

令和7年度 地域公共交通に関する自己評価概要（全体）

江南市地域公共交通会議

平成19年6月27日設置

（令和7年3月 法定協議会に移行）

平成30年3月 「江南市における地域公共交通の基本的な考え方」策定

（令和7年4月改定）

■ 地域の特性と背景

- ・市東部から南部にかけて名鉄犬山線が走り、江南駅、布袋駅が存在。
- ・名鉄バスが10路線、大口町コミュニティバスが3路線運行。
- ・市内全域で、いこまいC A R※1を運行。計画的な昼間のお出かけに対し、路線バスを補完するものとして市民の足を担う。

- ・第6次総合計画では、以下のとおり拠点を位置付け、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び、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す。

『中心拠点』…江南駅・布袋駅を中心とする区域

『地域拠点』…江南厚生病院～KTXアリーナ周辺

(江南市スポーツセンター)

曼陀羅寺公園～江南団地周辺

■ 公共交通の基本的な方針

- ・コンパクトエリアについては、鉄道や路線バスを中心に市民の足を確保。
- ・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。
- ・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。
- ・路線バス・いこまいC A Rで対応できない場合は、福祉タクシー（福祉施策）や通常のタクシーで市民の移動を担う。
- ・地域主体の新しい公共交通サービスの導入についてルールを定め、支援を行う。

※1 市民の市内の移動手段として市が、運行するタクシーを利用した交通サービス

地域が主体となって、新しい公共交通サービスを導入する場合は、ルールを定め、必要な支援を行う。

コンパクトエリアは、鉄道・路線バスを中心に市民の足を確保。

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。
福祉タクシーや通常のタクシーも足を担う。

令和7年時点の市内公共交通（鉄道・路線バス）

- 名鉄犬山線
- 名鉄バス
- 大口町コミュニティバス

■ 取組期間(総合計画と連動)

平成30年度～令和9年度

政策評価

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	利用回数の推移について、変動理由を考察。 公共交通政策の方向性の確認を行い、事業に反映。	・路線バスの利用者数（名鉄バス株式会社より提供） ・いこまいC A Rの利用者数（江南市が集計） ・大口町コミュニティバスの江南市内の停留所の利用者数（大口町より提供） R7.4月からR8.3月の上記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割って算出。 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）、木曽川線、一宮・宮田線（2路線）の路線別利用者数の合計とする。

事業評価

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)	路線別の推移について、変動理由を考察。 事業評価で報告し、事業の維持・改善に反映。	下記の補助路線における、当該年度の補助金を、補助金算定期間であるR6.10月～R7.9月の利用者数で割って算出。 ・江南・病院線 ・江南団地A線(古知野高校経由) ・江南団地D線(ヴィアモール経由) ・江南団地E線(団地経由江南厚生病院行)
いこまいC A Rの維持確保	市負担額の推移	事業費の変動内容から、変動理由を考察。 事業評価で報告し、事業の継続または見直し内容に反映。	該当年度の決算額を利用。

令和7年度に掲げた対応方針	
公共交通政策	・地域住民のニーズ、及び既存公共交通の課題について公共交通基礎調査を行い、その結果を踏まえた政策となるよう、地域公共交通計画策定に向け、地域公共交通会議等での協議・検討を進めていく。 ・江南市北部地域において地域懇談会を実施し、地域のニーズを把握し、新たな地域公共交通の導入の可能性を検討する。
名鉄バス	・名鉄バス株式会社と連携して、次世代の利用者である子どもを対象とし、路線バスを利用してもらえるようなイベントを実施し、バスの利用促進を図る。 ・江南団地E線の利用実態調査を続けるとともに、沿線住民のニーズを把握する調査の実施を検討する。
いしまいCAR	・タクシー料金の改定の影響を把握し、翌年度以降の利用回数や市負担額への影響額を推計する。



令和7年度の具体的取組み事項	
公共交通政策	・公共交通基礎調査（公共交通の現状把握、市民アンケート、公共交通利用者アンケート等）によりニーズや課題を整理し、地域公共交通会議等において報告、共有した。 ・市北部地域3箇所地域懇談会を開催し、地域の移動需要等を確認し、新たな公共交通の素案を作成した。
名鉄バス	・ヴィアモールアピタ江南西店において名鉄バス株式会社と連携し、ちびっこバス運転士体験を開催した。 ・国土交通省、名鉄バス株式会社と連携し、名鉄バスを利用してフラワーパーク江南に来園した方にエコバッグを配布した。 ・江南団地E線のうち、特に利用者が少ない江南団地と江南厚生病院間のバスに乗車し、利用実態を把握した。 ・市民アンケート調査の結果を分析し、江南団地E線の沿線地域住民のニーズを把握した。
いしまいCAR	・タクシー料金改定の影響について、過去のタクシー料金改定での利用状況の推移を参考に料金改定後の利用回数や市負担額を推計した。

■ 政策評価

指標	H28(基準年)	R6 (前年)
市民一人当たりの公共交通利用回数	11	9

(単位:回/人) ※小数点以下四捨五入

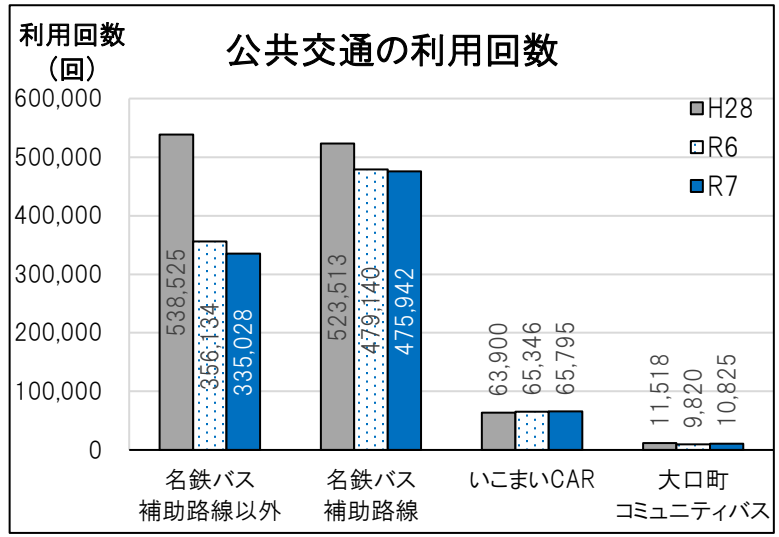
R7 (評価年)	評価
9	△

【参考】 利用回数内訳

内訳	H28(基準年) (H28.4~H29.3)	R6(前年) (R6.4~R7.3)
名鉄バス補助路線以外	538,525	356,134
名鉄バス補助路線	523,513	479,140
いこまいC A R	63,900	65,346
大口町コミュニティバス	11,518	9,820
合 計	1,137,456	910,440
年度末時点人口	100,915	97,928

(単位:回,人)

R7(評価年) (R7.4~R8.3)
335,028
475,942
65,795
10,825
887,590
97,598



評価に関する考察

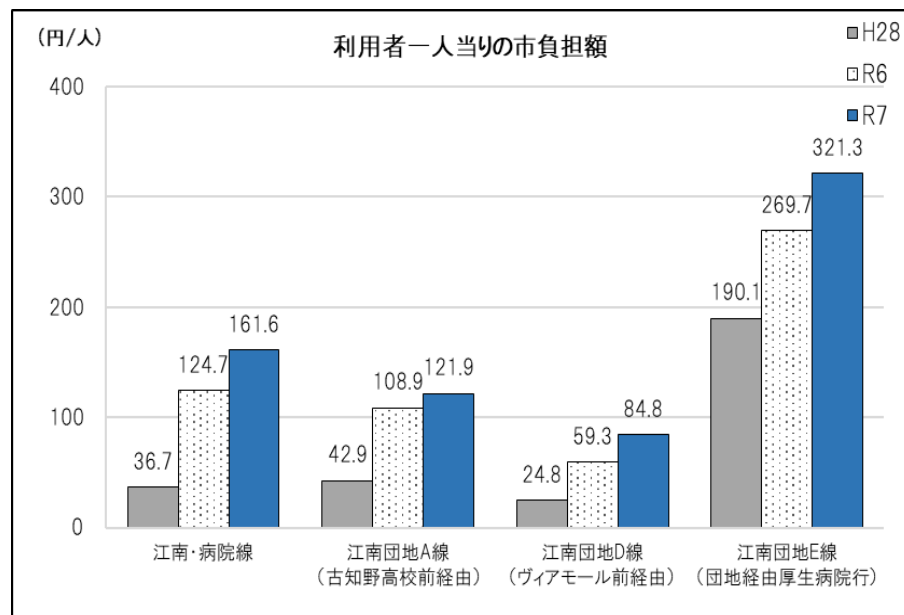
- ・ 名鉄バス補助路線以外の利用回数が、基準年（H28）と比較し大幅に減少したのは、市内の私立中学・高校において、令和3年10月から一宮駅を発着するスクールバスの運行が始まったことが主な要因と推測する。
- ・ 大口町コミュニティバスの利用回数が、前年度と比較し増加したのは、尾崎町バス停と北山町バス停の利用者の増加が主な要因と推測する。
- ・ いこまいCARの利用回数が、前年度と比較し増加したのは、令和7年4月から福祉タクシーチケットとの並行登録が可能となったためと推測するが、令和7年12月以降はタクシー料金改定等の影響により、増加傾向は鈍化した。

■ 事業評価（路線バス）※補助路線

利用者一人当たりの市負担額（年間補助額）の推移（補助対象期間）

区分	H28(基準年) (H27.10~H28.9)	R6(前年) (R5.10~R6.9)	R7(評価年) (R6.10~R7.9)
江南・病院線	36.7	124.7	161.6
江南団地A線 (古知野高校前経由)	42.9	108.9	121.9
江南団地D線 (ヴィアモール前経由)	24.8	59.3	84.8
江南団地E線 (団地経由厚生病院行)	190.1	269.7	321.3

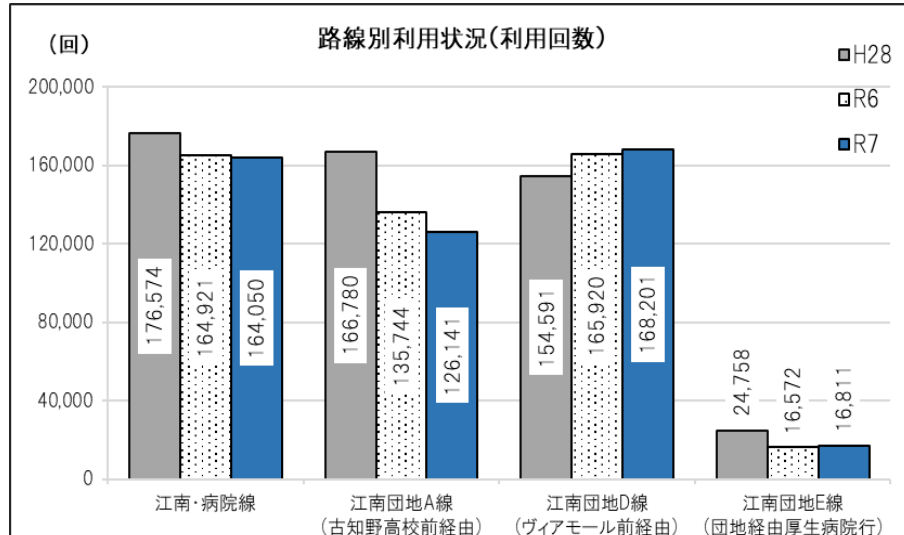
(単位:円/人)



年間利用回数（補助対象期間）

区分	H28(基準年) (H27.10~H28.9)	R6(前年) (R5.10~R6.9)	R7(評価年) (R6.10~R7.9)
江南・病院線	176,574	164,921	164,050
江南団地A線 (古知野高校前経由)	166,780	135,744	126,141
江南団地D線 (ヴィアモール前経由)	154,591	165,920	168,201
江南団地E線 (団地経由厚生病院行)	24,758	16,572	16,811

(単位:回)



■ 事業評価（路線バス）※補助路線

評価に関する考察（補助対象期間における前年度との比較）

【全体】前年度と比較し、燃料費等物価高騰の影響が利用者一人当たりの市負担額は増加した。

【江南・病院線】

- ・令和7年4月から、土曜・休日はフラワーパーク江南まで延伸され、土曜・休日は9便減少した。
- ・利用者一人当たりの市負担額は、前年度と比較して36.9円（30％）増加した。
- ・年間利用回数は、前年度と比較して871回（0.5％）減少した。

【江南団地A線】

- ・令和7年4月から、平日は11便減少し、土曜・休日は13便減少した。
- ・利用者一人当たりの市負担額は、前年度と比較して13円（12％）増加した。
- ・年間利用回数は、前年度と比較して9,603回（7.6％）減少した。

【江南団地D線】

- ・令和7年4月から、平日は4便減少し、土曜・休日は5便増加した。
- ・利用者一人当たりの市負担額は、前年度と比較し25.5円（43％）増加した。
- ・年間利用回数は、前年度と比較して2,281回（1.4％）増加した。

【江南団地E線】

- ・利用者一人当たりの市負担額は、前年度と比較して51.6円（19％）増加した。
- ・年間利用回数は、前年度と比較して239回（1.5％）増加した。
- ・江南団地～江南厚生病院間で利用実態調査を行った結果、高齢者の江南厚生病院への通院が主な利用目的で、利用者数は極めて少数である。

■ 事業評価（いこまいCAR）

市負担額の推移

	H28(基準年)	R6(前年)
市負担額	32,002,680	47,335,140 (迎車料金除く37,879,140)



(単位:円)

R7(評価年)
48,884,320 (迎車料金除く: 39,245,320)

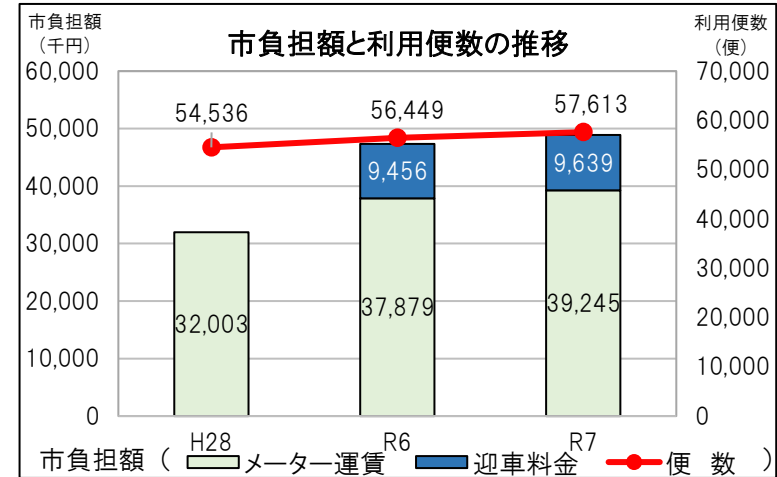
年間利用状況（※令和元年10月1日から立寄りを開始）

区分	H28(基準年)	R6(前年)
利用便数	54,536	56,449
利用回数 (=乗車人数)	63,900	65,346
登録者数	7,264	9,089
利用者数(登録者数のうち実際に利用した人数)	2,229	2,475
立寄り便数	—	1,153



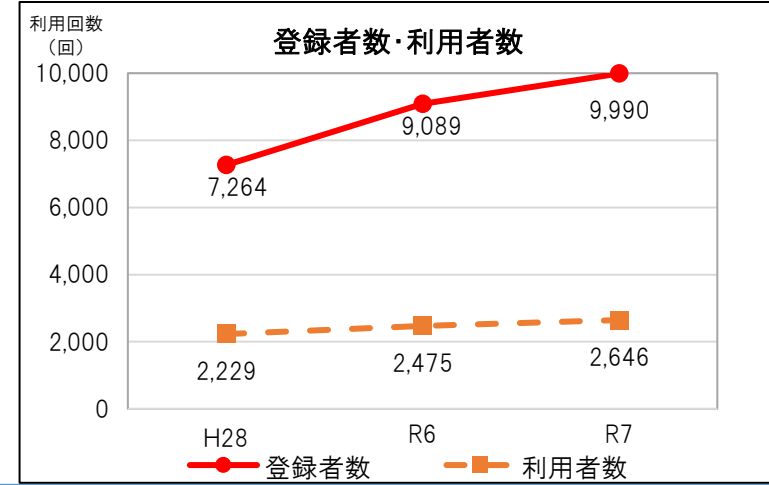
(単位:便,人)

R7(評価年)
57,613
65,795
9,990
2,646
593



評価に関する考察

- 登録者数が増加したのは、令和7年4月からいこまいCARと福祉タクシーチケットの並行登録が可能になったためと考えられる。
- 登録者数の増加に対して、利用便数が伸びなかったのは、令和7年12月のタクシー料金改定と、全事業者が時間指定予約料金を導入した影響によるものと考えられる。
- 立寄り便数が減少したのは、立寄り10分以内のルールの周知を徹底したためと考えられる。



課題	
公共交通政策 (P5)	・公共交通全体の利用者数は減少傾向にあり、今後の人口減少により更なる利用者数の減少が懸念される。 ・高齢化が進展していく中、移動スタイルの転換を図る必要がある。
名鉄バス (P6.7)	・年間利用回数の減少や燃料費等物価高騰の影響により、利用者一人当たりの市負担額が増加傾向にある。
いこまいC A R (P8)	・登録者数、利用便数が増加し、市負担額も年々増加傾向にある。



対応方針（令和8年度取組み事項）
・公共交通基礎調査や地域懇談会等で把握したニーズや課題をもとに、既存の公共交通を整理し、新たな公共交通の導入を含め、フレイル予防や健康増進の視点も取り入れ持続可能な公共交通施策を検討・立案する。
・名鉄バス株式会社と連携して、路線バスを利用してもらえるようなイベントの実施・周知等を行い、バスの利用促進を図る。 ・江南団地E線の江南団地～江南厚生病院間、江南病院線のすいとぴあ江南（フラワーパーク江南）～江南厚生病院間の利用実態調査を実施し、ダイヤ改正や路線の見直し等を検討する。
・将来にわたって持続可能な公共交通とすべく、現在のドア・ツー・ドアからドア・ツー・ハブに転換を促す制度への見直しを検討する。 ・利用時間、利用回数の平準化に向けた取り組みを検討する。

■政策評価の評価方法

政策評価は指標の数値のみでなく、各モードごとの利用回数の経年推移や利用状況の変動などを、その理由を中心に分析し、検討する。
また、平成 28 年度実績値を基準とし、以下の評価基準により◎、○、△、×の 4 段階の評価をする。

内容	評価指標	評価基準
政策評価	市民一人当たりの公共交通利用回数	◎：指標が増加している。 ○：指標が維持している。 △：指標が減少しており、公共交通利用回数の経年推移や利用状況の分析による結果、経過を注視する必要がある。 ×：指標の大幅な減少が認められ、即時に方向性の変更が必要である。

令和 7 年度江南市地域公共交通会議会計決算の承認について

江南市地域公共交通会議財務規程第 9 条の規定に基づき、令和 7 年度江南市地域公共交通
会議会計決算を別紙監事の意見を付けて江南市公共交通会議の承認に付する。

令和 8 年 8 月 4 日提出

江南市地域公共交通会議会長 磯部 友彦

令和7年度江南市地域公共交通会議会計決算書

歳 入 及 び 歳 出

歳 入

[単位:円]

区 分	予 算 額			決算額	予算に比べ 決算額の増減	備 考
	当初予算額	補正予算額	合 計			
第1款 負担金	9,554,000	0	9,554,000	9,554,000	0	江南市一般会計負担金
第1項 負担金	9,554,000	0	9,554,000	9,554,000	0	
第2款 補助金	3,811,000	0	3,811,000	2,755,225	△ 1,055,775	国庫補助金(交通サービスインバウンド対応支援事業補助金)
第1項 補助金	3,811,000	0	3,811,000	2,755,225	△ 1,055,775	
第3款 繰越金	0	0	0	0	0	
第1項 繰越金	0	0	0	0	0	
第4款 諸収入	1,000	0	1,000	12,126	11,126	預金利子
第1項 諸収入	1,000	0	1,000	12,126	11,126	
合計	13,366,000	0	13,366,000	12,321,351	△ 1,044,649	

歳 出

[単位:円]

区 分	予 算 額				決算額	不用額	備 考
	当初予算額	補 正 予 算 額	流 用 増 減 額	合 計			
第1款 運営費	527,000	0	0	527,000	256,670	270,330	委員報酬等 会長印作成費等
第1項 会議費	514,000	0	△ 55,000	459,000	212,680	246,320	
第2項 事務費	13,000	0	55,000	68,000	43,990	24,010	
第2款 事業費	12,839,000	0	0	12,839,000	7,480,000	5,359,000	江南市地域公共交通 基礎調査委託
第1項 事業費	12,839,000	0	0	12,839,000	7,480,000	5,359,000	
第3款 返還金	0	0	0	0	0	0	
第1項 返還金	0	0	0	0	0	0	
第4款 予備費	0	0	0	0	0	0	
第1項 予備費	0	0	0	0	0	0	
合計	13,366,000	0	0	13,366,000	7,736,670	5,629,330	

歳入12,321,351円から歳出7,736,670円を差し引いた4,584,681円につきましては、江南市に繰り戻します。

出納監査報告書

令和7年度江南市地域公共交通会議会計の収支決算について、江南市地域公共交通会議財務規程第9条第2項の規定に基づき関係書類を監査した結果、適切に執行されていることを認めます。

令和8年 5月 13日

江南市地域公共交通会議監事

青山 多佳子

栗本 浩一

令和8年度江南市地域公共交通会議会計補正予算（第1号）

（総則）

第1条 令和8年度江南市地域公共交通会議会計の補正予算（第1号）は、次に定めるところによる。

（歳入及び歳出の補正）

第2条 令和8年度江南市地域公共交通会議会計予算第2条に定めた歳入及び歳出の予算額を次のとおり補正する。

（科 目）	（既決予定額）	（補正予定額）	（計）
歳 入			
第1款 負 担 金	3,216 千円	2,711 千円	5,927 千円
第2款 補 助 金	2,711 千円	△ 1,898 千円	813 千円
計	5,928 千円	813 千円	6,741 千円
歳 出			
第3款 返 還 費	0 千円	813 千円	813 千円
計	5,928 千円	813 千円	6,741 千円

令和8年8月4日提出

江南市地域公共交通会議会長 磯部 友彦

令和8年度江南市地域公共交通会議補正予算実施計画

歳 入 及 び 歳 出

歳 入

[単位:千円]

款	項	目	予 算 額	補正予算額	計	備 考
1 負担金	1 負担金		3,216	2,711	5,927	
		1 負 担 金	3,216	2,711	5,927	江南市一般会計負担金
2 補助金	1 補助金		2,711	△ 1,898	813	
		1 補 助 金	2,711	△ 1,898	813	国庫補助金(地域公共交通アップデート化事業補助金)
3 繰越金	1 繰越金		0	0	0	
		1 繰 越 金	0	0	0	
4 諸収入	1 諸収入		1	0	1	
		1 諸 収 入	1	0	1	預金利子
計			5,928	813	6,741	

歳 出

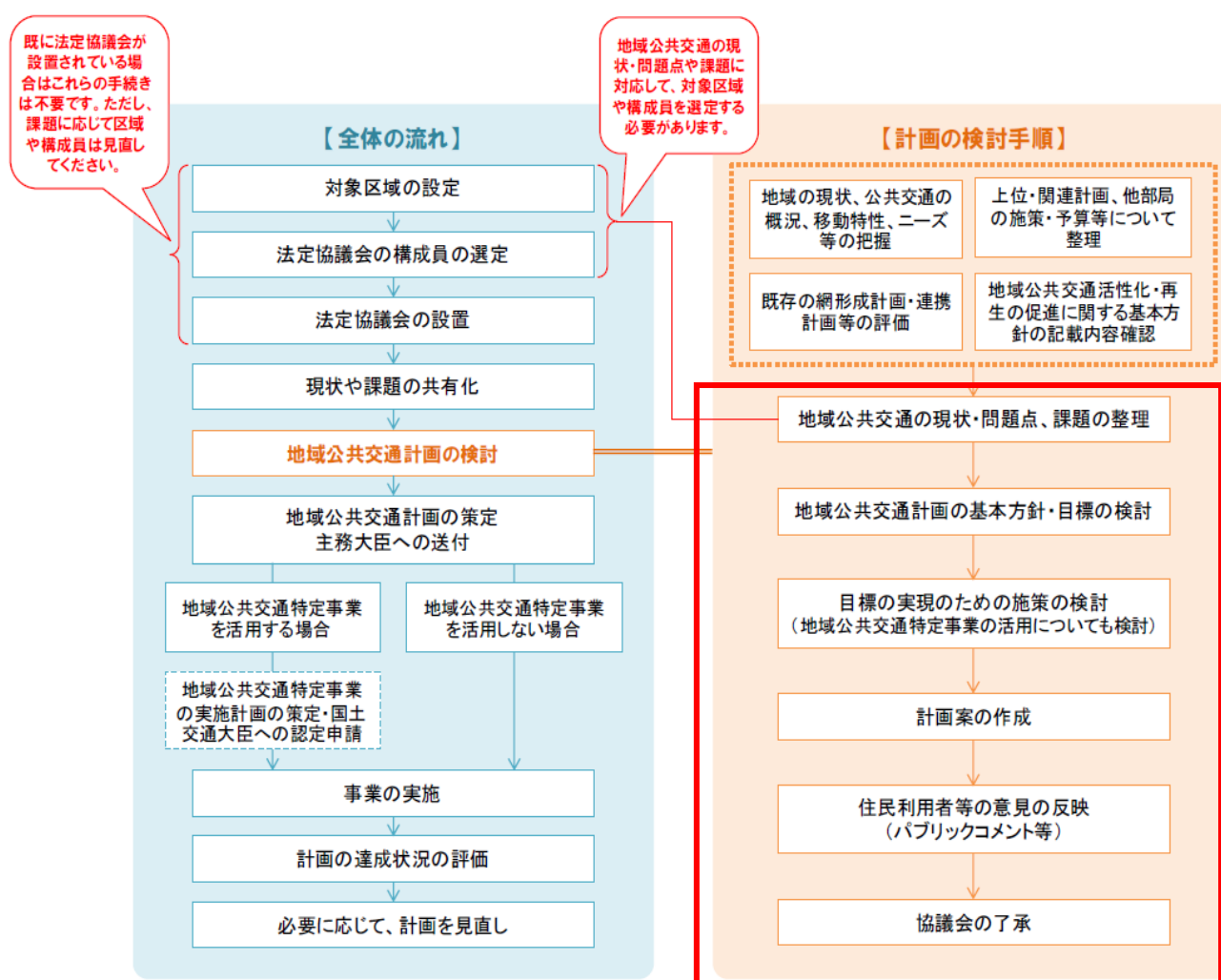
[単位:千円]

款	項	目	予 算 額	補正予算額	計	備 考
1 運営費			505	0	505	
	1 会 議 費		346	0	346	
		1 会 議 費	346	0	346	委員報酬等
	2 事務費		159	0	159	
		1 事 務 費	159	0	159	口座振込手数料等
2 事業費	1 事業費		5,423	0	5,423	
		1 事 業 費	5,423	0	5,423	江南市地域公共交通計画策定委託料
3 返還金	1 返還金		0	813	813	
		1 返 還 金	0	813	813	江南市地域公共交通計画策定負担金返還金
4 予備費	1 予備費		0	0	0	
		1 予 備 費	0	0	0	
計			5,928	813	6,741	

江南市地域公共交通計画策定について

江南市地域公共交通計画策定委託業務について

- ・ 目的 地域のニーズにあった持続可能な交通サービスを提供するため、市の総合的な公共交通体系に関する将来像・方針等について整理・検討する必要がある、過年度に実施した基礎調査結果等を基に「江南市地域公共交通計画」を策定するもの
- ・ 概要 計画準備、地域公共交通の課題整理、地域公共交通計画案の検討、地域公共交通会議の運営支援、パブリックコメントの実施支援等
- ・ 契約内容
 - 委託業務名：江南市地域公共交通計画策定委託
 - 委託期間：令和8年6月2日(火)から令和9年3月19日(金)まで
 - 委託業者：株式会社国際開発コンサルタンツ名古屋支店



▲ 計画作成のプロセス（再掲）

・今後の流れ

第1回江南市地域公共交通会議（令和8年8月4日（火））

○江南市地域公共交通計画策定スケジュール

↓

第2回江南市地域公共交通会議（令和8年9月、10月予定）

○地域公共交通の現状・問題点、課題の整理

○地域公共交通計画の基本方針・目標の検討

○目標の実現のための施策の検討

○計画案の作成

↓

第3回江南市地域公共交通会議（令和8年11月予定）

○（委員からの意見を反映した）計画案の作成

↓

第4回江南市地域公共交通会議（令和9年2月予定）

○パブリックコメントを踏まえた、地域公共交通計画について江南市地域公共交通会議の了承

・スケジュール

▼スケジュール案

	R 8 6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R 9 1月	2月	3月
(1) 地域公共交通の現状・問題点、課題の整理										
(2)① 地域公共交通計画の基本方針・目標の検討										
(2)② 目標の実現のための施策の検討										
(2)③ 計画案の作成										
(3) 公共交通会議			第1回	第2回	第3回				第4回	
(4) パブリックコメント							(R8.12.18~R9.1.18)			

令和8年度第1回

江南市地域公共交通に関する地域懇談会の開催結果

○開催目的

いこまい CAR の運行ひっ迫などにより、将来的な公共交通の確保が困難となることを見据え、市北部地域で新たな公共交通の導入を検討しており、令和7年度の江南市地域公共交通会議検討部会にて複数の公共交通案を示しました。今後の具体的な検討を進めるためには、地域住民の意見を聞く必要があると考え、3会場(宮田、古北、草井)にて地域懇談会を実施したものです。

○開催日時、場所、参加者数

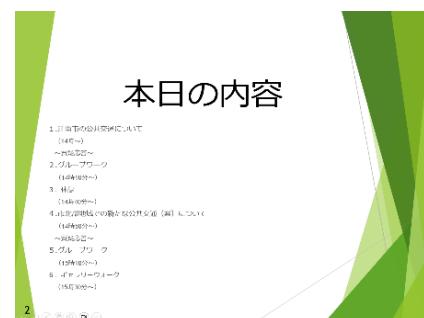
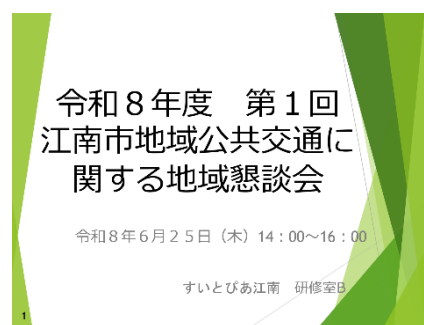
日時	場所	参加者数 ※
令和8年6月 23 日(火)午後2時～午後4時	宮田地区学習等供用施設 集会室	39 人
令和8年6月 25 日(木)午後2時～午後4時	古北にじろ会館 会議室1・2	14 人
令和8年6月 30 日(火)午後2時～午後4時	すいとびあ江南 研修室 B	10 人

※参加人数は、事前申込により参加した数で、傍聴者(当日参加)は含まない。

○開催内容

江南市の現在の公共交通について事務局から説明した後、「地域での昼間の公共交通に求めること」をテーマとして、グループで意見交換してもらいました。

また、市北部地域での公共交通導入についての検討経緯と、新たな公共交通(案)について事務局から説明した後、「北部地域での公共交通案の検討」をテーマとして、グループで意見交換してもらいました。



○会場の様子

宮田



古北



草井



○グループワークの結果

テーマ1

地域での昼間の公共交通に求めること

- ・ 停留所までの距離
- ・ 行きたい場所（具体的な病院名、店名など）
- ・ 利用料金
- ・ 時刻表に合わせた外出の可否
- ・ 予約の有無

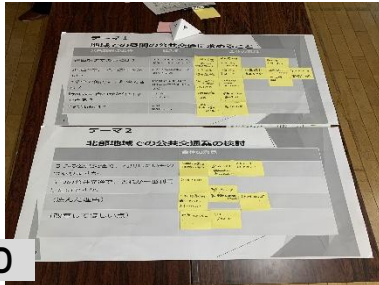
テーマ2

北部地域での公共交通案の検討

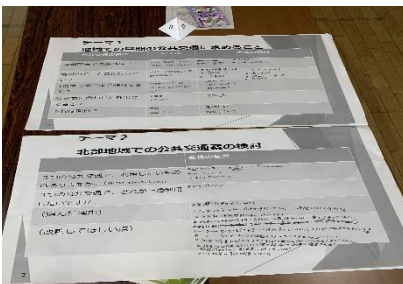
- ・ 3つの公共交通で、利用したいものはありますか。
- ・ 3つの公共交通で、どれが一番利用したいですか。
(選んだ理由)
(改善してほしい点)

宮田

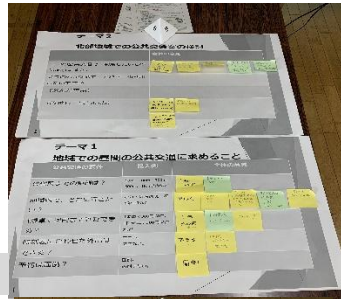
A



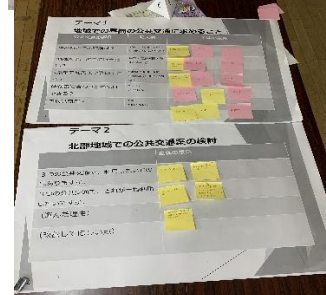
D



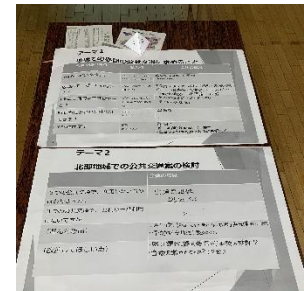
B



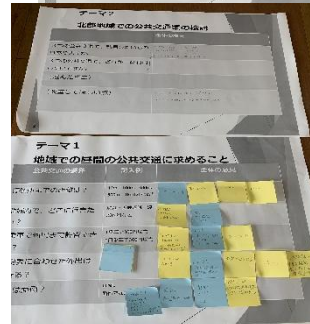
E



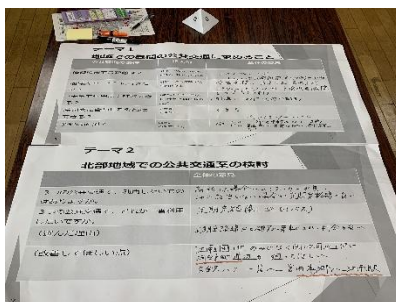
C



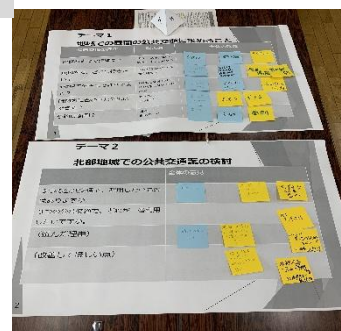
F



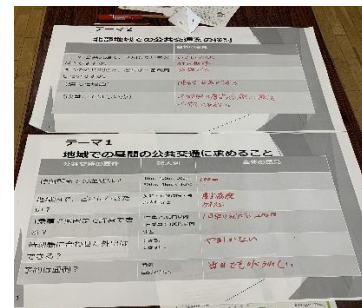
G



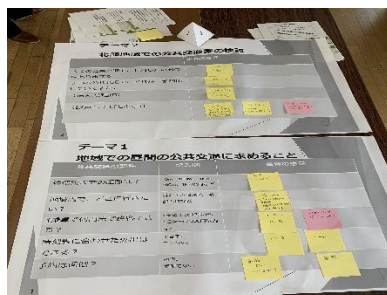
H



I



J

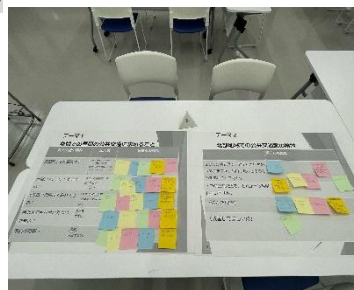


古北

A



B



C



草井

A



B



C



○参加者アンケート結果

質問① 本日の地域懇談会に対する満足度はいかがですか。

質問② 北部地域の公共交通について、どれが一番利用したいと思いましたか。

※アンケート数は未提出、傍聴者の提出により参加者数とは一致しない。

北部地域での新たな公共交通（案）について
定時定路線バス（案）とAIオンデマンドバス（案）の比較

	既存	案1	案2
種類	いこまい CAR	定時定路線 巡回バス	AIオン デマンドバス
利用料金	320円～×	300円の場合 ○	300円の場合 △
予約有無	前日予約 ×	不要 ○	当日予約 △
乗車時間 の自由度	タクシーが配車 可能な限り ○	1,2時間に1便 ×	他の予約の影響を受ける △
乗降場所	玄関前 ○	500m以内（10分以内）	300m以内（5分以内） △
利用 時間帯	8:30～17:00	×	8:00～17:00
運行区域	年365日 ○	年291日 △	年291日 △
運行区域	市内全域 ○	市北部 ×	市北部 ×
乗り換え	車換必要 ○	車換必要 ×	車換必要 ×
乗降場所	不可 ×	民権 △	民権 △
利用客	市民限定 ×	無制限 ○	無制限 ○
既存公共交通 の利便性	バス路線の延伸	・バス路線の延伸	・いこまいCAR利用制限

宮田

質問①

満足	3
やや満足	5
普通	10
やや不満	7
不満	6
未回答	3
	34

古北

質問①

満足	0
やや満足	3
普通	6
やや不満	5
不満	0
未回答	1
	15

草井

質問①

満足	0
やや満足	3
普通	3
やや不満	1
不満	1
未回答	
	8

質問②

重複選択含む

案1（定時定路線巡回バス）	20
案2（AIオンデマンドバス）	10
いこまいCAR	5
その他	0
未回答	3
	38

質問②

案1（定時定路線巡回バス）	10
案2（AIオンデマンドバス）	1
いこまいCAR	3
その他	0
未回答	1
	15

質問②

案1（定時定路線巡回バス）	6
案2（AIオンデマンドバス）	2
いこまいCAR	2
その他	0
未回答	
	10

○グループワークの結果一覧

宮田

テーマ①地域での昼間の公共交通に求めること

公共交通の要件

回答例

	停留所までの距離は	地域内で、どこに行きたいか	1乗車で何円まで許容できるか	時刻表に合わせた外出は出来るか	予約は面倒か
例	10m、100m、300m、500m、1km以内など	カネスエ、近藤療院、渡辺内科など	1乗車300円以内、1日乗車で300円以内など	できる、できない	面倒、面倒でない
A	300～500mまでなら頑張って歩ける 足が悪いので100mでもつらい	カネスエ、厚生病院、小原クリニック、平田クリニック、加藤眼科、渡辺皮膚科、上田整形外科、市役所、支所、宮田JA	1回100円 (1日200円乗り放題) 1回300円 (1日500円乗り放題)	1時間に1便なら可能 本数があれば可能	便利なら慣れて使う 面倒
B	1km以内 停留所まで50m	アピタ、トコトコ、JA、郵便局、診療所、支所、スーパー、コンビニ	1日300円まで 1回100円	できる 時間合わせは無理	面倒
C	100～300m	市役所、アピタ、イオン扶桑、天風の湯、ドン・ド、食事処、図書館、フラワーパーク、厚生病院、喫茶店、公園	1日300円乗り放題 安ければ安いほど良い	できる	面倒 前日の予約が取れない 当日予約がしたい
D	500m 10m～100m以下	北部環境センター、厚生病院、カネスエ、フラワーパーク、渡辺内科、河村ハートクリニック、市役所	100円 1 100～200円 2 300円以内 2	できる	面倒 3 面倒でない 2
E		カネスエ、市役所、厚生病院、駅	200円 300円	できる 2 できない 1	面倒 1 面倒でない 2
F	30m 2 300m以内 最大500m	江南駅、アピタ、厚生病院	1回300円以内 (1日500円以内乗り放題)	できる	面倒
G	300m 5分	厚生病院、カネスエ、宮田支所、フラワーパーク、市役所、尾州病院、しまむら	1回300円以内 (往復)	できる	面倒
H	300m 1 500m 2	市役所、厚生病院、佐藤病院、愛岐眼科、岩井歯科	200円以内	できる	面倒
I	100m	厚生病院、カネスエ	1日乗り放題200円	やるしかない	当日でもOKうれしい
J	100m	市役所、アピタ、厚生病院、平和堂、駅(江南、一宮)	300円 できれば大口町と同じ100円	できる できない	面倒 面倒でない

回答例

	3つの公共交通で、利用したいものはありますか。	3つの公共交通でどれが一番利用したいですか。	(選んだ理由)	(改善してほしい点)	
A	AIバス体験してみたい 巡回バスも走らせてほしい いこまいカー	いこまいカー 巡回バス	小さい部落だから遠くに行きたい、お出かけしたい 免許証返納したので便利ならば	料金100～200円 1日500円	
B	巡回バス(1台では難しいかも) 低速電動カー 運転手は住民ボランティア			路線バスの減便はせず運行してほしい 1台で3コースは運行上無理があるのでは	
C	定期定路線巡回バス	定期定路線巡回バス	AIデマンドはいこまいカーが利用できないため予約が手間で取りにくい	毎日運行の隔日運行か？本数の検討？台数を増やせないか？(2台)	
D	巡回バス いこまいカー AIデマンドバス	巡回バス	気軽に利用できそうだから 免許証を返納したから AIデマンドだったら途中で予約できるから	途中のルートが分断されるので西東環状ルート気に回ってほしい いこまいカーなくなったら困る バス停まで歩けない人もいる そういう人が外出できるよう必ず	いこまいカーなくすのなら福祉タクシーの枠を拡げてほしい 団地→厚生病院以外のルートの人たちが不便しているから本数を増やしてほしい 料金は100円にしてほしい。安く設定して利用が定着すればその後値上げしても利用者は減らないはず バス対策の専任職員がほしい
E	いこまいカー 定期定路線バス	いこまいカー	巡回バス路線を利用できないかと思ったから	いこまいカーを充実してほしい	かかりつけの医院や買い物できるスーパーにも行ける定期定路線バスを希望
F	高齢者にとってどれも不便、しいていうならいこまいカー	いこまいカー	高齢者にとって一番利用したいのは病院への通院	いこまいカーと名鉄バスを充実してほしい オンデマンドは様子を見てから利用するか決める	
G	高齢化した場合はいこまいカーがよい、これに該当しない場合は定期定路線が良い	定期定路線巡回バス	定期定路線だと確実に乗車できるし、料金も安い	江南団地のみでなく団地周辺(特に河野町付近)も回ってほしい 名鉄バス一宮～宮田本郷～江南駅	
H	オンデマンドバス3名	AIオンデマンドバス1名	・必要な時だけ乗れる/ ・無駄な費用を使わないような気がする	・駅の数もよく考えて利用しやすいようにしてほしい / ・バスは乗ってる時間が長い・2時間で一本では利用できない/ ・名鉄バスを一宮～宮田本郷までを江南駅まで延伸する	
I	いこまいカー AIオンデマンドバス	名鉄バス	便利 本数がある	午前中の厚生病院に本数を増やしてほしい	
J	定期定路線巡回バス(皆同じ)	定期定路線巡回バス(皆同じ)	バス停が近くにある(皆同じ)	・一つの案として高齢者複数の送迎(朝・夕)以外の時間はバス(巡回)が空いているので利用したらどうか ・早く実行してほしい(高齢者が増えるので) ・A/B/C(バス路線?)から江南駅に行けるようにしてほしい	

古北

ワークシート テーマ①

地域での昼間の公共交通に求めること

公共交通の要件

回答例	公共交通の要件				
	停留所までの距離は	地域内で、どこに行きたいか	1乗車で何円まで許容できるか	時刻表に合わせた外出は出来るか	予約は面倒か
	10m、100m（徒歩約1.2分）、300m（徒歩約5分）、500m（徒歩約8～10分）、1km（徒歩約15～20分）以内など	カネスエ、近藤療院、渡辺内科など	1乗車300円以内、1日乗車で300円以内など	できる、できない	面倒、面倒でない
	A 500m（10分以内） 徒歩5分 300m 100m（5分）	病院、買い物、近藤療院、厚生病院、カネスエ、ドンキ、近藤眼科、扶桑町神尾外科、図書館、文化会館、市役所	1乗車200円まで 1日乗車500円 700～800円	できる 1 1時間に1本なら 3	面倒 2 面倒でない 2
	B 100m 300m 2 5分	扶桑イオン、柏森駅、フラワーパーク、図書館、市役所、厚生病院	1日乗車で200円 1日乗車で300円 300円 1乗車で200円	できる 3 できない 2	面倒 4
	C 100m 300m 3 5分	扶桑イオン、柏森駅、フラワーパーク、図書館、市役所、厚生病院、大口町プール	1日乗車で200円 1日乗車で300円 1乗車で200円 300円 1日乗車で800円	できる 3 できない 2	面倒 4 面倒でない 1

ワークシート テーマ②

北部地域での公共交通案の検討

	3つの公共交通で、利用したいものはありますか。	3つの公共交通でどれが一番利用したいですか。	（選んだ理由）	（改善してほしい点）	
A	定期定路線バス 4 （2時間に1便も隔日も利用しづらい） いこまいカーも残す AIオンデマンド 1	利便性だけ考えればいこまいカー（料金、予約のしやすさには問題あり） 定時定路線バス（いろんな所に寄れる）	ドアtoドアで高齢者が使いやすい 時間がはっきりしている 帰りの時間の予定がたつ 自由に寄りたい所で降りられる	ドアtoドアまではいかなくても定時で運行間隔の短いものがあるとよい 200円以内におさめてほしい	乗り換えることもあるのでバス料金は200円程度 特に導入時は150円で
B	いこまいカー 2 AIオンデマンド 2	AIオンデマンド 1 いこまいカー 1 定時定路線バス 3	タクシーより安い 巡回バスより便利 バリアフリーに 妥当性から 利用者の健康状態による	旧道も走ってほしい	
C		定時定路線バス 3 AIオンデマンド 2 いこまいカー 1		運行ルートを増やす 運行頻度を増やす 料金を100円に	

草井

ワークシート テーマ①

地域での昼間の公共交通に求めること

公共交通の要件

回答例

	停留所までの距離は	地域内で、どこに行きたいか	1乗車で何円まで許容できるか	時刻表に合わせた外出は出来るか	予約は面倒か
	10m、100m（徒歩約1.2分）、300m（徒歩約5分）、500m（徒歩約8～10分）、1km（徒歩約15～20分）以内など	カネスエ、近藤療院、渡辺内科など	1乗車300円以内、1日乗車で300円以内など	できる、できない	面倒、面倒でない
A	200m 300m 500m	布袋のトココ、江南駅、カネスエ、ドンキ、パロー	往復300円 1乗車200円 300円	できる 3	面倒 3
B	100m 2 500m 2	ドンキ、西友、厚生病院、カネスエ、江南団地、大阪屋、扶桑イオン、近藤療院、近藤歯科	1乗車200円 2 1乗車300円 1日乗車500円	できる 2	面倒 2
C	100m 300m 500m	江南駅、図書館、アビタ江南西、綿半、銀行、病院、市役所	1乗車100円 1日乗車300円 1日乗車300円以内 300円以内	できる するしかない 合わせることはできるが合わせにくい	面倒 3

ワークシート テーマ②

北部地域での公共交通案の検討

	3つの公共交通で、利用したいものはありますか。	3つの公共交通でどれが一番利用したいですか。	（選んだ理由）	（改善してほしい点）	
A	巡回バス 全部あればよい	巡回バス 2	運賃が安い 隔日運行、1周1時間の方が利用しやすいと思う 時間が決まっているから	バス停は300m 巡回バスでも本数を増やせるとよい 割安にする	バス停はなるべく多く 年間パスポート（年5000円～10000円まで） 利益ではなく市民の生活のために走らせてほしい
B	巡回バス 2 いこまいカー 2	巡回バス 1 いこまいカー 2	予約いらない、安価、確実（時刻表がある） 家からすぐに乗れる 家まで来てくれる	マイクロバスの台数を増やしてほしい（最低2台） 巡回バス、時間が制限される	予約しても利用できない可能性あり
C	現状の設定では利用しない AIオンデマンド いこまいカー				

〇まとめ

アンケート結果から案 1（定時定路線巡回バス）希望が多かった。

（重複選択含む）

案 1（定時定路線巡回バス） 36

案 2（AI オンデマンドバス） 13

いこまい CAR 10

ワークシート テーマ① 地域での昼間の公共交通に求めること

公共交通の要件

停留所までの距離は	地域内で、どこに行きたいか	1乗車で何円まで許容できるか	時刻表に合わせた外出は出来るか	予約は面倒か
10m、100m（徒歩約1.2分）、300m（徒歩約5分）、500m（徒歩約8～10分）、1km（徒歩約15～20分）以内など	カネスエ、近藤療院、渡辺内科など	1乗車300円以内、1日乗車で300円以内など	できる、できない	面倒、面倒でない
～10m 1 ～100m 12 ～300m 13 ～500m 10 ～1km 1	江南駅 4 ドン・キホーテ 4 市役所 11 アピタ 5 江南厚生病院 10 カネスエ 8 その他（個人院	～100円 5 ～200円 13 ～300円 19 ～500円 2 500円～ 2	できる 28 できない 6	面倒 29 面倒でない 8

ワークシート テーマ② 北部地域での公共交通案の検討

3つの公共交通で、利用したいものはありますか。	3つの公共交通でどれが一番利用したいですか。	選んだ理由（多かった意見）	改善してほしい点	
巡回バス 14 AIオンデマンドバス 11 いこまいCAR 12	巡回バス 15 AIオンデマンドバス 4 いこまいCAR 8	（巡回バス） 時間が決まっている 運賃が安い （AIオンデマンドバス） 必要な時だけ乗れる タクシーより安い （いこまいCAR） 自宅まで迎えに来てくれる	（巡回バス） バスの便数、台数を増やしてほしい バス停間の距離を近くしてほしい （AIオンデマンドバス） 割安にしてほしい （いこまいCAR） 制度を充実してほしい	

いこまいC A R（予約便）の

ダイナミックプライシング（変動料金制）について

1. 経緯

いこまいC A R（予約便）の午前中における運行ひっ迫対策目的として、北部地域の新たな公共交通の導入を検討するために設置した江南市地域公共交通会議検討部会（以下、検討部会）において、ダイナミックプライシング（変動料金制）の導入により、解決できるのではないかと提案があった。

仮に利用者負担割合を午前（～13 時）60%、午後（13 時～）40%に設定した場合、午前利用から午後利用へ一定数移行し、午前運行のひっ迫緩和と運行便数の平準化が期待でき、その財源は、運行便数が午前から午後に移行する割合が 20%までは市の負担額は増加しないことが分かったため、いこまいC A R運行事業者などと導入に向けた協議を進めることになった。

負担額（運行距離 3 Km、時間指定予約料金が必要な場合）

	負担者	負担額 (現行)	負担額 (ダイナミックプライシング)	差額	増加率
利用者負担割合 60% (午前 ～13 時)	利用者	1,070 円	1,230 円	160 円	115%
	市	780 円	620 円	△160 円	79%
利用者負担割合 40% (午後 13 時～)	利用者	1,070 円	920 円	△150 円	86%
	市	780 円	930 円	150 円	119%

財源試算

利用者負担割合		運行便数の増減		市負担額の増減
午前	午後	午前	午後	
50%	50%	—		現行
60%	40%	増減なし		△ 3,200,000 円
		△10%	+10%	△ 1,600,000 円
		△20%	+20%	0 円
		△30%	+30%	1,600,000 円

2. いこまいC A R事業者との協議結果

いこまいC A R運行事業者と協議を行った結果、午前と午後で料金体系を分けることにより料金計算が複雑となり、ドライバーによる料金徴収対応への不安があることや、いこまいC A Rだけで導入しても、運行平準化の効果が限定的であるとの意見があったため、引き続き運行状況等を注視しつつ、他の手法についても検討したうえで、運行事業者と協議を続けていくこととする。

令和7年度

江南市地域公共交通 (いこまいC A R ・ バス) の利用状況

令和8年6月

都市整備部都市計画課

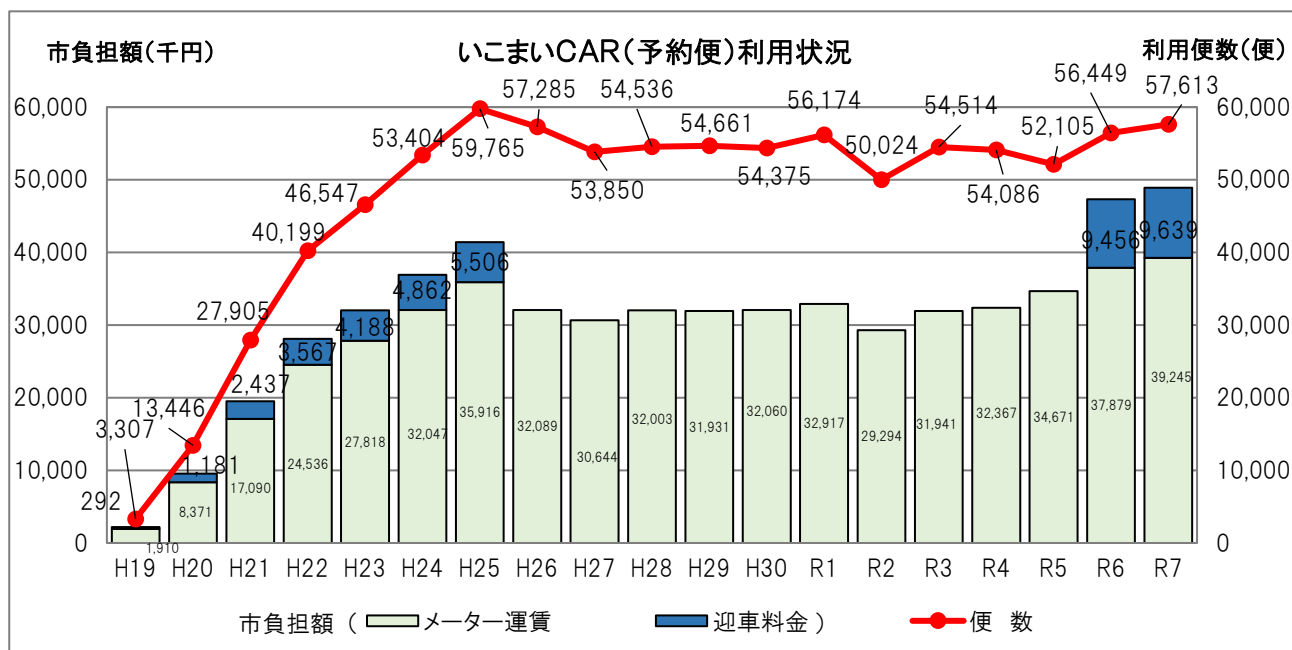
目次

1. いこまいCAR(予約便)利用状況(経年比較).....	1
1)市負担額・運行便数の推移	1
2)登録者数・利用者数の推移	1
2. いこまいCAR(予約便)利用状況(令和6年度).....	2
1)年齢別登録者数・利用者数.....	2
2)年齢別運行便数割合	2
3)時間帯別利用割合	3
4)曜日別利用割合	3
5)利用目的別割合	4
6)一便当たりの料金別利用割合.....	4
7)登録者一人当たりの利用回数割合.....	5
8)地区別登録者割合	6
9)出発地区別利用者割合	6
10)小学校区別登録者割合	7
11)住所(小学校区)別運行便数割合	8
参考:小学校の通学区域	8
参考:いこまいCAR地区別位置図 ((10)、(11)は小学校区ごとの区分のため地図とは異なる).....	9
3. 名鉄バス(補助路線)利用状況.....	10
1)利用者数(路線別)	10
2)一便当たり利用者数(路線別)	10
3)利用者一人当たりの市負担額(路線別補助額).....	11
4. 大口町コミュニティバス利用状況	12
1)中部ルート(毎日運行便)(江南駅行).....	12
2)中部ルート(毎日運行便)(パロー行)	12
3)中部ルート(平日朝・夕運行便)(江南駅行).....	13
4)中部ルート(平日朝・夕運行便)(さくら総合病院前行)	13
5)南部ルート(毎日運行便)(布袋駅行).....	13
6)南部ルート(毎日運行便)(外坪松山行).....	14
5. 江南市内のバス路線・停留所.....	15

1. いこまいCAR（予約便）利用状況（経年比較）

1)市負担額・運行便数の推移

市負担額・運行便数は、平成25年度まで急激に増加していたが、迎車料金を個人負担額に変更した平成26年度に減少して以降は、ほぼ横ばいで推移している。また、市負担額は、運行便数と同様に平成25年度まで増加し、平成26年度から令和5年度まではほぼ横ばいで推移していた。令和6年度から迎車料金を再び市負担とし、令和7年度は前年度と比較して1.9%の増加となった。



※1 H26料金改定概要：迎車料金を市負担→利用者負担、利用者負担を100円未満切捨て→10円未満切捨てに変更。

※2 R5.3.20から尾張・三河地区タクシー運賃が改定され、国土交通省より新運賃が公示された（増収率11.91%）。

※3 R6.4.1から迎車料金を利用者負担→市負担に変更。

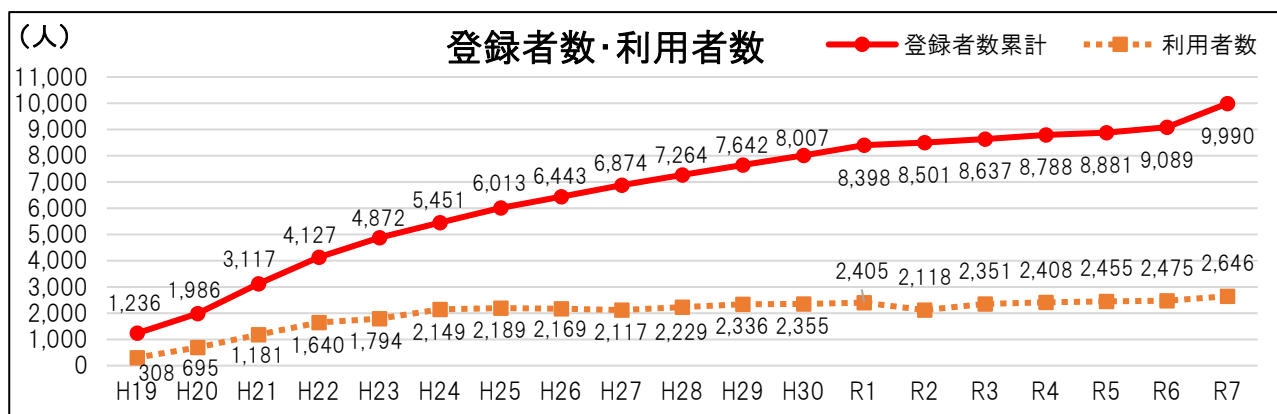
※4 R7.4.1から福祉タクシーチケット料金助成との並行登録を開始。

※5 R7.12.1から尾張・三河地区タクシー運賃が改定され、国土交通省より新運賃が公示された（増収率10.06%）。

※6 R7.12.1から時間指定予約料金（利用者負担300円）の導入（名鉄西部交通はR5.11に導入済）。

2)登録者数・利用者数の推移

令和7年度末の登録者数は、9,990人で、前年度と比較して9.9%の増加、利用者数は2,646人で、6.9%の増加となり、登録者数、利用者数ともに過去最高となった。令和元年10月から開始した立寄りとは、593件で、前年度と比較して560件減少した。



※利用者数：登録者の内、いこまいCARを利用した人数

登録者数・利用状況

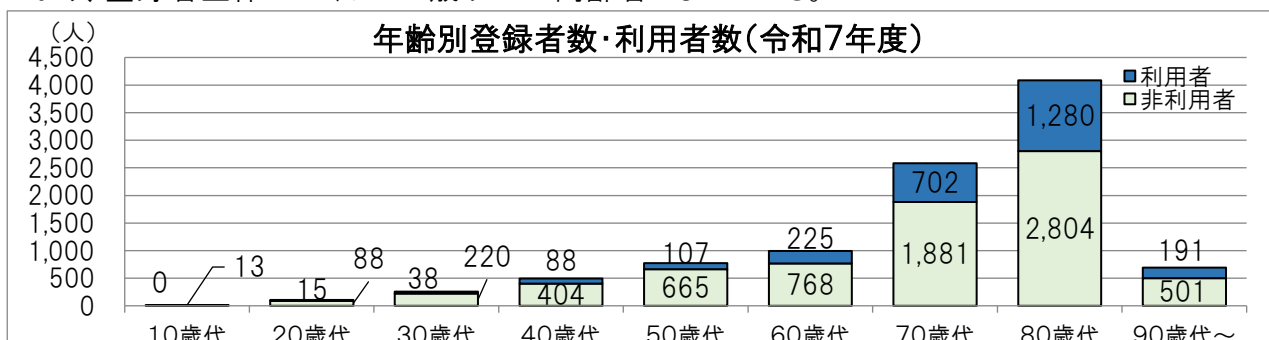
年度	登録者数 (人)		利用回数 (回:人) ※	便数 (便)	利用率 (人/便)	立寄り 件数 (件)	市負担額 (円)	1便当りの額(円)		
		内利用者数						利用 料金分	市 負担分	合計
H19	1,236	308	3,887	3,307	1.18		2,202,240	485	666	1,151
H20	1,986	695	17,351	13,446	1.29		9,552,140	534	710	1,244
H21	3,117	1,181	37,590	27,905	1.35		19,526,940	521	700	1,221
H22	4,127	1,640	51,348	40,199	1.28		28,103,170	517	699	1,216
H23	4,872	1,794	54,692	46,547	1.17		32,006,190	501	688	1,189
H24	5,451	2,149	63,550	53,404	1.19		36,908,650	501	691	1,192
H25	6,013	2,189	70,911	59,765	1.19		41,421,510	499	693	1,192
H26	6,443	2,169	67,932	57,285	1.19		32,088,610	651	560	1,211
H27	6,874	2,117	62,075	53,850	1.15		30,644,050	661	569	1,230
H28	7,264	2,229	63,900	54,536	1.17		32,002,680	682	587	1,269
H29	7,642	2,336	67,411	54,661	1.23		31,931,270	678	584	1,262
H30	8,007	2,355	66,971	54,375	1.23		32,060,200	684	584	1,274
R1	8,398	2,405	68,828	56,174	1.23	185	32,917,200	680	586	1,266
R2	8,501	2,118	61,748	50,024	1.23	606	29,293,990	680	586	1,266
R3	8,637	2,351	66,276	54,514	1.22	730	31,940,690	681	586	1,267
R4	8,788	2,408	65,134	54,086	1.20	819	32,366,510	695	598	1,293
R5	8,881	2,455	60,791	52,105	1.17	824	34,670,810	820	665	1,485
R6	9,089	2,475	65,346	56,449	1.16	1,153	47,335,140	757	839	1,596
R7	9,990	2,646	65,795	57,613	1.14	593	48,884,320	649	848	1,497

※利用回数(回:人):いこまい CAR に乗車した人の数(相乗りした者も含む)

2. いこまいCAR (予約便) 利用状況 (令和7年度)

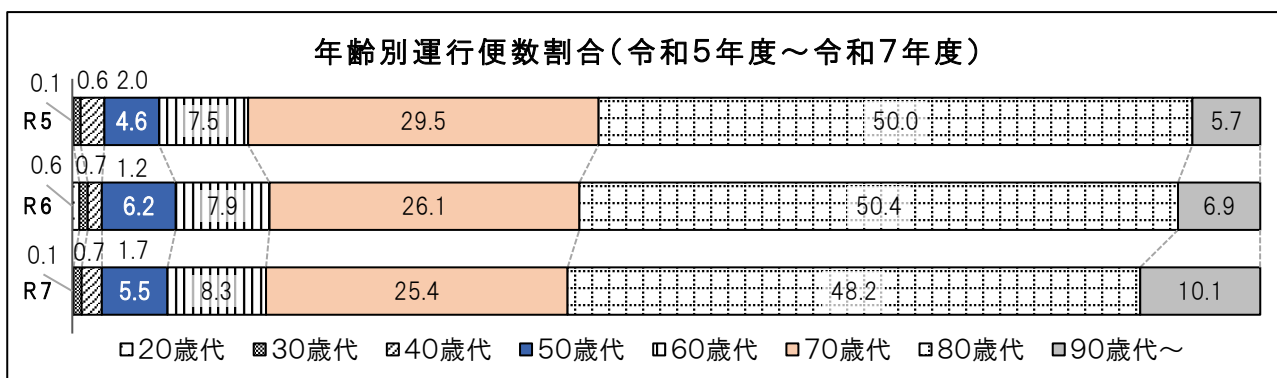
1) 年齢別登録者数・利用者数

令和7年度末の登録者数は9,990名、うち70歳代が25.9%、80歳代が40.9%と突出して高くなっており、登録者全体の74%が70歳以上の高齢者となっている。



2) 年齢別運行便数割合

令和7年度は、70歳代25.4%、80歳代が48.2%と利用の大半を占めており、65歳以上の利用割合が約88%を占めている。90歳代以上は前年度と比較して3.2%増加した。



年齢別登録者数・利用者数累計（令和8年3月31日現在）

年代	登録者数（人）		利用者 数割合 （％）	登録者 割合 （％）	人口 （人）	人口に 対する登録 者割合 （％）
		内利用者 数				
10歳代	13	0	0.0	0.1	3,814	0.3
20歳代	103	15	14.6	1.0	9,579	1.1
30歳代	258	38	14.7	2.6	10,012	2.6
40歳代	492	88	17.9	4.9	12,205	4.0
50歳代	772	107	13.9	7.7	15,961	4.8
60歳代	993	225	22.7	9.9	11,625	8.5
70歳代	2,583	702	27.2	25.9	12,159	21.2
80歳代	4,084	1,280	31.3	40.9	8,420	48.5
90歳代～	692	191	27.6	6.9	1,789	38.7
計	9,990	2,646	26.5	100.0	85,564	11.7

令和8年3月31日現在の人口…97,598人

15歳以下は登録不可であるため10歳代には10～15歳は含まない

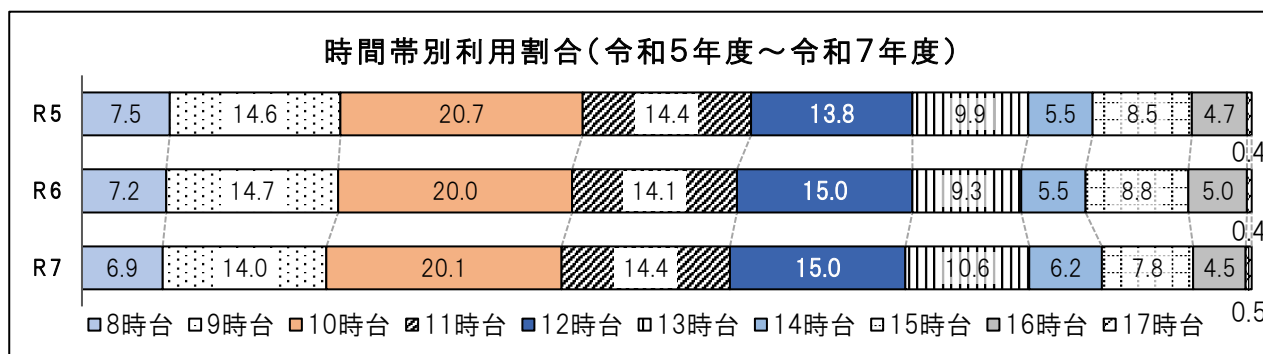
15歳以下の人口…12,034人

年齢別運行便数

年齢	R5 割合（％）	R6 割合（％）	R7 便数（便）	R7 割合（％）
10歳代	0.0	0.0	0	0.0
20歳代	0.1	0.6	64	0.1
30歳代	0.6	0.7	412	0.7
40歳代	2.0	1.2	1,009	1.7
50歳代	4.6	6.2	3,148	5.5
60歳代	7.5	7.9	4,800	8.3
70歳代	29.5	26.1	14,693	25.4
80歳代	50.0	50.4	27,804	48.2
90歳代～	5.7	6.9	5,809	10.1
計	100.0	100.0	57,739	100.0
～64歳	11.0	11.8	6,913	12.0
65～84歳	63.6	61.4	31,928	55.4
85歳～	25.4	26.8	18,772	32.6
計	100.0	100.0	57,613	100.0

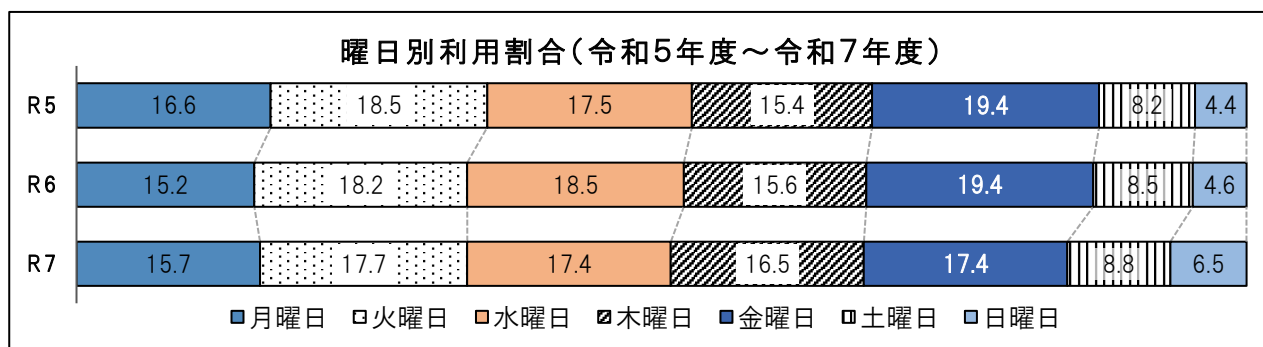
3)時間帯別利用割合

朝8時30分から徐々に多くなり、10時台でピークを迎え、その後は減少する傾向にあるが、12時台及び15時台に利用者が増加する。令和7年度は、8時台から12時台までの利用が70%超となり、午前中の利用者が多い。この傾向について、直近3年間で大きな変化は見られない。



4)曜日別利用割合

月曜から金曜日の利用がどの曜日にもほぼ同じ水準で多い。土曜・日曜日の利用は少なく、特に日曜日の利用が少ない。



※月曜日は祝日が多いため、低い数値になりやすい。

時間帯別利用状況

時間帯	R5	R6	R7	
	割合 (%)	割合 (%)	利用人数 (人)	割合 (%)
8時台	7.5	7.2	4,508	6.9
9時台	14.6	14.7	9,181	14.0
10時台	20.7	20.0	13,215	20.1
11時台	14.4	14.1	9,466	14.4
12時台	13.8	15.0	9,895	15.0
13時台	9.9	9.3	7,008	10.6
14時台	5.5	5.5	4,061	6.2
15時台	8.5	8.8	5,152	7.8
16時台	4.7	5.0	2,994	4.5
17時台	0.4	0.4	315	0.5
計	100.0	100.0	65,795	100.0

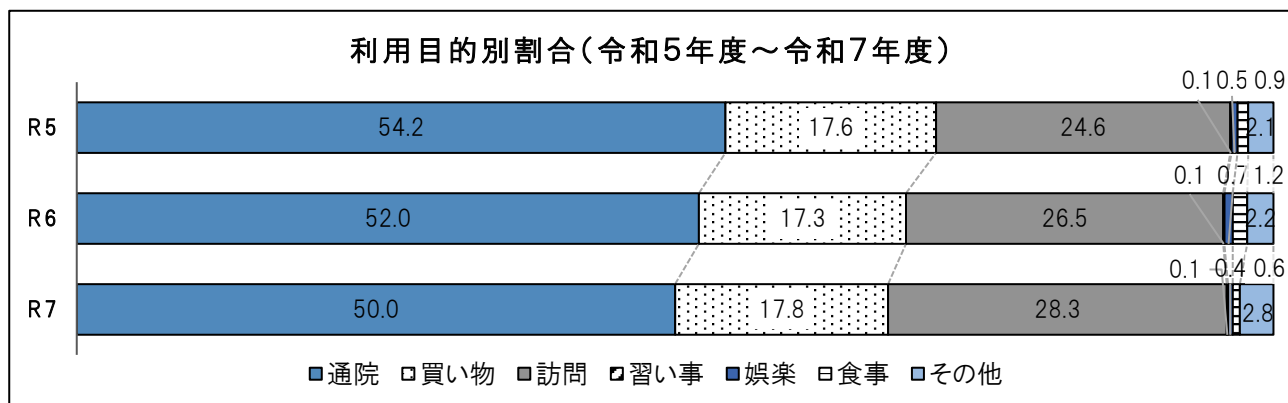
曜日別利用状況

曜日	R5	R6	R7	
	割合 (%)	割合 (%)	利用人数 (人)	割合 (%)
月曜日	16.6	15.2	10,361	15.7
火曜日	18.5	18.2	11,642	17.7
水曜日	17.5	18.5	11,481	17.4
木曜日	15.4	15.6	10,838	16.5
金曜日	19.4	19.4	11,438	17.4
土曜日	8.2	8.5	5,811	8.8
日曜日	4.4	4.6	4,224	6.5
計	100.0	100.0	65,795	100.0

5)利用目的別割合

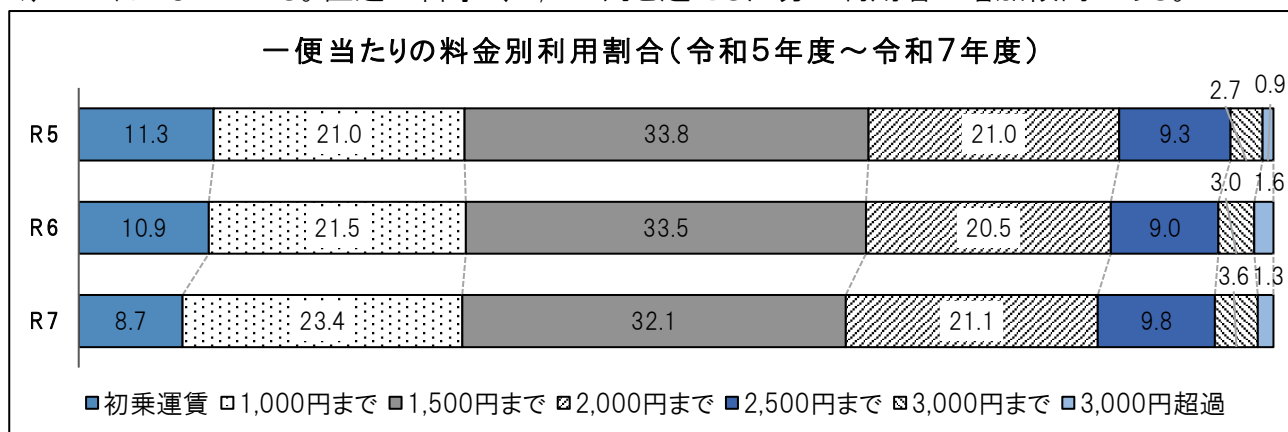
令和7年度は、通院が50.0%、買い物が17.8%、訪問が28.3%で、96.1%を占める。

半数以上が通院目的でいこまいCARを利用している傾向は変わらないが、令和7年度は通院目的が2.0%減少し、訪問目的が1.8%増加した。



6)一便当たりの料金別利用割合

令和7年度は、初乗運賃までの利用が8.7%、1,000円までの利用を含めると32.1%であり、85.3%が2,000円までの利用となっている。また、1,000円～1,500円までの区分の利用が最も多く、32.1%となっている。直近3年間で、2,000円を超える区分の利用者は増加傾向にある。



利用目的別利用状況

利用目的	R5	R6	R7	
	割合 (%)	割合 (%)	利用人数 (人)	割合 (%)
通院	54.2	52.0	32,872	50.0
買い物	17.6	17.3	11,689	17.8
訪問	24.6	26.5	18,685	28.3
習い事	0.1	0.1	56	0.1
娯楽	0.5	0.7	274	0.4
食事	0.9	1.2	366	0.6
その他	2.1	2.2	1,853	2.8
計	100.0	100.0	65,795	100.0

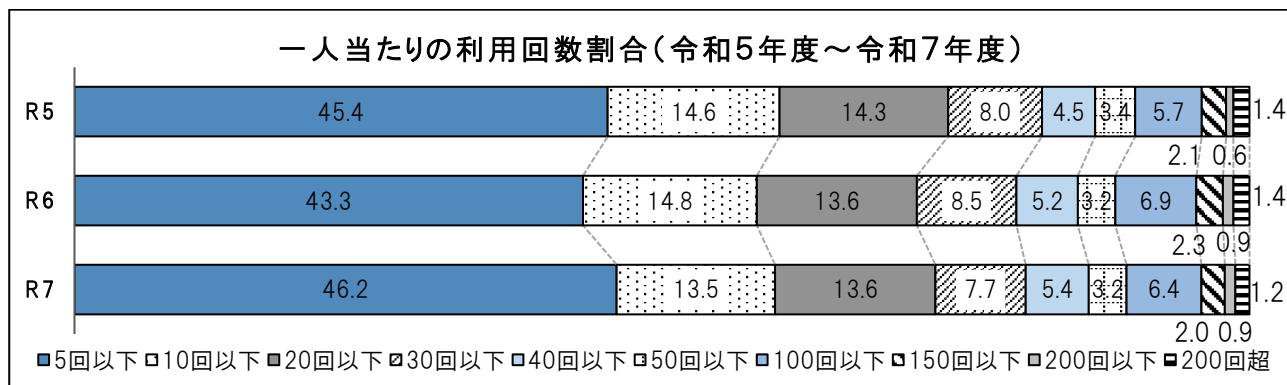
※その他：市役所、郵便局・銀行、法要、スポーツ、旅行等

料金別利用状況

メーター料金	R5	R6	R7		
	割合 (%)	割合 (%)	件数 (件)	割合 (%)	市負担額 (円)
初乗運賃	11.3	10.9	5,016	8.7	2,530,420
1,000円まで	21.0	21.5	13,456	23.4	7,928,300
1,500円まで	33.8	33.5	18,540	32.2	14,506,330
2,000円まで	21.0	20.5	12,172	21.1	12,384,910
2,500円まで	9.3	9.0	5,636	9.8	7,107,050
3,000円まで	2.7	3.0	2,054	3.6	3,090,220
3,000円超過	0.9	1.6	739	1.3	1,337,090
計	100.0	100.0	57,613	100.0	48,884,320

7)利用者一人当たりの利用回数割合

令和7年度は、5回以下の利用が46.2%、10回以下の利用を含めると59.7%で、半数以上が年間10回以下の利用となっている。また、40回以下の利用が0.2%増加し、5回以下の利用者が2.9%増加した。

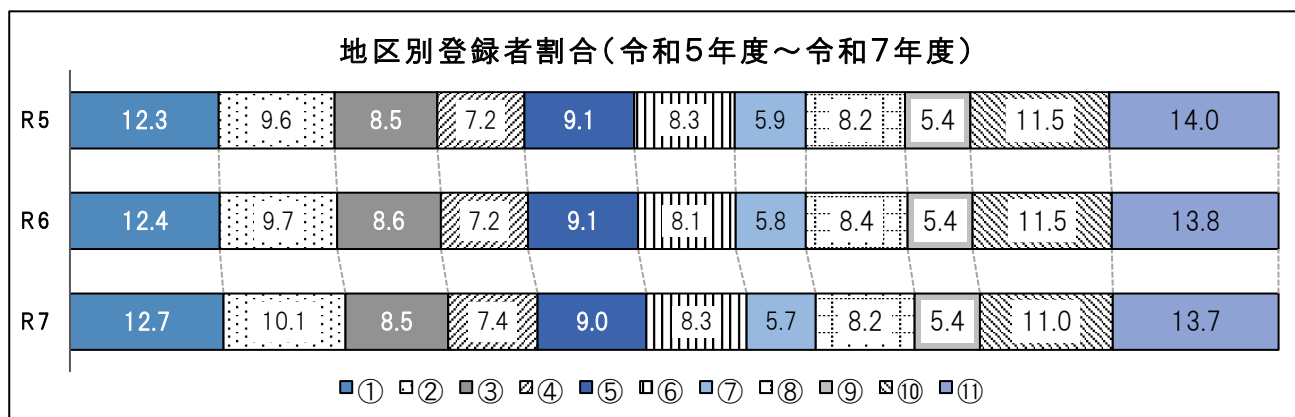


利用者一人当たりの利用回数

回数	R5		R6		R7	
	人数 (人)	割合 (%)	人数 (人)	割合 (%)	人数 (人)	割合 (%)
5回以下	1,114	45.4	1,071	43.3	1,221	46.2
10回以下	359	14.6	366	14.8	357	13.5
20回以下	352	14.3	337	13.6	361	13.6
30回以下	196	8.0	210	8.5	203	7.7
40回以下	111	4.5	129	5.2	142	5.4
50回以下	84	3.4	79	3.2	85	3.2
100回以下	139	5.7	171	6.9	169	6.4
150回以下	51	2.1	56	2.3	52	2.0
200回以下	15	0.6	22	0.9	24	0.9
200回超	34	1.4	34	1.4	32	1.2
計	2,455	100.0	2,475	100.0	2,646	100.0

8)地区別登録者割合

令和7年度は、⑪宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野地区が13.7%と最も多く、次いで①古知野・赤童子・大間地区が12.7%となっているが、人口に対する登録者割合をみると、⑩村久野・宮田神明・藤ヶ丘地区と⑪宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野地区が12.1%と最も多くなっている。

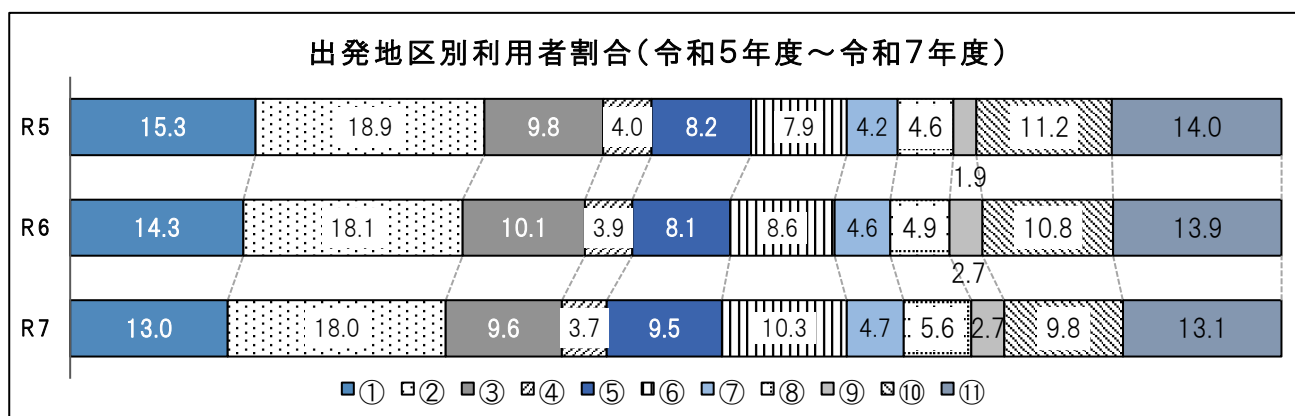


地区別登録者数

No.	地 区	R5 登録者 割合 (%)	R6 登録者 割合 (%)	R7				人口 (人)	人口に対する 登録者割合 (%)
				登録者数 (人)	割合 (%)	利用者数 (人)	割合 (%)		
①	古知野・赤童子・大間	12.3	15.0	1,268	12.7	9,509	14.5	14,132	9.0
②	高屋・野白・飛高	9.6	7.1	1,010	10.1	4,740	7.2	12,902	7.8
③	北野・尾崎・石枕・宮後・山王・前野	8.5	10.5	851	8.5	5,761	8.8	8,361	10.2
④	般若・中般若・和田・勝佐・山尻・江森	7.2	4.4	738	7.4	3,129	4.8	7,914	9.3
⑤	上奈良・東野・島宮	9.1	7.7	904	9.0	5,506	8.4	7,841	11.5
⑥	布袋・布袋下山・木賀・木賀本郷・中奈良・五明・小郷	8.3	9.0	826	8.3	7,418	11.3	8,984	9.2
⑦	天王・北山・南山・小折・小折本・小折東・田代・曾本	5.9	6.0	572	5.7	4,039	6.1	4,972	11.5
⑧	力長・今市場・安良・寄木・大海道・木賀東	8.2	8.4	816	8.2	6,451	9.7	7,099	11.5
⑨	草井・鹿子島・小杵・小脇・慈光堂	5.4	4.5	531	5.4	2,812	4.3	4,954	10.7
⑩	村久野・宮田神明・藤ヶ丘	11.5	15.1	1,102	11.0	8,820	13.3	9,078	12.1
⑪	宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野	14.0	12.3	1,372	13.7	7,610	11.6	11,361	12.1
計		100.0	100.0	9,990	100.0	65,795	100.0	97,598	10.2

9)出発地区別利用者割合

令和7年度は、②高屋・野白・飛高地区が18.0%と最も多く、次いで、⑪宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野地区が13.1%となっている。②高屋・野白・飛高地区には、江南厚生病院が立地し、⑪宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野地区には大型商業施設を有することから、利用者が多い状況と推測できる。

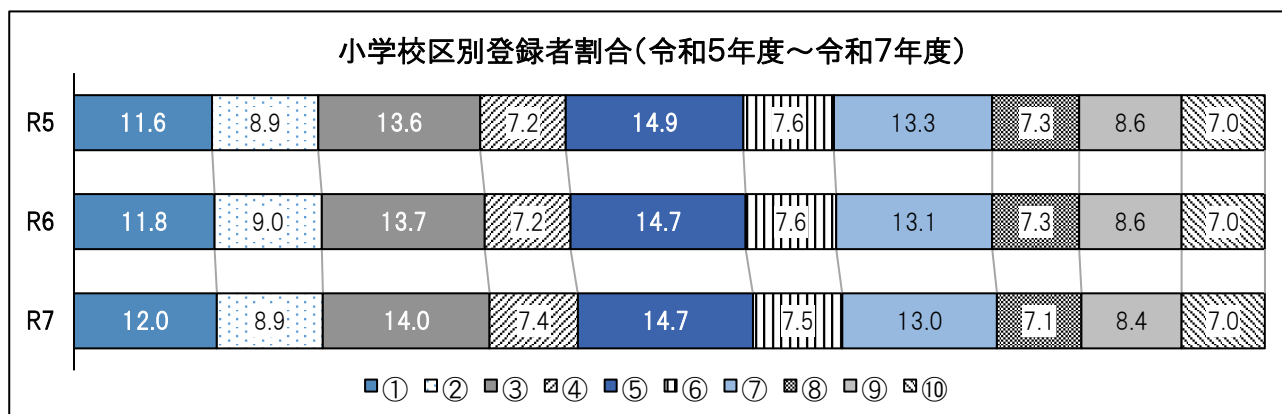


出発地区別利用者数

No.	地 区	R5	R6	R7			
		利用者 割合 (%)	利用者 割合 (%)	利用者 数(人)	割合 (%)	運行数 (便)	利用率 (人/便)
①	古知野・赤童子・大間	15.3	14.3	8,572	13.0	7,600	1.13
②	高屋・野白・飛高	18.9	18.1	11,816	18.0	9,633	1.23
③	北野・尾崎・石枕・宮後・山王・前野	9.8	10.1	6,349	9.6	5,738	1.11
④	般若・中般若・和田・勝佐・山尻・江森	4.0	3.9	2,420	3.7	2,107	1.15
⑤	上奈良・東野・島宮	8.2	8.1	6,246	9.5	5,699	1.10
⑥	布袋・布袋下山・木賀・木賀本郷・中奈良・五明・小郷	7.9	8.6	6,750	10.3	6,279	1.08
⑦	天王・北山・南山・小折・小折本・小折東・田代・曾本	4.2	4.6	3,123	4.7	2,888	1.08
⑧	力長・今市場・安良・寄木・大海道・木賀東	4.6	4.9	3,711	5.6	3,452	1.08
⑨	草井・鹿子島・小杣・小脇・慈光堂	1.9	2.7	1,785	2.7	1,476	1.21
⑩	村久野・宮田神明・藤ヶ丘	11.2	10.8	6,431	9.8	5,518	1.17
⑪	宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野	14.0	13.9	8,592	13.1	7,223	1.19
計		100.0	100.0	65,795	100.0	57,613	1.14

10)小学校区別登録者割合

令和7年度は、⑤布袋小学校区が14.7%と最も多く、次いで③古知野南小学校区が14.0%となっているが、人口に対する登録者割合をみると、⑨藤里小学校区が14.4%と最も多く、次いで⑦宮田小学校区が12.1%となっている。



小学校区別登録者数

No.	地 区	R5	R6	R7					※人口 (人)	人口に対する 登録者割合 (%)
		登録者 割合 (%)	登録者 割合 (%)	登録者数 (人)	割合 (%)	利用者数 (人)	割合 (%)	市負担額 (円)		
①	古知野東小学校	11.6	11.9	1,203	12.0	323	12.2	4,582,620	14,071	8.5
②	古知野西小学校	8.9	9.0	892	8.9	239	9.0	4,174,730	7,675	11.6
③	古知野南小学校	13.6	14.0	1,401	14.0	350	13.2	8,681,420	15,358	9.1
④	古知野北小学校	7.2	6.1	744	7.4	174	6.6	2,137,360	8,203	9.0
⑤	布袋小学校	14.9	15.1	1,468	14.7	404	15.3	10,231,260	14,552	10.1
⑥	布袋北小学校	7.6	7.6	746	7.5	207	7.8	4,359,390	6,487	11.5
⑦	宮田小学校	13.3	14.0	1,296	13.0	370	14.0	5,366,770	10,671	12.1
⑧	草井小学校	7.3	5.7	714	7.1	144	5.4	2,504,220	7,207	10.0
⑨	藤里小学校	8.6	10.8	827	8.4	270	10.2	5,062,170	5,763	14.4
⑩	門弟山小学校	7.0	5.8	699	7.0	165	6.3	1,784,380	7,544	9.3
計		100.0	100.0	9,990	100.0	2,646	100.0	48,884,320	97,531	10.2

※人口(人)…システムの変更に伴い、他の人口集計とは異なる。

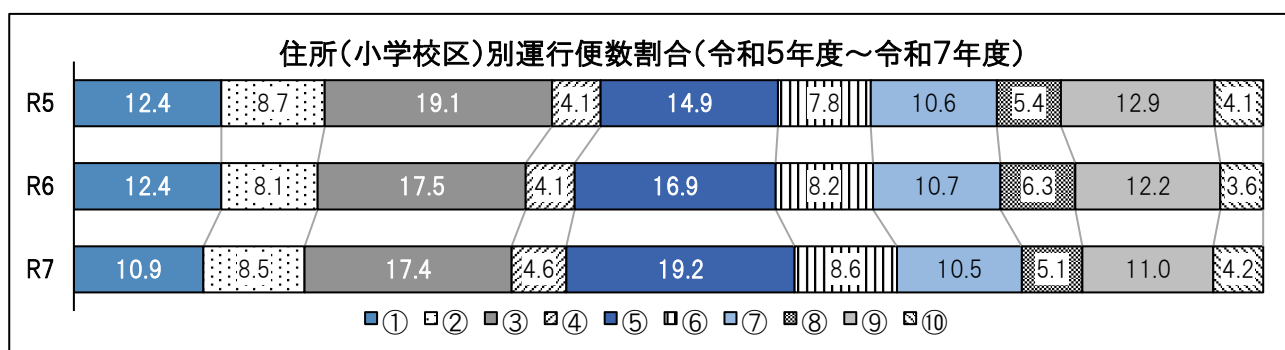
11)住所(小学校区)別運行便数割合

令和7年度は、⑤布袋小学校区が 19.2%と最も多く、次いで、③古知野南小学校区が 17.4%となっている。令和6年度から令和7年度にかけて、①古知野東小学校区が 1.5%減少し、⑤布袋小学校区が 2.3%増加している。

住所(小学校区)別運行便数

No.	地 区	R5	R6	R7						市負担額 (円)
		便数 割合 (%)	便数 割合 (%)	利用人 数(人)	運行数 (便)	割合 (%)	利用率 (人/便)	※人口 (人)	1人当りの 利用回数 (回/人)	
①	古知野東小学校	12.4	12.4	7,432	6,299	10.9	1.18	14,071	0.53	4,582,620
②	古知野西小学校	8.7	8.1	5,459	4,918	8.5	1.11	7,675	0.71	4,174,730
③	古知野南小学校	19.1	17.5	11,141	10,056	17.4	1.11	15,358	0.73	8,681,420
④	古知野北小学校	4.1	4.1	3,138	2,653	4.6	1.18	8,203	0.38	2,137,360
⑤	布袋小学校	14.9	16.9	11,673	11,045	19.2	1.06	14,552	0.80	10,231,260
⑥	布袋北小学校	7.8	8.2	5,481	4,938	8.6	1.11	6,487	0.84	4,359,390
⑦	宮田小学校	10.6	10.7	7,343	6,040	10.5	1.22	10,671	0.69	5,366,770
⑧	草井小学校	5.4	6.3	3,616	2,940	5.1	1.23	7,207	0.50	2,504,220
⑨	藤里小学校	12.9	12.2	7,574	6,319	11.0	1.20	5,763	1.31	5,062,170
⑩	門弟山小学校	4.1	3.6	2,938	2,405	4.2	1.22	7,544	0.39	1,784,380
計		100.0	100.0	65,795	57,613	100.0		97,531		48,884,320

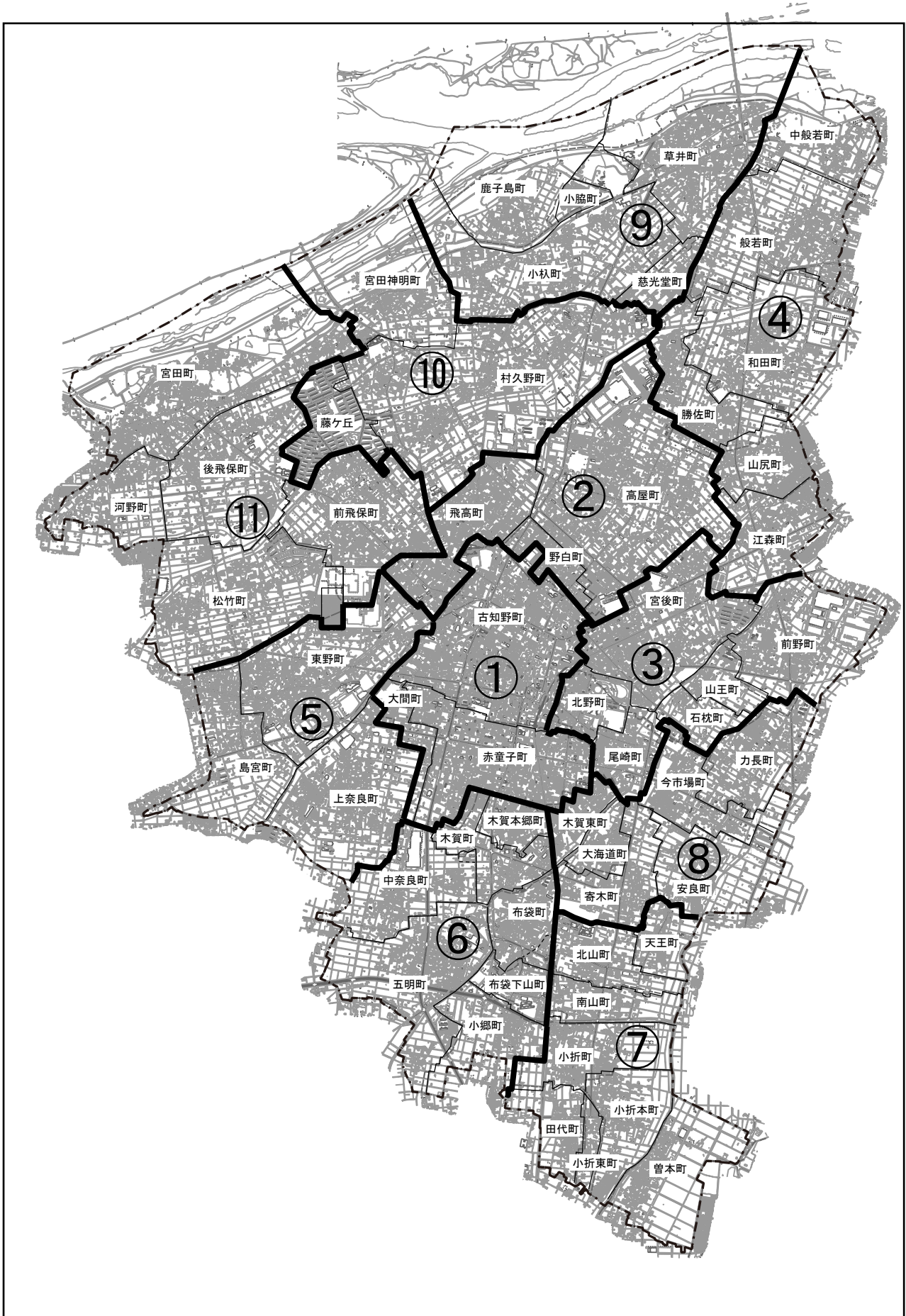
※人口(人)…システムの変更に伴い、他の人口集計とは異なる。



参考:小学校の通学区域

No.	学校名	通学区域
①	古知野東小学校	前野町、宮後町、山王町、石枕町、高屋町(清水の一部、大松原の一部を除く)、野白町
②	古知野西小学校	上奈良町(錦の一部を除く)、東野町(岩見を除く)、島宮町
③	古知野南小学校	赤童子町、大間町、北野町、尾崎町、古知野町(花霞、高瀬、宮裏の一部を除く)、上奈良町錦の一部
④	古知野北小学校	中般若町、般若町、勝佐町、和田町、山尻町、江森町、高屋町大松原の一部
⑤	布袋小学校	布袋町、布袋下山町、小郷町、小折町、田代町、天王町、北山町、南山町、小折本町、小折東町、曾本町、五明町、中奈良町、木賀町、木賀本郷町、寄木町の一部(天道、白山の一部、秋葉の一部、稲木の一部を除く)
⑥	布袋北小学校	力長町、今市場町、安良町、大海道町、木賀東町、寄木町の一部(天道、白山の一部、秋葉の一部、稲木の一部)
⑦	宮田小学校	後飛保町、河野町、松竹町、宮田町、前飛保町、(緑ヶ丘、藤町を除く)、東野町の一部(岩見)
⑧	草井小学校	鹿子島町、小杵町、慈光堂町、小脇町、草井町、村久野町の一部(河戸、藤里、宮出、大門、門弟山、富士塚、南大門、鳥附、鈴道を除く)
⑨	藤里小学校	藤ヶ丘、宮田神明町、村久野町の一部(河戸、藤里、宮出、大門)
⑩	門弟山小学校	飛高町、古知野町の一部(花霞、高瀬、宮裏の一部)、高屋町の一部(清水の一部)、前飛保町の一部(緑ヶ丘、藤町)、村久野町の一部(門弟山、富士塚、南大門、鳥附、鈴道)

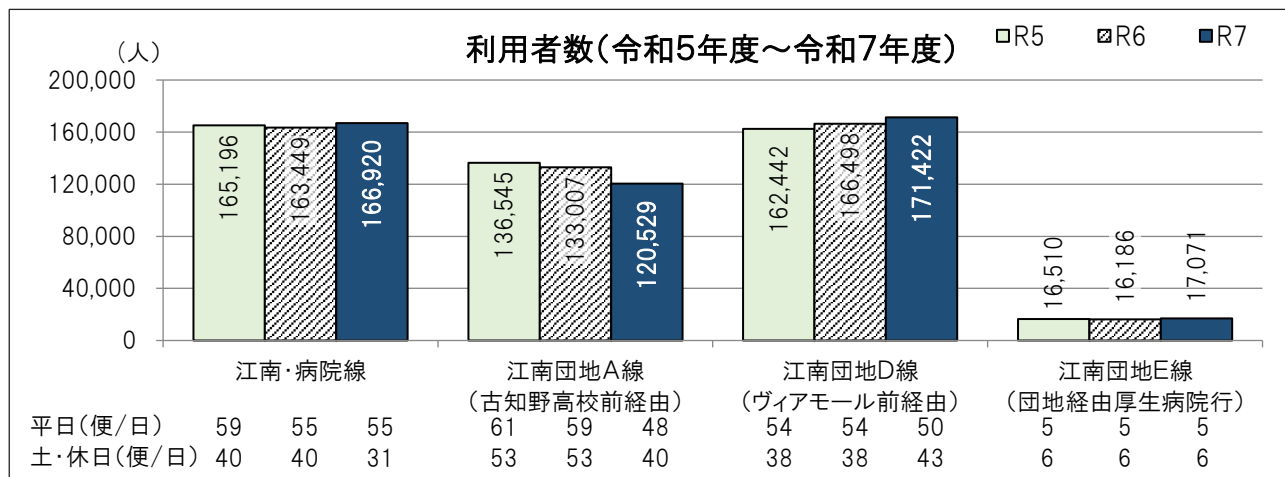
参考:いこまいCAR地区別位置図 ((10)、(11)は小学校区ごとの区分のため地図とは異なる)



3. 名鉄バス（補助路線）利用状況

1) 利用者数(路線別)

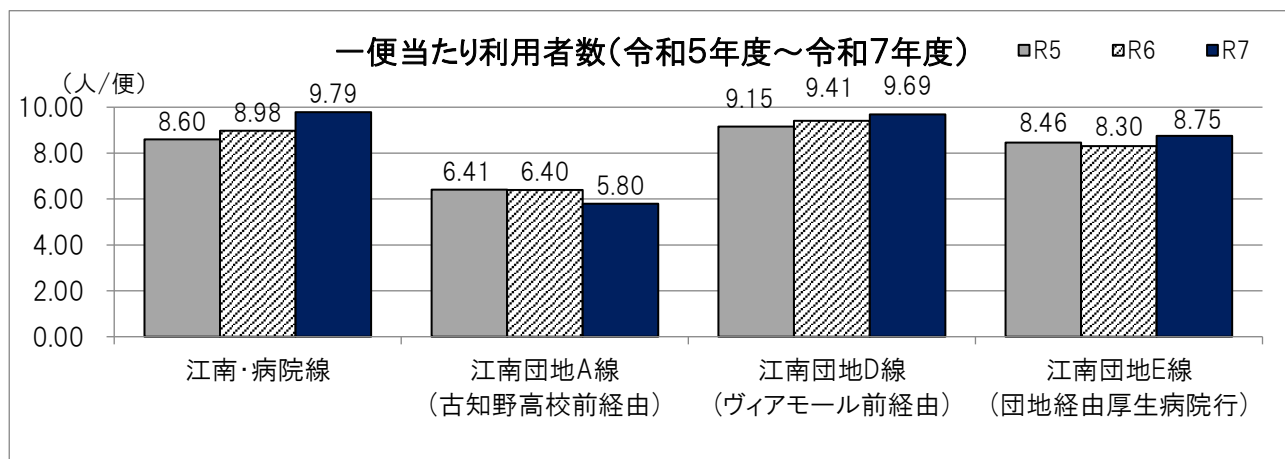
令和7年度は、江南・病院線で166,920人、江南団地A線で120,529人、江南団地D線で171,422人、江南団地E線で17,071人の利用があり、それぞれ前年度と比較して、江南・病院線で3,471人増加、江南団地A線で12,478人減少、江南団地D線で4,924人増加、江南団地E線で885人増加している。



※日当たりの便数は、路線内の片道最大便数

2) 一便当たり利用者数(路線別)

令和7年度は江南・病院線で9.79人/便、江南団地A線で5.80人/便、江南団地D線で9.69人/便、江南団地E線で8.75人/便の利用があり、それぞれ前年度と比較して、江南・病院線で0.81人/便増加、江南団地A線で0.60人/便減少、江南団地D線で0.28人/便増加、江南団地E線で0.45人/便増加している。

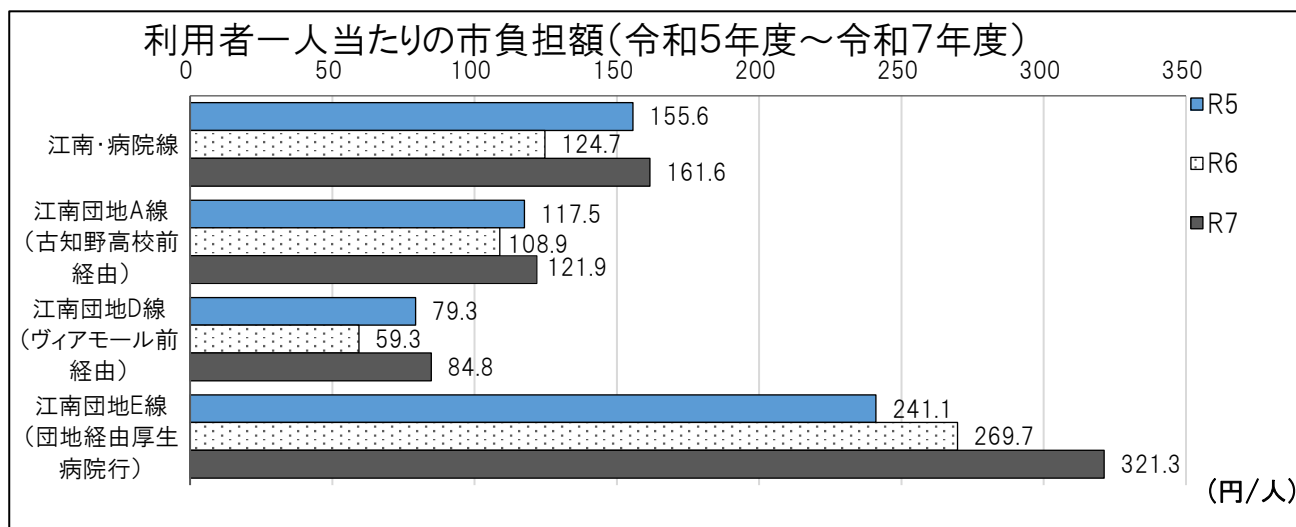


利用者数・利用状況(路線・年度別 4月～3月)

区分	R5			R6			R7		
	利用者 (人)	便数 (便)	利用率 (人/便)	利用者 (人)	便数 (便)	利用率 (人/便)	利用者 (人)	便数 (便)	利用率 (人/便)
江南・病院線	165,196	19,202	8.60	163,449	18,200	8.98	166,920	17,051	9.79
江南団地A線(古知野高校前経由)	136,545	21,307	6.41	133,007	20,783	6.40	120,529	20,779	5.80
江南団地D線(ヴィアモール前経由)	162,442	17,750	9.15	166,498	17,700	9.41	171,422	17,694	9.69
江南団地E線(団地経由厚生病院行)	16,510	1,952	8.46	16,186	1,950	8.30	17,071	1,951	8.75
計	480,693	60,211	7.98	479,140	58,633	8.17	475,942	57,475	8.28

3)利用者一人当たりの市負担額(路線別補助額)

令和7年度は、江南・病院線で161.6円、江南団地A線で121.9円、江南団地D線で84.8円、江南団地E線で321.3円の補助となっている。



利用者一人当たりの市負担額(補助年度別補助額 補助期間:10月～9月)

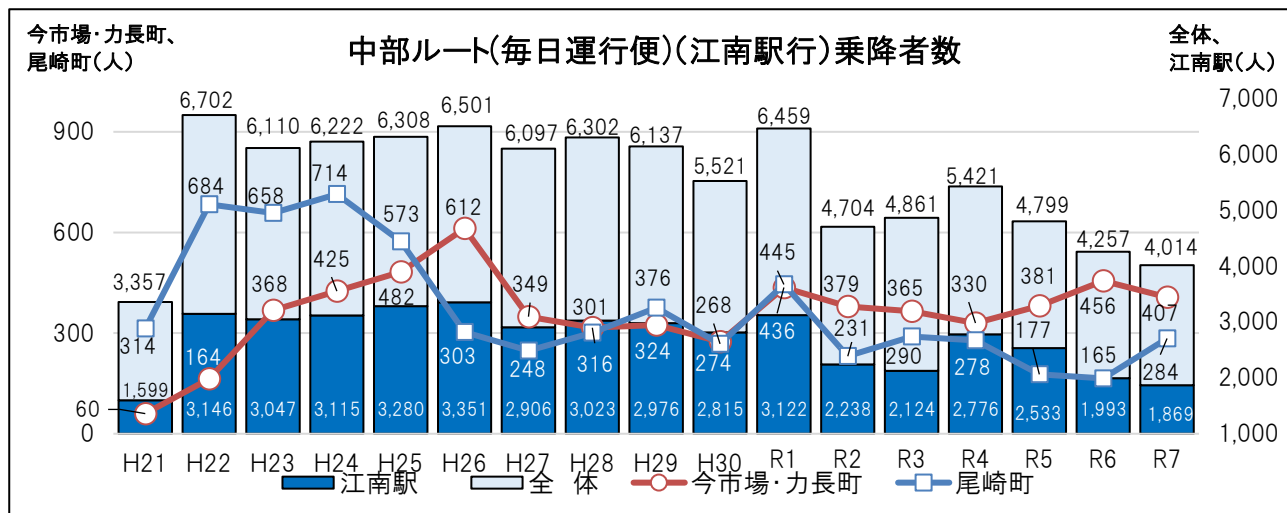
区分	R5			R6			R7		
	利用者数 (人)	補助額 (円)	一人当りの補助額 (円/人)	利用者数 (人)	補助額 (円)	一人当りの補助額 (円/人)	利用者数 (人)	補助額 (円)	一人当りの補助額 (円/人)
江南・病院線	158,573	24,677,000	155.6	164,921	20,569,000	124.7	164,050	26,506,000	161.6
江南団地A線 (古知野高校前経由)	131,452	15,448,000	117.5	135,744	14,778,000	108.9	126,141	15,377,000	121.9
江南団地D線 (ヴィアモール前経由)	157,926	12,521,000	79.3	165,920	9,840,000	59.3	168,201	14,259,000	84.8
江南団地E線 (団地経由厚生病院行)	16,170	3,898,000	241.1	16,572	4,469,000	269.7	16,811	5,401,000	321.3
計	464,121	56,544,000	121.8	483,157	49,656,000	102.8	475,203	61,543,000	129.5

4. 大口町コミュニティバス利用状況

1) 中部ルート(毎日運行便) (江南駅行)

令和7年度は、市内停留所の乗降者数が2,560人で、前年度と比較して、54人減少している。

今市場・力長町の乗降者数は49人減少、尾崎町の乗降者数は119人増加、江南駅の乗降者数は124人減少している。



乗降者数合計 中部ルート(毎日運行便) 江南駅行

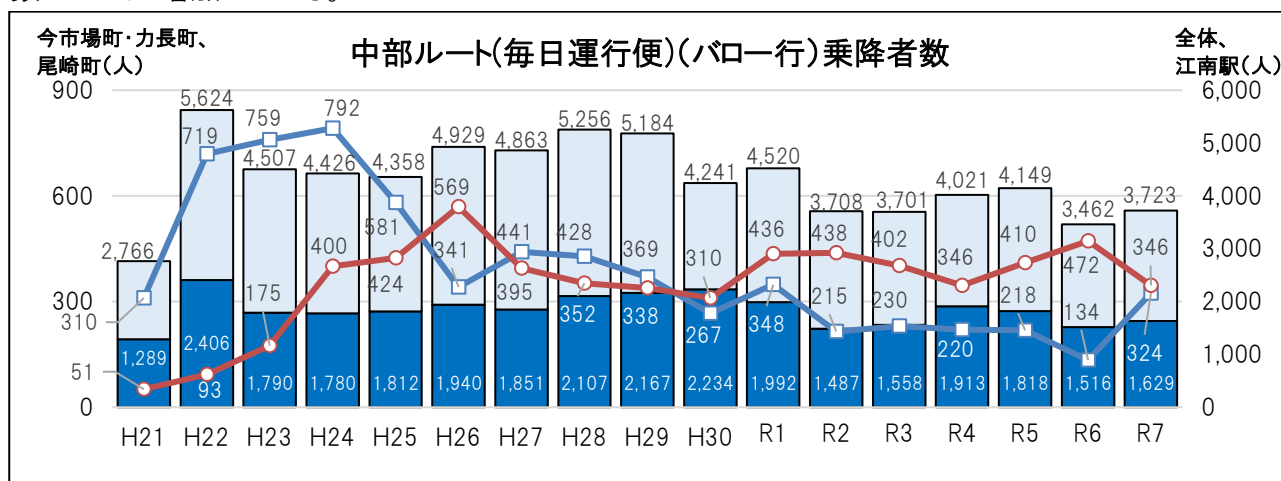
(単位:人)

停留所	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
今市場・力長町	60	164	368	425	482	612	349	316	324	274	436	379	365	330	381	456	407
尾崎町	314	684	658	714	573	303	248	301	376	268	445	231	290	278	177	165	284
江南駅	1,599	3,146	3,047	3,115	3,280	3,351	2,906	3,023	2,976	2,815	3,122	2,238	2,124	2,776	2,533	1,993	1,869
計	1,973	3,994	4,073	4,254	4,335	4,266	3,503	3,640	3,676	3,357	4,003	2,848	2,779	3,384	3,091	2,614	2,560
全体	3,357	6,702	6,110	6,222	6,308	6,501	6,097	6,302	6,137	5,521	6,459	4,704	4,861	5,421	4,799	4,257	4,014
全体-江南駅	1,758	3,556	3,063	3,107	3,028	3,150	3,191	3,279	3,161	2,706	3,337	2,466	2,737	2,645	2,266	2,264	2,145

2) 中部ルート(毎日運行便) (パロー行)

令和7年度は、市内停留所の乗降者数が2,299人で、前年度と比較して、177人増加している。

今市場・力長町の乗降者数は126人減少、尾崎町の乗降者数は190人増加、江南駅の乗降者数は113人増加している。



乗降者数合計 中部ルート(毎日運行便) パロー行

(単位:人)

停留所	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
江南駅	1,289	2,406	1,790	1,780	1,812	1,940	1,851	2,107	2,167	2,234	1,992	1,487	1,558	1,913	1,818	1,516	1,629
尾崎町	310	719	759	792	581	341	441	428	369	267	348	215	230	220	218	134	324
今市場・力長町	51	93	175	400	424	569	395	352	338	310	436	438	402	346	410	472	346
計	1,650	3,218	2,724	2,972	2,817	2,850	2,687	2,887	2,874	2,811	2,776	2,140	2,190	2,479	2,446	2,122	2,299
全体	2,766	5,624	4,507	4,426	4,358	4,929	4,863	5,256	5,184	4,241	4,520	3,708	3,701	4,021	4,149	3,462	3,723
全体-江南駅	1,477	3,218	2,717	2,646	2,546	2,989	3,012	3,149	3,017	2,007	2,528	2,221	2,143	2,108	2,331	1,946	2,094

3)中部ルート(平日朝・夕運行便) (江南駅行)

中部ルート(平日朝・夕運行便)について、令和2年4月に若宮八幡社前停留所を新設した。若宮八幡社前を経由する江南駅行は朝便のみであり、若宮八幡社前の乗車人数は 265 人、降車人数は 0 人となっている。

乗降者数合計 中部ルート(平日朝・夕運行便) 江南駅行 ※R2.4~若宮八幡社前停留所新設

(単位:人)

停留所	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
若宮八幡社前	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	6	17	34	215	265
江南駅	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	284	253	114	117	347	472
計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	293	259	131	151	562	737

4)中部ルート(平日朝・夕運行便) (さくら総合病院前行)

中部ルート(平日朝・夕運行便)について、令和2年4月に若宮八幡社前停留所を新設した。江南駅発で若宮八幡社前を経由する便は夕便のみであり、若宮八幡社前の乗車人数は 0 人、降車人数は 15 人となっている。

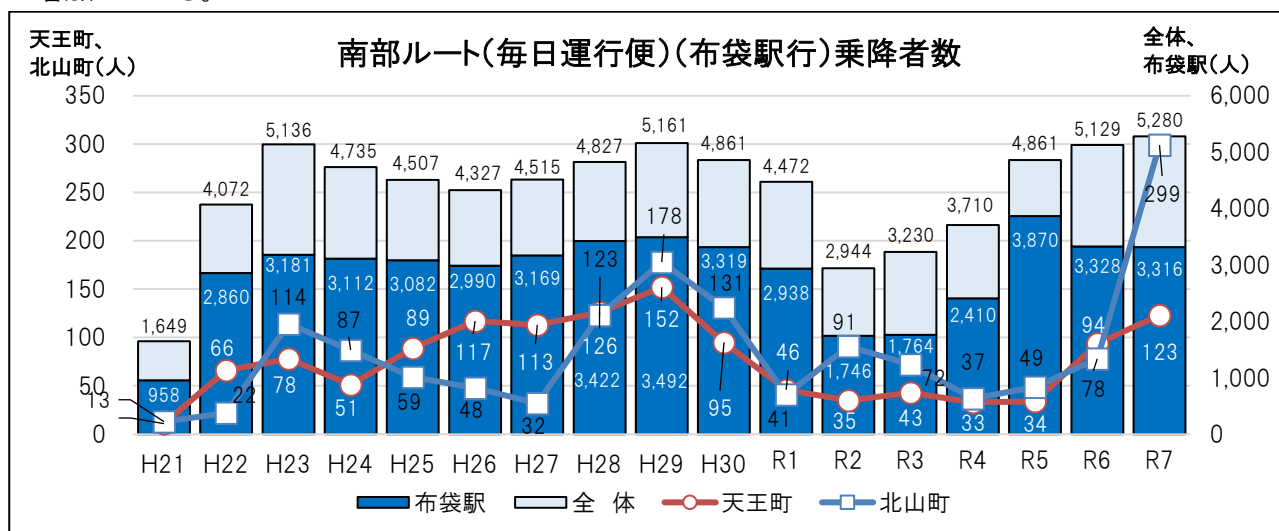
乗降者数合計 中部ルート(平日朝・夕運行便) さくら総合病院前行 ※R2.4~若宮八幡社前停留所新設

(単位:人)

停留所	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
江南駅	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77	90	66	64	74	140
若宮八幡社前	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	10	5	4	8	15
計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89	100	71	68	82	155

5)南部ルート(毎日運行便) (布袋駅行)

令和7年度は、市内停留所の乗降者数が3,738人で、前年度と比較して、238人増加している。布袋駅の乗降者数は12人減少、北山町の乗降者数は221人増加、天王町の乗降者数は29人増加している。



乗降者数合計 南部ルート(毎日運行便) 布袋駅行

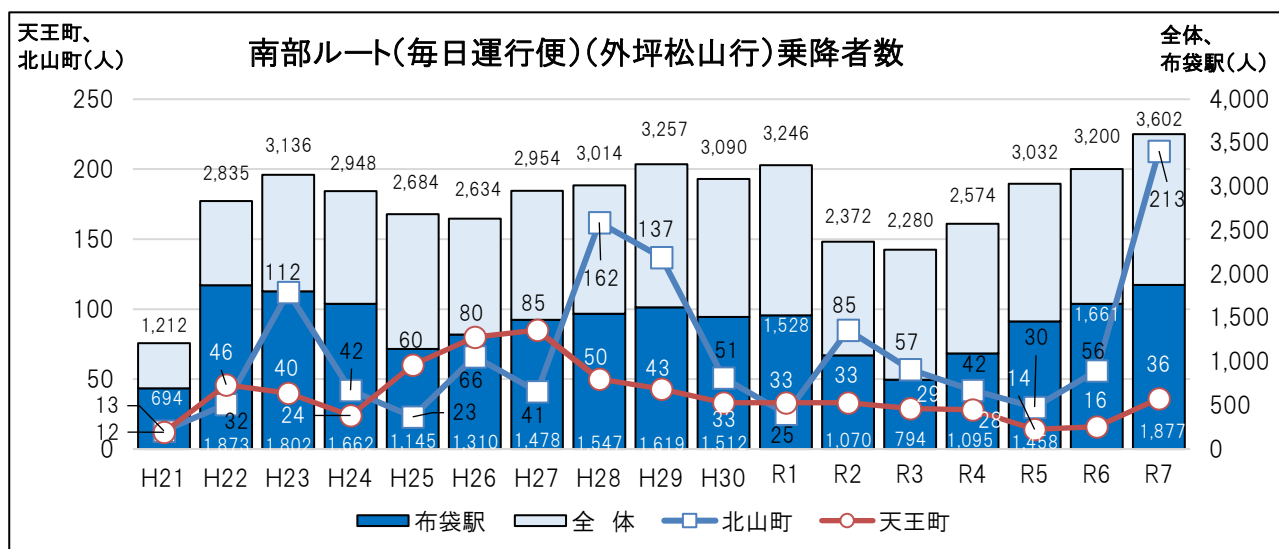
(単位:人)

停留所	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
天王町	11	66	78	51	89	117	113	126	152	95	46	35	43	33	34	94	123
北山町	13	22	114	87	59	48	32	123	178	131	41	91	72	37	49	78	299
布袋駅	958	2,860	3,181	3,112	3,082	2,990	3,169	3,422	3,492	3,319	2,938	1,746	1,764	2,410	3,870	3,328	3,316
計	982	2,948	3,373	3,250	3,230	3,155	3,314	3,671	3,822	3,545	3,025	1,872	1,879	2,480	3,953	3,500	3,738
全 体	1,649	4,072	5,136	4,735	4,507	4,327	4,515	4,827	5,161	4,861	4,472	2,944	3,230	3,710	4,861	5,129	5,280
全 体-布袋駅	691	1,212	1,955	1,623	1,425	1,337	1,346	1,405	1,669	1,542	1,534	1,198	1,466	1,300	991	1,801	1,964

6)南部ルート(毎日運行便) (外坪松山行)

令和7年度は、市内停留所の乗降者数が2,126人で、前年度と比較して、393人増加している。

布袋駅の乗降者数は216人増加、北山町の乗降者数は157人増加、天王町の乗降者数は20人増加している。



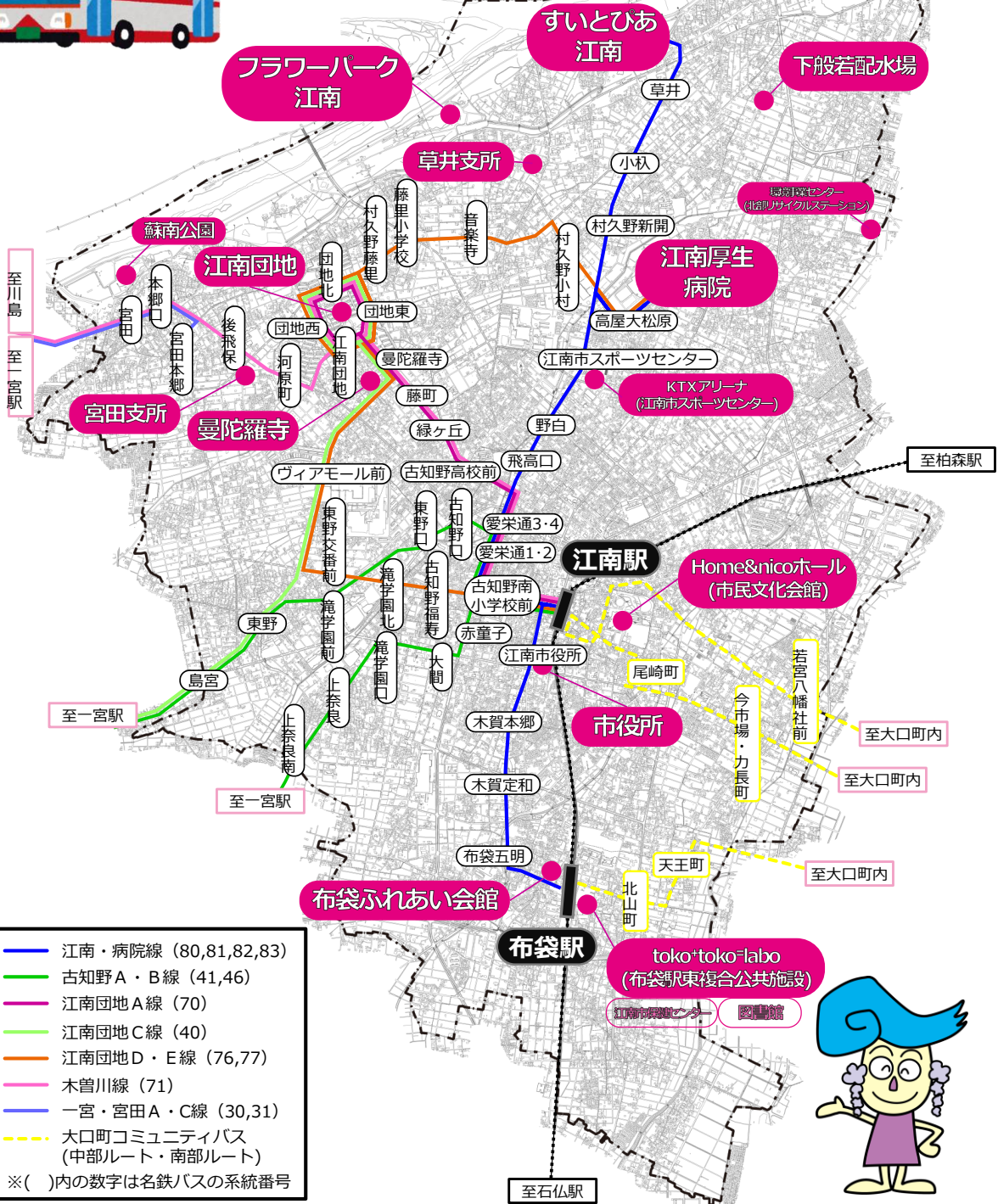
乗降者数合計 南部ルート(毎日運行便) 外坪松山行

(単位:人)

停留所	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
布袋駅	694	1,873	1,802	1,662	1,145	1,310	1,478	1,547	1,619	1,512	1,528	1,070	794	1,095	1,458	1,661	1,877
北山町	13	32	112	42	23	66	41	162	137	51	25	85	57	42	30	56	213
天王町	12	46	40	24	60	80	85	50	43	33	33	33	29	28	14	16	36
計	719	1,951	1,954	1,728	1,228	1,456	1,604	1,759	1,799	1,596	1,586	1,188	880	1,165	1,502	1,733	2,126
全 体	1,212	2,835	3,136	2,948	2,684	2,634	2,954	3,014	3,257	3,090	3,246	2,372	2,280	2,574	3,032	3,200	3,602
全 体-布袋駅	518	962	1,334	1,286	1,539	1,324	1,476	1,467	1,638	1,578	1,718	1,302	1,486	1,479	1,574	1,539	1,725

5. 江南市内のバス路線・停留所

江南市内のバス停・路線図



令和7年度
江南市地域公共交通
(いこまいCAR・バス)
の利用状況

令和8年6月

愛知県江南市
都市整備部都市計画課

江南市における地域公共交通の 基本的な考え方

令和7年4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	22
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	23
第1節	地域公共交通政策の評価	23
第2節	事業評価	23
第3節	評価体制・評価方法・評価実施計画	24
第1	評価体制	24
第2	評価方法	24
第3	評価実施計画	24
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	25
第1	導入プロセス	25
第2	事業評価	26
参考資料		28
1	検討経過	30
2	個別要請の検討内容	31
3	委員名簿	35

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

- (1) 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。
- (2) いこまいCARに対する主な意見
 - ・なくてほしくない。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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) 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。
- (6) 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。
- (7) 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。
- (8) 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。
- (9) 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。
- (10) 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

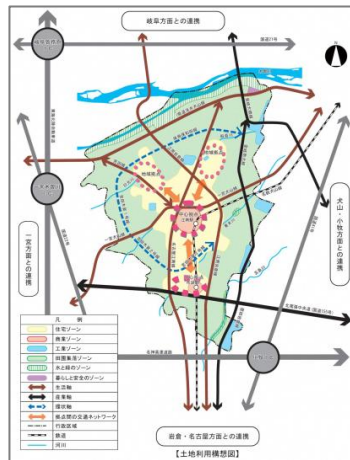
基礎調査結果にみる「現状確認」

- 1. 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。
- 2. 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。
- 3. 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		○市民一人当たりの公共交通利用回数
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

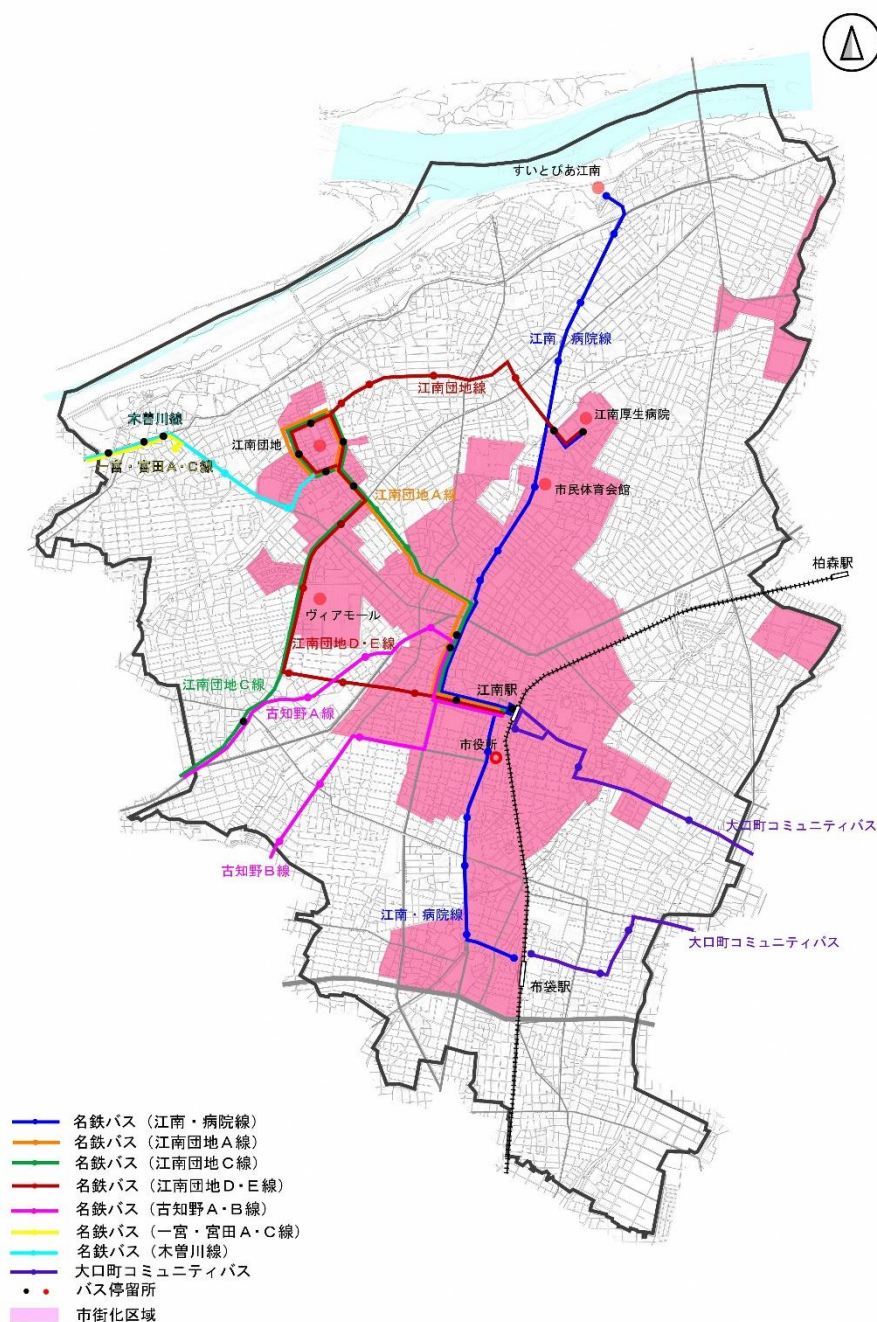
第1章 江南市における地域公共交通の実態

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 C A R」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）

公共交通カバー地域
(バス停留所から 500m 圏域)

公共交通カバー地域
(駅から 1000m 圏域)

江南市

江南駅

布袋駅

石仏駅

名鉄バス (江南・病院線)

名鉄バス (江南団地A線)

名鉄バス (江南団地C線)

名鉄バス (公団団地D・E線)

名鉄バス (古知野A・B線)

名鉄バス (一宮・宮田A・C線)

名鉄バス (木曽川線)

大口町コミュニティバス

バス停留所

名鉄高速道路

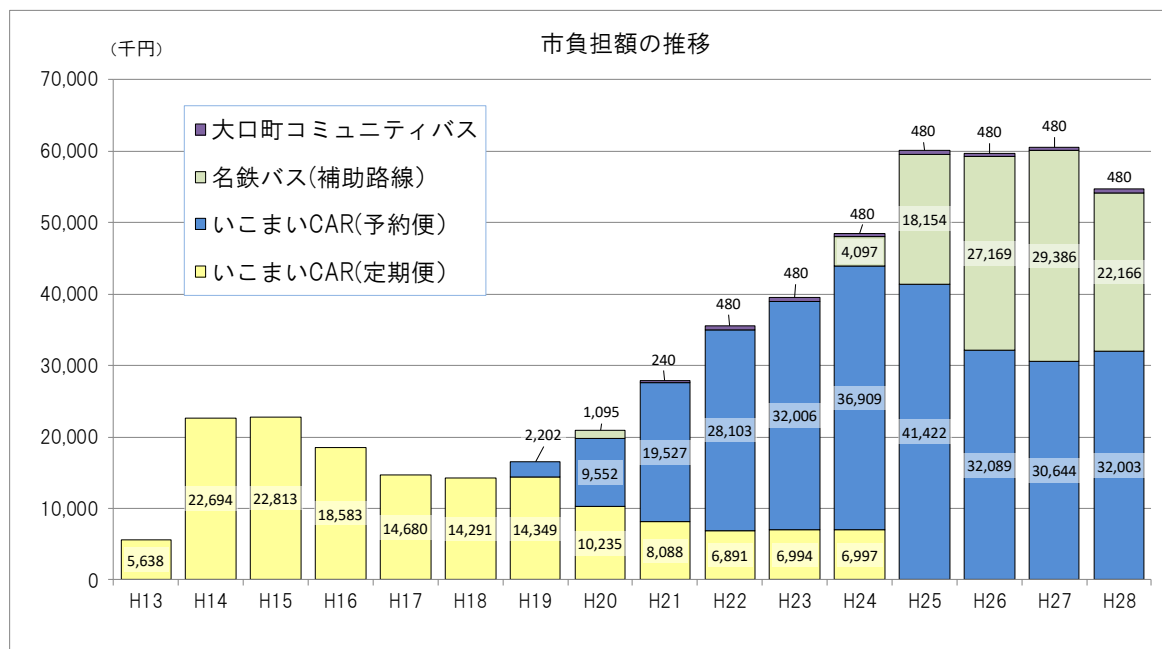
3

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。

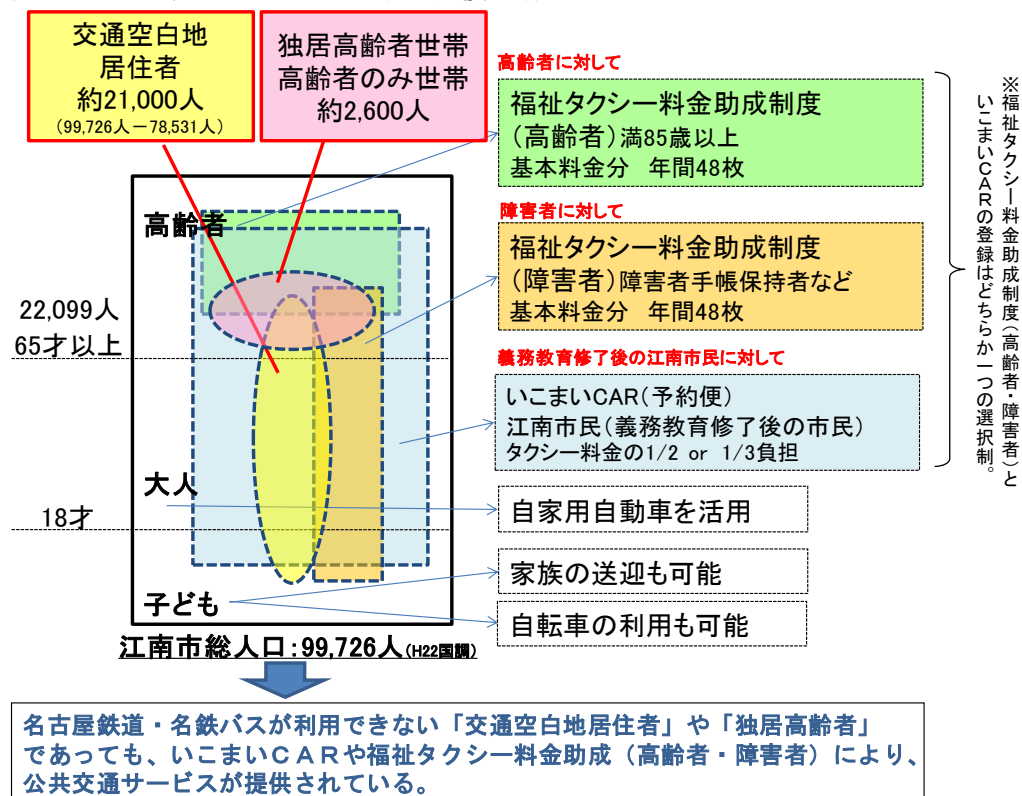
当初はいこまいC A R 定期便の事業に対して負担していたが、予約便に事業変更して負担額が変動した。現状は年間約 6,000 万円負担しており、その内訳は、いこまいC A R 予約便に約 3,000 万円、名鉄バス（補助路線）に約 3,000 万円となっている。

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C A R（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。

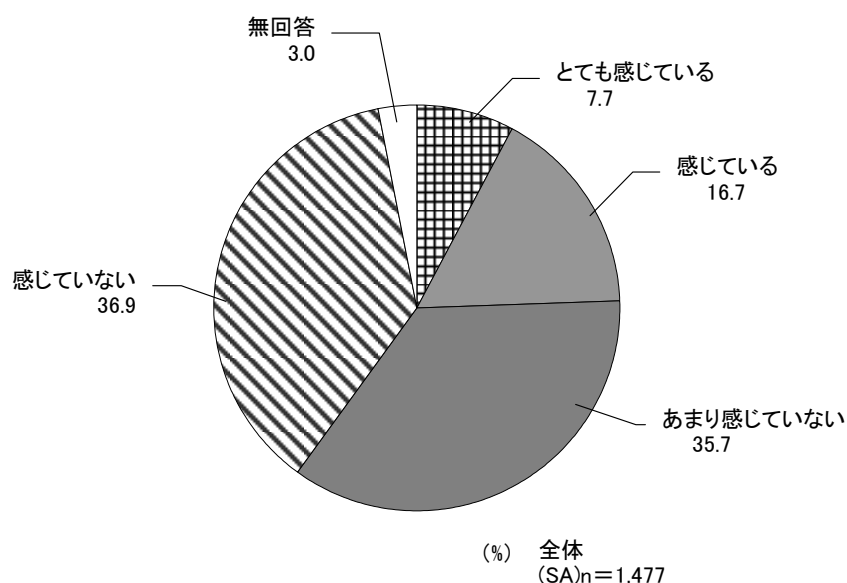
○アンケート結果をふまえると、「線路東」地区等の名鉄バスが通過していない比較的交通便利地域のサービス強化に対する要望は認められるが、バス・いこまいC A R（予約便）の認知度・利用度が決して高い状況になく、今後の税金投入に対して維持もしくは抑制すべきとの意向が多い。サービス強化を行うよりも、地域公共交通のP R活動を進め、利用促進を促すことが優先されるべきである。

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。

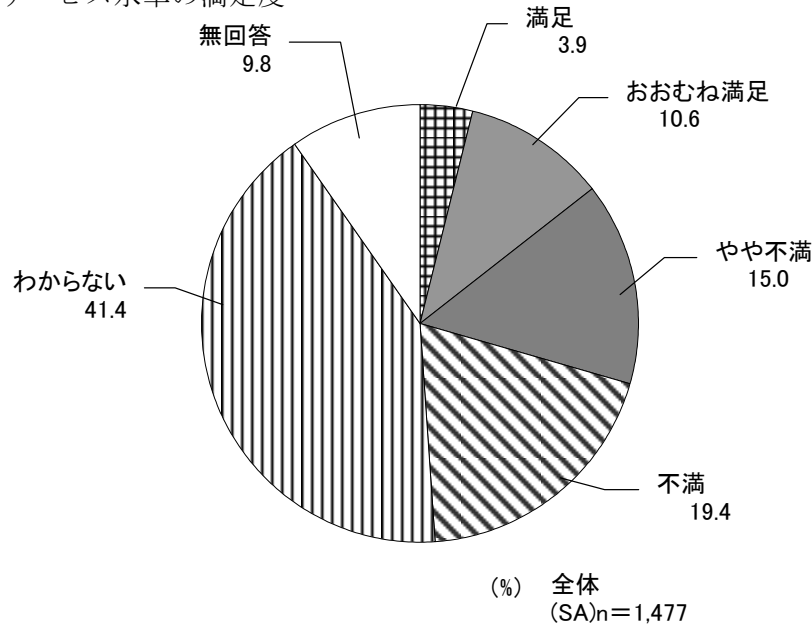
図表 1-6 日常の移動に不便を感じているか



(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。

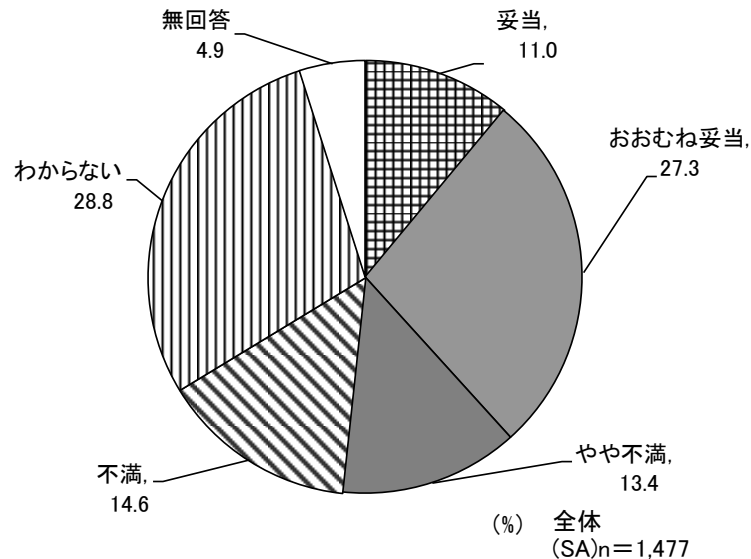
図表 1-7 サービス水準の満足度



(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。

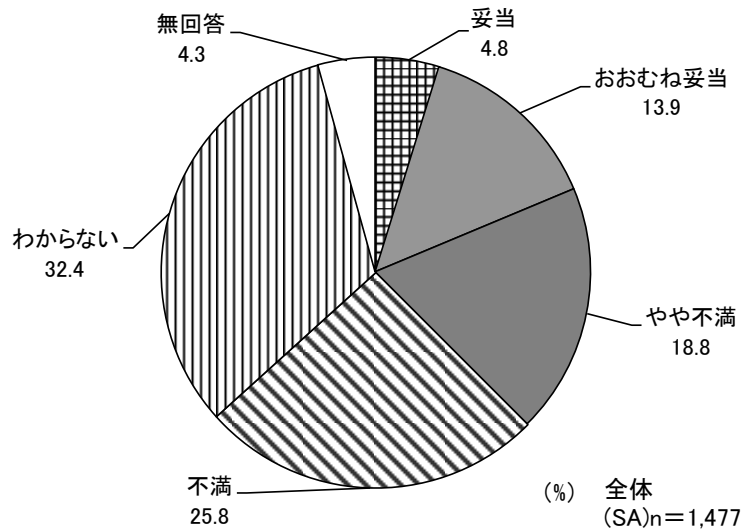
図表 1-8 民間路線バスを維持することに対する評価



(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。

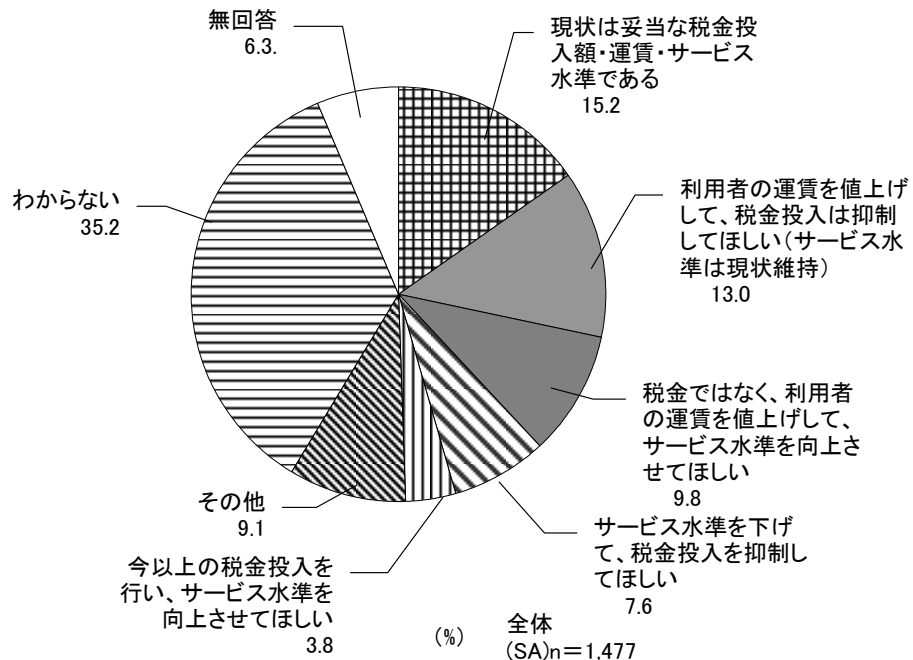
図表 1-9 「いこまいCAR（予約便）」を維持することに対する評価



(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C A R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C A R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1km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1km、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C A R」、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^{※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。

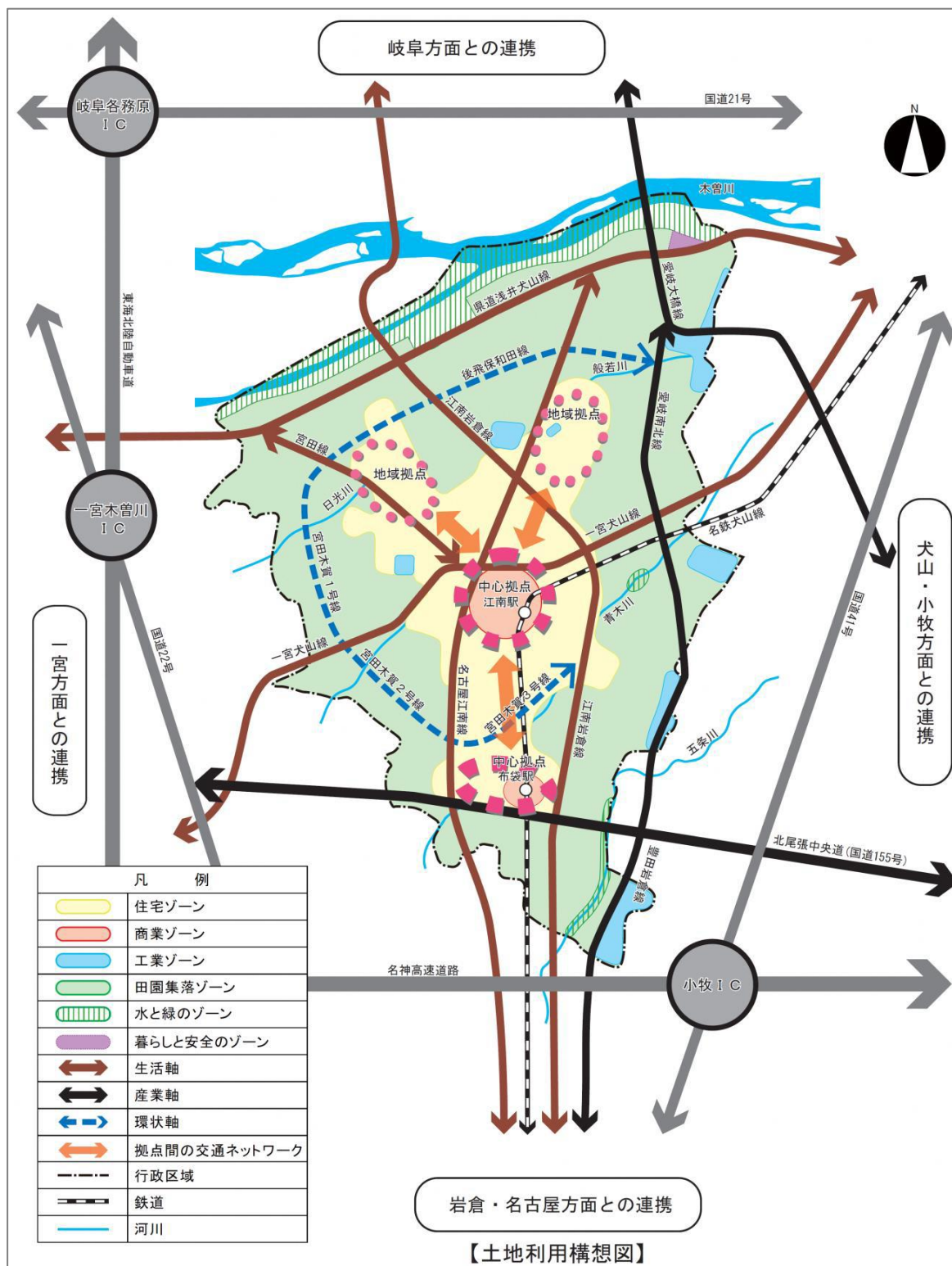
そのため、更新を予定している都市計画マスタープランと新たに作成する立地適正化計

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。

画には、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

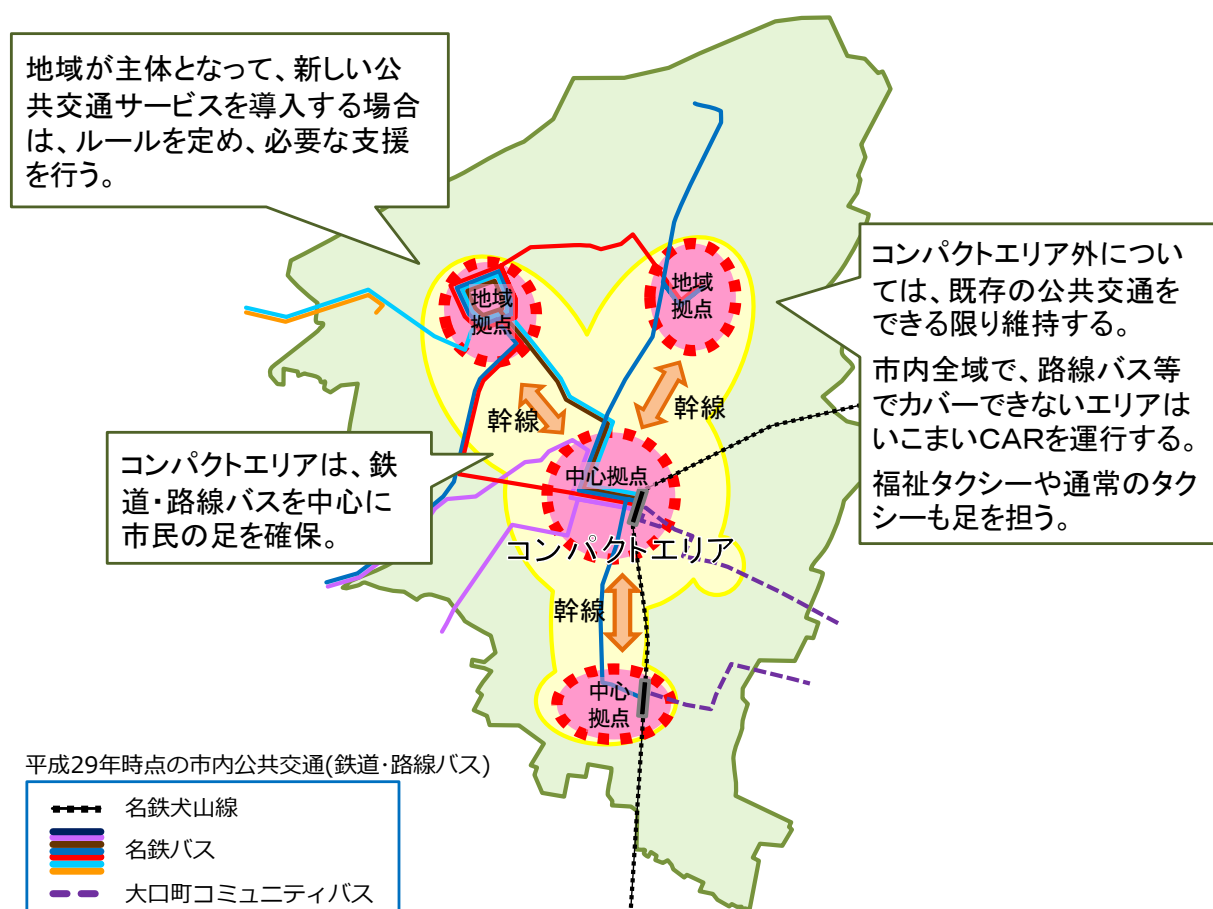
江南市の公共交通は、鉄道や路線バス、大口町コミュニティバスが存在し、市内全域でいこまいC A Rを運行していることから、おおむね充足している状況となっている。

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C A R」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C A R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C A R」	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	○市内を運行する路線バスの維持確保 ○対象路線 ・江南・病院線 (布袋駅～江南駅～江南厚生病院～すいとぴあ江南～フラワーパーク江南) ・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	○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	○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 ・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	○公共交通（いこまいCAR）と福祉施策との役割分担の整理 ・「誰もが自由に利用することができる」という公共交通の趣旨を踏まえて、福祉タクシー料金助成制度（対象者は85歳以上の高齢者及び重度心身障害者）といこまいCARを選択して利用することが可能（令和7年度より並行登録可） ※精算時の併用不可

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し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	● 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C A R 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C A R 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	● 路線バスの運行 ● 利用促進策の実施
タクシー事業者	● いこまいC A R、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	● 道路管理上の観点からの助言
公安委員会	● 交通安全上の観点からの助言
地域公共交通の利用者（市民）	● 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	● 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C A R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）、木曽川線、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C A R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C A R、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

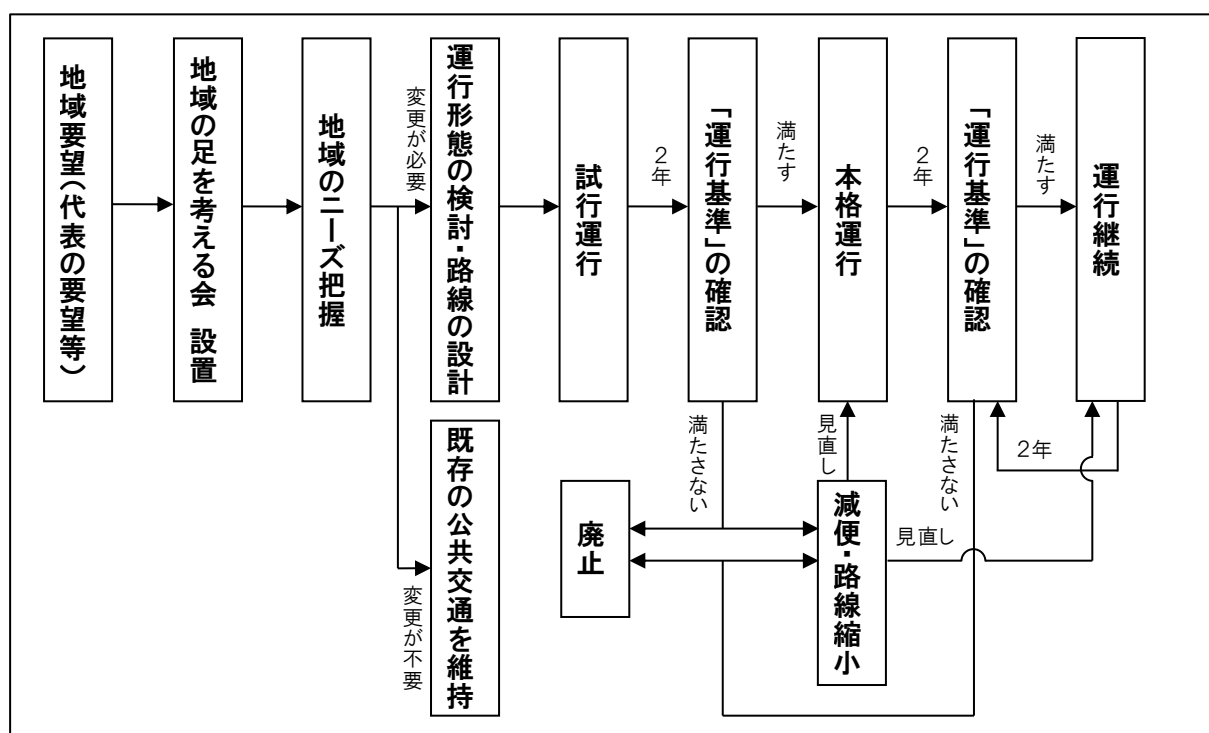
「地域の代表者からの要望」等により、市への意見が寄せられた際、地域主体で検討する事を前提に市が相談を受け付ける。

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こまいC A R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と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	30
2 個別要請の検討内容	31
3 委員名簿	35

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 C A R・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 C A R 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 C A R 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)
○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C A R

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C A R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C A R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C A R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、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C A R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 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

(平成 30 年 3 月時点 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

(平成 30 年 3 月時点 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

(平成 30 年 3 月時点 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

