

## 江南市における新たな公共交通（案）について

### 1. 前提条件

新たな公共交通（案）を作成するにあたり、同じ条件で比較するため、以下のとおり前提条件を設定した。

運行区域	江南市の北部地域で、4つの小学校区の一部を想定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・古知野北小学校区の北部（中般若町、般若町、勝佐町、和田町、高屋町大松原の一部）</li> <li>・草井小学校区全域（鹿子島町、小杣町、慈光堂町、小脇町、草井町、村久野町の一部）</li> <li>・宮田小学校区の北部（後飛保町、河野町、宮田町）</li> <li>・藤里小学校区全域（藤ヶ丘、宮田神明町、村久野町の一部）</li> </ul>
区域人口	約 25,000 人（市人口の 1 / 4） ※扶桑町約 35,000 人
区域面積	約 10 km <sup>2</sup> （市面積の 1 / 3） ※扶桑町約 11 km <sup>2</sup>
都市計画区域	藤ヶ丘と一部の工業地域を除き、市街化調整区域
立地適正化計画	藤ヶ丘を除き、居住誘導区域の外
ターゲット	高齢者、子育て世代（買い物、通院、公園への外出）
利用者	自身もしくは、介添人の同乗によりバスに乗降できる人
車両サイズ	小型マイクロバス、ミニバス（乗車定員 10 人前後）
車両数	1 台
運行日時	日曜、祝日を除く平日のみの運行 8:00～17:00
市負担額（ランニングコスト）	いこまい CAR の北部地域住民の負担額と同程度とする

### 2. 新たな公共交通（案）

#### ① 定時定路線の巡回バスの導入

##### 1) 運行ルート（4ルート）

市北部の地域拠点「江南厚生病院」、「江南団地」をそれぞれ発着場所とする環状 2 ルート（A、C）と、地域拠点間を結ぶ東西ルート（B、D）の計 4 ルート

A：東環状ルート（江南厚生病院発着）・・・・・・・・ 1 周・約 10km・35 分

B：横断ルート西行（江南厚生病院⇒江南団地）・・片道・約 3 km・10 分

C：西環状ルート（江南団地発着）・・・・・・・・ 1 周・約 10km・35 分

D：横断ルート東行（江南団地⇒江南厚生病院）・・片道・約 3 km・10 分

A東環状ルート⇒B横断ルート西行⇒C西環状ルート⇒D横断ルート東行の運行を基本とし、「A⇒B+休憩」で1時間、「C⇒D+休憩」で1時間というダイヤ設定を想定し、1台のバスで、AからDまでの1周2時間、1日4周を想定

## 2) 停留所

運行区域の住民が、既存のバス停を含め概ねバス停から500m(徒歩10分程度)の距離で利用できるよう、スーパー、ドラッグストア、クリニック、金融機関(郵便局、J A)、その他の大規模施設などに50カ所程度の配置を想定する。

## 3) 運賃 1乗車300円 (いこまいCARより安価な料金設定)

なお、地域拠点にある「江南団地バス停」や「江南厚生病院バス停」で、既存の名鉄バス路線に乗り換えることで、江南駅に接続可能。その場合の江南駅までの運賃は560円または570円となる。

参考○名鉄バス運賃

- ・江南駅 ⇄江南厚生病院 3km260円
- ・江南駅 ⇄江南団地 3km270円
- ・江南団地⇄江南厚生病院 3km250円

○いこまいCAR利用者負担額(時間指定予約料金300円を除く)

- ・～3km720円(例:古北にじいろ会館、宮田中学校⇄江南駅)
- ・～4km920円(例:和田環境事業センター、神明小網橋、本郷口バス停⇄江南駅)
- ・～5km1,170円(例:中般若公会堂、すいとぴあ江南、蘇南公園⇄江南駅)

## 4) 財政負担額

ランニングコストに加え、導入初期には別にイニシャルコストとして、バス停設置費用などの導入コストが別に発生する。

## 5) 既存の公共交通との競合

名鉄バス路線と、運行区域が被るため、重複区間の路線の廃止や、ダイヤの調整を行う必要がある。

路線名	区間	平日便数	土曜・休日便数
江南団地E線	江南団地⇄江南厚生病院	上下5便	上下6便
江南病院線	江南厚生病院⇄すいとぴあ江南(土・休日はフラワーパーク江南)	上下21便	上下24便

地理院地図  
GSI Maps

北部ルート (東環状: 水色、西環状: 藤色、横断: 橙色)



地理院地図  
GSI Maps

北部ルート東拡大 (東環状: 水色、西環状: 藤色、横断: 橙色)



地理院地図  
GSI Maps

北部ルート西拡大 (東環状: 水色、西環状: 藤色、横断: 橙色)



## ② AIオンデマンドバスの導入

### 1) 特徴

利用者登録のうえで、予約で、行き先と到着希望時間を登録することで、決められたルートではなく、乗り合いを含めてAIが最適な運行ルートを決め運行する交通手段。ダイヤが決まっておらず、他の利用者の行き先に影響されるため、毎回違うルートを運行し、乗車時間も異なる。

### 2) 停留所

運行区域の住民が、既存のバス停を含めてバス停から 300m (徒歩 5分程度)の距離で利用できるよう、スーパー、ドラッグストア、クリニック、金融機関(郵便局、JA)、大規模施設だけでなく、小学校、保育園、コンビニ、企業などに150カ所程度の配置を想定する。

### 3) 運賃

1乗車 300円 (チョイソコふそうの大人料金と同額とした)

### 4) 財政負担額

ランニングコストに加え、導入初期には別にイニシャルコストとして、バス停設置費用などの導入コストが別に発生する。

### 5) 既存の公共交通との競合

- ・名鉄バス路線と、運行区域が被るため、重複区間の路線の廃止や、バス路線上の運行を制限するなど調整を行う必要がある。

路線名	区間	平日便数	土曜・休日便数
江南団地E線	江南団地⇄江南厚生病院	上下5便	上下6便
江南病院線	江南厚生病院⇄すいとびあ江南 (土・休日はフラワーパーク江南)	上下21便	上下24便

- ・いこまいCARとは、運賃やサービス(ドアツードア、ハブツーハブ)の違いがあるものの、同じデマンド交通であることから、同じ地域で公共交通を共存することについての注意が必要。年齢等による利用者の制限を行ったり、この地域のいこまいCARを運行しないなど、差別化を図る必要がある。

### 3. 新たな公共交通の導入に当たっての既存公共交通の見直し案

江南市の厳しい財政状況の中、全ての事業の見直しが求められており、公共交通も例外ではない。そのため、新たな公共交通の導入に当たっては、既存の公共交通の見直しによる市負担額の削減を行う必要があるため、最新の運行実績から、3つの見直し案を作成した。

#### 見直し案① 既存バス路線の縮小

既存の名鉄バス路線の補助路線のうち、市北部地域の区間を、単純に全て廃止した場合、約1,350万円の費用が削減できる見通しとなる。

(単位: km, 千円)

江南団地E線	実車走行距離	経常費用	経常収益	補助額
現状	14,745	9,021	3,620	5,389
減少後	9,555	5,846	3,444	2,394
合計	△5,190	△3,175	△176	△2,995

江南・病院線	実車走行距離	経常費用	経常収益	補助額
現状	103,729	63,460	36,952	26,508
減少後	82,649	50,563	34,590	15,973
合計	△21,080	△12,897	△2,362	△10,535



**見直し案② いこまいCAR制度見直し（ドアツードアをドアツーハブに切替）**

いこまいCARは、市内であればどこからどこまでも移動が可能であるため、路線バスや鉄道などに乗り換えができる場合も、目的地まで利用してしまう傾向にあるが、市民の健康増進や市の経費削減の目的から、自由度を残したまま、乗り換えを促進する施策として、市が負担するメーター運賃と迎車料金の負担額の合計を 800 円までとすることとした場合、約 800 万円の費用が削減できる見通しとなる。

（単位：千円）

	タクシー運賃 +迎車料金	利用者負担額 (時間指定予約 料金を除く)	市負担額	差額
現状	66,900	17,034	49,866	
市負担 1,000 円上限	66,900	20,540	46,360	△3,506
市負担 800 円上限	66,900	24,788	42,112	△7,754

参考

中般若会館⇒江南厚生病院バス停 3.7km 市負担（迎車料金含む）1,080 円

**見直し案③ いこまいCAR利用制限（北部地域住民のみ利用を制限）**

新たな公共交通が導入される北部地域住民は、公共交通が重複投入されることになるため、仮に北部地域住民のいこまいCAR利用を不可能とした場合、1,100 万円の費用が削減できる見通しとなる。

（単位：千円）

	タクシー運賃 +迎車料金	利用者負担額 (時間指定予約 料金を除く)	市負担額	差額
年間推計	66,900	17,034	49,866	0
うち 北部地域住民以外	—	—	38,528	△11,338

#### 4. 新たな公共交通案比較

2つの新たな公共交通案と、既存の市独自の公共交通「いこまいCAR」について、以下のとおり整理した。

	既存	①	②
種類	いこまい CAR	定時定路線 巡回バス	A I オン デマンドバス
利用料金	320 円～ ×	300 円の場合 ○	300 円の場合 ○
予約有無	前日予約 ×	不要 ○	当日予約 △
乗車時間の自由 度	タクシーが配車可 能な限り ○	1, 2 時間に 1 便 ×	1 台で対応可能な 限り △
乗降場所	玄関前 ○	500m以内 (10 分 以内) ×	300m以内 (5 分以 内) △
利用 時間帯	8:30～17:00 年 365 日 ○	8:00～17:00 年 291 日△	8:00～17:00 年 291 日 △
運行区域	市内全域 ○	市北部 ×	市北部 ×
駅の利用	乗換不要 ○	乗換必要 ×	乗換必要 ×
通勤通学	不可 ×	困難 △	困難 △
利用者	市民限定 ×	制限無 ○	制限無 ○
既存公共交通 の見直し案		①バス路線縮小 ②いこまいCAR制 度見直し	②いこまいCAR制 度見直し ③いこまいCAR利 用制限

地域懇談会及び市民アンケート結果による課題への対応状況

全ての年齢層の利用	○	○
利用料金	○	○
乗降場所までの移動距離	○	○
利用時間帯の需要	○	○
行き先の需要 (買い物、通院)	○	○

#### 5. 今後について

市北部地域における新たな公共交通について一定の方向性が定めたい。今後は、改めて各地域にて懇談会等を開催し、地域の意向を再確認しながら、具体的な公共交通の仕様を検討していく予定。

なお、同時に財源確保策の検討も進めていくこととする。



