

## 江南市公共交通の再編について

### 1. 江南市公共交通の経緯

H14.1.5	「いこまい CAR(定期便)」 試行運行開始（幹線＋支線）
H16.10.1	「いこまい CAR(定期便)」 支線を廃止、幹線（すいとぴあ江南・布袋ふれあい会館コース、松竹住宅コース）のみの本格運行開始
H18.10	<b>改正道路運送法の施行により「地域公共交通会議」設置が可能となる</b>
H19.6.27	道路運送法に基づく「江南市地域公共交通会議」を設置
H19.10.1	「いこまい CAR(予約便)」 試行運行開始
H19.10	<b>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域公共交通活性化再生法)の施行により法に基づく協議会(法定協議会)の設置が可能となる</b>
H20.4.1	江南厚生病院開院により、名鉄バス「江南・病院線」（布袋駅～江南厚生病院）新設、市の補助路線として運行開始 「いこまい CAR(定期便)」 路線の一部廃止（すいとぴあ江南コース、県営松竹住宅コースのみ運行）
H21.10.1	「いこまい CAR(予約便)」 本格運行開始
H25.3.31	H25.4.1 の名鉄バス路線の分割（古知野高校江南団地線をヴィアモール方面に分割）・延長（江南厚生病院～すいとぴあ江南・江南団地～江南厚生病院）により、「いこまい CAR(定期便)」 路線廃止
H25.4.1	名鉄バス路線である古知野高校前経由江南団地線、ヴィアモール前経由江南団地線、江南団地経由厚生病院線を市の補助路線として運行開始
5～6	「江南市公共交通に関するアンケート調査」を実施
H26.11	<b>改正地域公共交通活性化再生法の施行により、「地域公共交通網形成計画」の作成が可能となる</b>

### 2. 江南市公共交通の再編について

平成 26 年の地域公共交通活性化再生法改正により、地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築ができるようになった。

江南市においても公共交通再編の検討を進める必要があることから、今年度、総合的な公共交通体系に関する将来像・方針を整理検討するため、江南市公共交通基礎調査を実施し、市としての地域公共交通の現状把握や利用実態の調査を行って、地域公共交通網形成計画の必要性等を検討する。

# 江南市地域公共交通基礎調査 調査実施計画書（案）

## <目 次>

<b>1. 実施方針</b> .....	1
(1) 当該業務に対する調査会社の問題認識と対応方針.....	1
<問題認識>.....	1
<対応方針>.....	1
(2) 計画策定時に確認が必要な「チェックポイント」.....	2
○公共交通のサービス水準に関する分析＝交通空白があるのか？.....	2
○公共交通サービスが「維持」できるか見通しを判断するための分析＝利用者数の推移・見通しは？.....	2
○アンケート調査データを活用した住民の交通行動の分析⇒目的施設、主要 OD は何か？.....	2
○公共交通の「維持」のための「財政負担レベル」に関する分析⇒お金はいくら必要か？.....	2
○住民の意向を把握するための対応「意見交換会」を通した評価⇒適切な合意形成を進める。.....	2
<b>2. 調査実施方法</b> .....	3
(1) 江南市の地域特性と公共交通の現状把握及び課題の整理.....	3
1－1 基本統計等の分析.....	3
1－2 上位関連計画の把握（新規提案）.....	3
1－3 平成 25 年度アンケート調査の確認.....	3
1－4 江南市の公共交通に地域実態の課題整理（とりまとめ）.....	4
(2) バス・いこまい CAR 利用状況の分析及びアンケート調査の実施.....	5
2－1 公共交通の利用状況の把握.....	5
2－2 交通事業者に対するヒアリング（新規提案）.....	5
2－3 利用者満足度の把握のためのアンケート調査の実施.....	5
(3) 施設利用者等調査.....	6
3－1 調査対象施設の抽出（H25 アンケート調査結果）.....	6
3－2 施設来訪者調査の実施.....	6
(4) 江南市を取り巻く公共交通実態のとりまとめ（確認しておくべき論点整理）.....	7
(5) 意見交換会の開催.....	8
(6) 地域公共交通網形成計画の策定の必要性の検討.....	9
6－1 法制度の理解を深める.....	9
6－2 江南市において「合意形成が求められること」（ポイント 2）.....	9
6－3 関係者における「望ましい公共交通の姿を共有すること」の必要性の確認（ポイント 3）.....	9
<b>3. 調査検討スケジュール</b> .....	10
(1) スケジュール.....	10
(2) 江南市地域公共交通会議の運営スケジュール・協議テーマ.....	10

# 1. 実施方針

## (仕様書での委託業務の目的)

本市における地域公共交通の現状把握、バス・いこまい CAR 等の利用の実態等の調査を行い、地域のニーズにあった持続可能な交通サービスの提供を図るため、市の総合的な公共交通体系に関する将来像・方針等について整理・検討するための調査を目的とする。

## (1) 当該業務に対する調査会社の問題認識と対応方針

### <問題認識>

#### ① 関連法と国土交通省の指導に基づけば、法定協議会の設置、交通計画検討は必要。

公共交通サービスの確保・維持・改善については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）」の目的と国土交通省の指導に基づけば、地方自治体において、地域公共交通活性化再生法に基づく「法定協議会の設置」と、当法定協議会での「交通計画」に関する検討を行うことが望ましい。

※法定協議会には、参加応諾義務と合意事項の尊重義務が法で定められている。

#### ② これまで十分な取り組みを実施済み。これ以上の財政負担の増加が必要か。

江南市におけるこれまでの公共交通に対する取り組みは、名鉄バスによる民間路線バスがサービスされ、交通空白地域では「いこまい CAR（定期便含む）」の提供、大口町コミュニティバスにおけるバス停設置など、十分な対応が行われてきた。

これまでの取り組みで、江南市民に対する地域公共交通サービスは、くまなく実施できてきた。

これ以上の事務負担や財政負担の増加は必要なのか再確認することが求められている。

#### ③ 江南団地経由厚生病院線の減便・住民団体の要望があり、その対策検討が求められている。

平成 27 年度第 1 回江南市地域公共交通会議（平成 27 年 8 月 31 日開催）で、議案とされた、「名鉄バスの見直しについて（江南団地経由厚生病院線の減便申し出）」と「新たな公共交通の実現を求める要望書（江南団地線・江南厚生病院行バス路線ダイヤ改正についての要望書）」により、民間路線バスの減便によるサービス低下についての対応が求められている。

上記の現状認識をふまえると、**地域公共交通活性化法に基づく、住民ニーズに応じた地域公共交通のあり方について、検討しなければならない局面にある。**

### <対応方針>

地域公共交通網形成計画の策定の必要性について確認するために、計画策定時に検討が必要な「論点」となる、次頁のチェックポイントを確認するための調査を実施する。

これにより、関係者における法定協議会の設置の必要性、地域公共交通網形成計画の策定の必要性について、協議・確認させていただく。

## (2) 計画策定時に確認が必要な「チェックポイント」

### ○公共交通のサービス水準に関する分析＝交通空白があるのか？

- ・江南市民に対して提供されている「公共交通サービス」は、「交通空白」があるのか？
- ・市民に対するサービス内容とその水準について、整理する必要がある。
- ・空白地域があるのか、利用するための制約（事前予約）があるのか、料金水準、運行本数などを確認。
- ・民間路線バスは、人口の多い場所、市街化区域を中心に運行される。市街化を抑制する市街化調整区域まで、同水準のサービス提供は過大とは言えないか。これら地域構造分析をしておく必要がある。
- ・民間の路線バスだけでなく、福祉系のタクシーチケット配布事業などを含めて、公共交通サービス内容について情報整理を行う。

### ○公共交通サービスが「維持」できるか見通しを判断するための分析＝利用者数の推移・見通しは？

- ・民間路線バスの減便は、利用者数が低下したため、申し出がされた。  
民間路線バスの路線・系統ごとに、利用者推移を確認し、減便・廃止の危惧が想定されるその他路線が存在していないかチェックする必要がある。
- ・また、業界として運転手不足問題を抱えており、儲からない路線には、人材・機材の資源投入ができない状況があるため、統計的分析と併せて交通事業者に対するヒアリング調査を行う必要がある。

### ○アンケート調査データを活用した住民の交通行動の分析⇒目的施設、主要OD※は何か？

- ・平成25年度の「江南市公共交通に関するアンケート調査」結果を参照する。
- ・江南市民の民間路線バスの利用割合は約4%。
- ・今回の調査目的を意図した再確認を行い、住民の移動したい先（目的施設）やOD構造を確認。

### ○公共交通の「維持」のための「財政負担レベル」に関する分析⇒お金はいくら必要か？

- ・既存の公共交通サービスは、「江南市」による財政負担（税投入）がなければ維持できない。  
一方、江南市民は、民間路線バスは名鉄バスの事業で、財政負担されている実態を認識されていない可能性がある。
- ・これまでの財政負担の状況を確認し、負担規模の変動推移を分析する。
- ・江南市の財政分析を行い、扶助費等の拡大見通しを示した厳しい財政状況も確認する。

### ○住民の意向を把握するための対応「意見交換会」を通じた評価⇒適切な合意形成を進める。

- ・上記の情報（地域構造、利用者推移、財政投資等）を「意見交換会」等で説明したうえで、これ以上の財政負担拡大を求めるのか、適切な合意形成を進めるためのチェックを行う。

※ODとは…Oは起点(origin)、Dは終点(destination)を表し、交通における出発地と到着地を表す。

## 2. 調査実施方法

### (1) 江南市の地域特性と公共交通の現状把握及び課題の整理

#### 1-1 基本統計等の分析

チェックポイントで指摘した、「公共交通のサービス水準に関する分析」や「維持できるか見通しを判断するための分析」を行うため、下記に指摘した内容を整理する。

※分析のアウトプット例は、次ページ図 1-1 等参照。

表 1-1 主な調査項目 (案)

要請事項	調査項目	内容・資料等
地勢	地勢 (高低差)	国土数値情報 (標高・傾斜度メッシュデータ)
土地利用	土地利用	土地利用面積 (江南市の統計)
	都市計画	都市計画区域 (都市計画図)
人口・産業	人口推移	国勢調査等による年齢別人口推移
	人口の将来見通し	江南市人口ビジョン
	人口分布	国勢調査 500mメッシュ人口
	人口流動	通勤・通学流動
	産業構造	事業所数・従業員数の推移 (経済センサス)
	産業別就業構造	産業中分類別就業者数 (国勢調査)
	経済圏	経済産業省「愛知県の地域経済分析」による経済圏区分
主要施設	主要施設の分布	大規模小売店、医療施設、公的機関等の分布図
交通網	交通インフラ	鉄道、路線バス、コミュニティバス等のルート・停留所
	乗降客数の推移	鉄道、路線バス等の乗降客数 (推移)
	鉄道・バス発生集中量	中京都市圏パーソントリップ調査結果
	バス路線別カバー人口	停留所から 1km圏域の人口数 (交通不便地域の定義)

#### 1-2 上位関連計画の把握 (新規提案)

江南市のまちづくりの動向として、下記の「上位関連計画」を対象に、公共交通事業についての位置付けを把握する。

表 1-2 上位関連計画

関連計画	策定時期	参照内容
江南市戦略計画 (二次改定)	H26.3	土地利用構想、市民生活 (市民の足の確保) 等を整理
まち・ひと・しごと創生総合戦略	H28.3	住みたいまち：交通ネットワークの維持・充実等を整理
都市計画マスタープラン	H21.3	将来の都市構造・交通施設の方針等を整理

#### 1-3 平成 25 年度アンケート調査の確認

平成 25 年 5~6 月時に実施された「江南市公共交通に関するアンケート調査」結果を用いて、「地域別の民間路線バスを維持することに対する評価」等を再確認する (次ページ図 1-3 参照)。

★公開されているアンケート調査結果では、最も利用する「商業施設 (店舗名)」「病院・福祉施設」の集計結果は報告されていない。元データ等を活用し、「主要施設」の利用実態について再集計し、住民の外出行動を確認する。

### 1-4 江南市の公共交通における地域実態の課題整理（とりまとめ）

前述の分析を行い、江南市の公共交通に関する現状把握をとりまとめる。

想定される主要なアウトプットイメージは、下記の通り。

- 民間路線バス等の交通ネットワークが利用できる徒歩圏内の人口（沿線カバー人口）は、江南市の総人口の高い割合を示していることを確認する（図1-1）。
- 土地利用構想と公共交通ネットワークの考え方は整合性が図られており、既存の公共交通で「にぎわいや暮らし」を誘導するエリアや拠点施設には、公共交通サービスは提供できていることを確認する（図1-2）。
- 住民の既存の民間路線バスを維持するための税投入に対して、不満より妥当とする意見の方が多い。地域区分で評価すると、交通サービスが提供されていないエリアでは評価が低い結果となっているが、上位計画の総合戦略・土地利用構想の考えには整合した結果で、合理的な財政投入ができていると評価できることを確認する（図1-3）。

図1-1 分析例（他市の路線沿線における人口分布分析）



図1-2 江南市土地利用構想と交通網分析

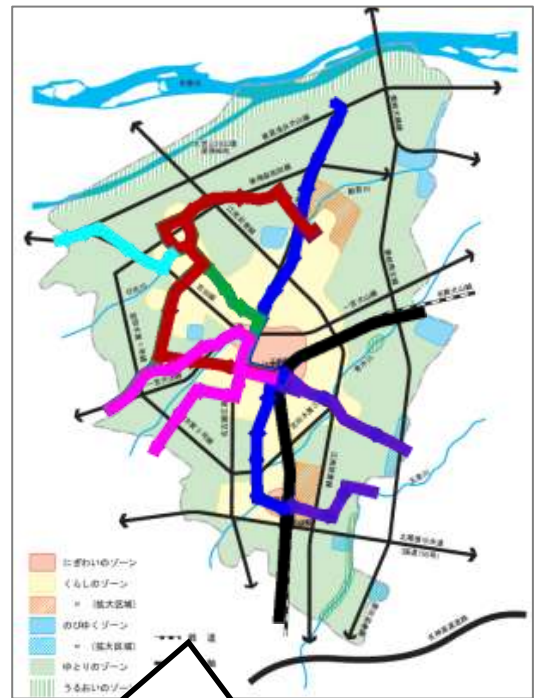
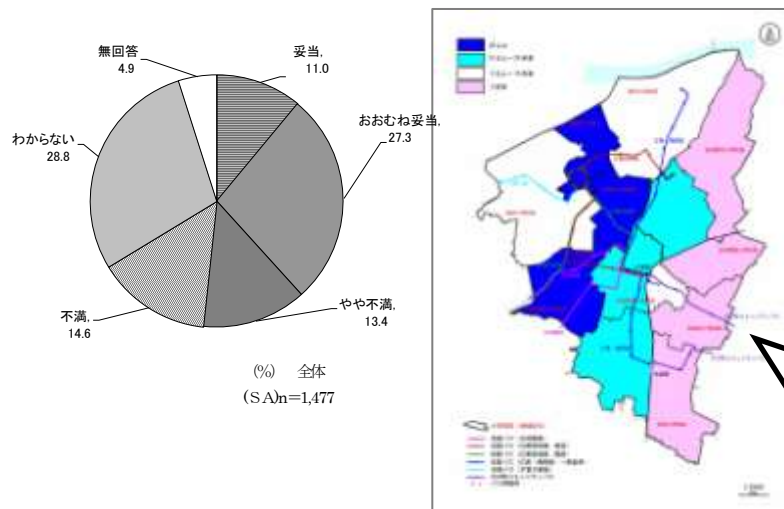


図1-3 民間路線バスを維持することに対する評価



江南市総合戦略の土地利用構想図に、鉄道・名鉄バス・大口コミバスの交通ネットワークを重ねたもの。「ピンク色のにぎわいゾーン」や「黄色のくらしのゾーン」はほぼネットワークがカバーされ、「市街化を抑制する緑色のゆとりのゾーン」まではカバーしていない。土地利用構想の考え方に沿い、拠点施設を結んだ「公共交通ネットワーク」は形成されていると言える。

土地利用構想図の緑色のゆとりゾーンは、交通サービスがないため、評価は低い。土地利用構想の考えに従えば、市街化を抑制する場所であり、この評価は妥当と判断されるのではないかと。

## (2) バス・いこまいCAR 利用状況の分析及びアンケート調査の実施

### 2-1 公共交通の利用状況の把握

交通事業者の協力により、鉄道・バス・いこまいCAR 等の利用状況を確認する。

当該調査のポイントは、利用者数が低下している交通サービス（路線）を抽出する。

表 2-1 利用状況の分析内容

モード	事業主体	調査項目
鉄道	名古屋鉄道	駅別乗降客数の推移
民間路線バス	名鉄バス	路線・系統別の利用者数の推移 (停留所・日・便別の乗降客数)
コミュニティバス	大口町 (あおい交通)	中部・南部ルート市内停留所の利用実績 (停留所・月・便別の乗降客数)
いこまいCAR	江南市(タクシー)	年間利用者数の推移(廃止した定期便の利用実績含む) (地区・日・年齢・曜日・時間・目的・料金別の利用者数)
市福祉タクシー	江南市(高齢者生きがい課、福祉課)	高齢者・重度障害者の登録数、利用者数の推移

### 2-2 交通事業者に対するヒアリング(新規提案)

上記の公共交通の事業主体に対するヒアリング調査を実施し、「全体事業費」・「運賃収入」・「税金投入額」を確認し、収支構造を分析する。

当該調査のポイントは、事業者の経営判断から、削減の危惧のある交通サービス（路線）を抽出する。

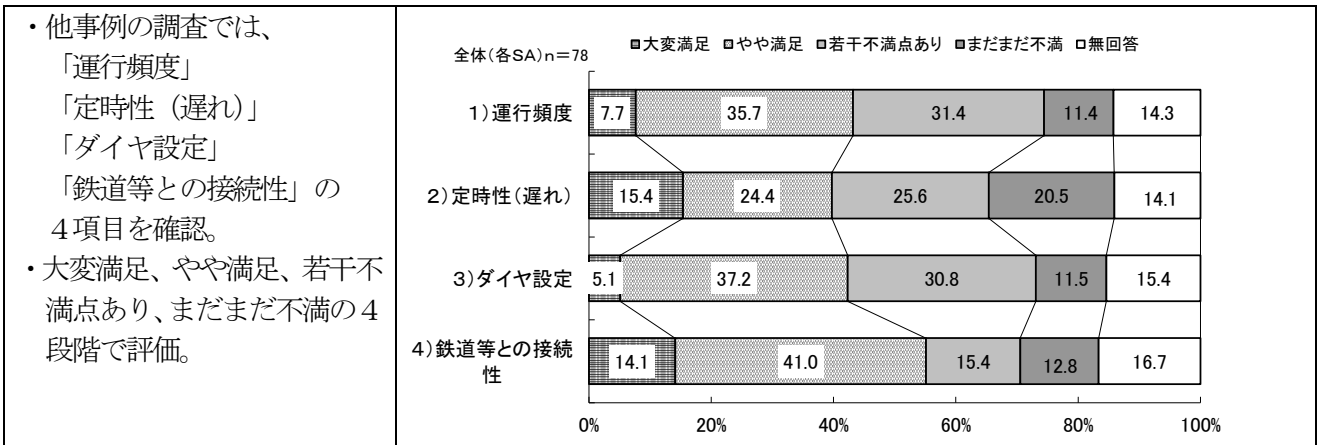
### 2-3 利用者満足度の把握のためのアンケート調査の実施

主に民間路線バスを対象に、公共交通サービスの利用者に対する満足度等の把握のためのアンケート調査を行う。当該調査のポイントは、「利用者にとって、満足度の低い路線とその内容」を抽出する。

表 2-2 アンケート調査方法

調査項目	属性(性別、居住地、年齢、職業) 利用状況(乗降バス停、目的、頻度、乗り継ぎ) 満足度(頻度・定時性・ダイヤ・運転技術)
実施時期	9月頃を想定(夏季休暇時期を除外、交通事業者と調整し設定)
調査方法	調査員による車内配布、車内・郵送回収 (車両の運行が不効率、広域路線の場合は、江南駅等での直接配布方法で対応)
大口町コミュニティバス	江南市民を主に調査するため、江南駅・布袋駅停留所での直接配布・郵送回収
いこまいCAR	調査員の同乗が困難であるため、交通事業者による直接配布・郵送回収

図 2-1 満足度評価結果(アウトプット例)



### (3) 施設利用者等調査

#### 3-1 調査対象施設の抽出 (H25 アンケート調査結果)

平成 25 年 5～6 月時に実施された「江南市公共交通に関するアンケート調査」において、主に利用する「買い物・娯楽施設」や「病院福祉」施設を調査している。

サンプル 1,477 人の内、上位の施設は下記の通り。当該結果から、市民が良く利用する（公共交通サービスを考慮すべき）調査対象施設として、それぞれの機能の上位 1～2 施設を設定する。

表 3-1 アンケート調査における市民がよく利用する施設（上位）

機能	公的施設	商業施設	病院
利用の多い施設	図書館 22	アピタ・ヴィアモール 280	江南厚生病院 307
	市民文化会館 10	ピアゴ江南店（厚生病院側） 77	平成クリニック 16
	体育館 5	イオン（扶桑店） 77	・・・
	すいとびあ 4	（株）平和堂 42	（老人福祉センター） 8

※自由回答による集計のため、適切な名称が記述されない場合があり、集計値には誤差が含まれる。

#### 3-2 施設来訪者調査の実施

##### (1) 施設における来訪者調査の実施状況の確認

江南厚生病院などについては、「施設管理者による患者向けアンケート調査（H23 年データあり）」や「愛知県による平成 24 年度 地域公共交通ネットワーク形成事業（江南・大口地域）」により、「来訪者の利用交通手段」が把握されている。

今回の調査対象施設は、施設管理者に対するヒアリング調査を実施し、こうした利用者に対する利用交通手段についての既往調査データの有無を確認する。



図 3-1 江南厚生病院での調査聞き取り風景  
(平成 24 年 10 月の 3 日間)

##### (2) 未実施機関における来訪者に対する聞き取り調査

上記調査で、利用者の利用交通手段が把握できない施設について、写真に示すような、施設エントランスでの聞き取り調査を実施し、利用交通手段等について把握する。

表 2-2 聞き取り調査方法

調査項目	属性（性別、居住地、年齢） 利用手段（自家用車、バス、いこまい CAR、タクシー、自転車、徒歩） 利用頻度（毎日、週 1～2 日、月 1 回、年数回、その他）
実施時期	8 月頃を想定（学生利用を見込み夏季休暇時期、施設事業者と調整し設定）
調査方法	調査員によるエントランスでの聞き取り （1 施設正面玄関 1 か所、2 名程度で実施） 各施設：平日 1 日・土日祝 1 日の計 2 日間

##### (3) バス停留所の乗降客数による分析

バス停留所が前面にある「アピタヴィアモール、江南厚生病院、市民体育館、すいとびあ江南」については、停留所別乗降客数と、1 日当たりの平均施設利用者数をもとに、バス利用見込率を算出する。

この結果と、上記聞き取り調査等との結果を対比し、調査結果の精度を確認する。

※利用者が比較的多く停留所のない施設「図書館、ピアゴ江南店」は除外。

こうした調査結果を通して、市民の主要外出先の公共交通の分担率（概ね 5%程度）を確認する。



#### (4) 江南市を取り巻く公共交通実態のとりまとめ（確認しておくべき論点整理）

これまでの江南市を取り巻く公共交通実態やアンケート調査結果等を取りまとめる。とりまとめイメージ例は下記の通り（当該資料は、他市の検討資料）。

図3-2 とりまとめイメージ（確認しておくべき論点）

**<論点1>**  
本当に困っている人はだれか？  
(交通空白があるのか?)

高齢者・大人・子どもに区分し、提供されている公共交通サービス(バス、福祉タクシー等)を図示したもの。

江南市でも民間路線バスが提供されない、交通空白エリア(図1-1)があっても、いこまいCAR・福祉タクシー助成で、フルカバーされている。

「交通空白地、困っている人がいる」のかどうかを整理し、サービスの必要性を確認できるようにする。

### 困っている人はだれか？

蒲郡市総人口: 82,249人

全市民に対して、鉄道(JR・名鉄)、バス(名鉄バス東部路線バス)、タクシーにより公共交通サービスが既に対応されている。

---

**<論点2>**  
市は十分な財政投資を行っているか？

当該自治体の財政投入額を明示。

周辺自治体・同規模自治体の公共交通に対する人口一人当たりの事業投入額と対比することで、十分な財政投資を行っている点を紹介している。

江南市では、図1-2の既往アンケートで、「現状の財政投入レベルは妥当」と回答されており、これ以上の財政投入は歓迎されていないのではないかという点を示し、確認できるようにする。

### 市の支援状況

- 公共交通を維持するため
  - ・名鉄電車: 額9,900万円(3,300万円は県が補助)
  - ・路線バス: 年額3,500万円を市が運行補助している。
- タクシーチケット配布事業
  - ・70歳以上を対象
  - ・年間100枚までチケット配布
  - ・自己負担: 7割
  - ・市の負担: 2割
  - ・タクシー事業者の負担: 1割
  - ・市の負担額合計は年額約1,300万円
- 電車、バス、タクシー等の負担として市は年額約1億1,400万円を公共交通に支出

(参考: 周辺市の財政投入量・平成22年度実績 資料: 国土交通省中部運輸局調べ)

市町村名	年間事業費	人口	一人当たり事業費
蒲郡市	5,564万円※1 (1億1,400万円※2)	81,179人	685円/人 (1,400円/人)
豊橋市	1億6,200万円	373,866人	430円/人
豊川市	7,970万円	180,970人	440円/人
新城市	1億5,300万円	48,280人	3,170円/人
田原市	1億4,000万円	63,108人	2,220円/人

※1: 平成22年度実績で、路線バス、タクシー割引制度、福祉関係の実績であり、鉄道への負担分を含んでいない。  
 ※2: 平成24年度実績で、鉄道、路線バス、タクシー割引制度の負担分を含む。  
 ※3: 豊川市など平成23年度以降事業見直しを行い事業費が変更した地域がある。

公共交通について、「交通空白地がある」「(財政事情等を認識しないまま)もっと充実してほしい」など、下記に示す指摘(論点)がある

- 論点1: 本当に困っている人はだれか？(交通空白があるのか?)
  - 論点2: 市は十分な財政投資を行っているか？(さらに投資が必要か?)
  - 論点3: 公共交通として、現状を上回る手段(バス路線等)が必要か？
- 公共交通サービスの提供に対するこれら論点について、住民意見を確認しておく必要がある。これら論点が議論できるように整理させていただく。

## (5) 意見交換会の開催

意見交換会の開催方法は、下記のとおり。前頁の分析資料を用いて、事務局から事前説明を行い、論点について意見交換する会を想定して実施する。

表 5-1 意見交換会の開催方法

狙い	江南市の現状実態の説明を行ったうえで、前述の論点について、意見交換を行う。
対象者	広報により市民を募集。参加意向の認められた市民を対象。 江南市地域公共交通会議の公募市民・利用者の代表委員やその所属市民にも参加を要請。
実施方法	1) 広報や交通会議関係者により開催を周知し、市民の参加を募る。 2) 事務局にて、「江南市の公共交通の現状実態（前述資料）」を報告。 3) 参加者を1グループ5人程度に分かれて、グループ単位で、意見交換を行う。 ○事務局がファシリテーター役 ○意見交換内容
ヒアリング WS内容	・困っている市民はだれか？（適切なサービス提供ができていないか） ・財政投入を拡大すべきか？ ・名鉄バス（江南団地経由厚生病院線）の減便による影響とその対応が必要か？
実施場所	市内学供等の5か所程度で実施（小計5回程度実施）。
実施時期	8月～9月頃（土曜日等休日昼間に開催）。

※実施場所・区分等は事務局と調整し決定。

図 5-1 意見交換会の開催イメージ（アウトプット例）



○写真

- ・他市で行った「意見交換会」の風景。市の支所等を活用。  
右下「昼で車座で実施」した時は、和やかな雰囲気であった。  
左図は、賛否両論の意見が取り交わされた結果。

○グループ制による意見交換会の利点

- ・最初に事務局から資料を説明した後、意見交換を行うが、資料の意図が理解されていない「発言」があっても、その場でファシリテーターから解説ができる。
- ・あまりにも無茶な要望（意見）があった場合に、グループのメンバーから反対（常識的）意見が言いやすい（大会議では出席者同士の意見交換にならない）。

※大会議では、事務局 vs 出席者（市民）の対立構造になりやすい。  
グループ制は、住民同士の協議を誘導できると想定する。





## (6) 地域公共交通網形成計画の策定の必要性の検討

### 6-1 法制度の理解を深める

図 6-1 法令に基づく2つの協議会のちがいがい

江南市の現体制（公共交通会議）と、法定協議会では、図表 6-1 に示すように、法律で定める権限が大きく異なる。

法定協議会では、会長から要請された関係者は、「参加応諾義務」が生じる。また、協議会参加者の合意事項は「尊重義務」が生じる。

関係者で協議・合意された、江南市の将来の公共交通のあり方「地域公共交通網形成計画」は、関係者において尊重しなければならないものとなる。

こうした枠組みを交通会議で理解していただきたいと考える。

(ポイント1)

地域公共交通会議		法定協議会	
目的	生活交通のあり方を議論	目的	地域公共交通総合連携計画（連携計画）を議論 計画実施の主体となる
<協議が整った場合> ・コミュニティバス、乗合タクシーの許可等に関する特例の適受を受けることができる		<協議が整った場合> ・連携計画の策定、同計画実施への許認可手続き簡略化、地方債起債等の特例措置を受けることができる	
対象モード	バス・タクシー	対象モード	鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等
参加メンバー	市町村、県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転手組織、住民利用者代表、道路管理者 <sup>※</sup> 、交通管理者 <sup>※</sup> 、その他「必要と認められる者」 <sup>※</sup> ※：主催者が必要と判断する場合	参加メンバー	市町村、県、運輸局、交通事業者、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者、その他「必要と認められる者」
参加是非	応諾義務なし	参加是非	応諾義務あり
協議結果	法律上規定なし	協議結果	協議会参加者の尊重義務あり
事業実施	行えない	事業実施	行える

※法令に基づく協議会は、補助金要領の要件を満たしていれば補助金要領に基づく協議会としての運用が可能。

資料：中部管内における地域公共交通に関する意見交換会  
「中部管内における今後の地域公共交通施策のあり方に関する調査報告書」  
(平成 24 年 3 月) 中部運輸局監修 (MURC 受託業務)

表 6-1 法令に基づく2つの協議会のちがいがい

道路運送法の「公共交通会議」	地域公共交通活性化再生法の「法定協議会」
○道路運送法の改正 (H18) により、地域主導の「地域公共交通会議」の設置が可能となる。  ○道路運送法に関する合意形成ができる。 ▲関連する「補助金制度」がない。 ▲協議対象は、「バス・タクシー」事業のみ。  (▲印はデメリット)	○法に基づく「法定協議会」が設置でき、「地域公共交通網形成計画」の策定ができる。 ○地域公共交通確保維持改善事業補助金が活用できる。 ○鉄道・バス・タクシーと協議できるモードが広い。(船舶・航空まで協議可能) ○会長から参加要請された「関係者」は「参加応諾義務」が生じる。 ○協議会参加者の合意事項は、「尊重義務」が生じる。

### 6-2 江南市において「合意形成が求められること」(ポイント2)

前述の検討作業で示しているように、3つの論点について、江南市では、関係者の合意形成が求められる。

今年度は、「意見交換会」での住民意見、江南市公共交通会議の協議をへて、公共交通についての方向性を確認させていただく。

### 6-3 関係者における「望ましい公共交通の姿を共有すること」の必要性の確認(ポイント3)

ポイント2の方向性を確認させていただいた内容が、「江南市における望ましい公共交通の姿」を描くべきなのか、江南市公共交通会議において協議する。

※望ましい姿を具体的に描いたもの＝「地域公共交通網形成計画」になる

以上の3つのポイントについて、江南市公共交通会議で協議確認し、計画策定・法定協議会設置の必要性について確認する。

### 3. 調査検討スケジュール

#### (1) スケジュール

調査検討スケジュールは下記のとおり。地域公共交通会議は5回程度開催することを想定する。

表 スケジュール (案)

	平成28年(2016)							平成29年(2017)		
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1. 江南市の現状把握	■									
(1) 基本統計分析	■									
(2) 上位関連計画の把握	■									
(3) アンケートの確認		■								
(4) 課題整理		■								
2. 利用実績・利用者調査		■								
(1) 利用状況の把握		■								
(2) 事業者ヒアリング調査			■							
(3) 利用者アンケート調査				■						
3. 施設利用者等調査		■								
(1) 対象施設の抽出		■								
(2) 施設者への確認		■								
(3) 来訪者聞き取り調査			■							
(4) 停留所の乗降数確認				■						
4. 論点整理					■					
5. 意見交換会の開催			■							
6. 必要性の検討						■				
7. とりまとめ								■		
●地域公共交通会議	①		②		③		④			⑤

#### (2) 江南市地域公共交通会議の運営スケジュール・協議テーマ

時期	会議等	協議テーマ
6月上旬	第1回交通会議	○事業計画の確認
8月上旬	第2回交通会議	○現況把握、利用実績の報告 ○利用者アンケート調査方法、来訪者聞き取り方法の報告
7～9月頃	利用者アンケート調査、施設来訪者聞き取り調査の実施	
8～9月頃	意見交換会の実施	
10月中旬	第3回交通会議	○利用者アンケート、施設来訪者聞き取り調査結果の報告 ○論点の報告・協議
12月	第4回交通会議	○計画策定・法定協設置の必要性協議
3月	第5回交通会議	○全体検討成果のとりまとめ報告

## 上位関連計画における公共交通事業の位置づけについて

ここでは、江南市における上位計画のうち、下記の3点について取りまとめた。

関連計画	策定時期	参照内容
江南市戦略計画（二次改訂）	H26.3	土地利用構想、市民生活（市民の足の確保）等を整理
江南市まち・ひと・しごと創生総合戦略	H28.3	住みたいまち：交通ネットワークの維持・充実等を整理
江南市都市計画マスタープラン	H21.3	将来の都市構造・交通施設の方針等を整理

## (1) 江南市戦略計画第二次改訂基本計画

平成 26 年 3 月策定の「江南市戦略計画第二次改訂基本計画（平成 26～29 年度計画）」では、市民の足を確保し、便利な日常生活を可能にする観点から、公共交通システムを充実させるとともに市内全体の公共交通に関する検討を行うこととしている。

### ○ 江南市戦略計画（第二次改訂基本計画）【H26.3】

# 柱 3 快適で便利な日常生活の確保

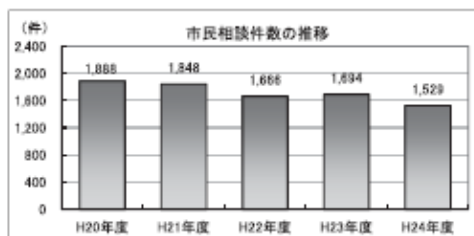
## — 市民生活 —

### ■ 現状と課題

近年の情報通信技術等の著しい発展により、市民生活の利便性は向上していますが、一方で、悪質商法、架空請求、振り込み詐欺といった消費生活に関する問題が発生しています。また、住民異動届や各種証明書等の交付申請手続きにおいては、市民サービスの窓口として、便利で丁寧な対応が求められています。

江南市においても、消費生活の問題や被害及び個人的な悩みごとやトラブルなどを早期に解決するため、専門的知識をもった各種相談員による市民相談を行っています。多様化する相談内容にいかに対応するかが課題となっています。また、住民異動手続きの窓口においては、転入や転居等の多い時期には混雑により待ち時間が長くなるなどの問題が発生しています。他方で、市内の公共交通は、「いこまい CAR（定期便）」の廃止に伴い、既存バス路線の分割・延長がされ、利用しやすくなりましたが、移動をより便利なものにするため、「いこまい CAR（予約便）<sup>※1</sup>」のあり方を含め、市内公共交通全体について、さらに検討していく必要があります。

今後は、市民が消費生活に関する被害にあわないように、相談窓口及び市民への教育・啓発活動を充実し、窓口サービスの利便性を向上するため、よりよいサービス提供手法を導入することが求められています。また、市独自の公共交通システムである「いこまい CAR（予約便）」と既存の路線バスなど市内公共交通全体の利用促進を図っていく必要があります。



(資料:市民サービス課)

### ■ 10年後の地域のすがた

市役所では、正確で早くて便利な窓口サービスが提供されている。市民は消費生活に関する講座・相談などに積極的に参加することにより、日常生活に役立つ知識を得ている。また、市民の足が確保され、地域活動に参加しやすくなっている。

その結果、市民は快適で便利な日常生活を送っている。

### ■ 市役所の使命

専門的な知識をもった弁護士、消費生活相談員などによる適切な助言による問題解決に向けた相談体制を充実させるとともに、消費生活に関する問題や被害を防止するため、消費者団体等と共に啓発活動を行う。

窓口サービスの効率化と顧客満足度の向上をめざし、休日などでも利用できる窓口体制の整備、外国語を話せる人材の恒久的配置などに取り組む。

市独自の公共交通システムである「いこまい CAR（予約便）」と既存路線バス等の存続を図りながら、公共交通システムの充実を図る。

<sup>※1</sup> いこまい CAR（予約便）とは、市民が地域社会に積極的に参加しやすくするために、市内移動の交通手段として、市が平成 19 年 10 月から運行しているデマンド・タクシー。

**[全体目標] 市民が日常生活に困ることなく便利に暮らしている**

指標名	単位	基準値	上段:目標値 下段:実績値			説明
			H22	H25	H29	
迅速かつ適切に行政サービスを受けていると感じる市民の割合	%	26.3 (H18)	40.0	60.0	80.0	市民満足度調査により測定。
			46.5	52.7	***	

**[個別目標①] 専門家による相談を受け安心して暮らしている**

指標名	単位	基準値	上段:目標値 下段:実績値			説明
			H22	H25	H29	
消費生活講座 <sup>*2</sup> の受講者数	人	166 (H18)	200	230	240	消費生活講座を受け、知識を得ている状況を測定するもの。
			198	232 (H24)	***	
消費生活相談の件数	件	67 (H19)	65	80	80	消費生活に関する悩みごとを解消するため、相談を受けた状況を測定するもの。
			65	68 (H24)	***	
弁護士などの専門家による相談の件数	件	576 (H19)	587	620	675	さまざまな悩みごとを解消するため、弁護士などの専門家による相談を受けた状況を測定するもの。
			587	654 (H24)	***	



市民の役割	市役所の役割
<ul style="list-style-type: none"> <li>○専門的な知識をもった行政・法律相談員、消費者団体などに積極的に相談し、知識を習得する。【個人・家庭】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域情報センターの総合相談コーナーを活用して、幅広い相談に対応する。</li> <li>○市広報、ホームページなどで消費生活に関する啓発を行う。</li> <li>○自立した消費者を育成するため、消費生活講座などを開催する。</li> </ul>

<sup>\*2</sup> 消費生活講座とは、商品・サービスの契約、金融、保険、環境や食料問題など、消費生活に関わるさまざまなテーマについて、専門の講師を招き開催する講座のこと。

**【個別目標②】身分等が正確に記録・管理され、市民は窓口サービスを迅速に受けている**

指標名	単位	基準値	上段:目標値 下段:実績値			説明
			H22	H25	H29	
戸籍訂正の件数	件	87 (H18)	80	60	50	戸籍記録の正確性を測定するもの。
			63	99 (H24)	***	
正確で早くて便利な窓口サービスを受けていると感じる市民の割合	%	94.5 (H19)	95.0	96.0	97.0	窓口利用者アンケート調査により測定。
			91.1	92.4 (H24)	***	

市民の役割	市役所の役割
<ul style="list-style-type: none"> <li>○届出期間の定めがある場合は、その期間を守る。【個人・家庭】</li> <li>○各種届出・申請の際には、本人確認ができる身分証明書を持参する。【個人・家庭】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○戸籍事務を正確に記録し管理する。</li> <li>○住民基本台帳事務を正確に記録し管理する。</li> <li>○休日・夜間でも証明書の発行ができる体制を整える。</li> <li>○窓口の混雑緩和に取り組む。</li> </ul>

**【個別目標③】市民の足が確保できている**

指標名	単位	基準値	上段:目標値 下段:実績値			説明
			H22	H25	H29	
誰もが公共交通により市内の必要な場所に行くことができ、便利に暮らしていると感じる市民の割合	%	19.5 (H18)	25.0	30.0	35.0	市民満足度調査により測定。
			24.6	26.9	***	

市民の役割	市役所の役割
<ul style="list-style-type: none"> <li>○積極的に公共交通機関を利用する。【個人・家庭】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通機関の存続のための意識啓発に努める。</li> <li>○<u>路線バス会社に対して、路線の新設・増発やコースの変更を要望する。</u></li> <li>○<u>市が推進している「いこまいCAR（予約便）」の利用促進を図りながら、市内全体の公共交通に関する検討を行う。</u></li> </ul>



## (2) 江南市まち・ひと・しごと創生総合戦略

平成 28 年 3 月に策定した、「江南市まち・ひと・しごと創生総合戦略（対象期間：平成 27～31 年度）」では、コンパクトなまちづくりの推進を掲げており、市民の利便性向上のため、市内公共交通網についてさらに見直しを行うこととしている。

### ○ 江南市まち・ひと・しごと創生総合戦略【H28.3】

#### 第 4 章 目標達成のための取組と KPI

### 1 基本目標 1：住みたいまち“江南”づくり

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図るため、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といった江南市の強みを活かし、都市的機能と自然環境がそれぞれ機能的に結びついたコンパクトシティ構想の実現を目指します。

数値目標	項目	基準値 <sup>(※1)</sup>	目標値 <sup>(※2)</sup>
	転出者数 <small>※1 H26 年実績値 ※2 H31 年</small>	3,245 人	2,700 人
	転入者数 <small>※1 H26 年実績値 ※2 H31 年</small>	3,137 人	2,660 人
	交流人口 <small>※1 H26 年実績値 ※2 H31 年</small>	1,691,351 人	1,860,000 人

#### 基本施策 1-① 江南の優位性を活かした生活環境づくり

名古屋市都心部への高いアクセス性と水辺などの良好な自然環境を強みとした、若い世代が住んでみたいと思える生活環境づくりのため、江南市の顔となる駅前の魅力向上を始めとし、各地区の拠点づくりを検討するとともに、鉄道駅への公共交通や自転車によるアクセス性向上を図り、各地区間や鉄道駅とのネットワーク化など、コンパクトなまちづくりを推進します。また、ICTを活用し、子どもの思考力を育む教育環境や、多世代が交流できるスポーツ活動の場づくりなど魅力の向上に取り組みます。

重要業績評価指標 (KPI)	項目	基準値 <sup>(※1)</sup>	目標値 <sup>(※2)</sup>
	駅周辺の交流施設数 <small>※1 H26 年実績値 ※2 H31 年</small>	3 箇所	4 箇所
	いこまいCARの登録者数 <small>※1 H26 年実績値 ※2 H31 年</small>	6,443 人	8,000 人
資源ごみリサイクルセンターの開場日数 (1 週間あたり) <small>※1 H26 年実績値 ※2 H31 年</small>	—	6 日	

### 《目標達成のための取組・事業》

凡例：●地方創生先行型 ○既存事業の拡大 ◎新規事業

#### i) 江南市の顔となる駅前の魅力向上 ○

江南市の顔となる江南駅・布袋駅周辺の美しい駅前景観づくりに向けて、市民の協力のもと花や緑を増やす取組を積極的に行うことや、商業団体等事業費補助金の活用による空き店舗の利用促進等により、市民が愛着を持ち、気軽に集い憩える交流拠点の創出を図り、活性化・賑わいづくりを推進します。

#### ii) 交通ネットワークの維持・充実 ○

ドアツードアで円滑に移動できる、いこまいCARの予約便をはじめ、市民がより利用しやすいよう、市内公共交通網について、さらに見直しを行います。

#### iii) 資源ごみリサイクルセンターの常設 ◎

資源ごみリサイクルセンターを常設化することで、資源ごみの搬出機会を増やし、稼働時間内は持込による受入可能な体制を整備することにより、生活利便性の向上と限りある資源の有効活用を図ります。

#### iv) 新体育館の建設・活用 ◎

気軽に健康づくりを楽しみ、多世代が交流できる新体育館を建設し、競技スポーツから生涯スポーツまで幅広い市民のスポーツ活動の振興を図るとともに、防災拠点として要求される性能、設備を確保することで、災害時の活動拠点として活用します。

#### v) 自転車利用の促進 ◎

江南市の通勤通学の利便性向上のため、鉄道駅から離れた地域からのアクセス手段として、また、レクリエーションや健康づくりのため、安心して自転車が通行できる環境を構築し、自転車利用の促進を図ります。

自転車利用ルールの周知やマナー向上のための取組などのソフト面、関連する鉄道駅周辺の駐輪対策、自転車利用者が多いルート<sup>①</sup>の安全対策および自転車通行環境整備などのハード面の双方から検討を行います。

#### vi) ICT教育の推進 ◎

小・中学校へのICT教育の推進により、児童・生徒の能動的な学習への参加を促し、思考力や表現力、発表力などを育むため、タブレット端末の導入およびWi-Fi環境の整備を図ります。

### (3) 江南市都市計画マスタープラン

江南市都市計画マスタープラン（平成 21 年 3 月策定）では、土地利用の方針として、市街化調整区域における市街地のスプロール化の抑制、市街化区域内における低・未利用地の都市的土地利用などを掲げている。また、公共交通については既存の路線バス等の拡充を図るなど、誰もが利用しやすい交通環境をめざすこととしている。

#### ○ 江南市都市計画マスタープラン【H21.3】（関係部分を抜粋）

#### 4 都市づくりの方針

##### 4-1 土地利用の方針

##### (1) 土地利用に関する基本的な考え方

##### 1) 集約型の都市構造に向けた土地利用の誘導

本市の都市構造は、これまでの人口増加や活発な企業活動を背景に、郊外へと拡散する都市構造を目標として掲げてきました。しかし、少子高齢社会の到来や、中心市街地の空洞化等の問題を踏まえ、郊外型の都市構造からの転換が必要となっています。

このため、街なかを中心とした集約型の都市をめざし、居住、商業、福祉、交通などの都市機能を集積させるなど、街なか居住を促進する土地利用を誘導する方針とします。

##### 2) 市街化区域内の低・未利用地の活用

本市のは場整備等の農業関連施策による都市づくりの経緯から、市街化調整区域に点在する集落において、日常生活を営む上で必要となる道路の整備を進めてきました。その結果、市街化調整区域における農地の宅地化が進行する一方で、市街化区域内に低・未利用地が残っています。

このため、市街化調整区域における市街地のスプロール化を抑制するとともに、市街化区域内における低・未利用地の都市的土地利用を誘導する方針とします。

##### 3) 市街化調整区域における土地利用

市街化調整区域については、都市的土地利用を抑制することを基本とします。しかし、狭あい道路などを有する一部の既存集落では、防災機能の向上の観点から、土地利用上の対策が必要となる場合も考えられます。

このため、防災機能の維持・向上が必要な既存集落については、農地等の自然環境の保全を図ることを前提として、道路の拡幅などにより安全性を確保します。

#### 4-2 施設整備の方針

##### 4-2-1 交通施設の方針

##### (1) 交通施設に関する基本的な考え方

##### 2) 公共交通機関の利用促進

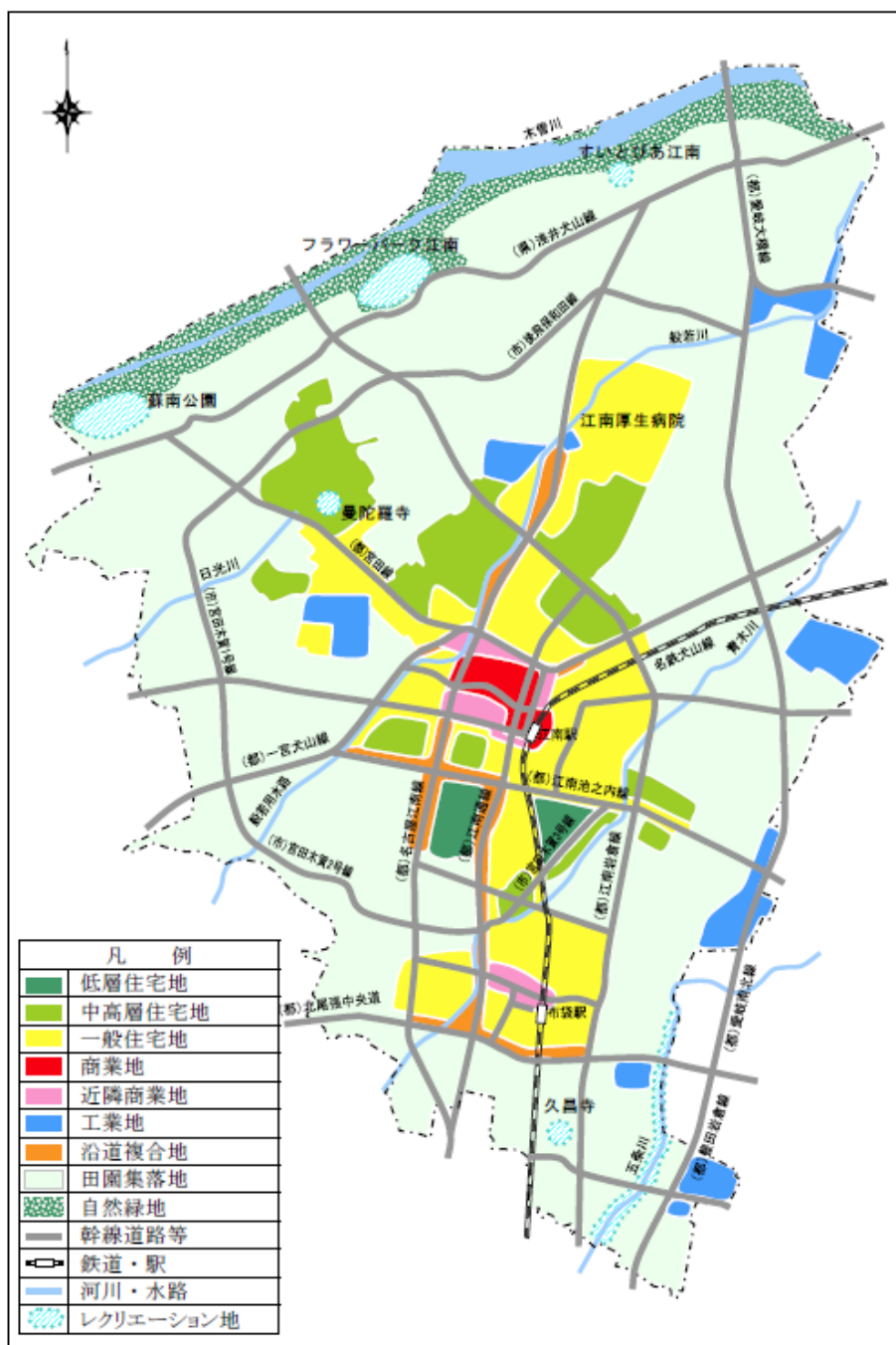
公共交通機関の利用促進に向けて、駅へのアクセス道路の整備をはじめ、駅前広場、駅周辺の駐車場及び駐輪場等の拡充を検討し、環境負荷の少ない都市づくりをめざします。

また、鉄道高架事業とあわせた駅舎のユニバーサルデザイン・バリアフリー化など、交通結節点を一体的に整備することに加え、既存の路線バス等の拡充を図るなど、誰もが利用しやすい交通環境をめざします。

## (2) 整備方針

### 2) 公共交通

- ・路線バスは、江南駅を起点に4路線、布袋駅を起点に1路線、一宮駅を起点に2路線が運行されているほか、「いこまいCAR」の定期便・予約便が運行されています。今後、布袋駅周辺については、鉄道高架事業や駅前広場の整備とあわせ、路線の拡充や近隣とのネットワーク化など利便性の向上のため、関係機関と協議していきます。



■土地利用の方針図

以上より、市は市民の移動に係る利便性の向上を掲げていることから、現在の地域公共交通のサービス水準、利用実態等について調査を実施し、市内全体における地域公共交通のあり方について検討を行う必要があるものと考えられる。

「江南市公共交通に関するアンケート調査」  
調査結果報告書

平成 2 5 年 7 月

江 南 市

# 目次

---

---

I 調査概要	1
II 調査結果（総括）	2
III 調査結果	6
問1．アンケート対象の属性	6
問2．外出の頻度や目的について	10
問3．公共交通に対する評価や利用状況等について	17
問4．江南市の将来的な公共交通施策について	31
問5．バスを「まったく利用しない人だけ」について	45
資料編（アンケート調査票）	51

## I 調査概要

---

---

- |            |  |
|------------|--|
| (1) 調査対象   | 江南市在住の満16歳以上の方   |
| (2) 調査方法   | 郵送調査   |
| (3) 調査期間   | 平成25年5月27日～6月21日   |
| (4) 標本数    | 3,000人<br>回収数は1,477人（回収率は49.2%）  |
| (5) 調査項目   | 問1：回答者属性<br>問2：外出頻度・目的、通勤通学・買い物・通院時の行動実態<br>問3：公共交通の利用実態、認知度、現状サービスの満足度<br>問4：税金投入に対する理解度、交通転換の可能性、今後の対策<br>問5：利用しない人の理由、利用可能性 |
| (6) 調査実施主体 | 江南市役所生活産業部市民サービス課  |

## Ⅱ 調査結果（総括）

### ＜アンケート結果概要＞

- 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する維持もしくは抑制すべきとの意向が多いことから、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。

### 1. 市民全体の意向

#### (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」確認すると、「とても感じている」「感じている」をあわせて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。

#### (2) バス路線の認知状況について（問3-3）

- ・「バス路線の認知状況」を確認すると、「ほとんど知らない」「まったく知らない」が合わせて52.2%となっており、住民の過半数がバス路線を知らない状況にある。

#### (3) 「いこまい CAR（予約便）」の認知状況とサービス水準に対する満足度について（問3-4）

- ・「いこまい CAR（予約便）」の認知状況については、「利用方法を知っている」が20.2%にとどまり、約8割の人が「いこまい CAR（予約便）」を「知らない」「使い方を知らない」状況にある。
- ・「いこまい CAR（予約便）」の「サービス水準の満足度」については、「わからない」が全体の70.4%となっており、適切に評価できる状況にはない。

#### (4) 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。

#### (5) 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。

(6)「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。

(7)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 (サービスは現状維持)」が 13.0%、「税金ではなく運賃を値上げし、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。

## 2. 居住地別にみた意向の違い

(1)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)

- ・居住地別に「満足 (満足+おおむね満足)」と「不満 (不満+やや不満)」の割合の差を確認したところ、「藤里」地区を除いたその他地域で、満足よりも不満が上回った。満足度から不満度の値を差し引いた値が-40を超える地域は、「布袋 (線路東)」・「布袋北」・「草井」となった。
- ・「線路東」地区と、江南駅から離れた地区については、江南市全体と比較して満足度の値が低い。

(2)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)

- ・居住地別にみた評価の違いを確認すると、「妥当 (妥当+おおむね妥当)」よりも「不満 (不満+やや不満)」が上回った地域は、「古知野東 (線路東)」・「古知野北」・「布袋 (線路東)」・「布袋北」であった。
- ・名鉄バスが通過していない「線路東」地区は、評価が低い結果が示された。

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

- ・居住地別に評価状況を確認すると、すべての地区で、「妥当 (妥当+おおむね妥当)」よりも「不満 (不満+やや不満)」が上回っている。不満の割合が大きい地域としては、「古知野北」・「古知野南 (線路東)」・「布袋北」等である。
- ・「線路」東西での意向の違いは特に認められなかった。
- ・なお、利用したことがない人が約9割を占める状況にあるため、イメージだけで回答していることを考慮する必要がある。

(4)今後の税金投入とサービス水準のあり方 (問4-3)

- ・居住地別の傾向を確認すると、「今以上の税金投入を行い、サービス水準を向上させてほしい」という回答が、市全体の平均値よりも大きく上回ったのは、「布袋 (線路東)」・「布袋北」であった。
- ・「線路東」地区は、税投入によるサービス向上を求めている。

## 3. 年齢別にみた意向の違い

(1)外出における困難状況 (問1-7)

- ・年齢別にみた困難状況についてみると、70歳以上になると外出に対して困難な人が見られ、80歳以上になると4割の人が困難と感じている。



(2)外出を控えたことがあるか（問3-2）

- ・80歳以上になると外出を控えるケースがあることが認められる。

(3)「いこまいCAR（予約便）」の認知状況とサービス水準に対する満足度について(問3-4)

- ・70歳以上になると認知度が高まり、利用者層となっていることが伺われる。
- ・また、70歳以上になると満足度の割合が高くなっている。

(4)バスのサービス水準に対する満足度について（問3-6）

- ・年齢別にみた満足度は、70歳以上になるとやや満足度の割合が高くなっている。

(5)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）

- ・年齢別にみると、どの年代も不満より妥当との回答が上回っている。

(6) いこまいCAR（予約便）」を維持することに対する評価（問4-2）

- ・年齢別にみると、70歳以上になると妥当とする回答の割合が高くなり、80歳以上では、不満より妥当との回答が上回っている。

#### 4. 利用の有無による意向の違い

(1)「いこまいCAR（予約便）」のサービス水準に対する満足度について(問3-4)

- ・問3-7の「いこまいCAR（予約便）」の利用の有無により、サービス水準の満足度を確認すると、「利用したことがある」人の満足度は非常に高く、「利用したことがない」人の満足度は、わからないと回答している。これより、「いこまいCAR（予約便）」を利用してもらえれば、高い評価が得られるものと想定される。

(2)バスのサービス水準に対する満足度について（問3-6）

- ・問3-5の利用頻度からみた「満足（満足+おおむね満足）」と「不満（不満+やや不満）」の割合の差を確認したところ、「ほとんど乗らない」人は、「満足」より「不満」が25.7%上回ったが、それ以上の52.5%が「わからない」と回答している。「利用している」人に着目すると、「週に1~2日」以下の利用頻度の少ない人は、「満足」と「不満」が均衡しており、「週に3日以上」のヘビーユーザーになると「不満」と回答する割合が多くなっている。
- ・利用頻度の少ない人については、一定の理解を得られるサービスが提供できていると思われる一方で、ヘビーユーザーにとっては、より利便性の高いサービスを求めている結果となった。

(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）

- ・問3-5の利用の有無から「妥当（妥当+おおむね妥当）」と「不満（不満+やや不満）」の割合を比較すると、「利用している」人は「不満」より「妥当」という評価が、市全体平均よりも概ね上回っており、特に「週に3日以上」利用するヘビーユーザーの評価が大きく上回った。その一方で、「ほとんど乗らない」人の回答は、「妥当」と「不満」と「わからない」が拮抗した。

(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）

- ・利用の有無から「妥当（妥当+おおむね妥当）」と「不満（不満+やや不満）」の割合を確認すると、「利用したことがある」人の評価は「妥当」が上回っている一方で、「利用したことがない」人は「不満」が上回っている。
- ・「利用したことがない」人が、このまま利用しないのであれば評価が低いままであり、仮に将来利用すれば、評価が変化するものと思われる。

(5)今後の税金投入とサービス水準のあり方（問4-3）

- ・利用の有無による傾向を確認すると、「バス利用者」も「いこまい CAR（予約便）利用者」ともに、「現状は妥当な税金投入額・運賃・サービス水準である」を選択している割合が高い。



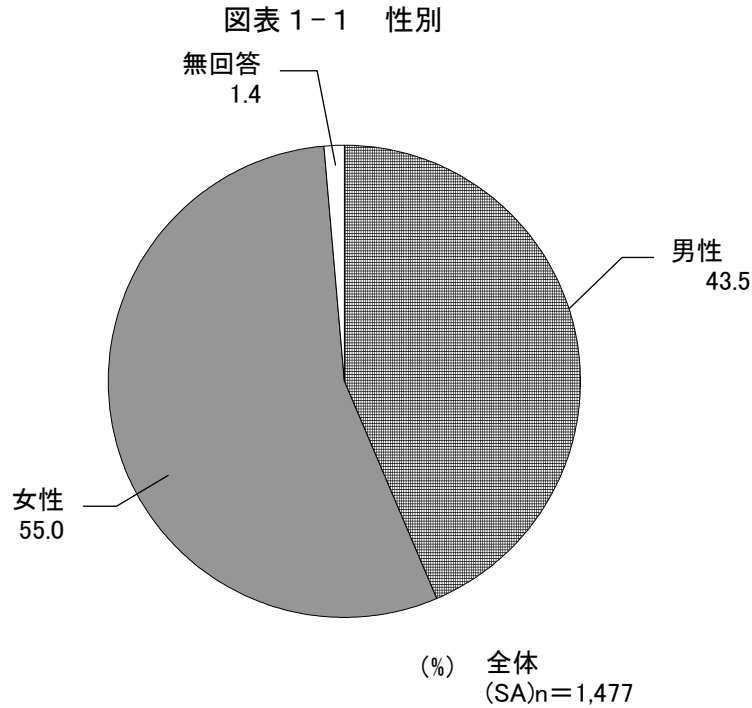
- 江南市民の4人に1人の割合で、「日常の移動に不便を感じている。その理由は、「自宅から鉄道やバス停留所が遠い」（59%）が選択されている。
- そうした状況においても、「バス路線の認知状況」は、過半数の住民が知らないと回答しており、「いこまい CAR（予約便）」は、約8割の住民が知らない・使い方を知らないと回答している。
- 現状のバスの利用状況を確認すると、約7割の人が「ほとんど乗らない」と回答している。
- 現状のバスのサービス水準に対する満足度を確認すると、「満足（14.5%）」より「不満（34.4%）」の回答が上回っており、藤里地区を除いたほとんどの地域で不満度が高い。特に、「布袋（線路東）」「布袋北」「草井」地区での不満度が高い。
- 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を確認すると、「妥当（38.3%）」が「不満（28.0%）」を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」とする意見は大多数を占めていない。また、居住地別には、「古知野東（線路東）」・「古知野北」・「布袋（線路東）」・「布袋北」の名鉄バスが通過していない地域は、評価が低い結果が示された。
- 「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（18.7%）」を「不満（44.6%）」が25.9%上回り、路線バスを維持するよりも「不満」とする意見が多い。
- 「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（サービスは現状維持）」が13.0%、「税金ではなく運賃を値上げし、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。
- 利用の有無による傾向を確認すると、「バス利用者」も「いこまい CAR（予約便）利用者」ともに、「現状は妥当な税金投入額・運賃・サービス水準である」を選択している割合が高い。
- 居住地別の傾向を確認すると、「今以上の税金投入を行い、サービス水準を向上させてほしい」という回答が、市全体の平均値よりも大きく上回ったのは、「布袋（線路東）」・「布袋北」であった。
- 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する維持もしくは抑制すべきとの意向が多いことから、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。
- なお、「線路東」地区については、民間路線バスとはサービス水準が異なるものの大口町コミュニティバスが運行されており、江南市民でも利用可能な交通サービスが提供されている。江南市内のバス・いこまい CAR（予約便）の認知度の低さから、大口町コミュニティバスの認知度も低いことが想定されるため、前述のPR活動の中に、大口町コミュニティバスも含めて対応していくべきである。

### Ⅲ 調査結果

#### 問1. アンケート対象の属性

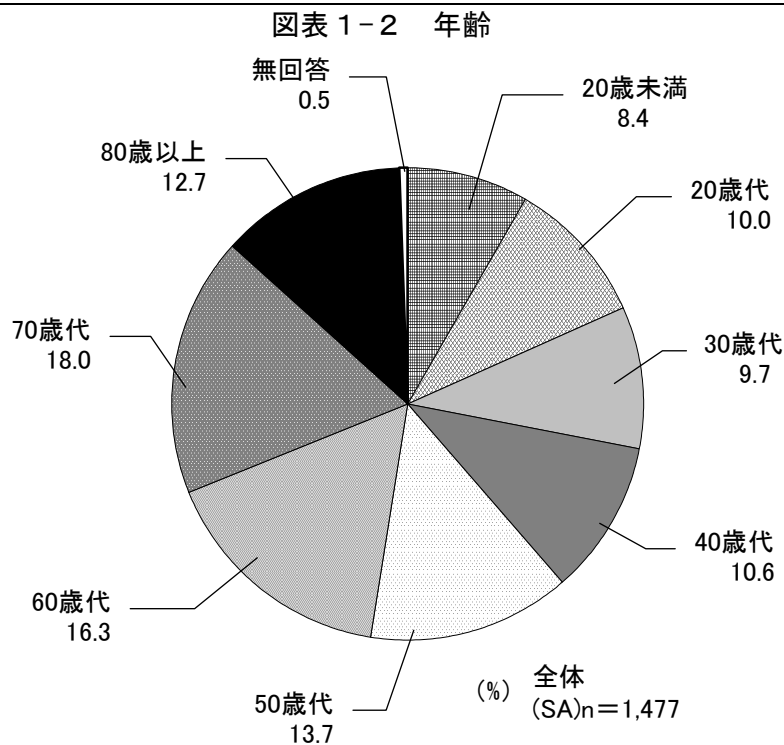
##### (1) 性別

○ 回答者の属性として、「男性」が 43.5%、「女性」が 55.0%となり、若干女性の回答が多い。



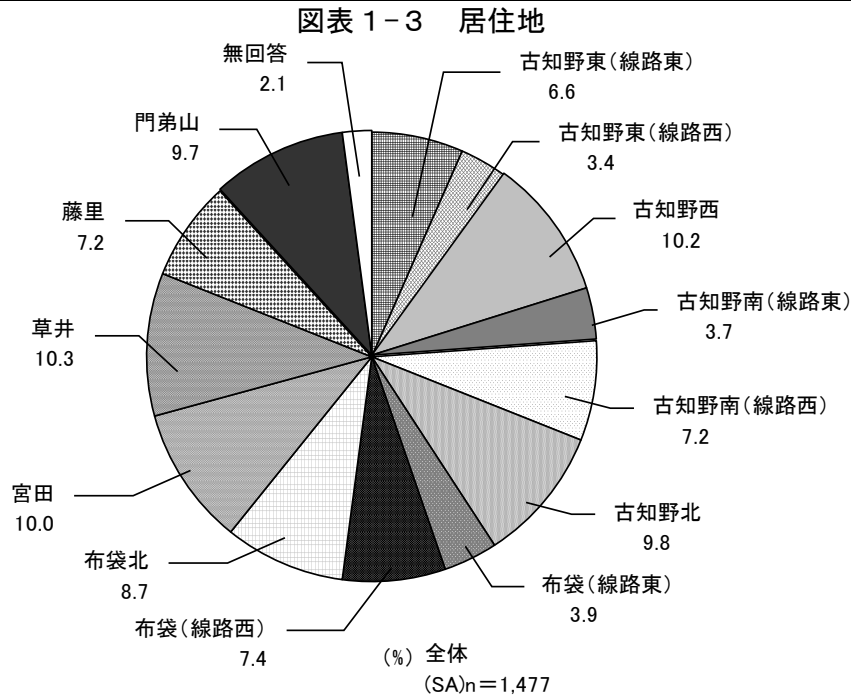
##### (2) 年齢

○ 回答者の年齢構成としては、概ね各年代毎に均等になるように抽出したが、高齢者層の回収率が高い。「70歳代」の回答が18%と最も多く、次いで「60歳代」16.3%、「50歳代」13.7%となっている。



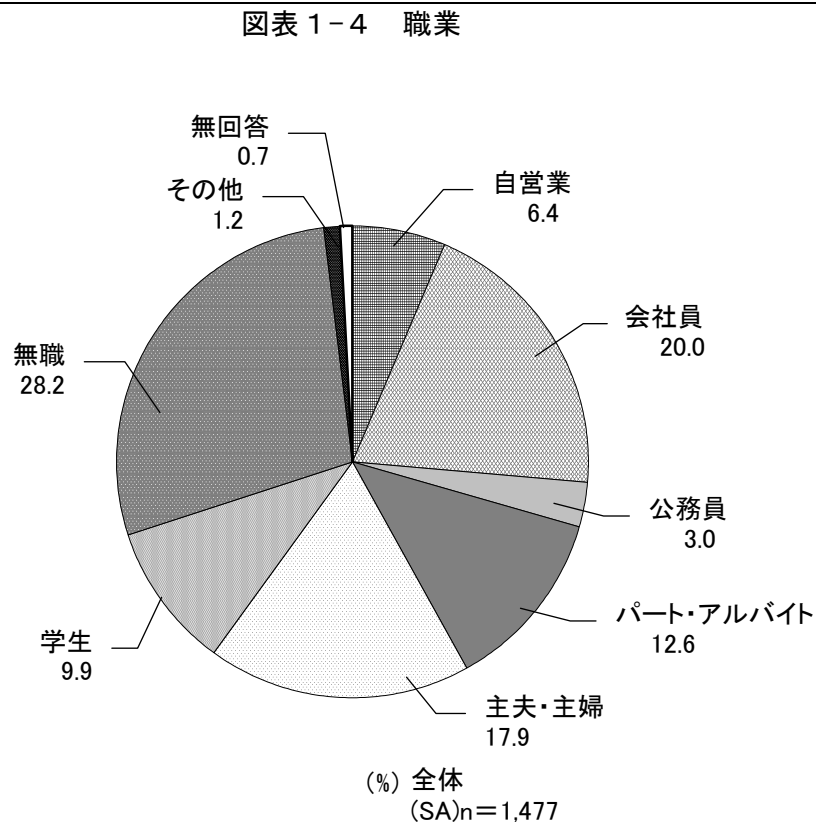
### (3) 住まい

○ 居住地については、概ね各居住地でほぼ同数になるように抽出したが、若干地域ごとに回収状況が異なり、「草井」が10.3%、「古知野西」が10.2%、「宮田」が10.0%の割合となった。



### (4) 職業

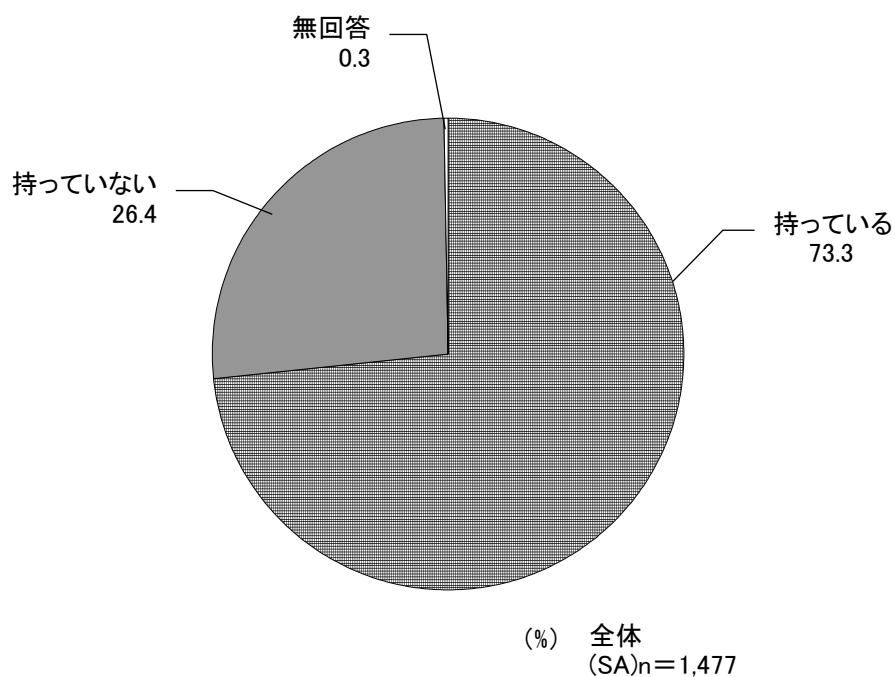
○ 職業については、高齢者層の回答が多いことが影響してか、「無職」が28.2%と最も多く、次いで、「会社員」20.0%、「主夫・主婦」が17.9%となった。



### (5) 自動車免許の保有

○ 回答者の「自動車免許保有状況」を確認すると、全体で73.3%が「所有している」との回答を得た。20歳未満が8.4%であるので、「免許を持っていない」者から8.4%除外した約16%が、20歳以上の「免許を持っていない」層になる。

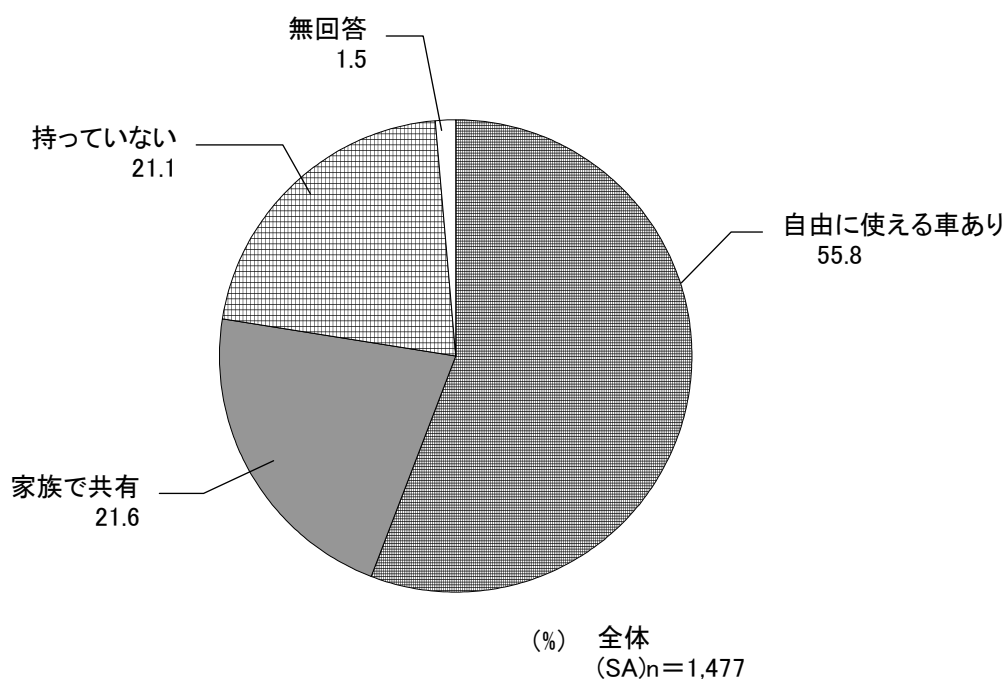
図表 1-5 免許の保有状況



### (6) 自家用車の保有

○ 「自家用車の保有状況」は、過半数が自由に使える車がある状況で、「持っていない」人は、全体の21.1%であった。

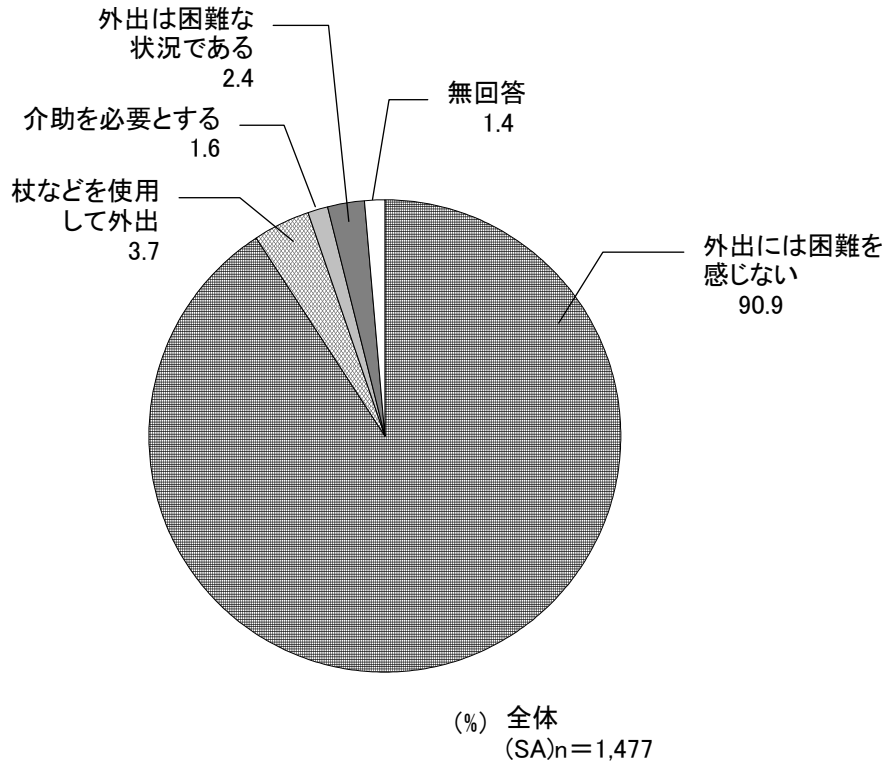
図表 1-6 自動車の保有状況



(7) 外出における困難状況

- 回答者の外出状況については、90.9%が「外出には困難を感じない」と回答しているものの、「外出は困難な状況である」2.4%、「介助を必要とする」1.6%、「杖などを使用して外出」3.7%という回答となり、約1割が外出に対して不便を感じている。
- 年齢別にみた困難状況についてみると、70歳以上になると外出に対して困難な人が見られ、80歳以上になると4割の人が困難と感じている。

図表 1-7 外出における困難状況



図表 1-8 年齢別にみた外出における困難状況

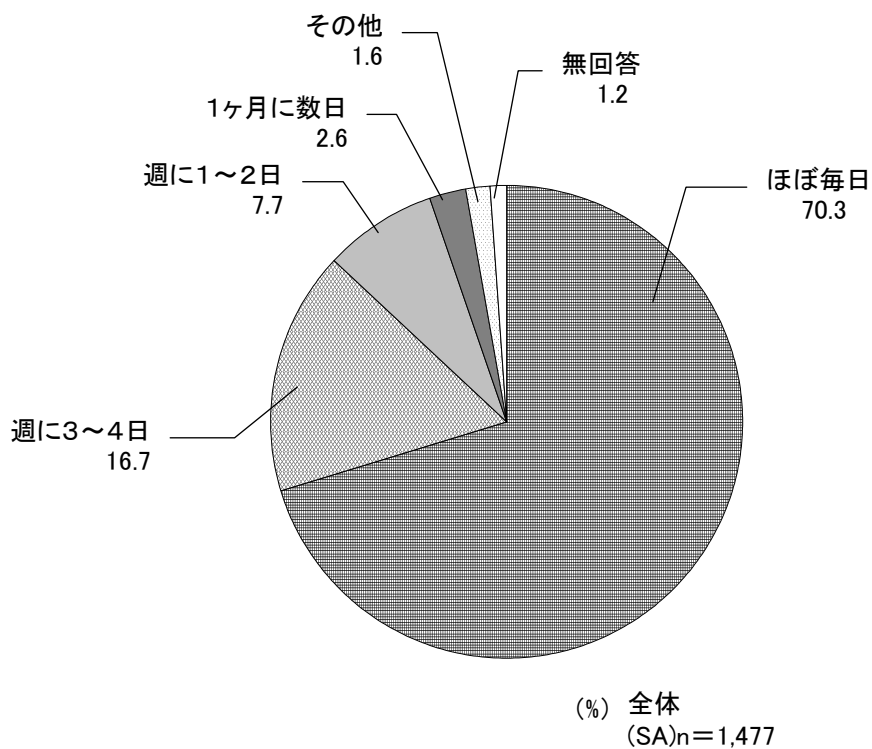
	サンプル数	外出には困難を感じない	杖などを使用して外出	介助を必要とする	外出は困難な状況である	無回答
全体	100.0 1477	90.9 1343	3.7 55	1.6 24	2.4 35	1.4 20
*年齢別*						
20歳未満	100.0 124	100.0 124	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0
20歳代	100.0 147	99.3 146	0.0 0	0.0 0	0.7 1	0.0 0
30歳代	100.0 144	99.3 143	0.0 0	0.7 1	0.0 0	0.0 0
40歳代	100.0 157	99.4 156	0.0 0	0.0 0	0.6 1	0.0 0
50歳代	100.0 202	98.0 198	1.5 3	0.0 0	0.5 1	0.0 0
60歳代	100.0 241	96.3 232	0.0 0	0.0 0	1.7 4	2.1 5
70歳代	100.0 266	87.2 232	3.8 10	3.0 8	4.9 13	1.1 3
80歳以上	100.0 188	56.9 107	22.3 42	8.0 15	8.0 15	4.8 9
無回答	100.0 8	62.5 5	0.0 0	0.0 0	0.0 0	37.5 3

## 問2. 外出の頻度や目的について

### 問2-1. 「外出」の頻度

○ 回答者の「外出の頻度」を確認すると、「ほぼ毎日」が70.3%、「週に3~4日」が16.7%となっており、約9割の人が2日に1度は外出している状況が確認された。

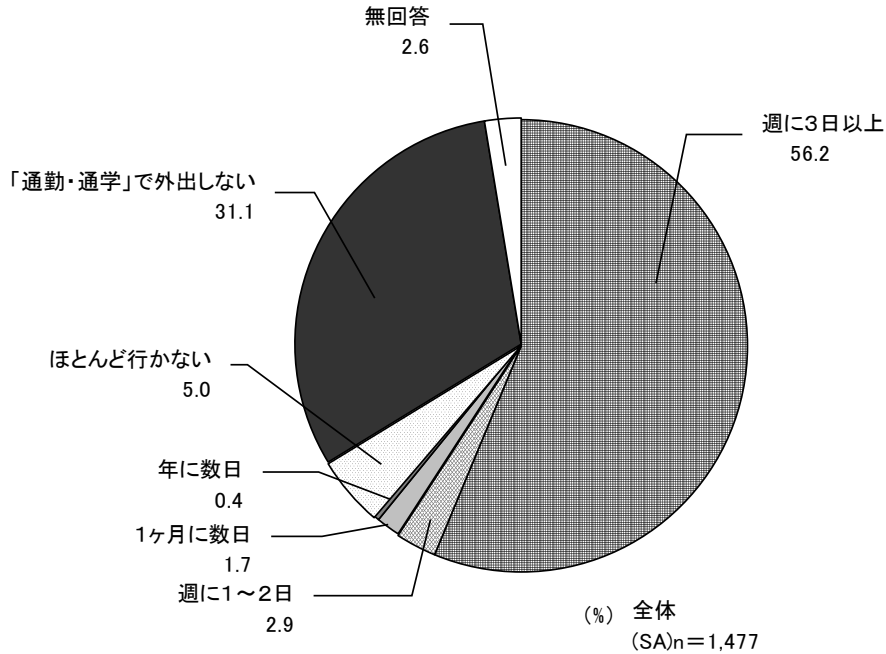
図表2-1-1 「外出」の頻度



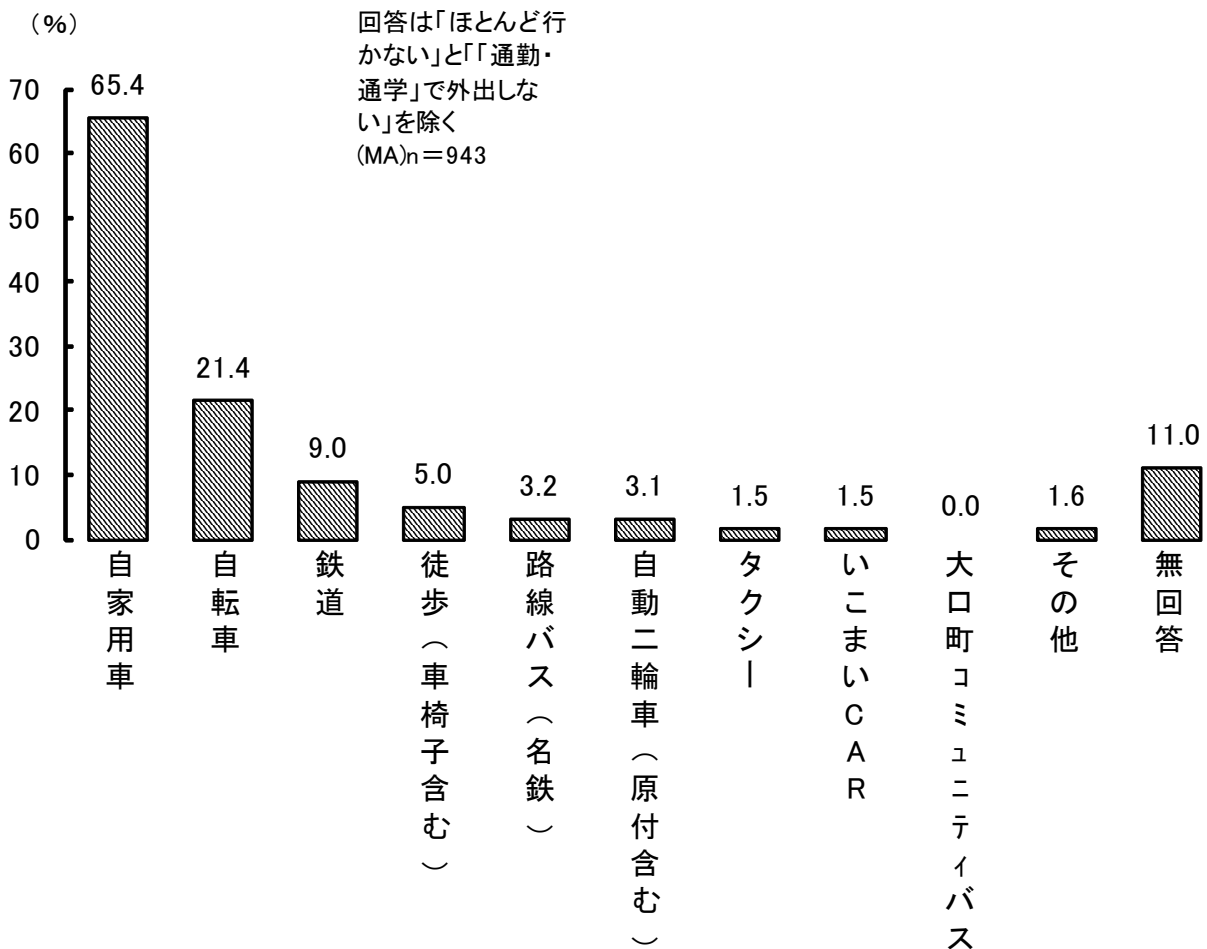
問2-2. (1) 外出する頻度と交通手段（「通勤・通学」の場合）

○ 「通勤・通学」の外出頻度は、過半数が「週に3日以上」で、約36.1%が「ほとんど行かない」「通勤・通学で外出しない」と回答している。  
その時の交通手段は、「自家用車」が多く全体の65.4%を占める状況にある。

図表2-1-2 外出する頻度



図表2-1-3 交通手段

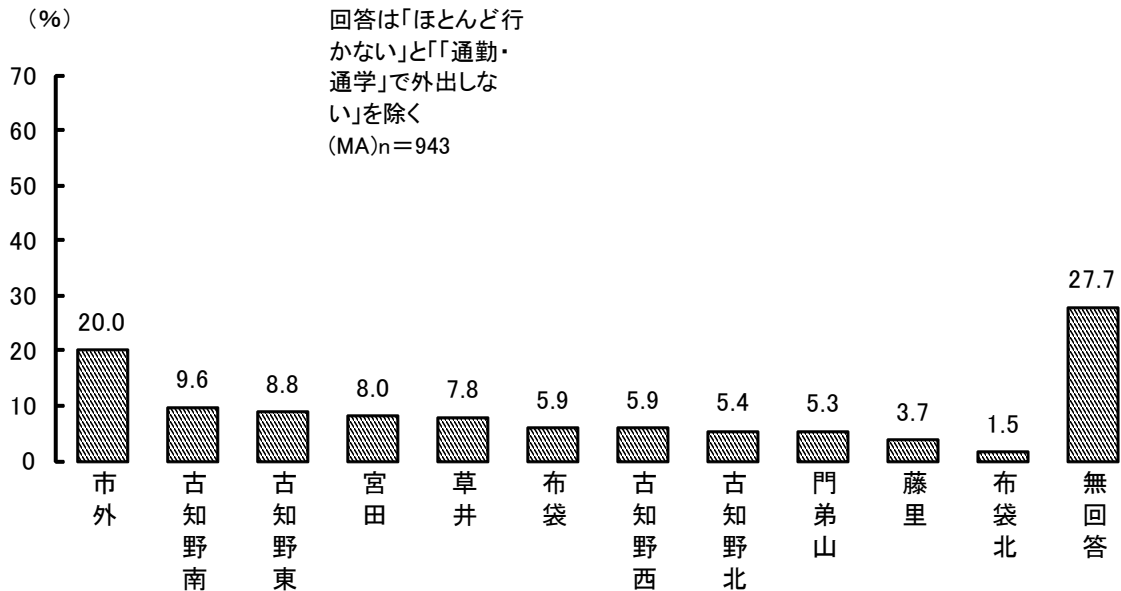




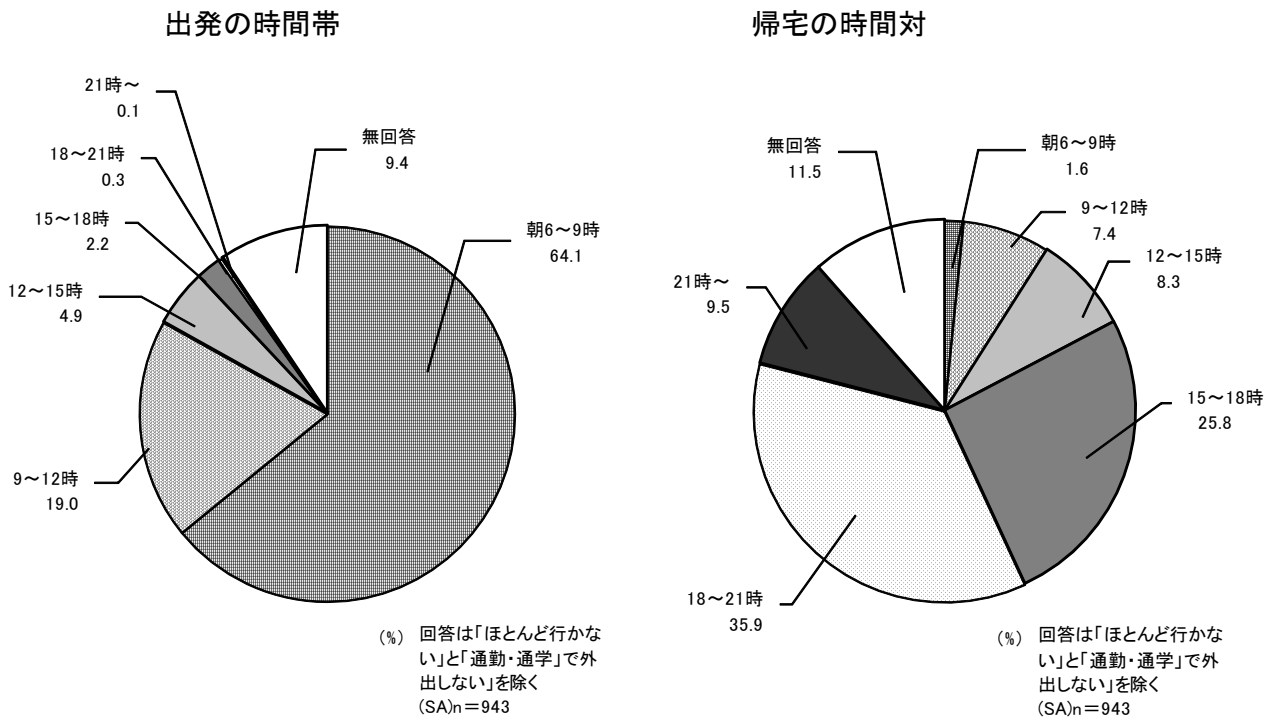
問 2-2. (1) 目的地と外出の「時間帯」(「通勤・通学」の場合)

○ 「通勤・通学」の移動先は、回答のあった中で最も多かったのは「市外」で20.0%であった。  
 「通勤・通学」時の移動時間帯としては、出発時は「朝6～9時」が64.1%と最も多く、帰宅時は「18～21時」が35.9%と最も多かった。

図表 2-1-4 目的地



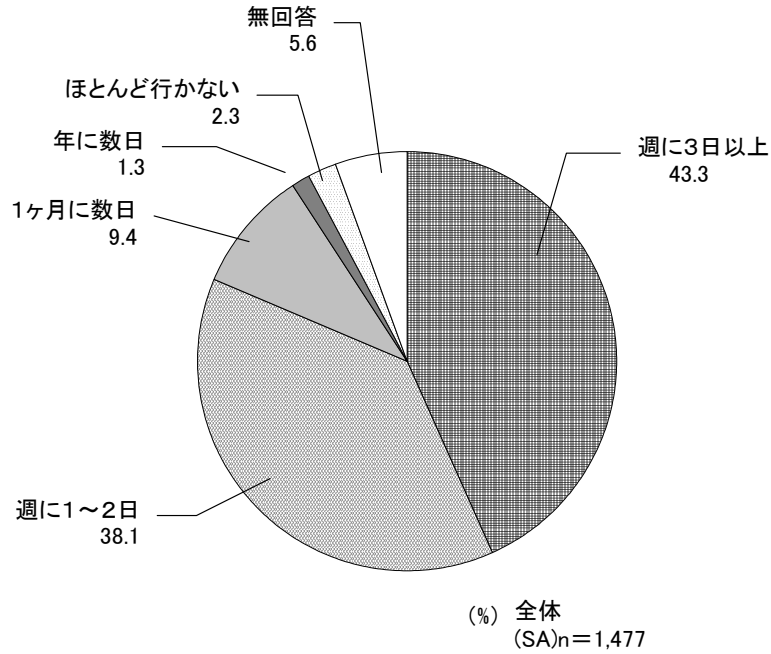
図表 2-1-5 外出の「時間帯」



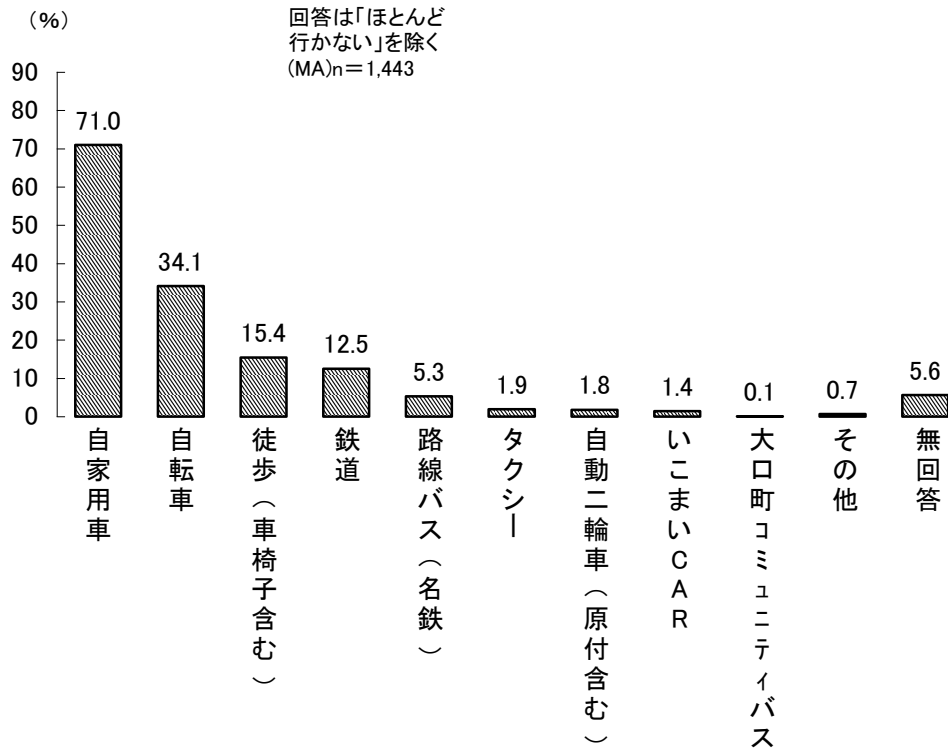
問2-2.(2) 外出する頻度と交通手段（「買い物や娯楽」の場合）

○ 「買い物や娯楽」の外出頻度は、「週に3日以上」が43.3%、「週に1~2日」が38.1%となっており、81.4%が週に1度は外出している状況にある。  
その時の交通手段は、「自家用車」が多く全体の71.0%であった。

図表2-2-1 外出する頻度



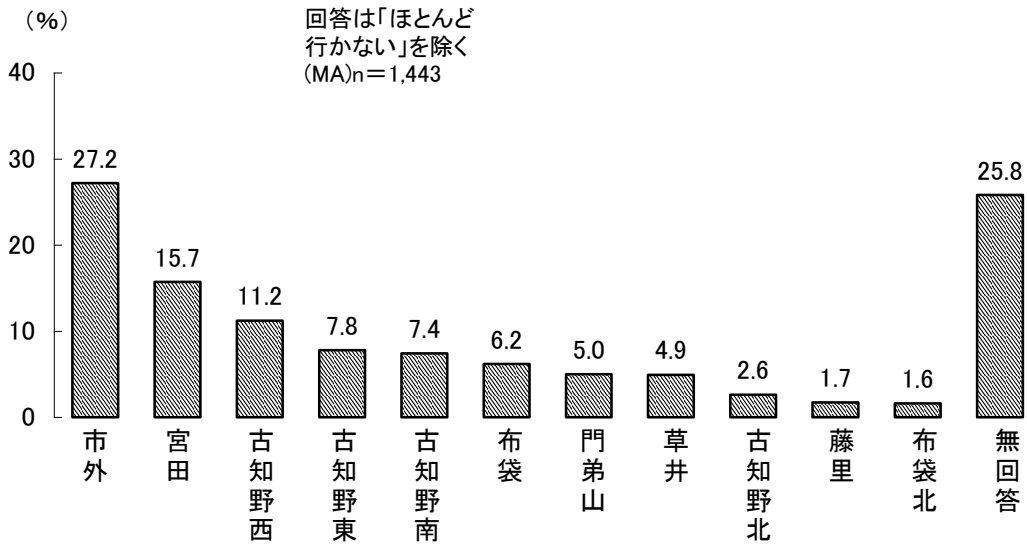
図表2-2-2 交通手段



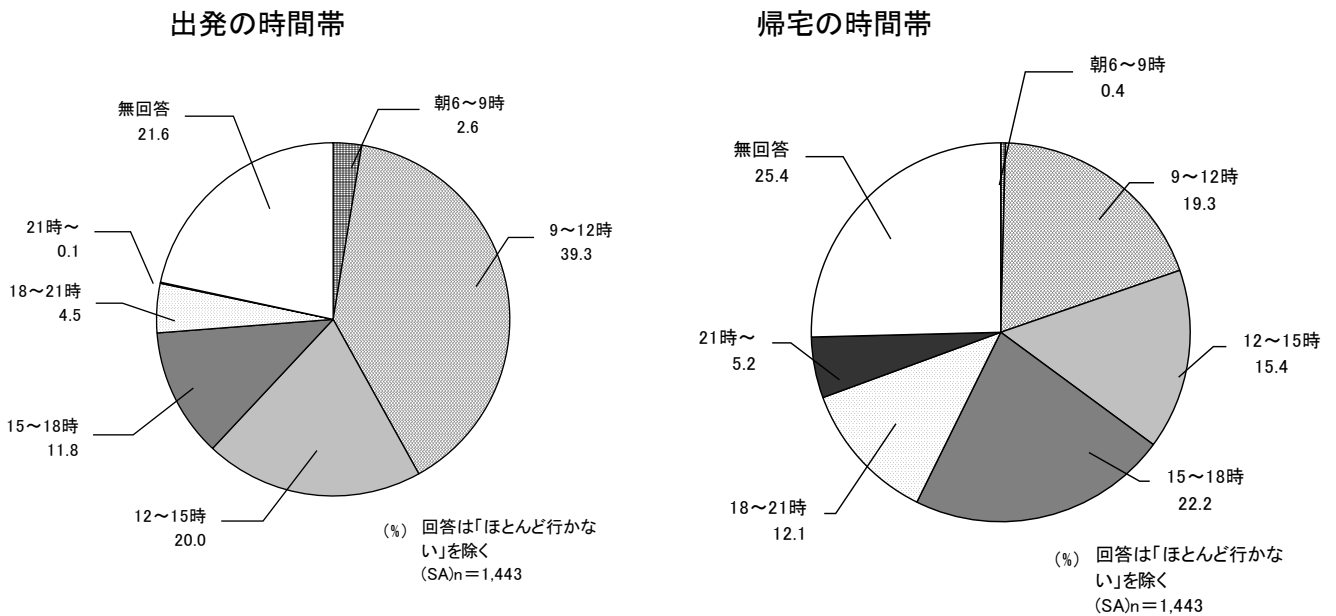
問2-2.(2) 目的地と外出の「時間帯」(「買い物や娯楽」の場合)

○ 「買い物や娯楽」の移動先は、回答のあった中で最も多かったのは「市外」で27.2%であった。  
 「買い物や娯楽」時の移動時間帯としては、出発時は「朝6～9時」が39.3%と最も多く、帰宅時は比較的利用時間帯が分散し中でも「15～18時」が22.2%と最も多かった。

図表2-2-3 目的地



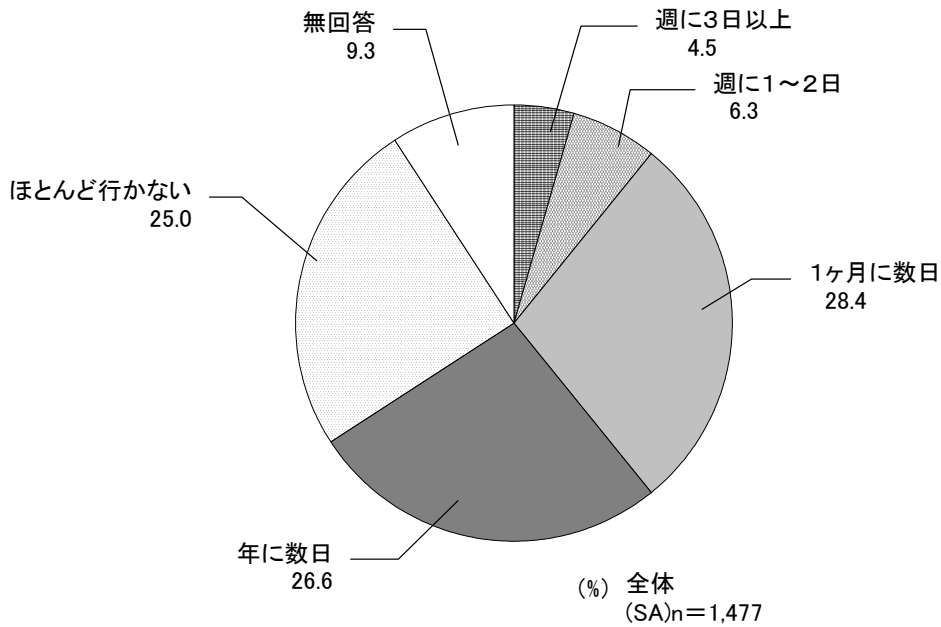
図表2-2-4 外出の「時間帯」



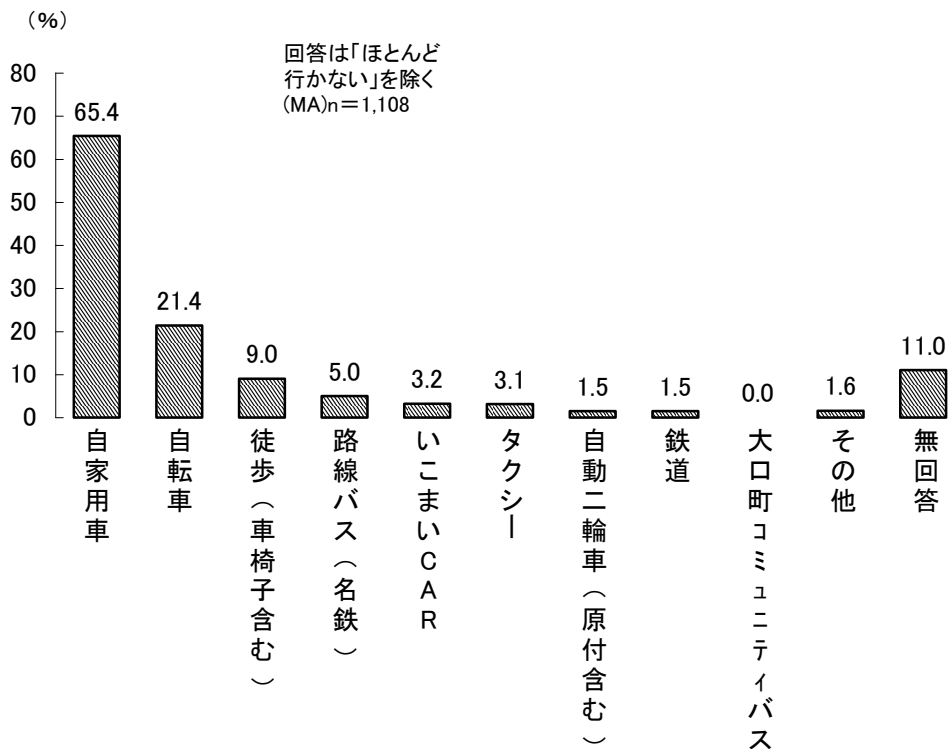
問2-2.(3) 外出する頻度と交通手段（「病院や福祉施設」の場合）

○ 「病院や福祉施設」の外出頻度は、「週に3日以上」が4.5%、「週に1～2日」が6.3%と合わせて10.8%となり、週1日の利用は約1割にとどまっている。  
その時の交通手段は、「自家用車」が多く全体の65.4%であった。

図表2-3-1 外出する頻度



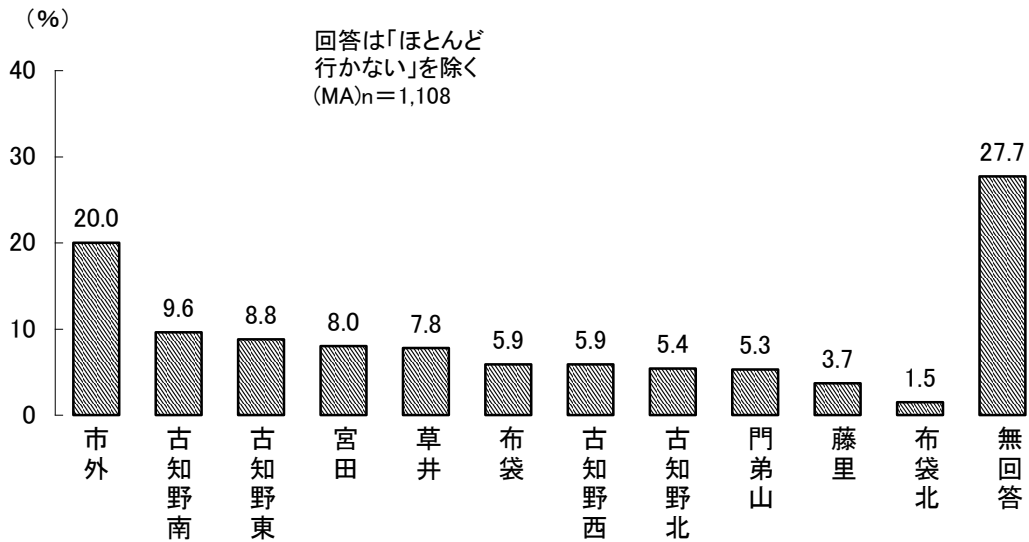
図表2-3-2 交通手段



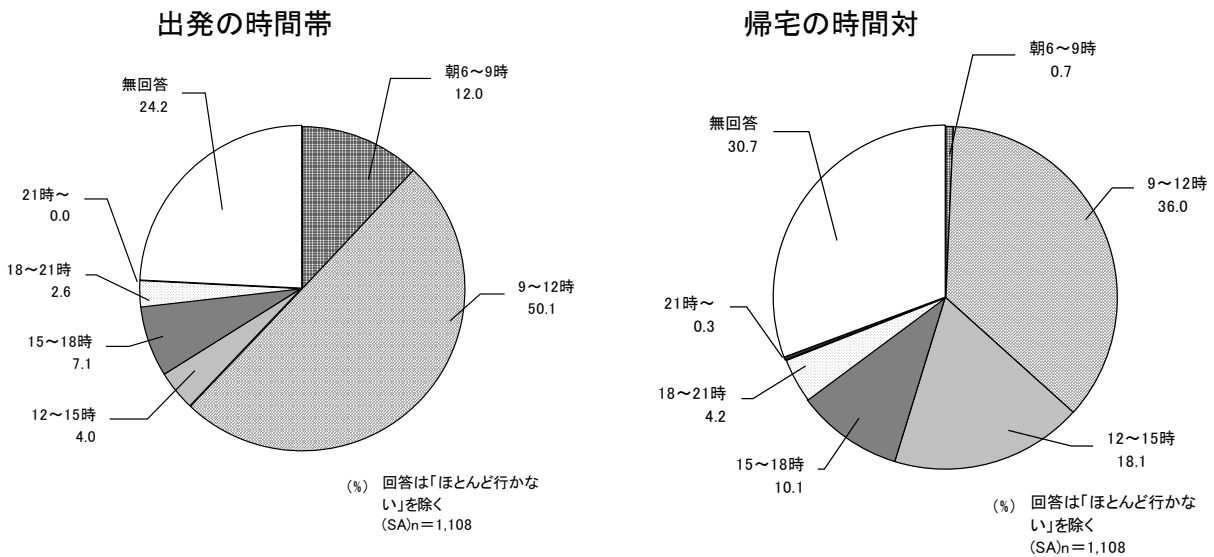
問2-2.(3) 目的地と外出の「時間帯」(「病院や福祉施設」の場合)

○ 「病院や福祉施設」の移動先は、回答のあった中で最も多かったのは「市外」で20.0%であった。  
 「病院や福祉施設」の移動時間帯としては、出発時は「朝6～9時」が50.1%と最も多く、帰宅時も「9～12時」が36.0%と最も多かった。

図表2-3-3 目的地



図表2-3-4 外出の「時間帯」

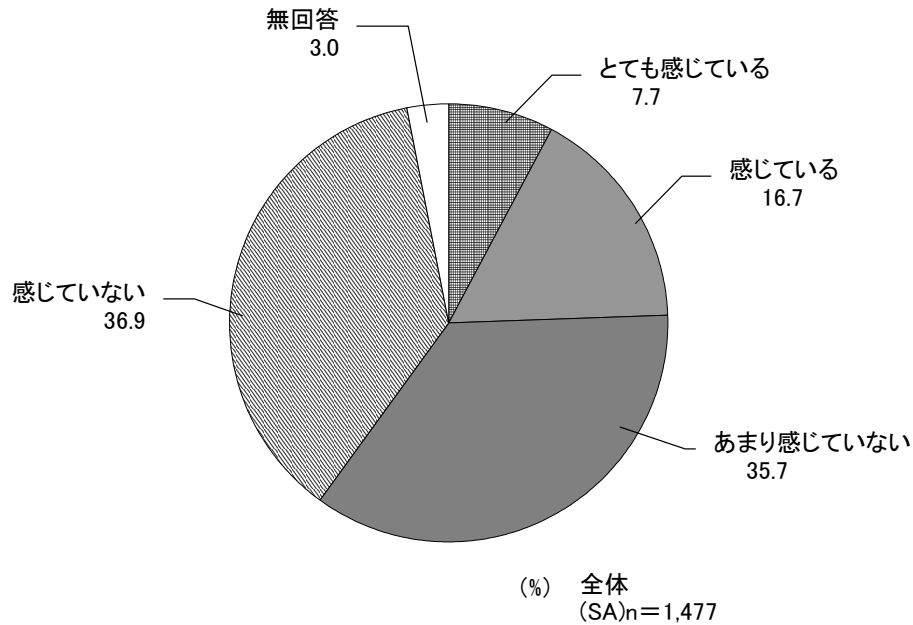


### 問3. 公共交通に対する評価や利用状況等について

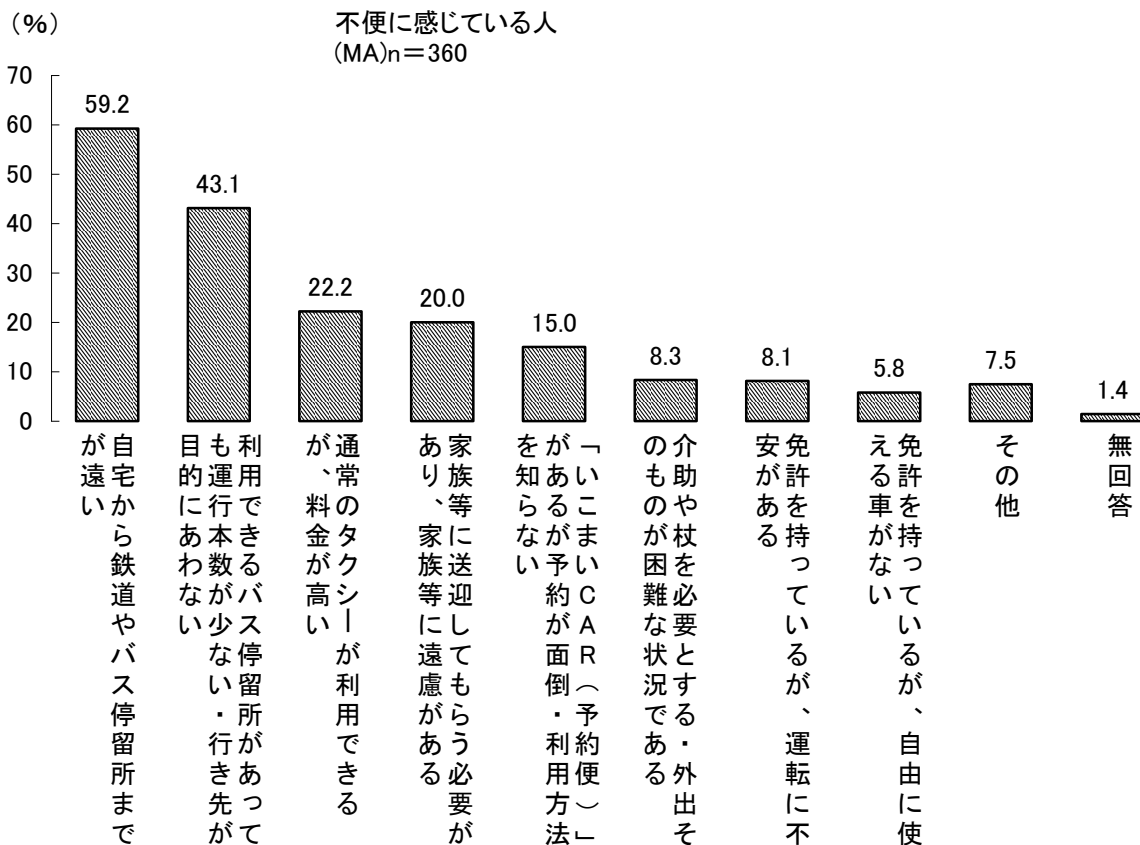
#### 問3-1. 日常の移動に不便を感じているか

○ 「日常の移動に不便を感じているか」確認すると、「とても感じている」「感じている」をあわせて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3-1-1 日常の移動に不便を感じているか



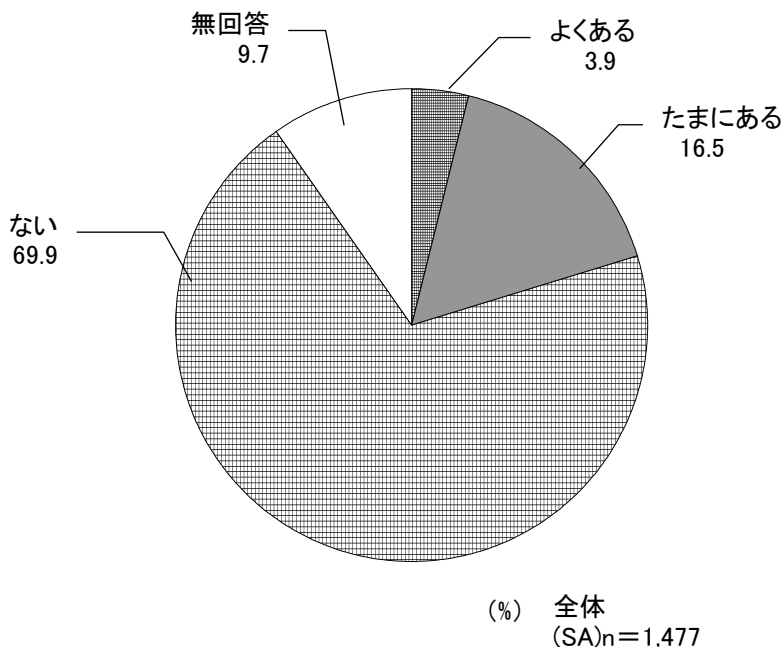
図表3-1-2 不便を感じる理由



問3-2. 外出を控えたことがあるか

- 「公共交通がない・あるいは利用しづらいために外出を控えたことがあるか」を確認すると、「よくある」「たまにある」が20.4%となっており、5人に1人が外出を控えた経験がある。
- 年齢別にみると、80歳以上になると外出を控えるケースがあることが認められる。

図表3-2 外出を控えることの有無



図表3-3 外出を控えることの有無

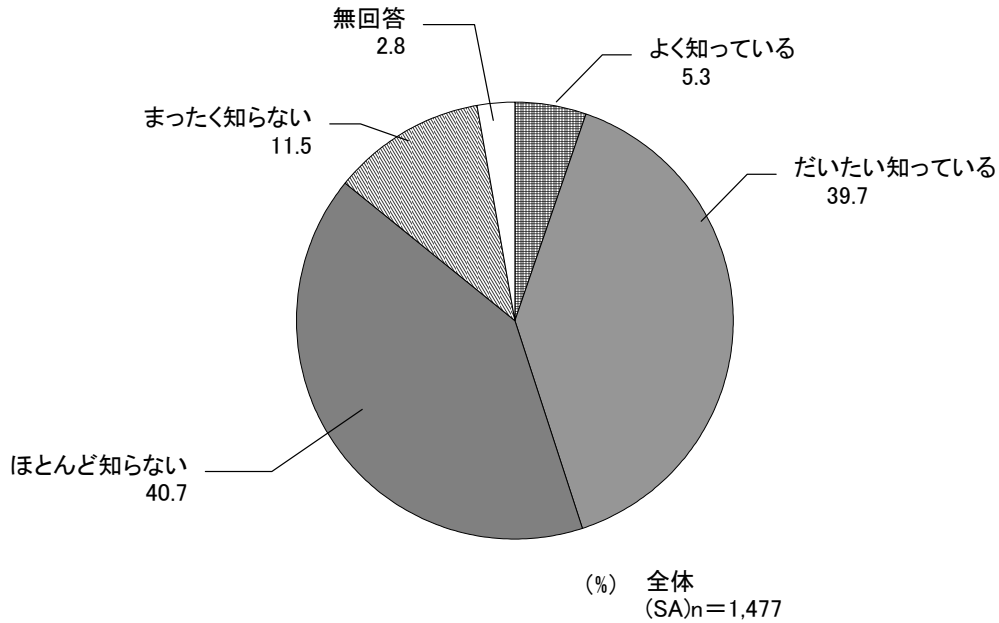
	サンプル数	よくある	たまにある	ない	無回答
全 体	100.0 1477	3.9 57	16.5 243	69.9 1033	9.7 144
*年齢別*					
20歳未満	100.0 124	2.4 3	15.3 19	81.5 101	0.8 1
20歳代	100.0 147	2.7 4	22.4 33	72.1 106	2.7 4
30歳代	100.0 144	2.1 3	17.4 25	77.1 111	3.5 5
40歳代	100.0 157	3.2 5	18.5 29	73.9 116	4.5 7
50歳代	100.0 202	3.0 6	13.9 28	75.7 153	7.4 15
60歳代	100.0 241	2.9 7	10.0 24	74.7 180	12.4 30
70歳代	100.0 266	3.4 9	15.4 41	66.2 176	15.0 40
80歳以上	100.0 188	9.0 17	23.4 44	45.7 86	21.8 41
無回答	100.0 8	37.5 3	0.0 0	50.0 4	12.5 1

問3-3. 市内の公共交通（バス・いこまいCAR）について

(1) バス路線の認知状況

○ 「バス路線の認知状況」を確認すると、「ほとんど知らない」「まったく知らない」が合わせて52.2%となっており、住民の過半数がバス路線を知らない状況にある。

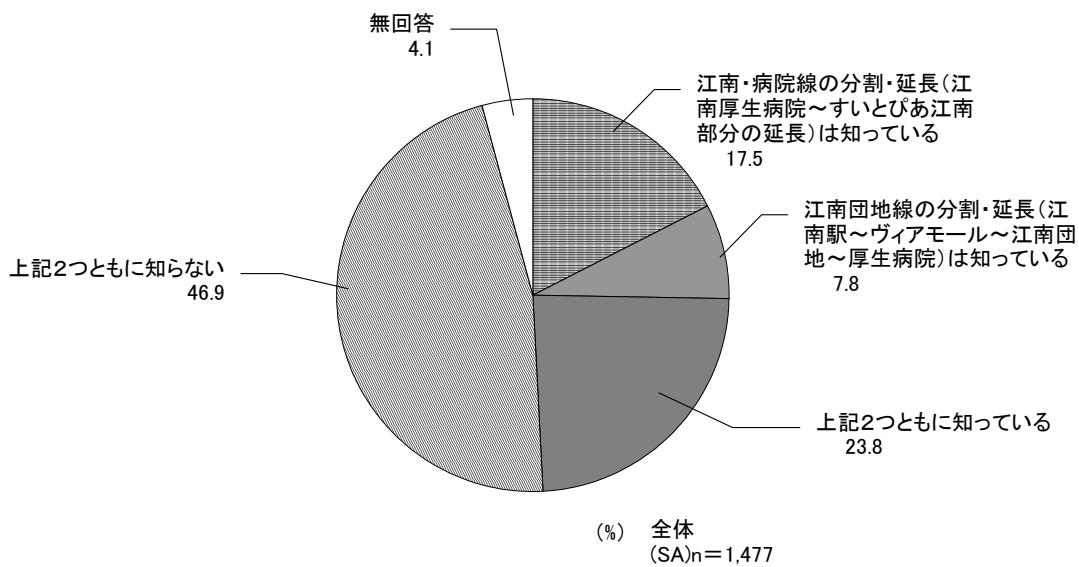
図表3-3-1 認知程度



(2) バス路線の路線変更の認知状況

○ 「4月1日にバス路線が一部変更されたこと」を確認すると、「2つとも知らない」が46.9%を占めている。バス路線の認知度の低さが反映された結果となった。

図表3-3-2 一部変更の認知

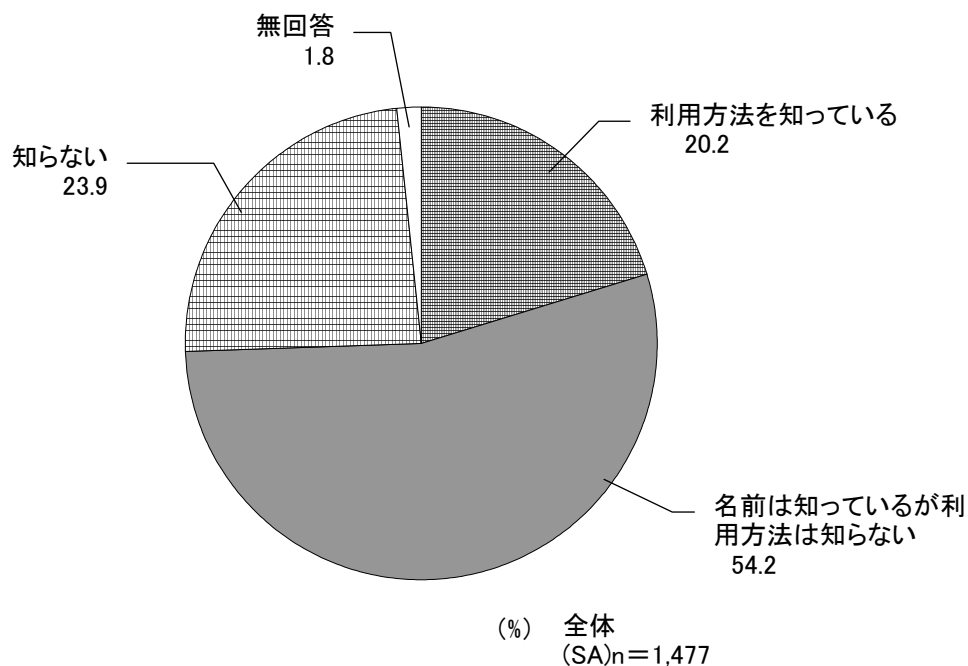




### (3) 「いこまいCAR（予約便）」の認知状況

- 「いこまいCAR（予約便）」の認知状況については、「利用方法を知っている」が20.2%にとどまり、約8割の人が「いこまいCAR（予約便）」を「知らない」「使い方を知らない」状況にある。
- 年齢別にみると、70歳以上になると認知度が高まり、利用者層となっていることが伺われる。

図表3-3-3 「いこまいCAR（予約便）」の認知状況



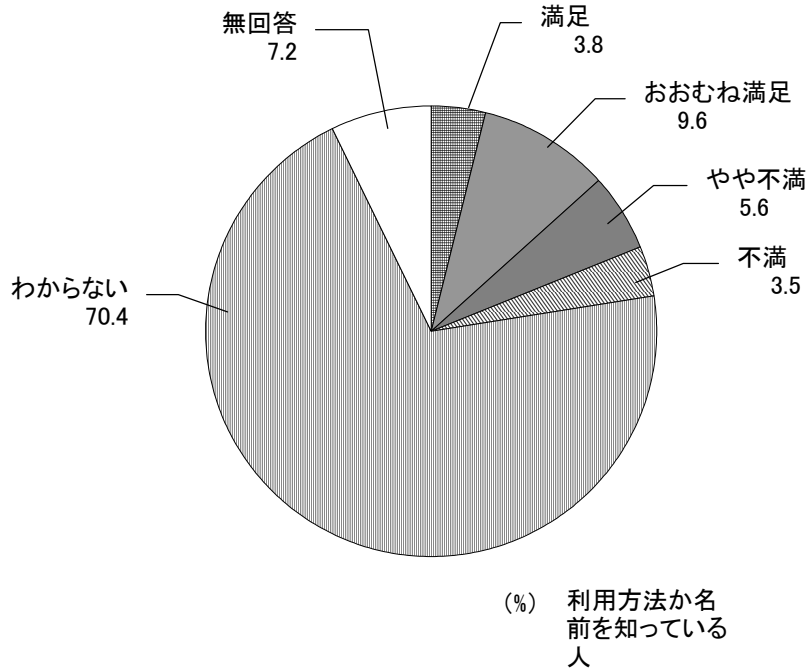
図表3-3-4 「いこまいCAR（予約便）」の認知状況

	サンプル数	利用方法を知っている	名前は知っているが利用方法は知らない	知らない	無回答
全体	100.0 1477	20.2 298	54.2 800	23.9 353	1.8 26
*年齢別*					
20歳未満	100.0 124	6.5 8	41.9 52	51.6 64	0.0 0
20歳代	100.0 147	7.5 11	59.2 87	32.7 48	0.7 1
30歳代	100.0 144	7.6 11	62.5 90	29.9 43	0.0 0
40歳代	100.0 157	13.4 21	61.8 97	24.8 39	0.0 0
50歳代	100.0 202	16.3 33	66.3 134	16.3 33	1.0 2
60歳代	100.0 241	19.9 48	56.0 135	23.2 56	0.8 2
70歳代	100.0 266	36.1 96	47.4 126	13.2 35	3.4 9
80歳以上	100.0 188	36.2 68	39.4 74	18.1 34	6.4 12
無回答	100.0 8	25.0 2	62.5 5	12.5 1	0.0 0

問3-4. 「いこまいCAR（予約便）」の現状のサービス水準の満足度

- 「いこまい CAR（予約便）」の「サービス水準の満足度」については、「わからない」が全体の70.4%となっており、適切に評価できる状況にはない。
- ただし、問3-7の「いこまいCAR（予約便）」の利用の有無により、サービス水準の満足度を確認すると、「利用したことがある」人の満足度は非常に高く、「利用したことがない」人の満足度は、わからないと回答している。
- 年齢別にみると、70歳以上になると満足度の割合が高くなっている。
- これより、「いこまい CAR（予約便）」を利用してもらえれば、高い評価が得られるものと想定される。

図表3-4-1 「いこまいCAR（予約便）」の現状のサービス水準の満足度



図表3-4-2 利用の有無からみた現状のサービス水準の満足度

	満足①	不満②	わからない	①-②
市全体	13.4	9.1	70.4	4.3
利用したことがある	58.6	22.3	15.3	36.3
利用したことがない	5.5	6.8	80.6	-1.3

図表3-4-3 年齢別からみた現状のサービス水準の満足度

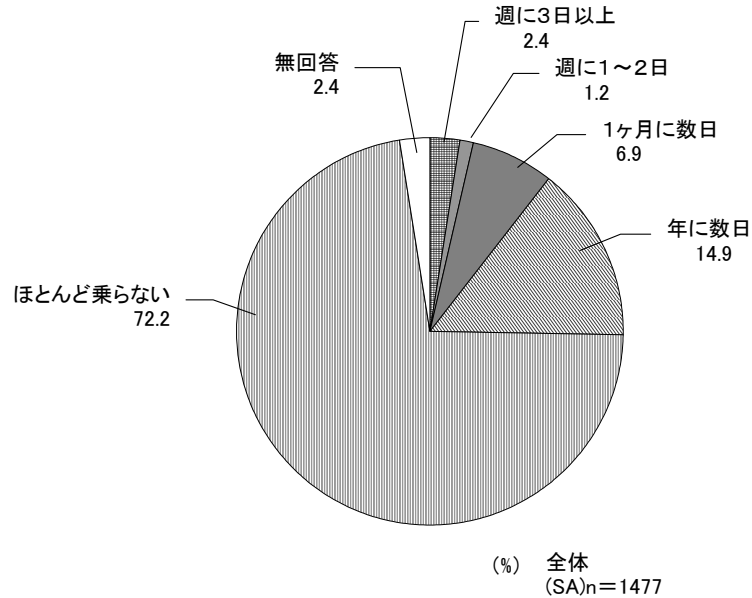
	サンプル数	満足	おおむね満足	やや不満	不満	わからない	無回答
全体	1098	3.8	9.6	5.6	3.5	70.4	7.2
		42	105	61	38	773	79
*年齢別*							
20歳未満	100.0	5.0	5.0	0.0	0.0	90.0	0.0
	60	3	3	0	0	54	0
20歳代	100.0	0.0	4.1	4.1	3.1	82.7	6.1
	98	0	4	4	3	81	6
30歳代	100.0	2.0	5.9	5.0	2.0	84.2	1.0
	101	2	6	5	2	85	1
40歳代	100.0	0.0	5.9	6.8	3.4	80.5	3.4
	118	0	7	8	4	95	4
50歳代	100.0	2.4	8.4	3.6	0.6	78.4	6.6
	167	4	14	6	1	131	11
60歳代	100.0	1.6	4.9	2.7	6.6	75.4	8.7
	183	3	9	5	12	138	16
70歳代	100.0	7.2	15.8	7.2	5.0	55.9	9.0
	222	16	35	16	11	124	20
80歳以上	100.0	9.9	18.3	11.3	3.5	42.3	14.8
	142	14	26	16	5	60	21
無回答	100.0	0.0	14.3	14.3	0.0	71.4	0.0
	7	0	1	1	0	5	0

問3-5. 市内のバスの利用状況

(1) バスの利用頻度

○ 「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。

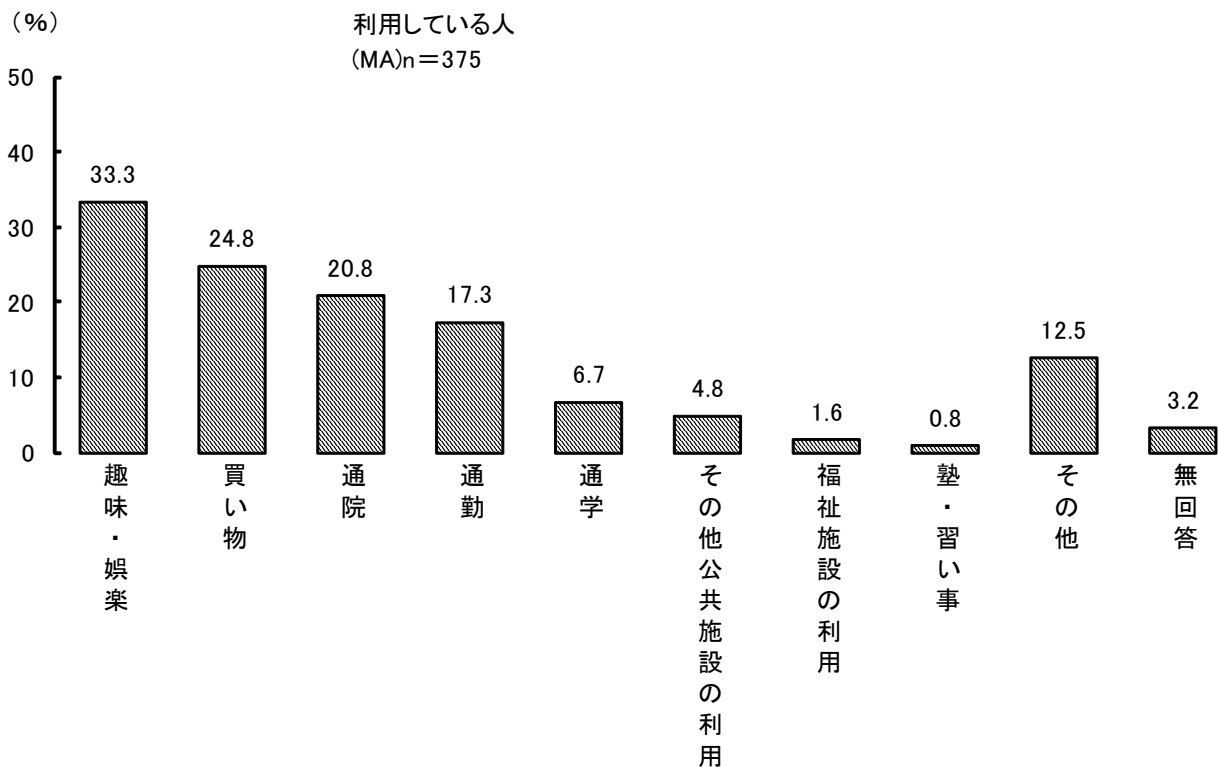
図表3-5-1 利用頻度



(2) バスの利用目的

○ バス利用者の「利用目的」は、「趣味・娯楽」が33.3%と最も多く、次いで「買い物」が24.8%であった。

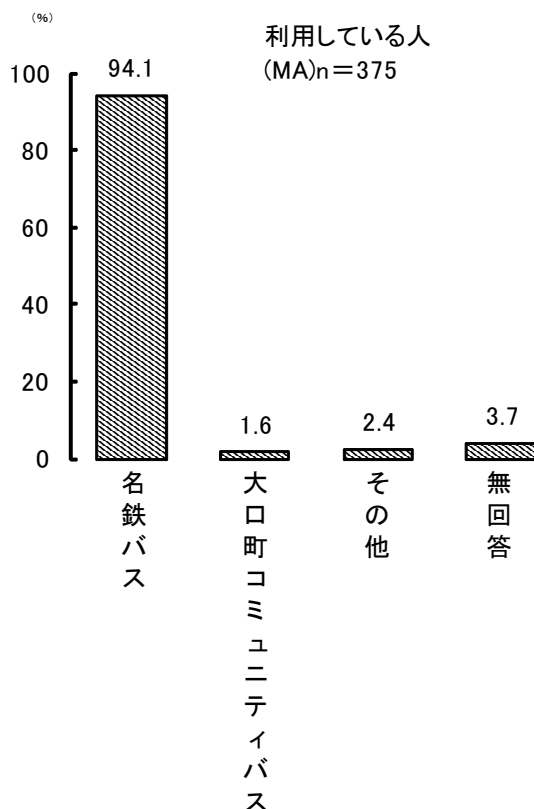
図表3-5-2 利用目的



### (3) よく利用されるバス

○ 「利用されているバス」は、「名鉄バス」が94.1%と最も多かった。

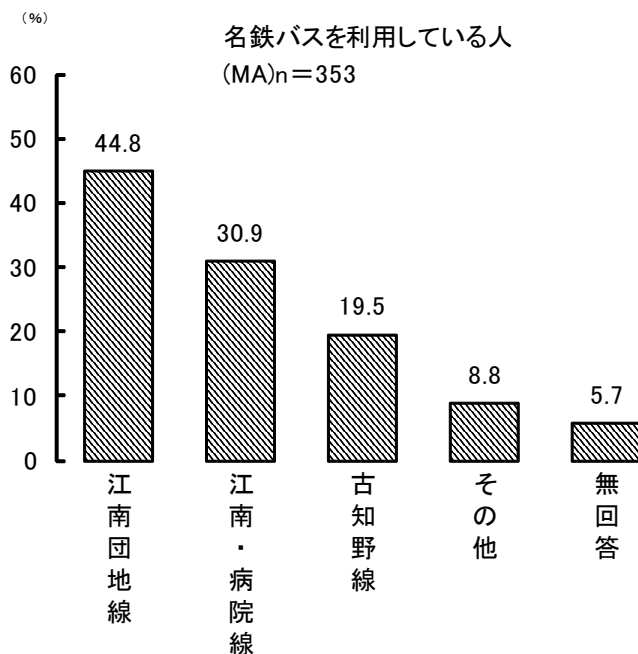
図表3-6-1 よく利用するバス



### (4) よく利用される路線

○ 名鉄バスの中でも「江南団地線」が44.8%と最も多く、次いで「江南・病院線」30.9%であった。

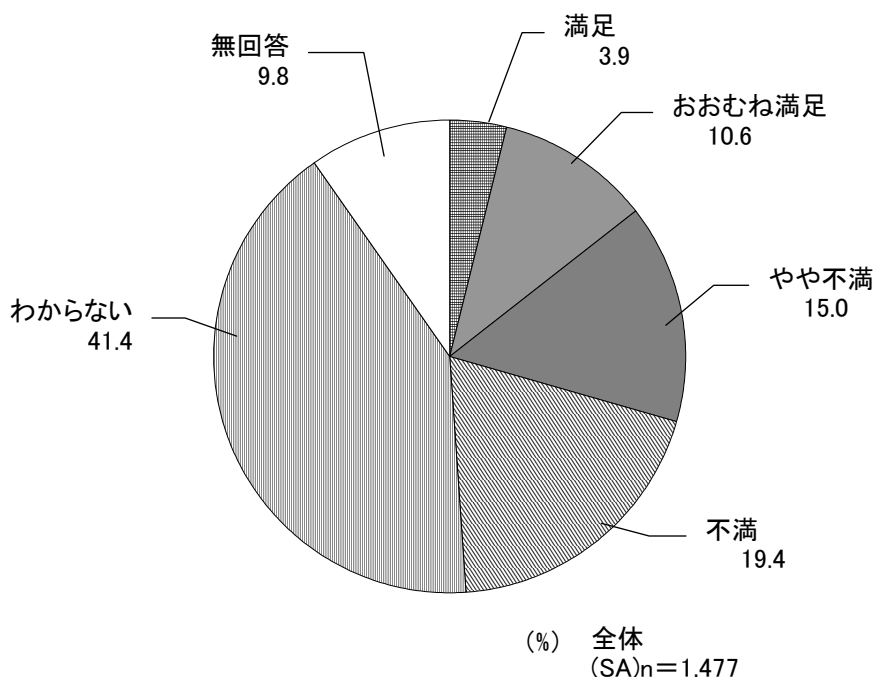
図表3-6-2 よく利用する路線



### 問3-6. バスのサービス水準に対する満足度

- 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。
- 問3-5の利用頻度からみた「満足（満足+おおむね満足）」と「不満（不満+やや不満）」の割合の差を確認したところ、「ほとんど乗らない」人は、「満足」より「不満」が25.7%上回ったが、それ以上の52.5%が「わからない」と回答している。「利用している」人に着目すると、「週に1~2日」以下の利用頻度の少ない人は、「満足」と「不満」が均衡しており、「週に3日以上」のヘビーユーザーになると「不満」と回答する割合が多くなっている。
- 利用頻度の少ない人については、一定の理解を得られるサービスが提供できていると思われる一方で、ヘビーユーザーにとっては、より利便性の高いサービスを求めている結果となった。

図表3-6-1 サービス水準の満足度



図表3-6-2 利用の有無からみたサービス水準の満足度

	満足①	不満②	わからない	①-②
市全体	14.5	34.4	41.4	-19.9
週に3日以上	37.2	60.0	0.0	-22.8
週に1~2日	50.0	38.9	5.6	11.1
1ヶ月に数日	43.2	48.0	5.9	-4.8
年に数日	37.7	40.0	17.3	-2.3
ほとんど乗らない	5.9	31.6	52.5	-25.7

- 居住地別に「満足（満足+おおむね満足）」と「不満（不満+やや不満）」の割合の差を確認したところ、「藤里」地区を除いたその他地域で、満足よりも不満が上回った。満足度から不満度の値を差し引いた値が-40 を超える地域は、「布袋（線路東）」・「布袋北」・「草井」となった。
- 「線路東」地区と、江南駅から離れた地区については、江南市全体と比較して満足度の値が低い。
- 年齢別にみた満足度は、70 歳以上になるとやや満足度の割合が高くなっている。

図表 3-6-3 居住地別にみたサービス水準の満足度

	満足①	不満②	①-②
市全体	14.5	34.4	-19.9
古知野東（線路東）	3.1	29.8	-26.7
古知野東（線路西）	6.0	36.0	-30.0
古知野西	26.7	28.0	-1.3
古知野南（線路東）	11.1	16.7	-5.6
古知野南（線路西）	12.2	23.6	-11.4
古知野北	4.2	35.8	-31.6
布袋（線路東）	1.8	42.1	-40.3
布袋（線路西）	16.6	25.6	-9.0
布袋北	2.4	44.9	-42.5
宮田	17.6	42.9	-25.3
草井	7.9	49.3	-41.4
藤里	45.3	27.4	17.9
門弟山	21.6	34.1	-12.5

図表 3-6-4 年齢別にみたサービス水準の満足度

	満足①	不満②	①-②
市全体	14.5	34.4	-19.9
20歳未満	11.3	29.0	-17.7
20歳代	12.3	42.2	-29.9
30歳代	8.4	45.1	-36.7
40歳代	15.3	41.4	-26.1
50歳代	14.9	41.6	-26.7
60歳代	13.3	27.8	-14.5
70歳代	18.4	30.1	-11.7
80歳以上	17.6	23.4	-5.8

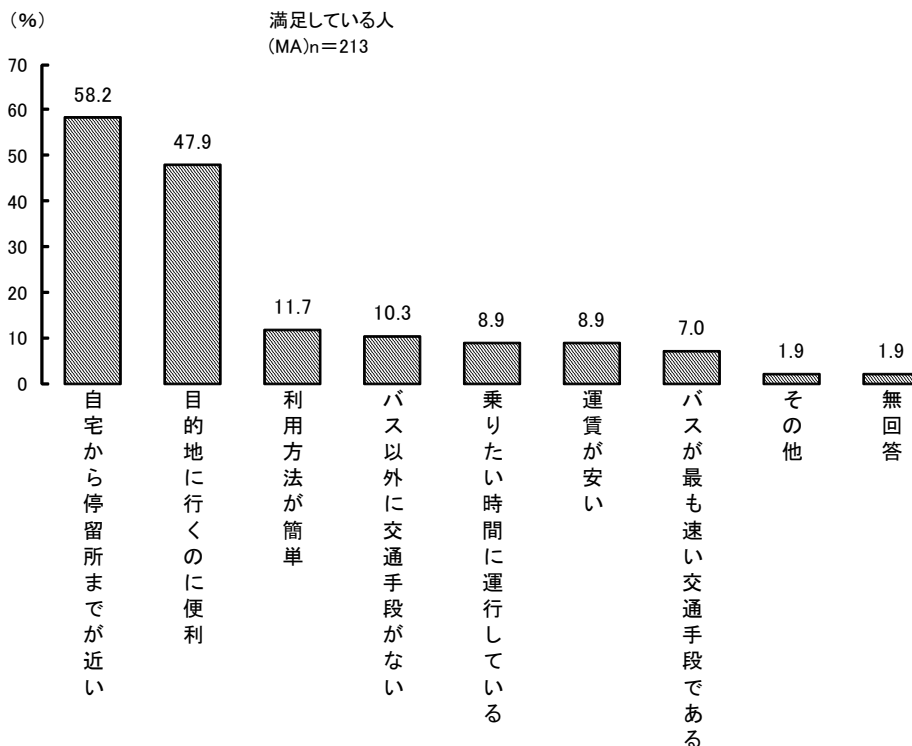
図表 3-6-5 居住地別にみたサービス水準の満足度



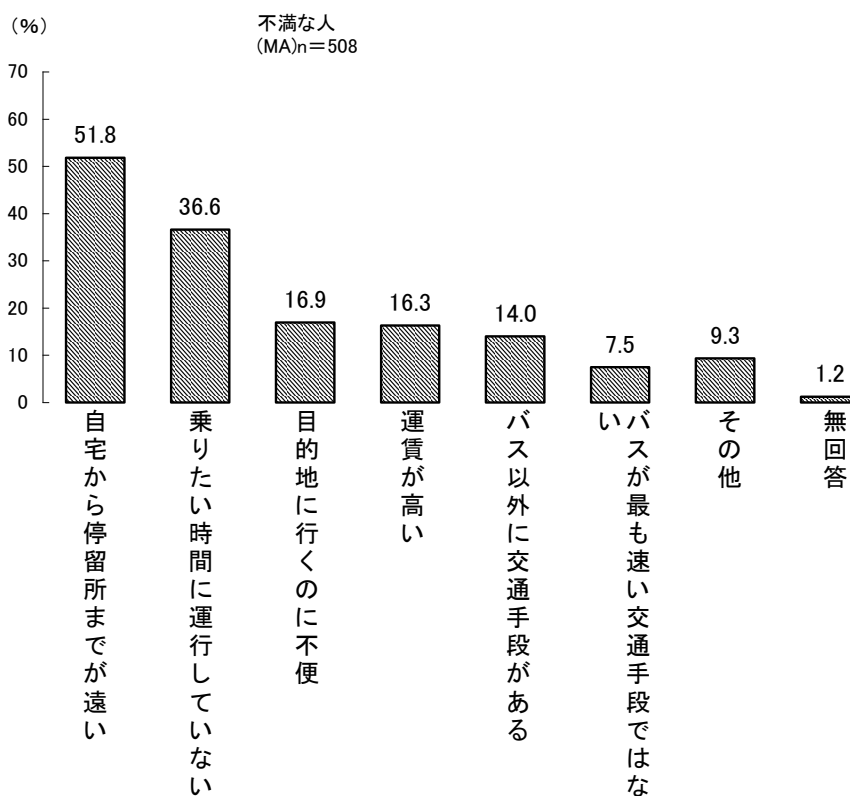
### 問3-6. 満足な理由と不満な理由

○ バスサービス水準が「満足」と回答する主な「理由」は、「自宅から停留所までが近い (58.2%)」が最も選択され、次いで、「目的地に行くのに便利 (47.9%)」が選択された。一方、「不満」と回答する主な「理由」は、「自宅から停留所までが遠い (51.8%)」が最も選択され、次いで「乗りたい時間に運行していない (36.6%)」が選択された。

図表 3-6-4 満足な理由



図表 3-6-3 不満な理由





図表3-6-4 年齢別・地区別にみた不満な理由

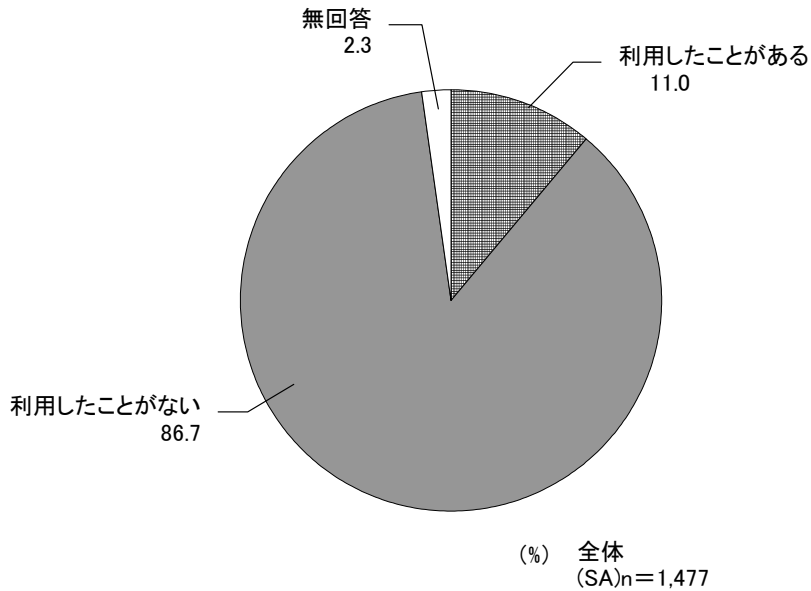
	サンプル数	目的地に行くのに不便	自宅から停留所までが遠い	乗りたい時間に運行していない	運賃が高い	バスが最も速い交通手段ではない	バス以外に交通手段がある	その他	無回答
全体	100.0 508	16.9 86	51.8 263	36.6 186	16.3 83	7.5 38	14.0 71	9.3 47	1.2 6
*年齢別*									
20歳未満	100.0 36	16.7 6	36.1 13	33.3 12	22.2 8	8.3 3	11.1 4	27.8 10	0.0 0
20歳代	100.0 62	21.0 13	51.6 32	37.1 23	19.4 12	8.1 5	12.9 8	4.8 3	0.0 0
30歳代	100.0 65	18.5 12	46.2 30	50.8 33	15.4 10	7.7 5	7.7 5	7.7 5	0.0 0
40歳代	100.0 65	10.8 7	49.2 32	41.5 27	24.6 16	7.7 5	9.2 6	13.8 9	1.5 1
50歳代	100.0 84	17.9 15	42.9 36	40.5 34	19.0 16	11.9 10	20.2 17	4.8 4	0.0 0
60歳代	100.0 67	10.4 7	52.2 35	37.3 25	16.4 11	4.5 3	20.9 14	7.5 5	1.5 1
70歳代	100.0 80	18.8 15	58.8 47	27.5 22	10.0 8	8.8 7	18.8 15	7.5 6	2.5 2
80歳以上	100.0 44	22.7 10	75.0 33	22.7 10	4.5 2	0.0 0	4.5 2	9.1 4	4.5 2
無回答	100.0 5	20.0 1	100.0 5	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	20.0 1	0.0 0
*居住地別*									
古知野東（線路東）	100.0 29	27.6 8	62.1 18	17.2 5	3.4 1	6.9 2	17.2 5	6.9 2	3.4 1
古知野東（線路西）	100.0 18	16.7 3	50.0 9	22.2 4	22.2 4	11.1 2	11.1 2	5.6 1	5.6 1
古知野西	100.0 42	16.7 7	28.6 12	50.0 21	28.6 12	9.5 4	11.9 5	19.0 8	0.0 0
古知野南（線路東）	100.0 9	33.3 3	33.3 3	44.4 4	11.1 1	11.1 1	22.2 2	11.1 1	0.0 0
古知野南（線路西）	100.0 25	24.0 6	28.0 7	24.0 6	44.0 11	4.0 1	20.0 5	0.0 0	0.0 0
古知野北	100.0 52	13.5 7	69.2 36	11.5 6	1.9 1	7.7 4	7.7 4	19.2 10	3.8 2
布袋（線路東）	100.0 24	33.3 8	79.2 19	12.5 3	12.5 3	0.0 0	20.8 5	8.3 2	0.0 0
布袋（線路西）	100.0 28	7.1 2	39.3 11	46.4 13	21.4 6	7.1 2	17.9 5	7.1 2	0.0 0
布袋北	100.0 58	20.7 12	74.1 43	25.9 15	5.2 3	5.2 3	15.5 9	5.2 3	1.7 1
宮田	100.0 63	17.5 11	69.8 44	28.6 18	19.0 12	4.8 3	15.9 10	6.3 4	0.0 0
草井	100.0 75	12.0 9	56.0 42	53.3 40	12.0 9	12.0 9	13.3 10	5.3 4	1.3 1
藤里	100.0 29	6.9 2	13.8 4	55.2 16	34.5 10	17.2 5	13.8 4	6.9 2	0.0 0
門弟山	100.0 49	16.3 8	24.5 12	67.3 33	14.3 7	4.1 2	10.2 5	16.3 8	0.0 0
無回答	100.0 7	0.0 0	42.9 3	28.6 2	42.9 3	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0

### 問3-7. 「いこまいCAR（予約便）」の利用状況

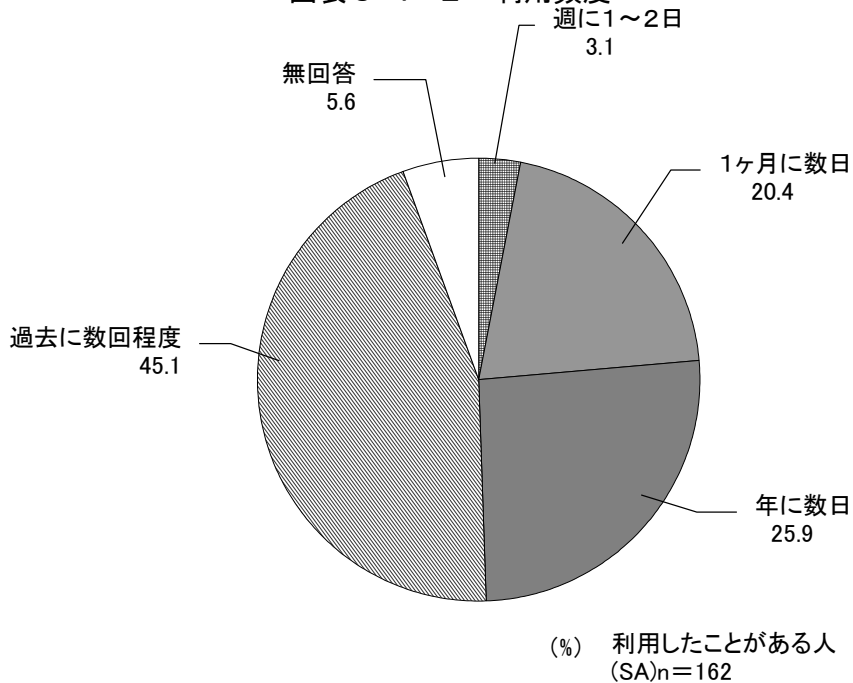
#### (1) 利用の有無と利用頻度

○ 「いこまいCAR（予約便）」の利用状況は、「利用したことがある」人は11.0%であった。それら利用している人の利用頻度は、「過去に数回程度」が45.1%と最も多く、「週に1~2日」の利用は3.1%にとどまる。

図表3-7-1 利用の有無



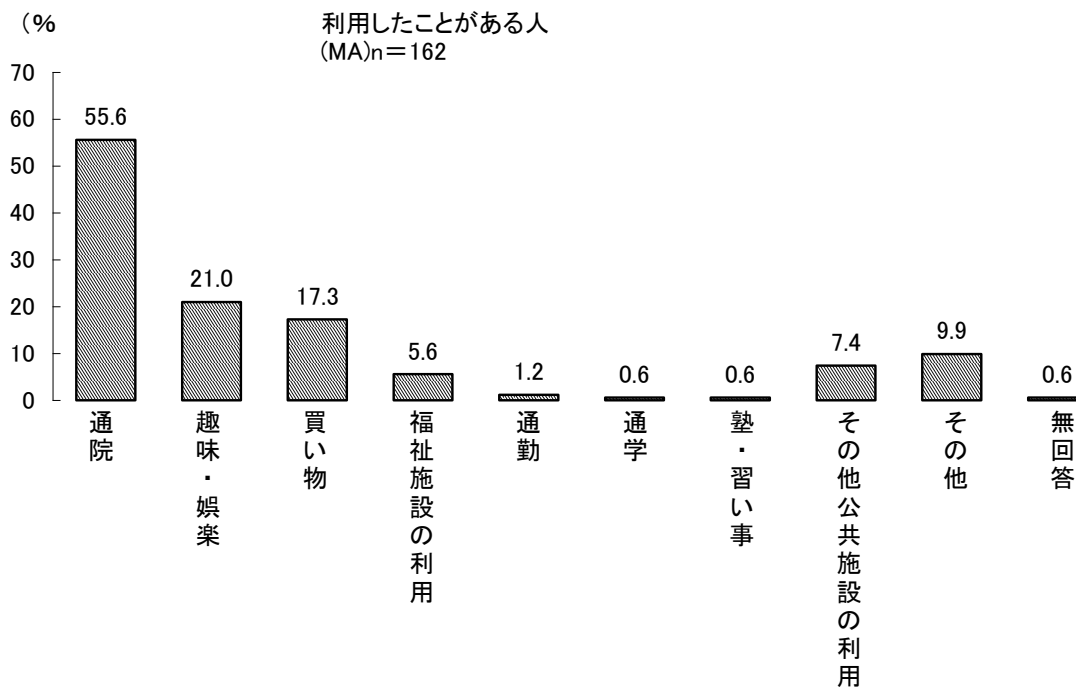
図表3-7-2 利用頻度



## (2) 利用目的

○ 「いこまいCAR (予約便)」の利用目的は、「通院」が55.6%と最も多く、次いで「趣味・娯楽 (21.0%)」、「買い物 (17.3%)」となっている。

図表 3-7-3 利用目的

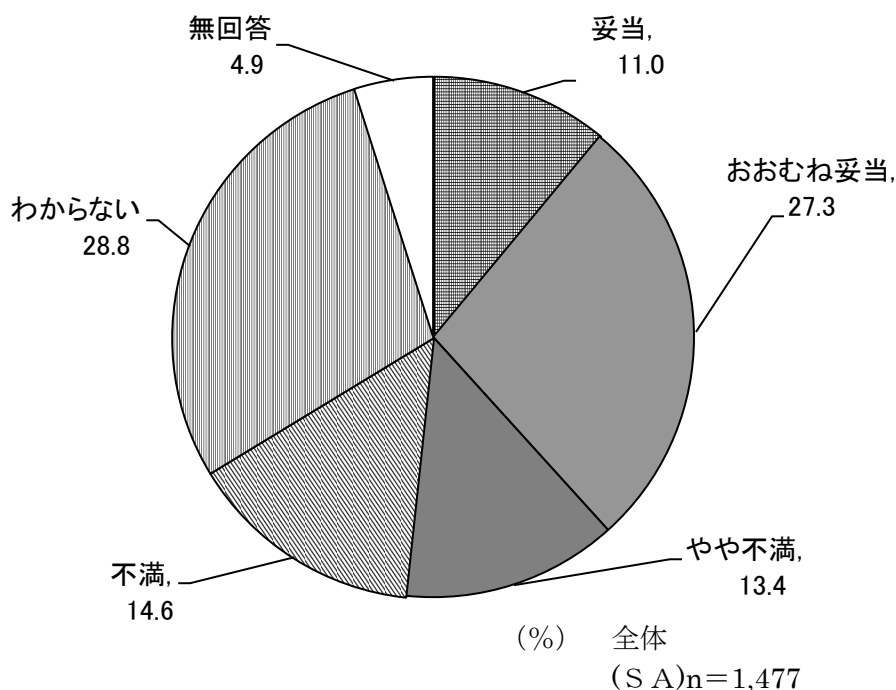


## 問4. 江南市の将来的な公共交通施策について

### 問4-1. 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

- 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。
- 問3-5の利用の有無から「妥当（妥当+おおむね妥当）」と「不満（不満+やや不満）」の割合を比較すると、「利用している」人は「不満」より「妥当」という評価が、市全体平均よりも概ね上回っており、特に「週に3日以上」利用するヘビーユーザーの評価が大きく上回った。その一方で、「ほとんど乗らない」人の回答は、「妥当」と「不満」と「わからない」が拮抗した。

図表4-1-1 民間路線バスを維持することに対する評価



図表4-1-2 利用の有無からみた評価

	妥当①	不満②	わからない	①-②
市全体	38.3	28.0	28.8	10.3
週に3日以上	77.2	5.8	14.3	71.4
週に1～2日	33.4	27.8	27.8	5.6
1ヶ月に数日	60.8	15.6	14.7	45.2
年に数日	50.0	22.7	24.1	27.3
ほとんど乗らない	33.2	31.4	31.9	1.8

- 居住地別にみた評価の違いを確認すると、「妥当（妥当+おおむね妥当）」よりも「不満（不満+やや不満）」が上回った地域は、「古知野東（線路東）」・「古知野北」・「布袋（線路東）」・「布袋北」であった。
- 名鉄バスが通過していない「線路東」地区は、評価が低い結果が示された。
- 年齢別にみると、どの年代も不満より妥当との回答が上回っている。

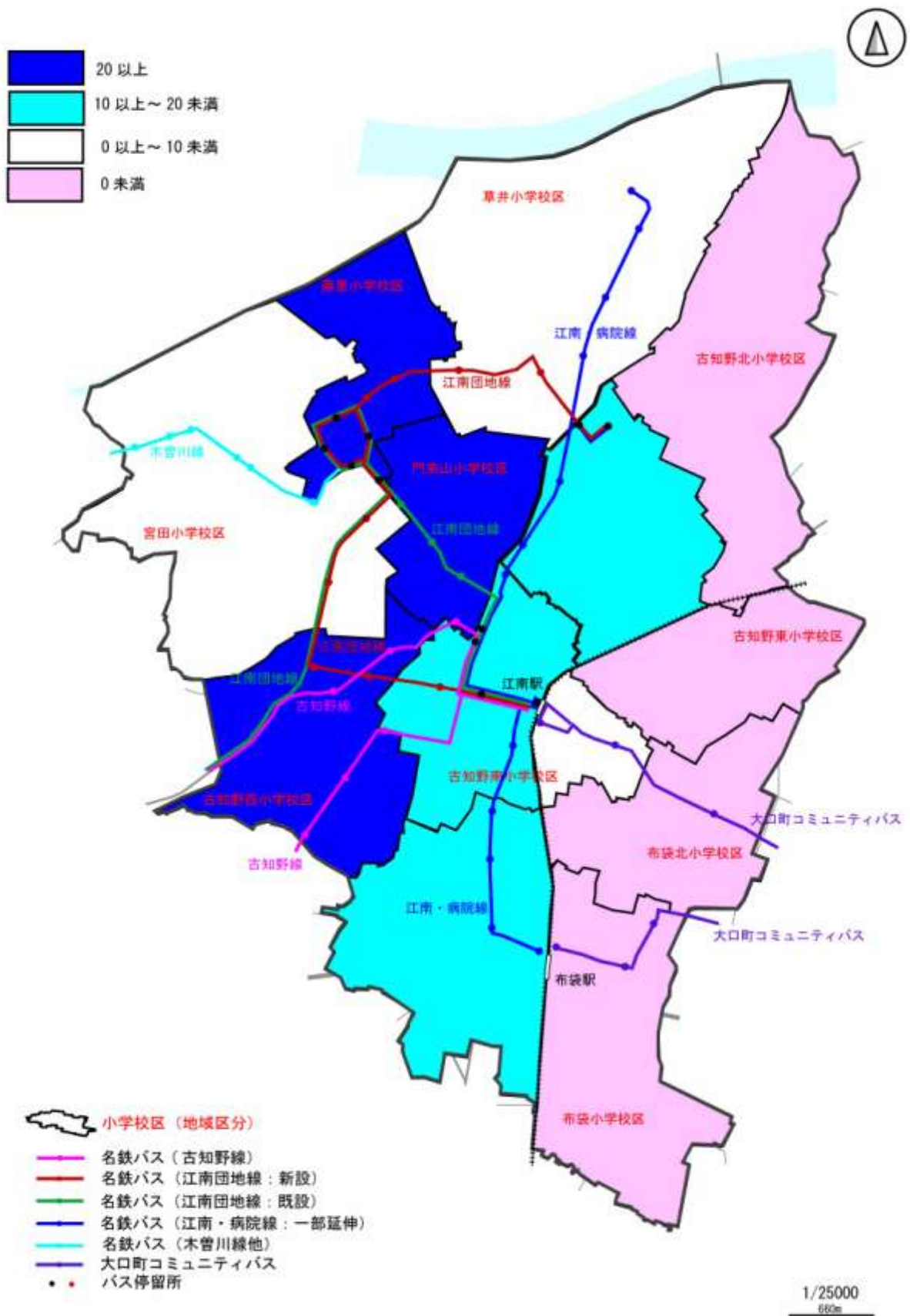
図表 4-1-3 居住地別にみた評価

	妥当①	不満②	①－②
市全体	38.3	28.0	10.3
古知野東（線路東）	23.7	36.0	-12.3
古知野東（線路西）	36.0	24.0	12.0
古知野西	40.7	19.3	21.4
古知野南（線路東）	38.9	38.9	0.0
古知野南（線路西）	41.5	26.5	15.0
古知野北	32.4	33.1	-0.7
布袋（線路東）	31.6	40.4	-8.8
布袋（線路西）	38.5	27.5	11.0
布袋北	28.7	34.9	-6.2
宮田	38.8	30.6	8.2
草井	36.8	31.5	5.3
藤里	54.7	16.9	37.8
門弟山	50.0	20.1	29.9

図表 4-1-4 年齢別にみた評価

	妥当①	不満②	①－②
市全体	38.3	28.0	10.3
20歳未満	37.1	28.2	8.9
20歳代	46.2	32.0	14.2
30歳代	42.4	34.1	8.3
40歳代	49.1	24.2	24.9
50歳代	40.6	34.6	6.0
60歳代	34.0	30.3	3.7
70歳代	30.8	26.7	4.1
80歳以上	34.5	15.4	19.1

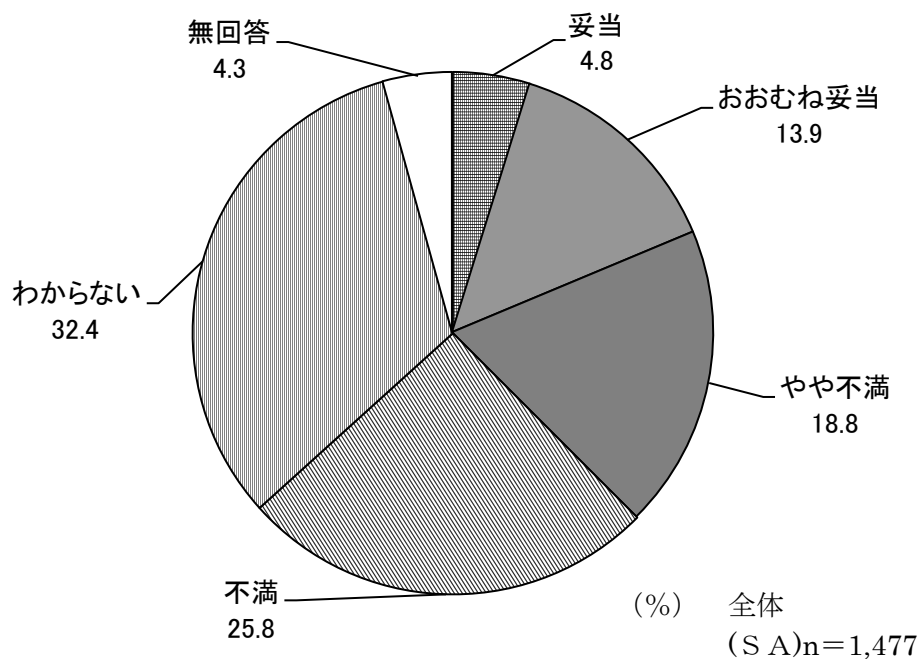
図表 4-1-5 居住地別にみた評価



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

- 「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。
- 利用の有無から「妥当（妥当+おおむね妥当）」と「不満（不満+やや不満）」の割合を確認すると、「利用したことがある」人の評価は「妥当」が上回っている一方で、「利用したことがない」人は「不満」が上回っている。  
「利用したことがない」人が、このまま利用しないのであれば評価が低いままであり、仮に将来利用すれば、評価が変化するものと思われる。

図表4-2-1 「いこまいCAR（予約便）」を維持することに対する評価



図表4-2-2 利用の有無からみた評価

	妥当①	不満②	わからない	①-②
市全体	18.7	44.6	32.4	-25.9
利用したことがある	48.7	27.8	19.1	20.9
利用したことがない	15.3	47.3	34.6	-32.0

- 居住地別に評価状況を確認すると、すべての地区で、「妥当（妥当+おおむね妥当）」よりも「不満（不満+やや不満）」が上回っている。不満の割合が大きい地域としては、「古知野北」・「古知野南（線路東）」・「布袋北」等である。
- 「線路」東西での意向の違いは特に認められなかった。
- なお、利用したことがない人が約9割を占める状況にあるため、イメージだけで回答していることを考慮する必要がある。
- 年齢別にみると、70歳以上になると妥当とする回答の割合が高くなり、80歳以上では、不満より妥当との回答が上回っている。

図表4-2-3 居住地別にみた評価

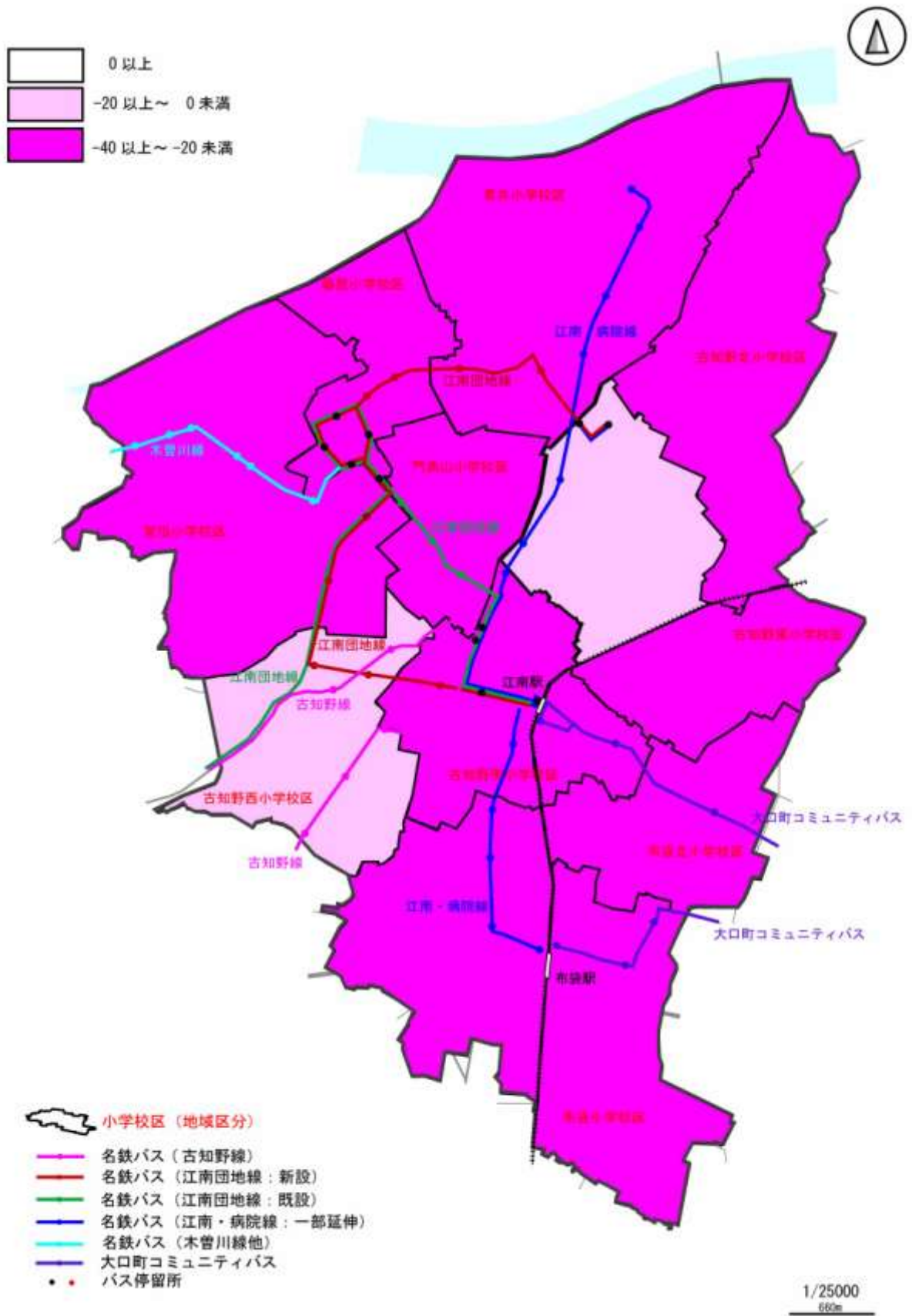
	妥当①	不満②	①-②
市全体	18.7	44.6	-25.9
古知野東（線路東）	15.4	43.3	-27.9
古知野東（線路西）	26.0	30.0	-4.0
古知野西	19.3	38.6	-19.3
古知野南（線路東）	16.7	55.5	-38.8
古知野南（線路西）	17.9	46.3	-28.4
古知野北	21.3	61.3	-40.0
布袋（線路東）	21.0	50.9	-29.9
布袋（線路西）	16.5	48.6	-32.1
布袋北	21.7	58.2	-36.5
宮田	18.3	45.6	-27.3
草井	15.1	48.0	-32.9
藤里	18.9	42.4	-23.5
門弟山	18.1	48.7	-30.6

図表4-2-4 年齢別にみた評価

	妥当①	不満②	①-②
市全体	18.7	44.6	-25.9
20歳未満	8.9	50.0	-41.1
20歳代	16.3	49.7	-33.4
30歳代	13.2	61.8	-48.6
40歳代	19.1	50.3	-31.2
50歳代	18.9	54.0	-35.1
60歳代	16.2	43.2	-27.0
70歳代	21.4	35.0	-13.6
80歳以上	30.9	23.9	7.0



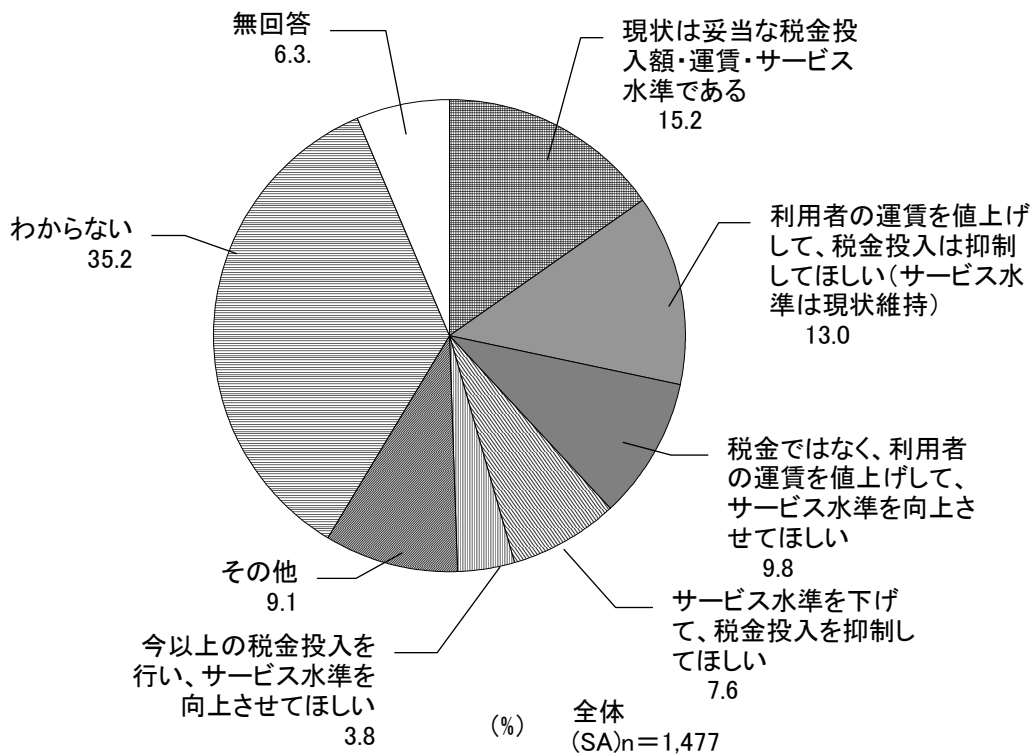
図表 4-2-5 居住地別にみた評価



### 問 4-3. 今後の税金投入とサービス水準のあり方

- 「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（サービスは現状維持）」が 13.0%、「税金ではなく運賃を値上げし、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。
- 利用の有無による傾向を確認すると、「バス利用者」も「いこまい CAR（予約便）利用者」とともに、「現状は妥当な税金投入額・運賃・サービス水準である」を選択している割合が高い。
- 居住地別の傾向を確認すると、「今以上の税金投入を行い、サービス水準を向上させてほしい」という回答が、市全体の平均値よりも大きく上回ったのは、「布袋（線路東）」・「布袋北」であった。「線路東」地区は、税投入によるサービス向上を求めている。

図表 4-3-1 今後の税金投入とサービス水準のあり方



図表 4-3-2 利用頻度別にみた今後の税金投入とサービス水準のあり方

	サンプル数	現状は妥当な税金投入額・運賃・サービス水準である	今以上の税金投入を行い、サービス水準を向上させてほしい	税金ではなく、利用者の運賃を値上げして、サービス水準を向上させてほしい	サービス水準を下げ、税金投入を抑制してほしい	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)	その他	わからない	無回答
全 体	100.0 1477	15.2 224	3.8 56	9.8 145	7.6 112	13.0 192	9.1 135	35.2 520	6.3 93
*利用頻度別*									
週に3日以上	100.0 35	37.1 13	5.7 2	2.9 1	2.9 1	0.0 0	8.6 3	34.3 12	8.6 3
週に1～2日	100.0 18	33.3 6	0.0 0	16.7 3	0.0 0	11.1 2	11.1 2	27.8 5	0.0 0
1ヶ月に数日	100.0 102	23.5 24	7.8 8	8.8 9	5.9 6	7.8 8	9.8 10	28.4 29	7.8 8
年に数日	100.0 220	20.9 46	3.2 7	8.2 18	6.8 15	17.3 38	8.2 18	30.0 66	5.5 12
ほとんど乗らない	100.0 1066	12.4 132	3.7 39	10.5 112	8.3 88	13.1 140	9.4 100	37.5 400	5.2 55
無回答	100.0 36	8.3 3	0.0 0	5.6 2	5.6 2	11.1 4	5.6 2	22.2 8	41.7 15
*利用の有無別*									
利用したことがある	100.0 162	29.6 48	9.9 16	10.5 17	4.9 8	9.9 16	6.2 10	22.2 36	6.8 11
利用したことがない	100.0 1281	13.5 173	3.1 40	9.9 127	8.0 103	13.3 170	9.8 125	37.4 479	5.0 64
無回答	100.0 34	8.8 3	0.0 0	2.9 1	2.9 1	17.6 6	0.0 0	14.7 5	52.9 18

5ポイント以上

図表 4-3-3 居住地別にみた今後の税金投入とサービス水準のあり方

	サンプル数	現状は妥当な税金投入額・運賃・サービス水準である	今以上の税金投入を行い、サービス水準を向上させてほしい	税金ではなく、利用者の運賃を値上げして、サービス水準を向上させてほしい	サービス水準を下げ、税金投入を抑制してほしい	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）	その他	わからない	無回答
全 体	100.0 1477	15.2 224	3.8 56	9.8 145	7.6 112	13.0 192	9.1 135	35.2 520	6.3 93
*年齢別*									
20歳未満	100.0 124	11.3 14	0.0 0	3.2 4	11.3 14	8.1 10	8.9 11	56.5 70	0.8 1
20歳代	100.0 147	17.0 25	4.8 7	8.8 13	8.8 13	17.0 25	3.4 5	38.8 57	1.4 2
30歳代	100.0 144	11.1 16	2.8 4	8.3 12	11.8 17	13.9 20	15.3 22	35.4 51	1.4 2
40歳代	100.0 157	19.7 31	4.5 7	9.6 15	8.3 13	11.5 18	12.1 19	30.6 48	3.8 6
50歳代	100.0 202	16.3 33	3.5 7	9.9 20	5.9 12	12.4 25	13.9 28	31.7 64	6.4 13
60歳代	100.0 241	12.4 30	4.1 10	11.2 27	7.1 17	17.8 43	7.9 19	31.1 75	8.3 20
70歳代	100.0 266	14.7 39	4.5 12	10.2 27	5.3 14	13.2 35	9.0 24	32.7 87	10.5 28
80歳以上	100.0 188	18.6 35	4.8 9	13.8 26	5.3 10	8.5 16	3.7 7	34.0 64	11.2 21
無回答	100.0 8	12.5 1	0.0 0	12.5 1	25.0 2	0.0 0	0.0 0	50.0 4	0.0 0
*居住地別*									
古知野東（線路東）	100.0 97	14.4 14	2.1 2	11.3 11	7.2 7	15.5 15	6.2 6	35.1 34	8.2 8
古知野東（線路西）	100.0 50	10.0 5	2.0 1	8.0 4	2.0 1	18.0 9	10.0 5	40.0 20	10.0 5
古知野西	100.0 150	16.7 25	0.7 1	7.3 11	10.0 15	10.0 15	4.7 7	43.3 65	7.3 11
古知野南（線路東）	100.0 54	9.3 5	5.6 3	16.7 9	13.0 7	16.7 9	5.6 3	33.3 18	0.0 0
古知野南（線路西）	100.0 106	16.0 17	3.8 4	11.3 12	8.5 9	9.4 10	8.5 9	38.7 41	3.8 4
古知野北	100.0 145	11.0 16	3.4 5	14.5 21	3.4 5	13.8 20	10.3 15	35.2 51	8.3 12
布袋（線路東）	100.0 57	17.5 10	7.0 4	10.5 6	3.5 2	14.0 8	17.5 10	28.1 16	1.8 1
布袋（線路西）	100.0 109	12.8 14	5.5 6	4.6 5	11.9 13	13.8 15	8.3 9	36.7 40	6.4 7
布袋北	100.0 129	7.8 10	8.5 11	14.7 19	9.3 12	14.0 18	9.3 12	31.0 40	5.4 7
宮田	100.0 147	13.6 20	4.1 6	8.8 13	7.5 11	12.2 18	11.6 17	34.0 50	8.2 12
草井	100.0 152	14.5 22	3.9 6	9.2 14	7.2 11	11.8 18	13.2 20	35.5 54	4.6 7
藤里	100.0 106	27.4 29	2.8 3	7.5 8	3.8 4	15.1 16	9.4 10	27.4 29	6.6 7
門弟山	100.0 144	21.5 31	2.8 4	6.9 10	9.0 13	12.5 18	8.3 12	34.7 50	4.2 6
無回答	100.0 31	19.4 6	0.0 0	6.5 2	6.5 2	9.7 3	0.0 0	38.7 12	19.4 6

3ポイント以上

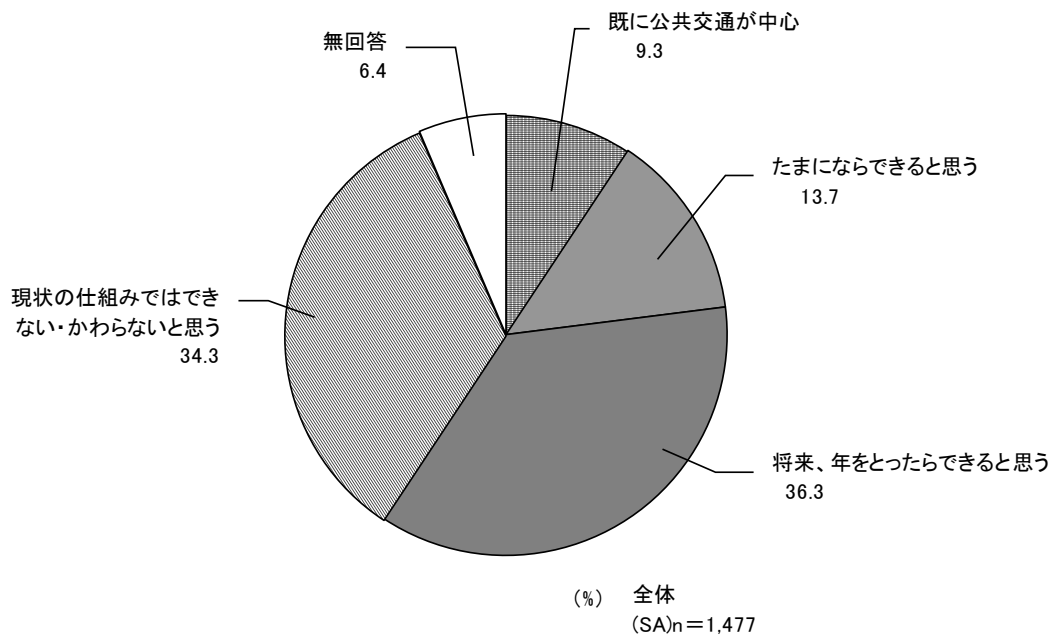
#### 問 4-4. 公共交通中心の生活への転換可能性

○ 「公共交通中心の生活に転換できるか」どうか確認すると、「たまにならできる」「将来、年をとったらできる」をあわせると 50.0%となり、約半数の市民については、転換の可能性が確認された。「公共交通に転換する年齢」を確認すると、「80歳」41.4%と最も多く、次いで「70歳」が37.5%となった。

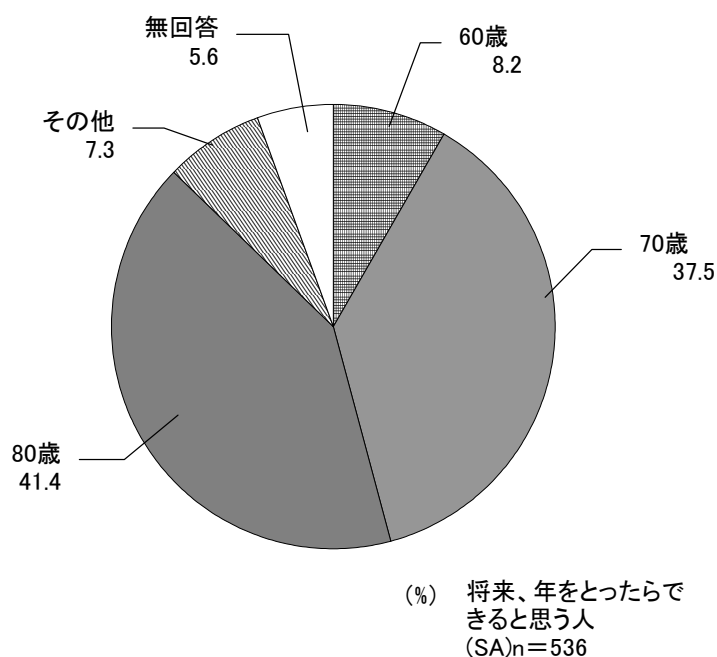
その一方で、「現状の仕組みではできない・かわらないと思う」が34.3%存在し、3人に1人の割合で、公共交通への転換はできないと指摘している。

現状は、「70歳以上の方が運転免許の更新を希望する場合、高齢者講習を受講しなければ更新ができない」制度となっているが、住民の意向は、それより高齢の「80歳」で公共交通に転換すると回答しており、免許が手放せない実態が想起される。

図表 4-4-1 公共交通中心の生活への転換可能性



図表 4-4-2 公共交通に転換する年齢



図表 4-4-3 居住地別にみる公共交通中心の生活への転換可能性

	サンプル数	既に公共交通が中心	たまにならできると思う	将来、年をとったらできると思う	現状の仕組みではできない・かわらないと思う	無回答
全体	100.0 1477	9.3 137	13.7 203	36.3 536	34.3 506	6.4 95
*年齢別*						
20歳未満	100.0 124	16.1 20	25.8 32	18.5 23	38.7 48	0.8 1
20歳代	100.0 147	12.2 18	19.7 29	29.3 43	38.1 56	0.7 1
30歳代	100.0 144	5.6 8	15.3 22	40.3 58	37.5 54	1.4 2
40歳代	100.0 157	5.1 8	16.6 26	39.5 62	35.7 56	3.2 5
50歳代	100.0 202	6.9 14	13.4 27	41.6 84	35.1 71	3.0 6
60歳代	100.0 241	5.0 12	10.0 24	49.0 118	32.0 77	4.1 10
70歳代	100.0 266	11.3 30	7.5 20	42.1 112	27.8 74	11.3 30
80歳以上	100.0 188	14.4 27	11.7 22	18.1 34	35.1 66	20.7 39
無回答	100.0 8	0.0 0	12.5 1	25.0 2	50.0 4	12.5 1
*居住地別*						
古知野東（線路東）	100.0 97	4.1 4	12.4 12	43.3 42	36.1 35	4.1 4
古知野東（線路西）	100.0 50	8.0 4	8.0 4	40.0 20	40.0 20	4.0 2
古知野西	100.0 150	10.0 15	18.7 28	33.3 50	26.7 40	11.3 17
古知野南（線路東）	100.0 54	11.1 6	11.1 6	42.6 23	29.6 16	5.6 3
古知野南（線路西）	100.0 106	13.2 14	13.2 14	40.6 43	27.4 29	5.7 6
古知野北	100.0 145	4.1 6	14.5 21	22.1 32	51.7 75	7.6 11
布袋（線路東）	100.0 57	7.0 4	12.3 7	31.6 18	42.1 24	7.0 4
布袋（線路西）	100.0 109	14.7 16	9.2 10	45.0 49	26.6 29	4.6 5
布袋北	100.0 129	7.0 9	6.2 8	39.5 51	41.1 53	6.2 8
宮田	100.0 147	5.4 8	14.3 21	37.4 55	35.4 52	7.5 11
草井	100.0 152	2.0 3	16.4 25	33.6 51	45.4 69	2.6 4
藤里	100.0 106	23.6 25	18.9 20	32.1 34	19.8 21	5.7 6
門弟山	100.0 144	13.9 20	17.4 25	40.3 58	24.3 35	4.2 6
無回答	100.0 31	9.7 3	6.5 2	32.3 10	25.8 8	25.8 8

3ポイント以上

問4-5. 維持が困難になってきた場合の対策

○ 「現状のバス路線の維持が困難になってきた場合の対策について」確認すると、「福祉タクシーチケットの配付制度の維持拡充」が42.5%と最も多く、次いで「地域の助け合いの精神で、ボランティアによる送迎する仕組みの導入」が25.9%となった。

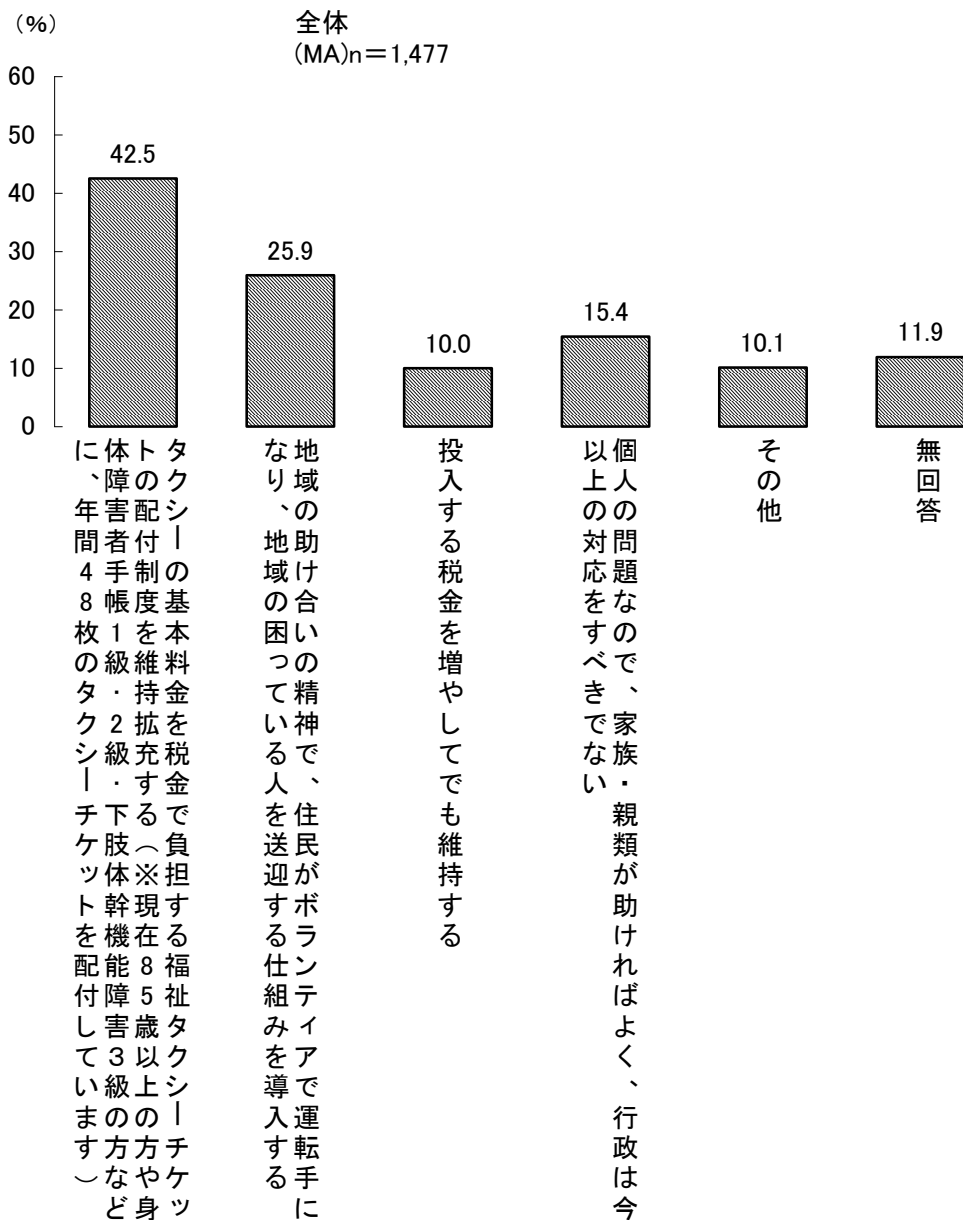
「個人の問題として行政は今以上の対応をすべきでない」が15.4%に対して、10.0%の市民が「投入する税金を増やしてでも維持する」と回答している。

「福祉タクシーチケットの配付制度の維持拡充（42.5%）」も「税金の増加」を容認する意見として捉えると、「税金投入の増加・維持（10.0%）」と合わせて過半数が、税金増加を容認していることになる。

前述の「税金投入額とサービス水準のあり方について」の質問では、市民の意向は「税金投入額は維持もしくは抑制の方向」にあり、矛盾した傾向を示している。

市民の意見は、多数は「税金投入額の維持」で、「抑制か拡大」かについての方向性は明確にならなかった。

図表4-5-1 維持が困難になってきた場合の対策



- バスの利用の有無から傾向をみると、「バスの利用者」は、「投入する税金を増やしてでも維持する」と回答している割合が多い。
- 居住地ごとの傾向をみると、「草井」・「藤里」・「門弟山」等において「投入する税金を増やしてでも維持する」との回答が市全体平均よりも大きく上回っている。

図表 4-5-2 バスの利用の有無からみた維持が困難になってきた場合の対策

	サンプル数	タクシーの基本料金を税金で負担する福祉タクシーの配付制度を維持拡充する	地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を迎える仕組みを導入する	投入する税金を増やしてでも維持する	個人の問題なので、家族・親類が助ければよく、行政は今以上の対応をすべきでない	その他	無回答
全 体	100.0 1477	42.5 628	25.9 383	10.0 148	15.4 228	10.1 149	11.9 176
*利用頻度別*							
週に3日以上	100.0 35	14.3 5	31.4 11	34.3 12	8.6 3	14.3 5	14.3 5
週に1～2日	100.0 18	38.9 7	16.7 3	22.2 4	11.1 2	11.1 2	16.7 3
1ヶ月に数日	100.0 102	39.2 40	24.5 25	12.7 13	9.8 10	14.7 15	13.7 14
年に数日	100.0 220	45.9 101	25.9 57	15.5 34	10.9 24	8.6 19	10.9 24
ほとんど乗らない	100.0 1066	44.0 469	26.5 283	7.8 83	17.2 183	9.9 106	10.5 112
無回答	100.0 36	16.7 6	11.1 4	5.6 2	16.7 6	5.6 2	50.0 18



図表4-5-3 居住地別にみた維持が困難になってきた場合の対策

	サンプル数	タクシーの基本料金を税金で負担する福祉タクシーの配付制度を維持拡充する	地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を迎える仕組みを導入する	投入する税金を増やしても維持する	個人の問題なので、家族・親類が助ければよく、行政は今以上の対応をすべきでない	その他	無回答
全 体	100.0 1477	42.5 628	25.9 383	10.0 148	15.4 228	10.1 149	11.9 176
*年齢別*							
20歳未満	100.0 124	33.9 42	21.8 27	8.1 10	23.4 29	12.9 16	7.3 9
20歳代	100.0 147	40.1 59	31.3 46	9.5 14	9.5 14	12.2 18	6.1 9
30歳代	100.0 144	45.8 66	31.9 46	11.1 16	18.8 27	9.0 13	2.1 3
40歳代	100.0 157	42.7 67	31.2 49	8.9 14	14.0 22	14.6 23	7.6 12
50歳代	100.0 202	48.0 97	26.7 54	14.4 29	5.9 12	14.4 29	7.4 15
60歳代	100.0 241	41.5 100	27.4 66	10.0 24	20.3 49	6.2 15	13.3 32
70歳代	100.0 266	43.2 115	22.6 60	8.6 23	16.9 45	8.3 22	18.0 48
80歳以上	100.0 188	41.0 77	18.1 34	9.6 18	15.4 29	6.4 12	25.0 47
無回答	100.0 8	62.5 5	12.5 1	0.0 0	12.5 1	12.5 1	12.5 1
*居住地別*							
古知野東（線路東）	100.0 97	49.5 48	25.8 25	6.2 6	19.6 19	6.2 6	7.2 7
古知野東（線路西）	100.0 50	44.0 22	22.0 11	6.0 3	14.0 7	12.0 6	16.0 8
古知野西	100.0 150	45.3 68	25.3 38	9.3 14	18.0 27	8.0 12	16.0 24
古知野南（線路東）	100.0 54	44.4 24	16.7 9	9.3 5	20.4 11	7.4 4	9.3 5
古知野南（線路西）	100.0 106	46.2 49	24.5 26	8.5 9	15.1 16	12.3 13	10.4 11
古知野北	100.0 145	45.5 66	27.6 40	6.2 9	15.9 23	8.3 12	10.3 15
布袋（線路東）	100.0 57	45.6 26	29.8 17	8.8 5	14.0 8	5.3 3	12.3 7
布袋（線路西）	100.0 109	35.8 39	29.4 32	12.8 14	19.3 21	11.9 13	9.2 10
布袋北	100.0 129	45.0 58	27.9 36	5.4 7	17.8 23	9.3 12	14.7 19
宮田	100.0 147	39.5 58	27.2 40	10.2 15	12.9 19	12.9 19	12.2 18
草井	100.0 152	38.2 58	23.7 36	13.8 21	11.2 17	13.2 20	11.8 18
藤里	100.0 106	38.7 41	27.4 29	17.0 18	10.4 11	13.2 14	12.3 13
門弟山	100.0 144	42.4 61	26.4 38	13.9 20	15.3 22	9.0 13	7.6 11
無回答	100.0 31	32.3 10	19.4 6	6.5 2	12.9 4	6.5 2	32.3 10

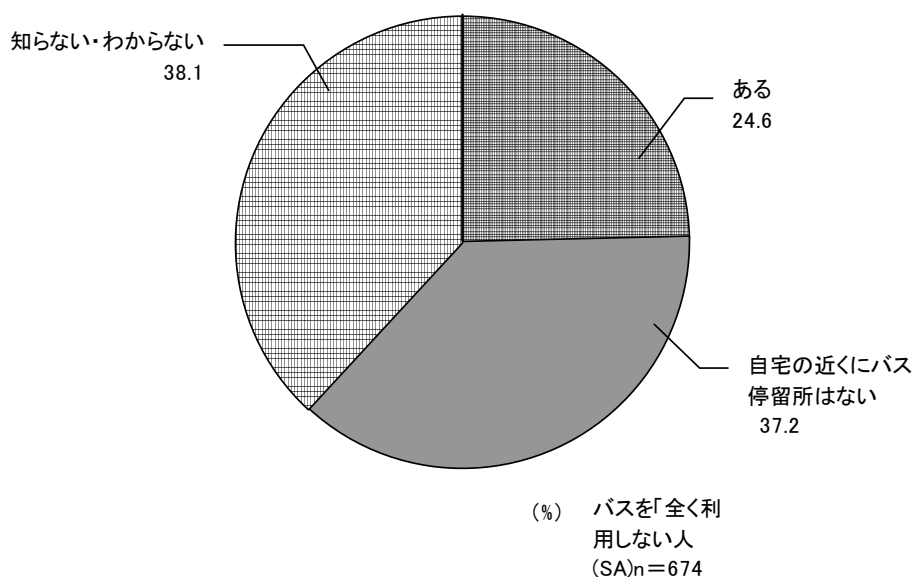
3ポイント以上

## 問5. バスを「まったく利用しない人だけ」について

### 問5-1. 居住地近くにおけるバス停留所の有無

- バスを「まったく利用しない人」に、「近くにバス停留所があるか」確認すると、「知らない・わからない」が38.1%で、「自宅の近くにバス停留所はない」(37.2%)の回答をわずかであるが上回った。  
また、「近くにバス停留所がある」人も24.6%存在しており、「バスを利用しない人」は、そもそもバス停留所を知らない・関心のない人、近くにあっても利用しない人が大多数(75.3%)を占めている状況にある。
- 居住地別の傾向をみると、「自宅の近くにバス停留所はない」との回答割合が多い地区は、「古知野北」・「古知野東(線路東)」・「布袋北」等である。

図表5-1-1 居住地近くにおけるバス停留所の有無



図表 5-1-2 居住地別にみたバス停留所の有無

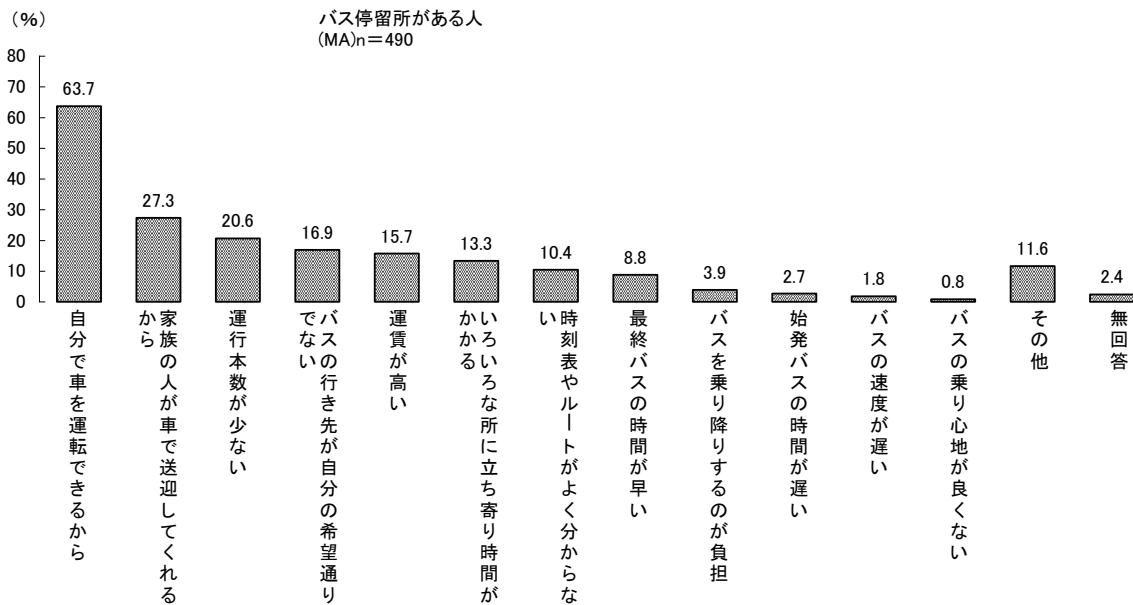
	サンプル数	ある	自宅の近くにバス停留所はない	知らない・分からない
全 体	100.0 1174	41.7 490	48.9 574	9.4 110
*年齢別*				
20歳未満	100.0 107	55.1 59	28.0 30	16.8 18
20歳代	100.0 114	45.6 52	44.7 51	9.6 11
30歳代	100.0 119	42.0 50	43.7 52	14.3 17
40歳代	100.0 119	39.5 47	49.6 59	10.9 13
50歳代	100.0 156	46.2 72	45.5 71	8.3 13
60歳代	100.0 191	39.3 75	52.9 101	7.9 15
70歳代	100.0 211	39.3 83	56.4 119	4.3 9
80歳以上	100.0 150	34.0 51	58.0 87	8.0 12
無回答	100.0 7	14.3 1	57.1 4	28.6 2
*居住地別*				
古知野東（線路東）	100.0 92	14.1 13	73.9 68	12.0 11
古知野東（線路西）	100.0 46	15.2 7	71.7 33	13.0 6
古知野西	100.0 97	75.3 73	20.6 20	4.1 4
古知野南（線路東）	100.0 46	56.5 26	32.6 15	10.9 5
古知野南（線路西）	100.0 84	71.4 60	20.2 17	8.3 7
古知野北	100.0 135	5.2 7	82.2 111	12.6 17
布袋（線路東）	100.0 53	17.0 9	66.0 35	17.0 9
布袋（線路西）	100.0 90	57.8 52	36.7 33	5.6 5
布袋北	100.0 120	9.2 11	72.5 87	18.3 22
宮田	100.0 112	43.8 49	51.8 58	4.5 5
草井	100.0 131	43.5 57	46.6 61	9.9 13
藤里	100.0 58	84.5 49	15.5 9	0.0 0
門弟山	100.0 90	77.8 70	16.7 15	5.6 5
無回答	100.0 20	35.0 7	60.0 12	5.0 1

10ポイント以上

問5-1. (1) 近くにバス停留所がある人で、バスを利用しない理由

○ 近くにバス停留所がある人の「バスを利用しない理由」は、「車を運転できる」が 63.7%と最も多く、次いで「家族の送迎がある」が 27.3%となっている。「運行本数が少ない(20.6%)」、「行き先が希望通りでない(16.9%)」、「運賃が高い(15.7%)」など、バスの利便性が低く利用されないことが上位には選択されておらず、利便性の高い自動車中心の生活が優先されていることが裏付けされた。

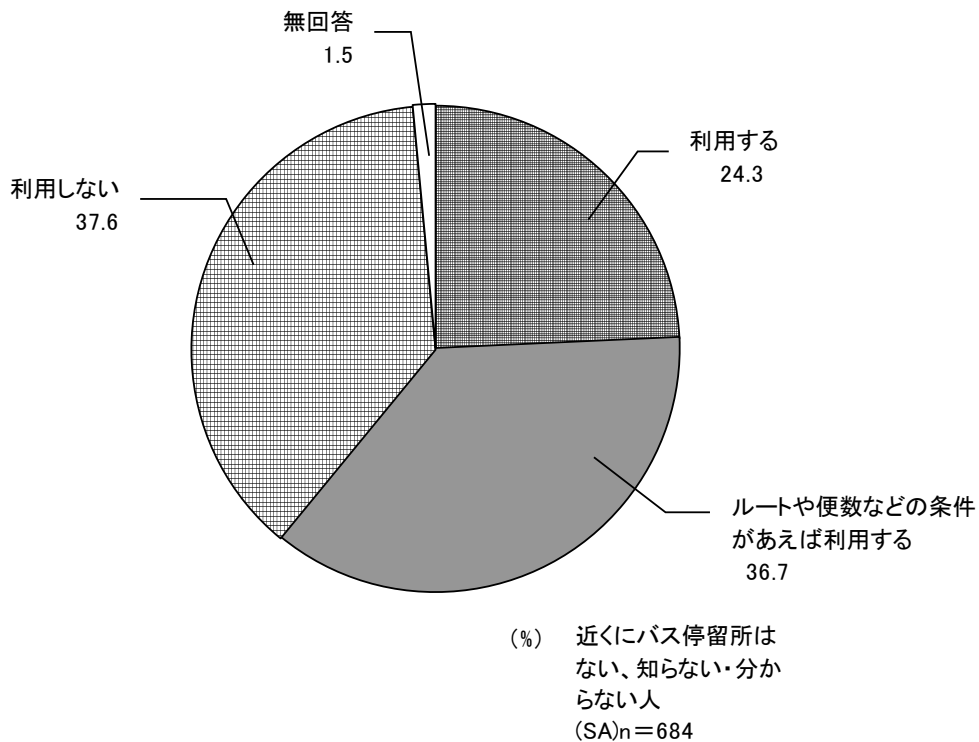
図表5-2 バスを利用しない理由



### 問5-1. ①自宅近くにバス（路線）が運行された場合の利用意向

○ 「自宅近くにバス停留所がない」「知らない・わからない」人が、バスが運行された時の利用意向を確認すると、「利用しない」人が37.6%と最も多かった。  
「ルートや便数などの条件があれば利用する」との回答が36.7%認められたが、条件付きの利用であり、利便性が高くないと利用されない。  
条件を付けずに「利用する」と回答したのは24.3%であった。  
江南市民全体でバスを利用しない人（問3-5の利用したことがない・年に数日）は87.1%存在し、自宅近くにバス停留所はない・知らない人は75.3%で、条件を付けずに「利用する」との回答が24.3%であることから、全市民の16%（87.1%×75.3%×24.3%）程度しか、バス利用者には転換しないものと想定される。

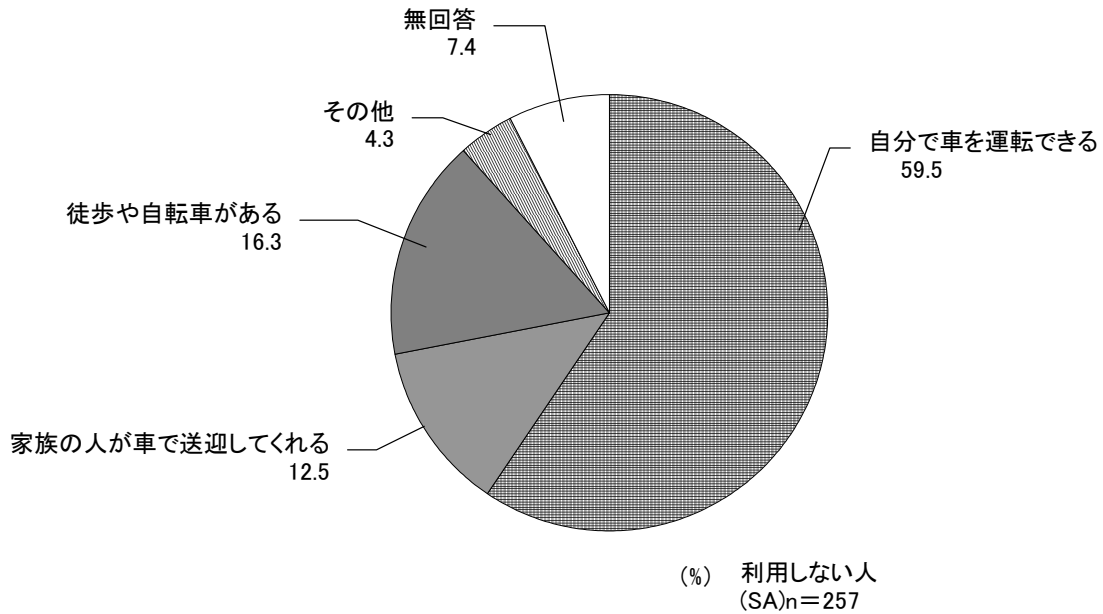
図表5-3-1 自宅近くにバス（路線）が運行された場合の利用意向



問5-1. ①利用しない理由

○ 自宅近くにバスが運行されても「利用しない理由」を確認すると、「自分で車を運転できる」が59.5%と最も多く、次いで「徒歩や自転車がある」が16.3%であった。  
「自動車」からの転換がなければ、公共交通は利用されない。

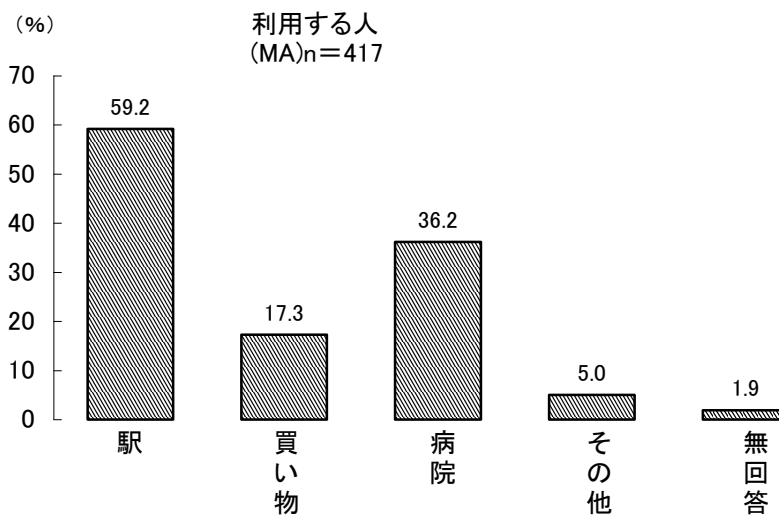
図表5-3-2 利用しない理由



問5-1. ②利用する時の目的地

○ 自宅近くにバスが運行した場合、利用するときの「目的地」を確認すると、「駅」が59.2%と最も多く、次いで「病院 (36.2%)」であった。

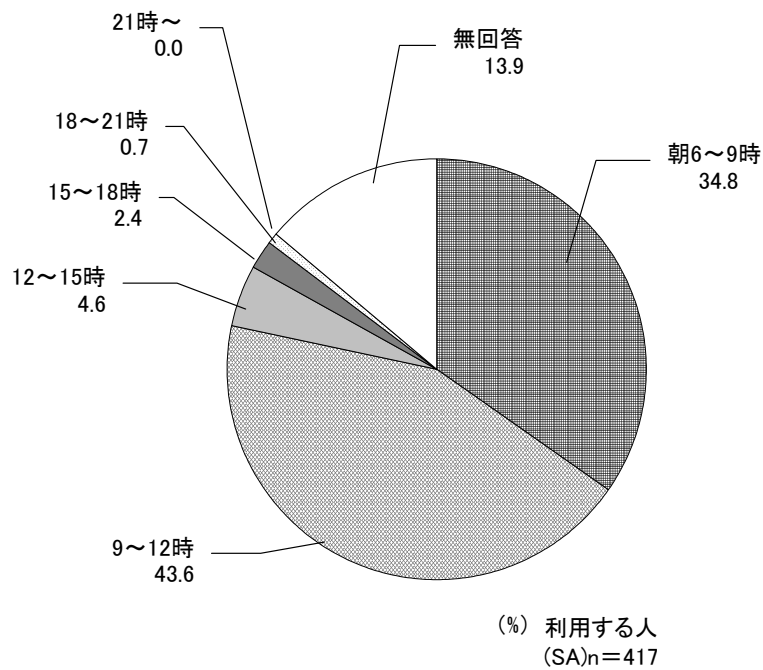
図表5-4-1 利用する時の目的地



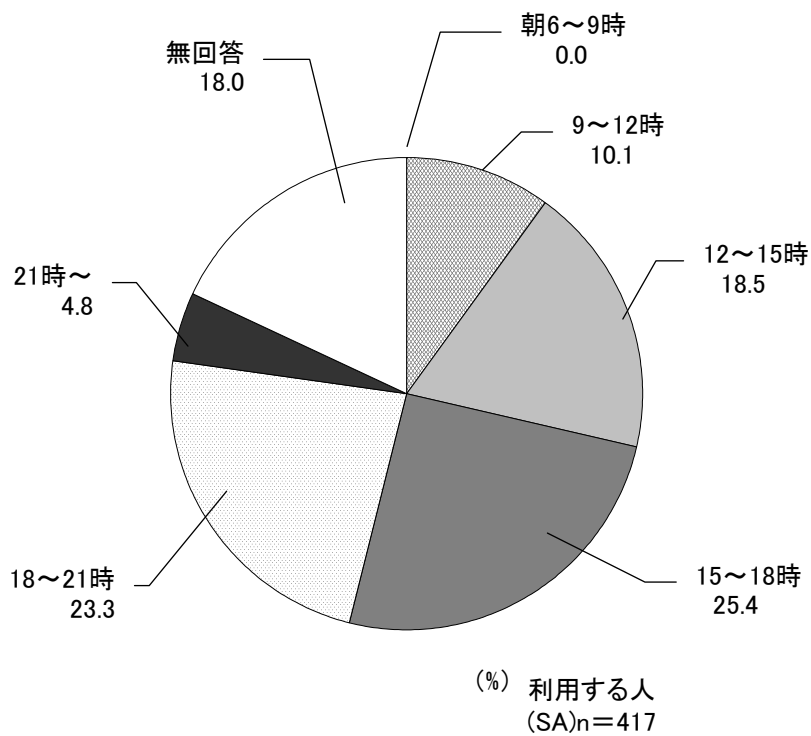
問5-1. ③利用の時間帯

○ 自宅近くにバスが運行した場合、利用するときの「利用時間帯」を確認すると、出発時は「9～12時（43.6%）」が、帰宅時は「15～18時（25.4%）」が最も選択されている。

図表5-4-2 利用の時間帯（出発時）



図表5-4-3 利用の時間帯（帰宅時）



## 資料編（アンケート調査票）



## 江南市における公共交通に関するアンケート調査について (ご協力のお願い)

皆様には、日ごろから市行政にご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。

江南市では、名鉄バスの運行に対する一部経費負担や「いこまい CAR」など、公共交通の維持に向けた対策を行っています。

今後、少子高齢化・人口減少が予測される中で、公共交通を将来にわたって維持していくためには、皆様のご利用と路線の効率的運営が不可欠です。

そのため、江南市にお住まいの皆様が地域公共交通に対するご要望や、普段の交通行動実態等についてお伺いし、将来的な公共交通の検討に向けた基礎情報を得るためのアンケート調査を実施することといたしました。

ご多忙とは存じますが、調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。



ご協力よろしく  
お願いします。

平成25年5月 江南市長 堀 元

### 回答にあたってのお願い

- ・ 本調査は、江南市にお住まいの16歳以上の皆様から無作為に抽出した3,000人の方々に対してお送りしております。なお、抽出データは平成25年5月15日現在のものです。
- ・ ご回答内容は、すべて統計的に処理し、プライバシーの保護はもとより、他の目的に利用することは一切ございません。
- ・ 回答は、ご本人(あて名の方)がご記入ください。事情によって、ご本人が回答できない場合は、ご家族の方でお答えください。
- ・ 質問毎に、あてはまる番号に○印をつけるか、( )内に必要事項を直接ご記入ください。
- ・ 記入後は、同封の返信用封筒に調査票を入れて、切手を貼らずに、**平成25年6月17日(月)まで**にご投函ください。なお、市役所1階 生活産業部 市民サービス課または各支所の窓口へお持ちいただいても結構です。
- ・ この調査のお問い合わせは、下記までお願いいたします。

江南市役所 生活産業部 市民サービス課

〒483-8701 江南市赤童子町大堀 90 番地

電話：(0587) 54-1111 (内線409) FAX (0587) 56-5951

担当：鶴飼、滝

公共交通に関するアンケート 回答用紙

問1. はじめに、あなたご自身のことについてお伺いします。(1つに○)

性別は？	1: 男性          2: 女性
年齢は？	1: 20歳未満    2: 20歳代    3: 30歳代    4: 40歳代 5: 50歳代    6: 60歳代    7: 70歳代    8: 80歳以上
お住まいは？ 小学校区単位です。別紙の地図を参照ください。 なお、線路とは名鉄犬山線のことです。	1: 古知野東（線路東）    2: 古知野東（線路西）    3: 古知野西 4: 古知野南（線路東）    5: 古知野南（線路西）    6: 古知野北 7: 布袋（線路東）        8: 布袋（線路西）        9: 布袋北 10: 宮田                    11: 草井                    12: 藤里 13: 門弟山
職業は？	1: 自営業                    2: 会社員                    3: 公務員 4: パート・アルバイト    5: 主夫・主婦                6: 学生 7: 無職                      8: その他（_____）
自動車免許はお持ちですか？	1: 持っている                2: 持っていない
自家用車はお持ちですか？	1: 自由に使える車あり      2: 家族で共有 3: 持っていない
外出(通勤・通学含む)については？	1: 外出には困難を感じない    2: 杖などを使用して外出 3: 介助を必要とする          4: 外出は困難な状況である

問2. 外出(通勤・通学含む)の頻度や目的についてお伺いします。

問2-1. あなたは、どの程度の頻度で「外出」しますか。(1つに○)

- 1: ほぼ毎日          2: 週に3~4日          3: 週に1~2日          4: 1ヶ月に数日  
5: その他

問2-2.「通勤・通学」「買い物や娯楽」「通院」の時の、それぞれの最も行く目的地について、頻度、交通手段、名前・場所、外出の時間帯を教えてください。  
 (「通勤」には、畑仕事を含みます)

	外出する頻度は？ (1つに○をつけてください)	その時の「交通手段」は？ (該当するすべての番号に○をつけてください)
「通勤・通学」 の場合	1: 週に3日以上 2: 週に1～2日 3: 1ヶ月に数日 4: 年に数日 5: ほとんど行かない (次の問へ)	1: 徒歩(車椅子含む) 2: 自転車 3: 自動二輪車(原付含む) 4: タクシー 5: 自家用車 6: 路線バス(名鉄) 7: いこまいCAR 8: 大口町コミュニティバス 9: 鉄道 10: その他(_____)
「買い物や 娯楽」 の場合	1: 週に3日以上 2: 週に1～2日 3: 1ヶ月に数日 4: 年に数日 5: ほとんど行かない (次の問へ)	1: 徒歩(車椅子含む) 2: 自転車 3: 自動二輪車(原付含む) 4: タクシー 5: 自家用車 6: 路線バス(名鉄) 7: いこまいCAR 8: 大口町コミュニティバス 9: 鉄道 10: その他(_____)
「病院や 福祉施設」を 利用する場合	1: 週に3日以上 2: 週に1～2日 3: 1ヶ月に数日 4: 年に数日 5: ほとんど行かない (次の問へ)	1: 徒歩(車椅子含む) 2: 自転車 3: 自動二輪車(原付含む) 4: タクシー 5: 自家用車 6: 路線バス(名鉄) 7: いこまいCAR 8: 大口町コミュニティバス 9: 鉄道 10: その他(_____)

「目的地」はどこですか？ 施設の名前・場所（別紙の地図参照）を教えてください		➡	外出の「時間帯」は？	
施設の名前	場所(小学校区)		出発の時間帯	帰宅の時間帯
例：〇〇会社、〇〇高校、等  ( )	1: 古知野東 2: 古知野西 3: 古知野南 4: 古知野北 5: 布袋 6: 布袋北 7: 宮田 8: 草井 9: 藤里 10: 門弟山 11: 市外( )	➡	1: 朝6～9時 2: 9～12時 3: 12～15時 4: 15～18時 5: 18～21時 6: 21時～	1: 朝6～9時 2: 9～12時 3: 12～15時 4: 15～18時 5: 18～21時 6: 21時～
例：商業施設（店舗名）、 市民文化会館、図書館等  ( )	1: 古知野東 2: 古知野西 3: 古知野南 4: 古知野北 5: 布袋 6: 布袋北 7: 宮田 8: 草井 9: 藤里 10: 門弟山 11: 市外( )	➡	1: 朝6～9時 2: 9～12時 3: 12～15時 4: 15～18時 5: 18～21時 6: 21時～	1: 朝6～9時 2: 9～12時 3: 12～15時 4: 15～18時 5: 18～21時 6: 21時～
例：江南厚生病院、 老人福祉センター等  ( )	1: 古知野東 2: 古知野西 3: 古知野南 4: 古知野北 5: 布袋 6: 布袋北 7: 宮田 8: 草井 9: 藤里 10: 門弟山 11: 市外( )	➡	1: 朝6～9時 2: 9～12時 3: 12～15時 4: 15～18時 5: 18～21時 6: 21時～	1: 朝6～9時 2: 9～12時 3: 12～15時 4: 15～18時 5: 18～21時 6: 21時～

※「施設の名前」について、具体名を記入することに支障がある場合は、「〇〇にある会社」、「〇〇にある病院」等、大まかな場所と目的をお答えください。



(3)江南市独自の公共交通である  
「いこまい CAR(予約便)」のことは知っていますか？  
(1つに〇)



- 1: 利用方法を知っている。
- 2: 名前は知っているが利用方法は知らない。
- 3: 知らない。 . . . . . (問3-5へ)

問3-4. 「いこまい CAR(予約便)」について、料金設定や予約方法など、現状のサービス水準について、満足していますか？ (1つに〇)

- 1: 満足
- 2: おおむね満足
- 3: やや不満
- 4: 不満
- 5: わからない

問3-5. 市内のバスの利用状況についてお伺いします。

(1)あなたはバスをどの程度利用されますか？ (1つに〇)

- 1: 週に3日以上
- 2: 週に1~2日
- 3: 1ヶ月に数日
- 4: 年に数日
- 5: ほとんど乗らない . . . . . (問3-6へ)

(2)主なバスの利用目的をお答えください。 (2つまで〇)

- 1: 通勤
- 2: 通学
- 3: 買い物
- 4: 塾・習い事
- 5: 趣味・娯楽
- 6: 通院
- 7: 福祉施設の利用
- 8: その他公共施設の利用
- 9: その他 ( )

(3)よく利用されるバスは何ですか？ 別紙のバス路線図を参考にお答えください。  
(あてはまるすべてに〇)

- 1: 名鉄バス ※よく利用する路線は何ですか？  
ア) 古知野線      イ) 江南団地線      ウ) 江南・病院線      エ) その他
- 2: 大口町コミュニティバス
- 3: その他 ( )

問3-6. 現状のバスのサービス水準(運行本数、ルート、車両等)について、  
満足していますか？ (1つに○)  
また、その満足・不満の理由をお答えください。

1: 満足	2: おおむね満足	3: やや不満	4: 不満	5: わからない
-------	-----------	---------	-------	----------

<p><b>満足な理由は？ (2つまで○)</b></p> <p>1: 目的地に行くのに便利          2: 自宅から停留所までが近い          3: 乗りたい時間に運行している          4: 運賃が安い          5: バスが最も速い交通手段である          6: バス以外に交通手段がない          7: 利用方法が簡単          8: その他 ( _____ )</p>	<p><b>不満な理由は？ (2つまで○)</b></p> <p>1: 目的地に行くのに不便          2: 自宅から停留所までが遠い          3: 乗りたい時間に運行していない          4: 運賃が高い          5: バスが最も速い交通手段ではない          6: バス以外に交通手段がある          7: その他 ( _____ )</p>
---	---



問3-7. 「いこまい CAR(予約便)」の利用状況についてお伺いします。

(1)あなたは「いこまい CAR(予約便)」を利用したことがありますか？ (1つに○)

1: 利用したことがある	※利用頻度を教えてください			
ア) 週に1~2日	イ) 1ヶ月に数日	ウ) 年に数日	エ) 過去に数回程度	
2: 利用したことがない				

(2)利用したことがある人にお伺いします。  
利用する際の利用目的を教えてください。(2つまで○)

1: 通勤	2: 通学	3: 買い物	4: 塾・習い事
5: 趣味・娯楽	6: 通院	7: 福祉施設の利用	
8: その他公共施設の利用			
9: その他 ( _____ )			

## 問4. 江南市の将来的な公共交通施策についてお伺いします。

江南市では、民間の路線バスが確保されていますが、これらの路線の維持のために一部経費を負担（税金投入）しています。また、民間のバス事業者だけに頼ることはできず、「いこまいCAR（予約便）」などの市主導の事業も展開しています。



将来は、……?

平成24年度は、路線バスに約400万円、「いこまいCAR（定期便）」に約700万円、「いこまいCAR（予約便）」に約3,700万円、合計約4,800万円の税金投入を行いました。

平成25年度は、「いこまいCAR（定期便）」を廃止しましたが、路線バスを分割・延長しているため、税金投入合計額は増大する見通しです。

このままでは現状の公共交通を維持することは難しく、将来に向けて見直さなければなりません。

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、妥当だと考えますか？（1つに○）

1: 妥当      2: おおむね妥当      3: やや不満      4: 不満      5: わからない

問4-2. 年間約3,700万円の税金を投入して、「いこまいCAR（予約便）」を維持することは、妥当だと考えますか？（1つに○）

1: 妥当      2: おおむね妥当      3: やや不満      4: 不満      5: わからない

問4-3. 今後の税金投入と路線バスや「いこまいCAR」のサービス水準（運賃設定や運行本数等）のあり方について、どのように考えますか？（1つに○）

- 1: 現状は妥当な税金投入額・運賃・サービス水準である
- 2: 今以上の税金投入を行い、サービス水準を向上させてほしい
- 3: 税金ではなく、利用者の運賃を値上げして、サービス水準を向上させてほしい
- 4: サービス水準を下げて、税金投入を抑制してほしい
- 5: 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）
- 6: その他（\_\_\_\_\_）
- 7: わからない



**問4-4. 公共交通の維持のためには、たくさんの方が利用する必要があります。  
あなた自身は、自家用車中心の生活から、公共交通中心の生活に転換できると  
思いますか？ (1つに○)**

1: 既に公共交通が中心

2: たまにならできると思う

3: 将来、年をとったらできると思う

※何歳になったら公共交通に転換しますか？

ア) 60歳      イ) 70歳      ウ) 80歳      エ) その他 (      歳)

4: 現状の仕組みではできない・かわらないと思う

**問4-5. 利用者数の減少で現状のバス路線の維持が困難になってきた場合、  
どのような対策が良いと考えますか？ (あてはまるものすべてに○)**

1: タクシーの基本料金を税金で負担する福祉タクシーチケットの配付制度を維持拡充する  
(※現在 85 歳以上の方や身体障害者手帳 1 級・2 級・下肢体幹機能障害 3 級の方などに、年間 48  
枚のタクシーチケットを配付しています)

2: 地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を  
送迎する仕組みを導入する

3: 投入する税金を増やしてでも維持する

4: 個人の問題なので、家族・親類が助ければよく、行政は今以上の対応をすべきでない

5: その他 ( \_\_\_\_\_ )

## 問5. バスを「まったく利用しない人だけ」にお伺いします。

※バスを利用する人（当てはまらない人）は、次の問6にお進みください。

### 問5-1 あなたのお住まいの近くにバス停留所がありますか。（1つに○）

- 1: ある      2: 自宅の近くにバス停留所はない      3: 知らない・わからない

→ 上記問5-1で、1を選択した、バス停留所がある人にお伺いします。

あなたが「バスを利用しない理由」をお聞かせください。（あてはまるものすべてに○）

- |                      |                     |
|----------------------|---------------------|
| 1: 自分で車を運転できるから      | 2: 家族の人が車で送迎してくれるから |
| 3: バスの行き先が自分の希望通りでない | 4: バスの乗り心地が良くない     |
| 5: 始発バスの時間が遅い        | 6: 最終バスの時間が早い       |
| 7: いろいろな所に立ち寄り時間がかかる | 8: 運行本数が少ない         |
| 9: バスの速度が遅い          | 10: バスを乗り降りするのが負担   |
| 11: 時刻表やルートがよくわからない  | 12: 運賃が高い           |
| 13: その他（ _____ ）     |                     |

→ 上記問5-1で、2・3を選択した、近くにバス停留所はない、知らない・わからない人にお伺いします。

### ①自宅近くにバス(路線)が運行されれば、あなたは利用しますか？（1つに○）

- 1: 利用する  
2: ルートや便数などの条件があれば利用する  
3: 利用しない

※利用しない理由は？（問6へ）

- |               |                   |
|---------------|-------------------|
| ア) 自分で車を運転できる | イ) 家族の人が車で送迎してくれる |
| ロ) 徒歩や自転車がある  | リ) その他（ _____ ）   |

### ②利用する時の目的地はどこですか？

優先する場所を1つ選び名前を教えてください。（1つに○）

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| 1: 駅・ . . . . . 駅名を教えてください（ _____ ）  |  |
| 2: 買い物・ . . . . . 商業施設の名前は？（ _____ ） |  |
| 3: 病院・ . . . . . 病院名は？（ _____ ）      |  |
| 4: その他・ . . . . . 目的地の名前は？（ _____ ）  |  |

③主に利用する時間帯を教えてください。(出発時・帰宅時それぞれ1つに○)

<出発時>

1: 朝6~9時

2: 9~12時

3: 12~15時

4: 15~18時

5: 18~21時

6: 21時~

<帰宅時>

1: 朝6~9時

2: 9~12時

3: 12~15時

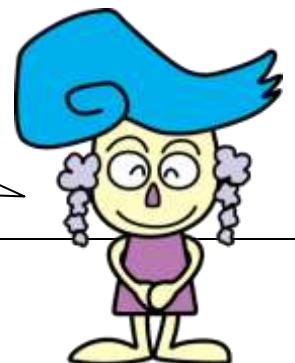
4: 15~18時

5: 18~21時

6: 21時~

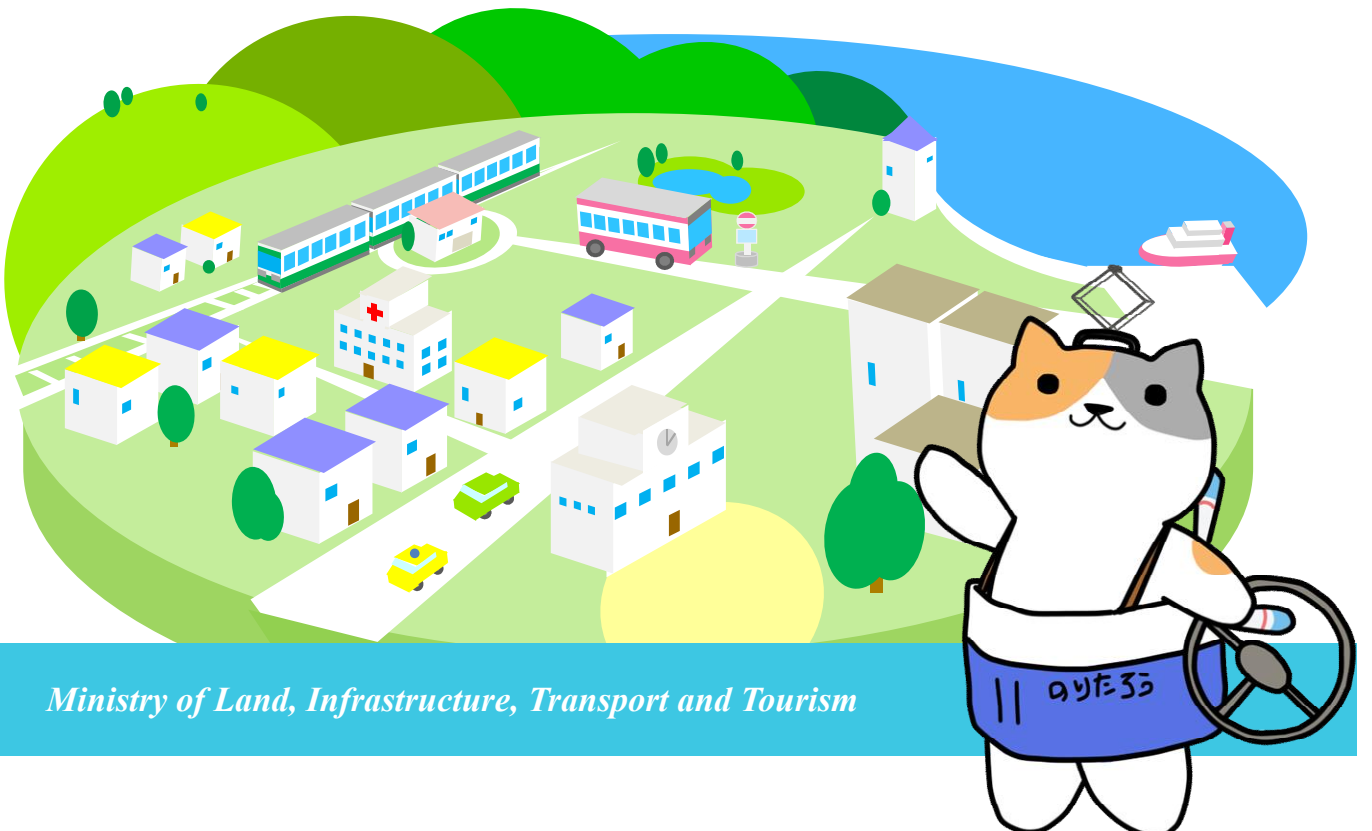
問6. 公共交通(バス等)への、ご意見などがありましたらお書きください。

ご回答ありがとうございました。



同封の返信用封筒に調査票を入れて、切手を貼らずに、平成25年6月17日(月)までに投函してください。

# 人とまち、未来をつなぐネットワーク ～地域公共交通活性化再生法の一部改正～



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



## 地域公共交通の現状

モータリゼーション

人口減少

少子高齢化

公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下

乗合バスについては、平成19年度以降で約10,206kmの路線が完全に廃止。  
鉄道については、平成19年度以降で約186kmの路線が廃止。

公共交通利用者が更に減少（負のスパイラル）

公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外	36,477 km <sup>2</sup> (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)
鉄道 1km圏外		

(出典) 平成23年度国土交通省調査による

## 地域公共交通に求められる役割

地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や  
高齢者、障害者、妊婦等の  
交通手段の確保

コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、  
あるいは拠点と居住エリアを結ぶ  
交通手段の提供

まちなぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちなぎわいの  
創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」  
による健康増進

人の交流の活発化

観光旅客等の来訪者の  
移動の利便性や回遊性の向上により、  
人の交流を活発化

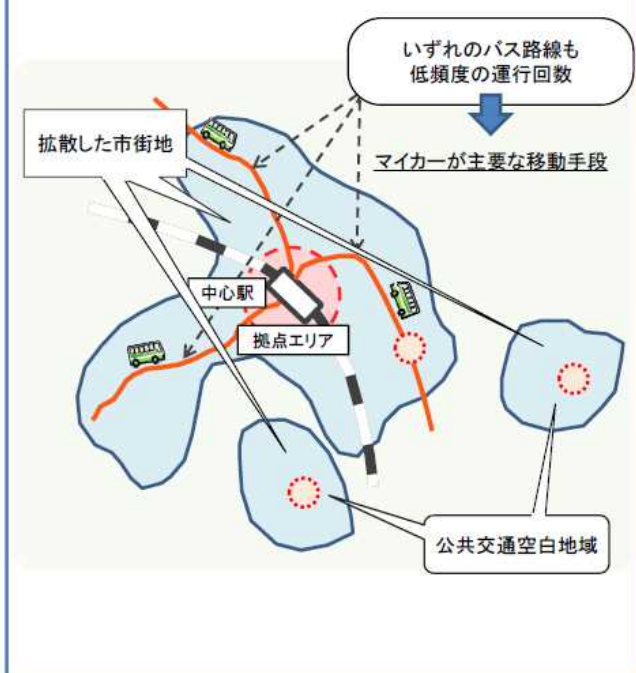
## 解決の方向性

地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの  
(地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラ)

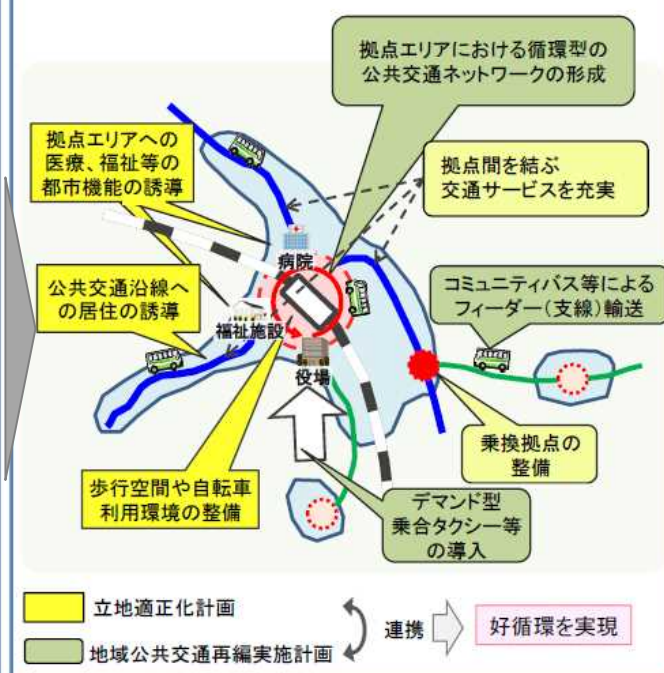
民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要がある

住みやすく、活かに満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の再編を進める！

### 現状



### まちづくりと一体となった公共交通の再編



## 交通政策基本法の制定

- 交通政策基本法は、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるとの基本的な認識の下で、交通に関する施策を推進していかねばならない等の基本理念を規定しています。
- また、国が講ずべき施策として、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者相互間の連携と協働の促進等を規定しています。

### ▶交通政策基本法（平成25年法律第92号）（抜粋）

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

（まちづくりの観点からの施策の促進）

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

（協議の促進等）

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

## 交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）



基本理念や関係者の責務等を明確化



### 交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

- ▶ 生活交通確保やバリアフリー化
  - ▶ 地域での活力の向上に必要な施策
  - ▶ 大規模災害時への対応
  - ▶ まちづくりや観光立国の観点からの施策
  - ▶ 国際競争力の強化に必要な施策
  - ▶ 環境負荷の低減に必要な施策
- 等



必要な支援措置（法制上、財政上等）

毎年国会に年次報告（「交通政策白書（仮称）」）

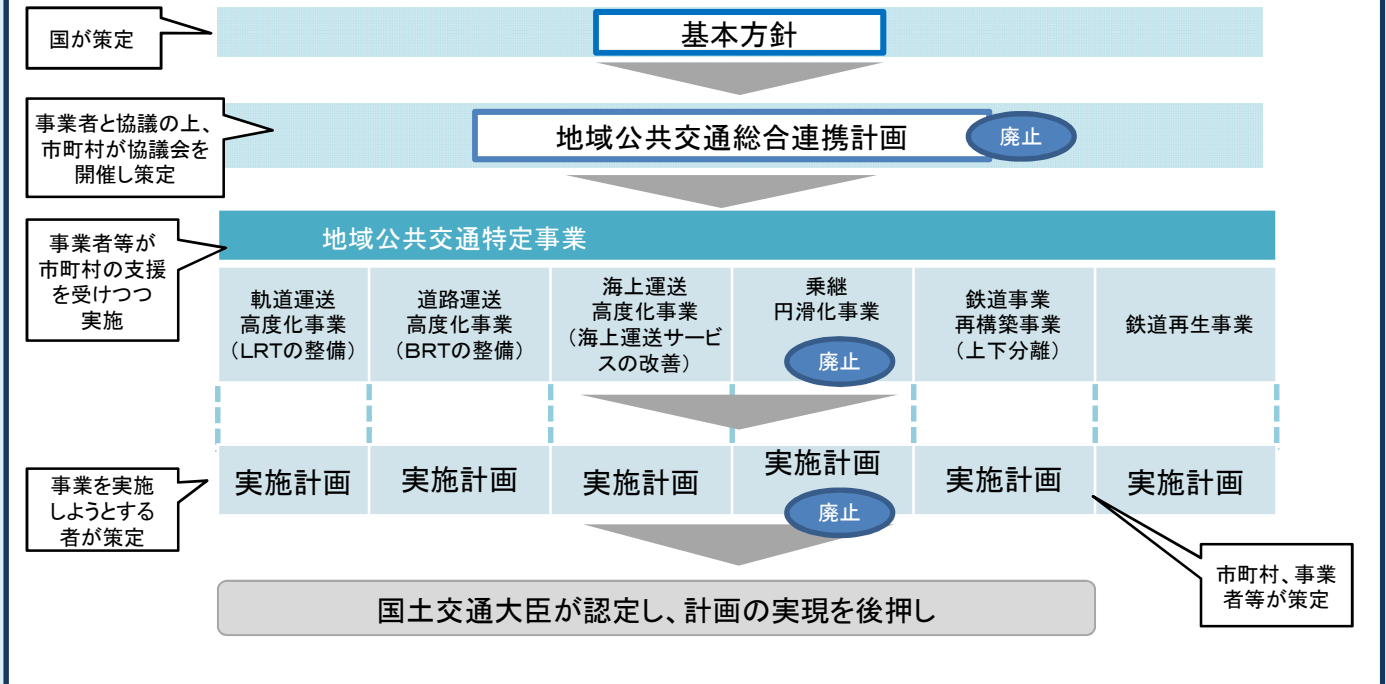


我が国が抱える喫緊の課題に対し、政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進



# 地域公共交通活性化再生法の改正

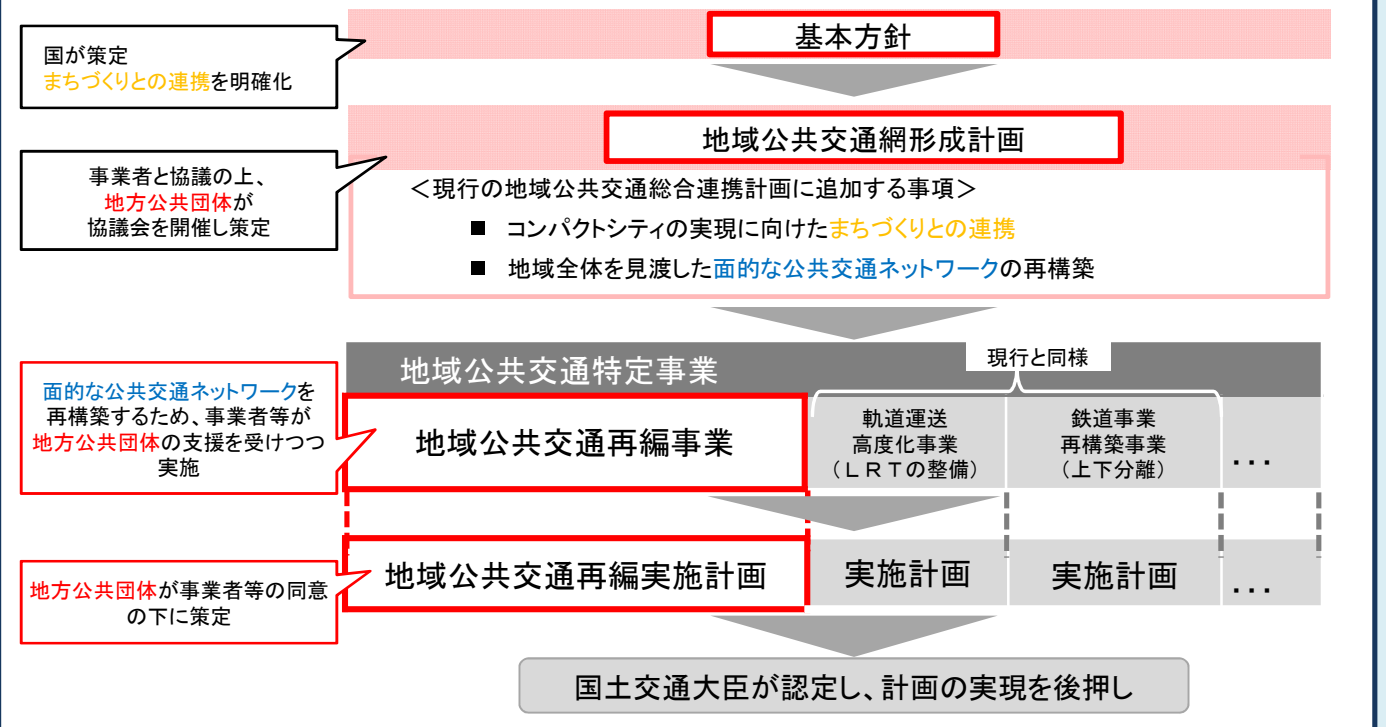
## 改正前の枠組み



## 改正のポイント

交通政策基本法の基本理念に則り、

① **地方公共団体**が中心となり、② **まちづくりと連携**し、③ **面的な公共交通ネットワーク**を再構築



## 基本方針について

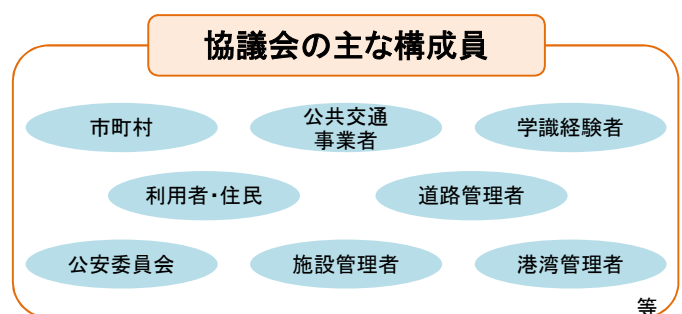
- 総務大臣・国土交通大臣は、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を策定（変更）することとされています。（法§3①⑤）

### ～基本方針で定める事項～（法§3②）

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項
  - ② 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
  - ③ 地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項
  - ④ 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
  - ⑤ 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項
  - ⑥ その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項
- 記載内容として、事業の評価に関する事項を追加しました。
  - 都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めることとしました。（法§3③）
  - 交通政策基本計画との調和を図りながら定めることとしました。（法§3④）

## 協議会について

- 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができます。（法§6①）
- これまで、協議会では計画の作成に関する協議・実施に関する連絡調整を行うのみでしたが、改正により計画の実施についても協議を行うことができることとしました。これに関連して協議への参加応諾義務が、計画の実施段階においてもかかることとなります。（法§6①④）
- また、協議会の構成員は、協議会において協議が調った事項については、その協議の結果を尊重しなければなりません。（法§6⑤）



### 地域公共交通網形成計画の作成・実施

- 協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があります。（基本方針二3）

## 地域公共交通網形成計画について

- 地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。
- 広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成することが可能となりました。

### ～地域公共交通網形成計画の記載事項～

〔記載する事項〕（法§5②）

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体  
※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5④）
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

〔記載に努める事項〕（法§5③）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

### 公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転手を含め一人



## 地域公共交通網形成計画について

### ～地域公共交通網形成計画と地域公共交通総合連携計画の違いについて～

- 地域公共交通網形成計画においては、記載事項として、「地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項」を新たに追加するとともに、コンパクトシティ化など「都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項」を定めるよう努めることとしました。
  - また、地域公共交通網形成計画は、改正法の施行に併せて変更された基本方針に合致している必要があり、基本方針では地域公共交通網形成計画の記載事項として、
    - (1) ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
    - ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
    - ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
    - ④住民の協力を含む関係者の連携(2) 広域性の確保
  - (3) 具体的で可能な限り数値化した目標設定
- 等について定めております。（基本方針二1）

したがって、既存の地域公共交通総合連携計画が、上記基本方針の内容に合致するものであれば、そのまま地域公共交通網形成計画として定めることができます。一方で、個別コミュニティバス路線に係る取組みに限定されているもの等、上記基本方針に照らして内容が十分でないものは、新たに地域公共交通網形成計画として定めることが必要となります。

- なお、このような要件を満たせば、都市・地域総合交通戦略と一体として地域公共交通網形成計画を作成することも可能です。

- 地域公共交通網形成計画は、以下の計画等と調和がとれたものである必要があります。  
(法§5⑤、基本方針二2)
- ・都市計画
- ・都市計画法に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針  
(都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を含む。)
- ・中心市街地活性化法に基づく基本計画
- ・バリアフリー法に基づく基本構想
- ・港湾法に基づく港湾計画

### <参考>都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成26年法律第39号）

都市再生特別措置法の一部改正により、市町村は、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができることとなります。

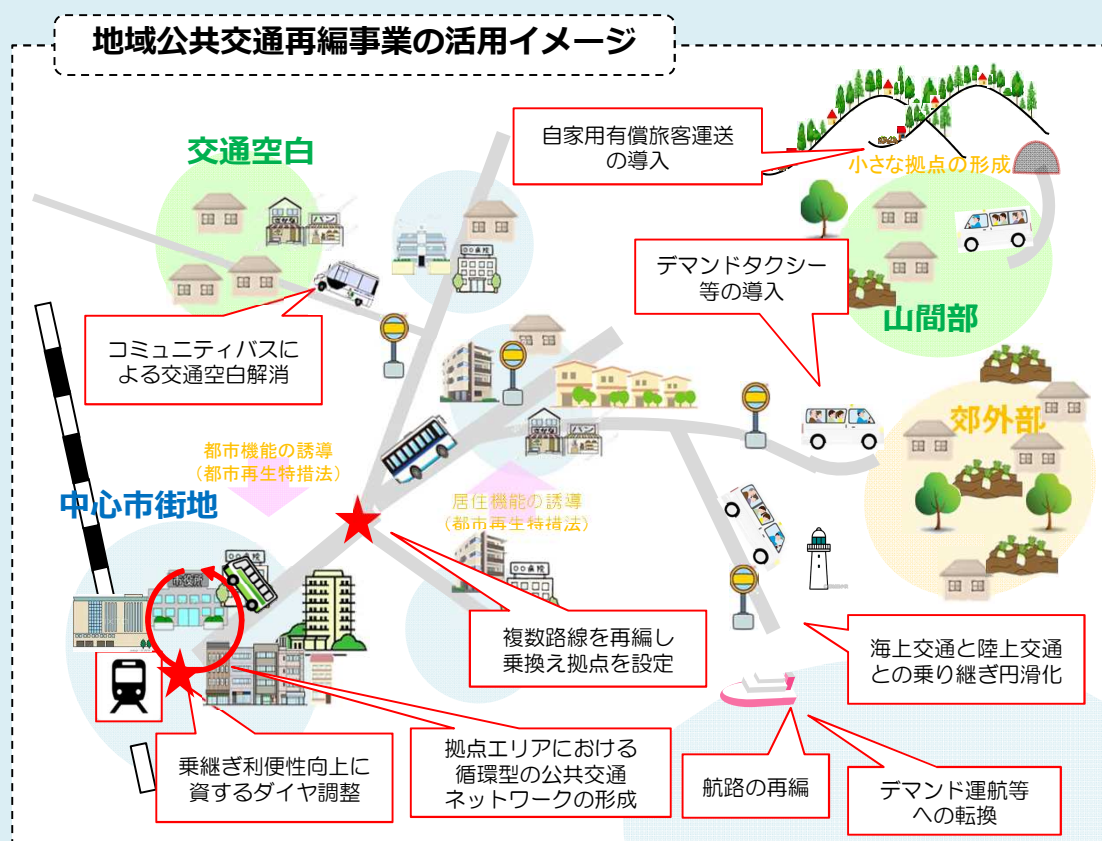
## 地域公共交通再編事業について

- 地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、個別・局所的な取り組みだけではなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取り組みを進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」を創設しました。
- 「地域公共交通再編事業」とは、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、
  - ① 特定旅客運送事業<sup>※1</sup>に係る路線、運行系統若しくは航路又は営業区域の編成の変更
  - ② 他の種類の旅客運送事業<sup>※2</sup>への転換
  - ③ 自家用有償旅客運送による代替
  - ④ ①、②又は③に掲げるものと併せて行うものであって、次に掲げるいずれかのもの
    - ・異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
    - ・共通乗車船券の発行
    - ・乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置

を行う事業と定義されています。（法§2、施行規則§9の2）

※1 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業。

※2 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等。



## 地域公共交通再編実施計画について

- 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画において地域公共交通再編事業の概要を定めた上で、特定旅客運送事業者等<sup>(※)</sup>の同意を得て、当該事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成し、国土交通大臣の認定を申請することが可能となります。  
(法§27の2①、§27の3①)
- 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、特定旅客運送事業者等の同意のほか、
  - ①基本方針に照らして適切なものであること (5ページ参照)
  - ②事業を確実に遂行するため適切なものであること
  - ③個別事業法の許可基準に適合すること が必要です。(法§27の3②)
- ③に含まれる事項のうち、「事業の遂行に適切な計画を有するものであること」については、国は審査を行わないこととしており、地域の実情に応じた柔軟なサービス水準の設定が行われることが期待されます。

### 地域公共交通再編実施計画 (地方公共団体が作成)

<記載事項> (法§27の2②、施行規則§33)

- ▶ 実施区域
- ▶ 事業の内容・実施主体
- ▶ 実施予定期間
- ▶ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ▶ 事業の効果
- ▶ 地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
- ▶ 地域公共交通網形成計画に都市機能の増進に必要な施策の立地の適正化に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項
- ▶ その他地域公共交通再編事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

同意

特定旅客運送事業者等

大臣認定

※特定旅客運送事業者等

(法§27の3③、施行規則§34)

- ① その全部又は一部の区間又は区域が当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者
- ② ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者
- ③ ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者

**関係法令の特例・  
重点的な支援**

## 地域公共交通ネットワークの再構築を推進するための法制上の措置

- 地域公共交通再編実施計画等について国土交通大臣の認定を受けることにより、以下のような関係法令の特例措置等を受けることが可能となります。

### 手続きのワンストップ化

地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。

(法§27の4、§27の5、§27の6①、§27の7)

### 国土交通大臣による勧告・命令

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保します。

(法§28③④)

### 計画を阻害する行為の防止

地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、

- ①計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます。
- ②計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができます。

(法§27の6④⑤)

(※一般乗合旅客自動車運送事業のみ)

### 少量貨物の運送

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます。

(法§27の6②)

(※自家用有償旅客運送のみ)

【その他】

### 運賃・料金に係る審査が不要

住民その他の関係者の合意の上で一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金が記載されている場合には、国の審査を受けることが不要となります。

(※協議会が道路運送法上の地域公共交通会議の構成員を含んでいる場合)

## 計画策定全般に係る参考資料

「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」(国土交通省本省)  
[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)

「なるほど!!公共交通の勘どころ」(九州運輸局)  
<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file05/kandokoro25.pdf>

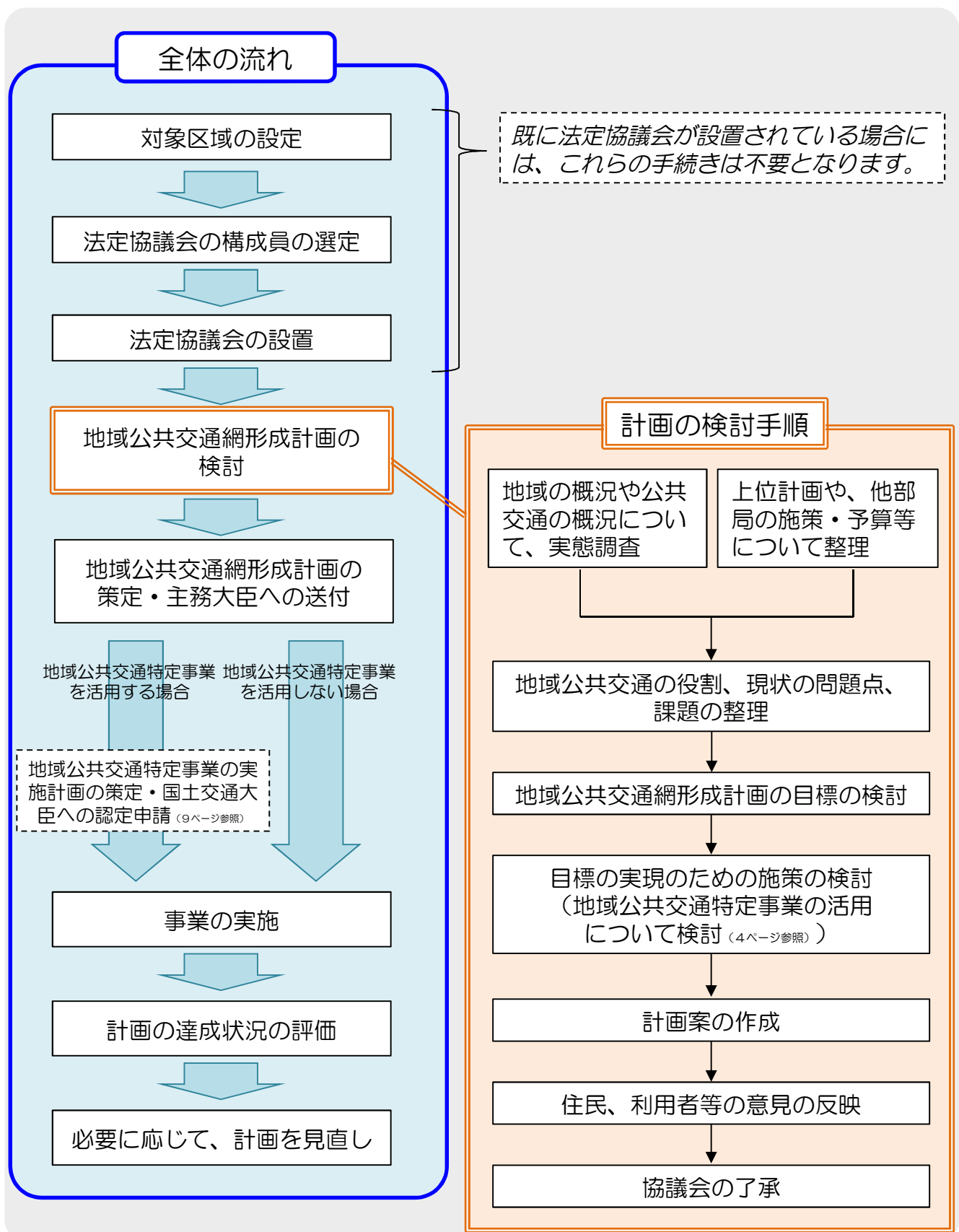
「地域公共交通総合連携計画策定の手引き」(北陸信越運輸局)  
[http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com\\_policy/hprenew/jinzai/H19tebiki.pdf](http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/H19tebiki.pdf)

「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」(近畿運輸局)  
<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/manual.htm>



# (参考) 検討の進め方の例

○ 本法律を活用する際の検討の進め方の一例





## Q & A

**Q1** 地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した場合に、どのようなメリットがありますか。

**A1** 地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。地域公共交通網形成計画に基づいて地域公共交通特定事業（地域公共交通再編事業等）を実施する際には、関係法令の特例措置や、国による財政支援等が受けられるほか、地方債の配慮などを行います。

**Q2** 既に地域公共交通総合連携計画を策定しているのですが、法改正によって、計画の位置付けはどのようなのでしょうか。地域公共交通網形成計画へと移行しない場合には、どのようなのでしょうか。

**A2** 法律の改正に伴い、地域公共交通総合連携計画は法定計画ではなくなりますが、同計画に基づいて実施している地域公共交通特定事業については、地域公共交通網形成計画を作成することなく事業を継続することができます。

ただし、今後、新たに地域公共交通特定事業（地域公共交通再編事業等）を実施しようとする場合には、新たに、地域公共交通網形成計画を作成することが必要となります。地域公共交通総合連携計画を地域公共交通網形成計画に移行するためには、新たに追加された記載事項（5ページ参照）を追加するとともに、今後改正される基本方針に即したものとすることが必要です。

**Q3** 地域公共交通網形成計画は、必ずコンパクトシティ化の取組みと一体でなければならないのですか。

**A3** 必ずしもその必要はありません。ただし、コンパクトシティ化に取り組みない地域においても、その地域に固有のまちづくりや観光振興、健康、福祉、環境等の地域戦略と効果的に連携して地域公共交通網形成計画を作成することが期待されます。

**Q4** 地域公共交通網形成計画の作成にあたって、協議会を新たに設置する必要はありますか。

**A4** 地域公共交通総合連携計画を作成するための協議会が既に存在する場合は、同じ協議会で地域公共交通網形成計画の作成について協議することが可能です。また、既に設置されている会議の構成員を追加することにより、本法に基づく法定協議会としての機能を付加することも可能です。例えば、道路運送法に基づく地域公共交通会議が既に組織されている場合には、必要な関係者を追加することにより、法定協議会としての要件を満たすこととなります。協議会には、地方公共団体の判断により構成員を追加することが可能であり、地域の実情に応じて必要な関係者を追加することにより、活発な議論が行われることが期待されます。また、協議会を公開し、住民、利用者その他の利害関係者の意見を計画に反映させることも重要です。

法定協議会の必須構成員	地域公共交通会議の必須構成員
地方公共団体	地方公共団体の長
公共交通事業者等	一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
関係する道路管理者	地方公共団体が必要と認める者
関係する港湾管理者	
その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	
地方公共団体が必要と認める者（公安委員会、地域公共交通の利用者、学識経験者等）	住民又は旅客 地方運輸局長 乗合バスの運転者が組織する団体



## 国土交通省

地域公共交通の確保・維持に係る全国の先進事例の紹介や最新の情報を発信するための「地域公共交通支援センター」ホームページが開設されています。

<http://koutsu-shien-center.jp/>

公共交通政策全般について、国民の皆様に広く関心を持って頂くため、定期的にメールマガジンによる情報発信を行っています。メールマガジンの登録方法やこれまでに配信したメールマガジンのバックナンバーは下記のホームページでご覧いただけます。

[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000039.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000039.html)

### お問い合わせ先

○国土交通省 総合政策局 公共交通政策部 交通計画課  
TEL：03-5253-8275

○北海道運輸局 交通政策部 交通企画課  
TEL：011-290-2721

○近畿運輸局 交通政策部 交通企画課  
TEL：06-6949-6409

○東北運輸局 交通政策部 交通企画課  
TEL：022-791-7507

○中国運輸局 交通政策部 交通企画課  
TEL：082-228-3495

○関東運輸局 交通政策部 交通企画課  
TEL：045-211-7209

○四国運輸局 交通政策部 交通企画課  
TEL：087-835-6356

○北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課  
TEL：025-285-9151

○九州運輸局 交通政策部 交通企画課  
TEL：092-472-2315

○中部運輸局 交通政策部 交通企画課  
TEL：052-952-8006

○沖縄総合事務局 運輸部 企画室  
TEL：098-866-1812

※地域公共交通網形成計画等と連携してコンパクトなまちづくりを検討する場合は、下記窓口へのお問い合わせも可能です。

#### 【問い合わせ窓口】

○北海道開発局	事業振興部 都市住宅課	TEL：011-738-0234
○東北地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL：022-225-2016
○関東地方整備局	建政部 都市整備課	TEL：048-600-1907
○北陸地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL：025-280-8755
○中部地方整備局	建政部 都市整備課	TEL：052-953-8573
○近畿地方整備局	建政部 都市整備課	TEL：066-942-1081
○中国地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL：082-511-6194
○四国地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL：087-811-8315
○九州地方整備局	建政部 都市・住宅整備課	TEL：092-471-6355（内線6165）
○沖縄総合事務局	開発建設部建設産業・地方整備課	TEL：098-866-1910

#### 【制度問い合わせ窓口】

○国土交通省 都市局 都市計画課 TEL：03-5253-8111（内線32685）



## 地域公共交通会議と法定協議会の違い

## 序章 地域公共交通に関する協議組織とその活用

法令に規定される、市町村が主体となる地域公共交通に関する協議組織は、道路運送法に基づく地域公共交通会議（以下、地域公共交通会議。）と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会（以下、法定協議会。）があります。

地域公共交通会議		法定協議会	
目的	生活交通のあり方を審議 地域の交通計画を策定(任意)	目的	地域公共交通総合連携計画(連携計画)の策定 計画実施の主体となる
<協議が調った場合> ・コミュニティバス、乗合タクシーの許認可等に関する特例の適用を受けることができる		<協議が調った場合> ・連携計画の策定、同計画実施への許認可手続きの簡素化、地方債起債等の特例措置	
対象モード	バス・タクシー	対象モード	鉄軌道、バス、タクシー、旅客船等
参加メンバー	市町村、県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者、主催者が必要と判断する者	参加メンバー	※3 市町村、県、運輸局、交通事業者、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者、主催者が必要と判断する者
参加是非	応諾義務なし	参加是非	応諾義務あり
協議結果	法律上規定なし	協議結果	協議会参加者の尊重義務あり
事業実施	行えない	事業実施	行える

地域公共交通会議は、平成 18 年 10 月に改正道路運送法が施行された際に制度化されました。

これは、地域のニーズに対応し、地域住民に愛着を持って利用してもらう「バス」とするため、計画段階から地域住民や利用者が参画するとともに、周囲の交通システムとの連続性・整合性についても十分配慮し、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展や利用者利便を確保することが重要であるとの観点から、地域住民、利用者、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者からなる新たな協議組織として規定されたものです。

地域公共交通会議で合意された事項については、運賃・料金の手続きや標準処理期間の短縮など、道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化の特例措置<sup>※1</sup>が設けられ、状況の変化等に柔軟かつ機動的に対応することが可能となっています。

一方、法定協議会は、平成 19 年 10 月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）に規定されました。

これは、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取り組みや創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、多様な交通モードを対象として、地域公共交通総合連携計画の作成し、計画に掲げられた事業を実施することを目的とした協議組織です。

また、法定協議会への参加応諾義務、参加者に対する協議結果の尊重義務、パブリックコメントの実

1 ※3 複数市町村に跨る事業について議論する場合は、沿線市町村で連携して取り組む必要がある。

※4 詳細は「第 2 章 (i) 地域公共交通会議等の協議結果に基づく道路運送法上の手続きの弾力化や簡素化」を参照のこと。

施の義務付けなどの規定が設けられ、より実効性を有する仕組みとなっています。

地域公共交通会議と法定協議会は、法令上の枠組みが異なることから、必要に応じて使い分けることも可能ですが、地域住民、利用者、地方公共団体、交通事業者等の協働により交通ネットワークとしての地域公共交通を確保していくことは共通した視点であることから、「合同会議<sup>※5</sup>」として設置することもできます。

これまで、民間事業者単独による営業路線を中心に確保・維持されてきた地域公共交通は、利用者の減少により、不採算路線からの撤退が相次いでいますが、こうした状況が更なる利便性の低下を招き、利用者が減少するという悪循環に陥ることが危惧されます。

しかしながら、地域公共交通の存在意義が失われたわけではなく、地域住民の日常生活を支える移動手段として重要な役割を果たしていることに変わりはありません。

民間事業者で支えきれなくなった地域公共交通を確保・維持していくためには地域が主体となって取り組んでいくことが求められますが、まちづくりや地域活性化など、市町村の施策を実現するための手段として有機的に機能する交通ネットワークを構築するためには、地域の協力、連携が不可欠です。

地域公共交通会議等を活用することによって、地域の関係者が一堂に会し、現状や課題等の情報を共有することより共通の認識を持ち、必要な議論を行うことが可能となります。

そして、計画策定だけでなく、利用促進や利用実態に応じた見直しなどに継続的に取り組むことによって、よりよい地域公共交通の実現に繋がります。

議論の過程にあっては、考え方の相違や利害関係もあることから、合意形成に至るまでには困難が伴う場合もありますが、地域の関係者には、全員が「地域公共交通の共同経営者である」という意識を持ち、地域公共交通会議等として責任を持って取り組んでいくという趣旨を十分に説明した上で、市町村がリーダーシップをとって進めていく必要があります。

コミュニティバスだけの議論にとどまらず、鉄軌道、民間バス路線なども含めて議論することによって、地域の特性や住民のニーズを踏まえた交通ネットワークを形成していくことが可能となります。

また、こうした協議組織を円滑に運営していくためには、市町村の担当者には関係法令などの専門的な知識やマネジメント能力が求められますので、地域公共交通に見識のある地域公共交通コーディネーター<sup>※6</sup>などに助言や会議への参画を求めることも有効な手段です。

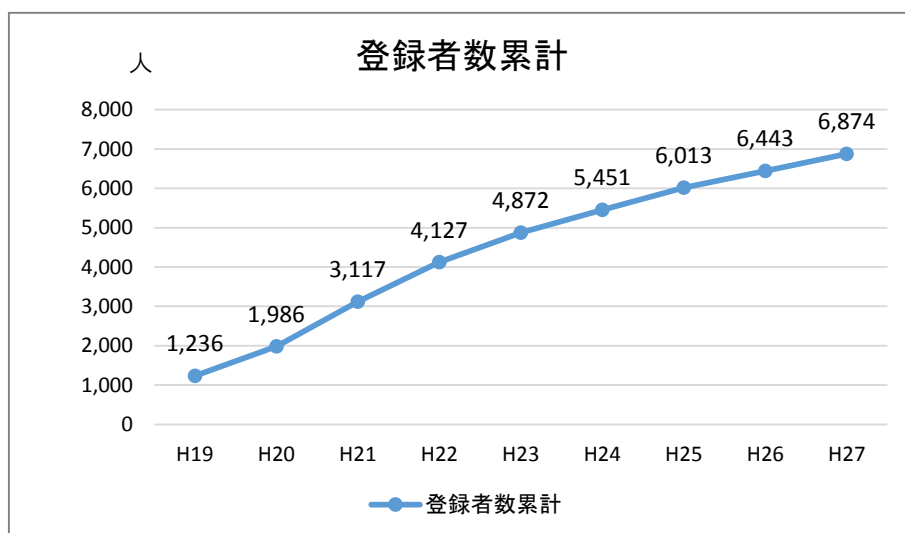
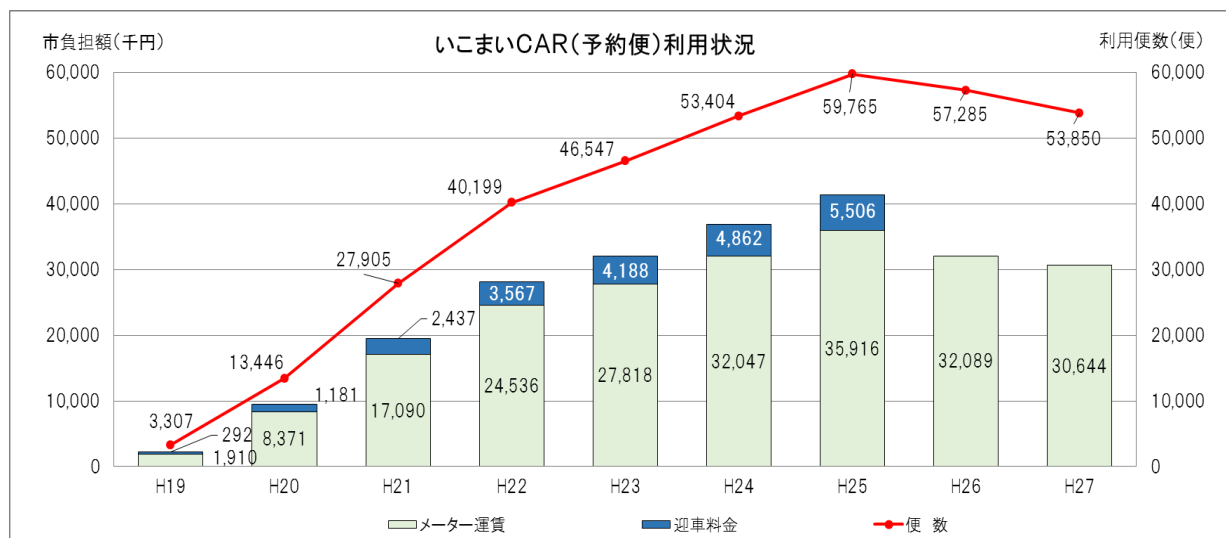
#### 地域公共交通会議等の活用のポイント

- ・公共交通に関する基本方針、目的の設定等「何のために」運行するのかを明確する。  
(単なる民間バス路線の廃止代替、交通空白の解消を目的にしないこと。)
- ・そのための現状把握(分析)、課題の整理が重要となる。
- ・地域の関係者の協働による取り組みであることを明確する。  
(地域の関係者の参加、情報共有による共通の認識、継続的な取り組み)
- ・関係者のそれぞれの立場から、十分に議論が尽くされることが重要である。
- ・きめ細かく情報を共有するために、定期的に意見交換の場として開催することも有効となる。
- ・地域公共交通コーディネーターなどの専門家の参画を求めることも有効となる。

※5 合同会議とは、地域公共交通会議を法定協議会として位置付けることをいう。  
その場合の留意点は、「地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン」などの解説書(中部運輸局HP「創ろう!地域公共交通」(<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/index.html>))に記載。

※6 中部運輸局では、地域公共交通の活性化のための活動をより活発にするためには、コーディネーター役を務める人材の活躍が重要との観点から、地域公共交通に関する活動を行っている方を把握し、地域公共交通コーディネーターとして選定している。

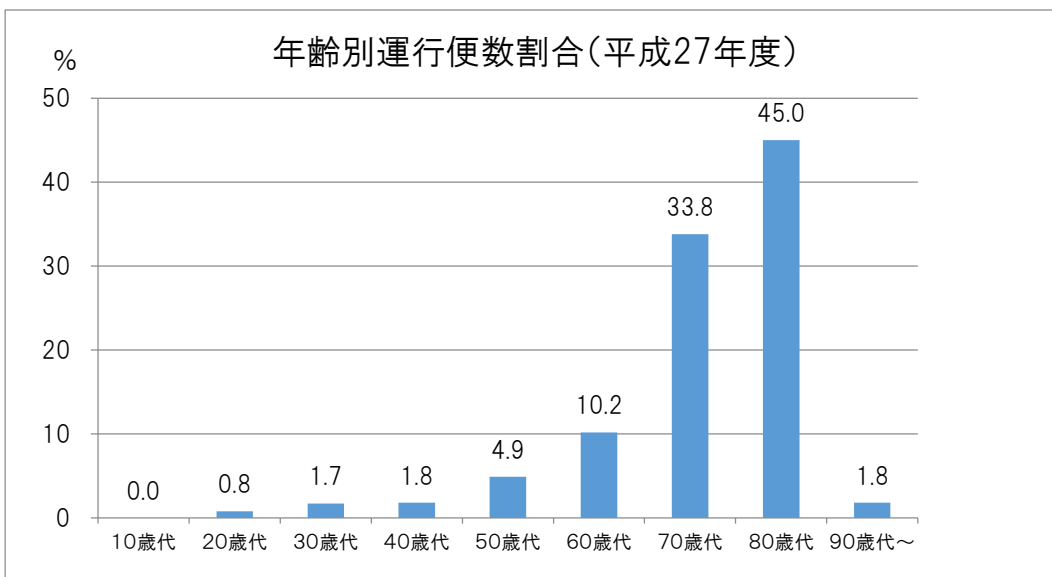
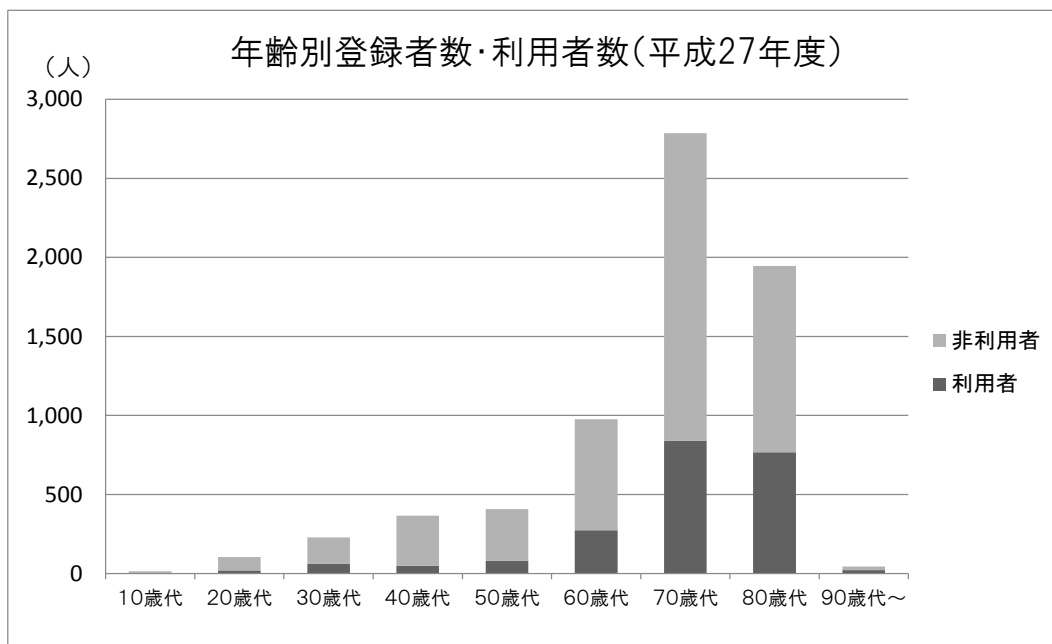
## ◆いこまいCAR(予約便)利用状況(経年比較)



## ○登録者数・利用状況

年度	登録者数累計 (人)	利用者数 (人)	便数 (便)	利用率 (人/便)	市負担額(円)		伸び率 (市負担額)	伸び率 (便数)	1便当りの額(円)			
					うちメーター運賃	うち迎春料金			利用料金分	市負担分	合計	
H19	1,236	3,887	3,307	1.18	2,202,240	1,910,410	291,830	-	-	485	666	1,151
H20	1,986	17,351	13,446	1.29	9,552,140	8,371,070	1,181,070	216.9%	203.3%	534	710	1,244
H21	3,117	37,590	27,905	1.35	19,526,940	17,089,790	2,437,150	204.4%	207.5%	521	700	1,221
H22	4,127	51,348	40,199	1.28	28,103,170	24,535,980	3,567,190	143.9%	144.1%	517	699	1,216
H23	4,872	54,692	46,547	1.17	32,006,190	27,818,160	4,188,030	113.9%	115.8%	501	688	1,189
H24	5,451	63,550	53,404	1.19	36,908,650	32,047,090	4,861,560	115.3%	114.7%	501	691	1,192
H25	6,013	70,911	59,765	1.19	41,421,510	35,916,010	5,505,500	112.2%	111.9%	499	693	1,192
H26	6,443	67,932	57,285	1.19	32,088,610	32,088,610	0	77.5%	95.9%	651	560	1,211
H27	6,874	62,075	53,850	1.15	30,644,050	30,644,050	0	95.5%	94.0%	661	569	1,230
計		429,336	355,708	1.21	232,453,500	210,421,170	22,032,330	-	-	-	-	-

## ◆いこまいCAR(予約便)利用状況(平成27年度)

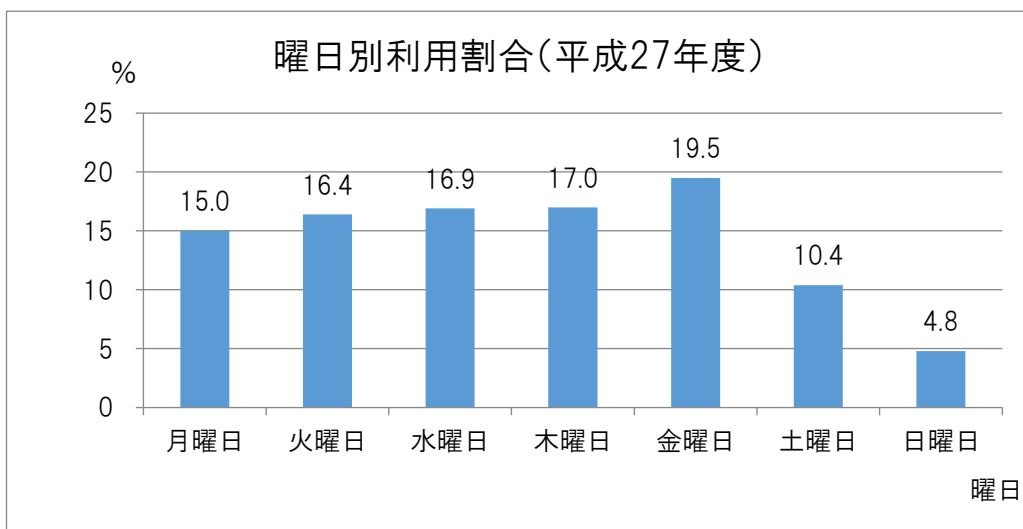
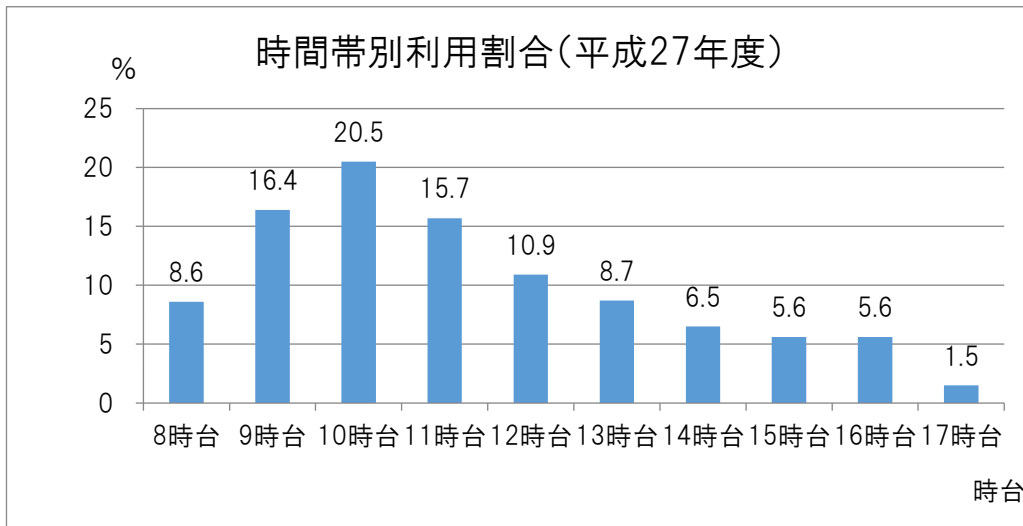


年齢別登録者数・利用者数累計 (平成28年3月31日現在)

年代	登録者(人)		登録者割合(%)	
	登録者(人)	利用者(人)	利用者割合(%)	登録者割合(%)
10歳代	15	1	6.7	0.2
20歳代	105	20	19.0	1.5
30歳代	229	61	26.6	3.3
40歳代	367	50	13.6	5.4
50歳代	407	81	19.9	5.9
60歳代	976	274	28.1	14.2
70歳代	2,786	840	30.2	40.5
80歳代	1,945	768	39.5	28.3
90歳代~	44	22	50.0	0.7
計	6,874	2,117	30.8	100.0

年齢別運行便数(27年度)

年代	便数(便)	割合(%)
10歳代	4	0.0
20歳代	430	0.8
30歳代	900	1.7
40歳代	947	1.8
50歳代	2,654	4.9
60歳代	5,507	10.2
70歳代	18,197	33.8
80歳代	24,256	45.0
90歳代~	955	1.8
計	53,850	100.0
~64歳	6,655	12.4
65歳~84歳	38,982	72.4
85歳~	8,213	15.2
計	53,850	100.0

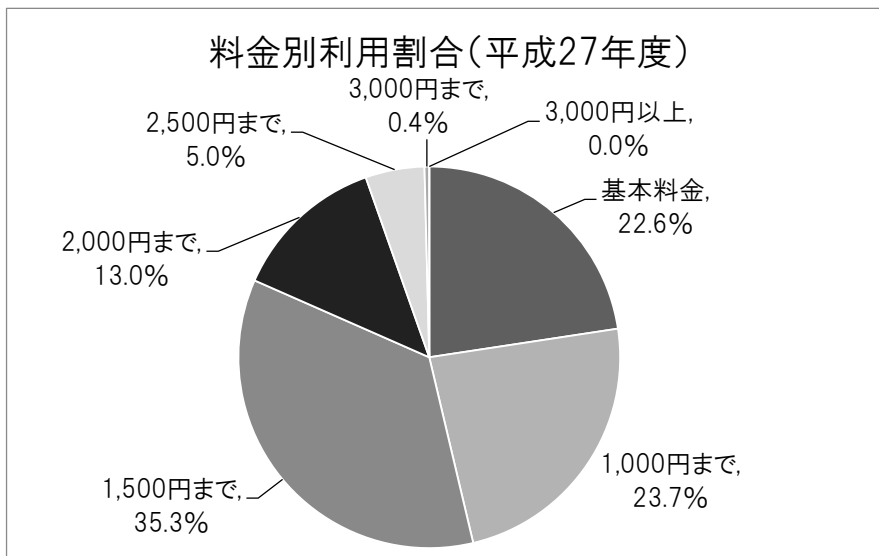
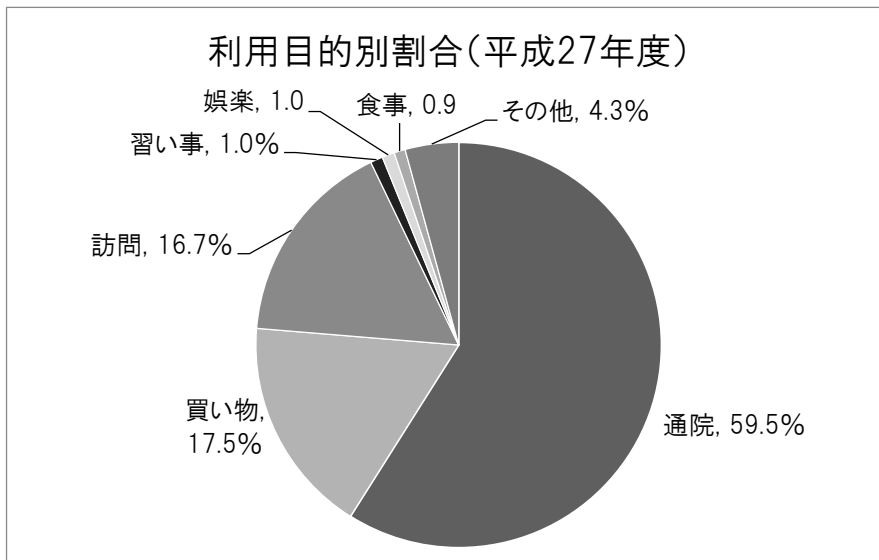


時間帯別利用状況(27年度)

時間帯	利用者数 (人)	利用者数 割合(%)
8時台	5,346	8.6
9時台	10,161	16.4
10時台	12,708	20.5
11時台	9,750	15.7
12時台	6,769	10.9
13時台	5,373	8.7
14時台	4,039	6.5
15時台	3,497	5.6
16時台	3,487	5.6
17時台	945	1.5
計	62,075	100.0

曜日別利用状況(27年度)

曜日	利用者数 (人)	利用者数 割合(%)
月曜日	9,333	15.0
火曜日	10,159	16.4
水曜日	10,482	16.9
木曜日	10,547	17.0
金曜日	12,124	19.5
土曜日	6,484	10.4
日曜日	2,946	4.8
計	62,075	100.0



#### 利用目的別利用状況

利用目的	H26年度		H27年度	
	利用者数 (人)	利用者数 割合(%)	利用者数 (人)	利用者数 割合(%)
通院	42,277	62.2	36,909	59.5
買い物	12,225	18.0	10,881	17.5
訪問	9,679	14.2	10,354	16.7
習い事	750	1.1	646	1.0
娯楽	513	0.8	597	1.0
食事	590	0.9	551	0.9
その他	2,488	3.7	2,688	4.3
計	67,932	100.9	62,075	100.9

※利用目的その他:市役所、郵便局・銀行、法要、スポーツ、旅行等

#### 料金別利用利用状況

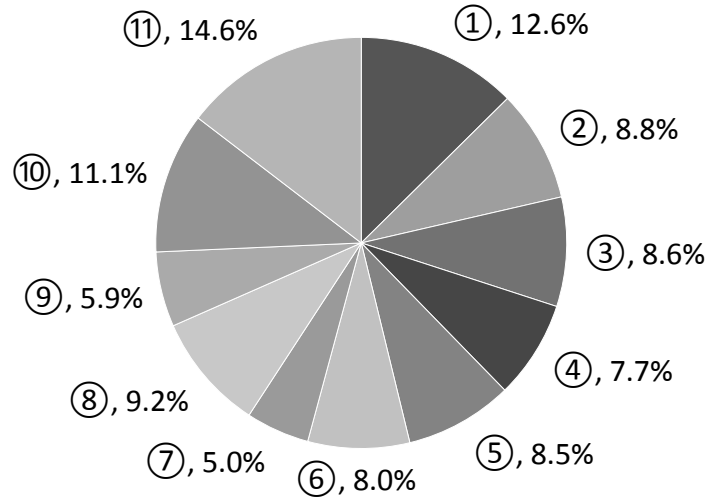
メーター料金	H26年度			H27年度		
	件数 (件)	割合 (%)	市負担額 (円)	件数 (件)	割合 (%)	市負担額 (円)
基本料金	13,578	23.7	4,746,210	12,189	22.6	4,188,960
1,000円まで	13,707	23.9	5,894,480	12,751	23.7	5,453,960
1,500円まで	20,066	35.0	12,383,370	18,986	35.3	11,749,120
2,000円まで	7,878	13.8	6,806,460	7,016	13.0	6,063,870
2,500円まで	1,916	3.4	2,072,610	2,701	5.0	2,909,180
3,000円まで	133	0.2	174,320	195	0.4	259,270
3,000円超過	7	0.0	11,160	12	0.0	19,690
計	57,285	100.0	32,088,610	53,850	100.0	30,644,050

※基本料金変更 H28.1.21 700円→600円

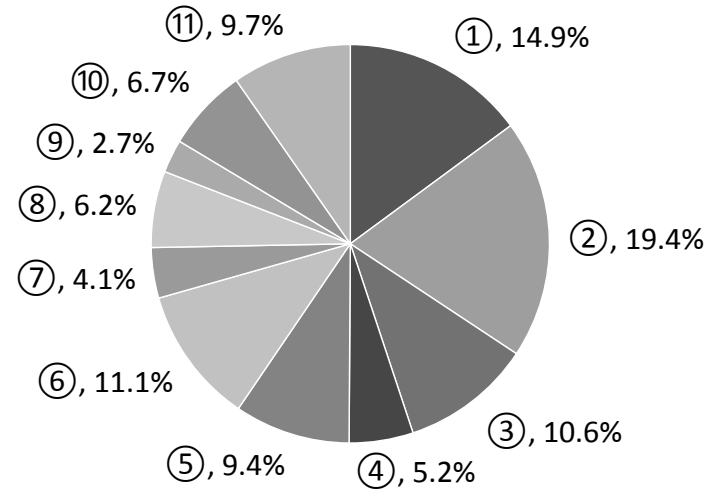


## ◆いこまいCAR(予約便)利用状況(地区別)

### 地区別登録者割合(累計)



### 地区別利用者割合(平成27年度)



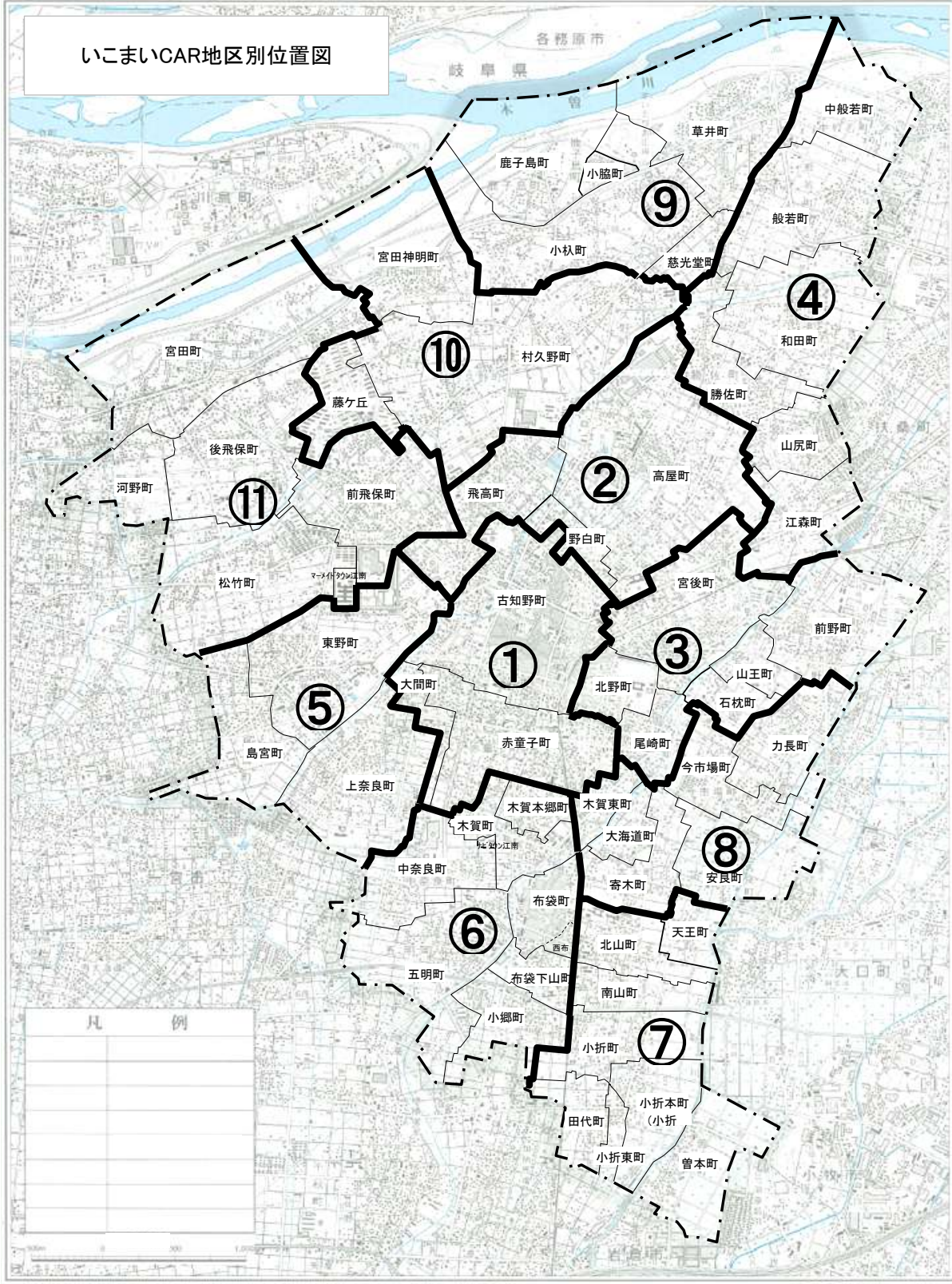
### 地区別登録者数・利用者数

(平成28年3月31日現在)

No.	地 区	累計						平成27年度				
		登録者		うち利用者		登録者に対する	人口に対する	利用者	割合	運行	利用率	
		(人)	(%)	(人)	(%)	利用者割合	人口					登録者割合
A	(%)	B	(%)	B/A	C	A/C	D	(%)	E	D/E		
①	古知野・赤童子・大間	868	12.6	278	13.1	32.0	14,299	6.1	9,252	14.9	8,007	1.16
②	高屋・野白・飛高	604	8.8	197	9.3	32.6	12,196	5.0	12,076	19.4	10,282	1.17
③	北野・尾崎・石枕・宮後・山王・前野	593	8.6	196	9.3	33.1	8,613	6.9	6,597	10.6	5,908	1.12
④	般若・中般若・和田・勝佐・山尻・江森	529	7.7	163	7.7	30.8	7,813	6.8	3,199	5.2	2,825	1.13
⑤	上奈良・東野・島宮	588	8.5	151	7.1	25.7	8,656	6.8	5,863	9.4	5,003	1.17
⑥	布袋・布袋下山・木賀・木賀本郷・中奈良・五明・小郷	547	8.0	182	8.6	33.3	9,096	6.0	6,868	11.1	6,150	1.12
⑦	天王・北山・南山・小折・小折本・小折東・田代・曾本	347	5.0	114	5.4	32.9	4,937	7.0	2,524	4.1	2,250	1.12
⑧	力長・今市場・安良・寄木・大海道・木賀東	631	9.2	239	11.3	37.9	7,002	9.0	3,852	6.2	3,323	1.16
⑨	草井・鹿子島・小杵・小脇・慈光堂	403	5.9	85	4.0	21.1	5,298	7.6	1,697	2.7	1,486	1.14
⑩	村久野・宮田神明・藤ヶ丘	763	11.1	232	11.0	30.4	10,813	7.1	4,139	6.7	3,478	1.19
⑪	宮田・後飛保・前飛保・松竹・河野	1,001	14.6	280	13.2	28.0	12,347	8.1	6,008	9.7	5,138	1.17
計		6,874	100.0	2,117	100.0	30.8	101,070	6.8	62,075	100.0	53,850	1.15

# いこまいCAR地区別位置図

平成十一年三月作成

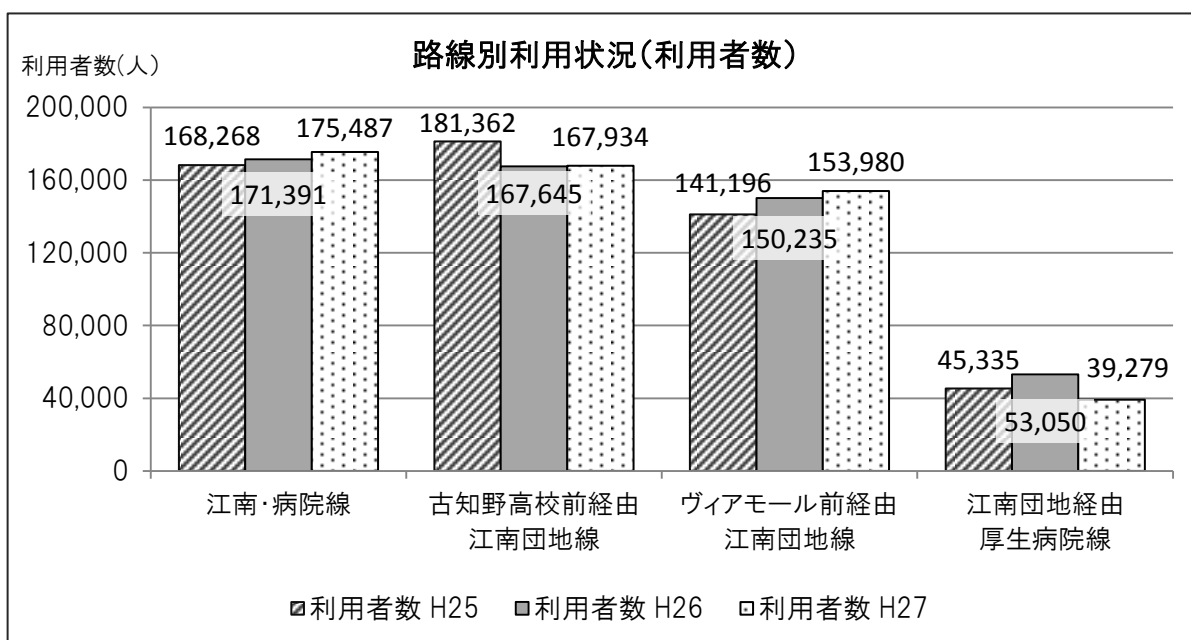


凡 例	

江南市役所

アジア航運株式会社

## ◆名鉄バス利用状況



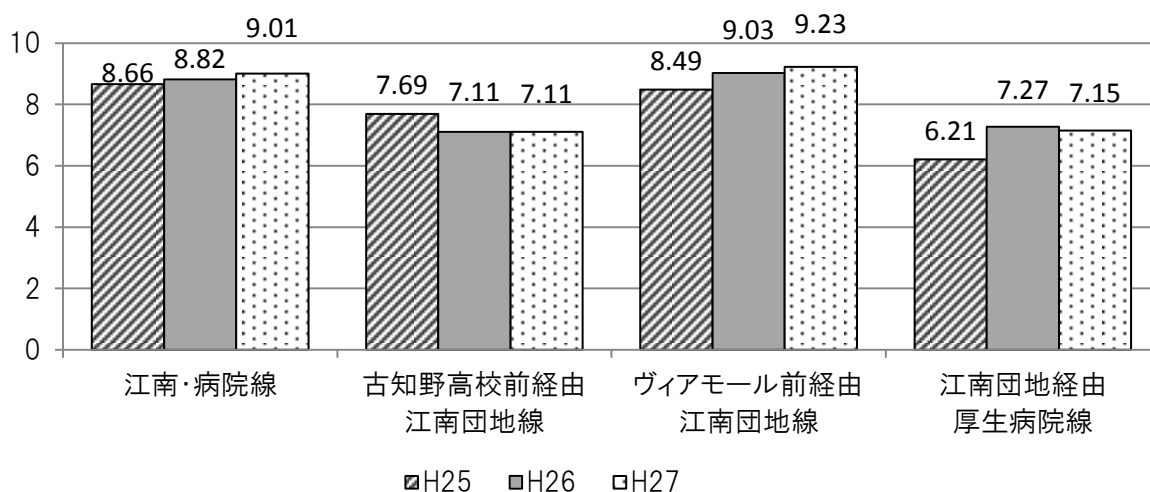
利用者数(路線・年度別)

(単位:人)

区分	H25	H26	H27
江南・病院線	168,268	171,391	175,487
古知野高校前経由江南団地線	181,362	167,645	167,934
ヴィアモール前経由江南団地線	141,196	150,235	153,980
江南団地経由厚生病院線	45,335	53,050	39,279
合計	536,161	542,321	536,680

1便当たり利用者数  
(人/便)

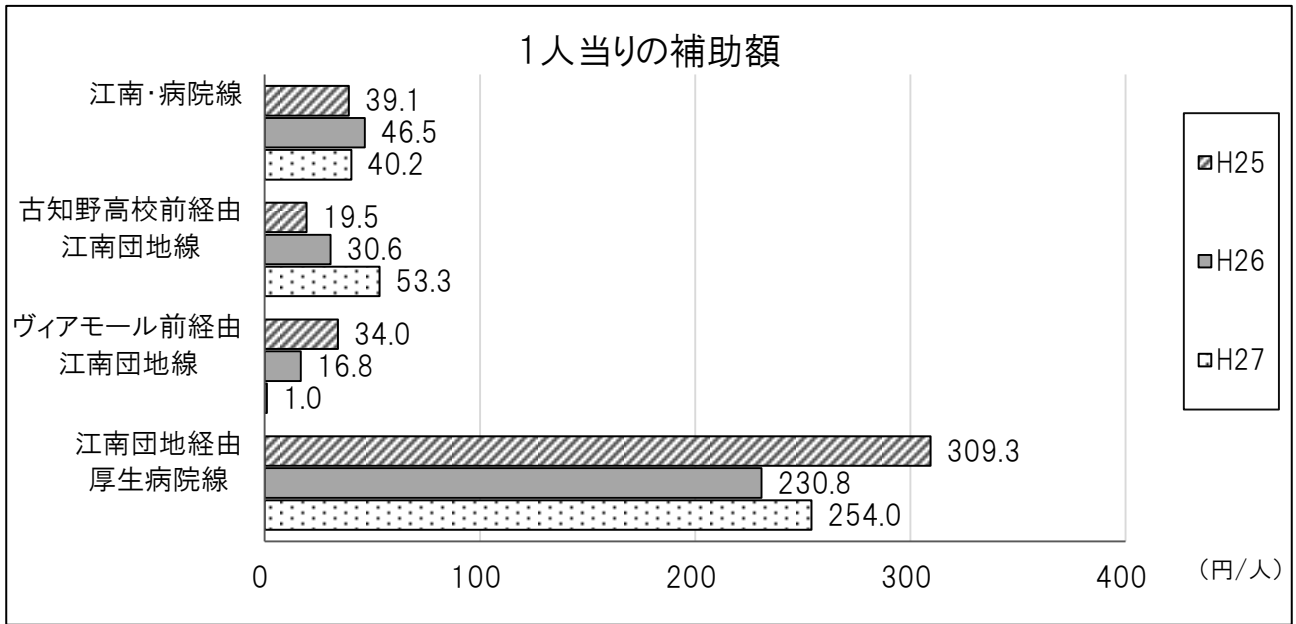
路線別利用状況(1便当たり利用者数)



1便当たり利用実績(路線・年度別)

(単位:人/便)

区分	H25	H26	H27
江南・病院線	8.66	8.82	9.01
古知野高校前経由江南団地線	7.69	7.11	7.11
ヴィアモール前経由江南団地線	8.49	9.03	9.23
江南団地経由厚生病院線	6.21	7.27	7.15
合計	8.01	8.10	8.22

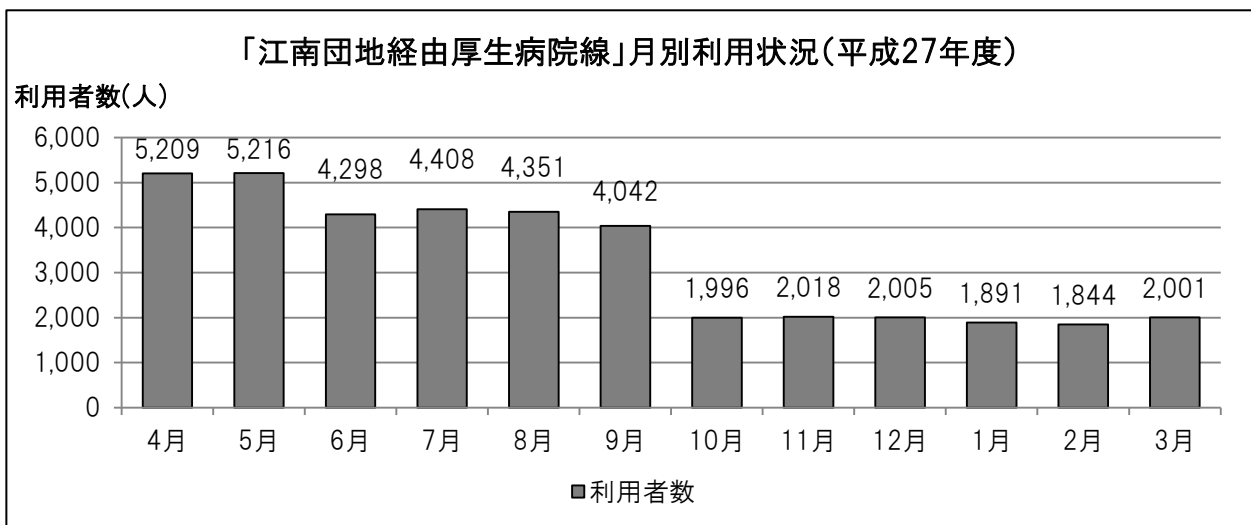


○利用者一人当たりの補助額(補助年度ベース)

(単位:人・円)

区分	H25			H26			H27		
	利用者数	補助額	一人当りの補助額	利用者数	補助額	一人当りの補助額	利用者数	補助額	一人当りの補助額
江南・病院線	171,773	6,724,000	39.1	167,414	7,793,000	46.5	173,380	6,974,000	40.2
古知野高校前経由 江南団地線	97,017	1,896,000	19.5	172,119	5,269,000	30.6	167,262	8,910,000	53.3
ヴィアモール前経由 江南団地線	72,035	2,446,000	34.0	146,744	2,466,000	16.8	151,381	154,000	1.0
江南団地経由 厚生病院線	22,919	7,088,000	309.3	50,437	11,641,000	230.8	52,553	13,348,000	254.0
合計	363,744	18,154,000	49.9	536,714	27,169,000	50.6	544,576	29,386,000	54.0

※補助期間は10月～9月であるので、利用者数もその期間で集計  
H25年度「江南病院線」はH24.10.1から補助開始。それ以外はH25.4.1から補助開始

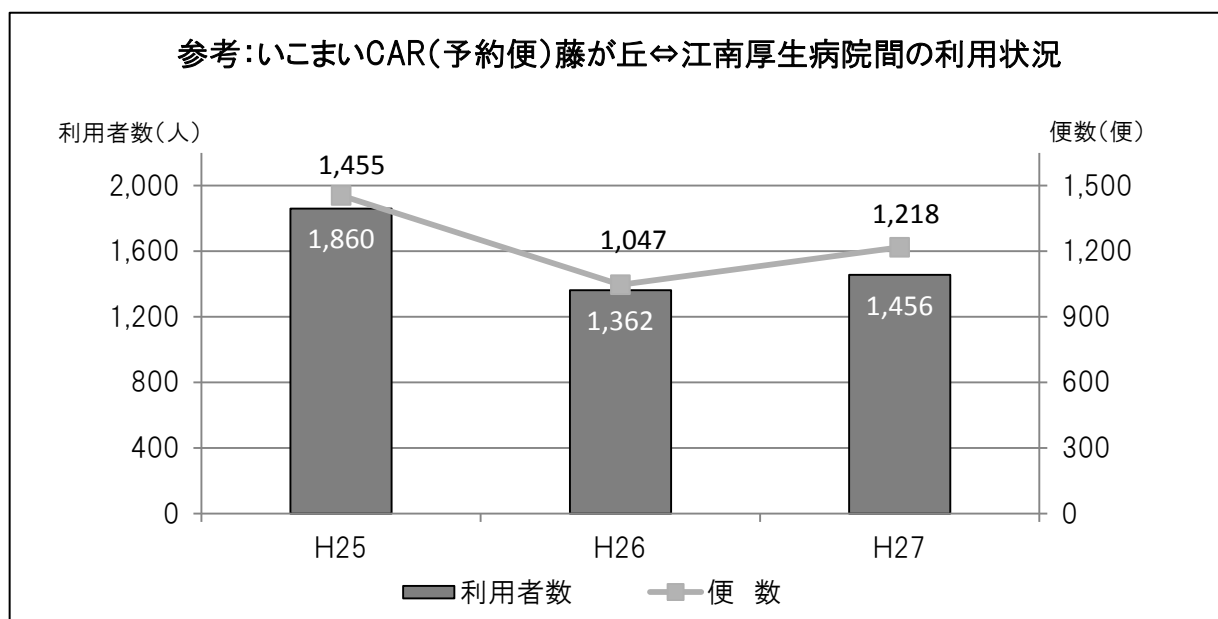


利用実績(平成27年度)

(単位:人)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
利用者数	5,209	5,216	4,298	4,408	4,351	4,042	1,996	2,018	2,005	1,891	1,844	2,001

参考:いこまいCAR(予約便)藤が丘⇄江南厚生病院間の利用状況



いこまいCAR(予約便)利用状況(藤が丘⇄江南厚生病院間)

	利用者数 (人)	便数 (便)
H25	1,860	1,455
H26	1,362	1,047
H27	1,456	1,218