

令和4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

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

■ 地域の特性と背景

- ・市内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※¹運行。
- ・市内全域で、いこまいC A R※²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 令和2年4月から運行路線増設（2路線→3路線）

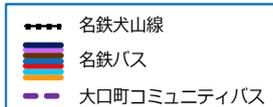
※² 市民の市内の移動手段として、市が運行するタクシーを利用した交通サービス

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4年時点の市内公共交通（鉄道・路線バス）



■ 取組期間(総合計画と連動)

平成30年度～令和9年度（平成39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。	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用者数（名鉄バスより提供） ・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） R4.4月からR5.3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。 補助路線以外の利用人数は、路線ごとに年間の利用人数をOD調査（起終点調査）2日分の市内停留所の利用者数で按分したものを年間利用者数の推計値として利用。

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R3.10月～R4.9月の利用者数で割って算出。 <ul style="list-style-type: none"> ・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	江南市の市負担額の推移	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4年度に掲げた対応方針		令和4年度の具体的取組み事項
公共交通政策	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通事業者と密に連携し、利用者数の推移と事業者が受ける影響の把握に努める。 超高齢社会への対応について、高齢者・福祉担当部局と連携し、公共交通政策と福祉政策を総合的に検証する。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者や名鉄バスと打ち合わせを行い、新型コロナウイルス感染拡大による利用者数への影響を把握し、タクシー運賃の値上げ動向や、運行ダイヤの遅延がおきているバス路線のダイヤ改正にあたり、公共交通事業者と情報共有を行った。 いこまいCARと福祉タクシー料金助成制度併用のメリット、デメリットについて、高齢者・福祉担当部局と打ち合わせを行い、高齢者生きがい課が実施するアンケート調査において、高齢者の移動手段等の質問項目を追加した。
名鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態を適切に把握し、必要に応じてダイヤ改正により運行便数の適正化を検討する。 利用促進に関して名鉄バスと連携した取組みを実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況を考慮し、令和4年10月1日からダイヤ改正により混雑している時間帯ダイヤの適正化を図った。 名鉄バスと連携し、11月4日に開催された高齢者教室にてバスの乗り方教室で利用促進を行った。
いこまいCAR	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者・福祉担当部局と連携して、利用実態の把握に努め、いこまいCARのPR及び利便性向上に向けた取組みについて検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> 11月4日の高齢者教室にて制度説明を行った。 防災安全課及び警察署では免許返納者を対象に、保健センターでは子育て世帯を対象にチラシを配付(継続) タクシー事業者との協議により、運転士不足と来年度の労働時間等の基準の改正による影響への対応策を検討した。

■ 政策評価

指標	H28(基準年)	R3(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

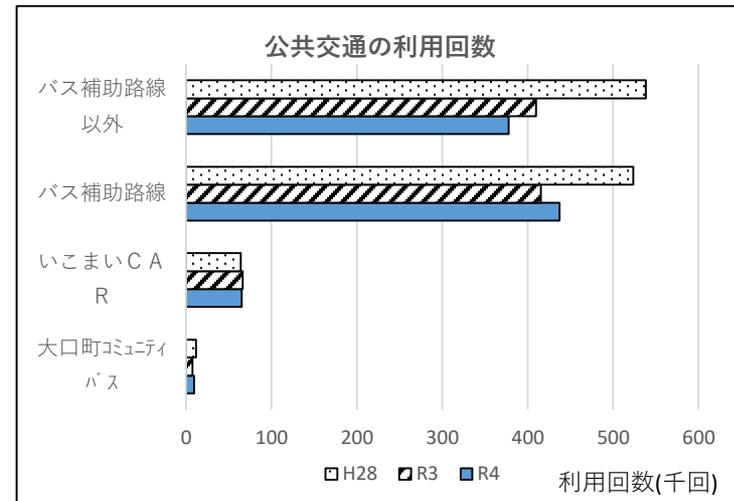
R4(評価年)	評価
9	△

【参考】利用回数内訳

内訳	H28(基準年) (H28.4~H29.3)	R3(前年) (R3.4~R4.3)
名鉄バス補助路線以外(推計)	538,525	409,857
名鉄バス補助路線	523,513	415,649
いこまいC A R	63,900	66,276
大口町コミュニティバス	11,518	7,676
合計	1,137,456	899,458
年度末時点人口(単位:人)	100,915	99,362

(単位:回)

R4(評価年) (R4.4~R5.3)
377,729
437,446
65,134
9,298
889,607
98,785



評価に関する考察

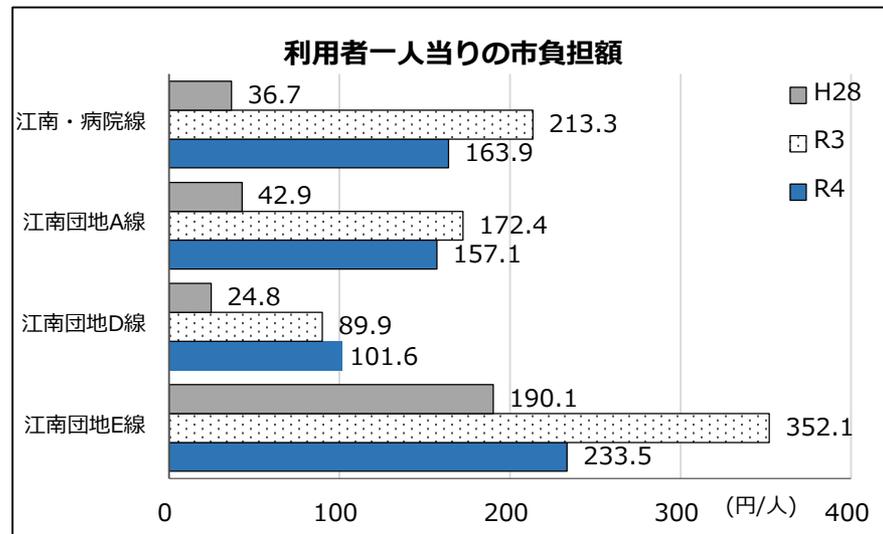
- 令和4年度の公共交通利用回数は、基準年である平成28年度との比較では、コロナ禍前の状況まで回復していない状況だが、令和3年度と比較すると特別な要因によるもの以外は、公共交通の利用が概ね回復しつつある状況と考える。
- 名鉄バス補助路線以外(推計)の利用回数の大幅な減少は、江南駅と一宮駅を発着する私立中学・高等学校の通学バスの運行が開始されたことが影響しているものと推測する。
- 名鉄バス補助路線は令和3年度と比較すると利用回数が増加しているが、これは、コロナ禍による影響が緩和するとともに、利用状況を考慮に行ったダイヤ改正により、混雑している時間帯ダイヤの適正化により利用回数が増加したと推測する。
- いこまいC A Rは、令和3年度と比較すると利用回数が減っており、これは予約が殺到する平日の朝の時間帯に予約が取り辛く、予約数に限界があるものと推測する。

■ 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)	R3(前年) (R2.10~R3.9)	R4(評価年) (R3.10~R4.9)
江南・病院線	36.7	213.3	163.9
江南団地A線 (古知野高校前経由)	42.9	172.4	157.1
江南団地D線 (ヴィアモール前経由)	24.8	89.9	101.6
江南団地E線 (団地経由厚生病院行)	190.1	352.1	233.5

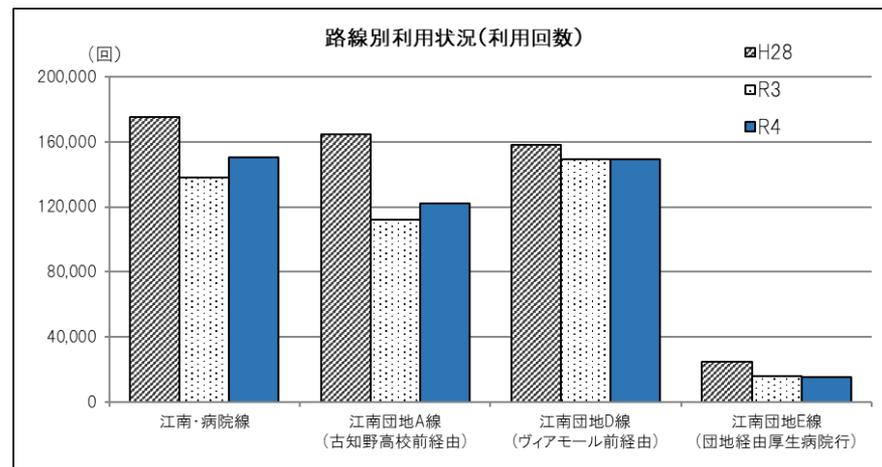
(単位:円/人)



年間利用回数 (補助対象期間)

区分	H28(基準年) (H27.10~H28.9)	R3(前年) (R2.10~R3.9)	R4(評価年) (R3.10~R4.9)
江南・病院線	176,574	135,413	144,582
江南団地A線 (古知野高校前経由)	166,780	112,971	118,774
江南団地D線 (ヴィアモール前経由)	154,591	143,804	150,738
江南団地E線 (団地経由厚生病院行)	24,758	19,389	16,037

(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比較）

【江南・病院線】

- ・ 1便当たりの利用者数は平成28年度は9.06人に対し、令和3年度は7.01人、令和4年度は7.53人となった。
- ・ 朝の時間帯について、コロナ禍による影響の緩和とともに、江南厚生病院や愛北看護専門学校への通勤・通学等の利用者により混雑していた時間帯ダイヤの適正化を行ったことで利用者が増加したと考えられる。
- ・ 令和4年10月から実証運行を開始した「チョイソコふそう」が扶桑町内から直接江南厚生病院へ乗り入れを行っており、江南駅～厚生病院間の利用者の減少に伴う影響を懸念している。

【江南団地A線】

- ・ 1便当たりの利用者数は平成28年度は7.05人に対し、令和3年度は5.17人、令和4年度は5.58人となった。
- ・ 朝、夕の時間帯に1便あたりの利用者が多いことから、コロナ禍による影響が緩和し、通勤、通学に利用する利用者が増加したと考えられる。

【江南団地D線・E線（共通）】

- ・ 1便当たりの利用者数について、江南団地D線は、平成28年度は9.26人、令和3年度は8.25人、令和4年度は8.50人となった。江南団地E線は、平成28年度は6.76人、令和3年度は6.93人、令和4年度は8.23人となった。
- ・ 令和3年4月よりE線を減便し、D線に振り替え、増便したことで、利用者は増加したが、実車走行距離が増加し、D線の1人あたりの補助額については増加した結果となった。 ※平日の便数を1日当たり1便増→江南団地E線からD線に振替

【江南団地E線：江南団地～江南厚生病院間】

- ・ (昨年度と同様に) 利用者（区間内のバス停留所乗降者数）が極めて少数となっている。 ※当年度のバス停留所比較

■ 事業評価 (いこまいCAR)

市負担額の推移

	H28(基準年)	R3 (前年)
江南市の市負担額	32,002,680	31,940,690



(単位:円)

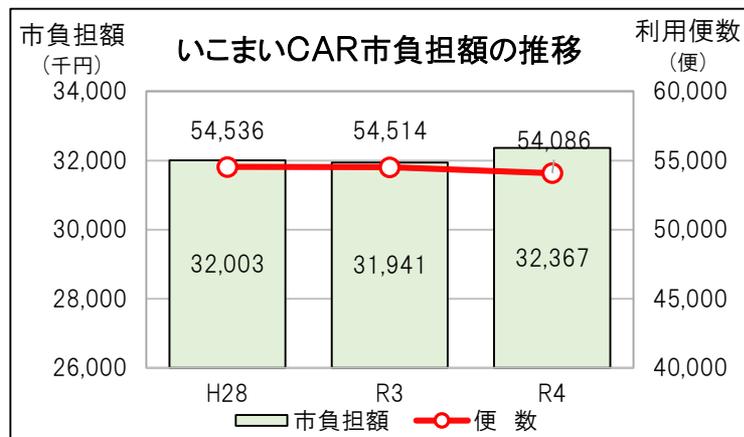
R4 (評価年)
32,366,510

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)	R3 (前年)
利用便数	54,536	54,514
利用回数	63,900	66,276
登録者数	7,264	8,637
利用者数	2,229	2,351
立寄り件数	—	730

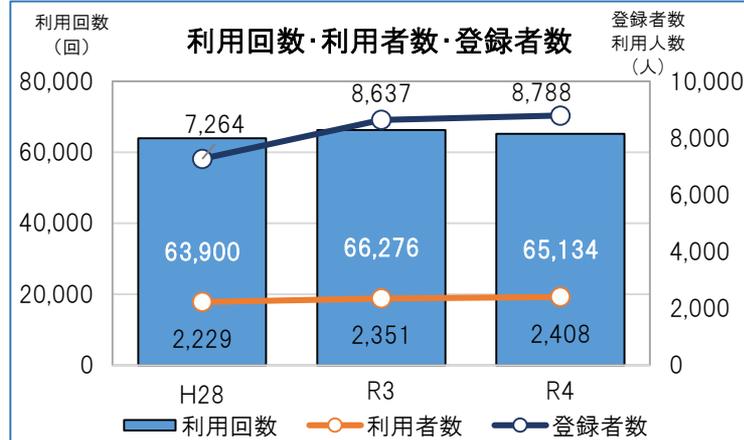
(単位:便・人)

R4 (評価年)
54,086
65,134
8,788
2,408
819



評価に関する考察

- 登録者が前年より151人増加し、通院や買い物での利用が多いことから、今後も高齢者の増加により、いこまいCARの登録者の増加が見込まれる。
- タクシーの運転士不足等により、運行できる車両が限られているため、運行がひっ迫している時間帯がある。平日朝は通院のための利用が多く、予約が取りづらい状況となっており、いこまいCARの現行制度での運行が限界となっていないかタクシー事業者と協議する必要がある。
- 立寄り件数は増えており、利用方法が浸透し、利便性が向上していると考えられる。



課題		対応方針（令和5年度取組み事項）
公共交通政策	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用回数の減少や、運転士不足、来年度の労働時間等の基準の改正が、公共交通政策全体に与える影響を見定める必要がある。 超高齢社会の進展に伴い、安定した公共交通サービスを提供することができるか懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通事業者と密に連携し、利用者の動向を把握するとともに、今後の運転士が置かれる状況を考慮して新たな公共交通について先進自治体の情報収集や交通事業者との協議により調査・研究していく。 超高齢社会への対応について、実態調査の結果を参考に高齢者・福祉担当部局と連携し、公共交通政策と福祉政策を総合的に検討する。
名鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> 今後もコロナ禍前の利用状況に戻ることは難しいと想定されていることから、利用促進を図る取り組みが必要である。 運転士不足や来年度の労働時間等の基準の改正に伴う路線バスの維持・確保への影響が懸念される。 新たな公共交通を導入する場合に、路線バスが安定して継続できるか懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの利用が安定的に継続されるよう、利用実態を適切に把握し、必要に応じてダイヤ改正により運行便数の適正化を図る等利便性の維持につながる対応策を検討する。 利用促進に関して名鉄バスと連携した取り組みを実施する。 新たな公共交通の導入による路線バスへの影響が最小限となるように検討する。
いこまいCAR	<ul style="list-style-type: none"> 需要の拡大に対し、運転士不足等により、供給が追いつかず運行がひっ迫している時間帯がある。 来年度の労働時間等の基準の改正に伴い、今後の制度維持への影響が懸念される。 定額・低料金制や市外利用、当日予約等の要望を受けているが、利便性の向上に対してタクシー事業者が対応可能か見極める必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性の向上につながる制度の見直しや労働時間等の基準の改正に伴う影響について、タクシー事業者と協議し、今後のいこまいCAR制度の在り方について検討する。 いこまいCARの運行のひっ迫を軽減するため、新たな公共交通として乗合型のオンデマンド交通について検討する。

令和4年度 地域公共交通に関する自己評価概要（経緯）

江南市地域公共交通会議

平成19年6月27日設置

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

■ 市内バス路線・路線図の配布

→市内バス停・路線図を防災安全課および警察署で配布。市役所 1階西ロビーにて掲示。

名鉄バスをご利用ください

江南厚生病院～江南駅は通年に便利な名鉄バスが走っています！



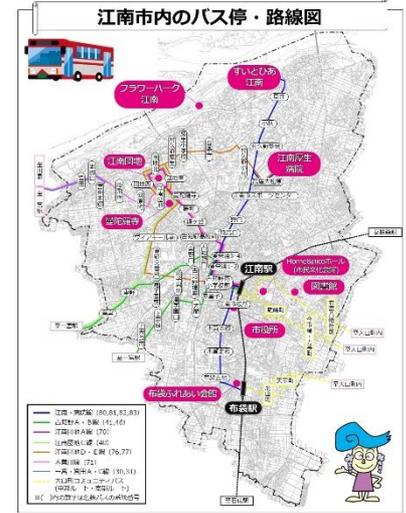
★ 出発の時間帯 (平日・江南厚生病院方面行き) (2021年4月1日現在)

江南厚生病院	6:35 (江南厚生病院行き)	江南駅	6:45
江南厚生病院	6:57 (すいとんが江南行き)	江南駅	7:07
江南厚生病院	7:35 (江南厚生病院行き)	江南駅	7:45
江南厚生病院	7:50 (すいとんが江南行き)	江南駅	8:00

🌙 通勤の時間帯 (平日・江南駅方面行き)

江南厚生病院	16:45 (市役所行き)	江南駅	16:55
江南厚生病院	17:25 (江南駅行き)	江南駅	17:34
江南厚生病院	17:45 (市役所行き)	江南駅	17:55
江南厚生病院	18:25 (江南駅行き)	江南駅	18:34

【江南駅～市役所～市立病院】
 江南厚生病院～江南駅は通年に便利な名鉄バスが走っています！
 江南厚生病院～江南駅は通年に便利な名鉄バスが走っています！



■ 公共交通PRチラシの配布

→名鉄バスの市内中心路線である江南・病院線の利用促進のため、江南厚生病院に勤務する職員および愛北看護専門学校(愛北看護専門学校)の学生宛てにPRチラシを配布。

■ 若い世帯 (子育て世帯) へのいこまいCARのPR

→いこまいCARのチラシ(持ち運び可能な名刺サイズ)を保健センターで配布。

いこまいCAR (予約便)

○予約方法

- 前日 (午前10時～午後9時) までに予約
- 予約先

名鉄タクシー-56-4545 尾張タクシー-54-1515
 愛北タクシー-55-2266 犬山タクシー-54-2380

市役所 都市計画課 ☎54-1111



■ 高齢者教室でのPR

→名鉄バスの乗降体験及びいこまいCARの制度説明と利用登録を実施。



いこまいCAR (予約便)

いこまいCAR (予約便) は、メーター運賃の半額でタクシーが利用できるサービスです。(ただし、江産市内の移動に限ります)。

(運賃料金は、利用者負担です)。

＜利用方法＞

事前登録⇒タクシー会社へ(利用前日までに)予約(当日利用はできません)。

いこまいCAR (予約便) は、このような時にも利用できます。

(例)

- ★子どもが体調を崩し、明日、病院に連れて行きたい
- ★市内の病院・スーパーに行きたい

※1 登録について

下記窓口(電話予約)にて受付しております。

問合せ 江産市役所
 都市計画課 567ルース
 (0587) 54-1111 (内線 385)

↓ご自由にお取りください↓

■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。

いこまいCARの利便性向上に向けて、以下の方策における課題等をまとめ、今後の実現に向けて検討する。

	現状	課題	今後の取り組み
方策1 いこまいCARと福祉タクシーチケット制度の並行登録	<ul style="list-style-type: none"> いこまいCARと福祉タクシーチケットのどちらかを選択して登録する。基本的には、年度内での変更はできない。 福祉タクシーチケットは、1乗車で1枚使用し、初乗料金630円が割引になり、年間48枚の制限がある。配付数に対して使用率が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> いこまいCARと福祉タクシーチケットの並行登録は、利用者の増加につながり、タクシーの運行がさらにひっ迫することが予想される。 いこまいCARの利便性向上により、路線バスの利用が減少する可能性がある。 いこまいCARと福祉タクシーチケットとの精算時の併用は、利用料金の計算が複雑化し、タクシーメーターでは計算ができず、その都度、タクシー運転士が手計算することになり、運転士への負担増加と誤精算の危険性が増す。 	<ul style="list-style-type: none"> これまでの利用件数や市負担額のデータから85歳以上の全市民を対象とした財政的な負担の推計を算出し、福祉部局及び財政部局と協議し、いこまいCARと福祉タクシーチケットとの並行登録の検討を進める。 いこまいCARと福祉タクシーチケットとを精算時に併用した場合の運賃計算は、独自システムの開発も含めた費用対効果を精査し、タクシー事業者との調整や財政部局との協議に向けて検討する。
方策2 いこまいCARの当日予約	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者からは、平日の午前は通院のための利用が多く、予約が取りづらいため、比較的余裕のある午後に振り替えるよう案内していると聞いている。 タクシー事業者が配車計画を立て、利用者の希望に合わせた運行につなげるために、利用する日の前日までに予約が必要である。 福祉タクシーチケットは、予約不要で利用可能であるため、いこまいCARも当日予約ができるようにしてほしいとの要望がある。 いこまいCARの予約時に、利用者氏名、乗車希望日時、乗降場所、人数、目的、電話番号、往復利用や立寄りの有無を記録しており、1件当たりの対応時間が長くなり、電話が繋がらないとのクレームにつながっている。利用者氏名、乗車希望日時、乗車場所のみを確認するように変更してほしいとタクシー事業者から要望がある。 	<ul style="list-style-type: none"> いこまいCARの需要拡大で、既に運行がひっ迫している時間帯もあり、タクシー運転士の不足により、稼働台数には限界があるため、当日予約は、需要と供給のバランスが崩れて制度が維持できなくなる可能性がある。 予約時の確認事項は、公共交通の現状や課題等の分析が必要であると考えているため、省略することは困難である。予約時に聞き取らない場合、乗車時の聞き取りが必要になり、運転士への負担増加と確認漏れが懸念される。 当日予約は、急な利用にも対応することになるため、さらなる予約受付事務のひっ迫を招く恐れがある。 いこまいCARの利便性向上により、路線バスの利用が減少する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 当日予約の影響を考慮したうえで、タクシー事業者との協議により、予約時の手続きや運行に係る業務の流れの見直しの検討を進める。
方策3 いこまいCAR利用料金の低料金化・上限設定	<ul style="list-style-type: none"> いこまいCARでは、タクシーのメーター運賃の半額（10円未満切り捨て）と迎車回送料金を利用者負担としている。 移動距離に応じて運賃が上がっていくため、路線バスのカバーエリア外の地域にお住いの方からは、低料金での利用の要望がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用料金の低料金化・上限設定により、いこまいCARの需要の急激な増加が懸念される。 タクシー運転士の人員不足により、稼働台数に限界がある中で、需要と供給のバランスが崩れて制度維持が困難になる可能性がある。 いこまいCARの利便性向上により、路線バスの利用が減少する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 需要の拡大を考慮した財政的な負担を推計し、市財政部局と協議を行う。 これまで以上に需要が拡大した場合にも継続的・安定的な運行が可能かをタクシー事業者と綿密に協議を行う。
方策4 いこまいCARの市外利用	<ul style="list-style-type: none"> いこまいCARの運行区域は、市内に限定され、市外の目的地には、いこまいCARは利用できない。 いこまいCARは、市内企業の振興という側面も持っているため、市外への移動は認めていない。 市境に住む方などからは、市内の病院やスーパーよりも市外の病院やスーパーの方が近いと、行けるようにしてほしいとの要望がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 市外利用の合理的な基準を明確にする必要がある。（市境から〇〇m圏、市内にはない専門診療科がある等） スーパーなどの商業施設は、個人の趣向があり、基準を定めることが困難である。 いこまいCARの市外利用は、市内外を含めた既存公共交通への影響を考慮する必要がある。 市外利用の導入により、運行や予約事務のひっ迫、市負担額のさらなる増加が懸念される。 いこまいCARの利便性向上により、路線バスの利用が減少する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 市外利用の導入には、既存の路線バス等への影響や新たな財政的な負担など様々な観点から、より市民が利用しやすい制度への見直しを検討する。

報告事項3 AI オンデマンド交通について

いこまいCARの利用について、先の市議会令和5年6月定例会の一般質問において、公共交通に関して複数の質問があり、いこまいCARの利用料金については、低料金化・上限設定を要望される声が複数あった。

しかし、いこまいCARの低料金化・上限設定などによる利便性の向上は、今後のいこまいCARの制度維持に影響を及ぼしかねないと考えられるため、以下のとおり解決策を考察する。

【いこまいCARの低料金化・上限設定など利便性を向上した場合の影響】

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・いこまいCARの需要の急激な増加 ・さらなるタクシー運転士の不足 ・来年度の労働時間等の基準改正の影響 |  | <p>いこまいCARの需要と供給のバランスが崩れて制度が維持できなくなる可能性がある。</p> |
|--|---|---|



【課題解決のためのポイント】

- ①低料金・定額な公共交通サービスであること
- ②運転士1人の輸送効率を高めるために乗合であること
- ③既存公共交通への影響が低いこと
- ④運行コストを抑えるために予約があったときのみ運行すること
- ⑤市内の道路状況を考慮した車両を選択すること

※いこまいCARは、定時定路線型の定期便も運行していたが、誰もいない停留所でも定路線であるため時間がかかってしまうことや、タクシー車両での乗り合いに抵抗があったことから、利用者が少なく、現行の予約便のみとなった経緯がある。



予約が入った時だけ運行し、AIが停留所間の最適なルートを算出し、乗合運行することで、効率的に利用者を運搬することができる「AI オンデマンド交通」について、今後、導入している自治体から情報を収集し、交通事業者と協議のうえ、新たな公共交通として導入に向けて検討する。

令和4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5年6月

都市整備部都市計画課

目次

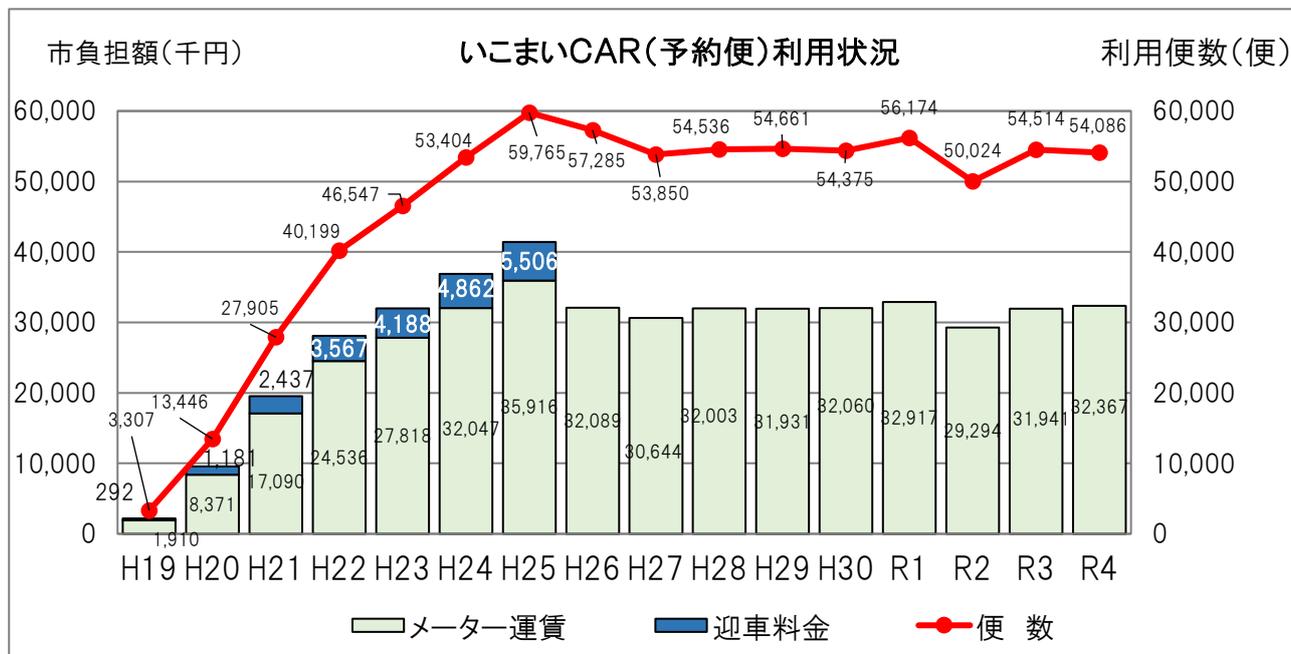
1. いこまいCAR(予約便)利用状況(経年比較)	1
1)市負担額・利用便数の推移	1
2)登録者数・利用者数の推移	1
2. いこまいCAR(予約便)利用状況(令和4年度)	2
1)年齢別登録者数・利用者数	2
2)年齢別運行便数割合	2
3)時間帯別利用割合	3
4)曜日別利用割合	3
5)利用目的別割合	4
6)一便当たりの料金別利用割合	4
7)登録者一人当たりの利用回数割合	5
8)地区別登録者割合	6
9)出発地区別利用者割合	6
10)地区(小学校区)別登録者割合	7
11)登録住所別運行便数割合	8
参考:小学校の通学区域	8
参考:いこまいCAR地区別位置図	9
3. 名鉄バス(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・利用便数の推移

市負担額・利用便数とも、平成25年度までは増加していたが、平成26年度の料金改定※1後は、一時減少し、同程度の利用状況が続いている。

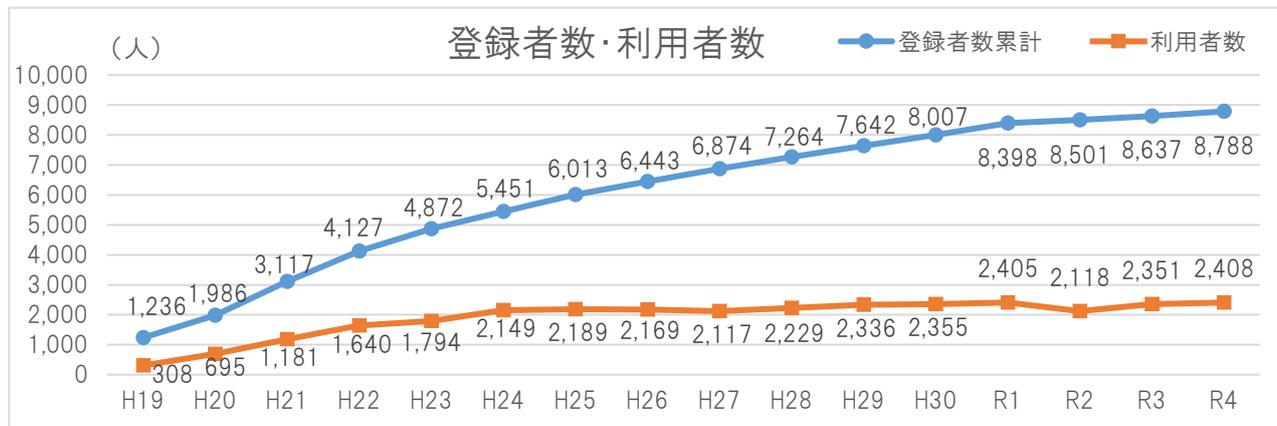
令和4年度は前年と比較し、負担額は1.3%の増加、便数は0.8%の減少し、平常時(コロナ禍前)と同程度となった。



※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) 登録者数・利用者数の推移

令和4年度末の登録者数は、8,788人で、前年度と比較して1.7%の増、利用者数は2,408人で、2.4%の増となり、登録者数の伸びは鈍化しているが、利用者数は平常時(コロナ禍前)と同程度となった。令和元年10月から開始した立寄りも、令和4年度は819件となり、前年度と比較して89件増加した。



※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

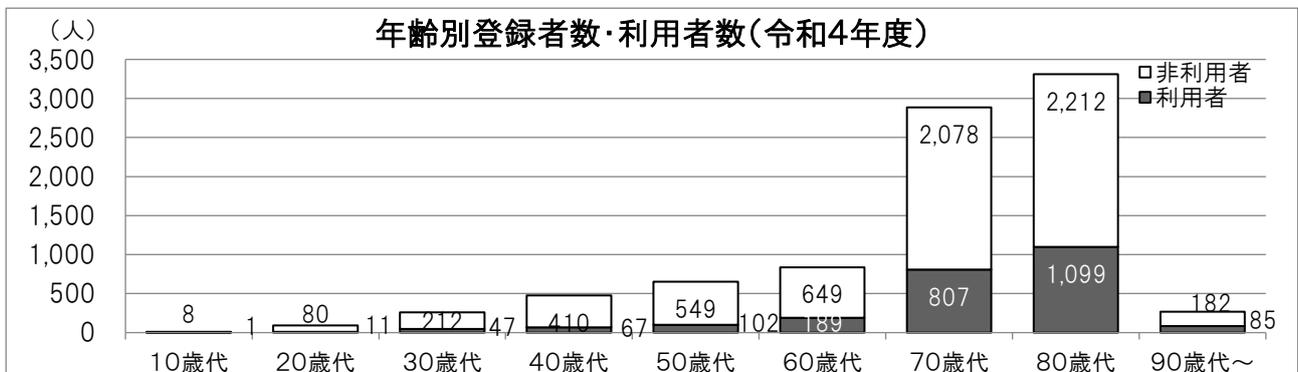
年度	(人)		利用回数 (回:人)	便数(便)	利用率 (人/便)	立寄り件数 (件)	市負担額(円)	1便当りの額(円)		
	登録者数	利用者数						利用料金分	市負担分	合計
H19	1,236	308	3,887	3,307	1.18	-	2,202,240	485	666	1,151
H20	1,986	695	17,351	13,446	1.29	-	9,552,140	534	710	1,244
H21	3,117	1,181	37,590	27,905	1.35	-	19,526,940	521	700	1,221
H22	4,127	1,640	51,348	40,199	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	686	598	1,284
計	-	-	889,614	734,078	1.21	2,340	454,966,040	-	-	-

※利用回(人)数: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4年度)

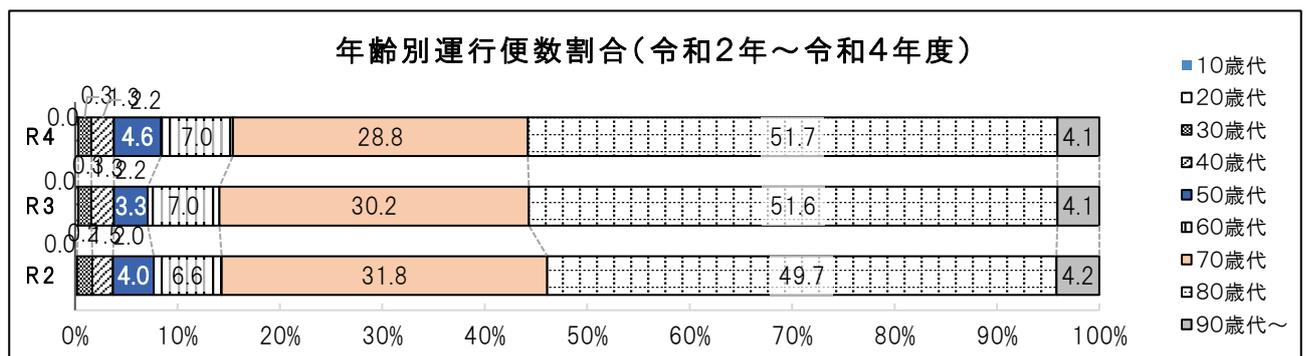
1) 年齢別登録者数・利用者数

令和4年度末の登録者数は8,788名、うち70歳代が32.8%、80歳代が37.7%と突出して高くなっており、登録者全体の約7割が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4年度は、70歳代28.8%、80歳代が51.7%と利用の大半を占めており、70歳代以上の利用割合が約85%を占めている。直近3年間で大きな変化は見られず、同程度で推移している。



年齢別登録者数・利用者数累計 (令和5年3月31日現在)

年代	登録者 (人)	利用者 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 (%)
10歳代	9	1	11.1	0.1	9,426	0.2
20歳代	91	11	12.1	1.0	9,629	0.9
30歳代	259	47	18.1	3.0	10,087	2.6
40歳代	477	67	14.0	5.4	13,593	3.5
50歳代	651	102	15.7	7.4	15,322	4.2
60歳代	838	189	22.6	9.6	10,838	7.7
70歳代	2,885	807	28.0	32.8	12,946	22.3
80歳代	3,311	1,099	33.2	37.7	8,082	41.0
90歳代～	267	85	31.8	3.0	1,440	18.5
計	8,788	2,408	27.4	100.0	91,363	9.6

令和5年3月31日現在の人口…98,785人

15歳未満は登録不可であるため10歳代には10～14歳は含まない

15歳未満の人口…12,025人

年齢別運行便数

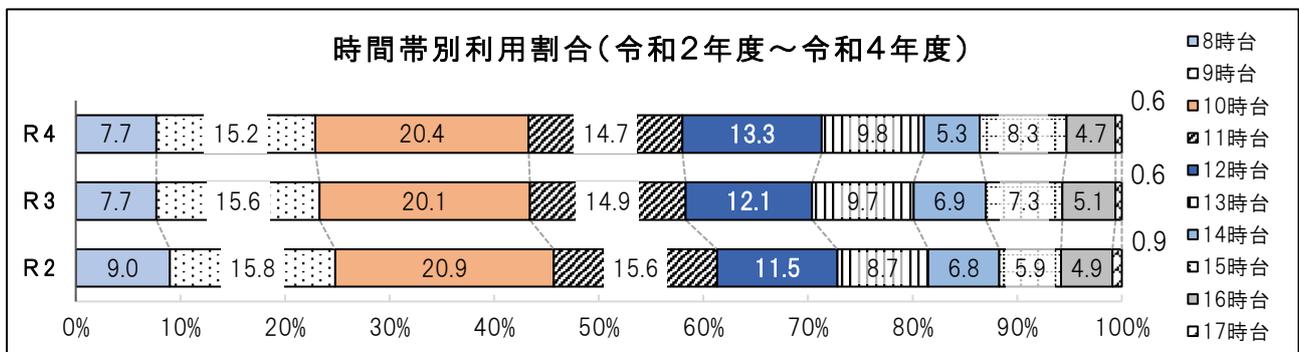
年齢	R4		R2	R3
	便数 (便)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)
10歳代	1	0.0	0.0	0.0
20歳代	184	0.3	0.2	0.3
30歳代	691	1.3	1.5	1.3
40歳代	1,198	2.2	2.0	2.2
50歳代	2,481	4.6	4.0	3.3
60歳代	3,796	7.0	6.6	7.0
70歳代	15,562	28.8	31.8	30.2
80歳代	27,936	51.7	49.7	51.6
90歳代～	2,237	4.1	4.2	4.1
計	54,086	100.0	100.0	100.0
～64歳	6,094	11.3	9.1	9.1
65歳～84歳	33,859	62.6	63.3	64.1
85歳～	14,133	26.1	27.6	26.8
計	54,086	100.0	100.0	100.0

3) 時間帯別利用割合

朝8時台から徐々に高くなり、10時台でピークを迎え、その後は減少する傾向にあるが、15時台に利用者が増加する。

令和4年度は、8時台から12時台までの利用が合計で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。

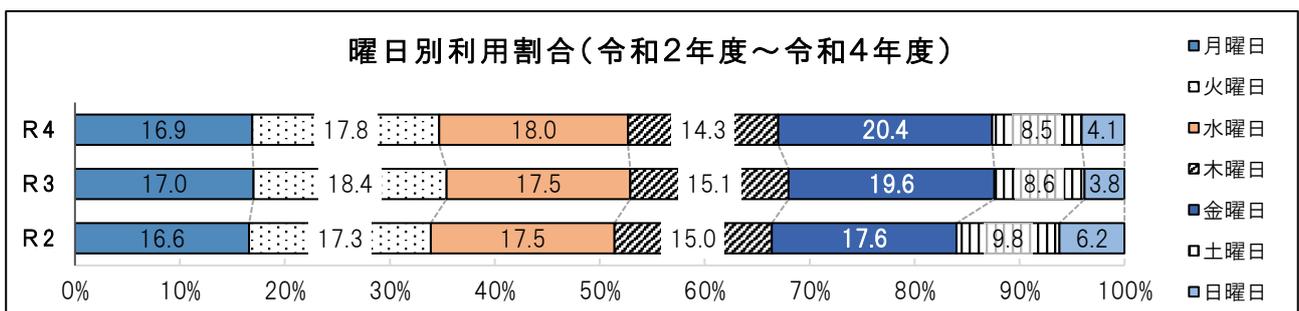


4) 曜日別利用割合

月曜から金曜日の平日の利用がどの曜日にもほぼ同じ水準で高い。

土曜・日曜日の休日の利用は低く、特に日曜日の利用が低い。

令和2年度から令和4年度にかけて金曜日は2.8%増加した。



時間帯別利用状況

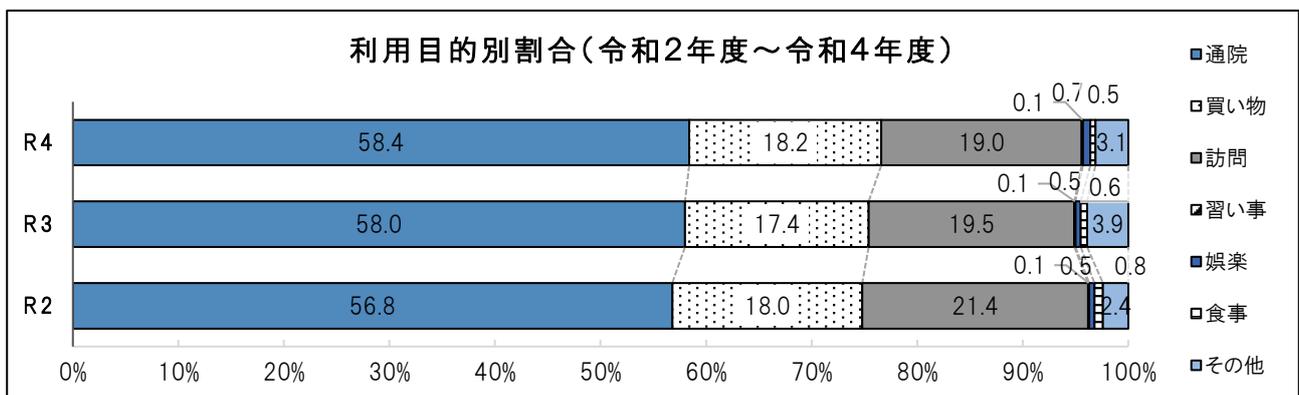
時間帯	R4		R2	R3
	利用人数 (人)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)
8時台	5,044	7.7	9.0	7.7
9時台	9,916	15.2	15.8	15.6
10時台	13,280	20.4	20.9	20.1
11時台	9,562	14.7	15.6	14.9
12時台	8,686	13.3	11.5	12.1
13時台	6,393	9.8	8.7	9.7
14時台	3,439	5.3	6.8	6.9
15時台	5,408	8.3	5.9	7.3
16時台	3,041	4.7	4.9	5.1
17時台	365	0.6	0.9	0.6
計	65,134	100.0	100.0	100.0

曜日別利用状況

曜日	R4		R2	R3
	利用人数 (人)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)
月曜日	10,986	16.9	16.6	17.0
火曜日	11,572	17.8	17.3	18.4
水曜日	11,735	18.0	17.5	17.5
木曜日	9,347	14.3	15.0	15.1
金曜日	13,292	20.4	17.6	19.6
土曜日	5,543	8.5	9.8	8.6
日曜日	2,659	4.1	6.2	3.8
計	65,134	100.0	100.0	100.0

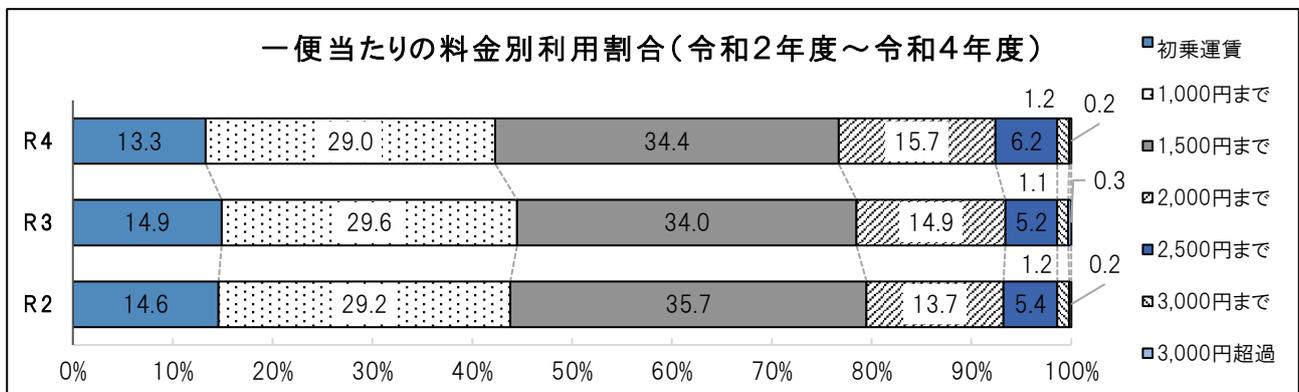
5) 利用目的別割合

令和4年度は、通院が58.4%、買い物が18.2%、訪問が19.0%で、95.6%を占める。
直近3年間でもほぼ同じ構成となっており、半数以上が通院目的でいこまいCARを利用している。



6) 一便当たりの料金別利用割合

令和4年度は、初乗運賃までの利用が13.3%、1,000円までの利用を含めると42.3%であり、92.4%が2,000円までの利用となっている。また、1,000～1,500円の区分の利用が最も高く、34.4%となっている。



利用目的別利用状況

利用目的	R4		R2	R3
	利用人数 (人)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)
通院	38,057	58.4	56.8	58.0
買い物	11,844	18.2	18.0	17.4
訪問	12,337	19.0	21.4	19.5
習い事	88	0.1	0.1	0.1
娯楽	448	0.7	0.5	0.5
食事	326	0.5	0.8	0.6
その他	2,034	3.1	2.4	3.9
計	65,134	100.0	100.0	100.0

※その他：市役所、郵便局・銀行、法要、スポーツ、旅行等

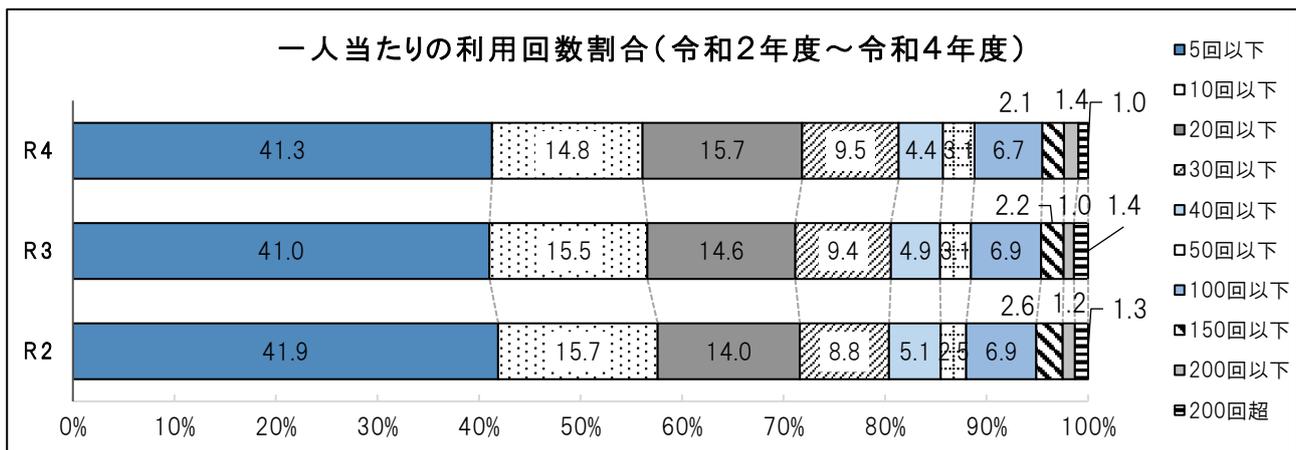
料金別利用状況

メーター料金	R4			R2	R3
	件数 (件)	割合 (%)	市負担額 (円)	割合 (%)	割合 (%)
初乗運賃	7,212	13.3	2,139,450	14.6	14.9
1,000円まで	15,670	29.0	6,468,700	29.2	29.6
1,500円まで	18,620	34.4	11,635,680	35.7	34.0
2,000円まで	8,499	15.7	7,377,890	13.7	14.9
2,500円まで	3,335	6.2	3,688,640	5.4	5.2
3,000円まで	635	1.2	862,640	1.2	1.1
3,000円超過	115	0.2	193,510	0.2	0.3
計	54,086	100.0	32,366,510	100.0	100.0

7)登録者一人当たりの利用回数割合

令和4年度は、5回以下の利用が41.3%で、10回以下の利用を含めると56.1%と半数以上が年間10回以下の利用となっている。

令和2年度から令和4年度にかけて、20回以下と30回以下の利用が増加している。

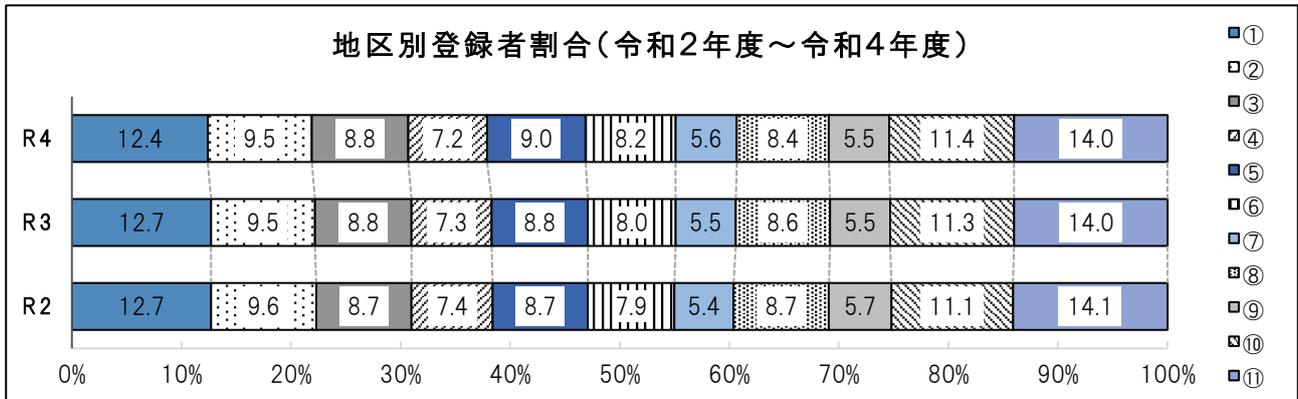


登録者一人当たりの利用回数

回数	R4		R2		R3	
	人数	割合 (%)	人数	割合 (%)	人数	割合 (%)
5回以下	994	41.3	888	41.9	964	41.0
10回以下	357	14.8	333	15.7	365	15.5
20回以下	379	15.7	296	14.0	342	14.6
30回以下	229	9.5	186	8.8	221	9.4
40回以下	105	4.4	108	5.1	114	4.9
50回以下	75	3.1	53	2.5	74	3.1
100回以下	161	6.7	146	6.9	162	6.9
150回以下	51	2.1	56	2.6	52	2.2
200回以下	34	1.4	25	1.2	24	1.0
200回超	23	1.0	27	1.3	33	1.4
計	2,408	100.0	2,118	100.0	2,351	100.0

8) 地区別登録者割合

令和4年度は、⑪宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野地区が14.0%と最も高く、次いで①古知野・赤童子・大間地区が12.4%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10.6%と最も高くなっている。



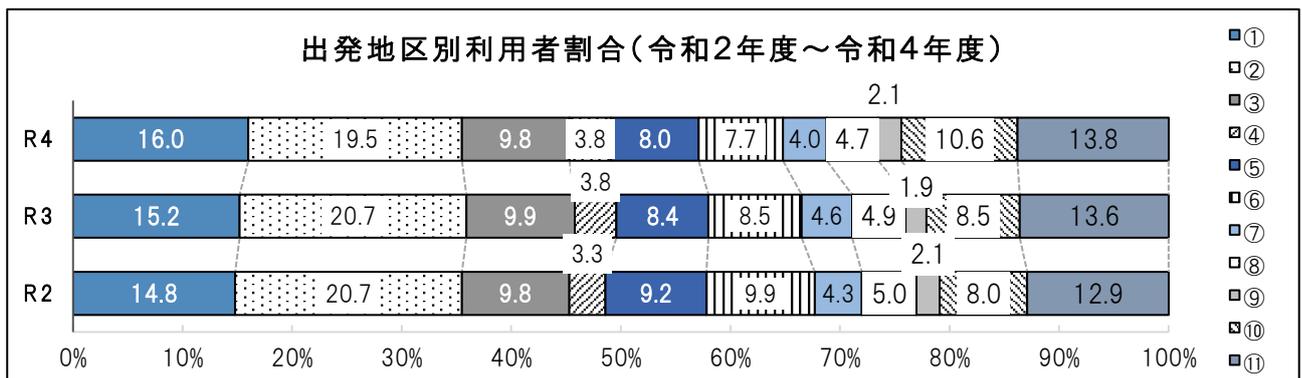
地区別登録者数

No.	地区	R4				人口 (人)	人口に対する登録者割合 (%)	R2	R3
		登録者 (人)	割合 (%)	利用者数 (人)	割合 (%)			登録者割合 (%)	登録者割合 (%)
①	古知野・赤童子・大間	1,091	12.4	314	13.0	14,182	7.7	12.7	12.7
②	高屋・野白・飛高	839	9.5	205	8.5	12,866	6.4	9.6	9.5
③	北野・尾崎・石枕・宮後・山王・前野	769	8.8	236	9.8	8,282	9.1	8.7	8.8
④	般若・中般若・和田・勝佐・山尻・江森	631	7.2	133	5.5	8,008	7.9	7.4	7.3
⑤	上奈良・東野・島宮	790	9.0	202	8.4	8,170	9.2	8.7	8.8
⑥	布袋・布袋下山・木賀・木賀本郷・中奈良・五明・小郷	715	8.2	213	8.8	8,984	7.7	7.9	8.0
⑦	天王・北山・南山・小折・小折本・小折東・田代・曾本	494	5.6	144	6.0	5,045	9.4	5.4	5.5
⑧	力長・今市場・安良・寄木・大海道・木賀東	740	8.4	194	8.1	7,046	10.4	8.7	8.6
⑨	草井・鹿子島・小杣・小脇・慈光堂	484	5.5	89	3.7	5,116	9.3	5.7	5.5
⑩	村久野・宮田神明・藤ヶ丘	1,002	11.4	324	13.5	9,442	10.2	11.1	11.3
⑪	宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野	1,233	14.0	354	14.7	11,644	10.3	14.1	14.0
	計	8,788	100.0	2,408	100.0	98,785	8.7	100.0	100.0

9) 出発地区別利用者人数割合

令和4年度は、②高屋・野白・飛高地区が19.5%と最も高く、次いで、①古知野・赤童子・大間地区が16.0%となっている。

①古知野・赤童子・大間地区に江南駅や、病院、商業施設などの都市機能増進施設が多数存在していることから、②高屋・野白・飛高地区に江南厚生病院が近くに立地することから、利用者が多い状況となっている。

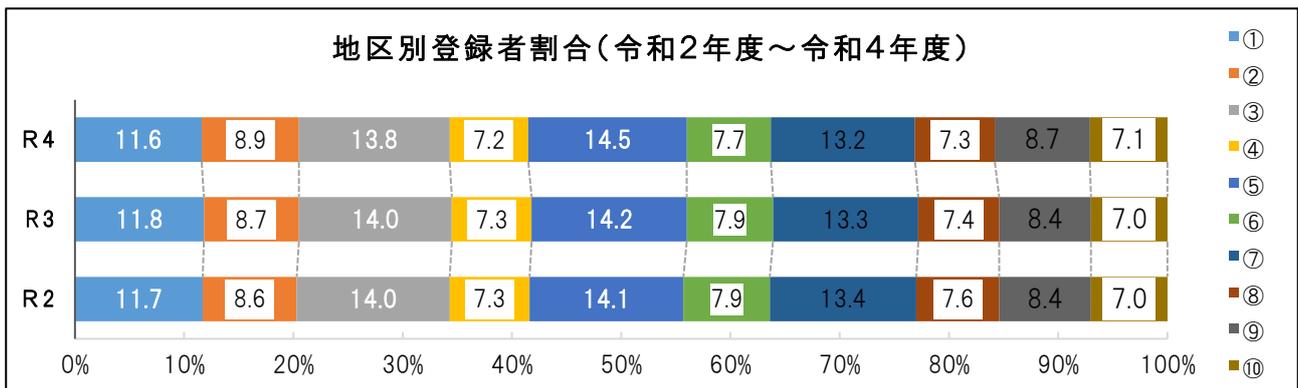


出発地区別利用人数

No.	地区	R4				R2	R3
		利用人数 (人)	割合 (%)	運行 (便)	利用率 (人/便)	利用者 割合 (%)	利用者 割合 (%)
①	古知野・赤童子・大間	10,407	16.0	8,663	1.20	14.8	15.2
②	高屋・野白・飛高	12,703	19.5	10,023	1.27	20.7	20.7
③	北野・尾崎・石枕・宮後・山王・前野	6,396	9.8	5,594	1.14	9.8	9.9
④	般若・中般若・和田・勝佐・山尻・江森	2,499	3.8	2,195	1.14	3.3	3.8
⑤	上奈良・東野・島宮	5,194	8.0	4,427	1.17	9.2	8.4
⑥	布袋・布袋下山・木賀・木賀本郷・中奈良・五明・小郷	4,984	7.7	4,430	1.13	9.9	8.5
⑦	天王・北山・南山・小折・小折本・小折東・田代・曾本	2,584	4.0	2,342	1.10	4.3	4.6
⑧	力長・今市場・安良・寄木・大海道・木賀東	3,091	4.7	2,746	1.13	5.0	4.9
⑨	草井・鹿子島・小杣・小脇・慈光堂	1,337	2.1	1,063	1.26	2.1	1.9
⑩	村久野・宮田神明・藤ヶ丘	6,925	10.6	5,585	1.24	8.0	8.5
⑪	宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野	9,014	13.8	7,018	1.28	12.9	13.6
計		65,134	100.0	54,086	1.20	100.0	100.0

10)地区(小学校区)別登録者割合

令和4年度は、⑤布袋小学校区が14.5%と最も高く、次いで③古知野南小学校区が13.8%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12.5%と最も高く、次いで⑦宮田小学校区が10.6%となっている。



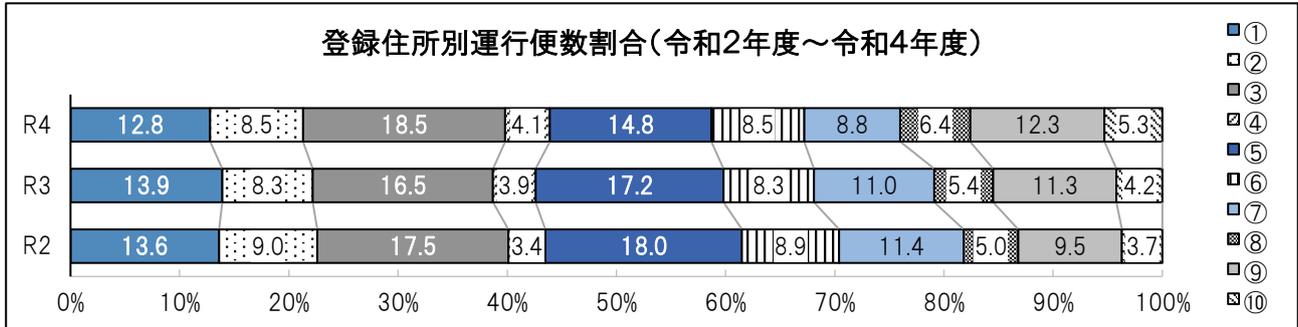
地区別登録者数

No.	地区	R4					人口 (人)	人口に対する 登録者割合 (%)	R2	R3
		登録者 (人)	割合 (%)	利用者数 (人)	割合 (%)	市負担額 (円)			登録者 割合 (%)	登録者 割合 (%)
①	古知野東小学校	1,024	11.6	294	12.2	3,455,650	13,897	7.4	11.7	11.8
②	古知野西小学校	781	8.9	202	8.4	2,663,340	7,991	9.8	8.6	8.7
③	古知野南小学校	1,214	13.8	371	15.4	5,453,610	15,443	7.9	14.0	14.0
④	古知野北小学校	630	7.2	132	5.5	1,296,150	8,286	7.6	7.3	7.3
⑤	布袋小学校	1,274	14.5	370	15.4	5,684,590	14,640	8.7	14.1	14.2
⑥	布袋北小学校	673	7.7	181	7.5	3,166,690	6,439	10.5	7.9	7.9
⑦	宮田小学校	1,161	13.2	284	11.8	3,239,780	10,952	10.6	13.4	13.3
⑧	草井小学校	645	7.3	160	6.6	1,957,970	7,393	8.7	7.6	7.4
⑨	藤里小学校	761	8.7	253	10.5	3,915,180	6,080	12.5	8.4	8.4
⑩	門弟山小学校	625	7.1	161	6.7	1,533,550	7,664	8.2	7.0	7.0
計		8,788	100.0	2,408	100.0	32,366,510	98,785	8.9	100.0	100.0

11)登録住所別運行便数割合

令和4年度は、③古知野南小学校区が18.5%と最も高く、次いで、⑤布袋小学校区が14.8%となっている。

令和3年度から令和4年度にかけて、③古知野南小学校区が16.5ポイントから18.5ポイントに2ポイント増加している。



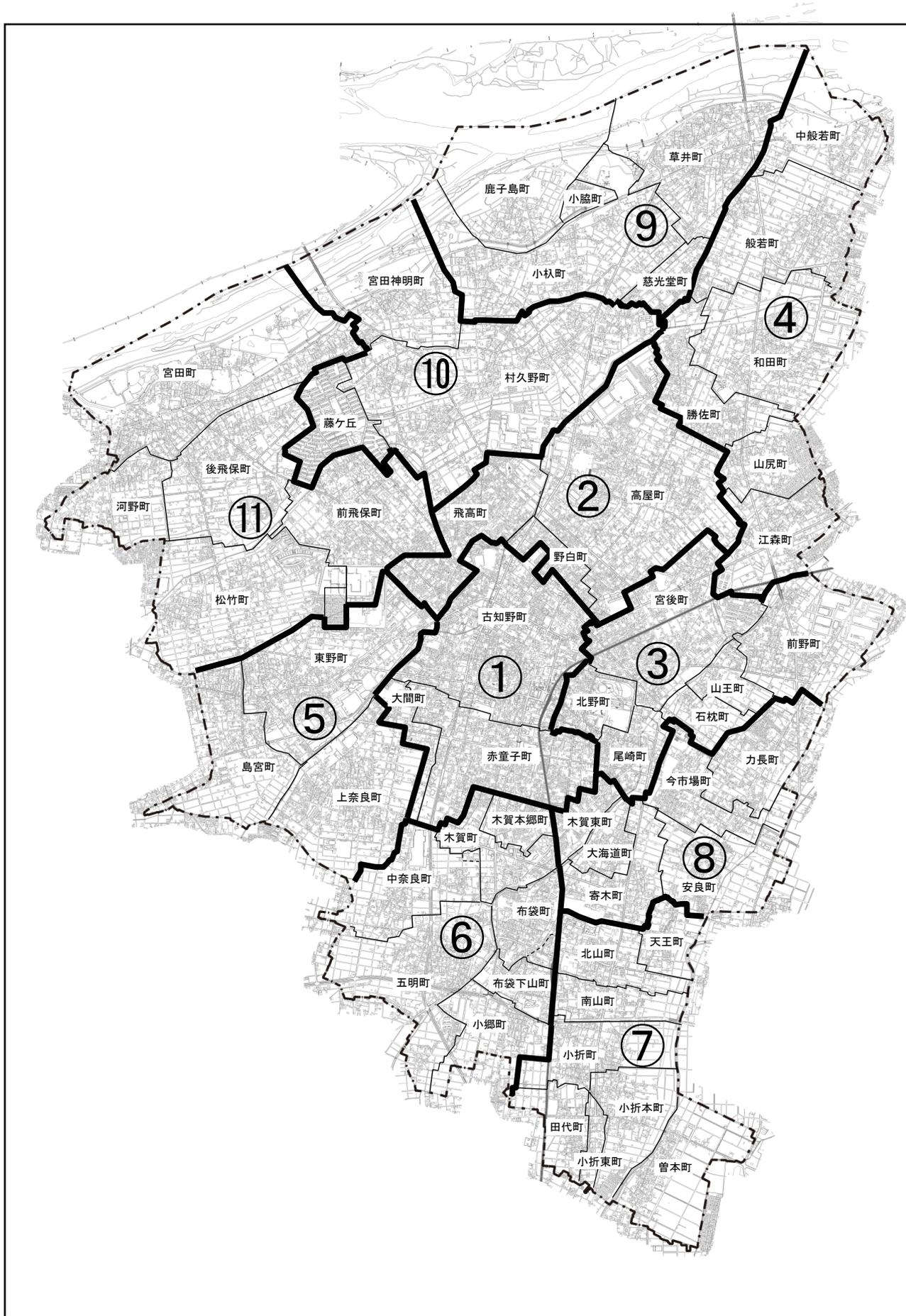
登録住所別利用者数

No.	地区	R4						R2	R3	
		利用人数(人)	運行(便)	割合(%)	利用率(人/便)	人口(人)	1人当りの利用回数(回/人)	市負担額(円)	便数割合(%)	便数割合(%)
①	古知野東小学校	8,370	6,950	12.8	1.20	13,897	0.60	3,455,650	13.6	13.9
②	古知野西小学校	5,328	4,590	8.5	1.16	7,991	0.67	2,663,340	9.0	8.3
③	古知野南小学校	12,126	9,996	18.5	1.21	15,443	0.79	5,453,610	17.5	16.5
④	古知野北小学校	2,505	2,201	4.1	1.14	8,286	0.30	1,296,150	3.4	3.9
⑤	布袋小学校	8,913	8,031	14.8	1.11	14,640	0.61	5,684,590	18.0	17.2
⑥	布袋北小学校	5,226	4,598	8.5	1.14	6,439	0.81	3,166,690	8.9	8.3
⑦	宮田小学校	5,985	4,744	8.8	1.26	10,952	0.55	3,239,780	11.4	11.0
⑧	草井小学校	4,243	3,472	6.4	1.26	7,393	0.57	1,957,970	5.0	5.4
⑨	藤里小学校	8,455	6,635	12.3	1.22	6,080	1.39	3,915,180	9.5	11.3
⑩	門弟山小学校	3,983	2,869	5.3	1.39	7,664	0.52	1,533,550	3.7	4.2
計		65,134	54,086	100.0		98,785		32,366,510	100.0	100.0

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)

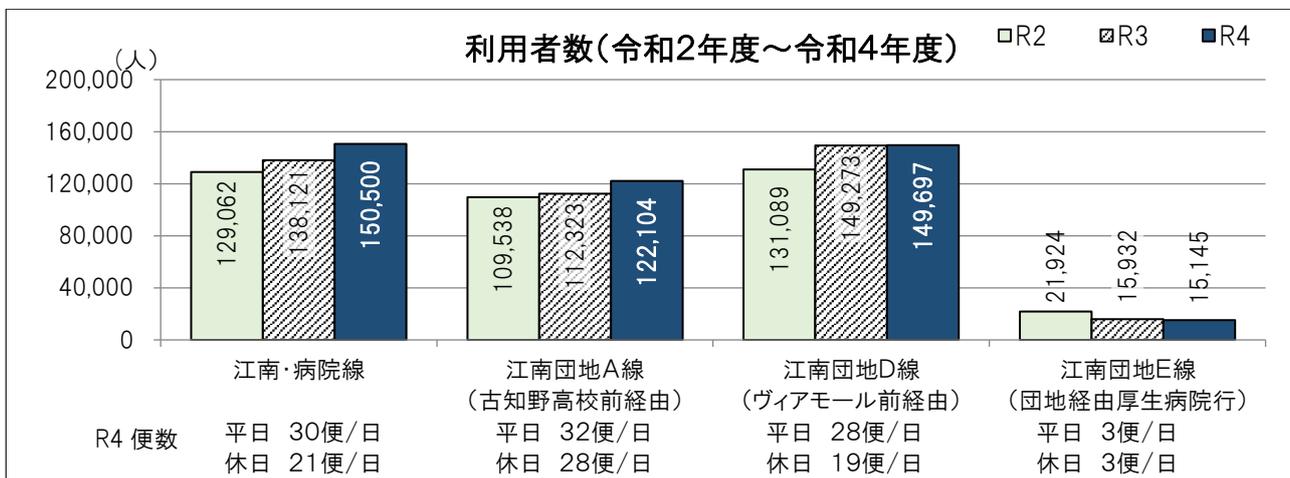
参考:いこまいCAR地区別位置図 ((10)、(11)は小学校区ごとの区分のため地図とは異なる)



3. 名鉄バス（補助路線）利用状況

1) 利用者数(路線別)

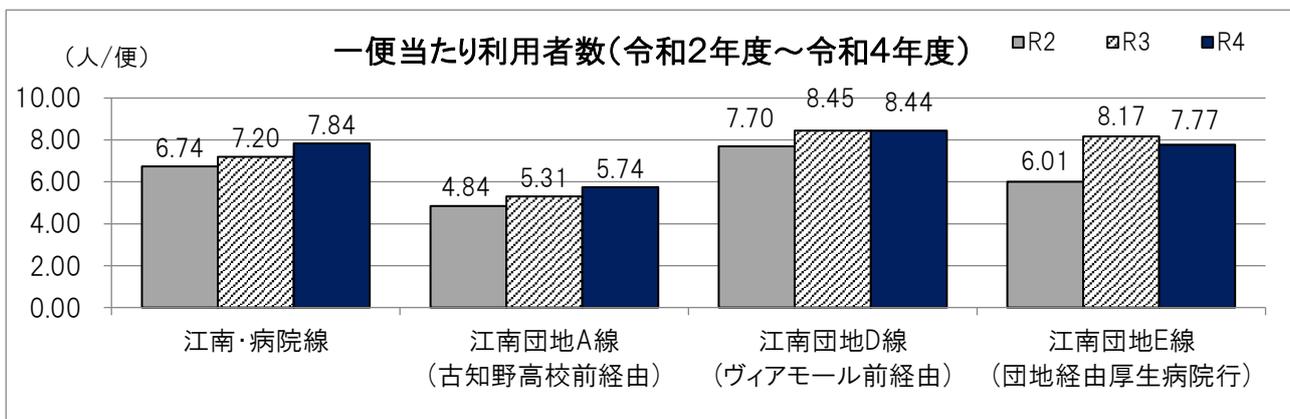
令和4年度は、江南・病院線で150,500人、江南団地A線で122,104人、江南団地D線で149,697人、江南団地E線で15,145人の利用があり、それぞれ前年と比較して、江南・病院線で12,379人の増、江南団地A線で9,781人の増、江南団地D線で424人の増、江南団地E線で787人の減となった。



※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4年度は江南・病院線で7.84人/便、江南団地A線で5.74人/便、江南団地D線で8.44人/便、江南団地E線で7.77人/便の利用があり、それぞれ前年と比較して、江南・病院線で0.64人/便の増、江南団地A線で0.43人/便の増、江南団地D線で0.01人/便の減、江南団地E線で0.40人/便の減となった。

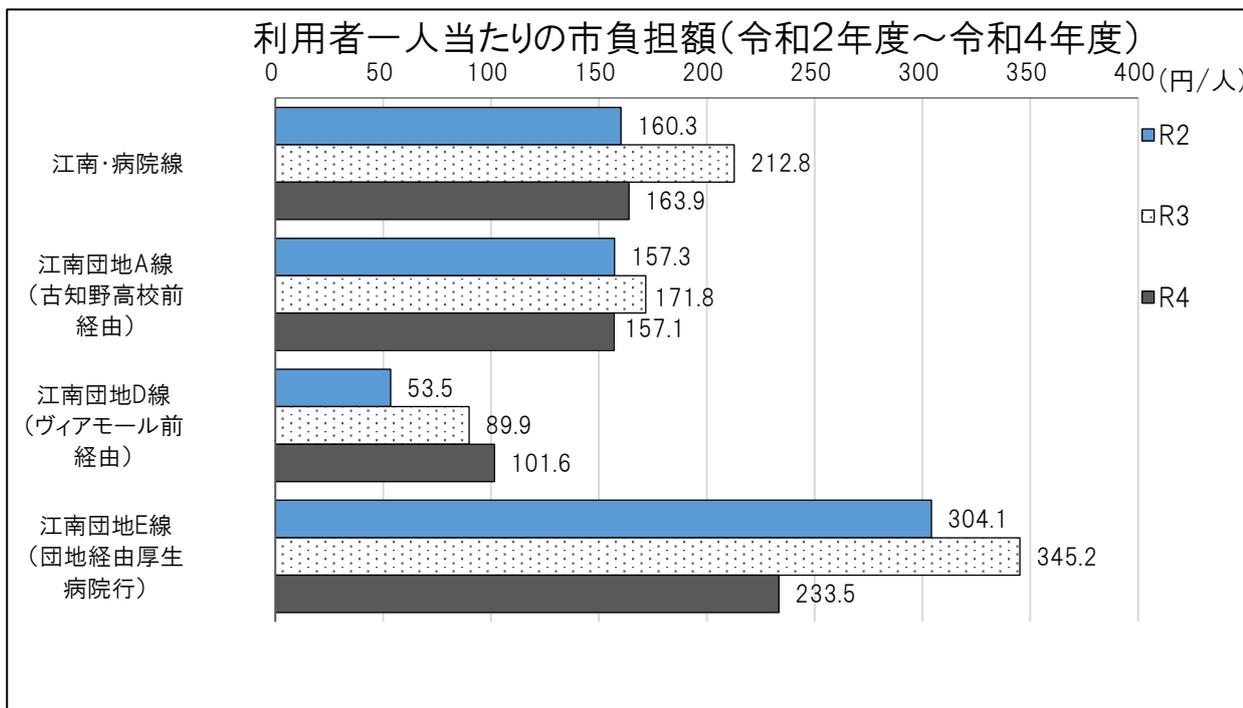


利用者数・利用状況(路線・年度別 4月-3月)

区分	R2			R3			R4		
	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	129,062	19,140	6.74	138,121	19,179	7.20	150,500	19,193	7.84
江南団地A線(古知野高校前経由)	109,538	22,640	4.84	112,323	21,161	5.31	122,104	21,278	5.74
江南団地D線(ヴィアモール前経由)	131,089	17,025	7.70	149,273	17,659	8.45	149,697	17,739	8.44
江南団地E線(団地経由厚生病院行)	21,924	3,650	6.01	15,932	1,949	8.17	15,145	1,948	7.77
計	391,613	62,455	6.27	415,649	59,948	6.93	437,446	60,158	7.27

3)利用者一人当たりの市負担額(路線別補助額)

令和4年度は、江南・病院線で163.9円、江南団地A線で157.1円、江南団地D線で101.6円、江南団地E線で233.5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	R2*			R3*			R4		
	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	150,692	24,151,000	160.3	135,413	28,816,000	212.8	144,582	23,697,000	163.9
江南団地A線 (古知野高校前経由)	124,059	19,513,000	157.3	112,971	19,403,000	171.8	118,774	18,656,000	157.1
江南団地D線 (ヴィアモール前経由)	142,363	7,617,000	53.5	143,804	12,932,000	89.9	150,738	15,310,000	101.6
江南団地E線 (団地経由厚生病院行)	24,480	7,444,000	304.1	19,389	6,693,000	345.2	16,037	3,744,000	233.5
計	441,594	58,725,000	133.0	411,577	67,844,000	164.8	430,131	61,407,000	142.8

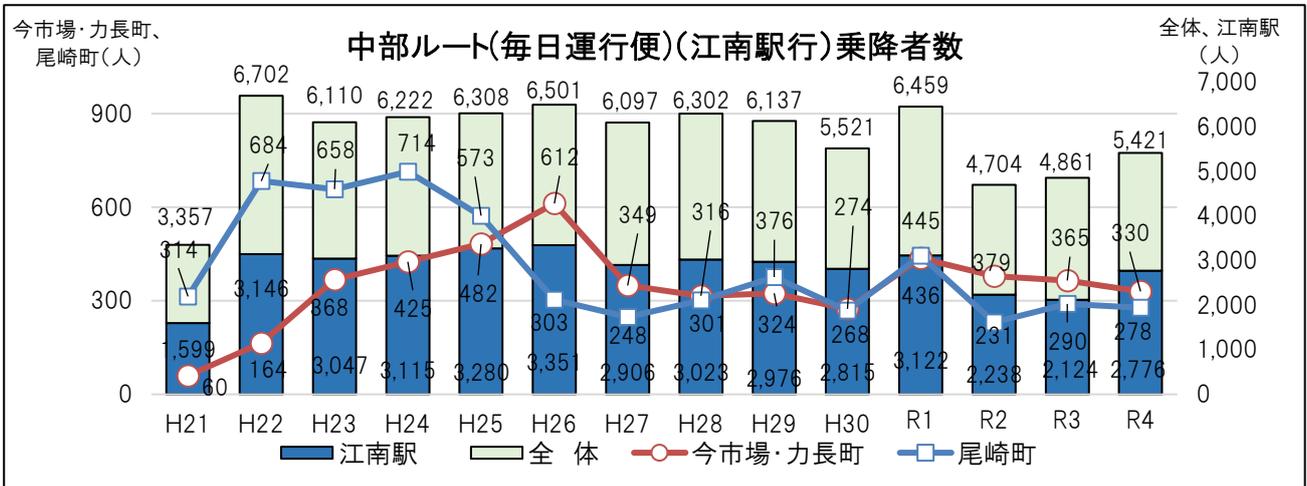
*令和2年度、令和3年度補助額および一人あたりの補助額については令和4年度に補助金額の誤算定による返還金があり、変更

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4年度は、市内停留所の乗降者数が3,384人で、前年と比較し、605人の増となった。

今市場・力長町の乗降者数は330人、尾崎町の乗降者数は278人、江南駅の乗降者数は2,776人となっている。



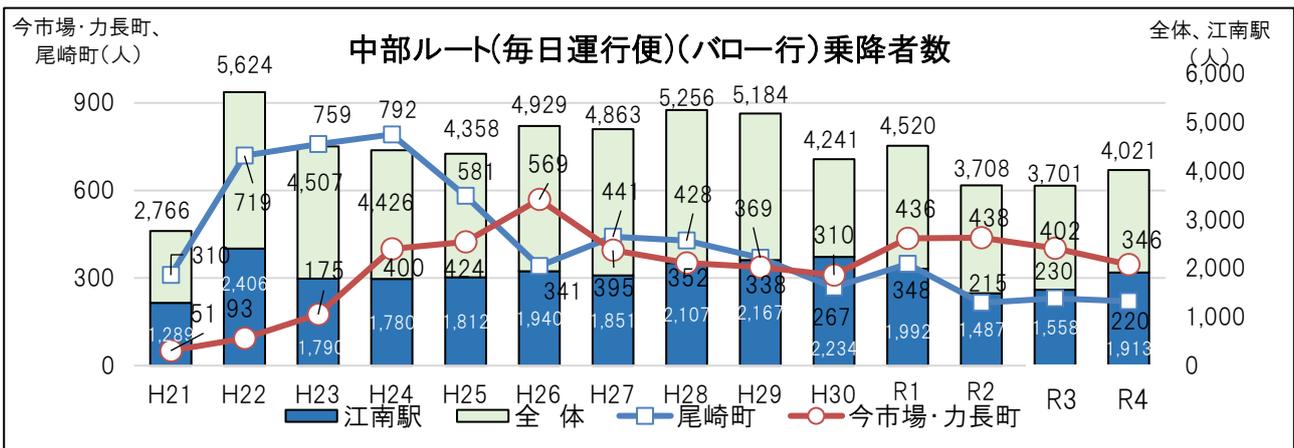
乗降者数合計 中部ルート(毎日運行便) 江南駅行 (単位:人)

停留所	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
今市場・力長町	60	164	368	425	482	612	349	316	324	274	436	379	365	330
尾崎町	314	684	658	714	573	303	248	301	376	268	445	231	290	278
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
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
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

2) 中部ルート(毎日運行便) (パロー行)

令和4年度は、市内停留所の乗降者数が2,479人で、前年と比較し、289人の増となった。

今市場・力長町の乗降者は346人で、前年と比較し、56人の減となった。



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
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
尾崎町	310	719	759	792	581	341	441	428	369	267	348	215	230	220
今市場・力長町	51	93	175	400	424	569	395	352	338	310	436	438	402	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
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

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16人、降車人数は1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
若宮八幡社前	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	6	17
江南駅	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	284	253	114
計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	293	259	131

4) 中部ルート(平日朝・夕運行便) (さくら総合病院前行)

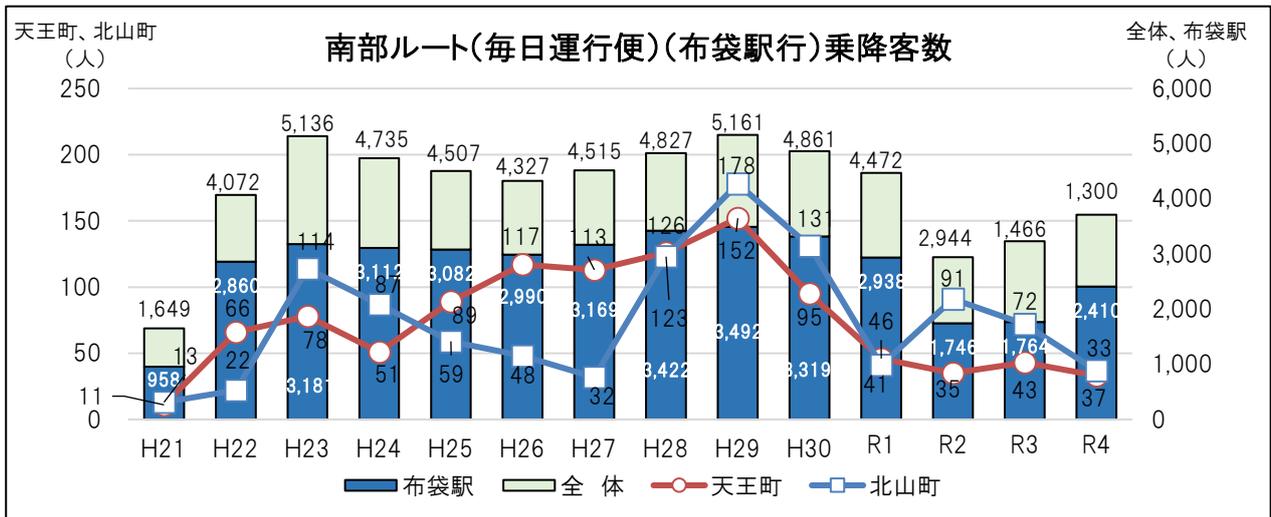
中部ルート(平日朝・夕運行便)について、令和2年4月に若宮八幡社前停留所を新設した。江南駅発で若宮八幡社前を経由する便は夕便のみであり、若宮八幡社前の乗車人数は0人、降車人数は5人となっている。

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
江南駅	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77	90	66
若宮八幡社前	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	10	5
計	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89	100	71

5) 南部ルート(毎日運行便) (布袋駅行)

令和4年度は、市内停留所の乗降者数が2,480人で、前年と比較し、601人の増となった。布袋駅の乗降者は646人の増、天王町は10人の減、北山町は35人の減となっている。

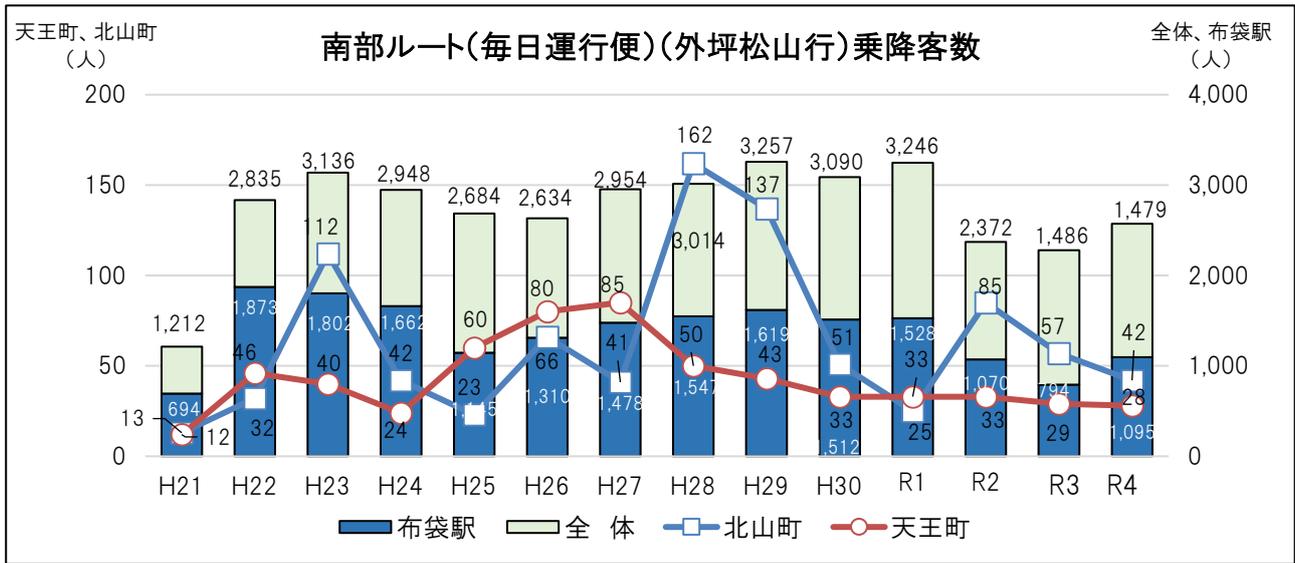


乗降者数合計 南部ルート(毎日運行便) 布袋駅行 (単位:人)

停留所	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
天王町	11	66	78	51	89	117	113	126	152	95	46	35	43	33
北山町	13	22	114	87	59	48	32	123	178	131	41	91	72	37
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
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
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

6)南部ルート(毎日運行便) (外坪松山行)

令和4年度は、市内停留所の乗降者数が1,165人で、前年と比較し、285人の増となった。
布袋駅の乗降者は301人の増、北山町は15人の減、天王町は1人の減となっている。



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
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
北山町	13	32	112	42	23	66	41	162	137	51	25	85	57	42
天王町	12	46	40	24	60	80	85	50	43	33	33	33	29	28
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
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

令和4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5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

平成 30 年3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節	地域公共交通の実態	1
第2節	市民の意向（平成25年度アンケート調査結果）	5
第3節	江南市地域公共交通を語る会での市民意見	8
第4節	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節	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節	新たな交通サービスについての課題	11
第3節	財政負担（税金投入）についての課題	12
第4節	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節	対象とする区域	15
第2節	地域公共交通政策の考え方	15
第3節	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節	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節	新たな交通サービスについての課題対応	20
第3節	財政負担（税金投入）についての課題・その他の課題	20
第2節	関係者の役割分担	21
第5章	江南市における地域公共交通政策に関する評価について	22
第1節	地域公共交通政策の評価	22
第2節	事業評価	22
第3節	評価体制・評価方法・評価実施計画	23
第1節	評価体制	23
第2節	評価方法	23
第3節	評価実施計画	23
第6章	江南市における地域主体の新しい公共交通サービスの導入ルール	24
第1節	導入プロセス	24
第2節	事業評価	25
参考資料		27
1	検討経過	29
2	個別要請の検討内容	30
3	委員名簿	34

江南市の地域公共交通の実態（基礎調査結果）

1. 江南市の地域公共交通の実態

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



2. 平成25年度市民アンケート調査結果

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



3. 地域公共交通を語る会での市民意見

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

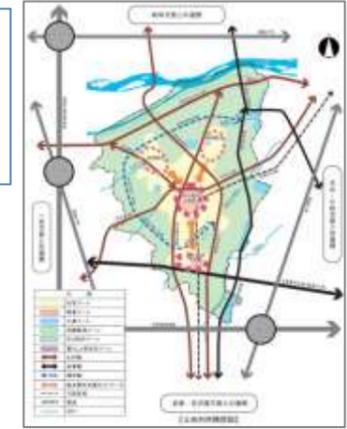
江南市における地域公共交通の基本的な考え方

基礎調査結果にみる「現状確認」

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

新しい総合計画の策定

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進する。



地域公共交通の基本的な考え方

1. 地域公共交通政策の考え方

「住宅ゾーン」「商業ゾーン」をコンパクトエリアと想定

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

2. 地域公共交通の課題対応

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

3. 地域公共交通政策に関する評価

政策評価		○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

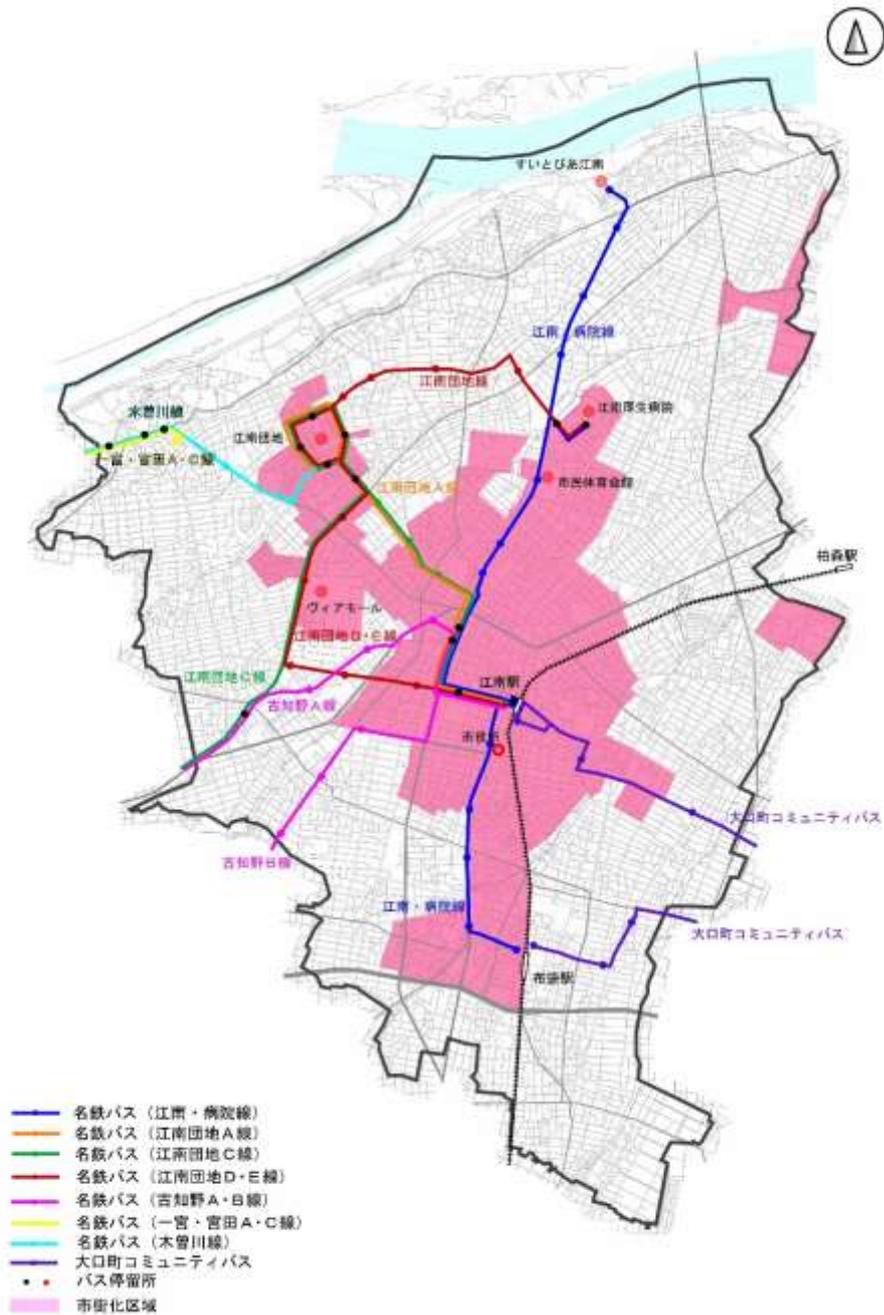
第1章 江南市における地域公共交通の実態

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CAR」による移動サービスが供給されており、実質的には市内全域に対して公共交通は提供されている。

図表 1-2 地域公共交通機関カバーエリアの人口及びカバー率の推計

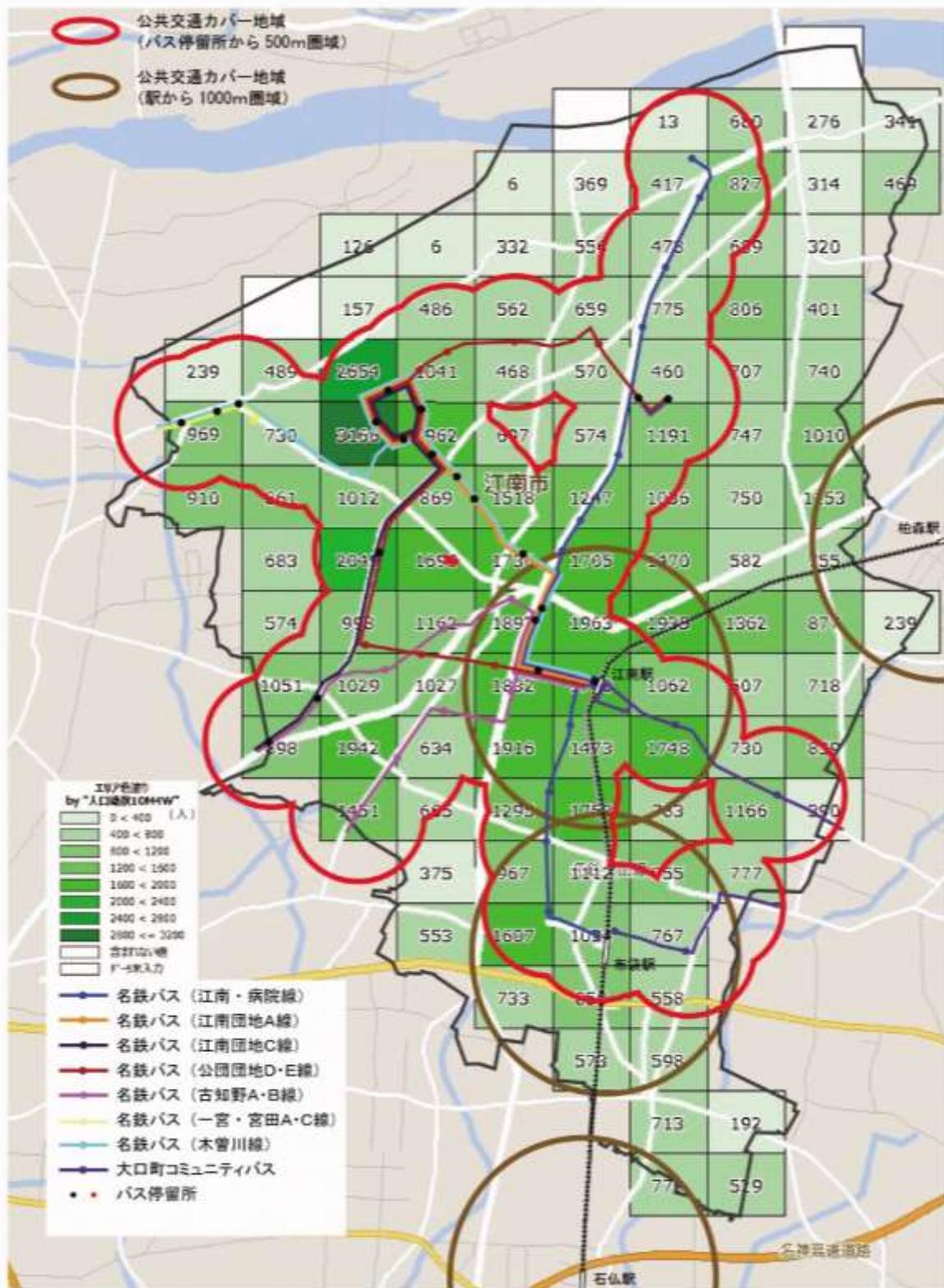
推計パターン		公共交通機関カバーエリア人口 (※1)	全人口に対するカバー率 (※2)
①	江南駅・布袋駅・柏森駅・石仏駅から半径 1 km、バス停から半径 300m の場合	61,628 人	61.8%
②	江南駅・布袋駅・柏森駅・石仏駅から半径 1 km、バス停から半径 500m の場合	78,531 人	78.7%
③	江南駅・布袋駅・柏森駅・石仏駅から半径 1 km、バス停から半径 1 km の場合	93,092 人	93.3%

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

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

出典：江南市地域公共交通基礎調査結果報告書（平成 28 年度）

図表 1-3 地域公共交通の影響範囲

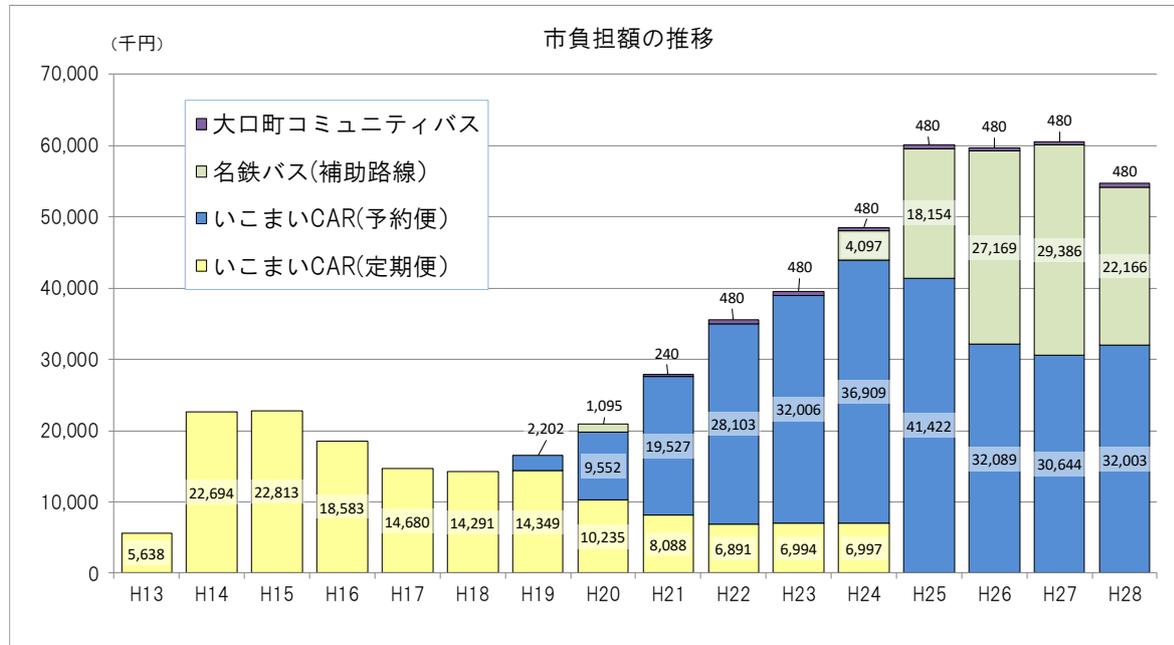


出典：江南市地域公共交通基礎調査結果報告書（平成 28 年度）

3 地域公共交通に対する市の負担額の推移

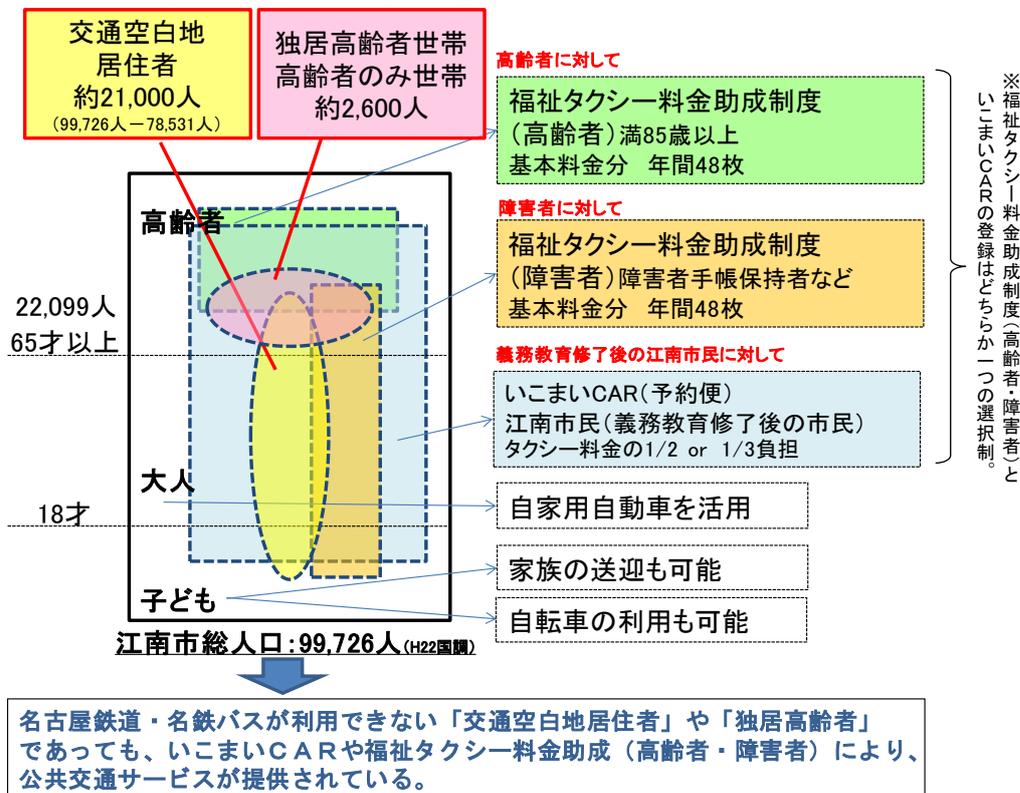
公共交通を維持するために市が負担している負担額の推移は以下の通り。
当初はいこまいCAR定期便の事業に対して負担していたが、予約便に事業変更して負担額が変動した。現状は年間約 6,000 万円負担しており、その内訳は、いこまいCAR予約便に約 3,000 万円、名鉄バス（補助路線）に約 3,000 万円となっている。

図表 1-4 公共交通に対する市の負担額の推移



資料：江南市（平成 29 年度）

図表 1-5 公共交通についての市の支援内容



出典：江南市地域公共交通基礎調査結果報告書（平成 28 年度）

第2 市民の意向（平成25年度アンケート調査結果）

1 アンケート調査結果要約

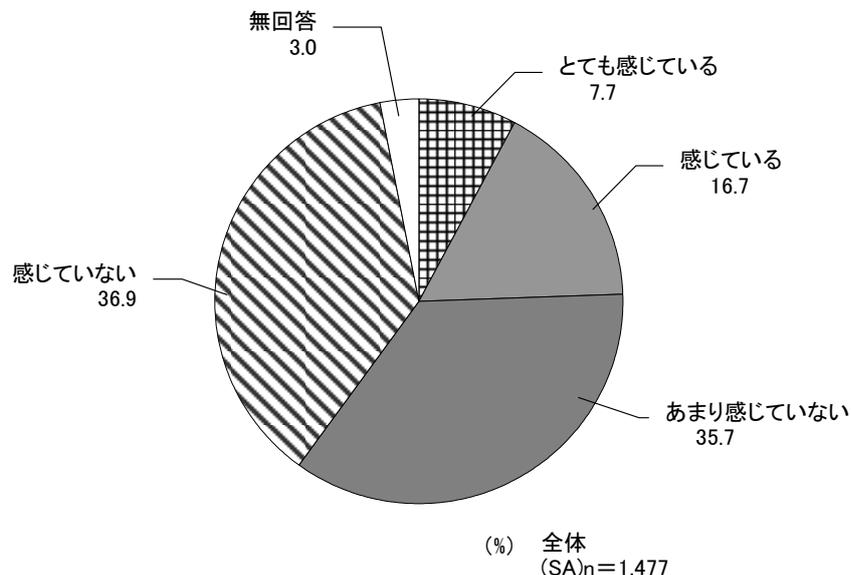
- 全体を総括すると、バス・いこまいCAR（予約便）は、認知度・利用度とも、決して高い状況には無いにも関わらず、そのサービス水準に対しては、「満足」より「不満」が上回っている。税金を投入して民間路線バスを維持することは、「妥当」が若干上回っているが、今後の税金投入は維持もしくは抑制すべきとの意向にある。
- 名鉄バスが通過していない「古知野東（線路東）」・「古知野北」・「布袋（線路東）」・「布袋北」等のエリアは、公共交通に対するサービス水準の満足度や税金を投入して維持することに対して評価は低く、「今以上の税金投入・サービス向上」の期待があり、地域格差が明確に認められた。
- アンケート結果をふ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

2 アンケート調査内容（一部抜粋）

（1）日常の移動に不便を感じているか（問3-1）

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

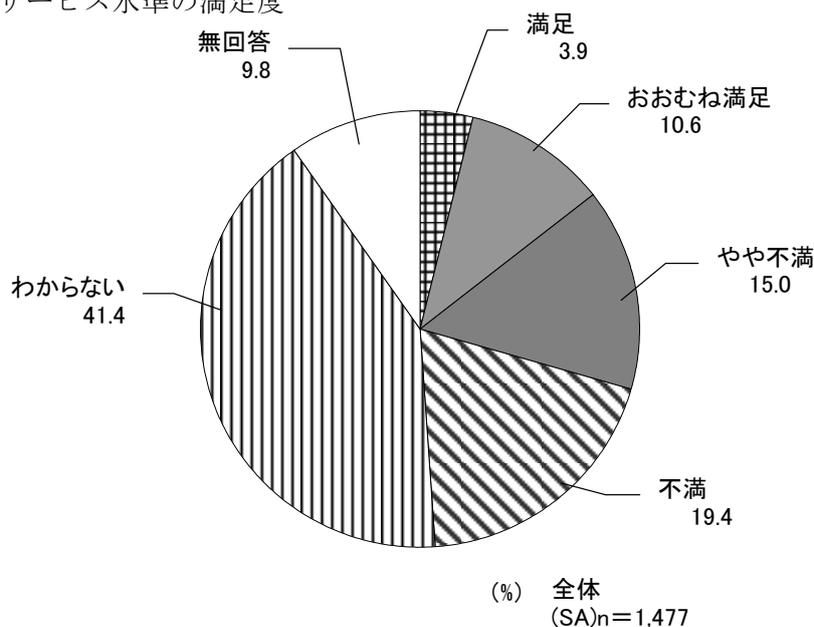
図表 1-6 日常の移動に不便を感じているか



(2) バスの利用頻度とサービス水準に対する満足度について (問3-6)

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

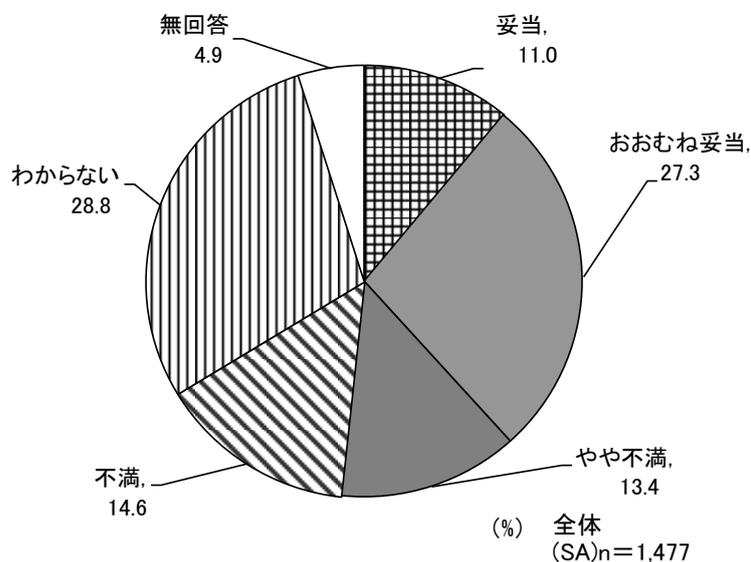
図表 1-7 サービス水準の満足度



(3) 税金を投入して民間路線バスを維持することに対する評価 (問4-1)

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

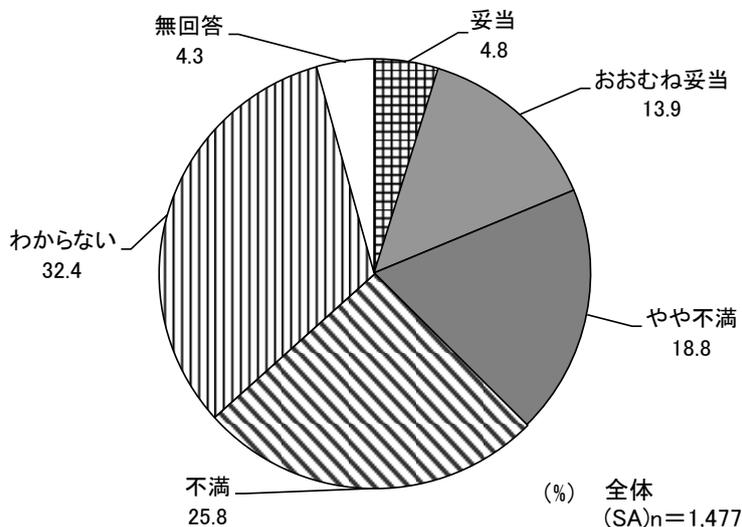
図表 1-8 民間路線バスを維持することに対する評価



(4) 「いこまいCAR（予約便）」を維持することに対する評価（問4-2）

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

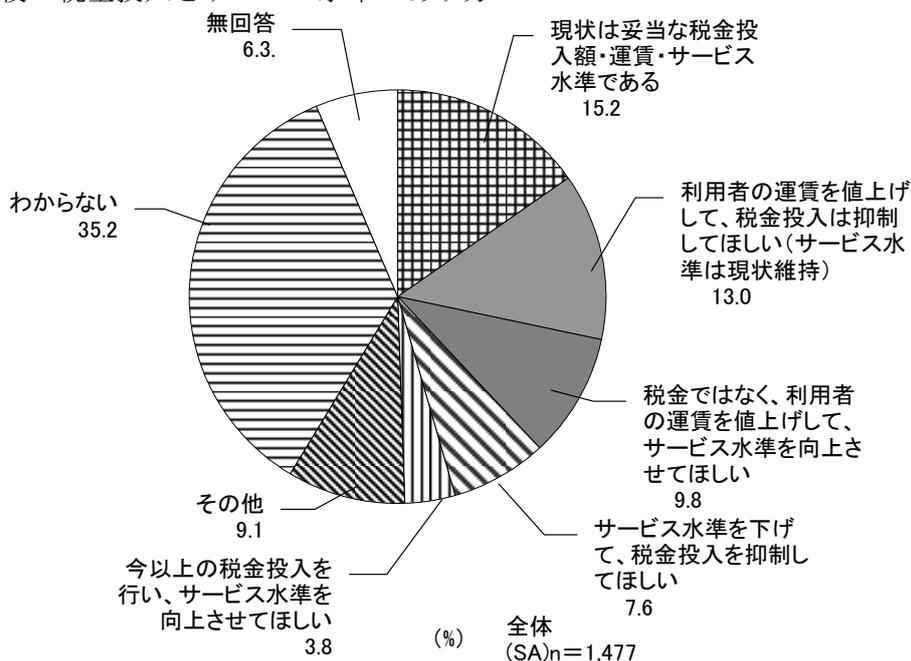
図表 1-9 「いこまいCAR（予約便）」を維持することに対する評価



(5) 今後の税金投入とサービス水準のあり方（問4-3）

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

図表 1-10 今後の税金投入とサービス水準のあり方



第3 江南市地域公共交通を語る会での市民意見

(1) 開催日時

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

(2) 開催内容

○江南市の公共交通の現状についての報告

○グループに分かれて意見交換

・公共交通の現状報告に対する意見や今後どのような対応をすべきかの意見の確認

(3) 開催風景 (写真)



(4) 語る会での主な意見

① 名鉄バスに対する主な意見

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

② いこまいCARに対する主な意見

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

③ 福祉タクシー料金助成制度に対する意見

- 制度設計等に対する意見
- 事業費等に対する意見

④ 大口町コミュニティバスに対する意見

・便数が少ない。生活圏を考えると、江南・大口・扶桑で一緒に対応すべき。など

⑤ 交通空白についての意見

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

⑥ その他の意見 (新たなサービスに対する意見)

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

第4 江南市地域公共交通基礎調査結果（平成28年度）にみる江南市の現状確認

1 現時点で江南市の公共交通は課題があるもののおおむね充足

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

2 既存の公共交通に対する個別要請についての対応

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

3 地域間の格差及び地域の機運

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

第2章 江南市における地域公共交通の課題

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

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

第1 既存の地域公共交通サービスについての課題（個別要請）

1 名鉄バスについて

○市民からの要望事項についての検討

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

○税投入の見直しについての検討

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

○コミュニティバスへの転換要請についての検討

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

2 いこまいCARについて

○市民からの要望事項についての検討

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

○制度設計等に対する意見についての検討

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

3 福祉タクシー料金助成制度について

○制度設計等に対する意見についての検討

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

4 大口町コミュニティバスについて

○市民からの要望事項等についての検討

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

第2 新たな交通サービスについての課題

1 交通不便地域について

○交通不便地域の対応についての検討

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

2 新たなサービスについて

○導入についての検討

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

○財政上の工夫（財政投入を伴わない施策）についての検討

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

3 駅前整備について

○将来のまちづくりでの検討

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

4 自転車利用について

○将来のまちづくりでの検討

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

第3 財政負担（税金投入）についての課題

○拡大 or 抑制の相対立する意見についての検討

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

第4 その他の課題

○評価・情報発信等の体制確保についての検討

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

第3章 江南市における地域公共交通の基本的な考え方

第1節 まちづくりに取り組むための基本的な考え方

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

① 基本目標1「地域の魅力を活かした機能的なまちづくり」

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

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

資料：総合計画「第Ⅱ部 基本構想」より抜粋

② 土地利用における「拠点」の形成

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

資料：総合計画「第Ⅲ部 基本計画」より抜粋

③ 市長の戦略政策1「多彩な魅力・多様な暮らしを選べるまちの実現」

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

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

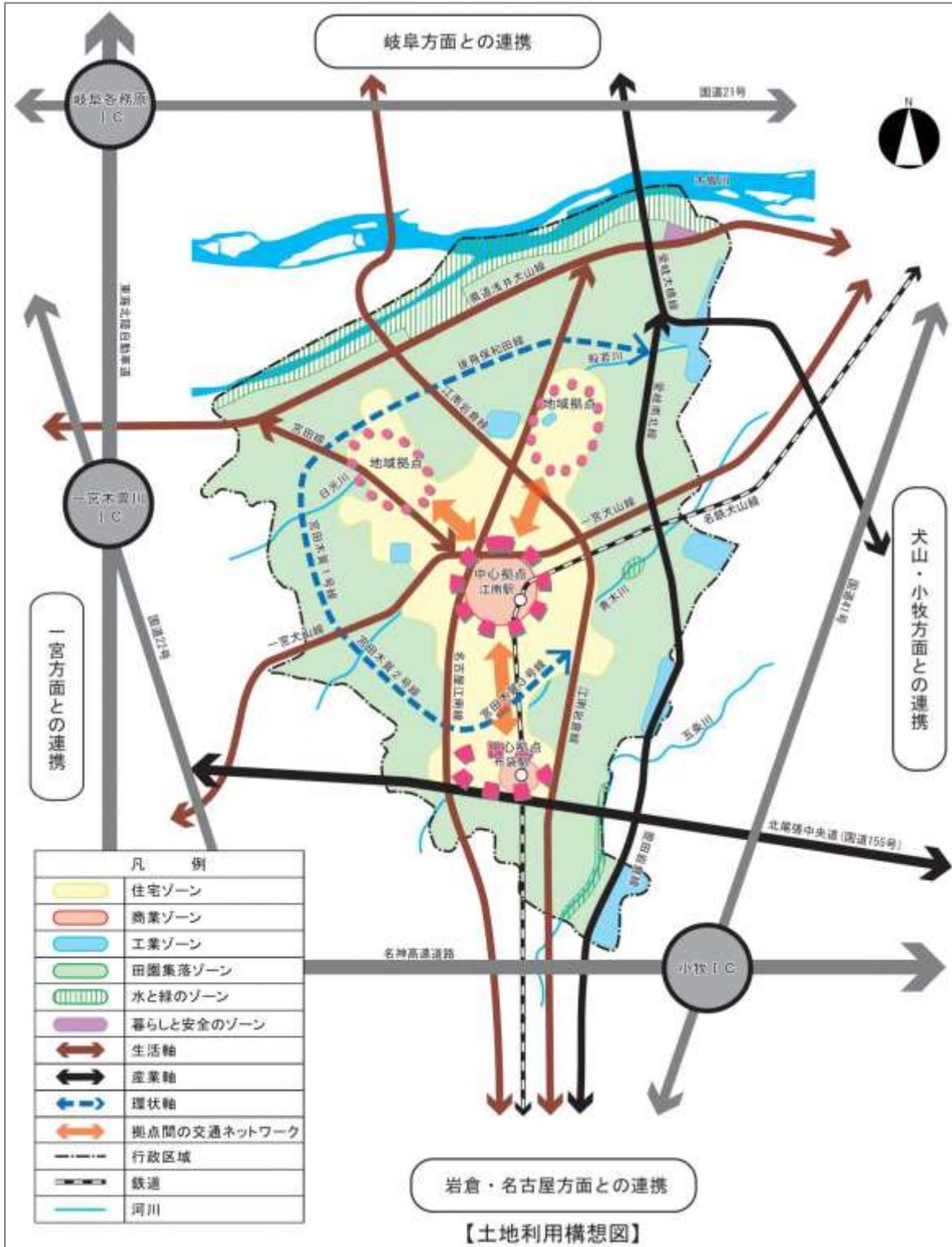
そのため、更新を予定している都市計画マスタープランと新たに作成する立地適正化計画

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

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

資料：総合計画「第Ⅲ部 基本計画」より抜粋

【参考】総合計画における土地利用構想図



出典：総合計画「第Ⅲ部 基本計画」より抜粋

第2節 地域公共交通の基本的な考え方

第1 対象とする区域

地域公共交通政策を実施する「対象とする区域」は、「江南市全域」とする。

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

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

○重点エリアの設定

「住宅ゾーン」・「商業ゾーン」では重点的に地域公共交通事業を展開

第2 地域公共交通政策の考え方

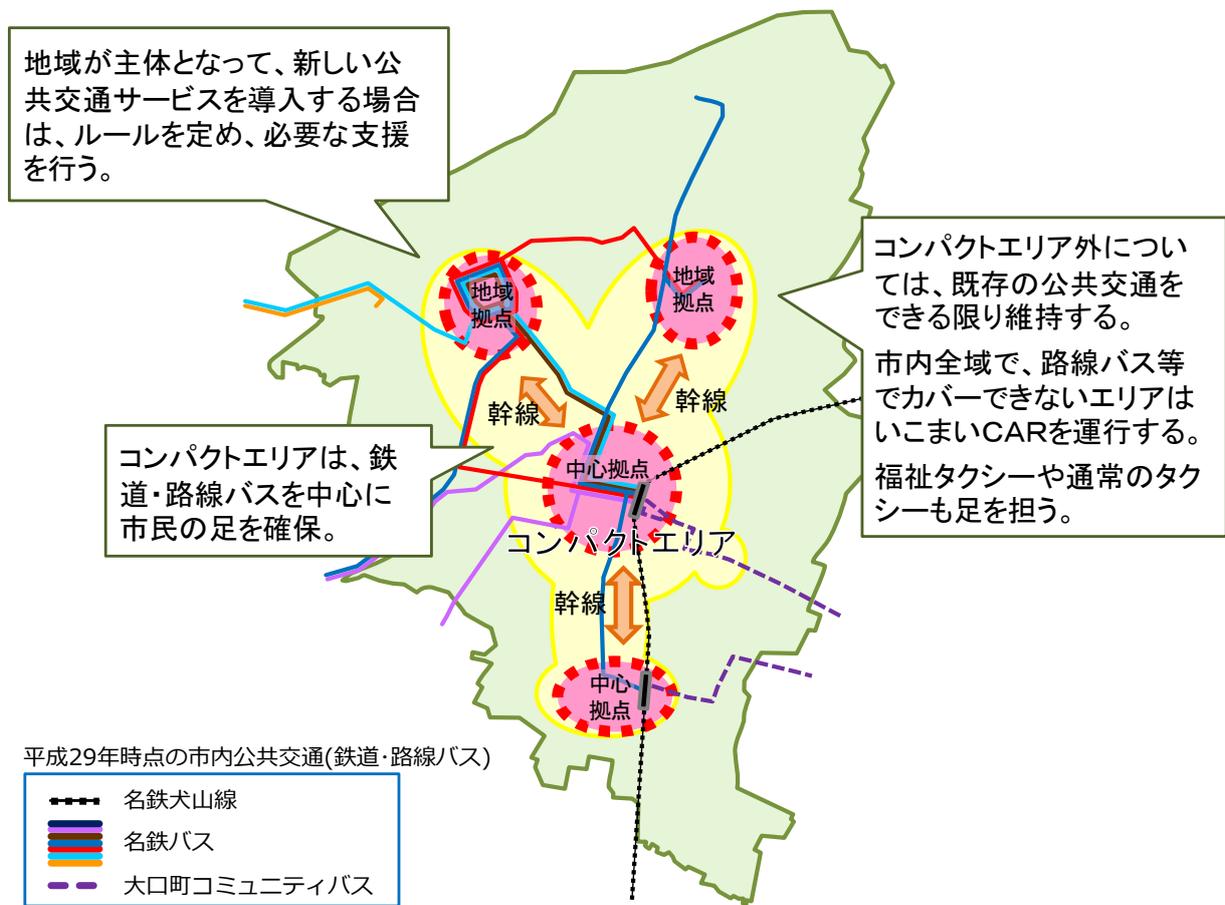
江南市の公共交通は、鉄道や路線バス、大口町コミュニティバスが存在し、市内全域でいこまいC A Rを運行していることから、おおむね充足している状況となっている。

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

以上をふまえ、江南市の地域公共交通政策の考え方を以下のとおりとする。

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

図表 3-1 江南市の地域公共交通のイメージ



○今回の考え方に基づく公共交通政策を実行する事業期間

総合計画と連動した「平成30年度～平成39年度」の10年間

第3 地域公共交通のネットワークの目指す姿と各モードの役割

1 江南市の地域公共交通のネットワークの目指す姿

江南市の地域公共交通のネットワークの目指す姿は、以下の通りとする。

<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心拠点間と中心拠点－地域拠点間を結ぶネットワークを「幹線」として位置付け、鉄道（名古屋鉄道）や路線バスを中心として公共交通を維持確保する。 ・ 幹線以外のバス路線を「支線」と位置付け、利用の状況に応じて、見直しを検討する。 ・ 路線バスでカバーできない部分については、「いこまいCAR」により、市内全域で移動できる環境を維持確保する。 ・ 周辺自治体や名古屋圏との移動を支える広域の公共交通については、鉄道（名古屋鉄道）および複数の市町にまたがって運行する路線バスで対応する。 ・ 路線バス、いこまいCARでは地域のニーズと合わない場合は、地域が主体となって実施する公共交通サービスで対応する。 ・ その他の公共交通事業については、利用者（市民）は必要に応じて活用する、事業者は必要に応じた運行体制を整えるなど、関係者が協力しながら、事業主体が中心となってサービスを提供する。
--

2 ネットワークを形成する各モード（交通手段）の役割

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

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

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

3 江南市が事業主体となって展開する「いこまいCAR」の位置付け

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

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

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

第4章 江南市における地域公共交通の課題対応

第1節 地域公共交通の課題対応

第1 既存の地域公共交通サービスについての課題（個別要請）対応

1 名鉄バス（路線バス）について

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

2 いこまいCARについて

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

3 福祉タクシー料金助成制度について

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

4 大口町コミュニティバスについて

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

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

第2 新たな交通サービスについての課題対応

1 交通不便地域について・新たなサービスについて

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

2 駅前整備について

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

3 自転車利用について

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

第3 財政負担（税金投入）についての課題・その他の課題

1 財政負担について・評価体制の確保について

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

2 情報発信体制の確保について

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

第2節 関係者の役割分担

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

○関係者の役割分担

構成員	役割
江南市	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通政策の検討主体・実施（事務局を担う） ● 名鉄バス路線の維持 ● いこまい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	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスの運行 ● 利用促進策の実施
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● いこまい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	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路管理上の観点からの助言
公安委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通保安上の観点からの助言
地域公共交通の利用者（市民）	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の積極的な利用 ● 地域主体の公共交通の検討・協議
学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> ● 協議のアドバイス・コーディネート （協議の進行役、各種提案、他地域事例の紹介等）

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

○江南市地域公共交通会議の役割（江南市地域公共交通会議設置要綱 第1条）

道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。

（協議事項：要綱第2条）

- ・ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- ・ 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- ・ 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

第5章 江南市における地域公共交通政策に関する評価について

第1節 地域公共交通政策の評価

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

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

○評価指標

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

第2節 事業評価

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

○評価指標

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

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

第3節 評価体制・評価方法・評価実施計画

第1 評価体制

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

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

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

第2 評価方法

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

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

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

第3 評価実施計画

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

第6章 江南市における地域主体の新しい公共交通サービスの導入ルール

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

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

第1 導入プロセス

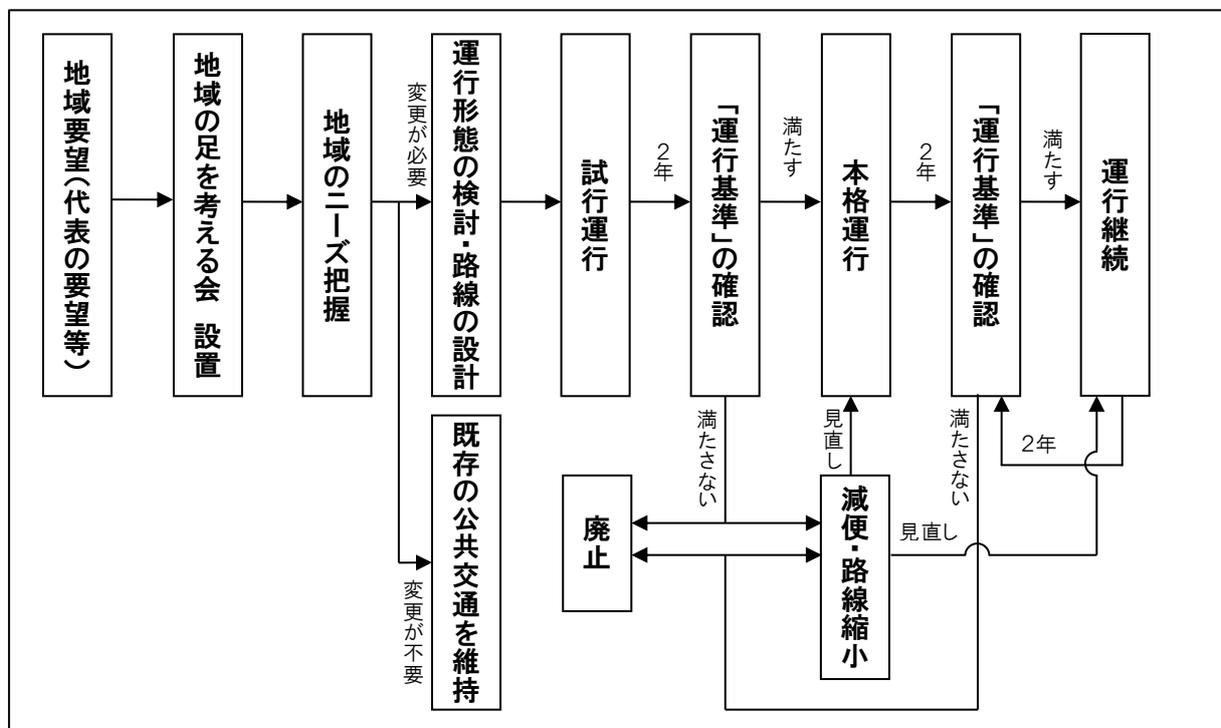
「地域の代表者からの要望」等により、市への意見が寄せられた際、地域主体で検討する事を前提に市が相談を受け付ける。

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

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

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

① 地域主体の新しい公共交通サービスの導入プロセス（フロー）



② 地域の足を考える会（仮称：地区交通協議会）の設置の考え方

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

③ 導入時の基本原則

- 地域住民主体の事業とする。
（地域住民は、事業構築・運営支援・利用促進等に主体的に参画する）
- 運行主体はボランティアではなく、事業者とする。
- 路線バス等の既存の地域公共交通と競合しないよう配慮する。
- 地域が主体となった新たなサービス導入時は、重複投資を避けるために当該地区のいこまい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にならないよう配慮する。
- 新たな路線の運行を検討する際には、スクールバスや企業従業員送迎バスの混乗利用などの大きな財政支援を伴わないで対処可能な代替案も協議する。

第2 事業評価

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

○事業評価制度の内容

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

参考資料

<目次>

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

1 検討経過

<平成 28 年度>

○江南市地域公共交通基礎調査の実施

江南市公共交通再編委員会、江南市地域公共交通会議で協議

<平成 29 年度>

○江南市地域公共交通基礎調査を受けて課題解決策を検討

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

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

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

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

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

第 4 回 再編委員会(12/27)	第 4 回 検討部会 (1/18)	第 2 回 交通会議(2/21)
○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つかない項目であるため、対応しない。
バス停留所の位置の見直し	
運賃補助	
江南駅前ロータリーの混雑解消	必要に応じて担当課で検討を実施する。
定時性の確保(交通状況・天候)	
イベント時の臨時便の運行	

(2) いこまいCAR

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

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

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

(3) 福祉タクシー料金助成制度に対する個別要請

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

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

(4) 大口町コミュニティバス

再編委員会、検討部会にて検討。以下の理由により、現行通りとした。

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

○路線バス事業の見直しについて

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

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

・江南・病院線（平日）

江南・病院線（布袋駅～江南駅～江南厚生病院～すいとぴあ江南）

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

・江南団地線（平日）

江南団地線（古知野高校前経由）（江南駅～古知野高校前～江南団地）

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

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

対象区間	考え方
江南団地線（古知野高校前経由） 江南駅→古知野高校前→江南団地 34 便（H28）⇒33 便（H29） 江南団地→古知野高校前→江南駅 35 便（H28）⇒33 便（H29）	コンパクトエリアに該当するが、利用状況が悪くなっていることから、利用状況に応じて見直しを検討する。
江南団地線（ヴィアモール前経由） 江南団地線（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

江南市地域公共交通会議設置要綱

制定平成 19 年 6 月 27 日

(設置)

第 1 条 江南市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、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ため設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 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
- (2) 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
- (3) 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

(交通会議の構成員)

第 3 条 交通会議の委員は 20 人以内とし、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命するものとする。

- (1) 市長の指名する職員
- (2) 愛知県知事の指名する職員
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者（乗合バス事業者）
- (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者（タクシー事業者）
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者（愛知県タクシー協会及び愛知県バス協会）
- (6) 利用者の代表者（区長代表又は老人クラブ連合会代表）
- (7) 愛知運輸支局長の指名する職員
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手代表者
- (9) 道路管理者、愛知県警察、学識経験者
- (10) その他交通会議で必要と認める者

2 委員は、事故その他やむを得ない事由により、交通会議に出席できないときは、あらかじめ、その旨を会長に届け出て、代理人を出席させることができる。

(任期)

第 4 条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から 2 年とし、再任を妨げない。

2 補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第 5 条 交通会議に会長及び副会長をおき、会長は委員の互選によりこれを定め、副会長は委員のうちから会長が指名する。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務

を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議は、会長が招集し、議長となる。

- 2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開き、議決をすることができない。
- 3 交通会議の議決の方法は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところとする。
- 4 交通会議の会議は原則として公開とする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、会長は、会議に諮って公開しないことができる。
 - (1) 江南市情報公開条例（平成15年条例第2号）第7条に規定する不開示情報が含まれる事項に関して調査又は審議するとき。
 - (2) 会議を公開することにより、当該会議の円滑かつ公正な運営に著しい支障が生じると認められるとき。
- 5 交通会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させて意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(書面開催)

第7条 会長は、緊急を要する事項又は会長が必要と認めたものについては、事業の概要を記載した書面を委員に送付し賛否を問い、その結果をもって会議の議決に代えることができる。

- 2 前項の場合において、会長は、その結果を次回の会議において報告するものとする。

(部会)

第8条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討等を行うため、必要に応じ交通会議に部会を置くことができる。

- 2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(傍聴)

第9条 交通会議を傍聴しようとする者は、会議が開始される5分前までに、江南市地域公共交通会議傍聴人受付簿（以下「傍聴人受付簿」という。）（様式第1）に住所、氏名、年齢及び連絡先を記入しなければならない。

- 2 会長は、傍聴人が、会議の秩序を乱し、又は妨げとなるような行為をするとき、その他会議の円滑な進行を図るために議長が指示する事項に従わないときは、退場を命ずることができる。
- 3 会長は、傍聴希望者が多数であるときは、傍聴人の人数を制限することができる。制限する人数や調整方法については、会議室の状況を勘案し、会長がその都度決定するものとする。

(協議結果の取扱い)

第10条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第 11 条 交通会議の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(その他)

第 12 条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この要綱は、平成 19 年 6 月 27 日から施行する。

附 則

この要綱は、平成 20 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成 28 年 4 月 1 日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱の施行の日以後最初に委嘱される委員の任期は、第 4 条第 1 項の規定にかかわらず、平成 29 年 6 月 26 日までとする。

附 則

この要綱は、平成 29 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

1 この要綱は、平成 30 年 4 月 1 日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱の施行の日以後最初に委嘱される委員の任期は、第 4 条第 1 項の規定にかかわらず、平成 31 年 6 月 26 日までとする。

附 則

この要綱は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この要綱は、令和 4 年 9 月 1 日から施行する。

様式第 1 (第 9 条関係)

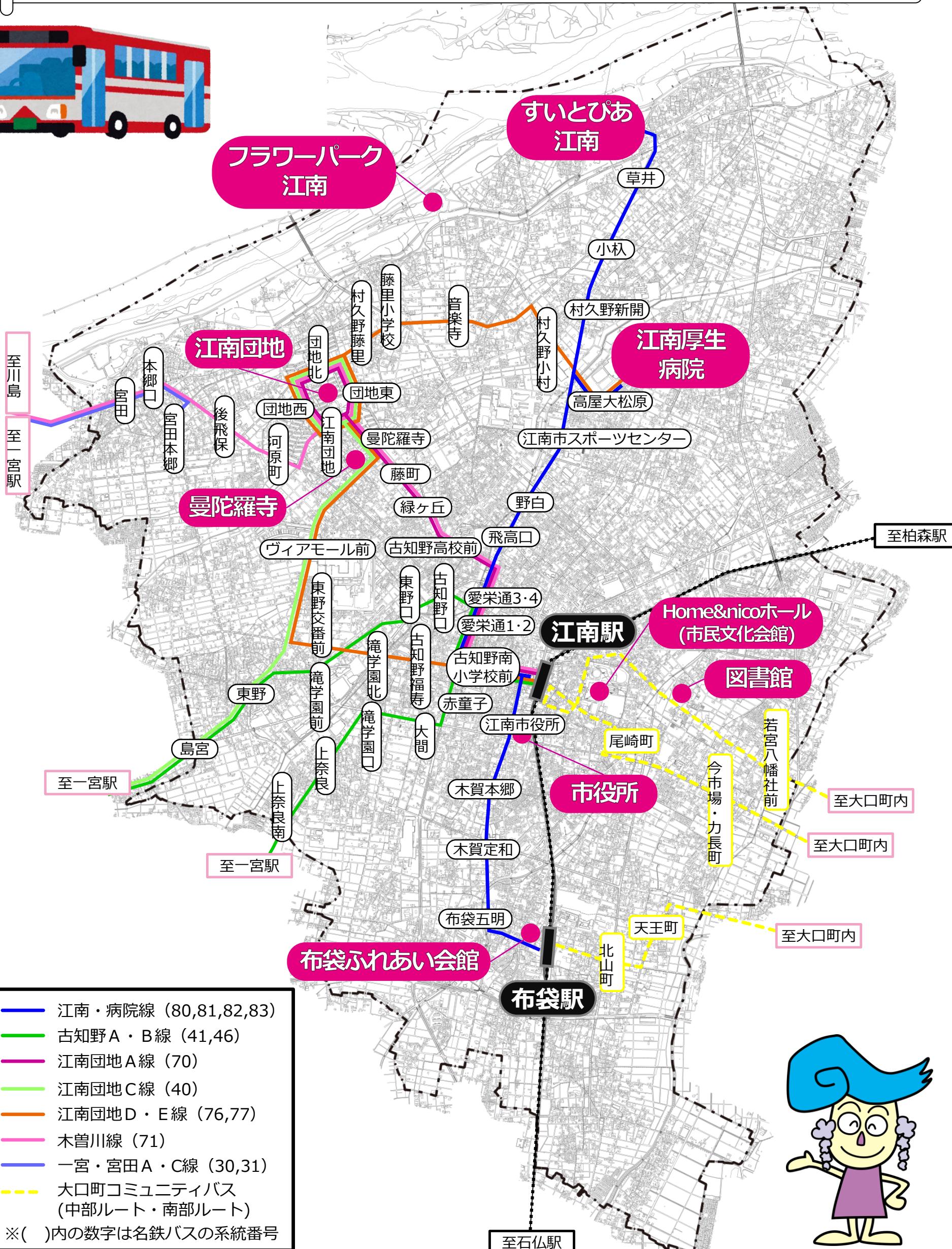
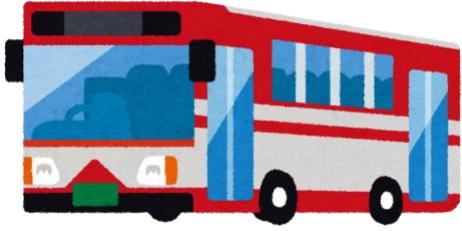
年 月 日

江南市地域公共交通会議傍聴人受付簿

整理番号 _____

氏 名	年 齢	住 所	連絡先

江南市内のバス停・路線図



- 江南・病院線 (80,81,82,83)
 - 古知野A・B線 (41,46)
 - 江南団地A線 (70)
 - 江南団地C線 (40)
 - 江南団地D・E線 (76,77)
 - 木曽川線 (71)
 - 一宮・宮田A・C線 (30,31)
 - - - 大口町コミュニティバス (中部ルート・南部ルート)
- ※()内の数字は名鉄バスの系統番号



いこまいCAR（予約便）ご利用案内

○いこまいCAR（予約便）とは

事前に市へ利用者登録を行い、利用の前日までにタクシー事業者へ予約することで、市内に限り、いこまいCARの料金で移動できるサービスです。

○利用者登録

以下の要件を全て満たす方であれば、どなたでも利用者登録することができます。

- ・ 江南市に住民登録している
- ・ 義務教育を修了している
- ・ 福祉タクシー料金助成（タクシーチケットの交付）を受けていない

また、**利用者登録は代理の方でも可能で、電話での申込みもできます。**

※既に福祉タクシー料金助成の対象者で、年度内にいこまいCAR（予約便）を利用された方は、同年度中に福祉タクシー料金助成を受けることはできません。

○運行日時等

運行日時：**毎日 午前8時30分～午後5時（午後5時までに目的地に到着）**

※通院のために往復利用し、通院先から直接乗車する場合 午後6時まで

運行区域：**江南市内**

運休等：台風等の影響により、運行できない場合があります。また、通勤、通学、通塾等の定期的な利用はできません。

○利用料金（一般乗車方式）

利用料金：タクシーのメーター運賃の半額（10円未満切捨て）

最低料金は**310**円で、迎車料金は利用者が負担。

※運行する距離が同じであっても、道路の交通状況等により、到着までの所要時間が長くなれば運賃が上がる場合があります。

○予約方法等

利用する日の前日までにタクシー事業者に予約をしてください。

利用予約は利用者登録をした2日後から可能になります。

※転入後・転居後に利用者登録をする場合、住民情報を更新してから登録するため、利用予約できるようになるまで3～5日かかる場合があります。

○予約先

名鉄タクシー：56-4545

愛北タクシー：55-2266

尾張タクシー：54-1515

犬山タクシー：54-2380

予約受付時間：**毎日午前10時～午後9時（利用する日の前日までに予約）**

いこまいCAR（予約便）は完全予約制であるため、利用当日になってから予約した運行内容を変更することはできません。

○定員について

タクシー車両を使用しているため、定員は4人までとなります。

○立寄りについて

10分以内であれば、知人との相乗りや軽微な買い物での立寄りが可能なので、予約の際にお申し出ください。

○利用者登録・問合せ先

江南市役所 都市計画課 都市政策グループ
54-1111（内線385）

登録日	令和 年 月 日
予約開始日	令和 年 月 日（2日後）
利用開始日	令和 年 月 日（3日後）

いこまいCAR（予約便）利用予約の仕方

○利用の前日までにタクシー事業者へ連絡し、
下記①～⑤の内容を伝えてください

①「いこまいCARの予約がしたい」

②乗る人の名前、電話番号

③片道か往復か

④利用日時、乗降場所、利用人数、目的等を正確に
(利用日になってから予約内容の変更はできません)

⑤帰りの時間 (往復や帰りのみで利用する場合)

※帰りの時間が分からない場合、用事が済んでから
再度予約したタクシー会社に連絡してください

道路の交通状況によっては乗車場所へのお迎えが遅れる
場合があるので、時間に余裕をもって予約してください



○タクシー運賃の割引制度

いこまいCARや通常のタクシーでは
下記の割引制度が利用できます

・障害者割引

身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手
帳を提示 … 1割引

・運転免許証返納割引

運転経歴証明書を提示（70歳以上限定）… 1割引

※障害者割引と運転免許証返納割引が重複する場合は、
どちらか一種類のみ適用

割引内容は事業者により異なる場合があるため、詳細は
各事業者にお問い合わせください。



地域公共交通について

活発で良い議論が できる会議のために。

地域に合ったより良い公共交通の
未来に向けて、今から議論をしっかりと、
着実に重ねよう。



全国の地域公共交通が、 いま、**大ピンチ**です!



利用者の減少

利用者が減り、路線が減少し続けています。

採算の悪化

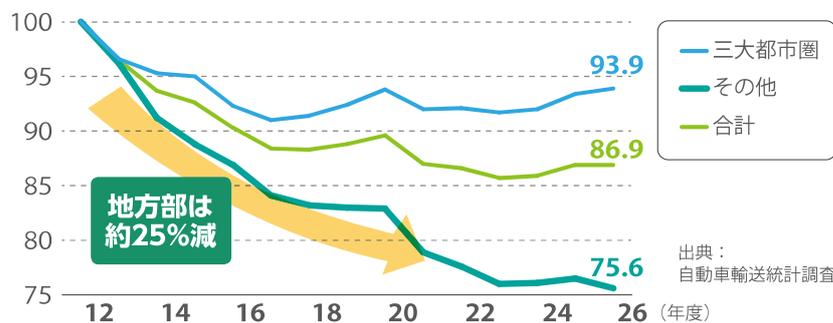
路線の縮小・廃止

鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等、様々な公共交通があります。

でも、今、地方の公共交通は利用者が減少傾向にあり、結果、路線も減少し続けています。

あなたの地域には、
どんな公共交通が走っていますか?

バス輸送人員の推移(H12年度を100とした場合)



地域みんなが豊かに暮らすために、地域の公共交通はとても重要です。

地域にはいろいろな人が住み、いろいろな場面で公共交通を必要としています。

通院・買物

自分で運転するのが不安だわ。でも、通院や買物は自分1人で行きたいし。

通学

進学に向け、遠方の高校へ通いたい。通学はなるべく親に迷惑をかけたくない。

通勤

日々の通勤、渋滞もすごいし、車でいくのは疲れるな。

観光

地域の良いところ、いろいろとゆっくり、回りたいな。



地域公共交通があることにより1人ひとりが自立した生活を送れ、そして、まちに人を呼び込むことができ、賑わいや活気へとつながります。

地域公共交通は、まちづくりには欠かせない大切な要素です。

地域公共交通がなくなって困ることは？ あってできることは？

5年後、10年後、地域の公共交通を維持するために、
今からできることをしっかりと、考えていく必要があります。

「地域公共交通会議」は、地域にふさわしい公共交通をつくりあげていくために、住民、交通事業者、行政など関係者みんなで、話し合って決める場です。 ※地域公共交通に関する会議の仕組みや呼び方は地域によって異なります

地域公共交通会議で話し合うこと

運行について

ダイヤやルートの見直し、停留所の位置や運賃など、利用者にとって使いやすいものを目指します。また、きちんと運行され、改善が図られているか、地域の関係者みんなを確認します。

利用者を増やすために

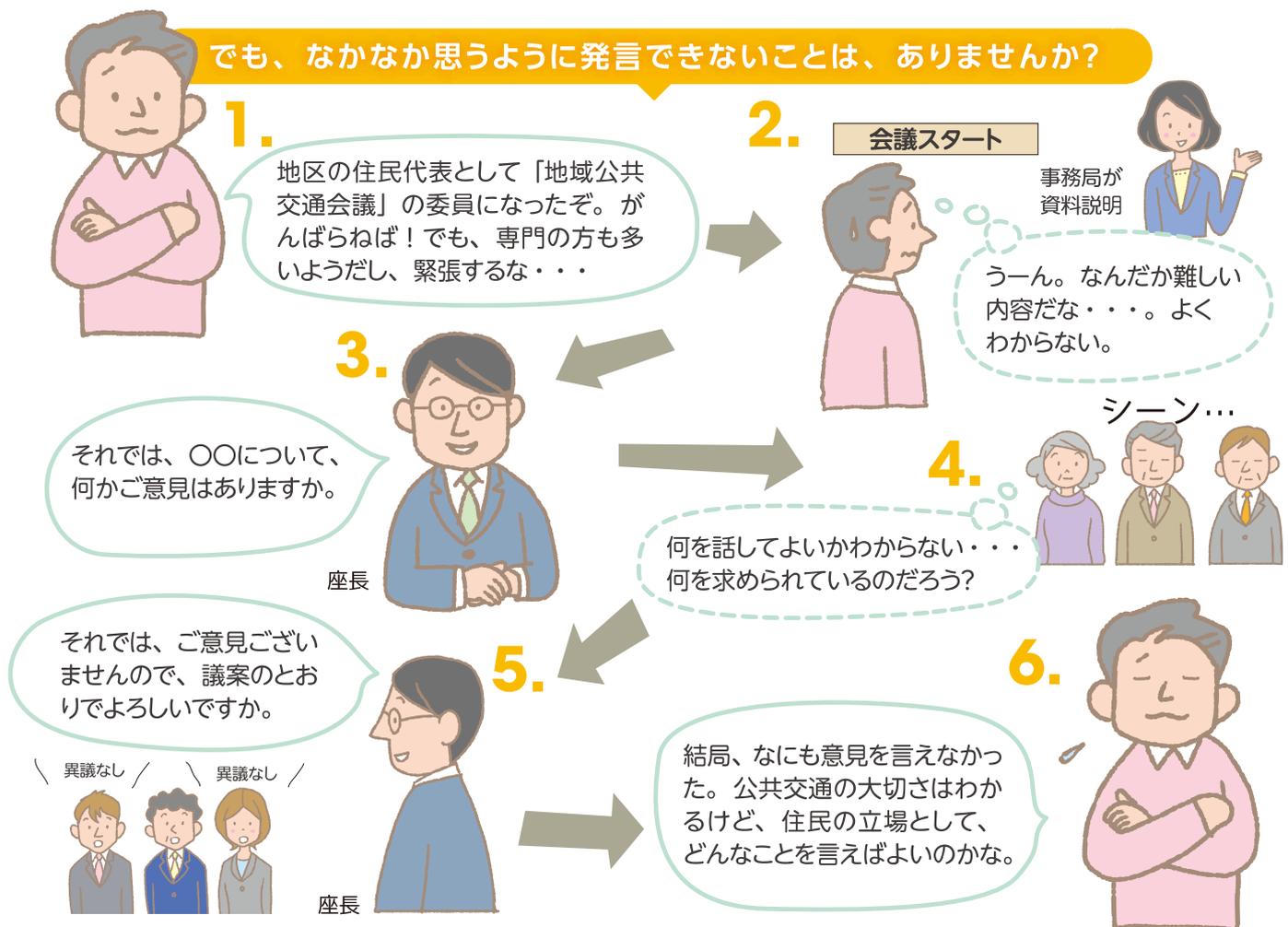
地域公共交通の利用者を増やすため、みんなでいろいろなアイデアを持ち寄り検討します。

地域全体の、公共交通の将来について

まちや地域全体のあり方など、将来を見据えた広い視野をもって、今後どのような地域公共交通が必要か関係者みんな考えます。

その他、交通に関する、計画づくりや補助金の申請など…

でも、なかなか思うように発言できないことは、ありませんか？



せっかく参加する会議。あなたの意見で公共交通を良くするためにはどうすればいいのでしょうか？

会議の参加者とその役割

※会議によっては、参加者が異なる場合があります。

参加している人はどんな人たちで、どんな立場で参加しているのでしょうか？

法律、制度など
専門的なことへの質問

解説・助言
改善に向けた
提案

住民代表

- 日頃から感じている、利用するうえでの課題、困ったことを伝える
- 地域の視点から、公共交通に関する課題や、必要な取り組みを提案

利用している大型スーパー最寄りのバス停が、店からちよつと遠いんです。買物の後、重い荷物を持って移動しなればいけないから、**スーパーの入口までバスが入れるとうれしい**という声があります。

身近な
影響への
質問

座長

- 議事の進行
- 話しやすい雰囲気づくり、会議の活性化
- 議題によっては、事務局や関係の強い委員に発言を促す

日頃感じているご意見、ありがとうございます。利便性向上に向けた貴重な意見かと思えます。**乗り入れについて議論しましょう。**

市町村

- 市町村としての方針を提示
- 地域の活性化やまちづくり等の立場から発言

スーパーへの乗り入れに対しては、**要望については、住民アンケート等でもあがって**きています。

わかりやすい
説明

事務局

- 会議の設計、運営
- 関係者との調整・連携
- 事業の実施状況の報告
- 必要な資料のとりまとめ

商業施設の乗り入れは、**各専門分野のみならずと調整し、確認**します。

事業の確実な
実施に向けた
調整

交通事業者

- 公共交通運行の当事者
- ノウハウを活かした企画提案

スーパーへの乗り入れについては、バスを小型化すれば可能になりますが、反面、乗れる人数が減りますが、**通勤・通学の際は乗れない人が発生**してしまいます。

専門的な立場
からの判断

学識経験者

- 交通やそれに関連する分野の有識者としてアドバイス

商業施設から、バス利用者への割引券の発行など、**連携した取り組み**ができるとういいますね。

運転者団体

- 労働条件及び労働環境の観点で助言
- 運行の実情を伝える

入り口が狭いので、**回り道をすれば入るのは可能**だと思います。

道路管理者

- 道路管理上の観点から助言

事前に確認したところ、**道路幅は問題ありません**。

公安委員会・警察

- 交通保安上の観点から助言

商業施設のバス停の位置については、**現場の確認が必要**です。

都道府県の交通政策担当者

- 市町村の境界を越えた、広域的な視点で助言

A市でも同じような課題があり、**調整して乗り入れができました**。参考にしてください。

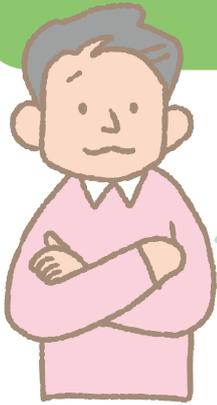
運輸局

- 地域の公共交通のあり方について助言

商業施設への乗り入れは、**延伸になるので国への申請が必要**ですね。

みんなで話しやすい、場づくりをしましょう

次回の地域公共交通会議で・・・

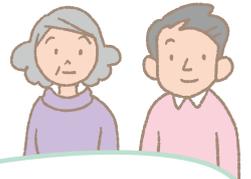


1. 会議開催日前

お、会議資料が送られてきたぞ！
事前に資料を読んでおけば、
何について話すか予習できるな。

2. 会議当日

事務局の
資料説明



それでは、〇〇について、
何かご意見はありますか。

座長



すみません。この制度
は、どんな制度ですか？
もう少し詳しく教えて
ください。

4. 制度について

わかりづらくて、すみません。
まず制度ですが、この制度
は……なんです。

事務局



5. それ、私もわからなかったんです。
質問してもらってよかったわ。

この路線の〇〇っていうバス停
ですが、近所にある屋根付の施
設に近づけてほしいという声
が地区からあがっているの。

6. バス停について

少し移動するだけでも雨の日
の利便性があがりますね。た
だ、交差点に近くなるな。安
全上、大丈夫でしょうかね。

バス事業者



公安委員会

7. バス停を設置する場所は、
安全がしっかり確保される
必要があります。一度、
現場を確かめてみましょう。



事務局

8. 確認し、次回の協議会で
結果をお知らせします。

9. なるほど。利用者の意見で
公共交通が改善されるんだ！
これから地域公共交通のこ
ともっと考えていこう。



**あなたが疑問に思っていることは、
みんなも疑問に思っているはずです。
地域に合ったより良い公共交通は、
みんなで考え話し合うことによって実現できます。**

素朴な疑問

Q

どんな発言でも大丈夫？
地域公共交通についての
提案はしてもいいの？

委員の方の意見や提案で地域公共交通が良くなった事例はたくさんあります。日ごろ気づいたこと、わからないこと、地域公共交通を良くする取り組みなど積極的に発言してください。

地域公共交通にはみなさんの税金が使われていますので、お住まいの地区だけでなく、地域全体をより良くするという視点で発言しましょう。

Q

会議以外では何をすれば
いいの？

地域公共交通を日頃利用されない方は、この機会に利用してみましょう。利用することで、普段とは違った視点で地域の状況を知ることができます。

また、会議で地域公共交通について真剣に話し合っていることや、その結果などについて、地域のみなさんに広く知っていただくようにしましょう。

Q

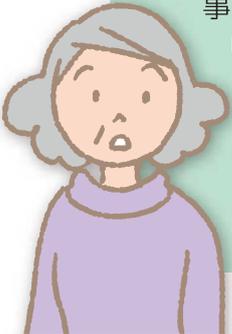
住民代表といわれても、ほかの
地域のことはよくわからないわ。

事前に地域の意見を集めている委員さんもいます。ご自身で、できる範囲で、周りの方の意見を集めるようにしましょう。会議によっては、住民としての意見を独自に議論する場（分科会など）を組織しているところもあります。

Q

会議で決定したことは
どうなるの？

会議で路線、ダイヤ、運賃などの変更が承認されれば、それは議会での予算承認を経て実行されます。みなさんの生活に直結することなので、しっかりと話し合って決めましょう。



学識経験者から「地域公共交通会議」をより良くするポイント

POINT
1

地域における公共交通の役割や将来を考えて議論をしましょう！

地域には、自治体が運営するバスだけでなく、民間バスやタクシーも運行しており、それぞれには役割があります。地域全体を視野に入れ、それぞれの公共交通の適切な役割分担も踏まえながら、議論することが重要です。

また、今必要だという視点だけでバスを走らせても、当初の予定より利用者や収入が少なく、すぐに運行が行き詰まってしまうこともあります。地域の将来を想像しながら検討しましょう。

このように、「公共交通の役割分担」や「地域の将来」、など広い視点を持って、より良い公共交通にしていくために、利用者や現場の意見を活かして、定期的に見直しを行い、改善をしていきましょう。

POINT
2

お互いの立場を尊重し、議論をしましょう！

地域公共交通会議では、自分の意見を伝えることが大事です。一方、他の委員の意見を聞くことも大事です。様々な立場の人が集まりますから、意見が一致しないこともあります。まずは否定せずに、お互いの立場について理解を深めましょう。



住民の発言から、より良い地域公共交通としていく 取り組み事例をご紹介します

認知度向上に向け、イベント等を活用したPRを実施 ～利用者増加にはまずは知ってもらう～

地域のお祭りへ地域公共交通で行けたらいいな!

意見を
うけて

地区で開催されるお祭りにあわせて、会場に行きやすい臨時便を運行しました。臨時便は、普段のルートから遠方を回るスーパーや病院を外した、交通結節点を結んだルートで、民間バスとの乗継ぎも考慮したものとしました。普段、バスに乗らない人たちに乗ってもらう機会につながりました。

地域の人たちに、コミュニティバスをもっと知ってほしい。地区のお祭りを利用して、「乗ってもらう機会」をつくれませんか!



日頃の活動のなかで、コミュニティバスを紹介したい!

意見を
うけて

事務局は時刻表を渡し、その後イベントでの配布につながりました。

日頃の活動の中で、コミュニティバスを知ってもらう取り組みにご協力いただける機会がありましたら、ぜひご提案ください。

利用者を増やすためには、まずはコミュニティバスを知ってもらうことが必要だと思います!私が、開催しているイベントで時刻表を配布し、PR活動のお役に立てたらと思います。



日頃感じていた「心配」を語ることで、バスの乗降環境が改善

バスを乗り降りするとき、いつも危なくて!

意見を
うけて

すでにバス停付近の縁石を取り外したところもありましたが、まだ残っている場所もある状況でした。住民代表の意見をうけて、「乗降環境の整備」の必要性が再認識され、計画立てて取り組むことになりました。また、会議開催後、指摘があったバス停付近のブロックは取り除かれ、乗降しやすい環境となりました。

バスを乗り降りする場所で、歩道と車道を仕切る縁石が高く、越えるのに一苦労であぶないんです。バスが接触しないか心配しています。安全性を確認してほしいです!



地域住民の暮らしの実情に合わせた路線延伸が実現

もっと、地域住民の暮らしに合った交通体系へ!

小学校の統廃合に伴い、既存のバス路線、ダイヤの見直しが協議されていました。その中で、事務局が提示した変更案では「地域の実情を十分に反映していないのでは」との声があがりました。

意見を
うけて

既存ルートから奥の地区まで延伸することになりました。延伸にあたっては、地区の住民とも話し合いを行い、小学生・中学生や高齢者の生活に合わせたダイヤとし、利便性の向上につながりました。

奥の地区に住む子どもたちが、利用できるバスがなくて、歩いて帰るのは危険なんです。

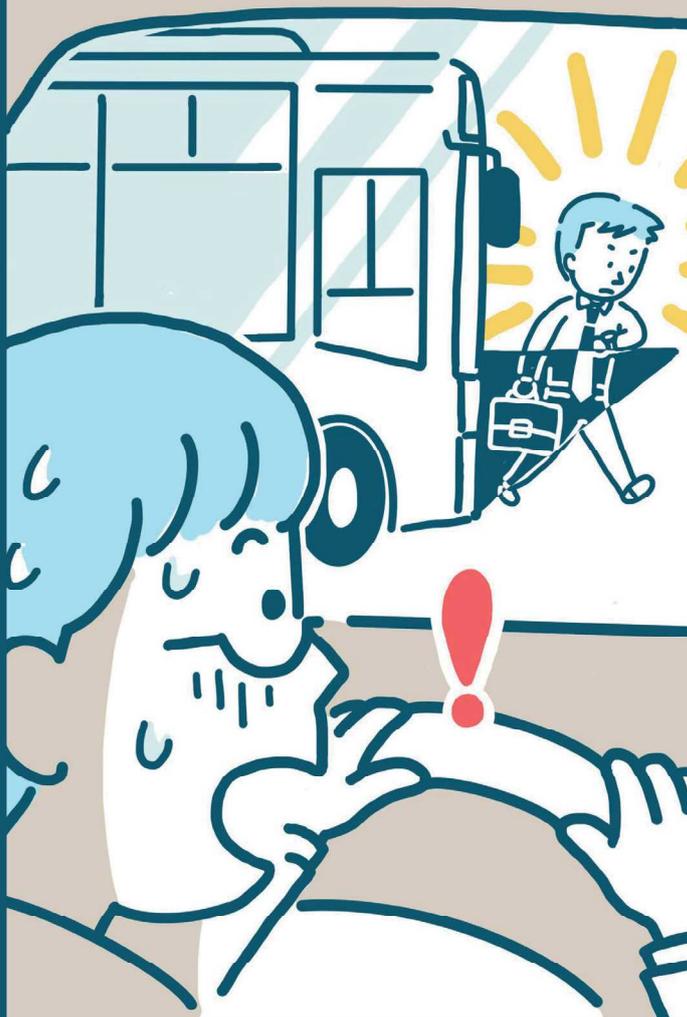
高齢者の方がバス停までの上り坂を歩くのが大変そう。もう少し、延伸できないでしょうか。



[お問い合わせ]

[発行]

国土交通省 中部運輸局
TEL : 052-952-8006 FAX : 052-952-8085
平成28年3月発行



バスのシカクにご用心

停車中のバスの前後は死角ができ、走行中の車から歩行者が見えません。バスを利用するときや、停車中のバスの近くを走行するときは、安全に十分に気をつけましょう。



【安全・安心なバス利用のためのポイント】



焦りは禁物！

時間にゆとりあるご乗車を

バスへのかけこみ乗車やバスから急いで飛び出すのは事故のもとです。余裕を持ってバスをご利用ください。



油断は禁物！

バス停周辺の交通にご注意を

バス降車時は自転車の通行に気をつけましょう。道路を横断する時は、横断歩道を渡りましょう。

毎月11日は
横断歩道の日！



発行 | 愛知県バス停留所安全性確保合同検討会

国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 / 中部地方整備局名古屋国道事務所 / 愛知県警察 / 愛知県 / 名古屋市 / 公益社団法人愛知県バス協会

令和
6年4月～
適用

事業者の皆さん
お知らせです。



タクシー・ハイヤー運転者の

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



日勤の1か月の拘束時間

改正前(月換算)

299時間

改正後

288時間

日勤の1日の休息期間

改正前

継続8時間

改正後

継続11時間を
基本とし、継続9時間

※隔勤については裏面を参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



タクシー・ハイヤー運転者の「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

日勤	1か月の拘束時間	288時間以内
	1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)
	1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
隔勤	1か月の拘束時間	262時間以内 (※1) ※1: 地域的その他特別な事情がある場合、労使協定により270時間まで延長可(年6か月まで)
	2暦日の拘束時間	22時間以内、かつ、2回の隔日勤務を平均し1回あたり21時間以内
	2暦日の休息期間	継続24時間以上与えるよう努めることを基本とし、22時間を下回らない
車庫待ち等の自動車運転者(※2)	日勤	<p>1か月の拘束時間：288時間以内(労使協定により1か月300時間まで延長可)</p> <p>1日の拘束時間：以下の要件を満たす場合、1日24時間まで延長可</p> <ul style="list-style-type: none"> 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える 1日16時間超が1か月について7回以内 夜間4時間以上の仮眠時間を与える(18時間超の場合) <p>※2：車庫待ち等の自動車運転者とは、次の要件を満たす者をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業場が人口30万人以上の都市に所在していないこと 勤務時間のほとんどについて「流し営業」を行っていないこと 夜間に4時間以上の仮眠時間が確保される実態であること 原則として、事業場内における休憩が確保される実態であること
	隔勤	<p>1か月の拘束時間：262時間以内(労使協定により1か月270時間まで延長可) (さらに、※3の要件を満たす場合、10時間を加えた時間まで延長可)</p> <p>2暦日の拘束時間：※3の要件を満たす場合、24時間まで延長可</p> <p>※3：・2暦日22時間超及び2回の隔日勤務の平均が21時間超の回数が1か月について7回以内</p> <ul style="list-style-type: none"> 夜間4時間以上の仮眠時間を与える
予期し得ない事象	<p>予期し得ない事象への対応時間を、1日と2暦日の拘束時間から除くことができる(※4、5)</p> <p>勤務終了後、休息期間(1日勤務：継続11時間以上、2暦日勤務：継続24時間以上)が必要</p> <p>※4：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと <p>※5：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。</p>	
休日労働	<p>休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない</p>	
累進歩合制度	<p>累進歩合制度は廃止する (長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されるため)</p>	
ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> 労使当事者は、36協定の締結にあたり、以下の事項を遵守すること <ul style="list-style-type: none"> → 時間外労働時間は、1か月45時間、1年360時間まで → 臨時的特別な事情で限度時間を超えて労働させる場合にも、1年960時間まで 36協定において、時間外・休日労働時間数をできる限り短くするよう努めること 疲労回復を図るために必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えること 	



(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)をいう。
(注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

事業者の皆さん
こんにちは。

令和
6年4月～
適用



バス運転者の

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

原則：**3,380**時間

最大：**3,484**時間

改正後

原則：**3,300**時間

最大：**3,400**時間

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則：**281**時間

最大：**309**時間

改正後

原則：**281**時間

最大：**294**時間

1日の休息期間

改正前

継続**8**時間

改正後

継続**11**時間を
基本とし、継続**9**時間

※4週平均1週の拘束時間は裏面参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	①②のいずれかを選択 ①1か月(1年)の基準 1年：3,300時間以内 1か月：281時間以内 <small>【例外(貸切バス等乗務者^(※1)の場合)】 労使協定により、次のとおり延長可 1年：3,400時間以内 1か月：294時間以内(年6か月まで) 281時間超は連続4か月まで</small> <small>※1：貸切バス乗務者、乗合バス乗務者(一時的需要に応じて運行されるもの)、高速バス乗務者等</small>
	②4週平均1週(52週)の基準 52週：3,300時間以内 4週平均1週：65時間以内 <small>【例外(貸切バス等乗務者^(※1)の場合)】 労使協定により、次のとおり延長可 52週：3,400時間以内 4週平均1週：68時間以内(52週のうち24週まで) 65時間超は連続16週まで</small>
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
運転時間	2日平均1日：9時間以内 4週平均1週：40時間以内 <small>【例外(貸切バス等乗務者^(※1)の場合)】 労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)</small>
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上) <small>高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】 緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる</small>
予期し得ない事象	<small>予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる^(※2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える</small>  <small>※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。</small>
特例	分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) <small>・分割休息は1回4時間以上 休息期間の合計は11時間以上 ・2分割のみ(3分割以上は不可) 一定期間(1か月)における全勤務回数(2)の2分の1が限度</small>
	2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) <small>※4の要件を満たす場合、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可</small> <small>※4：身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1席以上あること</small>
	<small>【例外】 ①②のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 ① 車両内ベッドが設けられている場合 ② ※4を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合</small>
	隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) <small>2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間</small> <small>【例外】 仮眠施設で夜間に4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない</small>
休日労働	フェリー <small>・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される</small> <small>休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない</small>

(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働告示第7号)をいう。
(注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。