

# 津島市巡回バス等（公共交通）検討調査

## <概要版>

### ■調査の目的

津島市の公共交通の実態や先進事例等を把握し、地域公共交通に係る現状について分析して、今後の津島市巡回バス（以下「ふれあいバス」という。）の位置づけについて整理したうえで、ルート改正や車両の見直しを含め、津島市における公共交通の最適な課題解決策を立案することを目的として本調査を実施した。

## 第1章. 公共交通に関する基礎調査

### （1）公共交通に関する上位関連計画

津島市における公共交通に関する上位計画としては、第5次津島市総合計画、津島市都市計画マスタープラン、津島市立地適正化計画がある。

第5次津島市総合計画では、「交通ネットワークの充実」として、“都市機能や生活サービス機能を集約する拠点を中心に、公共交通や道路などで結ぶ総合的な交通ネットワークの充実を図るとともに、まちなかの移動を快適にする歩行環境の整備などを進める”としている。

津島市立地適正化計画では、「まちづくりの方針（交通）」において、“都市拠点や都市機能に誰もがアクセスできる公共交通ネットワークづくり”を進めるとしている。

### （2）津島市内に提供されている移動サービスの実態

津島市内に提供されている移動サービスは次のとおり。

モード	移動サービスの種類	ルート・対象等（津島市の範囲内）
鉄道	名古屋鉄道	津島線・尾西線
	J R	関西本線（永和駅） ※
路線バス	名鉄バス	津島線・岩塚線
コミュニティバス	ふれあいバス	4ルート
その他	おでかけタクシー	高齢者（75歳以上）、障がい者、妊産婦
	福祉タクシー料金助成事業	障がい者、戦傷病者等
	その他の民間サービス	移動制約者向け民間サービス （移動販売車など）

※ J R 永和駅は愛西市内

ふれあいバスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響前は順調に増加していたが、一旦減少し、直近では回復してきている。ただし、ピーク時の数字までは回復していない。市の負担額は、利用者数の裏返しで、直近では減少傾向にある。

### (3) 主要目的施設の分布状況

津島市立地適正化計画において、医療施設、社会福祉施設、子育て支援施設、教育施設、文化施設、集会施設、商業施設、行政施設の都市機能の分布状況が整理されている。津島市立地適正化計画ではこれら施設を都市機能誘導施設として位置づけており、将来的には都心への誘導を進める計画となっている。

都市機能誘導施設の医療施設・社会福祉施設・子育て支援施設・教育施設・文化施設・集会施設・商業施設のそれぞれ一部施設が、現状、市街化区域の外側に立地しており、市街化区域内から市街化区域の外側にアクセスできる移動サービスの提供が望まれる。

### (4) 周辺自治体の実態調査

愛西市、あま市、蟹江町、海津市における公共交通サービスの実施状況について確認した。

移動サービスに対する対応状況は、蟹江町を除き、隣接市町村に乗り入れている状況で、ネットワークを形成できる要素があるものの、自治体ごとに対応内容が異なっている。

移動サービスを協議する「地域公共交通会議」については、津島市、あま市、海津市で設置しているものの、一部の自治体では設置していない。

	津島市	愛西市	あま市	蟹江町	海津市
市町村が主体となって乗合事業者に運行委託している	○		○		○
市町村が無償で運送を行っている		○		○	
市町村が特定の施設への送迎目的で運行を行っている			○		○
隣接市町村に乗り入れている	○	○	○		○
地域公共交通会議の設置	○		○		○
高齢者に対する優遇措置			○		○

出典：愛知県都市・交通局交通対策課「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」（令和5年5月）より作成

注：海津市については、ホームページより作成

## 第2章. 公共交通ネットワークの形成に関する調査

### (1) ネットワーク調査

鉄道・名鉄路線バス・ふれあいバスが接続・乗り継ぎできるのか、ダイヤを確認した。

#### ○ふれあいバスと鉄道との接続について

ふれあいバスと鉄道との接続状況は、時間によって多少の時間差があるものの、鉄道の運行本数が一定程度あるため、乗り継ぎ可能である。

#### ○ふれあいバスと名鉄路線バスとの接続について

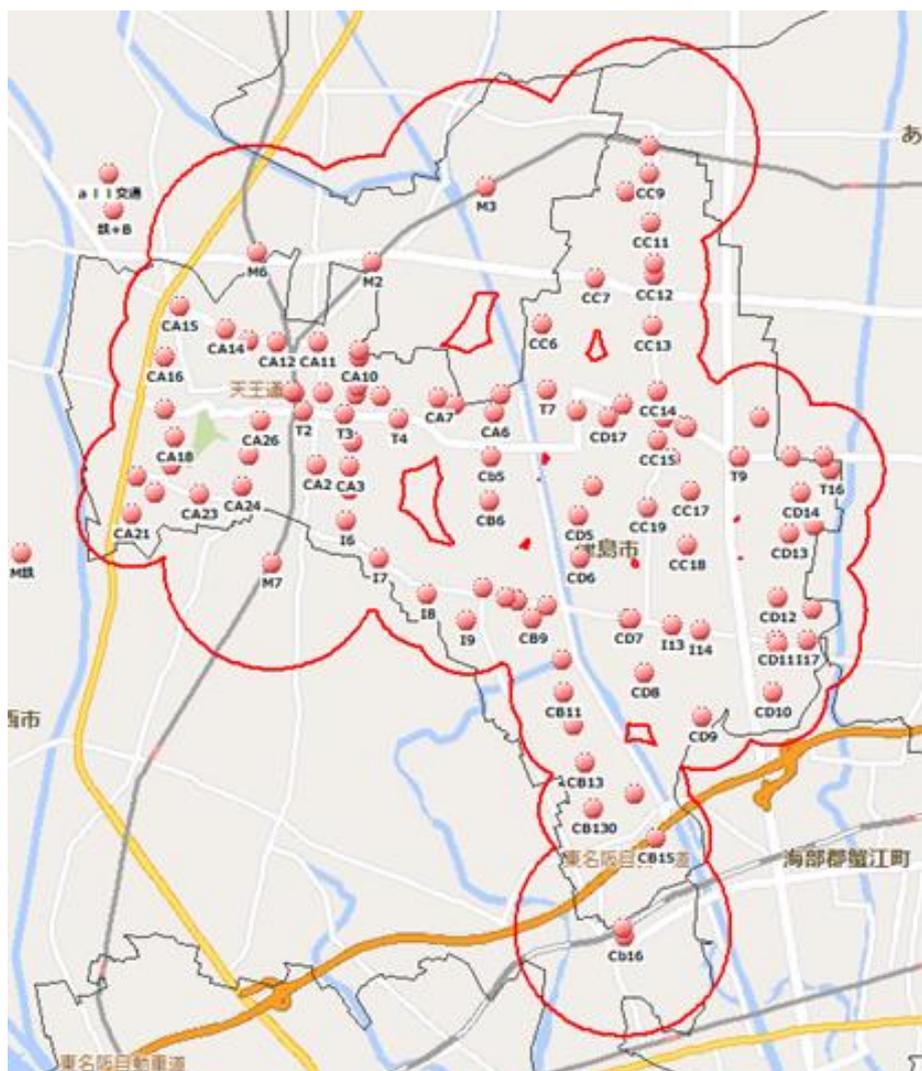
ふれあいバスと名鉄路線バスとの接続については、津島線系統は前後1時間以内に乗り継ぎできる状況にあるが、岩塚線系統は乗り継ぎができない時間帯が生じている。

### (2) 交通空白地調査

「誰もがアクセスできる」点を評価するため、鉄道・名鉄路線バス・ふれあいバスのカバー状況、交通空白地の有無を確認した。

#### ○津島市巡回バス検討委員会での設定によるカバーエリア

鉄道1km、名鉄路線バス（津島線・岩塚線）・ふれあいバス500m設定



出典：技研商事インターナショナル「Market Analyzer」を用いて作図

津島市西部の「大縄町エリア」や北東部「神守町エリア」の一部に交通空白エリアが生じている。

市街化区域であり、津島市立地適正化計画において都市機能誘導区域として設定されている津島駅周辺では、概ね公共交通サービスが提供されており、交通空白地は一部のみで、移動サービスは概ね提供できていると考えられる。

### (3) 小学校区単位でのサービス満足度

公共交通サービスに対する市民の満足度（不満度）については、平成 31 年 2 月に実施された市民意識調査により、小学校区別の結果が報告されている（下表）。これにより、「交通ネットワークの形成・公共交通の利便性」に対して、地域別の傾向が把握できる。

当該結果から、特に神島田小学校区の不満足度が高い点が把握できる。当該エリアは、施策の重要度でも高い数値を示している。ただし、令和 2 年 10 月に行ったふれあいバスのルート改正において、永和駅停留所を新設したため、現在では当該エリアの満足度が向上している可能性も考えられる。

表 4-2-2 居住学区別「施策への満足度」(平均得点比較)

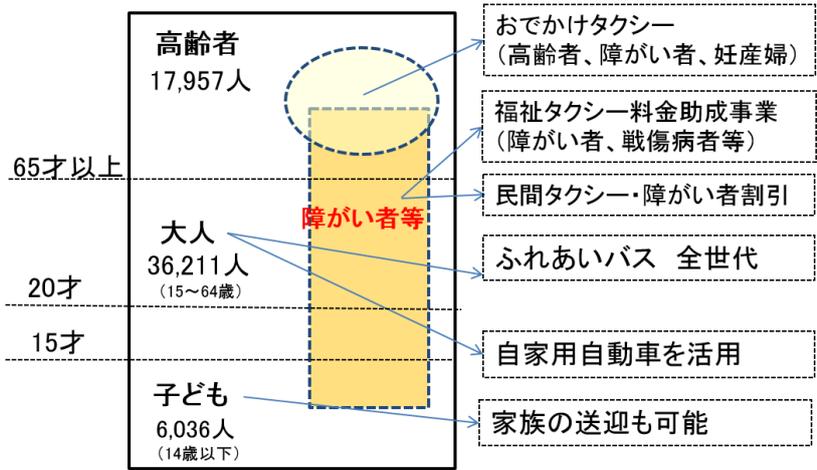
満足度	全体	東小学校区	西小学校区	南小学校区	北小学校区	神守小学校区	蛭間小学校区	高台寺小学校区	神島田小学校区
1－土地の有効活用と環境整備	-0.45	-0.52	-0.32	-0.50	-0.36	-0.55	-0.40	-0.36	-0.58
2－魅力あるまちの形成	-1.00	-1.22	-1.08	-1.13	-1.16	-0.73	-0.92	-0.64	-1.02
3－総合的な交通ネットワークの形成	-0.47	-0.47	-0.46	-0.36	-0.27	-0.39	-0.53	-0.53	-0.78
3－（１）－幹線道路の整備など	-0.34	-0.39	-0.33	-0.33	-0.13	-0.29	-0.30	-0.35	-0.57
3－（２）－公共交通の利便性の向上など	-0.57	-0.49	-0.49	-0.49	-0.12	-0.58	-0.48	-0.86	-1.13

出典：津島市市民意識調査結果報告書

# 第3章. セグメント別にみたサービス評価に関する調査

## (1) 利用対象者をセグメントした移動サービスの提供状況

津島市民においては、全世代に対する移動サービスとして、鉄道(名鉄・JR)・名鉄路線バス(津島線・岩塚線)・ふれあいバスが提供され、障がい者などの移動制約者に対しても福祉サービス事業が提供されていることから、サービス提供されていないセグメントは特にないものと思われる。



総人口: 60,204人

全世代に、鉄道(名鉄・JR)・名鉄路線バス(津島線・岩塚線)が提供

※人口は令和5年10月1日時点

## (2) 「年齢世代」に着目した交通サービスの満足度

年齢世代別の公共交通サービスに対する満足度(不満度)については、平成31年2月に実施された市民意識調査結果により報告されている(下表)。

「公共交通の利便性の向上」に関しては、全ての世代で、「魅力あるまちの形成」に次いで、満足度が低く(不満度が高く)、その中でも40~60歳代の満足度が低い(不満度が高い)ことを把握できる。当該世代は、施策の重要度でも高い数値を示している。

表 4-2-1 年齢別「施策への満足度」(平均得点比較)

満足度	全体	18・19・20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上
1-土地の有効活用と環境整備	-0.45	-0.15	-0.45	-0.48	-0.61	-0.52	-0.47
2-魅力あるまちの形成	-1.00	-0.72	-0.91	-1.04	-1.17	-1.15	-0.95
3-総合的な交通ネットワークの形成	-0.47	-0.02	-0.55	-0.49	-0.67	-0.53	-0.50
3-(1)-幹線道路の整備など	-0.34	-0.06	-0.22	-0.42	-0.39	-0.40	-0.43
3-(2)-公共交通の利便性の向上など	-0.57	-0.28	-0.58	-0.61	-0.78	-0.61	-0.53

出典: 津島市市民意識調査結果報告書

## (3) 移動制約者に対するヒアリング調査

市民意識調査結果からでは整理できない障がい者などの移動制約者の生の声を確認するため、ヒアリング調査を実施した。

### ① 障がい者団体の主な意見

#### ○公共交通サービスに対する意見

・彩雲館のメンバーからは、ふれあいバスの出発時間の件以外は、特に、見直しについての意見は聞いていない。

- ・おでかけタクシーについての意見は特に聞いていない。
- ・彩雲館のメンバーで、福祉タクシー料金助成利用券を使い切ってしまった人が、外出控えが起こり、彩雲館に来なくなっているケースも見られる。

#### ○公共交通サービスに対する発言機会

- ・津島市巡回バス検討委員会設置時は、市からの要請で委員参加したことから、公共交通に対する発言機会はあった。
- ・津島市身体障害者福祉会のメンバーから特にこうしてほしいという意見は聞いていない。
- ・福祉部局から津島市身体障害者福祉会に対して、移動サービスに関する意見聴取はされたことはない。

#### ○現状利用できるか？

- ・現状自動車運転が中心の会長に、「ふれあいバス乗り方ガイド」の存在と、実際に利用できるか確認した。「ふれあいバス乗り方ガイド」の存在を知らず、実際の利用も誰かからの説明がなければ利用できないと回答された。
- ・「乗り方教室」の必要性を確認したところ、あるとよいとの意見を頂戴した。

### ② 高齢者団体の主な意見

#### ○現状の移動手段・自家用車からの転換

- ・健康維持できている間は、自家用車を運転する。運転免許証は返納しない。ふれあいバスを利用していない。
- ・ふれあいバスは本数が少ない。乗り継ぎしてまで使わない。時間を調べて利用しようとは思わないとの回答があり、意識転換がなければ、自家用車からの転換は難しい。

#### ○ふれあいバスの改善案・車両の更新

- ・本数が少ないと思う。乗り継ぎしてまで使わない。
- ・大きなバスでなくてよい。ワゴンタイプの小さな車両でよい。
- ・両回り運行にならないか。行きはよいが帰りは不便。
- ・神守地区は西の津島駅よりも東の名古屋方面への移動が多いため、名古屋方面か木田駅に接続してほしい。
- ・津島市の南部エリアであれば、蟹江駅への接続を希望されるのではないかと。

#### ○ふれあいバスの取組とPR

- ・ふれあいバスの運行情報を確認できる仕組みを知らなかった。
- ・津島駅での乗り継ぎ券の発行、manaca（マナカ）等のICカードが利用できるなどの対応は知られていない。
- ・市民の認識が低いと思う。津島市老人クラブ連合会の会報に取り上げるなど、周知活動をもつと実施すべき。

#### ○おでかけタクシーの改善

- ・おでかけタクシーがあるのを知らない。登録が必要というのも知られていなかった。津島市老人クラブ連合会の会合で、おでかけタクシーの登録の出張対応をしてもらえるとよい。
- ・自宅と目的地だけでなく、自由にどこでも行ける使い方はできないか。
- ・津島市老人クラブ連合会のイベントで、乗り合わせ利用をしたくても、現状の制度では複数の乗り合わせができない。
- ・多くの停留所を設置し、その停留所を結ぶ使い方ができるとよい。

## 第4章. 市民会議

### 1. 市民会議の実施について

#### (1) 実施概要

市民へのヒアリングとして、「公共交通サービスの将来について 意見交換会」と題して市民ワークショップ形式の市民会議を以下のとおり実施した。

広報周知	広報紙、市ホームページ、市公式LINE等を通して、ワークショップの開催を案内
実施日時	第1回：令和6年1月17日（水）13：30～16：00 神島田公民館（23人）
実施場所	第2回：令和6年1月20日（土）13：30～16：00 市役所本庁舎（7人）
参加人数	第3回：令和6年1月26日（金）18：00～20：30 生涯学習センター（3人）
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○趣旨説明</li> <li>○津島市の公共交通サービスの現状・実態の説明</li> <li>○意見交換             <ul style="list-style-type: none"> <li>テーマ1：現行の取組に対するご意見</li> <li>テーマ2：ふれあいバスの見直し（車両の見直し）                 <ul style="list-style-type: none"> <li>一部の路線だけをジャンボタクシー（小型車両）に置き換え、バスとジャンボタクシー（小型車両）の混合運行とすることは賛成ですか？反対ですか？</li> </ul> </li> <li>テーマ3：皆さんが協力できること                 <ul style="list-style-type: none"> <li>サービス維持のため、皆さんが協力できることは何かありますか？</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○共有</li> </ul>

#### (2) 実施風景



## 2. 市民会議の整理（総括）

### （1）現行の取組に対する意見のまとめ

市民会議では、主に以下のご意見をいただいた。

カテゴリ	主な意見
PR	PR不足 乗り方がわからない
便数	運行回数を増やす バスの台数を増やす 1時間に1便以上にする
ルート	一方通行はよくないため、両方向の運行にしてほしい 停留所を増やす ルートを増やす、見直す 病院、商業施設に行けるように便利にする
ダイヤ	時間帯で増減する お祭りなどのイベント時は便数を増やす
停留所 屋根・イス	停留所に屋根やイスがほしい イスをきれいにしてほしい ヨシヅヤの敷地内に止められるようにしてほしい
乗り換え 駐輪場	駅での乗り換え方法がわからない 駐輪場があるといい
運賃	高齢者は無料化、小学生以下はタダ 費用アップでも仕方がないので、1日の本数を増やす
車両	バスをリース契約にする 小型化する 利用時間帯別で大・小と車を使い分ける

市民会議参加者から、バスの台数を増やし便数を増やす、小型バスにして便数を増やす、停留所を増やしルートを見直す、両回り運行にするなど、「現行サービスの拡充・強化」に関するご意見を多数いただいた。

財政投入が拡大するとしても、「さらなる事業拡充・強化」や「高齢者は無料化」といった事業拡大に関する意見が多い。

加えて、さらなる情報周知に関するご意見も頂戴した。

### （2）ふれあいバスの見直し（車両の見直し）

車両に関する見直しについてのご意見は、参加者の大多数が「小型車両を選択してもよい」を選択し、反対意見は1名だけだった。

小型車両で積み残しが発生しても積み残し対策を実施すればよく、小型車両で構わない、無駄を減らすべきとの意見が多数を占めた。

老朽化した車両の更新は、ルートによっては現行車両から小型化することも選択肢として検討することができる事が確認された。

### （3）皆さんが協力できること

公共交通の利用以外の協力として、ベンチの設置、美化活動、PR活動の支援、寄付活動の募集支援などの意見が確認された。我慢する、運賃を上げてよいなどの事業に対する理解もいただいた。

## 第5章. 移動サービスに関する課題と対応の考え方

第1章から第4章までの調査から、津島市の移動サービスに関する実態をふまえた課題を抽出した。

### 1. 公共交通に関する基礎調査からみた津島市の課題

基礎調査からみた津島市の主な課題としては以下のとおり。

調査内容	実態をふまえた主な課題
(1) 公共交通に関する上位関連計画	<p>○第5次津島市総合計画や津島市立地適正化計画のなかで、「総合的な交通ネットワークの充実を図る」「都市拠点や都市機能に誰もがアクセスできる公共交通ネットワークづくり」を進めると規定している。</p> <p>○当該計画に対し、後述の交通空白地調査や市民の満足度では、明らかにカバーできていないエリアが存在すること、特に神島田小学校区の不満度、年齢世代別では40～60歳代の不満度が高い結果が得られており、上位計画の施策は達成できていない。ただし、令和2年10月に行ったふれあいバスのルート改正において、永和駅停留所を新設したため、現在では当該エリアの満足度が向上している可能性も考えられる。</p>
(2) 津島市内に提供されている移動サービスの実態	<p>○津島市内には、鉄道、名鉄路線バス、ふれあいバス、タクシー等のサービスが提供されている。津島市の財政支援により提供されているサービスは、ふれあいバス・おでかけタクシー等である。</p> <p>○ふれあいバスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響前は順調に増加していたが、一旦減少し、直近では回復してきている。ただし、ピーク時の数字までは回復していない。市の負担額は、利用者数の裏返しで、直近では減少傾向にある。</p> <p>○津島市の財政支援で提供されているふれあいバスは、ピーク時の利用者数まで回復しておらず、乗客1人あたりの市負担額は高い水準から下がりきっていない。また、おでかけタクシーは、令和5年1月に導入し、これまでの利用実績の累計は25,000件を超え、利用登録者数も3,200人を超えており、今後の登録者数増・利用者数増によって市負担額は増加する見通しである。両サービスともに、サービスを向上させる場合は、市の負担額の増加に繋がる。</p>
(3) 主要目的施設の分布状況	<p>○都市機能誘導施設の医療施設・社会福祉施設・子育て支援施設・教育施設・文化施設・集会施設・商業施設のそれぞれ一部施設が、現状、市街化区域の外側に立地しており、市街化区域内から市街化区域の外側にアクセスできる移動サービスの提供が望まれる。</p>
(4) 周辺自治体の実態調査	<p>○移動サービスに対する対応状況は、蟹江町を除き、隣接市町村に乗り入れている状況で、ネットワークを形成できる要素があるものの、自治体ごとに対応内容が異なっている。</p> <p>○津島市では、移動サービスを協議する「地域公共交通会議」を設置している。</p>

## 2. 公共交通ネットワークの形成に関する調査からみた津島市の課題

ネットワークの形成からみた津島市の主な課題としては以下のとおり。

調査内容	実態をふまえた主な課題
(1) ネットワーク調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ふれあいバスと鉄道との接続状況は、時間によって多少の時間差があるものの、鉄道の運行本数が一定程度あるため、乗り継ぎできる。</li> <li>○ふれあいバスと名鉄路線バスとの接続については、津島線系統は前後1時間以内に乗り継ぎできる状況にある。一方、岩塚線系統は乗り継ぎができない時間帯が生じているが、1時間あたり1便程度運行されている。</li> <li>○ネットワークの観点から考えると、幹線としての移動サービスは、鉄道と名鉄路線バス（津島線・岩塚線）が位置づけられ、支線としての移動サービスは、ふれあいバスが位置づけられると考えられる。</li> </ul>
(2) 交通空白地調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅やバス停留所からの距離により移動サービスの提供範囲が整理できる。鉄道駅は直線距離1km、名鉄路線バス・ふれあいバスの停留所からは500mの圏域はカバーエリアと設定し、その外側部分を交通空白地として定義し、空白地の存在を確認した。</li> <li>○津島市西部の「大縄町エリア」や北東部「神守町エリア」の一部に交通空白エリアが生じている。</li> <li>○市街化区域であり、津島市立地適正化計画において都市機能誘導区域として設定されている津島駅周辺では、概ね公共交通サービスが提供されている。交通空白地は一部のみで、移動サービスは概ね提供できていると考えられる。</li> </ul>
(3) 小学校区単位でのサービス満足度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民意識調査によると、「交通ネットワークの形成・公共交通の利便性」に対して、特に神島田小学校区の不満度が高い。</li> <li>○当該エリアは、施策の重要度でも高い数値を示しており、さらなる交通サービスの拡充が求められている。ただし、令和2年10月に行ったふれあいバスのルート改正において、永和駅停留所を新設したため、現在では当該エリアの満足度が向上している可能性も考えられる。</li> </ul>

### 3. セグメント別にみたサービス評価に関する調査からみた津島市の課題

セグメント別にみた津島市の主な課題としては以下のとおり。

調査内容	実態をふまえた主な課題
(1) 利用対象者をセグメントした移動サービスの提供状況	<p>○津島市民においては、全世代に対する移動サービスとして、鉄道（名鉄・JR）・名鉄路線バス（津島線・岩塚線）・ふれあいバスが提供され、障がい者などの移動制約者に対しても福祉サービス事業が提供されていることから、サービス提供されていないセグメントは特にないものと思われる。</p> <p>○ただし、ふれあいバスの運行時間は8時～18時台であり昼間の利用に制限される。おでかけタクシーや福祉タクシー料金助成は、障がい者等の利用対象者が制限される。特に福祉タクシー料金助成は、チケットの配付枚数が年間24枚までに制限されている。</p>
(2) 「年齢世代」に着目した交通サービスの満足度	<p>○市民意識調査によると、「公共交通の利便性の向上」に関しては、全ての世代で、「魅力あるまちの形成」に次いで、満足度が低く（不満度が高く）、その中でも40～60歳代の満足度が低い（不満度が高い）。</p> <p>○当該世代は、施策の重要度でも高い数値を示しており、さらなる交通サービスの拡充が求められている。</p>
(3) 移動制約者に対するヒアリング調査	<p>&lt;障がい者団体の意見&gt;</p> <p>○ふれあいバスに対して、一部出発時間の見直しニーズはあるものの、障がい者団体から特に見直しして欲しいという強い意見は寄せられていない。</p> <p>○おでかけタクシーについても特に強い見直し意見はない。</p> <p>○福祉タクシー料金助成に対しては、チケットを使い切ってしまった人が、外出控えを起こしている実態が確認された。</p> <p>○交通サービスの「乗り方教室」に対するニーズが確認された。</p> <p>&lt;高齢者団体の意見&gt;</p> <p>○おでかけタクシーを利用するため電話をしたが、配車が困難だったため利用に至らなかった。</p> <p>○おでかけタクシーは登録が必要。老人クラブ連合会の会合などで出張登録の対応や、説明会の実施をしてほしい。自宅から目的地だけの利用から、利用停留所を増やすなど自由な移動ができるようにしてほしい。</p> <p>○ふれあいバスの乗り継ぎは不便。本数が少ない。両回りにならないか。本数が増えれば費用もかかるので、経済性がある要望かわからない。</p> <p>○バス車両の更新が必要と聞いた。小型の車両でよい。</p> <p>○市民のバス・タクシーに対する認識が乏しい。周知活動をもっと実施すべき。</p>

#### 4. 市民会議からみた津島市の交通対策課題

市民会議からみた津島市の交通対策課題としては以下のとおり。

テーマ	交通対策課題
(1) 現行の取組に対する意見	○市民会議参加者から、バスの台数を増やし便数を増やす、小型バスにして便数を増やす、停留所を増やしルートを見直す、両回り運行にするなど、「現行サービスの拡充・強化」に関するご意見を多数いただいた。 ○財政投入が拡大するとしても、「さらなる事業拡充・強化」や「高齢者は無料化」といった事業拡大に関する意見が多い。 ○加えて、さらなる情報周知に関するご意見も頂戴した。
(2) ふれあいバスの見直し（車両の見直し）	○車両に関する見直しについてのご意見は、参加者の大多数が「小型車両を選択してもよい」を選択し、反対意見は1名だけだった。 ○小型車両で積み残しが発生しても積み残し対策を実施すればよく、小型車両で構わない、無駄を減らすべきとの意見が多数を占めた。 ○老朽化した車両の更新は、ルートによっては現行車両から小型化することも選択肢として検討することができることが確認された。
(3) 皆さんが協力できること	○公共交通の利用以外の協力として、ベンチの設置、美化活動、PR活動の支援、寄付活動の募集支援などの意見が確認された。我慢する、運賃を上げてよいなどの事業に対する理解もいただいた。

## 5. 課題をふまえた移動サービスに対する施策対応の考え方

### (1) 津島市の移動サービスについての目標像

津島市における公共交通に関する上位計画としては、第5次津島市総合計画、津島市都市計画マスタープラン、津島市立地適正化計画があり、第5次津島市総合計画では、「交通ネットワークの充実」として、“都市機能や生活サービス機能を集約する拠点を中心に、公共交通や道路などで結ぶ総合的な交通ネットワークの充実を図るとともに、まちなかの移動を快適にする歩行環境の整備などを進める”としている。

津島市立地適正化計画では、「まちづくりの方針（交通）」において、“都市拠点や都市機能に誰もがアクセスできる公共交通ネットワークづくり”を進めるとしている。

### ○移動サービスの目標像について

都市拠点や都市機能に誰もがアクセスできる公共交通ネットワークづくり

### (2) 目標像を達成するための施策対応の考え方

津島市内の移動サービスに関する主な課題をふまえ、目標像を達成するための施策としては以下の対応が考えられる。

#### ① 幹線サービス（鉄道・路線バス）の維持

- ・民間交通事業者により提供されている、鉄道・路線バス（名鉄路線バス津島線・岩塚線）について、現状のサービス水準の維持と乗り継ぎ環境の充実が求められている。

#### ② 支線サービスの見直しによって利便性を向上させる施策展開

- ・コミュニティバス（ふれあいバス）は、鉄道駅等と接続しているが運行本数が少なく、相互の接続・乗り継ぎが一部の時間帯でできない支線（フィーダー）サービスとして位置づけられる。
- ・津島市内の移動の利便性を高めるには、運行時間の延長と運行本数を増やして「幹線」サービスの水準に向上させる方法（支線の幹線化）と、停留所の数を増やす・ルートの見直しを行うことで停留所までの移動の利便性を高める方法（支線の拡充）の2つの見直し方法がある。
- ・津島市の財政投入規模の拡大を招くが、支線の幹線化や支線の拡充による、移動サービスの見直しを行うことが求められる。
- ・ふれあいバスの車両の更新時期が迫っており、現状のサイズの車両更新を行うか、現状よりも小型の車両への転換に切り替えるかの判断が必要で、車両の更新と併せて支線サービスの見直しを行うことが求められている。

### ③ タクシーサービスの再確認による施策展開

- ・おでかけタクシーや福祉タクシー料金助成事業などにより、移動サービスの提供が行われているが、福祉タクシー料金助成事業ではチケットを使い切ってしまった人が外出控えを起こしているのではないかとの懸念がある。
- ・おでかけタクシーの利用件数は増加傾向にあるが、誰もが目的地にアクセスできる移動環境を確保するため、老人クラブ連合会などの会合の場を使っておでかけタクシーの出張登録の機会を作り、利用方法やサービス内容を周知していくなどさらなる対応が求められている。

### ④ 新技術を活用した新しいモビリティ等サービスの活用・導入

- ・近年、「グリーンスローモビリティ」、「シェアサイクル・電動キックボード等のシェアサービス」、「自動運転技術を活用したバス・タクシー」など、新しいモビリティサービスが生まれており、導入を進めている他自治体もある。
- ・これら新しいモビリティについて情報収集を行い、将来的には津島市での導入の必要性について検討することが求められる。

### ⑤ 移動サービスを使用するライフスタイルへの転換施策（自家用車中心のスタイルからの転換）

- ・津島市等地方都市における移動時の自家用車の機関分担率は高く、自家用車中心のライフスタイルとなっている。
- ・障がい者団体の代表者から、現状は自家用車の移動が中心でふれあいバスの利用方法がよくわからないとの意見を伺った。老人クラブ連合会でのヒアリングでも、会員の多くは自家用車の移動が中心で、ふれあいバスの利用はほとんどなく、健康維持ができる間は自動車を使い続けるとの意見を伺った。ふれあいバスのサービス内容やおでかけタクシーの存在などの認知は低く、もっとPRすべきとの指摘もあり、さらなる周知活動の充実が求められている。
- ・運転免許証の返納のタイミングではなく、体力のある元気な年齢から移動サービスを賢く使用するライフスタイルへの転換を目指していくことが求められており、「乗り方教室」など移動サービスに関する周知啓発活動を拡充する必要がある。また、健幸ウォークブル事業など既存施策と連携した取組を実施することで、移動サービスを上手に使うライフスタイルへの転換を促していくことも求められている。

## 第6章. 課題解決（案）について

第5章の移動サービスに関する課題と対応の考え方をふまえ、目標像と目標像を達成するための施策を具体化するために、具体解決（案）を検討した。

### 1. 老朽化問題を抱える車両の選択

ふれあいバスに導入している車両（日野ポンチョ（ロングタイプ））が、導入後10年をもうすぐ迎え、最近では部品交換などの費用も生じており、車両の更新を行う必要がある。適正な車両の選択を行うため、車両費用と年間の運行経費の目安、現状のコース別の利用実態を確認した。

#### ○コース別の利用実態（令和4年度）

	Aコース	Bコース	Cコース	Dコース
1便あたり乗車数（年平均）	9.2人	12.3人	10.4人	7.8人
最多同時乗車数（利用日） （校外学習等の利用日を除く）	17人	20人	19人	17人
最多同時乗車数が10人以上の日数割合	39%	47%	41%	12%

#### ○1台あたりの車両費用と年間の運行経費目安（車いす使用時の座席レイアウト例）

※1 本章では、車両の大きさを次のように定義した。なお、第1章から第5章において「小型車両」と記載されていたものは、ここでいう「小型車両」または「中型車両」にあたる。

	小型車両	中型車両	大型車両
乗車定員（運転手を含む）	10人以下	11人以上29人以下	30人以上

車両サイズについて、小型車両では、同時に10人以上の利用がある場合は、積み残しが発生してしまう。また、小型車両については、閉鎖的な空間から、抵抗感などの心理的印象を利用者に与えてしまう可能性がある（席数の設定で運転手含め最大14人まで乗員可能な設定ができる。ただし、10人を超える乗車利用は普通二種免許では運転できない。）。

加えて、車いす利用者が乗車できるようにするには、昇降リフト・固定スペースの対応から、座席シートの確保が難しく、乗車人員がさらに少なくなる。

市民会議から、津島市民の意識としては、大多数が「小型車両を選択してもよい」を選択しており、ルートによっては現行車両から小型化することも選択肢としてよいことが確認できている。ただし、車いす利用者には別の移動サービスを提供する、積み残しが発生する場合には、運転手が連絡を取り別の移動サービスの提供を行うなどの対処を前提条件としたうえでの意見である。

ネットワークの再編に向けた将来的な車両選択について、現行のA・B・Cコースは、最多同時乗車数が10人以上の日数割合が比較的多いため小型車両の導入は現実的ではないが、中型車両の導入を検討してよいことが考えられる。また、Dコースをカバーするエリアについては、小型車両の導入も検討してよいことが考えられる。

その他の方法として、現行の各コースに対し1台ずつ小型車両または中型車両を投入し、4台体制で運行本数を増やすことによって、利用の分散化を図る選択肢が考えられる。特に小型車両については積み残し発生リスクが残るものの、利用者の立場では便数が増加するため利便性が向上する。

車両調達費用や運行経費は投入台数で大きく変わるため、車両の選択と投入台数の組み合わせの中から、投入できる財政投入額の枠内で、最適なサービス提供方法を検討することが求められる。

## **2. 財政投入規模の設定**

市民会議からも確認されているが、現行の公共交通の取組に対して、市民はさらなる事業拡大・強化、無償利用の拡大等を求めており、市民のニーズは限りがない。

当該ニーズに対して、将来の財政投入規模の目安を検討するため、津島市と類似する都市を対象に公共交通サービスの財政投入規模について検討を行った。

津島市は、利用者1人あたりの運行経費が744円/人となっており、比較的経済的に事業運営を行っている。人口1人あたりの運行経費は651円/人となっており、愛西市・清須市等と比べると、投入経費はかなり少ない（ただし、令和6年度では、利用者1人あたり842円/人、人口1人あたり736円/人に増加する見込み）。

類似都市比較から、津島市の現行の経費投入額は少なく、津島市を除く平均や愛西市・清須市では人口1人あたり1,078円/人となっており、他自治体と差が開いている。

人口1人あたり1,078円/人の水準は、運行経費約6,500万円/年の規模に相当する。

○津島市と類似する都市との比較（近接する都市と類似団体を対象に）

	津島市	愛西市	清須市	あま市	蟹江町	稲沢市	尾張旭市	日進市	北名古屋市	長久手市	平均 (津島市除く)
抽出条件	-	類似/近	類団/近	類似/近	隣接	隣接	類団	類団	類団	類団	
x 人口 ※	59,319	59,250	66,927	85,801	36,899	132,133	83,261	93,006	86,271	61,183	78,303
類似団体（類型）	Ⅱ-3	Ⅱ-2	Ⅱ-3	Ⅱ-2	V-2	Ⅲ-2	Ⅱ-3	Ⅱ-3	Ⅱ-3	Ⅱ-3	
R2 国勢調査人口（人）	60,942	60,829	67,352	86,126	37,338	134,751	83,144	91,520	86,385	60,162	78,623
行政面積（k m <sup>2</sup> ）	25.09	66.68	17.35	27.49	11.09	79.35	21.03	34.92	18.37	21.55	33.09
人口密度（人/k m <sup>2</sup> ）	2,429	912	3,882	3,133	3,367	1,698	3,954	2,622	4,703	2,792	3,007
自主運行バス	○		○	○		○	○	○	○	○	
無償運行		○			○						
バス等の名称	ふれあい バス	巡回バス	きよすあし がるバス	巡回バス	お散歩バス	コミュニ ティバス	あさびー号	くるりん バス	きたバス	N-バス	
a 運行経費（千円）	38,588	67,221	79,597	27,521	15,035	83,931	85,340	176,592	105,960	113,860	83,895
b 運賃収入（千円）	4,752	0	6,636	167	0	24,383	15,704	19,630	15,033	7,679	9,915
c 市町村負担額（千円）	33,836	67,221	65,367	27,354	15,035	59,548	52,640	154,091	86,695	106,181	70,459
d 利用者数（人）	51,892	78,650	76,035	7,087	34,326	141,716	217,943	262,898	192,654	132,734	127,116
b/a 収支率	12.3%	0.0%	8.3%	0.6%	0.0%	29.1%	18.4%	11.1%	14.2%	6.7%	9.8%
a/d 利用者1人あたりの 運行経費（円/人）	744	855	1,047	3,883	438	592	392	672	550	858	1,032
a/x 人口1人あたりの運 行経費（円/人）	651	1,135	1,189	321	407	635	1,025	1,899	1,228	1,861	1,078

※人口 令和5年10月1日時点

出典：愛知県都市・交通局交通対策課「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」（令和5年5月調査）より作成

### 3. 「ネットワーク再編」の骨格の検討

車両選択と財政投入規模の検討をふまえ、考えられるネットワーク再編パターンを検討した。

考えられる再編パターンは、現状の車両サイズを維持しながら更新する方法と、車両の全部または一部を現状より小型の車両に転換する方法が考えられる。

車両サイズの組み合わせから考えられるパターンを設定し、評価を行った。

検討結果は、次ページのとおり。

多少のリスクがあるものの、車両選択によるルート自由度や積み残し発生リスク、事業投入額などの観点から評価すると、パターン②と④については、メリットがある事業転換方法と考えられる。

次ページ以降の事業費用は、小型車両はハイエースコミューター、中型車両はトヨタコースター、大型車両は日野ポンチョ（ロングタイプ）をもとに積算した。なお、小型車両はタクシー事業者、中型車両はバス事業者に委託することを想定して積算している。

#### <小型車両>



出典：トヨタ自動車カタログ資料

- 車種：トヨタハイエース・コミューター
- 乗車定員：10人想定（運転手含む：最大14人）
- 1台あたりの車両費用：約700万円（税込）
- 年間の運行経費：約850～950万円（税込）

#### <中型車両>



出典：トヨタ自動車カタログ資料

- 車種：トヨタコースター
- 乗車定員：23人想定（運転手含む）  
（内、車いす2人）
- 1台あたりの車両費用：約1,100万円
- 年間の運行経費：約2,300～2,400万円（税込）

#### <大型車両>



出典：津島市ホームページ

- 車種：日野ポンチョ（ロングタイプ）
- 乗車定員：31人（運転手含む）
- 1台あたりの車両費用：約2,000万円（税込）
- 年間の運行経費：約2,500～2,600万円（税込）

○再編パターンの比較検討

	パターン①	パターン②		パターン③		パターン④	パターン⑤	
車両変更	車両更新	車両の縮小化・混合化						
基本方針	現状のふれあいバスを踏襲	中型3台、小型1台に拡充	大型2台の内1台を小型化	中型3台に拡充	大型3台+中型1台：計4台で運行			
事業目的	幹線軸（鉄道・路線バス）を補完する移動サービスの提供							
ネットワーク方針	幹線軸と支線バスでネットワークを構築	幹線軸と支線バスでネットワークを構築	同左	幹線軸に加え、基幹バス+支線バスでネットワークを拡充	幹線軸と支線バスでネットワークを構築			
車両投入先	A・B・C・D	中型3台（A・B・C） 小型1台（D）	大型1台（B・C） 中型1台（A・D）	基幹：中型2台（A・B・C） 支線：中型1台（D等）	大型3台（A・B・C） 中型1台（D）			
事業者	バス事業者	バス事業者	タクシー事業者	バス事業者	バス事業者	バス事業者		
車両規模	大型	中型	小型	大型	中型	中型	大型	中型
想定車種	ポンチョ	コースター	コミューター	ポンチョ	コースター	コースター	ポンチョ	コースター
台数	2台	3台	1台	1台	1台	3台	3台	1台
年間運行経費	5,190万円	7,780万円		4,910万円		6,940万円	1億100万円	
運行本数	各4-5便	各8-10便		各4-5便		各5-6便	各8-10便	
積み残し発生リスク	低	低～中	高	低	低～中	低～中	低	低～中
総合評価	－（現状のまま）	○（事業者リスク、財政拡大）		－（現状のまま）		○（財政拡大）	△（財政大幅増）	
	事業規模は現状のまま。大型車両を選択しているため、通行できない道路部を回避するエリアは冗長路線・時間を要する課題は残る。便数の増加はできない。サービス拡充できないためニーズ改善なし。	財政投資額が類似都市レベル以上に拡大する。小型車両はバス事業者からタクシー事業者に事業転換することを想定。車両を小型化することでルート制約がなくなるが、4条免許取得+ドライバー確保できるタクシー事業者がいなければ成立しない。積み残し対策を事前に講じる必要がある。各コース1台ずつ車両導入できるため便数を増加できサービスが向上する。	事業規模（投入額）は若干縮小できる。現状より小型の車両にすることで、これまで通行できなかった道路部のルート制約が軽減できる。積み残し発生リスクは低い。便数の増加はできない。サービスの向上とは言えない。	類似都市レベルまで財政投入額が拡大する。現状の車両より小型化できるため、これまで通行できなかった道路部のルート制約が軽減できる。積み残し発生リスクは低い。少しの便数増加が可能。サービス向上できるためニーズ対応可能。	類似都市レベルまで財政投入額が拡大する。現状の車両より小型化できるため、これまで通行できなかった道路部のルート制約が軽減できる。積み残し発生リスクは低い。各コース1台ずつ車両導入できるため便数を増加できサービスが向上する。			

#### 4. ネットワーク再編案の設計

再編パターンの比較検討結果から、総合評価の「○」の2パターンについて、ネットワークの検討など詳細な検討を行う。

##### (1) パターン②

パターン②は、車両台数を4台に拡充し、現行のA・B・C・Dコースをそのまま踏襲するタイプであるため、ネットワークの形状の変更は生じない。しかしながら、小型車両の運行をタクシー事業者ではなくバス事業者に委託した場合、前ページの年間運行経費を上回る可能性があること、また、車両4台の組み合わせは他のパターンも考えられることから、複数ある組み合わせのうち以下の2パターンについて年間運行経費の比較を行った。

##### ○投入台数の組み合わせ別・委託先別の年間運行経費等比較

	パターン②-1		パターン②-2
投入台数の組み合わせ	中型3台	小型1台	小型4台
すべてバス事業者に委託した場合の年間運行経費	8,920万円		7,890万円
中型車両はバス事業者、小型車両はタクシー事業者に委託した場合の年間運行経費	7,780万円		3,340万円
積み残し発生リスク	低～中	高	高
総合評価	○		×

パターン②-1（中型3台、小型1台）の場合、1便あたり乗車数（年平均）が一番少ないDコースで小型車両を使用することが想定されるが、Dコースにおける最多同時乗車人数が10人以上となる日数割合が12%であることから、積み残し発生リスクが高い。

次ページに記載しているパターン④-2（中型2台、小型1台）と車両の組み合わせが似ているが、パターン②-1は車両台数を計4台に増やすことができ、各コース1台ずつ車両導入でき便数を増加できることから、総合評価を「○」とした。

パターン②-2（小型4台）の場合、すべてのコースで積み残し発生リスクがあり、全体としてリスクが極めて高い。

仮に、乗車定員が10人以下の車両を導入する場合、地域公共交通会議において協議が整うか、事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる（地域の実情に応じて中部運輸局長が必要と認める場合に限る。）必要があるが、現状の利用者数を鑑みると、小型車両を導入した場合に積み残しがほぼ毎日発生することが見込まれる。

また、地域公共交通会議において、「積み残しが発生する場合に備え、バス事業者とタクシー事業者が連絡を密にするなど、積み残し対策を事前に準備する必要がある。」「積み残しが発生した場合、発生した段階で連絡しても、そう簡単には車両を確保できない。バス事業者ではなおさら難しい。」「現状の車両では、一見乗車人数が少なく無駄があるように見えるかもしれないが、一方で積み残しが発生した際の対応を考えると、その分の経費が生じ、積み残し対策経費のほうが無駄かもしれない。」など、各委員から、小型車両導入時の積み残し発生リスクを懸念する意見があがった。

このことから、小型車両の導入は困難であると考えられるため、総合評価を「×」とした。

## (2) パターン④

パターン④は、車両台数を3台に拡充するパターンであり、車両3台の組み合わせは他のパターンも考えられることから、複数ある組み合わせのうち、以下の2パターンについて年間運行経費等の比較を行った。

### ○投入台数の組み合わせ別・委託先別の年間運行経費等比較

	パターン④-1	パターン④-2	
投入台数の組み合わせ	中型3台	中型2台	小型1台
すべてバス事業者に委託した場合の年間運行経費	6,940万円	6,600万円	
中型車両はバス事業者、小型車両はタクシー事業者に委託した場合の年間運行経費	-	5,470万円	
積み残し発生リスク	低～中	低～中	高
総合評価	○	△	

パターン④-1（中型3台）の場合、積み残し発生リスクが低～中程度と、比較的低リスクで実施できることから、総合評価を「○」とした。

パターン④-2（中型2台、小型1台）の場合、パターン②-1と同様、Dコースで小型車両を使用することが想定されるが、Dコースにおける最多同時乗車人数が10人以上となる日数割合が12%であることから、積み残し発生リスクが高い。積み残しが発生する場合に備え、積み残し対策を事前に準備する必要があり、その場合、積み残し対策経費が発生し、さらに経費が増加することが想定される。パターン②-1（中型3台、小型1台）と車両の組み合わせが似ているが、車両台数が少ないことから、総合評価を「△」とした。

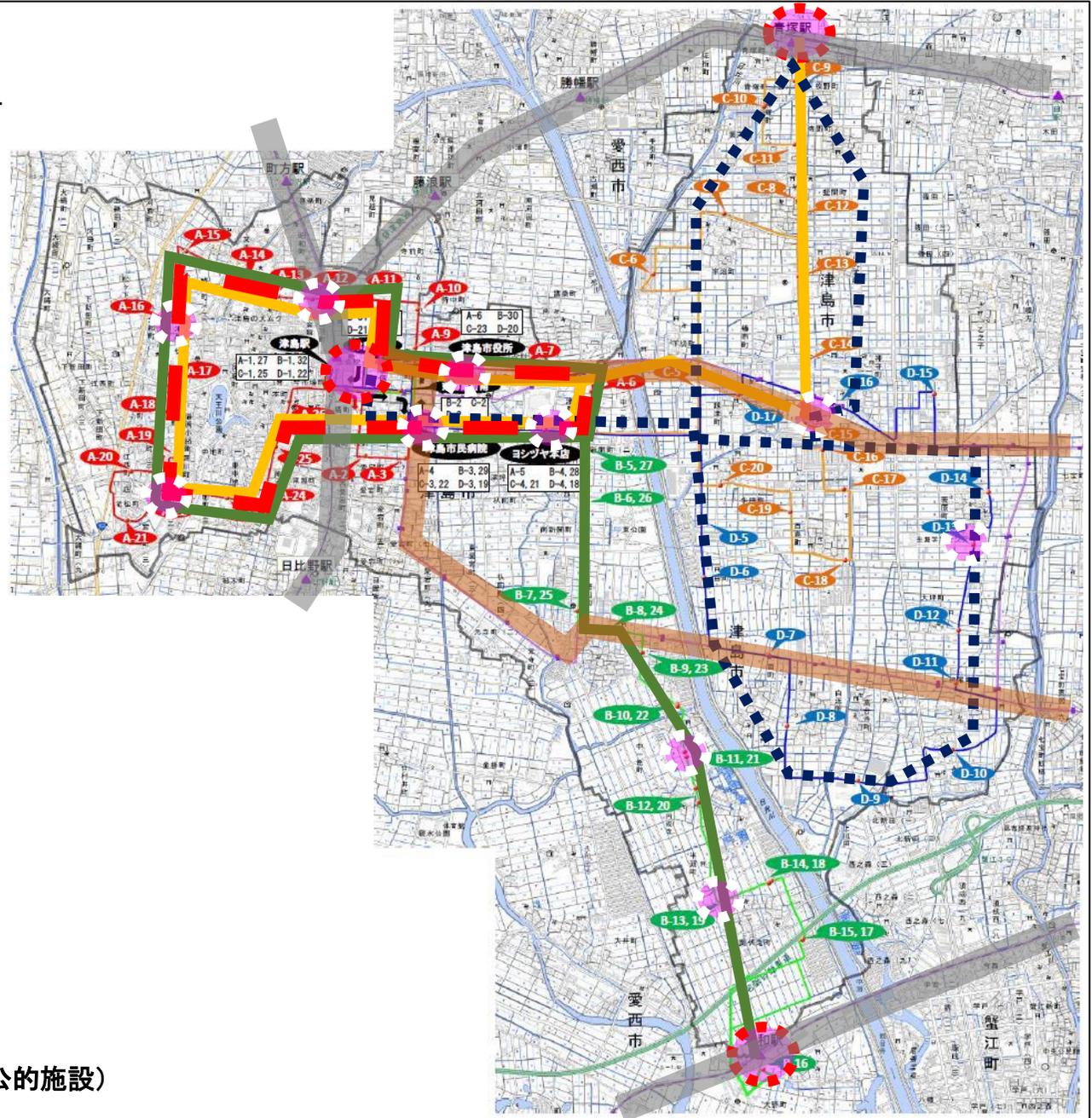
パターン④-1は、車両台数を3台に拡充し、かつ、A・B・C・Dコースの役割を見直すことになるため、ここではパターン④-1について再編案を検討した。再編の考え方として、幹線軸（鉄道・路線バス）を補足する役割として、中型2台を基幹線、1台を支線としての役割を持たせることを想定した。各モードの役割・ネットワークの基本的な考え方は以下のとおり。

### ○ネットワーク再編案の考え方

	対象モードと再編案の考え方	役割
幹線軸 (鉄道)	名鉄津島線・尾西線、JR関西本線を想定（市内近隣3駅を拠点）	名古屋市等周辺の東西南北方向の広域の移動を担う（通勤通学全て）。
幹線軸 (路線バス)	名鉄バスの自主運行路線バス（津島線・岩塚線）を想定	名古屋市等東側方向の広域の移動を担う（通勤通学全て）。
基幹線 (中型)	中型車両2台により、永和駅～津島駅～青塚駅をつなぐルート（A・B・Cコースの統合）を想定	津島駅を中心エリアとし、既存の流動量の多い津島駅周辺施設と永和駅・青塚駅の市内移動を担う。 市内交通軸を構築する。
支線 (中型)	中型車両1台を用いて基幹線を補完するルート（A・B・Cコース）を想定	幹線軸・基幹線を補完する。 交通結節点で接続させ、乗り継ぎできるようにネットワークを構築する。

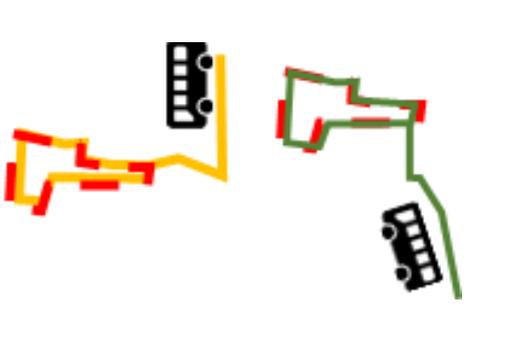
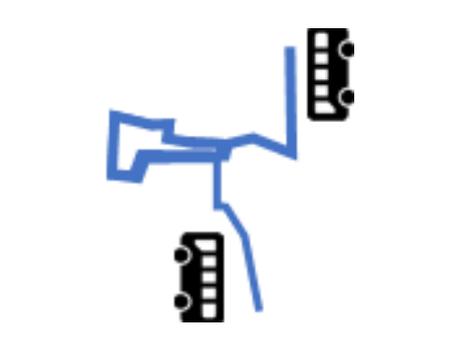
## ○ネットワーク形成の考え方

- ・ 幹線軸、基幹、支線の3つの構造（サービス水準）から形成。
- ・ 幹線軸は現状サービスを維持
- ・ 基幹線、支線ともに中型車両を投入



中型車両2台を用いた基幹線の運行イメージは、以下の2つのパターンが想定される。

### ○基幹線の構築パターン

	パターンA A・B・Cコースの踏襲・循環順次運行	パターンB A・B・Cコースの統合・交互運行
設計思想	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中型車両2台で、定時定路線サービスを提供</li> <li>・市中心部（津島駅とその周辺施設）に接続させるルートを作成</li> </ul>	
ルート設計	津島駅周辺の赤色A、永和駅をつなぐ緑色B、青塚駅をつなぐ黄色Cを想定（既存の循環ルート）	青塚駅～津島駅～永和駅をつなぐルートを想定（A・B・Cコースの統合・両方向）
ルートイメージ		
車両投入順序	赤A⇒緑B⇒黄Cの3コースに、2台を順番に運行させる。	統合ルートに、2台を逆方向に運行させる。
特徴	<p>現行のA・B・Cコースを踏襲するため、現状から大きく変更はない。</p> <p>既往のB・Cコースの前後にAコースが接続するため、乗り継ぎなしでA・B／A・Cの移動が可能となる。</p> <p>ダイヤはやや複雑。</p>	<p>走行ルートは既存とあまり変更はないが、A・B・Cコースを1本に統合する。これまでの循環から双方向の運行となる。</p> <p>利用者にとっては車両の動きがイメージしやすい。</p>

### ○支線の構築方法

中型車両1台により基幹線を補完するルートを想定。定時定路線のサービスを提供する。

## **5. 津島市の今後の対応**

「4. ネットワーク再編案の設計」をふまえ、再編案に基づくルート・ダイヤ等の具体化の検討が必要である。

### **○車両選択・調達方法の検討**

ふれあいバス車両は老朽化が懸念されており、車両更新について検討する必要がある。現状の車両は、日野ポンチョ（ロングタイプ）を採用しているが、市民会議で指摘があったように、現状より小型の車両や電動車両の選択など、どのような車両が最適なのか検討する必要がある。

地域特性または路線特性等に即した車両が望ましいことから、積み残しが発生しないよう、乗車定員等について協議したうえで車両を選択する必要がある。なお、ルートの見直しによって、予想外の積み残しが発生する可能性もあり、検討にあたってはその点も留意する必要がある。

車両の調達にあたっては、座席数の設定、車いす利用などのバリアフリー対応、料金箱・方向幕などの各種設備などの設定についても検討が必要である。電動車両を選択する場合は、急速充電設備の導入の必要性、設置個所などの検討も求められる。

加えて、調達方法については、現状は、市が一括購入して所有し、維持管理を運行事業者に委託しているが、リース方式の採用、運行事業者による調達など、調達方法・維持管理方法についても現状のままではよいか再確認が必要である。なお、津島市が車両を一括購入する場合、起債活用の可能性がある（現行車両購入時は、地域活性化事業債（償還期間：5年、充当率：90%、交付税算入率：30%）を活用。）。

こうした車両選択・調達方法について、事業計画案の検討と併せて対応する必要がある。

### **○ネットワーク再編案を実現する事業計画案の構築**

既存のA・B・C・Dコースをもとに、車両の選択と投入台数の組み合わせからネットワーク再編案を実現するルート・ダイヤ・停留所位置の見直しが必要である。

事業計画案の構築には、市民自らが参加できる仕組み（検討組織）を用意し、検討組織で合意形成することが望ましい。