資料１

# 江南市地域公共交通計画（案）

令和８年（２０２６年）１１月

江南市地域公共交通会議

# 目　次


**1章. はじめに ・・・

3 基本方針 ・・・

# １章．はじめに

## １　計画策定の背景と目的

江南市の交通は、名古屋市方面や隣接する岐阜県など広域的な移動ができる名古屋鉄道、隣接する一宮市や各務原市、市内の地域拠点である江南団地や江南厚生病院などに移動ができる名鉄バス、大口町に接続する大口町コミュニティバス、空車タクシーを活用したデマンド交通いこまいＣＡＲ、その運行を担う市内の４つのタクシー事業者により支えられています。

江南市の人口は、平成22(2010)年の人口99,730人をピークとして減少傾向に転じており、今後も少子化・高齢化の進行が見込まれています。高齢化に伴い、運転免許証を自主返納する高齢者の増加が予想されることから、市民の移動手段を考えるうえで、公共交通の重要性はますます高まることが考えられます。

一方で、全国的には人口減少やモータリゼーションの進展により、公共交通の利用者は減少傾向にあります。さらに、運転手不足や燃料費の高騰などを背景として、公共交通の維持・確保に要する費用は増加しており、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

このような状況の中、第６次江南市総合計画や江南市都市計画マスタープランにおいては、デジタル技術の活用や公共交通相互の連携強化による利便性向上を図り、市民の移動手段を確保する方針が掲げられています。

以上のような背景を踏まえ、江南市における地域公共交通の果たすべき役割や機能を整理し、将来にわたり持続可能な地域公共交通の実現を目指すマスタープランとして、関係者と連携した具体的な施策を推進するための「江南市地域公共交通計画(以下「本計画」という。)」を策定します。

## ２　計画の区域

本計画の対象区域は、市内全ての公共交通と連携し、一体的なネットワークを構築することから、市内全域とします。

## ３　計画の期間

本計画の期間は、令和９（2027）年度から令和18（2036）年度までの10年間とし、中間年において前半の評価及び必要に応じて計画の見直しを行います。

なお、社会情勢の変化への対応や公共交通の運行・利用に関する安全性に配慮し、必要に応じて柔軟に計画を見直すこととします。

# ２章. 江南市の地域概況

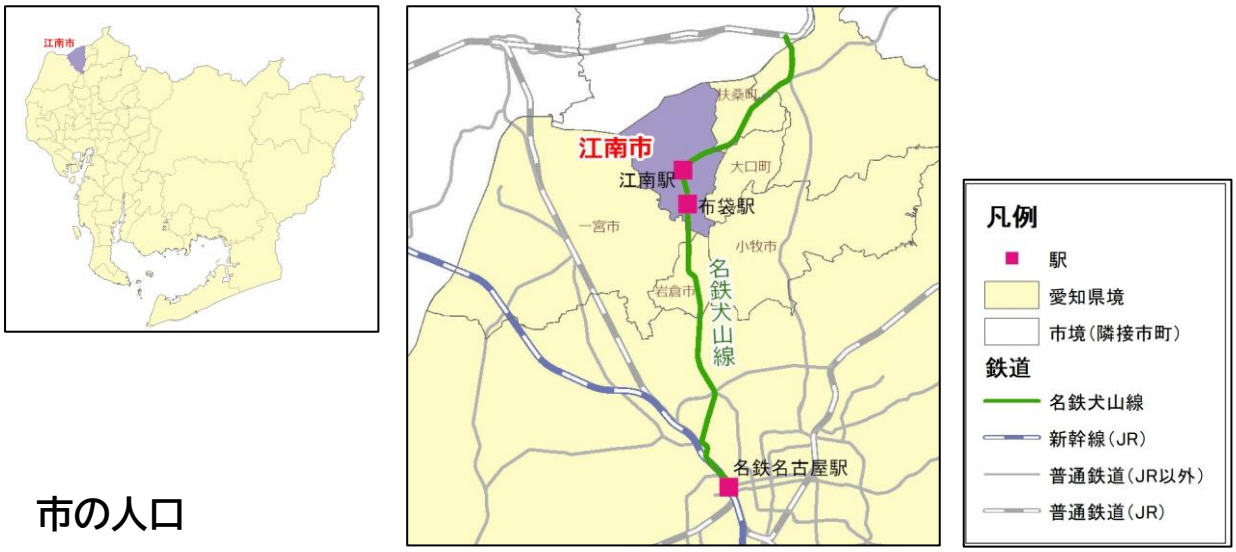
## １　市の地勢

### （１）位置及び地形

江南市は濃尾平野の北部、清流木曽川の南岸に位置し、東西6.1km、南北8.8km、面積30.20平方キロメートルの市域を有する都市です。地形は木曽川左岸扇状地で全般に平坦で、木曽川の恵みを受けた肥沃な扇状地であり、温暖な気候・風土と相まって、暮らしに最適な自然環境となっています。

また、名古屋市から20km圏に位置し、公共交通機関により約20分で結ばれるなど利便性が高く、ベッドタウンとして都市化が進み、愛知県尾張北部の主要都市となっています。また、木曽川をはさみ岐阜県側の地域との交通結節点ともなっています。

図：江南市の位置

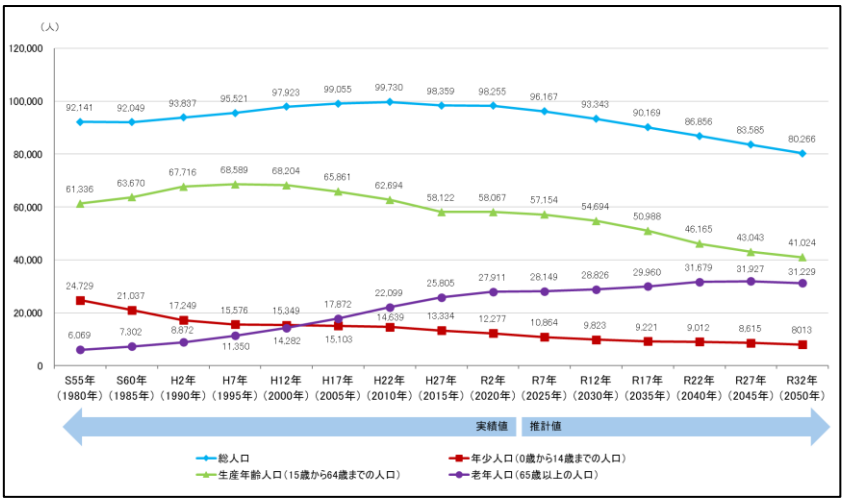



## ２　市の人口

### （１）人口

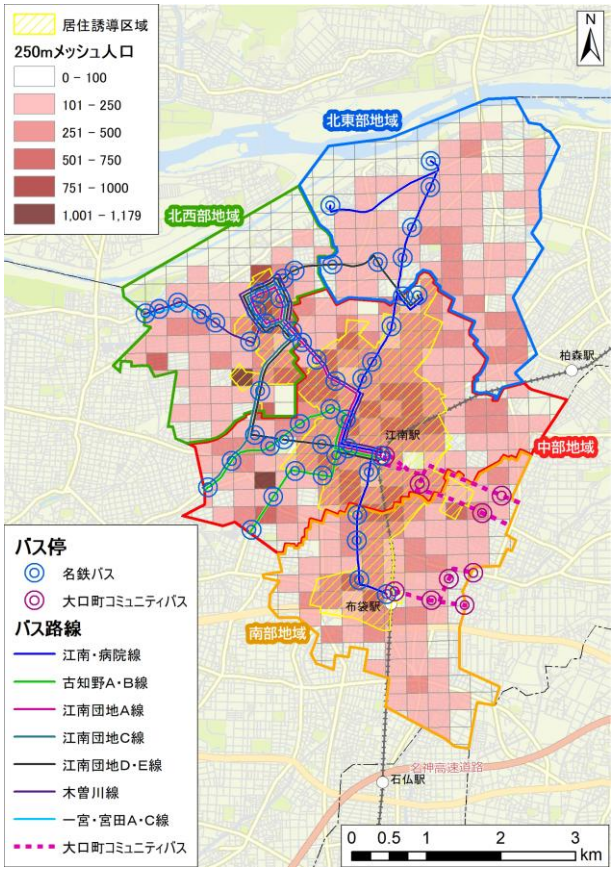
江南市の人口は、2010年まで緩やかな増加を続けてきましたが、生産年齢人口は2000年からすでに減少に転じています。一方で、老年人口はゆるやかになるものの今後も増加が続く見込みとなっています。

図：江南市の人口の推移



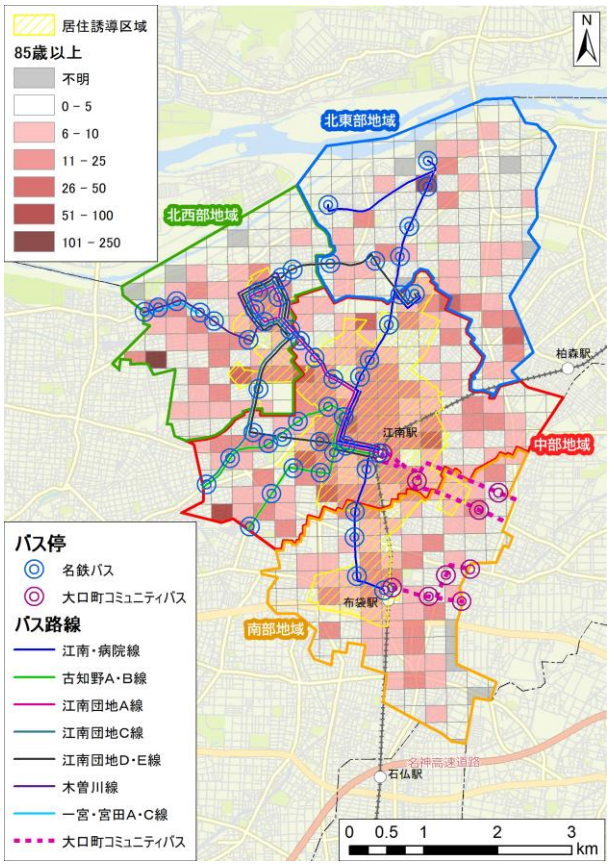

資料：実績値 国勢調査、推計値 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（令和５年推計）」

## （２）人口分布の状況　出典：国勢調査（令和２年度）に基づく5次メッシュ人口



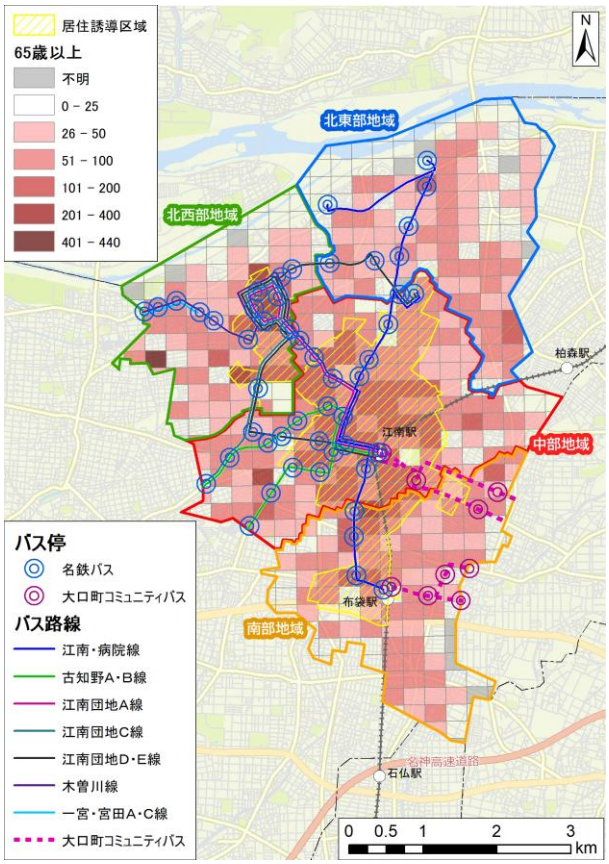

### 人口分布（総人口）

江南市の人口分布は、特に鉄道駅周辺・主要幹線道路周辺・江南団地などの集合住宅周辺に大きな人口集積が見られます。また、鉄道、バス路線の関係をみると、北東部地域をカバーするバス路線が少ないもののエリア人口が1,001人以上の地域には公共交通機関がおおむね行き届いている状況にあります。



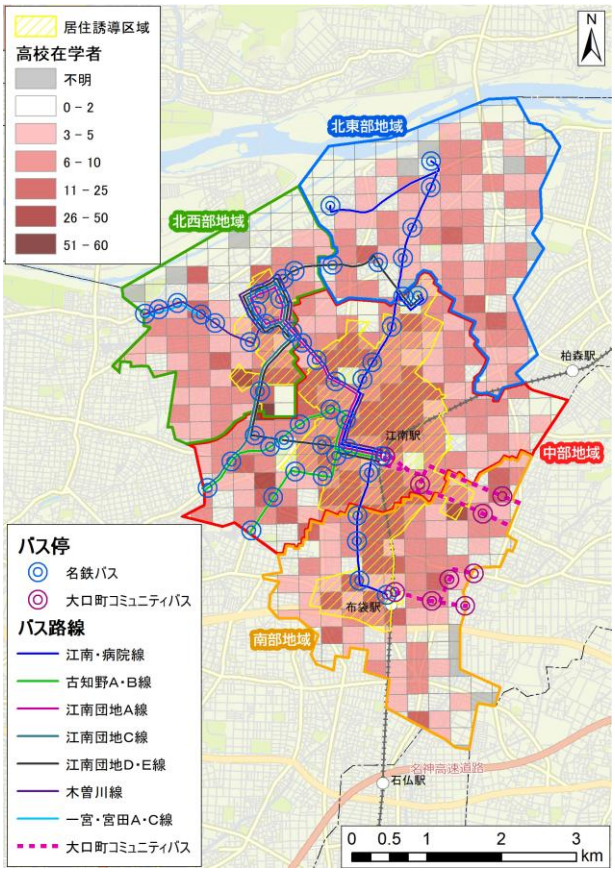

### 人口分布（85 歳以上）

福祉タクシー料金助成制度（高齢者）の対象者である85歳以上の人口の分布は、老人福祉施設が立地する北西部地域の河野地区や北東部地域のすいとぴあ江南付近、中部地域の上奈良地区、また中部地域の江南駅の周辺が多くなっています。




## 人口分布（65歳以上）

65歳以上の人口分布は85歳以上での評価に加え、北西部地域の県営松竹住宅や江南団地周辺が特に多くなっています。




## 人口分布（高校在学者）

高校在学者の人口の分布は、比較的バス路線周辺に多くなっています。

## （3）人口流動

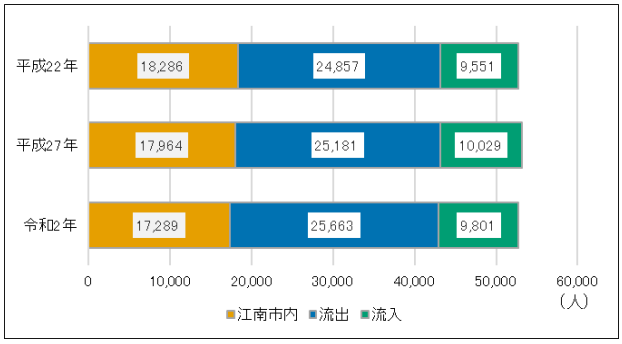
・平成22年度から令和2年度の変化をみると、通勤では市内の人口流動（市内＋流入）が横ばい、通学では平成22年から平成27年は増加したものの、平成27年から令和2年にかけて大きく減少しています。

・令和2年度の通勤流動実態をみると、市内が最も多く17,289人を示しています。また、流出先は、名古屋市、小牧市、一宮市、大口町、犬山市、扶桑町、岩倉市の順に多くなっています。

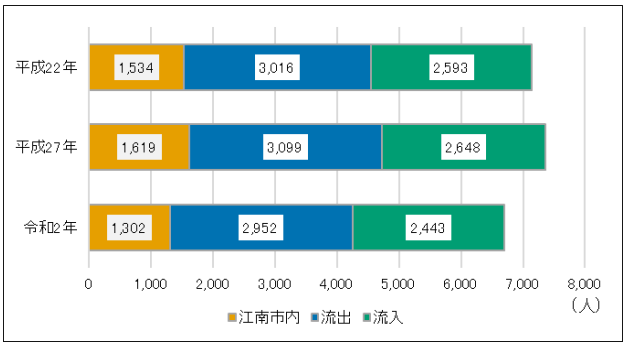
・令和2年度の通学流動実態をみると、市内が最も多く1,302人を示しています。また、流出先は、名古屋市、一宮市、扶桑町、犬山市、小牧市、岩倉市、大口町の順に多くなっており、名古屋市への学校への通学者が多いことがわかります。

図：人口流動の経年変化（県内）

【通勤】




【通学】




※ここでいう「流出人口」は、国勢調査での従業地・通学地が愛知県内の他市町村であり、常住地が江南市である人口をいう。

※ここでいう「流入人口」は、国勢調査での従業地・通学地が江南市の人口のうち、常住地が愛知県内の他市町村にある人口をいう。

出典：国勢調査

【通勤】

| | | | | H22 | H27 | R2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 江南市内 | | | | 18,286 | 17,964 | 17,289 |
| 流出 | 江南市 | ⇒ | 一宮市 | 3,360 | 3,425 | 3,375 |
| | | | 岩倉市 | 853 | 876 | 891 |
| | | | 名古屋市 | 7,156 | 7,199 | 7,006 |
| | | | 犬山市 | 1,806 | 1,802 | 1,774 |
| | | | 小牧市 | 3,884 | 3,986 | 4,084 |
| | | | 大口町 | 3,085 | 3,099 | 3,271 |
| | | | 扶桑町 | 1,174 | 1,185 | 1,173 |
| | | | その他県内 | 3,539 | 3,609 | 3,598 |
| | | | 各務原市 | 829 | 935 | 1,008 |
| | | | その他県外 | 1,694 | 1,929 | 1,859 |
| 流入 | 一宮市 | ⇒ | 江南市 | 3,617 | 3,873 | 3,649 |
| | 岩倉市 | | | 542 | 581 | 533 |
| | 名古屋市 | | | 783 | 863 | 854 |
| | 犬山市 | | | 900 | 984 | 920 |
| | 小牧市 | | | 600 | 557 | 553 |
| | 大口町 | | | 671 | 673 | 711 |
| | 扶桑町 | | | 1,223 | 1,226 | 1,303 |
| | その他県内 | | | 1,215 | 1,272 | 1,278 |
| | 各務原市 | | | 1,018 | 1,114 | 1,113 |
| | その他県外 | | | 1,295 | 1,408 | 1,235 |

※対象地は本市に隣接またはR2に通勤流出が1,000人を超える市町

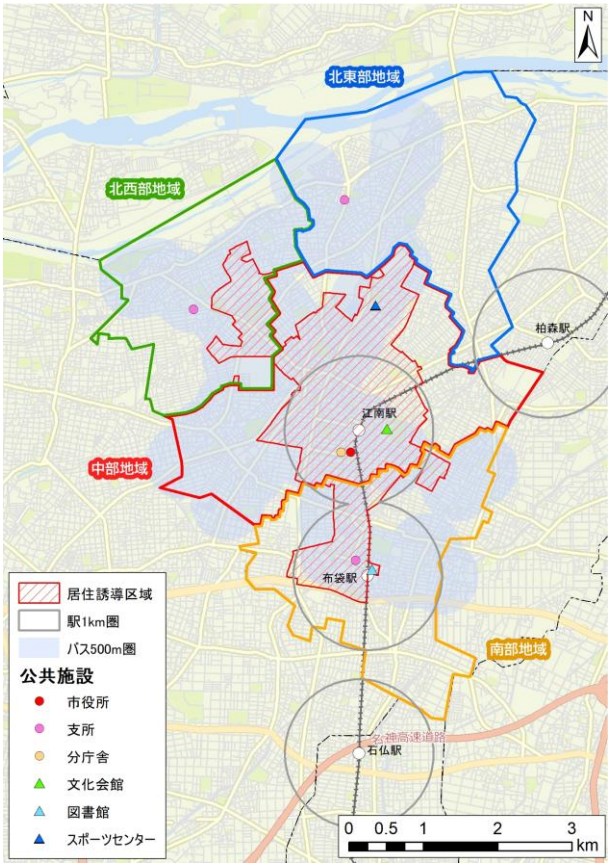
【通学】

| | | | | H22 | H27 | R2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 江南市内 | | | | 1,534 | 1,619 | 1,302 |
| 流出 | 江南市 | ⇒ | 一宮市 | 592 | 527 | 523 |
| | | | 岩倉市 | 56 | 33 | 52 |
| | | | 名古屋市 | 1,149 | 1,311 | 1,197 |
| | | | 犬山市 | 113 | 149 | 136 |
| | | | 小牧市 | 107 | 123 | 122 |
| | | | 大口町 | 31 | 40 | 34 |
| | | | 扶桑町 | 290 | 351 | 285 |
| | | | その他県内 | 678 | 565 | 497 |
| | | | 各務原市 | 6 | 13 | 4 |
| | | | その他県外 | 185 | 229 | 188 |
| 流入 | 一宮市 | ⇒ | 江南市 | 566 | 584 | 572 |
| | 岩倉市 | | | 178 | 182 | 156 |
| | 名古屋市 | | | 520 | 453 | 489 |
| | 犬山市 | | | 313 | 316 | 287 |
| | 小牧市 | | | 137 | 201 | 223 |
| | 大口町 | | | 139 | 142 | 114 |
| | 扶桑町 | | | 194 | 189 | 146 |
| | その他県内 | | | 546 | 581 | 506 |
| | 各務原市 | | | 29 | 54 | 38 |
| | その他県外 | | | 154 | 163 | 134 |

※対象地は本市に隣接またはR2に通学流出が100人を超える市町

出典：国勢調査

## 3　施設分布

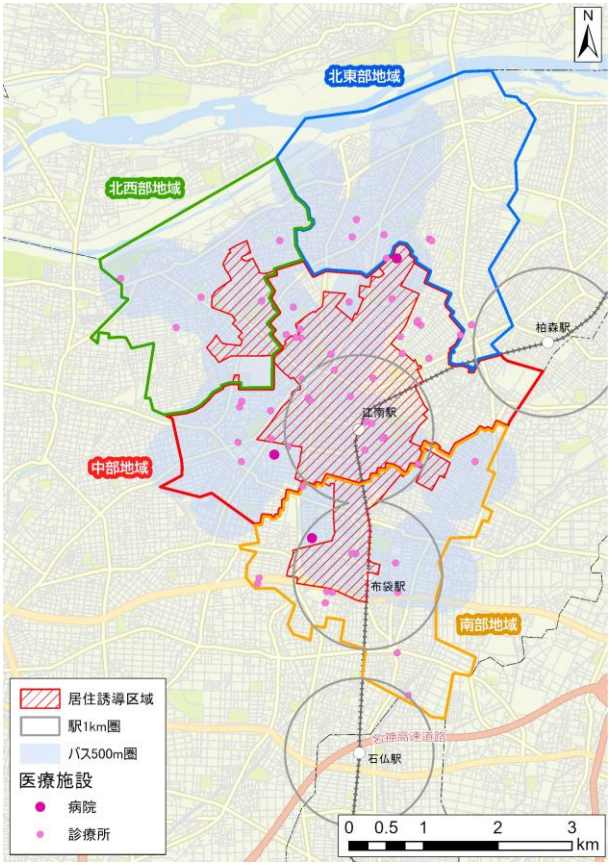



### 公共施設の施設分布

公共施設（市役所、支所、分庁舎、文化会館、図書館、スポーツセンター）は、駅の1km圏域もしくはバスの500m圏域にすべて位置しています。

※市役所、支所、分庁舎、文化会館、図書館、スポーツセンターを図面上に表示

出典：公共施設（江南市オープンデータ）
（R7.4時点）

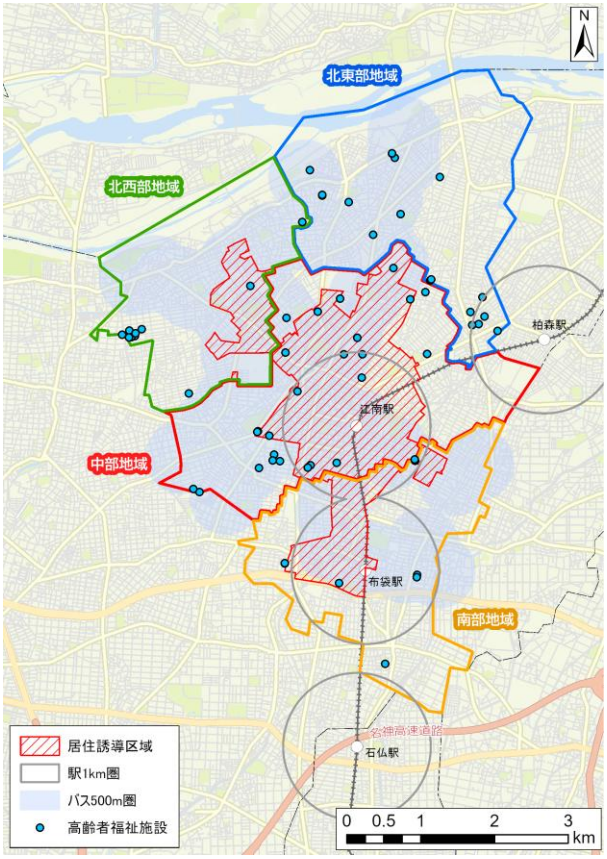



### 医療施設の施設分布

医療施設（病院、診療所）は駅の1km圏域もしくはバスの500m圏域に概ね位置していますが、北東部地域や中部地域の東側、南部地域の南側などは一部圏外となっています。

※病院、診療所を図面上に表示
※廃業、新規開業踏まえ追加、削除を行っている。（2026年3月時点）

出典：医療機能（国土数値情報）
（R2年度時点）

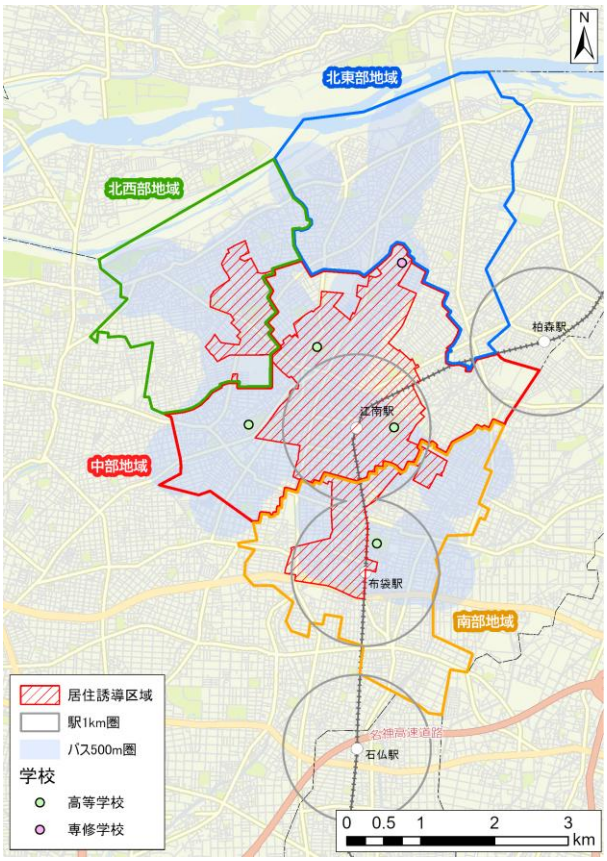



## 高齢者福祉施設の施設分布

高齢者福祉施設は駅の１km圏域もしくはバスの500m圏域に概ね位置していますが、北西部地域の河野地区や北東部地域、中部地域の東側などは一部圏外となっています。

※訪問介護施設は施設利用者が訪れることが、少ないと考え、記載していない。

出典：江南市　介護サービス事業所一覧
（R8.2時点）

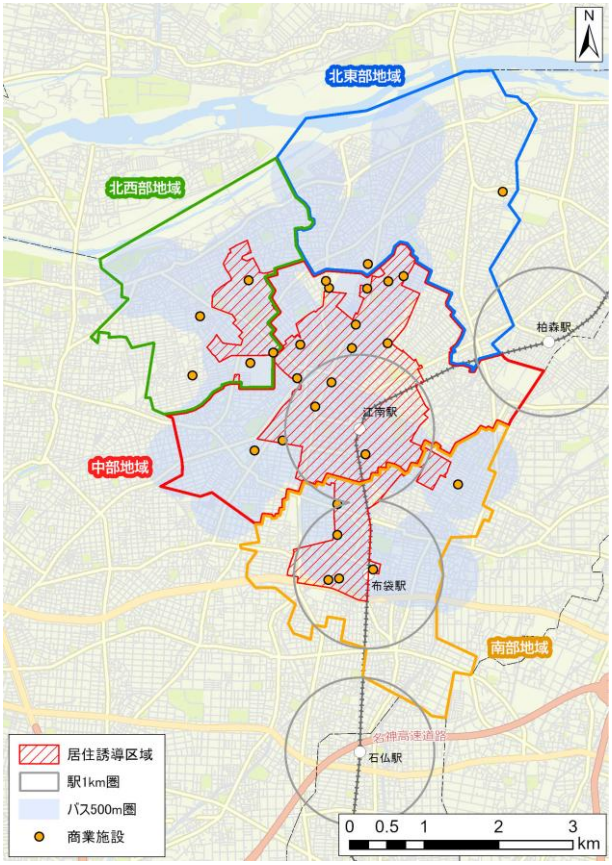



## 学校の施設分布

学校（高等学校、専修学校）は駅の１km圏域もしくはバスの500m圏域にすべて位置しています。

※江南市に所在する高等学校・高等専門学校・短期大学・大学・特別支援学校・専修学校（学校教育法第124条に規定する専修学校）を図面上に表示
※小学校・中学校は徒歩・自転車等での通学が基本であると考え、記載していない。

出典：学校データ（国土数値情報）
（R3年度時点）

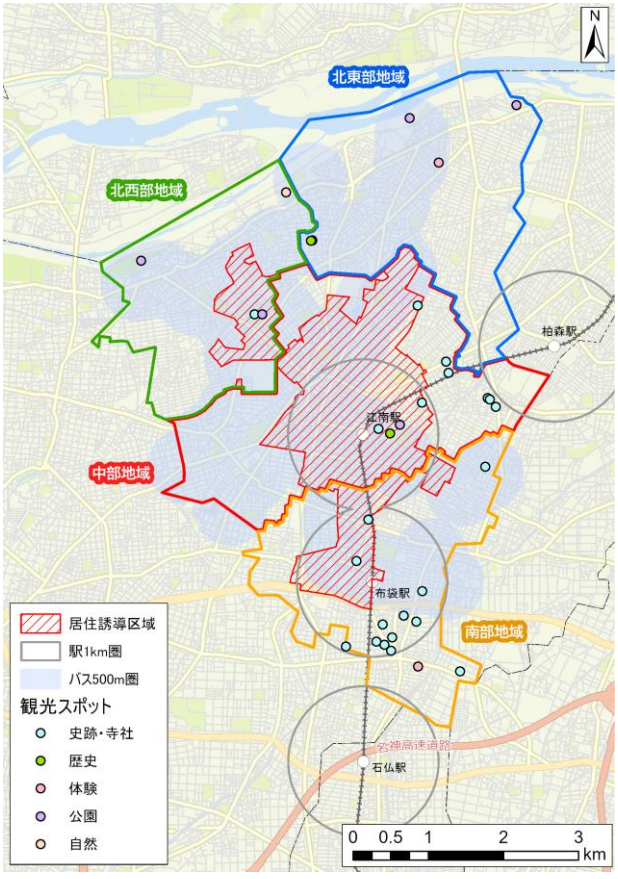



## 商業施設の施設分布

商業施設（スーパーマーケット、ドラッグストア）は、駅の１km圏域もしくはバスの500m圏域に概ね位置しています。

※閉店など踏まえ削除を行っている。
（2026年3月時点）

出典：「iタウンページ」の「江南市」×「スーパーマーケット」の検索結果、及び大規模小売店総覧2024




## 観光施設の施設分布

観光スポットは、中部地域の東側、南部地域の南側などに駅の１km圏域もしくはバスの500m圏外となる史跡・寺社が多くなっています。

出典：「江南市観光協会HP　観光スポット」

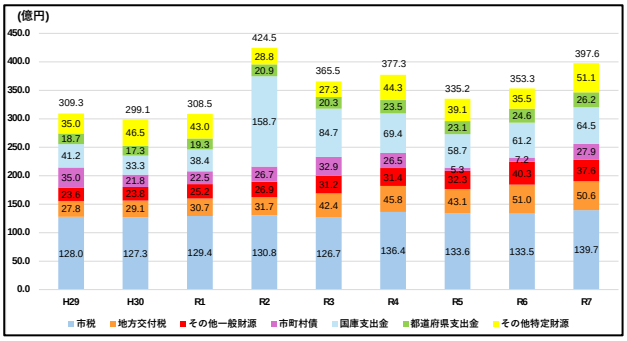
# 4　市の財政状況

## （1）歳入・歳出の推移

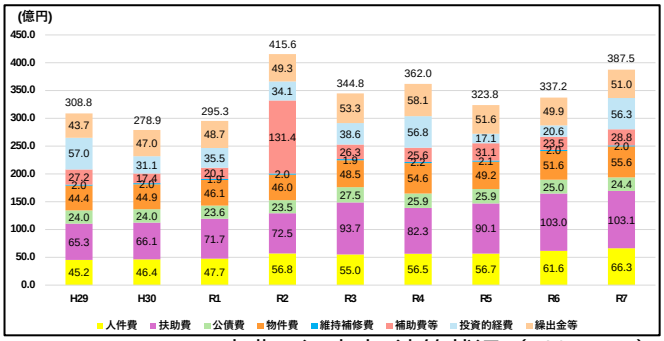
・令和７年度の歳入総額は、約397.6億円となっています。主な自主財源である市税は、120～140億円程度で推移しています。なお、令和２年度はコロナウイルスの影響により国庫支出金が約159億円となっています。

・令和７年度の歳出総額は、約387.5億円となっています。歳出のうち、義務的経費の一部である扶助費は、高齢化の進展により増加傾向を示しており、平成29年度の約65億円から、令和７年度には約103億円と約1.6倍に増加しています。また、令和２年度はコロナウイルスの影響により補助費等が約131億円となっています。

図：歳入の推移




図：歳出の推移

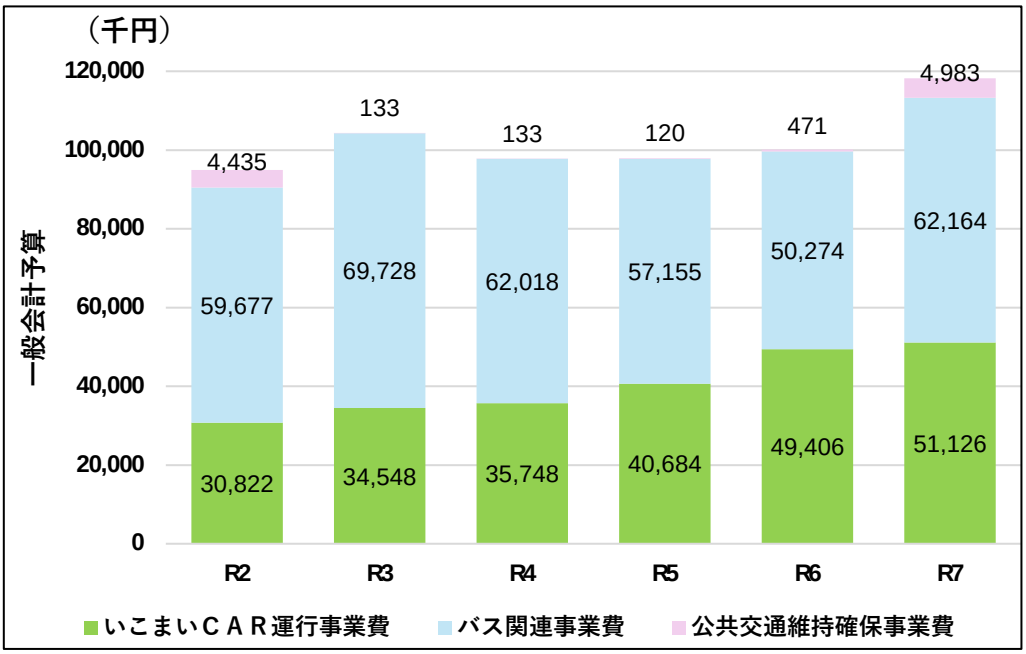



出典：江南市 決算状況（H29～R７）

## （2）公共交通関連予算の推移

・公共交通関連の予算はおおよそ１億円前後で推移していましたが、令和７年度に大きく増加しています。

図：公共交通関連予算の推移



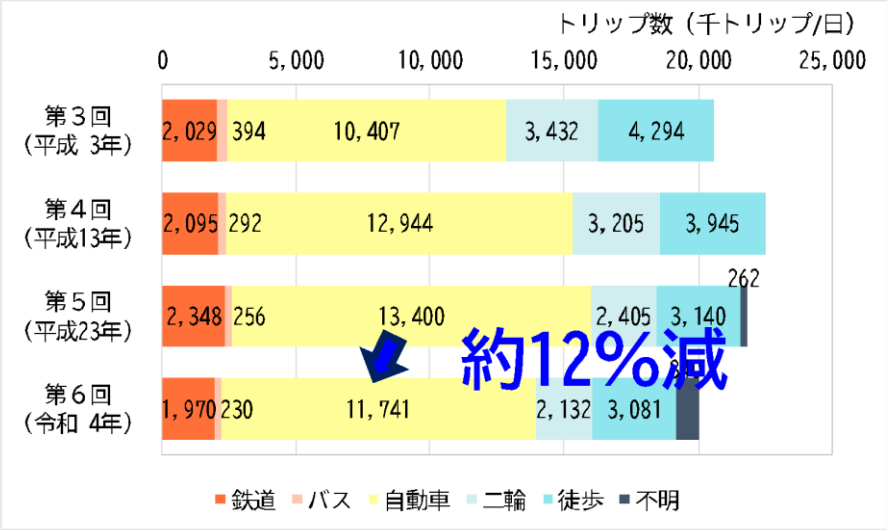

出典：一般会計・特別会計歳入歳出決算書及び附属資料(R２～R７)

# 5　中京都市圏パーソントリップ調査結果

## （1）中京都市圏における1日の人の動き

平成13年までは人口の増加に伴い総トリップ数は増加し続けていましたが、平成23年の集計結果で初めて総トリップ数が減少に転じました。令和４年の集計結果では総トリップ数の減少の継続だけでなく、これまで増加していた自動車トリップ数が12%減と初めて減少に転じました。報告書では、新型コロナウイルス感染症の影響があったとされています。

図：代表交通手段別トリップ数の推移（平日）



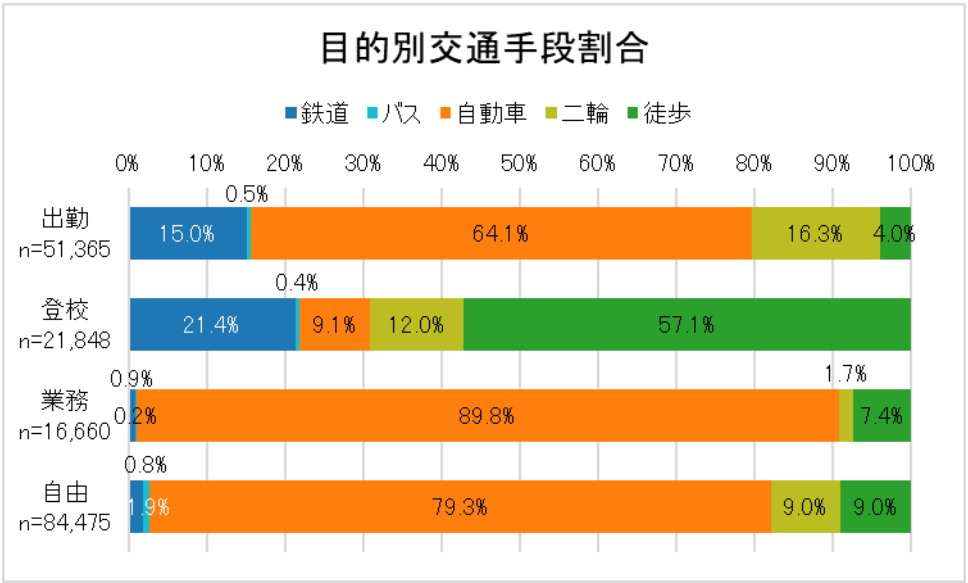

※第３回調査の調査圏域で比較

## （2）江南市の状況

### ①交通手段の分担率

・目的別の交通手段割合をみると、出勤では鉄道が15%、登校では鉄道が21.4%となっています。バスの分担率はいずれの目的でも１%未満となっています。

図：目的別交通手段割合

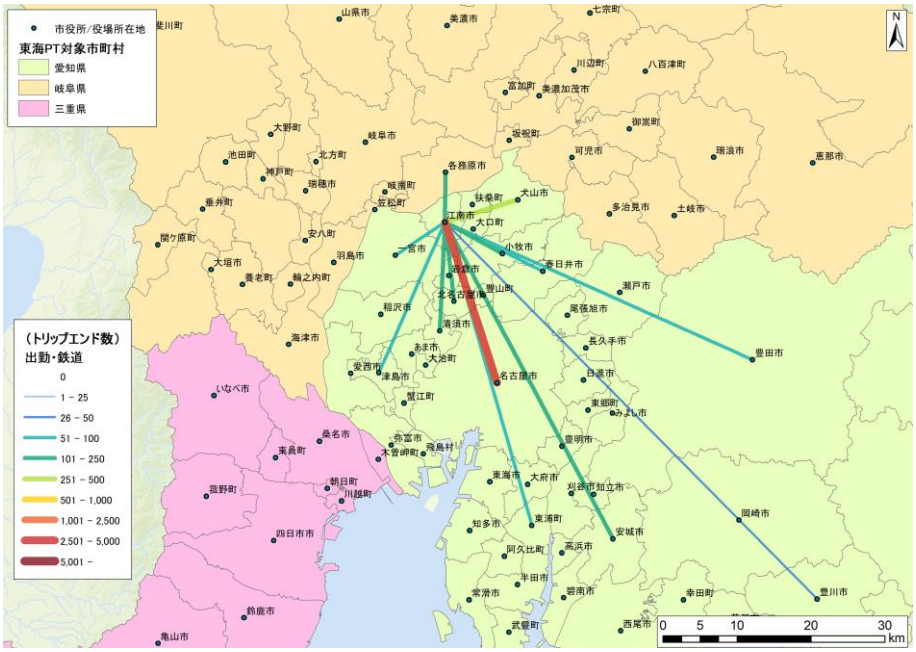


### ②市外への OD 調査結果

#### １）出勤目的

・出勤目的の代表交通手段が鉄道である市外への移動先は、名古屋市が特に多くなっています。
・出勤目的の代表交通手段がバスである市外への移動先は、調査上みられませんでした。
※１つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は、主な交通手段を代表交通手段としている。代表交通手段は、鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付、自動二輪車）→徒歩の順で、最も優先順位の高いものとされる。

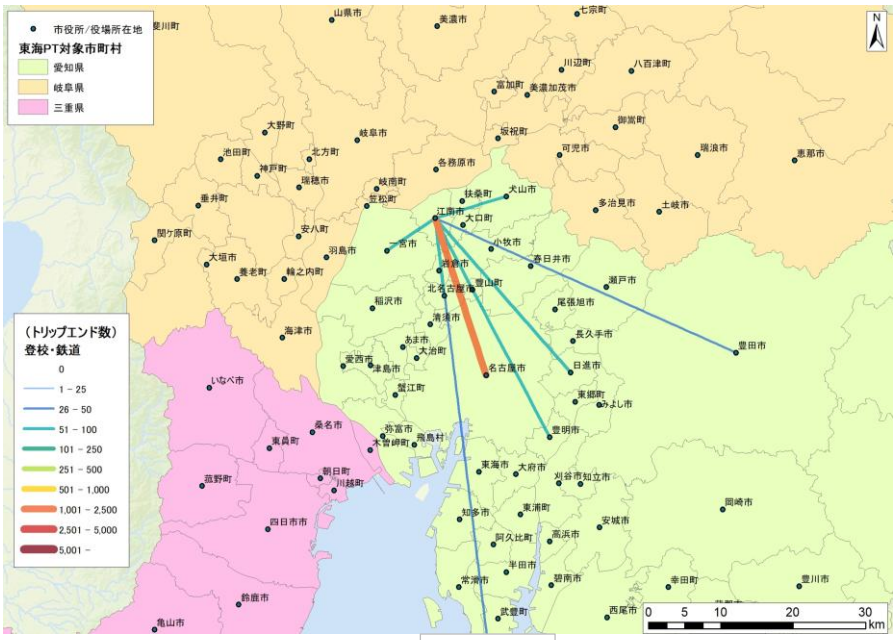
図：江南市発OD（出勤・鉄道）




#### ２）登校目的

・登校目的の代表交通手段が鉄道である市外への移動先は、名古屋市が特に多くなっています。
・登校目的の代表交通手段がバスである市外への移動先は、一宮市がみられました。

図：江南市発OD（登校・鉄道）




至 美浜町

図：江南市発OD（登校・バス）




### 3）自由目的

・自由目的の代表交通手段が鉄道である市外への移動先は、名古屋市が多くなっています。
・自由目的の代表交通手段がバスである市外への移動先は、調査上みられませんでした。

図：江南市発OD（自由・鉄道）




### 4）業務目的

・業務目的の鉄道、代表交通手段がバスである市外への移動先は、調査上みられませんでした。

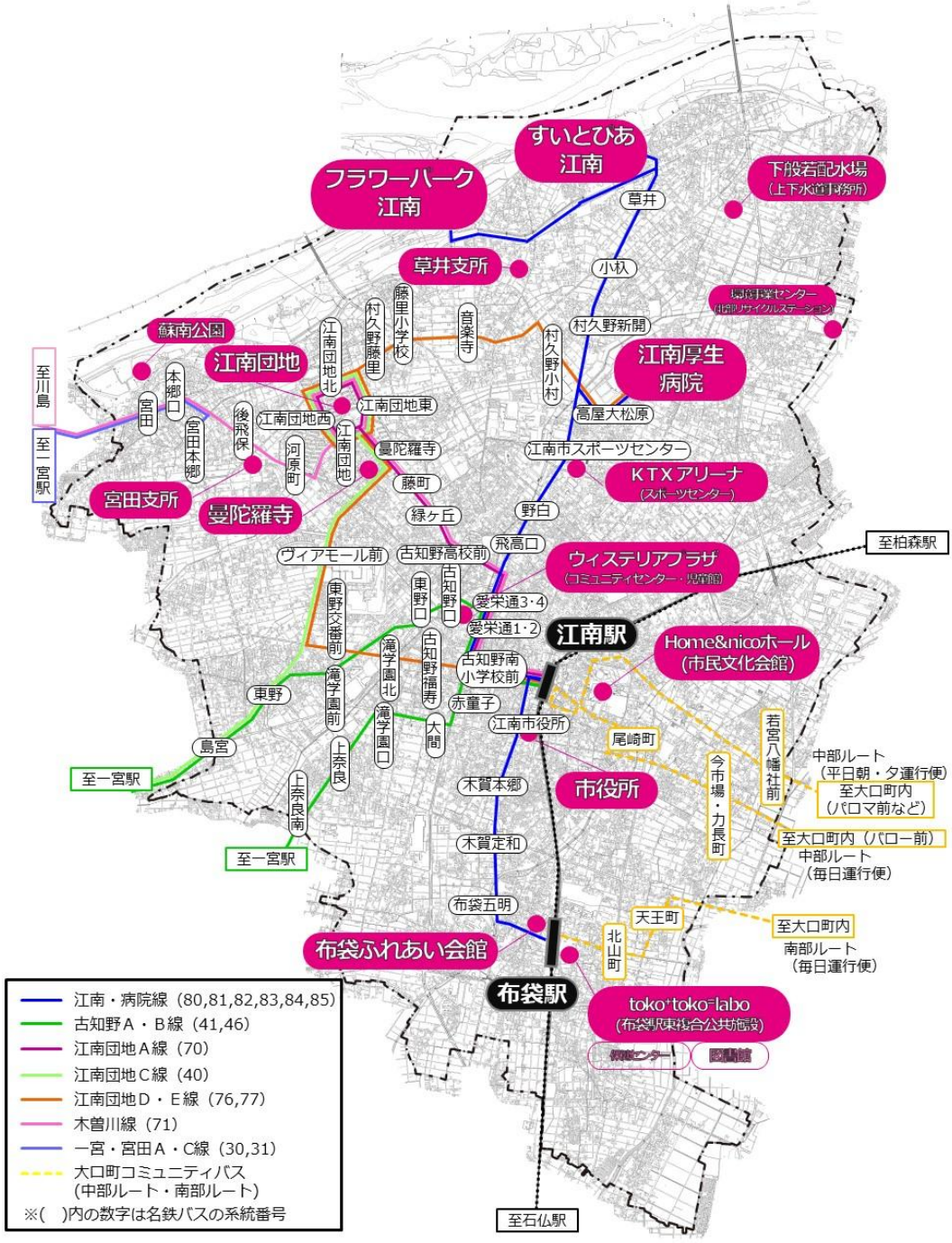
# ３章．交通サービスの現状の整理

## １　市の交通網

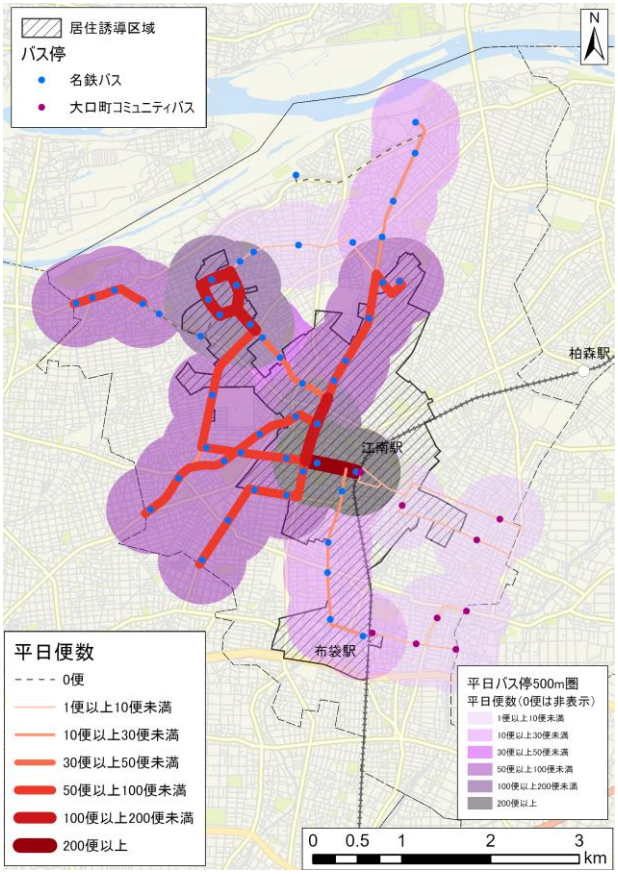
### （１）交通網の状況

鉄道は名鉄犬山線が通り、市内に江南駅、布袋駅があります。バスは名鉄バスが線路の西側、大口町コミュニティバスが線路の東側を運行し、江南団地、江南厚生病院、及び一宮市に向かう路線の便数は比較的多くなっています。

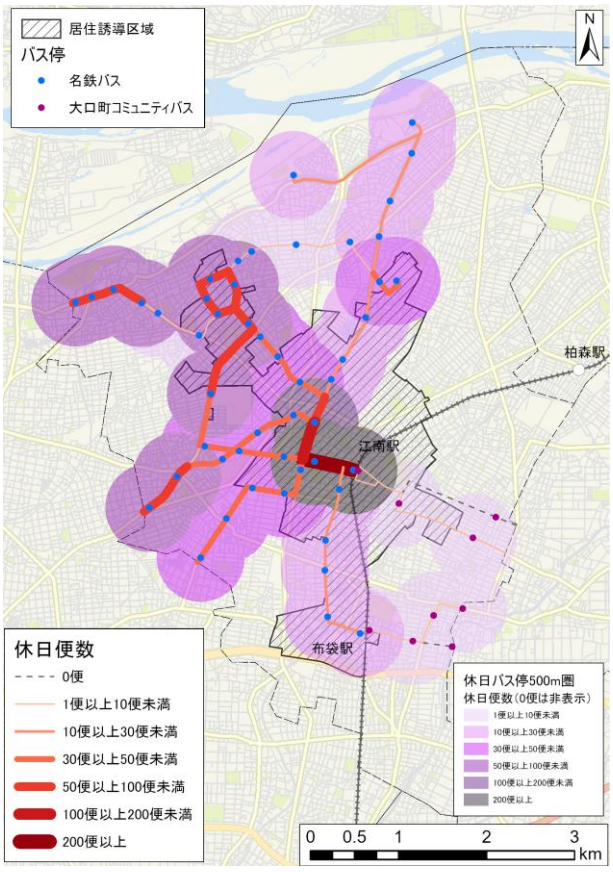
図：江南市の公共交通



図：バス路線の便数（平日）




図：バス路線の便数（土曜・休日）



## 2　運行状況

（1）名鉄犬山線

| 駅 | 方面 | 平日本数（本/日） | 土・休日本数（本/日） |
|---|---|---|---|
| 江南駅 | 名古屋方面 | 147 | 136 |
| | 犬山方面 | 147 | 136 |
| 布袋駅 | 名古屋方面 | 107 | 99 |
| | 犬山方面 | 106 | 99 |

（2）名鉄バス

■江南駅発の路線バス便数

| 路線 | 平日（便/日） | 土・休日（便/日） |
|---|---|---|
| 江南・病院線（江南厚生病院方面） | 27 | 15 |
| 江南・病院線（布袋駅方面） | 14 | 12 |
| 江南団地A線 | 23 | 19 |
| 江南団地D線 | 24 | 21 |
| 江南団地E線 | 3 | 3 |
| 古知野A線 | 27 | 19 |
| 古知野B線 | 27 | 18 |
| 木曽川線 | － | 1 |

■布袋駅発の路線バス便数

| 路線 | 平日（便/日） | 土・休日（便/日） |
|---|---|---|
| 江南・病院線 | 15 | 11 |

■江南厚生病院発の路線バス便数

| 路線 | 平日（便/日） | 土・休日（便/日） |
|---|---|---|
| 江南･病院線（すいとぴあ江南方面） | 10 | 12 |
| 江南・病院線（江南駅方面） | 28 | 16 |
| 江南団地E線 | 2 | 3 |

■江南団地発の路線バス便数

| 路線 | 平日（便/日） | 土・休日（便/日） |
|---|---|---|
| 江南団地A線 | 25 | 20 |
| 江南団地C線 | 7 | 2 |
| 江南団地D線 | 26 | 22 |
| 江南団地E線（江南厚生病院方面） | 3 | 3 |
| 江南団地E線（江南駅方面） | 2 | 3 |
| 木曽川線（川島方面） | － | 1 |
| 木曽川線（江南駅方面） | － | 1 |

■宮田本郷発の路線バス便数

| 路線 | 平日（便/日） | 土・休日（便/日） |
|---|---|---|
| 一宮宮田A線 | 32 | 25 |
| 一宮宮田C線 | 9 | 5 |

（3）大口町コミュニティバス（江南市内を運行するルートのみ）

①中部ルート

| 出発地 | 到着地 | 運行日 | 便/日 |
|---|---|---|---|
| バロー前 | 江南駅 | 毎日 | 3 |
| 江南駅 | バロー前 | 毎日 | 3 |
| 大口町役場 | 江南駅 | 平日　朝 | 1 |
| 江南駅 | パロマ前 | 平日　朝 | 1 |
| パロマ前 | 江南駅 | 平日　夕 | 1 |
| 江南駅 | さくら総合病院前 | 平日　夕 | 1 |

②南部ルート

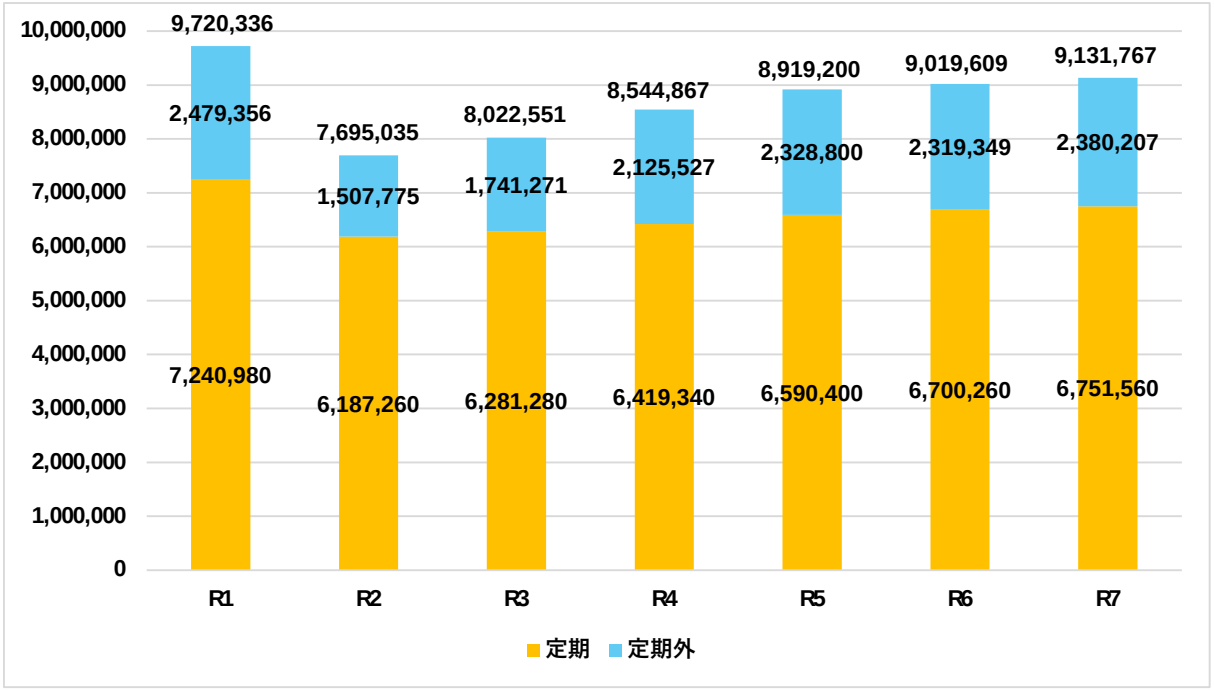
| 出発地 | 到着地 | 運行日 | 便/日 |
|---|---|---|---|
| 布袋駅 | さくら総合病院<br>・外坪松山 | 毎日 | 3 |
| さくら総合病院<br>・外坪松山 | 布袋駅 | 毎日 | 4 |
| 布袋駅 | 布袋駅 | 平日　朝 | 2 |
| 布袋駅 | 布袋駅 | 平日　夕 | 4 |

## 3　乗降客数の推移

（１）名鉄犬山線

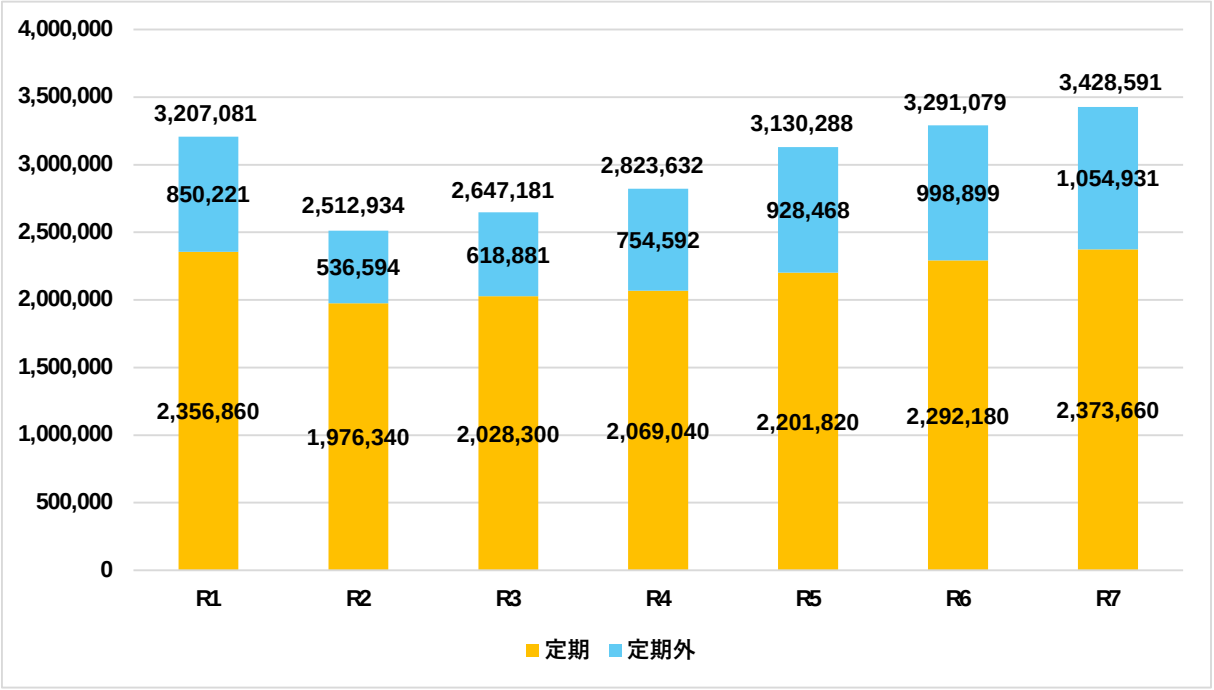
乗降客数は令和７年度時点で、江南駅が913万1767人、布袋駅が約342万8591人となっており、両駅ともコロナ禍（R2）以降、増加傾向にあります。

図：名鉄電車乗降客数（江南駅）




出典：こうなんの統計

図：名鉄電車乗降客数（布袋駅）




出典：こうなんの統計

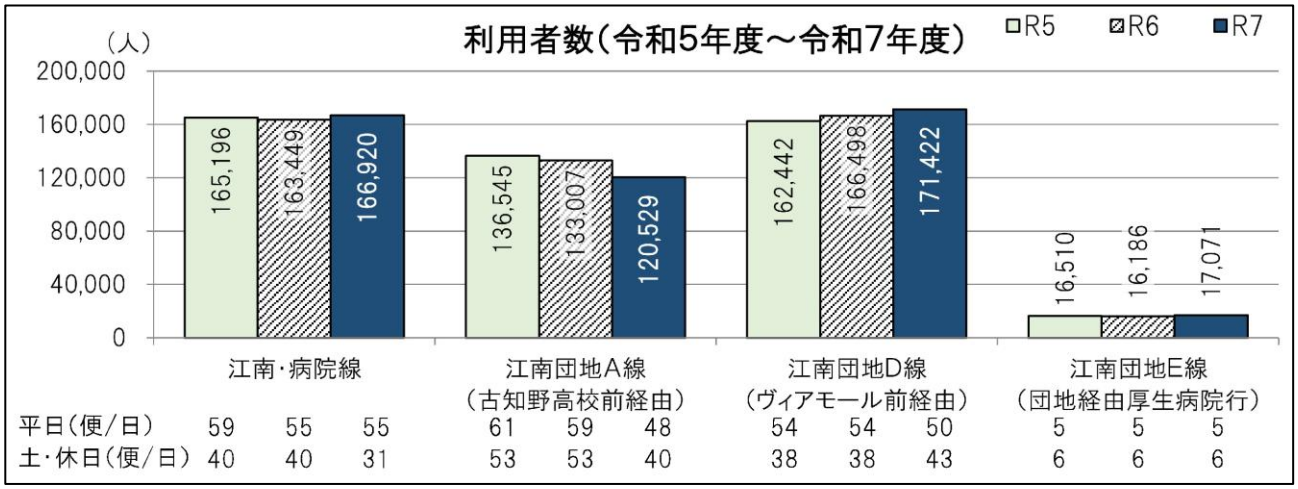
（２）名鉄バス

①補助路線

名鉄バスの（補助路線）の利用状況は、令和７年度で、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人となっています。また、１便当たりの利用率は、江南団地Ａ線のみ減少傾向となっています。

| 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 |

図：名鉄バス（補助路線）の利用者数（路線別）

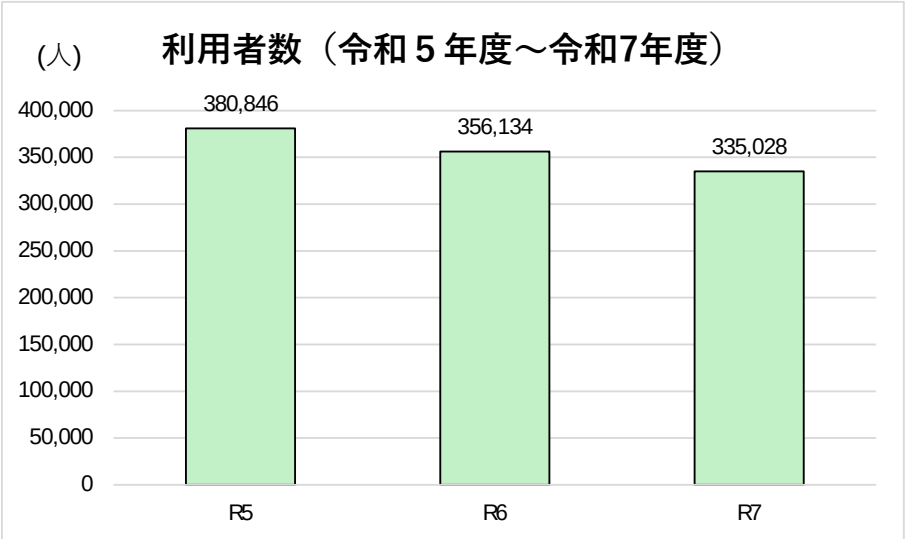



出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

②補助外路線

名鉄バス（補助外路線）の利用状況は、令和５年度が380,846人、令和６年度が356,134人、令和７年度が335,028人となっています。運行便数の減少などの影響により減少傾向となっています。

図：名鉄バス（補助外路線）の利用者数（年度別）



（3）大口町コミュニティバス

①中部ルート（毎日運行便）（江南駅行）

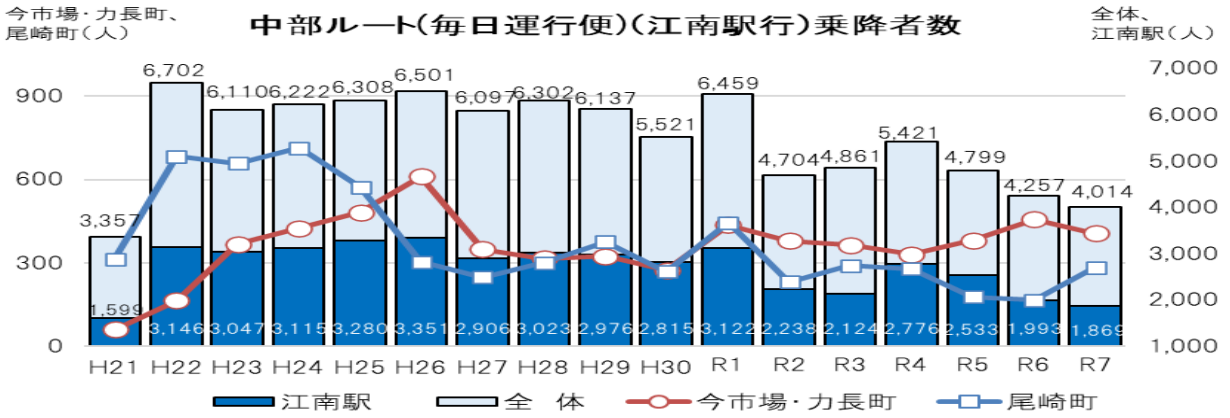
市内停留所の乗降者数は、令和７年度が2,560人で、前年度より54人減少しています。江南駅の乗降者数の減少に伴い全体的に減少傾向となっています。

表：大口町コミュニティバスの利用者数（中部ルート（毎日運行便）（江南駅行））

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　体ー江南駅 | 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 |

図：大口町コミュニティバスの利用者数（中部ルート（毎日運行便）（江南駅行））




出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

②中部ルート（毎日運行便）（バロー行）

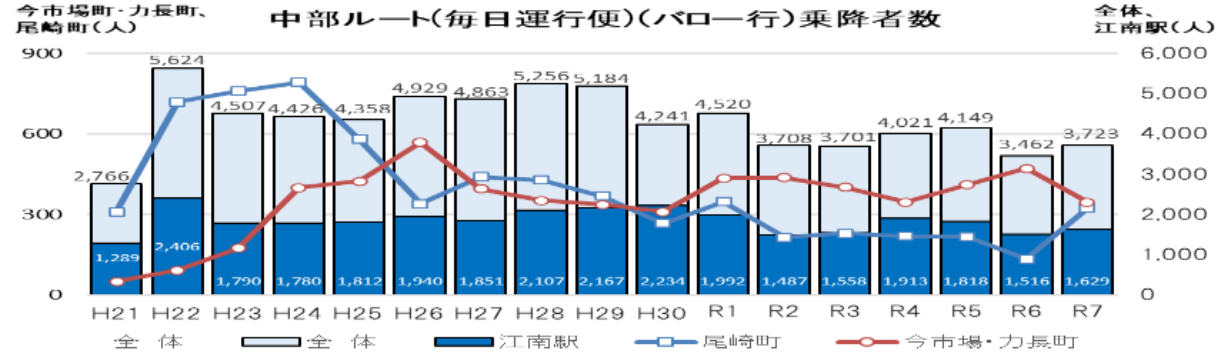
市内停留所の乗降者数は、令和７年度が 2,299 人で、前年度より 177 人増加しています。コロナ禍（R2）以降ほぼ横ばいとなっています。

表：大口町コミュニティバスの利用者数（中部ルート（毎日運行便）（バロー行））

乗降者数合計　中部ルート(毎日運行便)　バロー行　（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　体ー江南駅 | 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 |

図：大口町コミュニティバスの利用者数（中部ルート（毎日運行便）（バロー行））




出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

③中部ルート（平日朝・夕運行便）（江南駅行）

市内停留所の乗降者数は、令和７年度が737人となっており、前年度より175人増加し、これまでで最も多くなっています。

表：大口町コミュニティバスの利用者数（中部ルート（平日朝・夕運行便）（江南駅行））

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 |

出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

④中部ルート（平日朝・夕運行便）（朝：パロマ前、夕：さくら総合病院前行）

市内停留所の乗降者数は、令和７年度が155人となっており、前年度より73人増加し、これまでで最も多くなっています。

表：大口町コミュニティバスの利用者数（中部ルート（平日朝・夕運行便）（さくら総合病院前行））

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 |

出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

⑤南部ルート（毎日運行便）（布袋駅行）

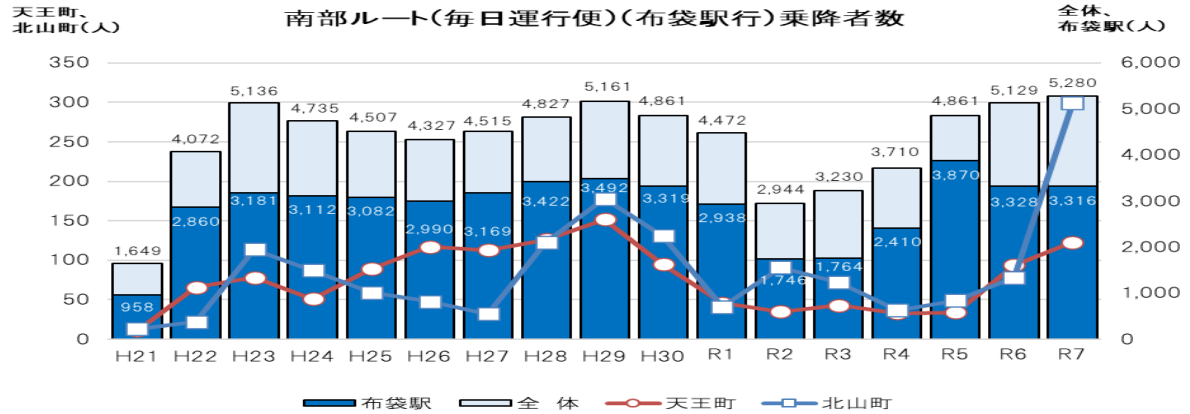
市内停留所の乗降者数は、令和７年度が3,738人となっており、前年度より238人増加し、これまでで最も多くなっています。

表：大口町コミュニティバスの利用者数（南部ルート（毎日運行便）（布袋駅行））

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 |

図：大口町コミュニティバスの利用者数（南部ルート（毎日運行便）（布袋駅行））




出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

⑥南部ルート（毎日運行便）（さくら総合病院、外坪松山行）

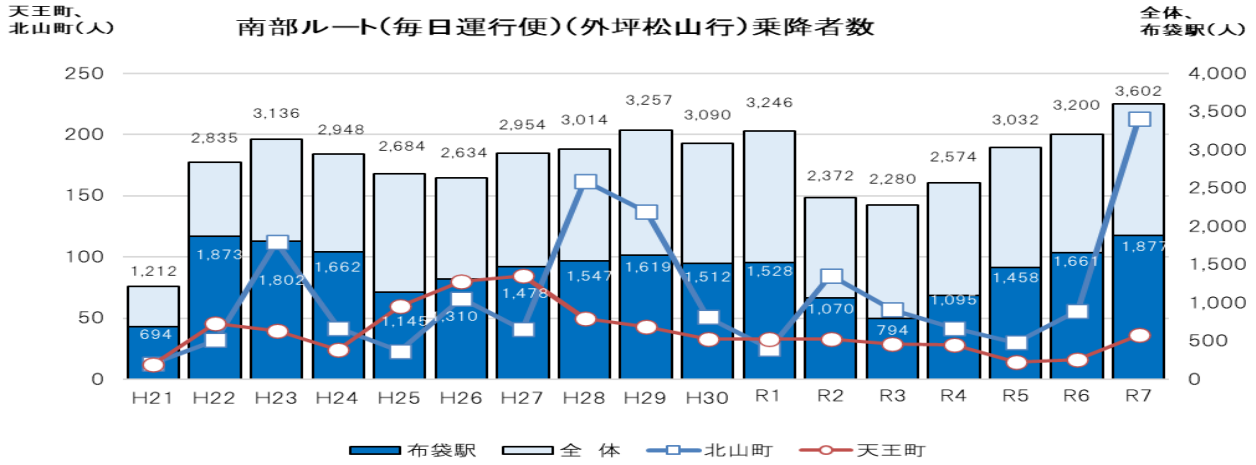
市内停留所の乗降者数は、令和７年度が2,126人となっており、前年度より393人増加し、これまでで最も多くなっています。

表：大口町コミュニティバスの利用者数（南部ルート（毎日運行便）（外坪松山行）

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　体ー布袋駅 | 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 |

図：大口町コミュニティバスの利用者数（南部ルート（毎日運行便）（外坪松山行））

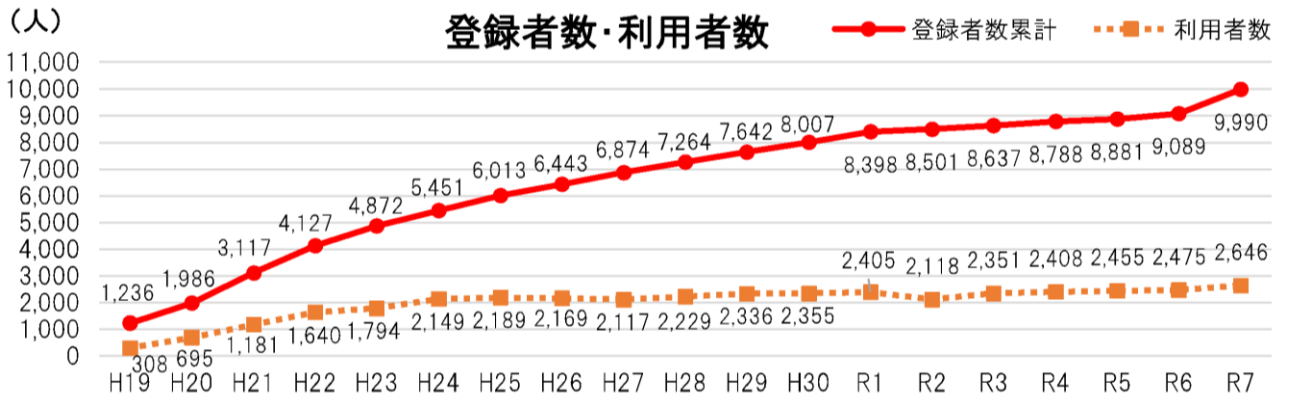



出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

（４）いこまいCAR

いこまいCARの利用状況は、令和2年から登録者数、利用者数ともに微増で推移していましたが、福祉タクシー料金助成制度との並行登録を可能としたため、令和７年度は大幅に増加し、いこまいCARの登録者数は9,990人、利用者数は2,646人となっています。

図：いこまいCARの登録者数・利用者数




出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

## 4　市の負担額

（1）名鉄バス

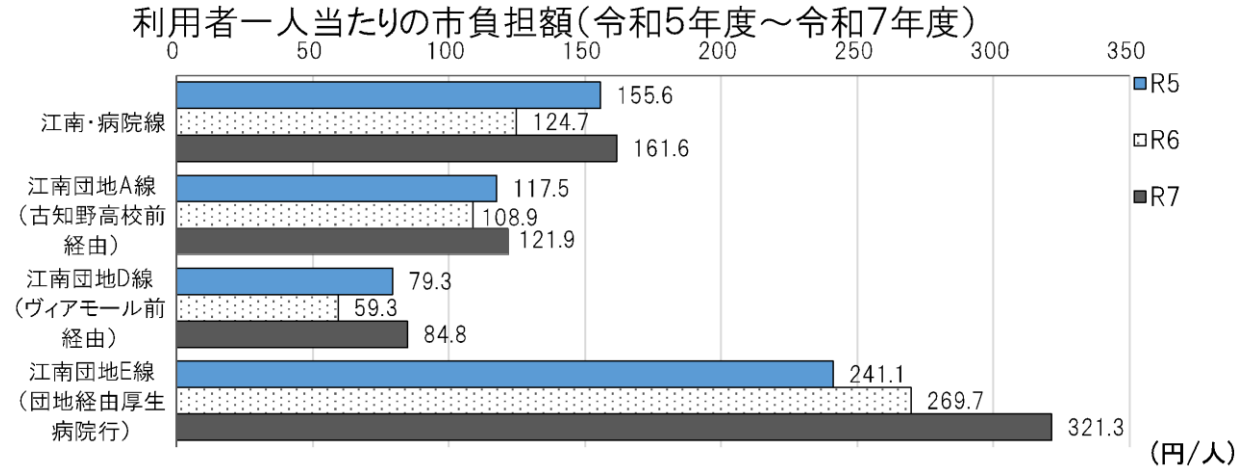
令和６年度まで、利用者１人当たりの市負担額は減少傾向にありましたが、令和７年度はすべての路線において補助額が増加しています。

表：名鉄バス利用者数・補助（市負担）額・一人当たりの補助（市負担）額

| 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 |

出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

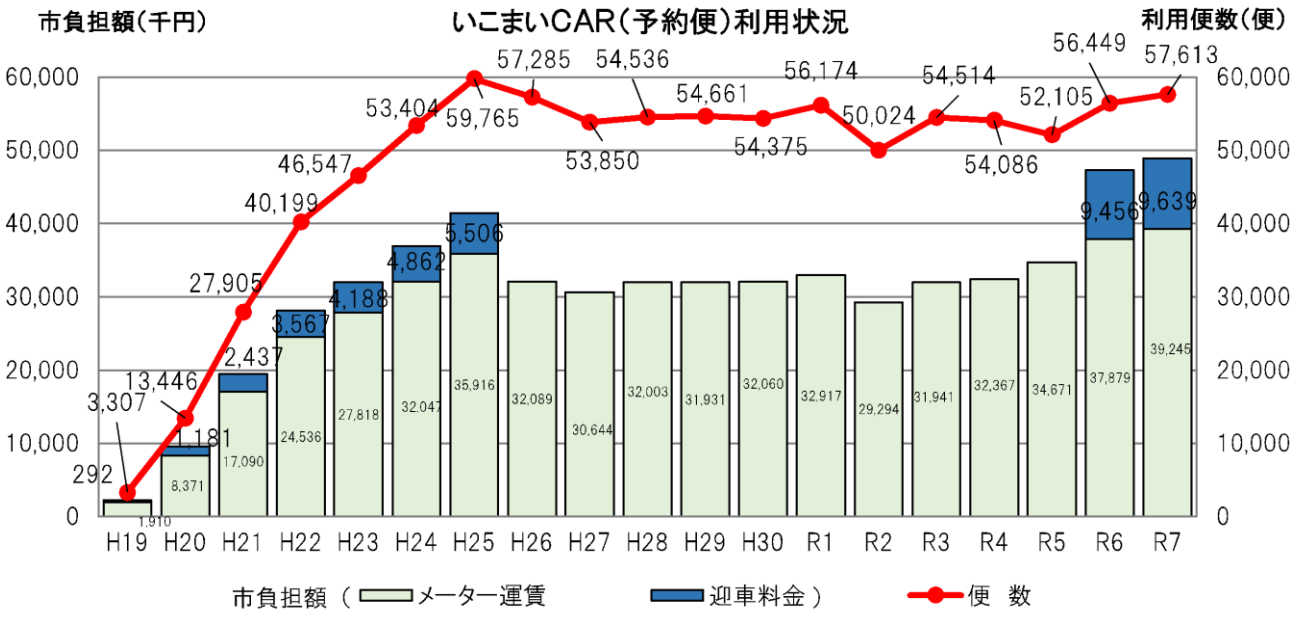
図：名鉄バス（補助路線）利用者１人当たりの市負担額



（２）いこまいCAR

運行経費の市負担額は、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ましたが、令和６年度以降は迎車料金を再び市負担とした影響などにより、大幅に増加し、令和７年度の市負担額は、令和６年度より154万9180円増加しています。一人当たりの市負担額も増加傾向となっています。

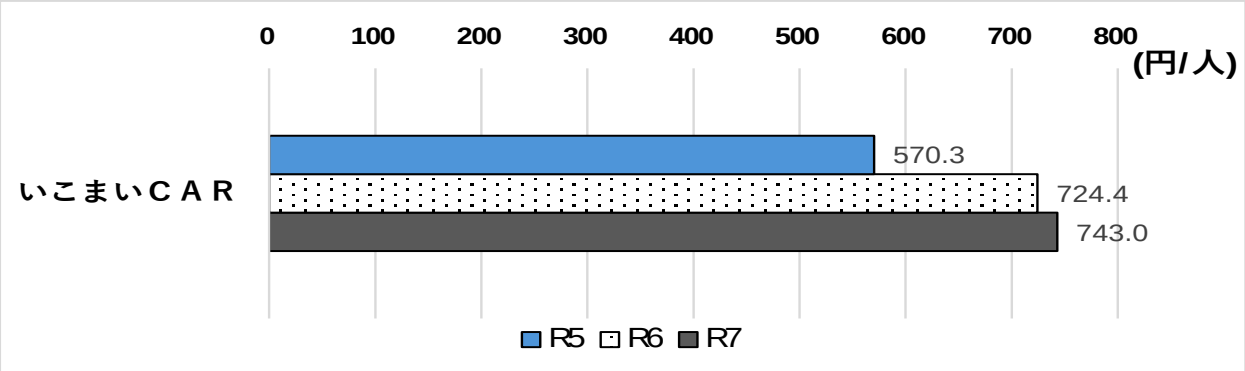
図：いこまいＣＡＲ（予約便）利用状況（経年比較）




出典：江南市地域公共交通会議「令和８年度　第１回資料」から抜粋

図：いこまいＣＡＲ利用者１人当たりの市負担額

利用者一人当たりの市負担額（令和５年度～令和７年度）



## 5　福祉運送の実施状況

（1）福祉タクシー料金助成

対象となる方への支援として、タクシー料金の助成を行っています。

| | |
|---|---|
| 対象者 | 1.身体障害者手帳1・2級、または下肢・体幹機能障害3級の方<br>2.療育手帳A判定の方<br>3.精神障害者保健福祉手帳1級の方<br>4.戦傷病者手帳特別項症から第5項症までの方<br>5.原爆被爆者手帳の所有者で、医療特別手当、特別手当、原子爆弾小頭症手当、健康管理手当、保健手当のいずれかの手当の支給を受けている方<br>6.85歳以上の方 |
| 助成額 | ・タクシーの距離制運賃における初乗運賃に相当する額（年間48回分）<br>※ただし、距離制運賃における初乗運賃の定めのない場合は、契約を締結したタクシー業者との協議により定めます。<br>・迎車回送料金に相当する額（上限200円） |

（1）　移送サービス（運転ボランティア）

江南市社会福祉協議会では、単独移動困難な方への外出支援として、ボランティアの協力で移送サービスを行っています。

| | |
|---|---|
| 対象者 | 市内在住で、単独移動困難な方 |
| 目的 | 通院、買い物、レジャー等、単独移動困難なための利用 |
| 利用車両 | リフト車１台（車いす２台乗車可）、軽リフト車２台（車いす１台乗車可） |
| 協力者 | 運転ボランティア（社協登録ボランティアグループ） |

## 6　江南市における公共交通利用促進施策の実施状況

名鉄バス株式会社の連携した施策として「ちびっこバス運転士体験」、高齢者教室での「バスの乗り方教室」を開催し、子どもや子育て世代、高齢者に対するバス利用促進を図りました。

江南駅・江南厚生病院間の名鉄バスのチラシを作成し、江南厚生病院の職員と愛北看護専門学校の学生に対するバス利用の促進を図りました。

令和８年に供用開始したウィステリアプラザ内に、ポスターの掲示やパンフレットを配架し、また駐輪場に「サイクルアンドバスライド」の看板を掲示することで、施設利用者等に対するバス利用の促進を図りました。

江南市の公共交通施策「いこまいＣＡＲ（予約便）と福祉タクシー料金助成の両制度の並行登録を可能とし、利便性の向上による公共交通の利用促進を図りました。



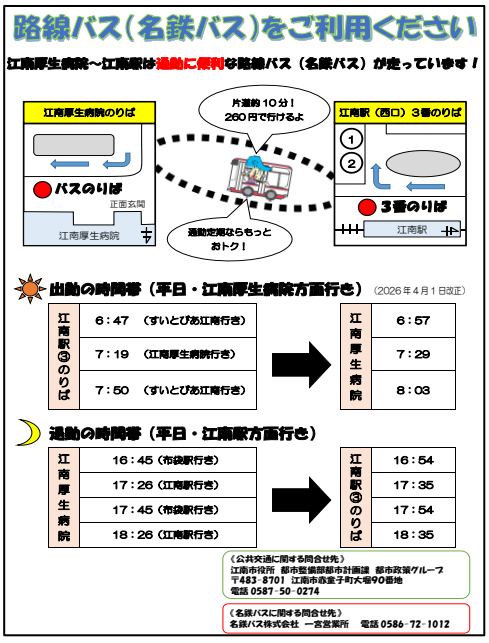




写真：「ちびっこバス運転士体験」（左：アピタ江南西店、右：フラワーパーク江南）



写真：「バスの乗り方教室」
（Home&nicoホール（市民文化会館））




写真：江南厚生病院職員、
愛北看護専門学校学生向けのチラシ




写真：「サイクル＆バスライド」
（ウィステリアプラザ駐輪場）




写真：ウィステリアプラザ内
掲示板

# ４章. 市関連計画

## １　第６次江南市総合計画　後期基本計画（令和６年３月策定）

| | |
|---|---|
| 将来像 | 地域とつくる多様な暮らしを選べる生活都市<br>～生活・産業・文化の魅力があふれ、選ばれ続けるまち～ |
| 基本目標 | １：地域の魅力を活かした機能的なまちづくり |
| 公共交通に関する分野別方針 | 柱３：にぎわいあるまちづくりの推進 |
| 行政の取り組み | 市民の足の確保<br>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。 |

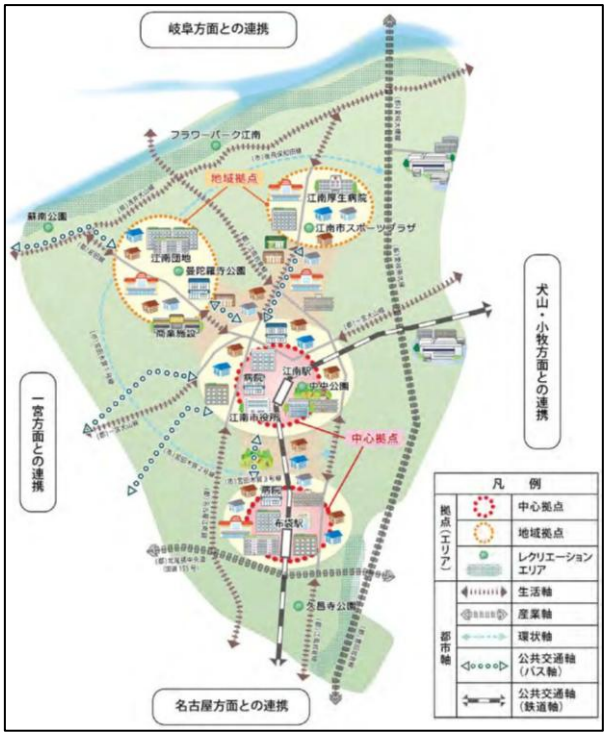
## ２　江南市都市計画マスタープラン・緑の基本計画（平成31年３月策定）

| | |
|---|---|
| 都市づくりの基本理念 | まちと自然が調和した多様な暮らしを選べる生活都市<br>～笑顔・活気・うるおいがあふれた、選ばれ続けるまち～ |
| 公共交通の方針 | 利便性の確保<br>・中心拠点間及び中心拠点と地域拠点間を結ぶネットワークとして、鉄道や路線バスを中心とする公共交通を維持確保します。<br>・市内外への移動利便性の確保に向けて交通結節点となる江南駅や布袋駅では、路線バスとの交通ネットワークを確保します。<br>・路線バス、いこまいＣＡＲ等の交通機関の連携により、誰もが安心して移動できる交通環境の維持確保をめざします。<br>・利用者の利便性の向上を図るため、駅前広場などの駅周辺の施設については、ユニバーサルデザイン※・バリアフリー化など、誰もが利用しやすい交通環境の形成をめざします。 |

## ３　江南市立地適正化計画（令和７年３月改定）

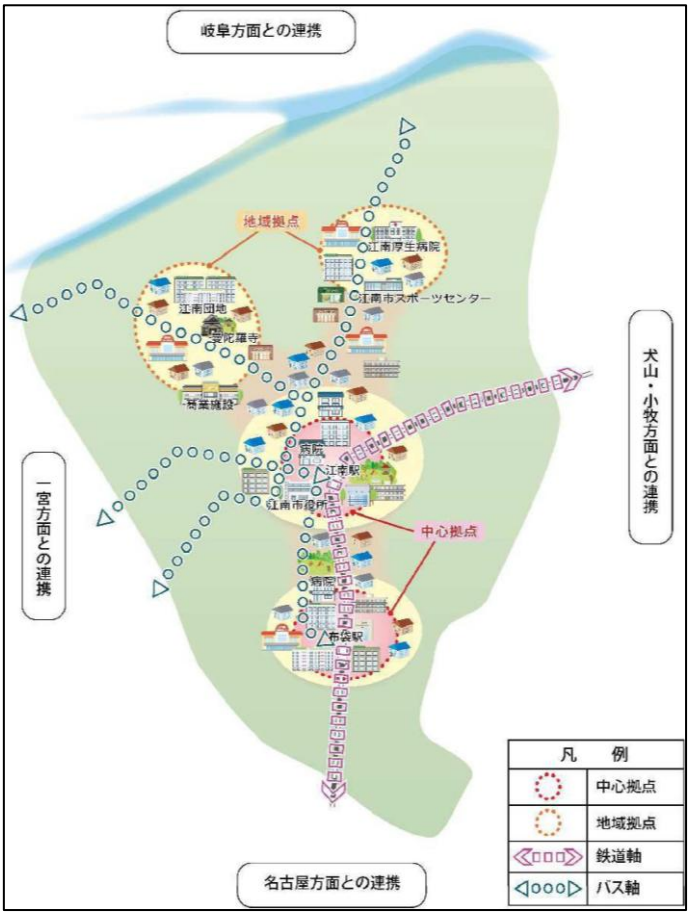
| | |
|---|---|
| 公共交通に関する施策の方針 | ・広域移動とまちの拠点となる「鉄道」（駅）<br>事業主体（名古屋鉄道）が中心となり、駅の利便性、鉄道の運行本数などの現行のサービス水準の維持確保をめざします。<br>・ネットワークの骨格となる「路線バス」（市内路線）<br>財政支援を行いながら、都市機能誘導区域と居住誘導区域内を中心に路線の維持確保に努めます。 また、路線の維持をめざしつつ、利用の状況に応じて見直しを検討します。 |

図：将来都市構造図（拠点配置と都市軸の形成イメージ）




出典：江南市都市計画マスタープラン・緑の基本計画

図：めざすべき都市の骨格構造（拠点配置と公共交通ネットワークの形成イメージ）




出典：江南市立地適正化計画

## 4　第三次江南市環境基本計画（令和４年３月策定）

| | |
|---|---|
| 望ましい環境像 | みんなでつくる持続可能な生活環境都市 |
| 環境目標 | Ⅰ「地域の環境づくりにみんなで取り組むまち」を目指して<br>Ⅱ「ごみを減量し資源の循環利用に取り組むまち」を目指して<br>Ⅲ「青い地球を次の世代につなぐまち」を目指して<br>Ⅳ「さわやかな空気と水と緑のあふれる暮らしやすいまち」を目指して |
| 基本的取り組み | Ⅲ-１　脱炭素社会に向けた活動の実践<br>・公共交通機関の利用 |

## 5　第９期江南市介護保険事業計画及び高齢者福祉計画（令和６年３月策定）

| | |
|---|---|
| 基本理念 | １　介護不安のない老後生活の実現<br>２　利用者本位の介護サービス供給体制づくり<br>３　市民・地域が一体となった福祉社会の実現<br>４　介護予防、生活支援への体制づくり |
| 公共交通の取り組み | 高齢者の外出に配慮した、移動手段・公共交通機関の整備に対するニーズが高いことから、「いこまいＣＡＲ（予約便）」及び既存路線バス等の見直しを適宜行い、高齢者にも使いやすい公共交通として維持・確保に努めます。 |

## 6　第３次江南市障害者計画（平成 30 年３月策定）

| | |
|---|---|
| 基本理念 | すべての人の「社会参加と自立」の実現 |
| 基本目標 | １　障害のある人への理解と支援の促進<br>２　自立した生活への支援<br>３　安心・安全な地域づくりの推進 |
| 基本施策 | 3-（１）　障害のある人に配慮したまちづくりの総合的な推進<br>②移動しやすい環境の整備<br>・鉄道駅、江南厚生病院、江南団地等を結ぶ路線バスやいこまいＣＡＲの利用促進を図ります。<br>・障害のある人に対する福祉タクシー料金の助成、自動車改造費の支給により、社会参加や地域イベントへの参加手段の確保を図ります。 |

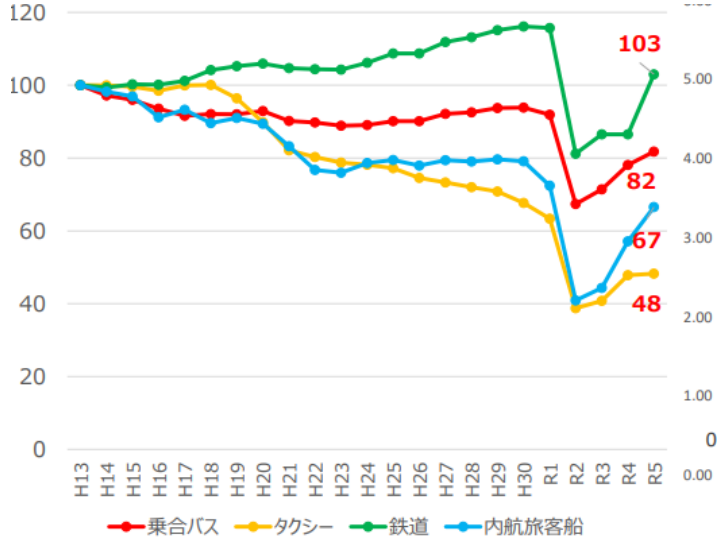
# ５章．公共交通を取り巻く情勢

## １　社会情勢の変化

### （１）地域公共交通の利用者数減少

長期的な利用者の減少、新型コロナウイルス感染症の影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化しています。またコロナ後も利用者数が以前の水準までには回復していない状況です。

図：地域公共交通の利用者数の推移

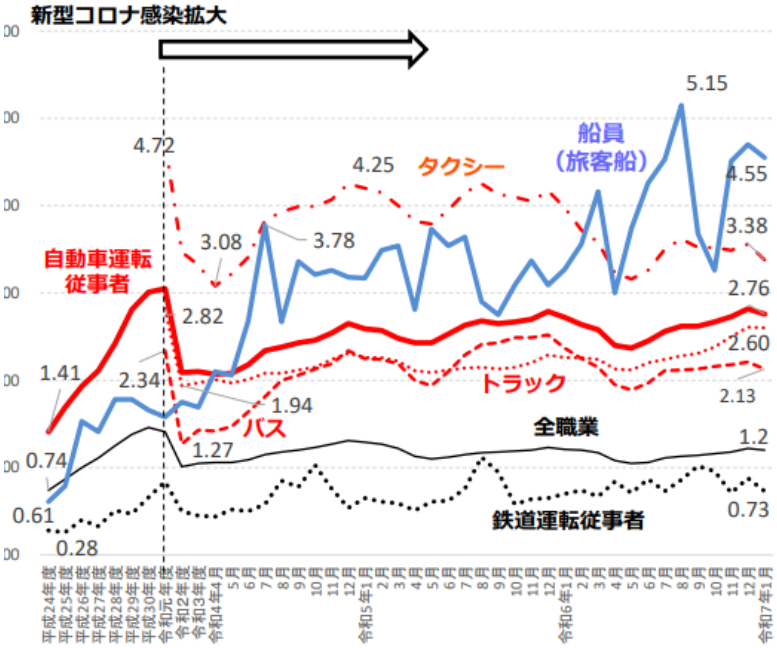



出典：国土交通省「地域公共交通の現状」

### （２）運転士不足の深刻化

有効求人倍率について、近年バス・タクシー・トラックなど自動車運転従事者の求人倍率は2.0～3.0倍と高水準で推移し、特にタクシーや船員では4倍以上に達するなど、深刻な人手不足は続いています。

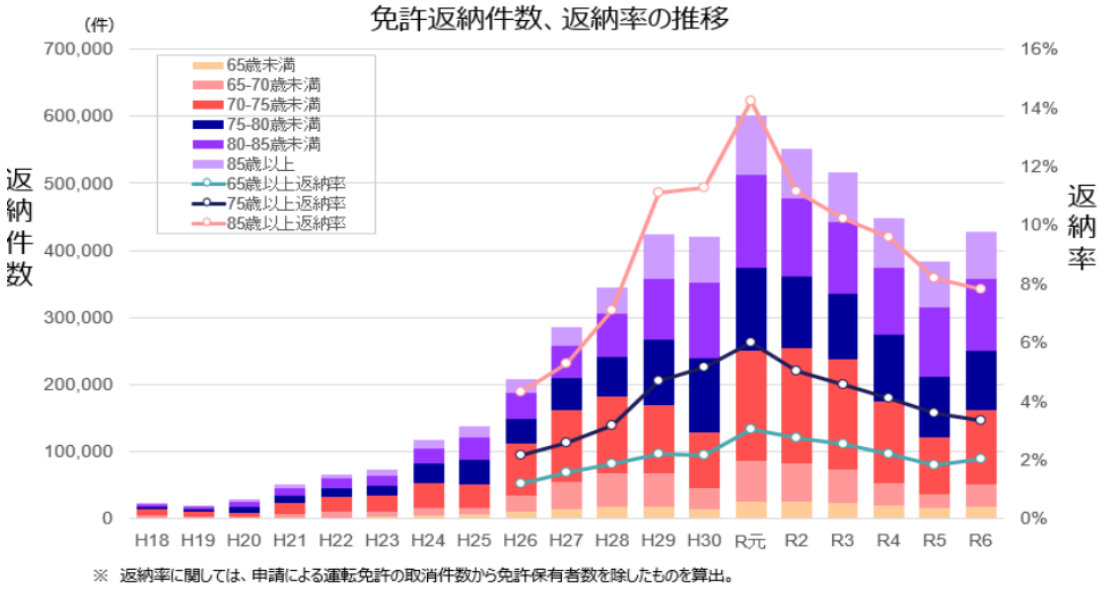
図：職業別従業者の有効求人倍率の推移




出典：国土交通省「地域公共交通の現状」

### （３）免許の返納件数、返納率

高齢者を中心とした免許返納は、令和元年度に60万件を超えました。令和2年度以降は減少傾向にありましたが令和6年度に再び40万件を超えており、高齢者の足の確保の重要性が増大しています。




出典：警視庁「運転免許統計」

### （４）地域公共交通の「リ・デザイン」

地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることを目的に、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「３つの共創」、自動運転やＭａａＳなどデジタル技術を実装する「交通ＤＸ」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通ＧＸ」を柱とした取組であり、地域公共交通の「リ・デザイン」を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要があります。

### （５）リニア中央新幹線の開業に向けた取り組み

リニア中央新幹線は、中部国際空港、新東名高速道路等とともに、交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、愛知県の社会・経済に大きな波及的効果を与えると考えられています。

リニア中央新幹線が全線開業することで、三大都市圏を結び、多様な自然や文化を有する地域を内包する、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏である日本中央回廊が形成されます。

また、中部圏は、日本中央回廊の中心に位置し、その核となる名古屋駅は、鉄道９路線が集結する一大ターミナルであり、ハブ機能の強化が求められています。

リニア中央新幹線の開業に向けて、今後事業が本格化する名古屋駅のスーパーターミナル化は、他の交通機関との乗換や中部国際空港へのアクセス性等の利便性向上など、交通結節機能を一層強化していくものであり、その開業による時間短縮効果を県内に拡大させるために不可欠なものとされています。

### （６）ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）の推進

平成27年(2015)年９月に国連サミットにおいて、「持続可能な開発のための2030アジェンダ(2030アジェンダ)」が採択されました。

日本では、平成28(2016)年12月に決定された「ＳＤＧｓ実施指針」に基づき、「ＳＤＧｓアクションプラン」を策定し、政府が行う具体的な施策などが整理され、国土交通省による公共交通機関などのバリアフリー化の推進や「コンパクト・プラス・ネットワーク」の推進などの各事業が実施されています。

### （７）Society5.0を実現するＤＸの推進

「Society5.0」は、ＡＩやＩｏＴ(Internet of Things)などの技術革新を様々な産業や社会に取り入れることで、経済発展と社会的課題の解決を両立する社会として提唱された未来社会のコンセプトです。Society5.0の実現のため、近年ＤＸ(デジタルトランスフォーメーション)が進展しています。

地域公共交通分野では、高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化などにより、利用者のニーズや移動手段の在り方が多様化している背景から、デジタル技術やデータの効果的な活用により、効率性・利便性の向上を図る交通ＤＸの推進が不可欠と言えます。

このことから、令和５(2023)年10月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「**地域交通法**」という。)」の改正において、自動運転やＭａａＳ(Mobility as a Service)などデジタル技術を実装する「交通ＤＸ」が地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高める取組として地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)の柱の１つとなり、ＡＩオンデマンド交通・キャッシュレス決済などの技術を通じて、交通ＤＸを推進する事業が創設されました。

## ２　法制度等の変化

### （１）地域交通法の改正

令和２年に持続可能なサービス提供の確保に資する取組の推進に向け、地域自ら地域交通をデザインし、移動ニーズに応えられる制度として、「地域旅客運送サービス継続事業」や「地域公共交通利便増進事業」が創設されました。

また、令和５年には地域公共交通のリ・デザイン(再構築)に向け、自治体、公共交通事業者、地域の多様な主体等の連携・協働を促進する制度として、エリア一括協定運行事業や交通ＤＸ・ＧＸを推進する事業が創設されました。

令和８年には「交通空白」の解消と将来的な発生の抑制に向け、地域の輸送資源のフル活用や、共同化・協業化等を促進する制度として、地域旅客運送サービスの持続性確保や連携促進団体の活動推進、モビリティデータの利活用を推進する事業が創設されました。

### （２）「地域公共交通計画」の実現化に向けたアップデート

各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、地域公共交通計画は、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められています。モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向けた取組みの検討がされています。

# ６章．江南市の地域公共交通における課題

## １　市民アンケート調査結果からの課題

【公共交通の利便性における課題】

- 広い年齢層で公共交通に対する不便さを感じているとともに、地域によって公共交通の利便性に差が生じていることが課題である。市１

【鉄道における課題】

- 利用者の多い江南駅の改修を求める声がみられ、江南駅周辺の利便性、使いやすさの向上が課題である。市７

【名鉄バス・大口町コミュニティバスにおける課題】

- 古知野北小学校区など、運行ルートによる満足度の地域差が課題である。市１
- 運行本数や運行時間帯について、他の項目と比較して重要度が高い一方で満足度が低いため、運行における課題である。市２

【いこまいＣＡＲにおける課題】

- 「名前は知っているが利用方法は知らない」が半数以上と認知度の向上が課題である。市３
- 運行時間帯について、他の項目と比較して重要度が高い一方で満足度が低いため、運行における課題である。市４

【福祉タクシー料金助成における課題】

- 料金について、他の項目と比較して重要度が高い一方で満足度が低いため、運行における課題である。市５

【路線バスの維持における課題】

- 地域によって路線バスの維持に対する意向に差があるため、地域に応じた取り組みが課題となる。市１

【いこまいＣＡＲの運行における課題】

- 年齢によっていこまいＣＡＲに対する意向に差があるため、年齢層に応じた取り組みが課題となる。市３

【ＡＩオンデマンド交通の導入における課題】

- 認知度が低いため、導入に向けては普及啓発が必要となる。

【シェアサイクルの導入における課題】

- 若年層の「導入されたら利用する」との回答が多い一方で、「導入されても利用しない」との回答が４割程度ある点が導入に向けての課題となる。市６

【コミュニティバスの導入における課題】

- 設定する路線によって、地域ごとの利用意向が大きく変動すると考えられる点が導入に向けての課題となる。市１

【ＭａａＳの導入における課題】

- 認知度が低いため、導入に向けては普及啓発が必要となる。

【市民アンケート調査における主な課題の解決に向けた方向性】

市１　地域拠点と中心拠点、各拠点間をつなぐ移動手段の維持確保と利便性の向上、周辺地域から各拠点への移動の利便性を図る。
市２　路線バスは、「運行本数」や「運行時間帯」の満足度が低いため、改善の可能性を協議する。
市３　いこまいＣＡＲの年齢による認知度や利用率の違いを分析し、制度の見直しを検討する。
市４　いこまいＣＡＲは、「運行時間帯」の満足度が低いため、改善の必要性を検討する。
市５　福祉タクシーは、「料金」の満足度が低いため、改善の必要性を検討する。
市６　シェアサイクルは、若年層の支持が多く環境に優しい公共交通であるため、導入の必要性を検討する。
市７　市の中心拠点で利用者が多い江南駅について、交通結節点（ハブ）としての利便性向上を図る。

## ２　利用者アンケート調査結果からの課題

【路線バスの現状における課題】

- いずれの路線についても「運行本数」「運行時間帯」の「やや不満」「不満」の割合が高く、運行における課題であると考えられる。利１
- 江南団地Ｅ線の「運行時間帯」と江南・病院線の「運行本数」は「やや不満」「不満」の合計が過半数を超えており、課題と考えられる。利１

【路線バスの確保・維持のための費用負担の在り方についての考察】

- 利用者目線ではサービス水準の低下による市の負担額減は望んでいない。
- 江南団地Ｅ線と江南・病院線は、他の路線と比較してサービス水準の向上を求める声が過半数を超え、現状のサービス水準への満足度が比較的低いことがうかがえる。

【利用者アンケート調査における主な課題の解決に向けた方向性】

利１　路線バスは、いずれのバス路線においても「運行本数」と「運行時間帯」の満足度が低いため、改善の可能性を協議する。

## ３　いこまいＣＡＲ利用者アンケート調査結果からの課題

【いこまいＣＡＲの現状における課題】

- 満足度においては「利用時間」の「やや不満」「不満」の割合が高く、運行における課題であると考えられる。い１
- 利用目的は「通院」が過半数を超えており、利用傾向の偏りが課題と考えられる。

【いこまいＣＡＲ利用者アンケート調査における主な課題の解決に向けた方向性】

い１　いこまいＣＡＲは、「利用時間」の満足度が低いため、改善の必要性を検討する。

## 4　地域公共交通基礎調査結果からの課題

公共交通の確保・維持に向けた計画策定の方向性の提言

### 【第６次総合計画における課題と方針案】

- 「公共交通の充実」が優先度の高い取り組みとされている。
- 個別目標に「市民の足が確保できている」を掲げられ、公共交通により市民の移動手段を確保する方針としている。

  →いこまいＣＡＲの運行ひっ迫の恐れがある中で、路線バスの利用ができない地域において、他市の事例を参考に巡回バスやオンデマンドバスなどの導入の可能性を検討する必要がある。地２

  →江南駅及び布袋駅に乗り入れる企業が運行する従業員送迎バスについて、地域住民のニーズを把握したうえで、市民混乗の可能性を検討する必要がある。地５

  →大口町以外の他自治体が運行する公共交通について、市内への乗り入れの提案を検討する必要がある。地５
- 江南駅前広場での自動車渋滞の解消を課題として掲げている。

  →江南駅周辺の交通環境改善について検討する必要がある。地 10
- 市長の戦略政策として、「デジタル技術を活用した公共交通サービスの利便性向上」を掲げている。

  →先進自治体を参考に、デジタル技術の活用について検討する必要がある。地 11
- 市民協働のモデルとして「地域による公共交通の検討支援」を掲げており、新たな公共交通サービスの地域ニーズを地域主体で検討する取組を支援する方針としている。

  →地域主体で検討する取組への支援方法を含めて検討する必要がある。地７

### 【都市計画マスタープランにおける課題】

- 駅前広場などの駅周辺の施設について、ユニバーサルデザイン・バリアフリー化など、誰もが利用しやすい交通環境の形成をめざすとしている。地 10
- 鉄道はリニア開業予定の名古屋駅との広域ネットワークの利便性確保に向け鉄道事業者に働きかけを行うとしている。
- 路線バスは鉄道と連携し、中心拠点間及び中心拠点と地域拠点間を結ぶ路線を中心として運行サービスの維持確保を図り、その他の路線バスについては、現状の維持サービスに努めるほか、利用の状況に応じて適切な見直しを検討するとしている。地８
- いこまいＣＡＲは、鉄道や路線バスでカバーできない地域で市内全域の移動環境を維持確保するとしている。地１
- 駐車場・駐輪場については、駅周辺の駐車場・駐輪場の維持確保、バス停周辺で公共・商業施設と連携した駐輪場整備の検討を行うとしている。地 10

【立地適正化計画における課題と方針案】

- 「鉄道」は広域移動とまちの拠点の移動を担う役割としている。
- 「路線バス」はネットワークの骨格や周辺都市との移動を担う役割としている。地８
- 「大口町コミュニティバス」は駅東の移動を担う役割としている。地８
- 居住誘導区域内での 1 日で片道 30 本以上利用できるバス停数の目標は、2029 年、2039 年ともに 17 箇所を維持すると設定している。
- 鉄道駅の乗降客数の目標値は 2027 年、2039 年ともに 36,800 人/日と設定している。

【第三次江南市環境基本計画における課題と方針案】

- 脱炭素社会に向けた活動として公共交通機関利用などのスマートムーブ、エコドライブを掲げている。
  →環境負荷低減のため、エコモビなどの取組みを推進する必要がある。地 11

【第９期江南市介護保険事業計画及び高齢者福祉計画における課題】

- 「いこまいＣＡＲ（予約便）」及び既存路線バス等の見直しを適宜行い、高齢者にも使いやすい公共交通として維持・確保に努めるとしている。地１　地８　地９

【第３次障害者計画における課題】

- 障害のある人が移動しやすい環境の整備として、公共交通の利用促進、福祉タクシー料金の助成等を掲げている。地９

【社会情勢における課題と方針案】

- 新型コロナウイルス感染症の影響に伴い減少した公共交通利用者が以前の水準まで回復していない。
  →現在の需要にあった公共交通施策を行う必要がある。地８　地 11
- バス、タクシーの運転士不足が続いている。
  →事業者と定期的に協議を行い、必要に応じて運転士確保の取組に協力する。地６
- 自動車運転免許の返納者数が高水準で継続するとともに、免許返納の高年齢化が進んでいる。
  →高齢者が自家用車に依存しなくても良いよう公共交通や交通手段に関する支援を充実させる。地９

【江南市の概況における課題と方針案】

- 市の人口は平成 22 年度を境に減少傾向で、65 歳以上の老年人口は令和 27 年度まで増加傾向である。
- 市北東部をカバーするバス路線が少ない
- 居住誘導区域の人口が多い傾向にあるが、周辺の居住誘導区域外にも一定の居住がある。
  →地域の特性に応じた公共交通施策に取り組んで行く必要がある。地５　地７
- 高齢者は、高齢者施設や大規模な集合住宅などに多くなる傾向である。
- 高校在学者は、居住誘導区域に多いが、周辺の居住誘導区域外にも満遍なく居住がある。
  →鉄道駅、バス停留所までの交通手段を検討する必要がある。地３　地５　地７

【人口流動における課題と方針案】

- 通勤流動実態は、市内に次いで名古屋市、小牧市、一宮市、大口町、犬山市、扶桑町、岩倉市が多くなっている。
- 通学流動実態は、市内に次いで名古屋市、一宮市、扶桑町、犬山市、小牧市、岩倉市、大口町が多くなっている。

→鉄道駅、バス停留所までの交通手段を検討する必要がある。地３ 地５ 地７

【施設分布における課題と方針案】

- 医療施設は、北西部地域の西側、中部地域の東側、南部地域の西南側で、駅、バス停の徒歩圏外となっている。
- 高齢者福祉施設は、北西部地域の河野地区や北東部地域の南側で、駅、バス停の徒歩圏外となっている。
- 商業施設は、概ね駅、バス停から徒歩圏内となっている。

→施設の分布状況を基に停留所の位置などを検討する必要がある。地２ 地３

【産業別就労構における課題と方針案】

- 「医療、福祉」、「卸売業、小売業」、「製造業」が多くなっている。

→施設の分布状況を基に停留所の位置などを検討する必要がある。地２ 地３ 地８

【財政状況における課題と方針案】

- 人口減少にもかかわらず、令和２年度以降、一般会計の歳出額が多くなっている。

→人口減少社会の到来に伴い市の人口が減少していく中で、公共交通に対する財源の考え方を整理する必要がある。地４

→新たな公共交通の導入や、大きな制度改正を行う場合は、既存の公共交通の見直しなどにより、財源を確保する必要がある。地４

- 公共交通関連予算は、約１億円で推移している。

→新たな公共交通を導入する場合は、可能な限り国、県などからの補助金の活用を検討する必要がある。地４

【パーソントリップ調査における課題と方針案】

- 郊外部では自動車依存が高く、都市近郊部とは利用傾向に違いがあることが指摘されている。
- 交通手段の分担で、出勤の場合は鉄道が 15%、登校の場合は鉄道が 21.4%となっている。
- 代表交通手段が鉄道で、出勤、登校、自由目的の市外への移動先は、名古屋市が多くなっている。

→鉄道駅、バス停留所までの交通手段を検討する必要がある。地３ 地 10

【交通網の状況における課題と方針案】

- 平日、休日ともバスの利便性は、バス路線の無い地域に加えて、大口町コミュニティバスが走る市の東側が低くなっている。

→各拠点への交通手段の検討をする必要がある。

【名鉄バス（補助路線）における課題と方針案】

- 江南・病院線では、江南駅、江南厚生病院での乗降が突出している。
- 江南団地 A 線では、江南駅での乗降が突出しており、古知野高校前から江南団地までの各停留所で広く乗降客が見られる。
- 江南団地 D・E 線では、江南駅での乗降に次いで、ヴィアモール前での乗降客数が多い。
- 江南団地 E 線の利用者一人当たりの市の負担額は、特に多くなっている。

→利用促進に係る取組を行い、需要に応じた利便性向上策を検討する。地８　地 10　地 11

【大口町コミュニティバスにおける課題と方針案】

- 中部ルート（毎日運行便）は、長期的な減少傾向となっている。
- 南部ルート（毎日運行便）は、令和 2 年度以降増加傾向となっている。

→大口町と連携して利用促進に係る取組を行い、需要に応じた利便性向上策を検討する。地８

【いこまいＣＡＲにおける課題と方針案】

- 平日午前中の予約が取りづらくなっている。
- 登録者数、利用者数は、増加傾向であったが、令和７年 12 月の運賃改定に伴い、運行便数が減少傾向となっている。
- 利用者は、70 歳以上の割合が 83.4%となっている。

→運行のひっ迫を防ぐため、新たな公共交通の導入など対策を検討する必要がある。地１　地２

【ソフト施策の実施状況における方針案】

名鉄バス株式会社と協力し、交通事業者等と連携、協力し利用促進に資するイベント等を実施。地 11

【地域懇談会において希望された公共交通】

- バス停までの移動距離は、「徒歩５分以内」次いで「徒歩 10 分以内」となっている。
- 乗り継ぎの許容は、大半は「なし」で、次いで「１回まで」となっている。
- 目的地、経由地は、「江南駅」「江南厚生病院」が多くなっている。
- 金銭的負担は、大半が「～500 円」となっている。
- 予約の有無は、大半が「許容できる」となっている。

【地域福祉懇談会において聞かれた移動手段がなくなった時の解決方法】

- いこまいＣＡＲや福祉タクシーの利用。
- （買い物バスなど）地域での助け合いをする。
- シニアカーを利用する。
- ネットスーパー、移動スーパーの活用。
- 巡回バスやデマンドバスの導入。

【地域公共交通基礎調査における主な課題の解決に向けた方向性】

地１　いこまいＣＡＲは、鉄道や路線バスでカバーできない地域での移動環境を維持確保する目的であるため、平日午前の運行ひっ迫を防ぐために制度の見直しを検討する。
地２　いこまいＣＡＲの運行ひっ迫を防ぐため、市北部地域など路線バスの利用が不便な地域において、新たな公共交通の導入を検討する。
地３　バス停留所周辺での公共・商業施設と連携した駐輪場整備を検討し、サイクル＆バスライドを促進する。
地４　新たな公共交通の導入や財源を伴う大きな制度改正を行う場合は、既存の公共交通の見直しなどにより財源を確保する必要がある。
地５　江南駅及び布袋駅に乗り入れる企業送迎バス等の市民混乗、近隣市町との公共交通の相互乗り入れについて検討する。
地６　交通事業者の経営状況を把握し、公共交通の担い手確保の取組みに協力する。
地７　地域主体で導入を検討する移動サービスに対して支援を行う。
地８　名鉄バスや大口町コミュニティバスにおいて、需要に応じた利便性向上策を検討する。
地９　高齢者が自家用車に依存しなくてもよく、また障害者が移動しやすい環境とするため、公共交通施策の充実を図る。
地 10　駅周辺の交通改善、駐車場・駐輪場の維持確保、バス停留所の待合環境の改善に努める。
地 11　イベント開催やデジタル技術の導入により、公共交通の利用促進を継続的に実施する。

これらの課題は、公共交通の充実や改善だけで解決できません。
そのため、江南市では居住機能や都市機能の誘導によるコンパクトシティの形成に向けた取組みを推進しています。

# ７章．江南市の地域公共交通が目指す姿と基本方針

## １　江南市の地域公共交通が目指す姿

第６次江南市総合計画では、めざす都市の将来像を「地域とつくる多様な暮らしを選べる生活都市～生活・産業・文化の魅力があふれ、選ばれ続けるまち～」と定め、地域の魅力を活かした機能的なまちづくりや土地利用における拠点の形成を位置づけています。また、江南市都市計画マスタープランや立地適正化計画では、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」のより具体的な取組みの推進を目指しています。

また、江南市には、フラワーパーク江南や曼陀羅寺をはじめとした観光施設が立地しており、これらの強みを生かしたまちづくりが求められます。

こうした江南市が目指すまちづくりの方向性を実現するため、本計画では、鉄道、路線バス、いこまいＣＡＲ、タクシー等多様な公共交通が相互に連携することで、多様な暮らしを選ぶことができ、生活環境が快適なまちの実現を目指します。

また、今後も持続可能な公共交通としていくためには、市民（地域）、交通事業者、関係団体及び行政といった多様な主体による連携・協働や、公共交通とまちづくり計画、観光振興、福祉施策等の分野間の連携・協働が必要となります。すべての関係者がそれぞれの立場を尊重しつつ、目指す姿の実現に向けた取組みを進めていきます。

**＜目指す姿＞**

**公共交通が支える多様な暮らしを選べるまち　こうなん**

## 2　江南市の地域公共交通の役割と位置づけ

鉄道は、名鉄犬山線の鉄道駅を２駅有しており、両駅とも市の中心拠点に位置付けられています。これら鉄道駅は、犬山線沿線自治体や名古屋圏との広域的な移動手段として重要な役割を果たしています。

路線バスは、江南駅を中心に名鉄バスが発着しており、周辺都市との移動を担う広域路線と市内２カ所の地域拠点間などへの移動を担う拠点間連絡路線があります。

いこまいＣＡＲは、鉄道や路線バスでカバーできない市内移動を支えるために運行し、市民の「計画的な昼間の外出」における移動手段として機能を果たしています。

大口町が運営する大口町コミュニティバスは、市の駅東地域の移動を支える都市間連絡路線として、大口町内から市東部地域を経由して江南駅と布袋駅まで運行されています。

路線バスの利用が不便な地域の日常生活での移動ニーズに対して、新たな公共交通を検討することとしています。

高齢者や障害者を対象とした福祉タクシー料金助成を行っており、移動ニーズなどに対して機能を果たしています。

一般タクシーは、全世代に向けて細かな移動ニーズに対応したサービスを展開しています。

図　江南市の公共交通ネットワークイメージ

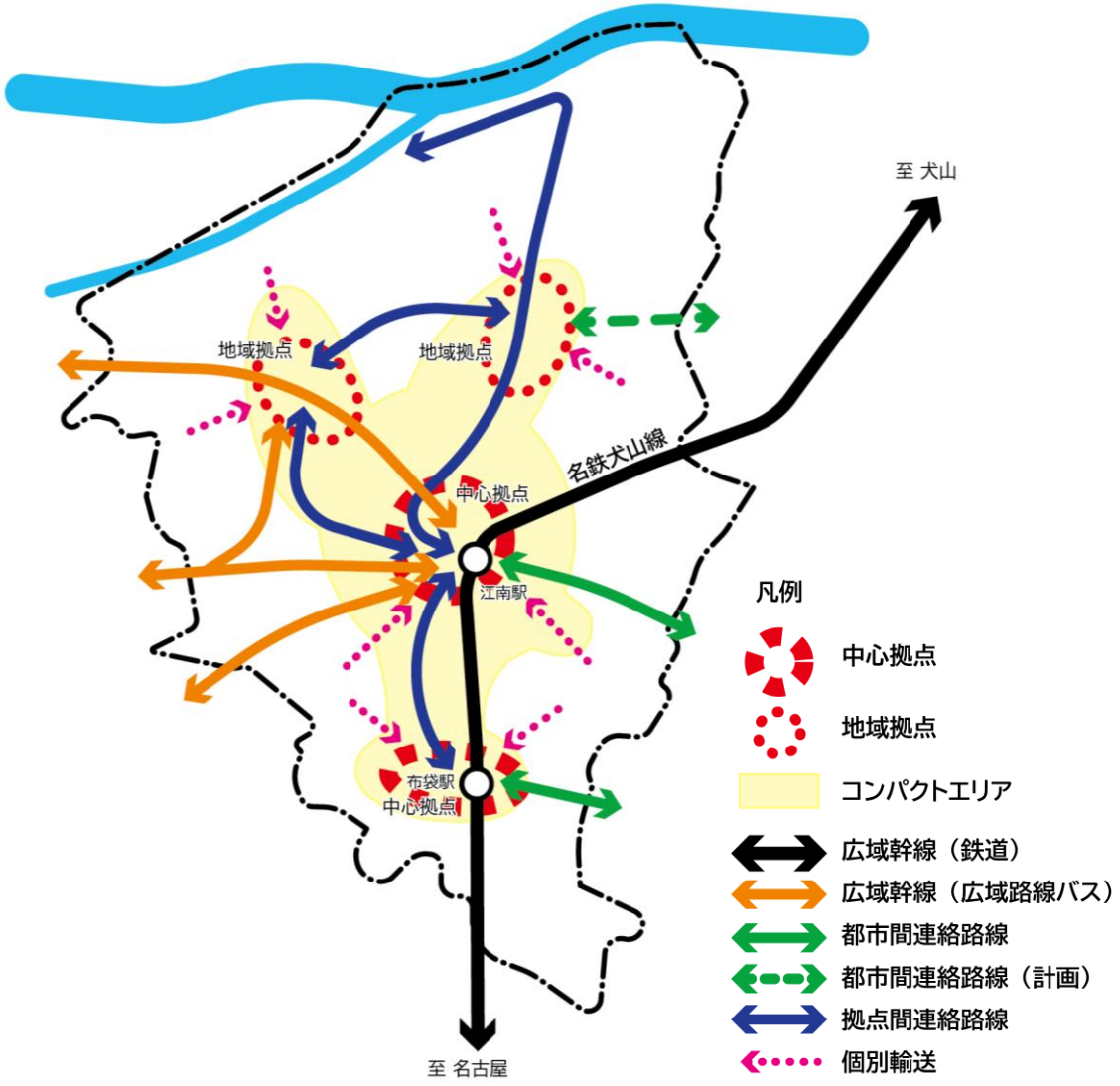


表　市内の移動サービスの位置づけと役割

| 位置付け | 路線の役割 | 確保・維持の考え方 | 対象 |
|---|---|---|---|
| 広域幹線（鉄道） | 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サービス水準の維持確保を目指す。 | 名鉄犬山線 |
| 広域幹線（広域路線バス） | 市内と周辺都市との移動サービスを提供する役割を担う。 | 事業主体（名鉄バス）が中心となり、バス停留所の利便性、バスの運行本数等のサービス水準の維持確保を目指す。 | 名鉄バス<br>古知野Ａ・Ｂ線<br>江南団地Ｃ線<br>木曽川線※<br>一宮・宮田Ａ・Ｃ線 |
| 都市間連絡路線 | 名鉄犬山線東側エリア大口町との行政域を超えた移動手段としての役割を担う。 | 大口町と連携し、バス停留所の利便性、バスの運行本数等のサービス水準の維持確保を目指す。 | 大口町コミュニティバス※ |
| 拠点間連絡路線 | 中心拠点と地域拠点の各拠点間の移動サービスを提供する役割を担う。 | コンパクトエリア内のバス停留所の利便性、バスの運行本数等のサービス水準の維持確保に努め、利用の状況に応じて見直しを検討する。 | 名鉄バス<br>江南・病院線※<br>江南団地Ａ線※<br>江南団地Ｄ線・Ｅ線※ |
| 個別輸送（いこまいＣＡＲ） | 鉄道や路線バスを補完し、市内の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。 | いこまいＣＡＲ※ |
| 個別輸送（福祉タクシー料金助成） | 介護車両などで高齢者、障害者の移動を支える役割を担う。 | 障害者等への福祉施策として、移動などを支える役割を目指す。 | 福祉タクシー※ |
| 個別輸送（その他） | 他の公共交通でカバーできない部分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し、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。 | タクシー、自転車等 |
| 新たな公共交通 | 路線バスの利用が不便な地域の日常生活において、市内の移動を支える役割を担う。 | 他の自治体の事例を参考にし、様々な交通モードの中から最適な公共交通の導入を目指す。 | 巡回バスや AI オンデマンドバスなど |
| 地域主体の公共交通 | 地域毎の移動需要に応じた移動を支える役割を担う。 | 地域毎の新たな移動サービスの要望について、地域での協議会の設置から運行に至るまでの支援を行い、基準を満たす移動サービスに対して財政支援を行う。 | 地域が運営する乗合交通、デマンド交通など |

※江南市が運行費用の一部を補助または負担する事業

## 3　基本方針

【各調査における主な課題の解決に向けた方向性】

【基本方針】

| | |
|---|---|
| 市１ | 地域拠点と中心拠点、各拠点間をつなぐ移動手段の維持確保と利便性の向上、周辺地域から各拠点への移動の利便性を図る。 |
| 市２<br>利１ | 路線バスは、「運行本数」や「運行時間帯」の満足度が低いため、改善の可能性を協議する。 |
| 市４<br>い１ | いこまいＣＡＲは、「運行時間帯」の満足度が低いため、改善の必要性を検討する。 |
| 市６ | シェアサイクルは、若年層の支持が多く環境に優しい公共交通であるため、導入の必要性を検討する。 |
| 地１ | いこまいＣＡＲは、鉄道や路線バスでカバーできない地域での移動環境を維持確保する目的であるため、平日午前の運行ひっ迫を防ぐために制度の見直しを検討する。 |
| 地２ | いこまいＣＡＲの運行ひっ迫を防ぐため、市北部地域など路線バスの利用が不便な地域において、新たな公共交通の導入を検討する。 |

基本方針１
市民の移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成

| | |
|---|---|
| 市５ | 福祉タクシーは、「料金」の満足度が低いため、改善の必要性を検討する。 |
| 地４ | 新たな公共交通の導入や財源を伴う大きな制度改正を行う場合は、既存の公共交通の見直しなどにより財源を確保する必要がある。 |
| 地５ | 江南駅及び布袋駅に乗り入れる企業送迎バス等の市民混乗、近隣市町との公共交通の相互乗り入れについて検討する。 |
| 地６ | 交通事業者の経営状況を把握し、公共交通の担い手確保の取組みに協力する。 |
| 地７ | 地域主体で導入を検討する移動サービスに対して支援を行う。 |

基本方針２
多様な関係者との共創による持続可能な公共交通体系の構築

| | |
|---|---|
| 市３ | いこまいＣＡＲの年齢による認知度や利用率の違いを分析し、制度の見直しを検討する。 |
| 市７ | 市の中心拠点で利用者が多い江南駅について、交通結節点（ハブ）としての利便性向上を図る。 |
| 地３ | バス停留所周辺での公共・商業施設と連携した駐輪場整備を検討し、サイクル＆バスライドを促進する。 |
| 地８ | 名鉄バスや大口町コミュニティバスにおいて、需要に応じた利便性向上策を検討する。 |
| 地９ | 高齢者が自家用車に依存しなくてもよく、また障害者が移動しやすい環境とするため、公共交通施策の充実を図る。 |
| 地 10 | 駅周辺の交通改善、駐車場・駐輪場の維持確保、バス停留所の待合環境の改善に努める。 |
| 地 11 | イベント開催やデジタル技術の導入により、公共交通の利用促進を継続的に実施する。 |

基本方針３
安全で利便性の高い公共交通利用環境の創出

# ８章．計画目標と目標を達成するために実施する事業

## １　計画目標

基本方針それぞれの評価指標について、目標値を設定します。

＜目指す姿＞

**公共交通が支える多様な暮らしを選べるまち　こうなん**

### 基本方針１　市民の移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成

| 評価指標１－１ | 現況値（Ｒ７） | 中間目標（Ｒ13） | 目標（Ｒ18） |
|---|---|---|---|
| 市内公共交通の利用者数 | 13,472,776 人 | 15,000,000 人 | 16,000,000 人 |

※名鉄犬山線の市内各駅乗降者数、名鉄バスの市内運行路線の利用者数、いこまいＣＡＲの利用者数、大口町コミュニティバスの市内バス停の利用者数に、福祉タクシー料金助成の利用件数を加えた値

| 評価指標１―２ | 現況値（Ｒ７） | 中間目標（Ｒ13） | 目標（Ｒ18） |
|---|---|---|---|
| 公共交通の不満度 | ４５．９％ | ４０％ | ３５％ |

※公共交通に関する市民アンケートで、公共交通での日常の移動に不便を感じていますか。との質問に対して「とても感じている」、「感じている」という回答者の割合（５年毎の公共交通基礎調査にて実施予定）

### 基本方針２　多様な関係者との共創による持続可能な公共交通体系の構築

| 評価指標２―１ | 現況値（Ｒ７） | 中間目標（Ｒ13） | 目標（Ｒ18） |
|---|---|---|---|
| 公共交通運行に係る市民１人当たりの費用 | １，３３１円 | 現況値維持 | 現況値維持 |

※名鉄バス江南団地Ａ線、Ｄ線、Ｅ線、江南病院線、木曽川線を対象とした名鉄バスへの運行補助金、いこまいＣＡＲ運行に係る市負担金、大口町コミュニティバス運行負担金、今後実施する公共交通の運行事業費に、福祉タクシー料金助成の費用を加えた額を年度末人口で除した額

| 評価指標２―２ | 現況値（Ｒ７） | 中間目標（Ｒ13） | 目標（Ｒ18） |
|---|---|---|---|
| 関係者と連携・協働した取り組みの件数 | ６件 | １０件 | １５件 |

※公共交通の運行、利用促進のため、市が連携・協働した取組みの件数

## 基本方針３　安全で利便性の高い公共交通利用環境の創出

| 評価指標３―１ | 現況値（Ｒ８） | 中間目標（R13） | 目標値（R18） |
|---|---|---|---|
| 快適、便利な<br>バス停留所の数 | ７カ所 | １２カ所 | １５カ所 |

※サイクル＆バスライドに利用できる駐輪場もしくは、屋内でバスを待つことができるバス待合所があるバス停留所の数

| 評価指標３―２ | 現況値（Ｒ７） | 中間目標（R13） | 目標値（R18） |
|---|---|---|---|
| 外出時に公共交通<br>を利用する割合 | １１．３％ | １３％ | １５％ |

※公共交通に関する市民アンケートで、買い物に外出をする場合の移動手段を教えてください。との質問に対して、「タクシー、名鉄バス、いこまいＣＡＲ、大口町コミュニティバス、鉄道」と回答した回答数の割合（５年毎の公共交通基礎調査にて実施予定）

## ２　取組事業

計画の目標を達成するために実施する取組みを設定します。取組みにあたっては、各事業の実施主体やスケジュールを明確にしたうえで推進していきます。

| 基本方針１<br>市民の移動ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成 | 基本方針２<br>多様な関係者との共創による持続可能な公共交通体系の構築 | 基本方針３<br>安全で利便性の高い公共交通利用環境の創出 | 対応する施策 |
|---|---|---|---|
| ○ | ○ | ○ | 持続可能な公共交通ネットワークの確保 |
| ○ | ○ | ○ | 新たな公共交通の導入検討 |
| | ○ | | 移動手段の確保に向けた取り組み |
| | ○ | ○ | 公共交通の利用促進 |

## 【施策：持続可能な公共交通ネットワークの確保】

| ①公共交通の確保・維持・改善 | |
|---|---|
| **事業内容** | 鉄道・路線バス・いこまいＣＡＲ・福祉タクシー・タクシーなどの各事業者が、サービスの確保・維持・改善に努めます。<br>路線バスは、中心拠点や地域拠点などの交通結節点において、スムーズな乗り継ぎができるような運行に努めます。 |
| **実施主体** | 江南市・交通事業者 |

図　布袋駅と駅前広場



| ②いこまいＣＡＲ制度の見直し | |
|---|---|
| **事業内容** | 平日午前の運行ひっ迫対策と市民の健康増進を兼ねて、移動方式をドア・ツー・ドアからドア・ツー・ハブへ移行する制度への見直しを進めます。<br>運行に携わるタクシー事業者の負担が軽減する取組みを進めます。 |
| **実施主体** | 江南市・交通事業者 |

| ③いこまいＣＡＲと福祉タクシーチケット制度の見直し・改善 | |
|---|---|
| 事業内容 | いこまいＣＡＲと福祉タクシー料金助成を両方利用できる市民は、サービスを使い分けできますが、個別輸送のサービスで、利用者の大半が高齢者であるなど共通点が多いため、両制度の統合を含めた制度の見直し・改善を進めます。 |
| 実施主体 | 江南市・交通事業者 |

| ④駐輪場の維持・確保 | |
|---|---|
| 事業内容 | 自家用車から公共交通への転換による環境負荷の低減を図るため、駅やバス停留所付近の自転車駐輪場の維持・確保に努め、公共交通を利用しやすい環境整備を進めます。 |
| 実施主体 | 江南市・交通事業者・企業 |

**【実施イメージ】**

名鉄バス停留所付近には、バス利用者が使用できる駐輪場が設置されています。
（R8.10 現在　7 箇所）

図　駐輪場のようす



すいとぴあ江南駐輪場



ＫＴＸアリーナ駐輪場

**【施策：新たな公共交通の導入】**

| ⑤地域での新たな公共交通の導入 | |
|---|---|
| 事業内容 | 地域による公共交通の利便性の差の改善を図るため、地域住民の移動ニーズを把握し、既存の公共交通の見直しにより財源を確保したうえで、新たな公共交通の導入を目指します。 |
| 実施主体 | 江南市・交通事業者・地域住民 |

**【実施イメージ】**

生活行動や公共交通の問題点等を把握し、公共交通の在り方を整理するため、地域ごとに「地域懇談会」を実施しています。

図　地域懇談会のようす





| ⑥企業等送迎バスの活用 | |
|---|---|
| 事業内容 | 江南駅及び布袋駅から企業の間を移動する企業バスやその他送迎バス等について、運行時間内の市民の混乗や、運行時間外の市民の移動手段として、事業者との協議を進めます。 |
| 実施主体 | 江南市・企業 |

| ⑦シェアサイクルの導入 | |
|---|---|
| 事業内容 | 自転車を活用したまちづくりを目指すため、自転車を公共交通の一部として活用できるようシェアサイクルの導入を目指します。 |
| 実施主体 | 江南市・交通事業者 |

**【実施イメージ】**

事例；名古屋市

名古屋市では、市と協定を締結した民間事業者が共同で使用できる公共ポートを、駅周辺の交通結節点などに設置しています。

民間事業者では用地の確保が難しい駅前の歩道上などに公共ポートを設置し、利便性の向上を図ることで、シェアサイクルの普及を行っています。

図　名古屋市内のシェアサイクルポート





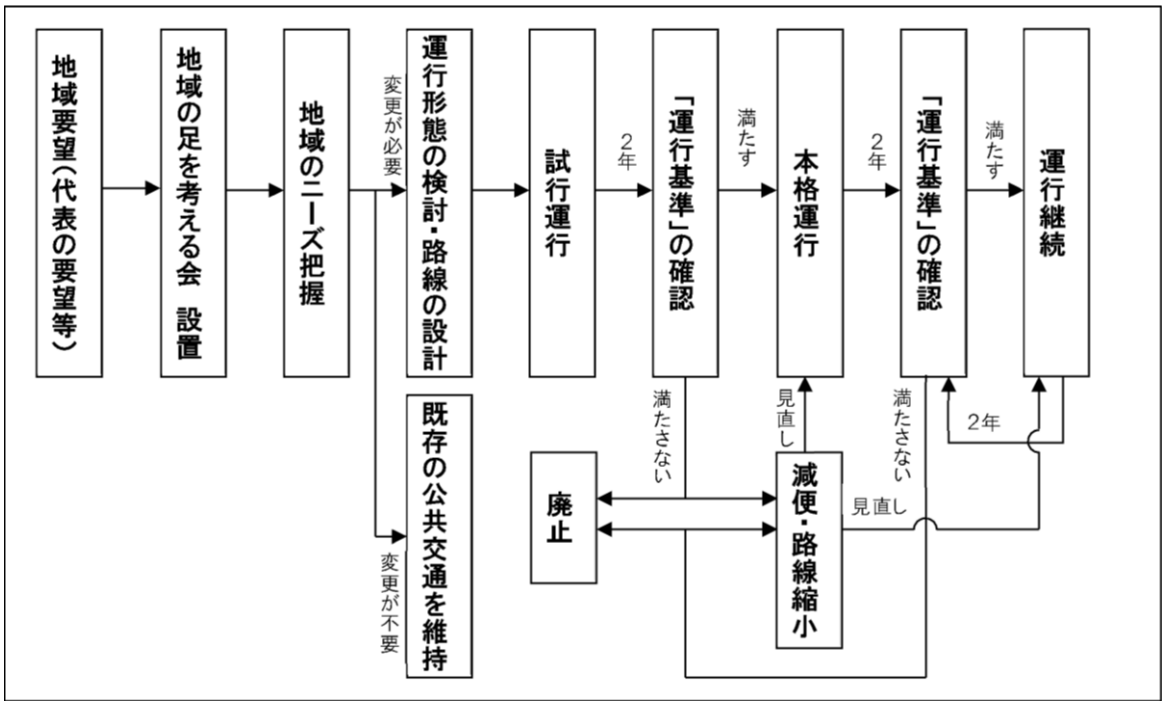
## 【施策：移動手段の確保に向けた取り組み】

| ⑧地域主体で導入される移動サービスへの支援 | |
|---|---|
| 事業内容 | 地域主体で導入される移動サービスについて、事業の導入に当たっての助言や補助等の支援を行います。 |
| 実施主体 | 地域住民・江南市 |

**【実施イメージ】**

地域主体の新しい公共交通サービスの導入プロセスに沿って助言や補助等の支援を行います。

図　地域主体の新しい公共交通サービスの導入プロセス




| ⑨公共交通の担い手確保の取組みへの協力 | |
|---|---|
| 事業内容 | 公共交通に携わる担い手不足を、事業者からのヒアリングにより毎年把握し、交通事業者の担い手確保の取組みに協力します。 |
| 実施主体 | 江南市・交通事業者 |

| ⑩近隣自治体との事業連携 | |
|---|---|
| 事業内容 | 近隣自治体との情報交換を毎年１回以上行い、連携を図ります。<br>近隣自治体が運営する公共交通の市内乗り入れについて、利用促進や負担金による事業協力を行うとともに、公共交通の相互乗り入れについても協議を行います。 |
| 実施主体 | 近隣自治体・江南市 |

## 【施策：公共交通の利用促進】

| ⑪公共交通のＰＲと利用促進イベントの実施 | |
|---|---|
| 事業内容 | 公共施設でのポスター掲示やパンフレットの配架、ホームページやＳＮＳを使って公共交通のＰＲをします。企業や交通事業者と協力し毎年２回程度、イベント（ちびっこバス運転士体験、バスの乗り方教室など）を開催し、利用促進を図ります。 |
| 実施主体 | 江南市・交通事業者・企業・地域住民・関係団体 |

**【実施イメージ】**

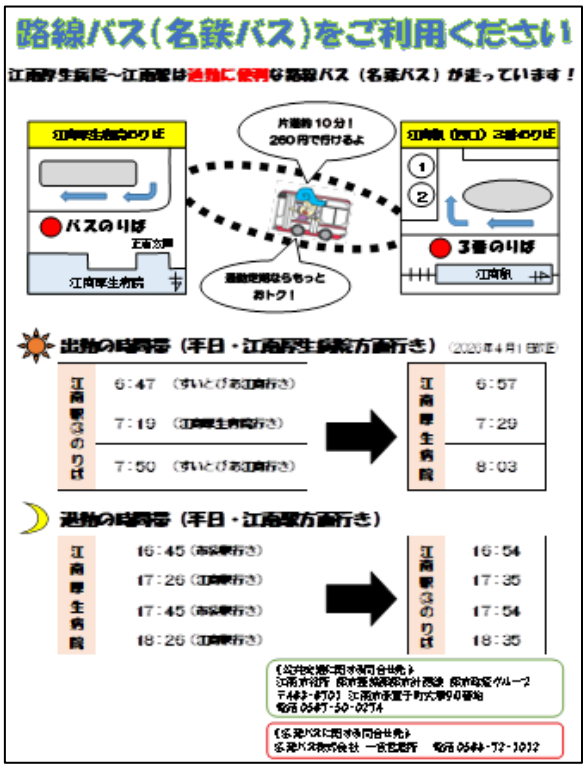
子どもや子育て世代向けのＰＲとして「ちびっこバス運転士体験」を実施する他に、高齢者向けの乗車体験として「バスの乗車体験」、江南厚生病院に通勤する職員や愛北看護専門学校の学生に向けてチラシの配布などを行うことで利用促進を図ります。

図　ちびっこバス運転士体験(左)、バスの乗車体験(右)のようす






図　江南厚生病院職員、愛北看護専門学校学生向けのチラシ



| ⑫サイクル＆バスライドの利用促進 | |
|---|---|
| 事業内容 | 自家用車依存から脱却を図り、交通渋滞の緩和による環境負荷を低減や健康増進のため、バス停留所付近に駐輪場を確保することで、サイクル＆バスライドを進めます。 |
| 実施主体 | 江南市・企業 |

**【実施イメージ】**

名鉄バス停留所付近には、バス利用者が使用できる駐輪場が設置されており、自転車でバス停留所まで向かい、そこからバスに乗りかえて目的地まで向かうサイクル＆バスライドを進めます。（R8.10 現在　7 箇所）

図　サイクル＆バスライド用駐輪場のようす



すいとぴあ江南駐輪場



ＫＴＸアリーナ駐輪場



愛栄通１、愛栄通２（ウィステリアプラザ）駐輪場




木賀本郷駐輪場



木賀定和駐輪場




布袋五明駐輪場



ヴィアモール前駐輪場

| ⑬バス停留所の待合環境の改善 | |
|---|---|
| 事業内容 | バスを待つ環境を改善するため、交通事業者にバス停留所の屋根やベンチの設置を要望請するとともに、岐阜市の「バスまちば」の取り組みを参考にして、バス停留所周辺の企業などに協力を要請し、バス待合所を整備します。 |
| 実施主体 | 江南市・企業・交通事業者 |

**【実施イメージ】**

事例：岐阜市

岐阜市では、バス停の近くにある民間企業（コンビニ等）と連携し、天候を気にすることなくバスの接近情報を確認しながら、快適にバスを待つことができる「バスまちば」を令和４年度より開始し、対象店舗を拡大しています。

図　岐阜市「バスまちば」のチラシ



| ⑭運転免許返納者への支援 | |
|---|---|
| 事業内容 | 高齢者による交通事故を減少させるため、高齢者がマイカーに依存しなくてもよいよう、運転免許証の返納者に対する支援を行います。 |
| 実施主体 | 江南市・交通事業者・警察 |

| ⑮江南駅前の利便性向上 | |
|---|---|
| 事業内容 | 江南駅周辺の交通環境の改善のため、駅ロータリーの通過交通分離などの社会実験の実施及び駅周辺交通環境改善計画の策定を行い、計画に基づいた江南駅前の交通利便性の向上を図ります。 |
| 実施主体 | 江南市 |

| | 事業 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ① | 公共交通の確保・維持・改善 | 実施 | | | | | | | | | |
| ② | いこまいＣＡＲ制度の見直し | 計画 | 実施 | | | | | | | | |
| ③ | いこまいＣＡＲと、福祉タクシーチケット制度の見直し・改善 | 計画 | 実施 | | | | | | | | |
| ④ | 駐輪場の維持・確保 | 実施 | | | | | | | | | |
| ⑤ | 地域での新たな公共交通の導入 | 計画・調整 | | 実証実験 | | | 実施 | | | | |
| ⑥ | 企業等送迎バスの活用 | 実施 | | | | | | | | | |
| ⑦ | シェアサイクルの導入 | 計画 | | | | 実施 | | | | | |
| ⑧ | 地域主体で導入される移動サービスへの支援 | 実施 | | | | | | | | | |
| ⑨ | 公共交通の担い手確保の取組みへの協力 | 実施 | | | | | | | | | |
| ⑩ | 近隣自治体との事業連携 | 実施 | | | | | | | | | |
| ⑪ | 公共交通のＰＲと、利用促進イベントの実施 | 実施 | | | | | | | | | |
| ⑫ | サイクル＆バスライドの利用促進 | 実施 | | | | | | | | | |
| ⑬ | バス停留所の待合環境の改善 | 実施 | | | | | | | | | |
| ⑭ | 運転免許返納者への支援 | 計画・調整 | | | | 実施 | | | | | |
| ⑮ | 江南駅前の利便性向上 | 社会実験<br>計画策定 | | | | 実施 | | | | | |

# ９章. 計画の達成状況の評価

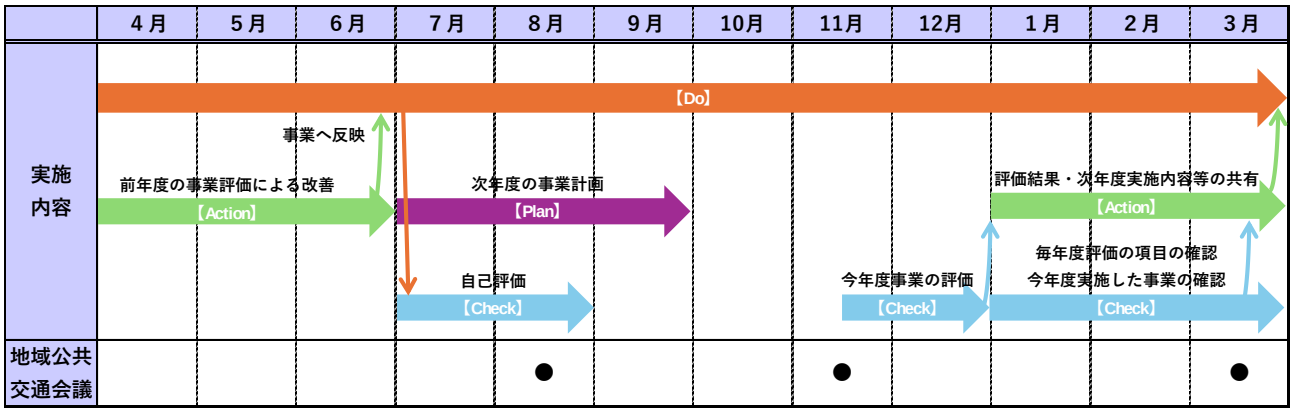
## １　計画の評価・検証

本計画で位置づけた事業は、事業計画、事業実施、評価・検証、改善策の検討といったＰＤＣＡサイクルを毎年繰り返し実施することで、よりよい公共交通の実現につなげます。

また、実施した事業の概要やその効果、目標の達成状況等について、江南市地域公共交通会議において共有・公表することで改善につなげていきます。

なお、江南市地域公共交通会議は、事業実施や評価・検証の機会を考慮し、必要に応じて適宜開催することとします。

年間のスケジュール




計画の全体スケジュール

| 年度 | 令和９年度（2027） | 令和１０年度（2028） | 令和１１年度（2029） | 令和１２年度（2030） | 令和１３年度（2031） | 令和１４年度（2032） | 令和１５年度（2033） | 令和１６年度（2034） | 令和１７年度（2035） | 令和１８年度（2036） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Check 評価 | → | → | → | アンケート調査 | 中間評価 | → | → | → | アンケート調査 | 最終評価 |
| Action 改善・検討 | → | → | → | → | 評価に基づき見直し | → | → | → | → | 次期計画の策定 |

## 2　計画の確認指標

各事業の進捗確認とともに、以下の確認指標についても毎年度に評価・検証し、計画の進捗状況を確認します。

| 確認指標１　各公共交通の利用者数【毎年度】 | | 現況値［R７］ |
|---|---|---|
| 名鉄犬山線 | 江南駅 | 9,131,767 人 |
| | 布袋駅 | 3,428,591 人 |
| 名鉄バス | 補助路線以外計 | 335,028 人 |
| | 江南・病院線 | 166,920 人 |
| | 江南団地Ａ線 | 120.529 人 |
| | 江南団地Ｄ線 | 171,422 人 |
| | 江南団地Ｅ線 | 17,071 人 |
| 大口町コミュニティバス | 中部ルート | 5,082 人 |
| | 南部ルート | 5,743 人 |
| いこまいＣＡＲ | | 65,795 人 |
| 福祉タクシー料金助成 | 高齢者 | 17,744 人 |
| | 障害者 | 7,054 人 |
| 合　　計 | | 13,472,776 人 |

※名鉄犬山線は、「乗降者数」

※いこまいＣＡＲは、同乗者を含む利用者数

※福祉タクシー料金助成は、助成利用者数

| 確認指標２　市内公共交通各路線における市民一人当たりの市負担額【毎年度】 | | 現況値［R７］ |
|---|---|---|
| 名鉄バス | 江南・病院線 | 271.6 円/人 |
| | 江南団地Ａ線 | 157.6 円/人 |
| | 江南団地Ｄ線 | 146.1 円/人 |
| | 江南団地Ｅ線 | 55.3 円/人 |
| いこまいＣＡＲ | | 500.9 円/人 |
| 大口町コミュニティバス | 中部ルート | 3.7 円/人 |
| | 南部ルート | 2.5 円/人 |
| 福祉タクシー料金助成 | 高齢者 | 139.8 円/人 |
| | 障害者 | 53.1 円/人 |
| 合　　計 | | 1,331 円/人 |