路線バス）について

対応するために 行う事業	<ul style="list-style-type: none"> ○市内を運行する路線バスの維持確保 ○対象路線 <ul style="list-style-type: none"> ・江南・病院線 （布袋駅～江南駅～江南厚生病院～すいとぴあ江南） ・江南団地線（古知野高校前経由） （江南駅～古知野高校前～江南団地） ・江南団地線（ヴィアモール前経由）／（団地経由江南厚生病院行） （江南駅～ヴィアモール前～江南団地～江南厚生病院）
実施主体	○バス事業者
対応事項	<ul style="list-style-type: none"> ○関係者による路線維持・安全運行の実施 ○コンパクトエリアでの事業維持 ○利用状況に応じた見直しの検討 （布袋駅～江南駅、江南厚生病院～すいとぴあ江南、江南団地～江南厚生病院間等）

2 いこまいCARについて

対応するために 行う事業	○いこまいCARの維持確保
実施主体	○江南市（運行主体：タクシー事業者）
対応事項	<ul style="list-style-type: none"> ○関係者によるサービス維持・安全運行の実施 ○江南市の運賃負担による事業維持 <ul style="list-style-type: none"> ・市負担額が極端に増加した場合、理由を考慮して継続を検討 ・状況によって、相乗り率向上のための施策、対象範囲の見直し、相乗りアプリの導入等を検討

3 福祉タクシー料金助成制度について

対応するために 行う事業	○福祉タクシー料金助成制度の継続
実施主体	○江南市（運行主体：タクシー事業者）
対応事項	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通（いこまいCAR）と福祉施策との役割分担の整理 <ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー料金助成制度の対象者は85歳以上高齢者、障害者であるが、85歳以上の高齢者は、いこまいCARの活用も可能 ・平成29年現在、国において免許返納者に対する介護保険サービスの活用が検討されていることから、動向を注視

4 大口町コミュニティバスについて

対応するために 行う事業	○大口町コミュニティバス（大口町）の運行協力
実施主体	○大口町

対応事項	○大口町との連携継続 ・大口町・扶桑町との打合せ会による情報交換の継続 ・市民への利用促進、負担金等による事業協力
------	---

第2 新たな交通サービスについての課題対応

1 交通不便地域について・新たなサービスについて

対応するために 行う事業	○地域主体の新しい公共交通サービスの支援
実施主体	○各地域（支援主体：江南市）
対応事項	○新しい地域公共交通事業導入ルールに基づく支援の実施 ・地域のニーズに合った公共交通サービスを協議する地域組織の 設置誘導

2 駅前整備について

対応するために 行う事業	○総合計画に基づく戦略プロジェクトの実施
実施主体	○江南市
対応事項	○戦略プロジェクト（戦略政策に関連する事務事業）の実施 ・江南駅前の利便性向上（都市計画道路整備事業：江南通線） ・布袋駅東側の開発促進（交通結節点整備事業）等

3 自転車利用について

対応するために 行う事業	○江南市都市計画マスタープラン、江南市まち・ひと・しごと創生総 合戦略に基づく事業の実施
実施主体	○江南市、交通事業者
対応事項	○利用促進事業の実施 ・サイクル・アンド・ライド等の利用促進策の検討

第3 財政負担（税金投入）についての課題・その他の課題

1 財政負担について・評価体制の確保について

対応するために 行う事業	○江南市地域公共交通会議による評価実施
実施主体	○江南市・江南市地域公共交通会議
対応事項	○江南市地域公共交通会議の定期開催 ・政策評価、事業評価による変動理由を考慮した財政負担の適正性 の判断

2 情報発信体制の確保について

対応するために 行う事業	○地域公共交通の利用促進
実施主体	○江南市、交通事業者
対応事項	○広報、ホームページ等による地域公共交通事業の情報発信 ・利用実績等について広報等を通じた定期的な情報発信の実施

第2節 関係者の役割分担

江南市の地域公共交通政策の課題に対応するためには、江南市（行政）のみでは対応できないため、関係者の役割分担と江南市地域公共交通会議の役割を以下の通り設定する。

○関係者の役割分担

構成員	役割
江南市	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通政策の検討主体・実施（事務局を担う） ● 名鉄バス路線の維持 ● いこまいCAR運行の維持 ● 福祉タクシー料金助成制度の継続 ● 名鉄バス・いこまいCAR運行主体（タクシー事業者）との連携・調整 ● 近隣自治体や県との連携・調整 ● 地域主体の新しい公共交通サービスの支援 ● 交通政策推進上、必要となる対策の検討・実施
名鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスの運行 ● 利用促進策の実施
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● いこまいCAR、福祉タクシー、通常のタクシーの運行 ● 利用促進策の実施
道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路管理上の観点からの助言
公安委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通保安上の観点からの助言
地域公共交通の利用者（市民）	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の積極的な利用 ● 地域主体の公共交通の検討・協議
学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> ● 協議のアドバイス・コーディネート （協議の進行役、各種提案、他地域事例の紹介等）

資料：国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」（第3版平成28年3月）、国土交通省 中部運輸局「活発で良い議論ができる会議のために。」（平成28年3月）を参考に作成

○江南市地域公共交通会議の役割（江南市地域公共交通会議設置要綱 第1条）

道路運送法（昭和26年法律第183号）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。

（協議事項：要綱第2条）

- ・ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- ・ 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
- ・ 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

第5章 江南市における地域公共交通政策に関する評価について

第1節 地域公共交通政策の評価

江南市地域公共交通のネットワークの目指す姿を実現するためには、現在の公共交通の形を維持確保することが必要となる。

公共交通の維持確保は、市民の公共交通の利用により担保されるものと考え、地域公共交通の政策を管理するため、以下の指標を設定する。

○評価指標

指標	設定理由と対策	算出方法
市民一人当たりの公共交通利用回数	市民一人当たりの公共交通利用回数から、市民の公共交通の利用頻度をモニタリングする。 利用回数の推移について、変動理由を考察し、公共交通政策の方向性の確認を行い、事業に反映させる。	名鉄バスより提供される、路線バスの利用人数、いこまいCARの利用人数、大口町より提供される、大口町コミュニティバスの江南市内のバス停の利用人数を合計して年間の利用回数を算出し、年度末時点の人口で除することにより求める。 対象期間は4月から翌年3月、名鉄バスの利用人数は、古知野線（2路線）、江南・病院線、江南団地線（4路線）、木曾川線、一宮・宮田線（2路線）の路線別利用者数の合計とする。

第2節 事業評価

評価対象は、江南市が公共交通を直接実施（支援）する路線バス（補助路線）、いこまいCARとする。事業評価については、様々な評価の指標が想定されるが、事業の持続性を主眼に置いて以下の指標を設定する。

○評価指標

評価対象	指標	設定理由と対策	算出方法
路線バスの維持確保 (補助路線)	利用者一人当たりの市負担額の推移 (路線別評価)	利用者一人当たりの市負担額の推移から路線別の状況をモニタリングする。 路線別の推移について、変動理由を考察し、事業評価において報告するとともに、事業の維持・改善に反映させる。	利用者一人当たりの市負担額は、江南・病院線、江南団地線(古知野高校経由)、江南団地線(ヴィアモール経由)、江南団地線(団地経由江南厚生病院行)の各路線において、当該年度の補助金を、補助金算定期間である10月～翌年9月の利用者数で除することにより求める。

いこまいC A R の維持確保	江南市の市負担額の推移	市負担額の推移からいこまいC A Rの状況をモニタリングする。 高齢化の進展により、事業費の増加が見込まれるが、事業費の変動内容から、変動理由を考察し、事業評価において報告するとともに、事業の継続または見直し内容に反映させる。	市負担額は該当年度の決算額を利用する。
--------------------	-------------	--	---------------------

第3節 評価体制・評価方法・評価実施計画

第1 評価体制

政策管理指標の評価及び、事業評価は、「江南市地域公共交通会議」にて行う。また、評価の分析を行うため、庁内に内部組織（仮称：江南市公共交通運営委員会）を設置する。

江南市地域公共交通会議を適切な時期に開催し、当該年度（前年度）の評価（数値及び変動理由）を行うとともに、大口町コミュニティバス、地域主体の新たな公共交通導入などの事業の取組状況を報告し、進捗状況を確認することとする。

各事業の評価結果をふまえて見直しが必要となる場合、地域公共交通会議で協議し、政策会議にて判断を行う。

第2 評価方法

評価は、地域公共交通確保維持改善事業に関して、国土交通省中部運輸局が定める事業評価の様式（中部様式）を参考に実施する。

この様式により、具体的取組みに対する評価内容（政策評価・事業評価）、自己評価から得られた課題と対応方針などを確認する。

具体的取組みに対する評価内容（事業評価指標）については、路線バスの系統毎に利用状況の評価するとともに、他路線との比較ではなく、自らの路線の経年変化とその理由を中心に検討し、指標の数字データだけではなく、路線の問題点や解決すべき課題を公共交通会議に報告する。

第3 評価実施計画

政策管理指標の評価及び事業評価は、毎年モニタリングを実施し、評価を行う。事業の取組状況についても毎年進捗状況を確認する。

第6章 江南市における地域主体の新しい公共交通サービスの導入ルール

江南市では、鉄道や路線バス、いこまいCAR、大口町コミュニティバス等により、地域公共交通は市内全域に対してサービス提供が行われている状況にある。

しかし、地域のニーズに対応できない場合、地域における新しい公共交通サービスの導入が求められることから、今後、地域における新しい公共交通を導入する際のルールについて、下記のように設定する。なお、ルールの実施に当たって必要な事項については、別に検討を行う。

第1 導入プロセス

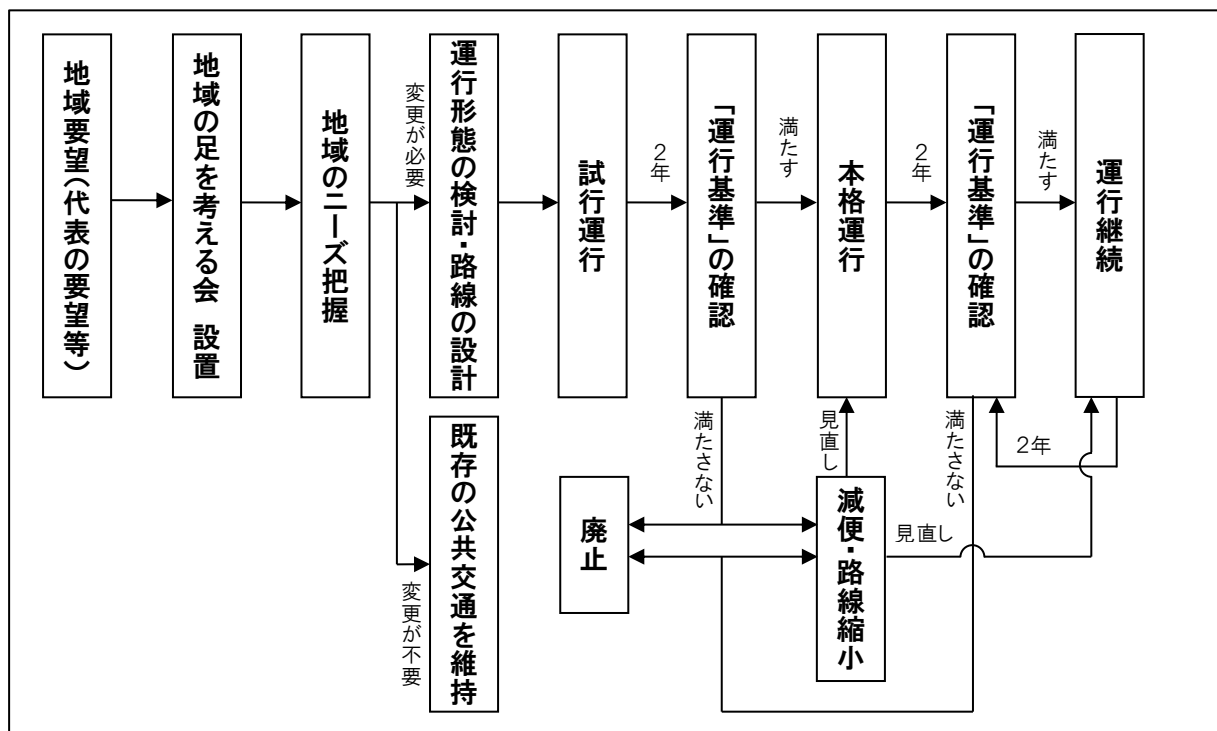
「地域の代表者からの要望」等により、市への意見が寄せられた際、地域主体で検討する事を前提に市が相談を受け付ける。

その後、地域が主体となって実際に新しい公共交通サービスを検討する際は、導入する地域の意見反映、事業構築のための合意形成（協議）、事業開始後の利用促進策等、地域の主体的な事業参画が求められるため、「地域の足を考える会（仮称：地区交通協議会）」の設置を基本原則とする。

地区交通協議会での協議を通して、事業構築・運行・モニタリングを行い、事業継続の必要性、事業改善案等について協議する。

市は、地区交通協議会に対して情報提供などを行い、必要に応じて協議に参加しながら支援を行う。

① 地域主体の新しい公共交通サービスの導入プロセス（フロー）



② 地域の足を考える会（仮称：地区交通協議会）の設置の考え方

- 検討する地域の住民ニーズを適切に反映できる協議体制を整えていること。
- 鉄道や路線バスとのネットワークが議論できるよう、小学校区単位を目安に、検討する地域の範囲が設定できること。
- 上記条件を満たす組織として、小学校区の自治会の集合体である「コミュニティ協議会」または、「各小学校下自主防災会」（小学校区 10 箇所）を母体とする組織による協議体制が望ましい。
- 協議体制を整えた「地域の足を考える会（仮称：地区交通協議会）」において、江南市（職員）の支援のもとで、新しいサービス導入を検討し、事業案を江南市地域公共交通会議にて、協議承認する。

③ 導入時の基本原則

- 地域住民主体の事業とする。
（地域住民は、事業構築・運営支援・利用促進等に主体的に参画する）
- 運行主体はボランティアではなく、事業者とする。
- 路線バス等の既存の地域公共交通と競合しないよう配慮する。
- 地域が主体となった新たなサービス導入時は、重複投資を避けるために当該地区のいまい CAR の運行は廃止する。
- 財政支援を行う際は、運行基準を定めるとともに、金額の上限を設定する。
- 江南市の財政支援がサービス導入前の負担状況と比較して過大にならないよう配慮する。
- 新たな路線の運行を検討する際には、スクールバスや企業従業員送迎バスの混乗利用などの大きな財政支援を伴わないで対処可能な代替案も協議する。

第2 事業評価

新しい地域公共交通事業が適切に事業化され、事業運営されているかを定期的に評価するために、事業評価制度を導入する。

○事業評価制度の内容

○評価体制	江南市地域公共交通会議において、地区交通協議会がその取組み結果を自ら報告し、江南市地域公共交通会議にて廃止・減便・路線再編などについて評価・協議する。
○試行運行期間の設定	試行運行期間を「2年」と設定し、事業着手後2ヵ年度終了時点で総合評価を行い、本格運行化すべきか検討する。
○評価指標の設定	事業構築時の目的に照らした「評価指標」を設定し、当該指標をもとに、江南市地域公共交通会議にて評価を行う。 なお、下記の2指標を上記指標に加えて導入する。 指標①：利用者数の推移 指標②：江南市からの財政支援額の推移

参考資料

<目次>

1 検討経過.....	29
2 個別要請の検討内容.....	30
3 委員名簿.....	34

1 検討経過

<平成 28 年度>

○江南市地域公共交通基礎調査の実施

江南市公共交通再編委員会、江南市地域公共交通会議で協議

<平成 29 年度>

○江南市地域公共交通基礎調査を受けて課題解決策を検討

江南市公共交通再編委員会（再編委員会）で検討内容を確認し、江南市地域公共交通会議検討部会で検討後、江南市地域公共交通会議（交通会議）で協議・承認。

検討を重ねる中で、特に評価に関して、市の公共交通に関する基本方針作成の必要性を認識したため、江南市における地域公共交通の基本的な考え方を策定する。

第 1 回 再編委員会 (5/30)	第 1 回 検討部会 (6/23)	第 1 回 交通会議 (8/2)
○検討内容・スケジュール ○公共交通における個別要請について ○評価手法について ・利用状況の報告	○検討内容 ○公共交通における個別要請について ○評価手法について ・利用状況の報告	・市町村有償輸送更新登録 ○検討部会の設置報告 ・利用状況の報告

第 2 回 再編委員会 (8/28)	第 2 回 検討部会 (9/25)	
・検討部会の指摘事項説明 ○名鉄バスの対応方針 ○大口町コミュニティバスの課題対応 ○いこまい CAR・福祉タクシー料金制度の課題対応 ○新しい地域公共交通事業の導入ルール・評価手法	○名鉄バスの対応方針 ○いこまい CAR の課題対応 ○大口町コミュニティバスの課題対応 ○新しい地域公共交通事業の導入ルール・評価手法	

第 3 回 再編委員会(10/27)	第 3 回 検討部会(11/13)	
○地域公共交通政策の目標 ○評価手法 ○いこまい CAR と高齢者福祉タクシーの整理	○地域公共交通政策の目標 ○評価手法	

第 4 回 再編委員会(12/27)	第 4 回 検討部会 (1/18)	第 2 回 交通会議(2/21) <small>予定</small>
○地域公共交通の基本的な考え方（案）の検討	○同左	○地域公共交通の基本的な考え方（案）の協議・承認

2 個別要請の検討内容

○対応方針

第6次江南市総合計画で位置づけられた中心拠点・地域拠点間や中心拠点同士を交通ネットワークで結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現を目指す項目について対応を検討する。

○個別要請の検討内容と結果（※は検討部会で検討した内容）

（1）名鉄バス

再編委員会にて名鉄バスに対して利便性の向上を要請するよう確認し、検討部会にてできる範囲で調整を進めるよう、名鉄バス担当者に要請。その後、要請した項目について、名鉄バス担当者から、回答を得た。

増便については、コンパクトエリアと想定した区域内で実施について、エリア外の利用状況に応じた調整を実施したうえで実現可能となり、名鉄バスとの協議事項でもあるため、再編委員会、検討部会にてダイヤの見直し案を検討し、後述のとおり方向性を示す。

検討内容	結果
ダイヤの調整 (鉄道との接続性)※	第6次江南市総合計画で定めるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づいた項目であるため、名鉄バス担当者に対し、調整を要請。 名鉄バス担当者からは、「特急電車との接続に関して、補助路線は協議案件となるため、市に案を出してから進めていきたいと考えている。独自路線に関しても、電車に合わせるよう考慮しているおり、全てのお客様に対応できるか難しいところもあるが、今後、考慮したいと考えている。」との回答を得た。
バス車内のエアコン管理※	対応方針に基づかない項目であるが、影響が比較的小さいため、できる範囲で実施するよう、検討部会にて名鉄バス担当者に要請。 名鉄バス担当者からは、「環境対応（CO2）と車内快適性の兼ね合いから、発車の概ね5分前にエンジンを始動するようにしているが、近隣の苦情対応のため、直前の始動となることに理解をいただきたい。」との回答を得た。
社員教育の充実※	対応方針に基づかない項目であるが、影響が比較的小さいため、できる範囲で実施するよう、検討部会にて名鉄バス担当者に要請。 名鉄バス担当者からは、「ハード面では技量の差が出ないように車両対応を進める。ソフト面では、引き続き訓練や覆面モニター調査を実施して改善に努める。」との回答を得た。
WEBサイトでの情報提供の改善※	対応方針に基づかない項目であるが、影響が比較的小さいため、できる範囲で実施するよう、検討部会にて名鉄バス担当者に要請。 名鉄バス担当者からは、「検索サイトの拡充を進めていく方向で、社内的にも検討を進める。」との回答を得た。

バス停留所の環境改善	中心拠点、地域拠点のバス停留所に関して対応を検討するが、未完了である布袋駅の停留所は今後、市が整備する方針であり対応する予定。
増便※	投入している事業費で最大限の事業効果が発揮できるよう、コンパクトエリアでは路線の維持に努めながら、利用が少なくなっている部分の見直しを検討する。見直しによって生じる資源は利用増が期待できる路線に投入し、より利用者のニーズに合った運行を目指す。 なお、車両、料金設定等は変更せず、利用状況に応じた運行便数となるよう、路線バスの事業主体である名鉄バスと協議を行う調整するため、後述のとおり見直しの方向性を作成。
北部エリアへの路線延長	第6次江南市総合計画で定めるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づかない項目であるため、対応しない。
バス停留所の位置の見直し	
運賃補助	
江南駅前ロータリーの混雑解消	必要に応じて担当課で検討を実施する。
定時性の確保(交通状況・天候)	
イベント時の臨時便の運行	

(2) いこまいCAR

再編委員会、検討部会にて検討。一部(市外利用について)実施を検討したが、市の考え方を整理し、全て現行通りとした。

検討内容	結果
当日予約の実施※	いこまいCARは、市民の基礎的な生活を支える手段として、「買い物」、「通院」などの「計画的な昼間の外出(お出かけ)」に対して補助を行い、路線バスを補完する公共交通として市内の移動を担うものとするため、現行通りとする。
利用時間の延長※	「いこまいCAR」は、市民の基礎的な生活を支える手段として、「買い物」、「通院」などの「計画的な昼間の外出(お出かけ)」に対して補助を行い、路線バスを補完する公共交通として市内の移動を担うものとし、行政サービスの対応範囲を計画的な昼間の外出支援と想定するため、現行通りとする。
市外利用の可否※	実施を検討したが、総合計画に基づき江南駅、布袋駅といった中心拠点のにぎわい形成を支援する観点から、現行通りとする。
料金設定※ (料金格差是正)	公共サービスの利用における負担の公平性を保つため、現行通りとする。

バスとの2重投資※	路線バスや福祉タクシーで対応できない市民への対応のため、現行通りとする。
福祉タクシーとの役割分担	国の政策の動向を見守るため、現行通りとする。

(3) 福祉タクシー料金助成制度に対する個別要請

再編委員会にて検討。いこまいCARと福祉タクシー料金助成制度との役割分担を検討したものの、以下の理由により現行通りとした。

検討内容	結果
要件の緩和 (配布枚数、対象者)	いこまいCARと福祉タクシー料金助成制度との役割分担を検討したが、国において運転免許返納者に対する介護保険サービスの活用が検討されていることから、動向を注視するため、現行通りとする。
要件の見直し (年齢、目的制限)	
不適切な利用の制限	
福祉有償ボランティア輸送等の活用	

(4) 大口町コミュニティバス

再編委員会、検討部会にて検討。以下の理由により、現行通りとした。

検討内容	結果
増便※	当該路線は、大口町が路線を構築しており、現行通りの運行を受け入れるため、現行通りとする。
料金助成	
バス停留所の環境整備※	
バス車両の小型化	
社員教育の充実	
大口町・扶桑町との広域連携※	

○路線バス事業の見直しについて

投入している事業費で最大限の事業効果が発揮できるよう、コンパクトエリアでは路線の維持に努めながら、利用が少なくなっている部分の見直しを検討する。見直しによって生じる資源は利用増が期待できる路線に投入し、より利用者のニーズに合った運行を目指す。

なお、車両、料金設定等に変更せず、利用状況に応じた運行便数となるよう、路線バスの事業主体である名鉄バスと調整する。

・江南・病院線（平日）

江南・病院線（布袋駅～江南駅～江南厚生病院～すいとぴあ江南）

対象区間	考え方
布袋駅～江南駅 布袋駅→江南駅 18便 江南駅→布袋駅 17便	コンパクトエリアに該当するが、鉄道との二重路線となっていることから、利用状況に応じて見直しを検討する。
江南駅～江南厚生病院 江南駅→江南厚生病院 29便 江南厚生病院→江南駅 29便	コンパクトエリアに該当し、一定の利用が認められるため、現状維持に努める。
江南厚生病院～すいとぴあ江南 江南厚生病院→すいとぴあ江南 14便 すいとぴあ江南→江南厚生病院 15便	利用状況に応じて見直しを検討する。

・江南団地線（平日）

江南団地線（古知野高校前経由）（江南駅～古知野高校前～江南団地）

江南団地線（ヴィアモール前経由）（江南駅～ヴィアモール前～江南団地～江南厚生病院）

江南団地線（団地経由厚生病院行）（江南駅～ヴィアモール前～江南団地～江南厚生病院）

対象区間	考え方
江南団地線（古知野高校前経由） 江南駅→古知野高校前→江南団地 34便（H28）⇒33便（H29） 江南団地→古知野高校前→江南駅 35便（H28）⇒33便（H29）	コンパクトエリアに該当するが、利用状況が悪くなっていることから、利用状況に応じて見直しを検討する。
江南団地線（ヴィアモール前経由） 江南駅→ヴィアモール前→江南団地 30便（H28）⇒31便（H29） 江南団地→ヴィアモール前→江南駅 30便（H28）⇒32便（H29）	コンパクトエリアに該当し、利用者数が増加している路線であるため、見直しによって得られた資源を投入（増便）する方向で検討する。
江南団地線（団地経由厚生病院行） 江南団地→江南厚生病院 5便 江南厚生病院→江南団地 5便	平成27年度に10便から5便に減便をしているため、継続して利用状況をモニタリングする。

3 委員名簿

○江南市地域公共交通会議 委員名簿

(敬称略・順不同)

区分	職名	氏名	備考
会長	中部大学工学部 都市建設工学科教授	磯部 友彦	
副会長	江南自動車学校校長	平野 富一	
委員	愛知県振興部 交通対策課主幹	桑原 良隆	
〃	名鉄バス(株) (取締役運輸本部計画部長兼計画課長)	近藤 博之	
〃	愛北乗用自動車(有) 代表取締役	森 一浩	
〃	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事	古田 寛	
〃	愛知県タクシー協会副会長 (名鉄西部交通西部(株)代表取締役社長)	小川 健司	
〃	江南市老人クラブ連合会 会長	坪内 三	
〃	中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	杉本 忠久	
〃	尾張北部タクシー(株)	鈴木 浩示	
〃	愛知県一宮建設事務所 維持管理課長	八森 誠司	
〃	愛知県江南警察署 交通課長	山田 敏也	
〃	江南市社会福祉協議会 事務局長	小塚 昌宏	
〃	愛知県厚生農業協同組合連合会 江南厚生病院事務部長	朱宮 光輝	
〃	大口町 地域協働部長兼町民安全課長	鵜飼 嗣孝	
〃	江南市副市長	佐藤 和弥	
〃	江南市生活産業部長	武田 篤司	

(事務局) 江南市生活産業部市民サービス課

○江南市地域公共交通会議 検討部会 委員名簿

(敬称略・順不同)

区分	職名	氏名	備考
部会長	豊田都市交通研究所 主任研究員	福本 雅之	
委員	名鉄バス(株)一宮営業所 運行担当	杉田 年寛	
〃	名鉄西部交通(株)営業企画部長	久留宮 優司	
〃	愛北乗用自動車(有) 代表取締役	森 一浩	
〃	尾張北部タクシー(株) 営業所長	長屋 涼	
〃	江南市老人クラブ連合会 監事	宮地 義量	
〃	本郷区長	尾関 勝實	
〃	後飛保区長	尾関 栄吉	
〃	江南市社会福祉協議会 相談支援専門員	宮本 清隆	
〃	市民代表	倉橋 義一	
〃	市民代表	原 朋子	
〃	江南市生活産業部長	武田 篤司	

(事務局) 江南市生活産業部市民サービス課

○江南市公共交通再編委員会 委員名簿

(敬称略・順不同)

区分	職名	氏名	備考
委員長	副市長	佐藤 和弥	
副委員長	生活産業部長	武田 篤司	
委員	危機管理室 防災安全課主幹	松本 幸司	
〃	生活産業部 市民サービス課長	山田 順一	
〃	生活産業部 商工観光課長	石坂 育己	
〃	健康福祉部 高齢者生きがい課長	倉知 江理子	
〃	健康福祉部 福祉課長	貝瀬 隆志	
〃	都市整備部 まちづくり課長	野田 憲一	
〃	都市整備部 土木課長	沢田 富美夫	
〃	市長政策室 地方創生推進課長	坪内 俊宣	
〃	市長政策室 秘書政策課長	松本 朋彦	
〃	総務部 行政経営課長	村瀬 正臣	

(事務局) 江南市生活産業部市民サービス課

平成30年度以降の地域公共交通に関する工程表

資料 2

年度	平成30年度												平成31年度												平成32年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
第6次総合計画	[Blue arrow spanning all months]																																				
都市計画マスタープラン	全体構想・地域別構想												[Blue arrow spanning all months]												[Blue arrow spanning all months]												
立地適正化計画	都市機能誘導区域と居住誘導区域設定及び												制度運用・交付金適用区域検討												[Blue arrow spanning all months]												
公共交通	地域公共交通会議	政策評価・事業評価実施												政策評価・事業評価実施												政策評価・事業評価実施											
	内部組織 (仮称:公共交通運営委員会)	新組織発足 政策評価・事業評価分析												政策評価・事業評価分析												政策評価・事業評価分析											
主な事業内容	江南市地域公共交通会議 ・政策評価・事業評価の開始 内部組織 ・政策評価・事業評価の分析 ・地域から出た要望の検討 事務局 ・地域主体の地区交通協議会への講師派遣により機運の醸成 ・地域主体の公共交通の支援内容検討												江南市地域公共交通会議 ・政策評価・事業評価の継続実施 内部組織 ・政策評価・事業評価の分析 ・地域から出た要望の検討 事務局 ・地域主体の地区交通協議会への講師派遣により機運の醸成 ・必要に応じて地区交通協議会に参加												江南市地域公共交通会議 ・政策評価・事業評価の継続実施 ・市町村運営有償運送更新(8月頃) 内部組織 ・政策評価・事業評価の分析 ・地域から出た要望の検討 事務局 ・地域主体の地区交通協議会への講師派遣により機運の醸成 ・必要に応じて地区交通協議会に参加												

第6次江南市総合計画（案）

— 平成30年度～平成39年度 —

【抜粋版】

平成29年10月

江 南 市

【第Ⅱ部 基本構想 第3章 江南市の将来像】第2節 基本目標

将来像の実現に向け、具体的施策を展開する上での基本目標を以下の5つとします。

基本目標1：地域の魅力を活かした機能的なまちづくり

質の高い都市空間の整備を進めることにより、誰もが住みたい、住み続けたいと思える生活環境の充実をめざします。特に、名古屋市都心部への高いアクセス性と緑や水辺などの良好な自然環境や来訪者が多い曼陀羅寺をはじめとした歴史資源などの江南市の強みを活かし、コンパクト・プラス・ネットワーク^{注1}の考え方に基づいた、都市的機能と自然環境が調和した機能的なまちづくりをめざします。

これにより、江南市の魅力を活かした生活しやすいまちとして、「生活環境が快適なまち」の実現をめざします。

基本目標2：子どもが生き生き育つ環境づくり

妊娠・出産から育児までの切れ目のない子育て支援制度の充実や、地域で支える連携事業の推進などにより、“子どもをもちたい”、“子育てが楽しい”と思える環境形成をめざします。また、ICT^{注2}の活用や個性を活かし地域と連携した教育環境の充実や、生涯を通じた学習機会や交流促進などにより、次世代を担う子どもの心身の健全な育成をめざします。

これにより、子育て・教育環境づくりを推進し、地域が支える「子どもが生き生き育つまち」の実現をめざします。

基本目標3：生活を支える雇用・就労環境づくり

市民生活を経済的に支えるための雇用の安定と創出、地域経済の活性化を図るための企業誘致の推進や市内事業者への支援の充実をめざします。また、農業などの既存産業の振興や市内事業所などと連携して、若い世代の就職機会の確保や女性、高齢者などが働き続けられる就労環境を創出することにより、多様な働き方を提供できる産業構造をめざします。

これにより、誰もが生涯を通じて社会と関わりをもてる「生涯活躍できるまち」の実現をめざします。

基本目標4：安心・安全の地域づくり

市民が安心して暮らすための自助・共助の理解を深め、自然災害などへの備えや日常的な地域の防犯、交通安全など、災害・緊急時だけでなく日常生活においても、地域社会を構成する様々な団体や市民同士がともに助け合い、高齢者、障害者^{注3}や外国人居住者などを含め、相互に見守り、地域で支え合う地域福祉の意識をもったコミュニティの育成をめざします。また、自らの健康維持に努め、生涯を通じて健康な生活を送ることにより、生きがいをもって暮らし続けられる地域づくりをめざします。

これにより、一人ひとりの支え合いの意識の醸成を図り、安心して地域で暮らし続けられることを通じて、健全で持続的なコミュニティの維持による「安心・安全なまち」の実現をめざします。

基本目標5：常に改革を進める行政

限られた財源を有効に活用している状況を市民にわかりやすい形で広く発信していくことに努めるとともに、施策実施への市民理解と協力を得るため、市職員が行政評価^{注4}による計画の進捗管理などを通して、継続的な業務改善を進めていくことができる行政をめざします。

これにより、市民と行政が協働して的確な施策実現を行うことによる「信頼される行政」の実現をめざします。

注1 コンパクト・プラス・ネットワーク：国土交通省が提唱している政策であり、人口減少や高齢化が進む中であっても、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活サービス機能を確保し、住民が安心して暮らせる、持続可能な都市経営を実現できるよう、関係施策間で連携しながら、都市のコンパクト化と拠点間の交通ネットワーク形成をすること。「国土のグランドデザイン2050」では、基本戦略の一つとして「コンパクト・ネットワーク」と示されている。

注2 ICT：Information and Communication Technology の略。情報通信技術。

注3 障害者：障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律に規定する障害がある人のこと。

注4 行政評価：市で実施している施策や事務事業について、その成果目標の達成状況を把握し、業務の改善、今後の施策の展開に向けての意思決定に活かすもの。

【第Ⅲ部 基本計画 第1章 基本計画の考え方】第2節 目標フレーム

3 土地利用

「地域とつくる多様な暮らしを選べる生活都市」にふさわしい、健全な都市環境の形成と都市機能の集積を実現するため、市域を6つの土地利用ゾーンに区分するとともに、江南市の骨格となり将来発展の核となる拠点と都市軸を設定し、各ゾーンの調和がとれた計画的な土地利用を進めます。

『土地利用ゾーン』の区分

◆住宅ゾーン

安全で安心して暮らせる居住環境を形成するため、市街地整備を進めるとともに、うるおいのある快適な空間づくりを進めます。

◆商業ゾーン

市民生活の中心となるゾーンとして、都市機能の集積を高めるとともに、江南市のシンボルとなる景観とにぎわいを形成します。

◆工業ゾーン

市内における就業の場となる活力ある工業ゾーンとして、周辺環境に配慮しつつ、今後も地域経済に貢献していきます。

◆田園集落ゾーン

都市空間にゆとりをもたらすゾーンとして、市街化を抑制し、農地の多面的な機能を維持・活用します。

◆水と緑のゾーン

木曽川や五条川沿いの恵まれた水辺や緑地など身近な自然を保全し、生活にゆとりとうるおいを提供するとともに、レクリエーションの場として活用します。

◆暮らしと安全のゾーン

暮らしと安全のために必要な公共公益施設用地として活用します。

『拠点』の形成

本市における主要な拠点として、通勤・通学などで人が最も集まる鉄道駅である江南駅及び布袋駅を中心とする区域を『中心拠点』、市民の健康を支える江南厚生病院～新体育館周辺の区域と、観光名所や大規模住宅団地のある曼陀羅寺公園～江南団地周辺の区域を、地域においても人々が多く集まる区域として『地域拠点』と位置づけ、中心拠点－地域拠点間や、中心拠点同士を交通ネットワークで結ぶことにより、住みやすく、利便性の高いコンパクトなまちづくりをめざします。

『都市軸』の形成

◆生活軸

通勤・通学などを支える一宮方面、犬山・小牧方面、岩倉・名古屋方面及び岐阜方面とつながる路線を生活軸として位置づけます。

◆産業軸

本市南部を東西方向に横断している北尾張中央道（国道155号）を、本市と一宮市、国道41号及び東名・名神高速道路の小牧インターチェンジとを結ぶ路線として、東西の産業軸と位置づけます。

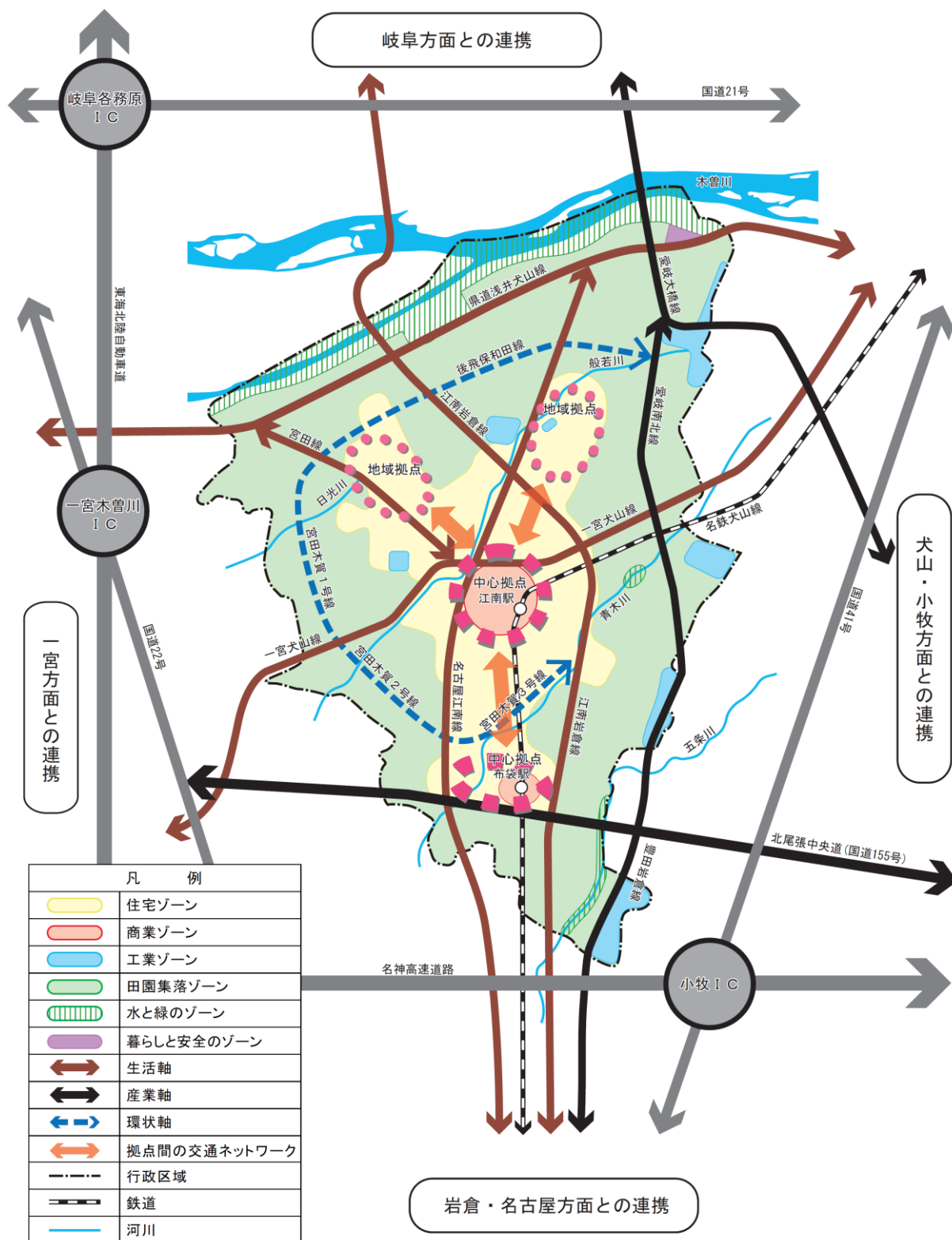
また、本市東部を南北方向に縦断している愛岐大橋線、愛岐南北線及び豊田岩倉線は、岐阜方面と、東名・名神高速道路の小牧インターチェンジとの結びつきが強いことから、この路線を南北の産業軸として位置づけます。

◆環状軸

本市の都市計画道路^{注1}は、中心拠点から放射状に広がっていることから、その都市計画道路を有機的に結び、市街地の交通環境の向上を図ることなどを目的として、後飛保和田線、宮田木賀1～3号線を環状軸として位置づけます。

注1 都市計画道路：健全な市街地の形成と活力ある都市形成に寄与するため、都市の基盤的施設として都市計画法に基づいて都市計画決定した道路をいい、その機能に応じて、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4種類に分けられる。

【土地利用構想図】



政策
1

多彩な魅力・多様な暮らしを選べるまちの実現

基本方針

人口減少による人口密度の低下は、都市の生活を支える機能（医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業）の分散や縮小、行政コストの上昇の要因となり、結果として市の魅力の低下や行政サービスの低下につながるおそれがあります。

人口減少の時代だからこそ、持続可能な都市の将来像を見据え、都市構造の改革に取り組み、拠点への都市機能の集約や拠点間ネットワークの確保を前提とした「コンパクト・プラス・ネットワーク」^{注1}のまちづくりを推進するとともに、市のブランド力の向上や魅力の再発掘に取り組む必要があります。

そのため、更新を予定している都市計画マスタープラン^{注2}と新たに作成する立地適正化計画^{注3}には、中心拠点・地域拠点の整備方針や拠点間ネットワークの考え方を整理し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のより具体的な取り組みを推進していきます。また、企業誘致の推進や市内企業の振興、創業・起業支援により、地域での安定した雇用の確保や地域経済の活性化を促し、市民生活を経済的に支えます。さらに、駅前や新体育館、豊かな歴史・文化的資源をまちの拠点とするための整備とあわせて、住みよさの向上に向け生活基盤の整備を進めていくとともに、空家対策などの地域問題に対する取り組みを進めます。

これらの取り組みにより、拠点のにぎわいと地域の住みよさを高め、より多くの魅力あるまちで、自らが望む生活スタイルを選ぶことのできるまちを実現します。



注1 コンパクト・プラス・ネットワーク：国土交通省が掲唱している政策であり、人口減少や高齢化が進む中であっても、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活サービス機能を確保し、住民が安心して暮らせる、持続可能な都市経営を実現できるよう、関係施策間で連携しながら、都市のコンパクト化と拠点間の交通ネットワーク形成をすること。「国土のグランドデザイン2050」では、基本戦略の一つとして「コンパクト+ネットワーク」と示されている。

注2 都市計画マスタープラン：将来の都市づくりのビジョンと、これを実現化するための市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めた計画。

注3 立地適正化計画：人口減少や超高齢社会を見据え、将来にわたり市民の都市生活を持続させていくため、コンパクトシティの形成を推進するための計画。

戦略プロジェクト（戦略政策に関連する事務事業）

戦略政策	事務事業 (戦略プロジェクト)	事業内容	分野別計画での 位置づけ		
			分野	柱	施策
布袋駅東側の開発促進による 地域経済の活性化	布袋駅東複合公共施設整備事業	布袋駅周辺の整備計画などを策定し、駅東複合公共施設の整備を促進する。	I	3	①
	交通結節点整備事業	布袋駅周辺の道路や雨水排水路等の基盤整備を行い、交通結節機能を改善するとともに安心して安全なまちづくりを進める。	I	3	①
	布袋駅付近鉄道高架化整備事業	布袋駅付近の鉄道高架化及び高架化に伴う周辺整備を行い、鉄道による駅東西の地域分断を解消し、良好な市街地を形成する。	I	3	①
コンパクト・プラス・ネットワークの推進	都市計画マスタープラン及び立地適正化計画策定事業	江南市の地域特性を踏まえた、今後も持続可能な都市構造や公共交通のありかたを検討し、都市計画マスタープラン・立地適正化計画に「コンパクト・プラス・ネットワーク」の基本方針を示す。	I	3	③
江南駅前の利便性向上	都市計画道路 ^{注4} 整備事業（江南通線）	道路整備（歩道設置・車道改築）を行い、円滑で安全な交通環境を確保する。	I	3	③
廃屋・空家対策の推進	空家等対策推進事業	江南市空家等対策計画に基づき、空家等に関する施策を総合的かつ計画的に推進する。	I	6	①
下水道整備区域の事業促進	公共下水道事業	下水道整備区域の拡大のため、計画的な下水道施設の整備を行う。	I	8	②
水道基幹施設の強靱化	基幹管路更新事業	水道事業創設時に布設した基幹管路の地震被害を最小限に抑えるため、更新にあわせて耐震化を行う。	I	9	②
新体育館の活用	各種スポーツ大会開催事業	スポーツ・レクリエーションにも適応した、誰もが気軽に利用できるスポーツ拠点と、災害時の防災拠点としての機能をあわせ持った新体育館の有効活用を進める。	Ⅱ	3	②
郷土の歴史の伝承	文化財保護事業	郷土の歴史と伝統に誇りをもち、文化財愛護の思想を育むため、未来へ伝える貴重な文化財の保護・保存及び継承を図る。	Ⅱ	4	②
企業誘致による地域経済の活性化と雇用の創出	企業誘致等推進事業	企業誘致等基本方針に基づき、企業の新規誘致及び既存企業の定着を推進する。	Ⅲ	1	①
市内企業の振興	商工業・流通業補助事業	商店街や商業団体が実施する事業などを補助することにより、市内企業の振興を図る。	Ⅲ	1	①
創業・起業への支援	創業支援事業	創業支援事業計画に基づき、創業支援機関と連携し、相談窓口の設置及び創業セミナーを開催し、創業・起業を支援する。	Ⅲ	1	①
地域ブランドの向上	観光協会事業	既存の観光資源の磨き上げと新たな観光資源の発掘を推進し、イベントとの連携により市内を巡る魅力を向上させた観光プランを構築し、さらなる観光客の誘致を図る。	Ⅲ	1	③
	農業振興事業	愛知県及び愛知北農協と連携して、新たな担い手を確保する事で、耕作放棄地の再活用を推進しつつ、地域特産品の収量安定を図り、ブランド化へつなげる。	Ⅲ	2	①

注4 都市計画道路：健全な市街地の形成と活力ある都市形成に寄与するため、都市の基盤的施設として都市計画法に基づいて都市計画決定した道路をいい、その機能に応じて、自動車専用道路、幹線道路、区画道路、特殊道路の4種類に分けられる。

Iまち
柱3

にぎわいあるまちづくりの推進
— 市街地整備 —

現状と課題

人口減少・超高齢社会^{注1}の進展に対し、今後も持続可能なまちづくりを行うための議論が盛んに行われています。こうした社会情勢の変化に対応するために、国は都市再生特別措置法を改正し、医療・福祉・商業等の生活利便施設の集約や公共交通による地域拠点のネットワーク化により、都市形成を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」^{注2}の実現に向けて具体的な取り組みを強化することを提言しています。

江南市においては、以前より駅前・市街地の活性化が重要であるとする市民が多い中で、あわせて秩序あるまちなみの形成も重要であるという認識が高まってきており、現在の都市構造の再構築を重要課題としたまちづくりへのニーズがさらに増大することが予想されます。

持続可能な都市構造への転換を図るためには、都市基盤整備とともに、民間による多種多様な活動と提案が必要不可欠であり、市民、事業者と行政が連携・協働することが重要です。都市計画マスタープラン^{注3}や新たに作成する立地適正化計画^{注4}などに、コンパクトシティをより具体的に推進するための方策や、地域のニーズに合った交通ネットワークのあり方を示し、秩序ある都市計画の推進を図ることが求められています。

10年後のすがた

適切な市街地整備を進めることにより、地域の都市生活、経済活動が活性化し、まちづくり活動を積極的に推進する団体が組織され、行政との協働による自立した多様なまちづくり活動が盛んに行われている。

その結果、秩序ある都市計画の推進がなされ、中心拠点や地域拠点に生活利便施設の集約化が進み、拠点間の交通ネットワークが確保されていることで、市民がにぎわいと安らぎのある生活を送っている。

行政の使命

人口減少・超高齢社会を見据えたコンパクトシティの実現に向けて、市民と共有できるビジョンや方策を都市計画マスタープランや立地適正化計画などに定め、秩序ある都市空間を創出するため、実現性の高い都市計画を推進する。

成果目標

全体目標：秩序ある都市計画により、美しくにぎわいのあるまちで生活している

指標名	単位	基準値	目標値		説明
			H35	H39	
秩序ある、美しいまちなみが形成されていると感じる市民の割合	%	22.0 (H28)	33.0	40.0	市民満足度調査により測定。

注1 超高齢社会：高齢化率（65歳以上人口が総人口に占める割合）が21%を超えた社会。高齢化率が7%を超え14%までを“高齢化社会”、14%を超え21%までを“高齢社会”という。

注2 コンパクト・プラス・ネットワーク：国土交通省が提唱している政策であり、人口減少や高齢化が進む中であっても、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活サービス機能を確保し、住民が安心して暮らせる、持続可能な都市経営を実現できるよう、関係施策間で連携しながら、都市のコンパクト化と拠点間の交通ネットワーク形成をすること。「国土のグランドデザイン2050」では、基本戦略の一つとして「コンパクト+ネットワーク」と示されている。

注3 都市計画マスタープラン：将来のまちづくりのビジョンと、これを実現化するための市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めた計画。

注4 立地適正化計画：人口減少や超高齢社会を見据え、将来にわたり市民の都市生活を持続させていくため、コンパクトシティの形成を推進するための計画。

個別目標①：魅力的で快適な市街地が整備され、多くの市民でにぎわっている

指標名	単位	基準値	目標値		説明
			H35	H39	
駅前や市街地が整備され、人々が集いにぎわっていると感じる市民の割合	%	11.3 (H28)	20.0	25.0	市民満足度調査により測定。
江南駅・布袋駅の1日当たりの乗降客数	人	35,700 (江南駅) 27,000 (布袋駅) 8,700 (H28)	36,400	36,800	市街地のにぎわいを、駅の乗降客数で測定するもの。
布袋南部土地区画整理事業注5の進捗率	%	96.5 (H28)	100.0	-	快適な住環境の整備が行われているかを、布袋南部土地区画整理事業の進捗率で測定するもの。 執行済額/総事業費

●行政の取り組み

基本施策	施策内容	主な事務事業
中心拠点の基盤整備	布袋駅付近において、土地区画整理や鉄道の高架化とあわせて道路及び駅前広場等の都市基盤整備を行うことにより、交通環境を改善し、良好な市街地を形成する。 江南駅付近においては、布袋駅付近での事業効果を検証し、地域の声を参考にして、都市基盤整備の検討を進める。	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点整備事業 ・布袋駅付近鉄道高架化整備事業 ・布袋地区まちづくり支援事業 ・布袋南部土地区画整理事業

個別目標②：市民の足が確保できている

指標名	単位	基準値	目標値		説明
			H35	H39	
誰もが公共交通により市内の必要な場所に行くことができ、便利に暮らしていると感じる市民の割合	%	16.9 (H28)	22.0	27.0	市民満足度調査により測定。

●行政の取り組み

基本施策	施策内容	主な事務事業
市民の足の確保	市民の移動手段の確保のため、市のまちづくりの方向性に沿った公共交通を確保する。	<ul style="list-style-type: none"> ・いこまいCAR^{注6}運行事業 ・バス関連事業

注5 土地区画整理事業：土地区画整理法に基づき、都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地利用の増進を図るために行われる土地の区画形質の変更や公共施設の新設又は変更に関する事業をいう。

注6 いこまいCAR：市民が地域社会に積極的に参加しやすくするために、市内移動の交通手段として、市が平成14年1月から運行しているコミュニティ・タクシー。

個別目標③：適正な都市計画により、秩序があり美しく、快適なまちづくりが行われている

指標名	単位	基準値	目標値		説明
			H35	H39	
都市計画道路 ^{注1} の整備率	%	67.5 (H28)	69.1	70.9	快適で便利な市街地整備が行われているかを、都市計画道路の整備率で測定するもの。 都市計画道路整備済延長/都市計画道路計画延長

●行政の取り組み

基本施策	施策内容	主な事務事業
秩序ある都市計画の推進	快適で持続可能な生活環境づくりを目指し、土地利用のあり方や実現性の高い都市施設整備の方針を都市計画マスタープラン ^{注2} 及び立地適正化計画 ^{注3} で示し、それらに関連する都市計画道路等の整備を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画基本図整備事業 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画策定事業 街路整備促進事業 都市計画道路整備事業（江南通線）

市民協働のモデル

市民協働事業

●布袋地区まちづくり支援事業

・まちづくり団体への事業補助及び活動支援を行っています。

市民協働の推進に向けて

●地域による公共交通の検討支援

・新たな公共交通に対する地域の課題などについて、地域が主体となって検討することに対して支援します。

関連する個別計画

- 江南市都市計画マスタープラン（H30～H39）（予定）
- 江南市緑の基本計画（H30～H39）（予定）
- 江南市立地適正化計画（H31～H50）（予定）
- 江南市中心市街地活性化基本計画
- 都市再生整備計画 布袋地区（H16～H35）
- 江南布袋南部土地区画整理事業^{注4}事業計画（H7～H34）

注1 都市計画道路：健全な市街地の形成と活力ある都市形成に寄与するため、都市の基盤的施設として都市計画法に基づいて都市計画決定した道路をいい、その機能に応じて、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4種類に分けられる。

注2 都市計画マスタープラン：将来の都市づくりのビジョンと、これを実現化するための市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めた計画。

注3 立地適正化計画：人口減少や超高齢社会を見据え、将来にわたり市民の都市生活を持続させていくため、コンパクトシティの形成を推進するための計画。

注4 土地区画整理事業：土地区画整理法に基づき、都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地利用の増進を図るために行われる土地の区画形質の変更や公共施設の新設又は変更に関する事業をいう。

2018年2月13日

江南市地域公共交通会議会長

磯部 友彦 様

タウンバスを実現する会

事務局長 岩田 富実雄

江南市における地域公共交通の基本的な考え方(案)に対する申し入れ書

この度江南市議会全員協議会に対して「江南市における地域公共交通の基本的な考え方(案)」が示されました。この案は今後10年間に及ぶことになっています。しかし案の中身は現状を追認し固定化するものでしかありません。主な内容は現状の名鉄バス路線を維持し、他地域はいこまいCARでカバーする。だから江南市においては、公共交通はおおむね充足しているとするものです。この基本的な考え方(案)で超高齢社会に対応できるのでしょうか。

江南市において、いこまいCARの役割は重要ですが、残念ながら市中心部から離れた交通空白地に住む者には、運賃が高額になり、生活のための公共交通としては経済的に使いづらいものとなっています。

市としては、新たな公共交通の在り方を模索しながら、コンパクト・プラス・ネットワークで効率化を図る方針のようですが、急速に進む超高齢化、高齢者の孤立を考えると、基本的な考え方(案)のようなペースでは到底間に合うものではありません。また、新しい公共交通サービスの導入ルールで、重複投資を避けるため地域主体の公共交通導入地域のいこまいCARを廃止する方針が唐突に示されていますが、自主運行をめざす地域住民の意欲を削ぐものでしかありません。

地域公共交通を育てるにあたっては地域主体が望ましいものの、地域住民の交通権の確保については、住民の暮らしと生命に最終的な責任を負う基礎自治体にあると考えます。

交通空白地域においても、生活のために気軽に利用できる地域公共交通を求め、下記の通り申し入れます。何卒、宜しくお願いいたします。

記

- 1 「江南市における地域公共交通の基本的な考え方(案)」を撤回し市民の立場に立った新たな計画案を地域住民との十分な協議、合意の上で早急に検討しなおすこと
- 2 低所得者も安く利用できる便利な地域公共交通を、市内全域で実現すること
- 3 市民の声を十分に反映した活発な地域公共交通会議とするために、住民代表を多数参加させること
- 4 地域公共交通会議は傍聴でき議事録、資料も開示されるのに対し、下部検討部会は非公開で議事録も開示されません。会議を公開すると共に資料、議事録を開示すること。

以上