

序章. 調査の目的

1. 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する。

2. 調査の項目

本調査では、下記の業務について実施した。

(1) 公共交通に関する基礎調査

- 上位関連計画の策定状況
- 津島市内に提供されている移動サービスの実態について
- 主要目的施設の分布状況
- 周辺自治体の実態調査

(2) ネットワーク形成に関する調査

- ネットワークの状況について
- 交通空白地調査
- 小学校区単位でのサービス満足度（市民意識調査結果）

(3) セグメント別にみたサービス評価に関する調査

- 利用対象者をセグメントした移動サービスの提供状況
- 年齢世代別に着目した交通サービスの満足度（市民意識調査結果）
- グループインタビュー調査

(4) 津島市の公共交通サービスに関する課題抽出

- 前述の検討をふまえた課題抽出

(5) 実現可能な津島市巡回バスの課題解決策の立案

- 公共交通の課題整理
- 先行事例調査
- 財政支出シミュレーション検討
- 地区別ワークショップ
- 対応方針の検討
- 課題解決策のとりまとめ

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について

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について

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	対象	ルート等（津島市の範囲内）
鉄道	名古屋鉄道	津島線・尾西線
	JR	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）

※JR 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について

「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。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付けており、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について

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、それぞれの地方自治体別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、一部の地方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			○		○

資料：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

第2章. 公共交通ネットワークの形成に関する調査

(1) ネットワーク調査について

鉄道・名鉄路線バス・ふれあいバスが接続・乗り換えできるのか、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

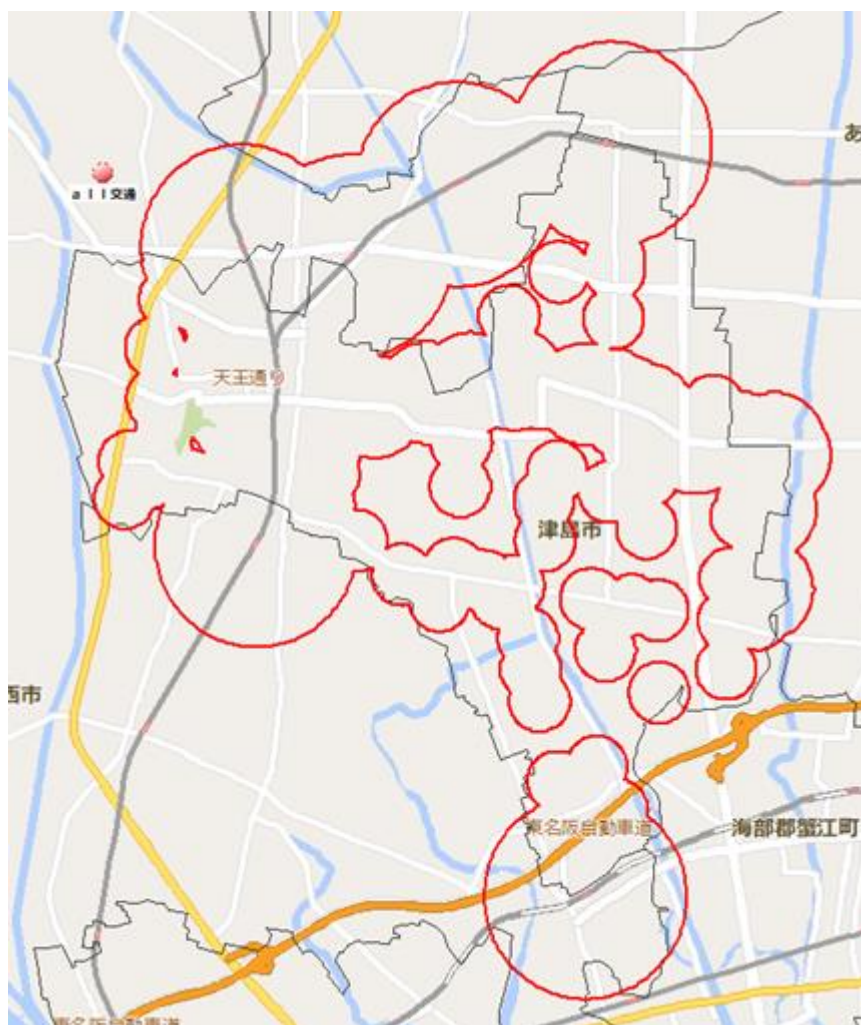
ふれあいバスと名鉄路線バスとの接続については、津島線系統は前後1時間以内に乗り継ぎできる状況にあるが、岩塚線系統は乗り継ぎができない時間帯が生じている。

(2) 交通空白地調査について

「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。

○本調査の設定によるカバーエリア

鉄道 1 km、名鉄路線バス津島線 500m、岩塚線・ふれあいバス 300m設定



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

津島市巡回バス検討委員会の条件設定でも、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。本調査の条件設定（岩塚線・ふれあいバスのカバーエリアを 300mで設定した。）の場合では「大縄町エリア」・「神守町エリア」の空白エリアが拡大し、市中央部の「愛宕町エリア」・東部の「百町エリア」、南部「中一色町エリア」など、交通空白エリアが大きく拡大する。

津島市都市計画マスタープランや津島市立地適正化計画で指定されている、市街化区域と都市機能誘導区域が定めら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が、市東南部エリアでは、交通空白地が存在し、移動に関するサービスレベルが異なっ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について

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（下図）。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。

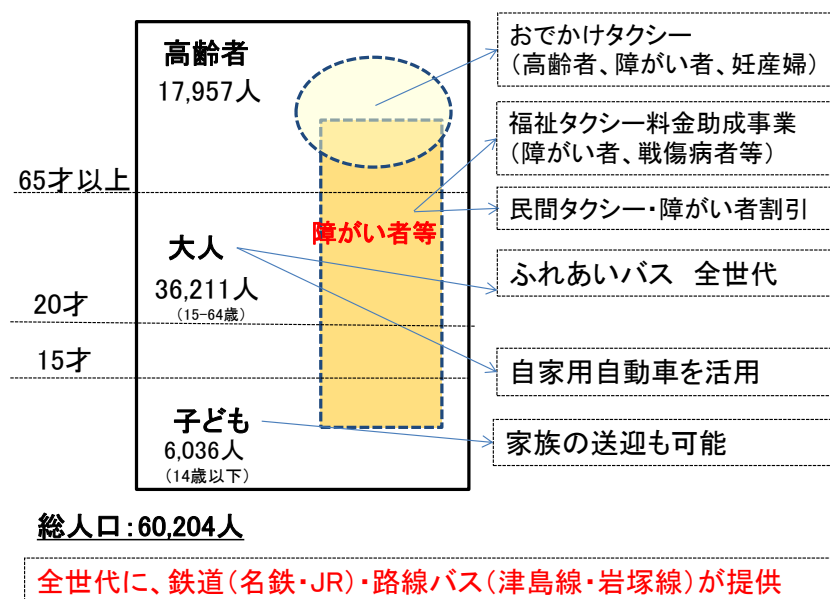
表 4-2-2 居住学区別「施策への満足度」(平均得点比較)

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

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について

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・路線バス・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。



※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について

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(下図)。

「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

(3) 移動制約者に対するヒアリング調査について

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。

○ふれあいバスの取り組みと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（mana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、周知活動をもっと実施すべき。

○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. 移動サービスに関する課題

第1章から第3章までの調査から、津島市の公共交通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下記のとおり。

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について	<p>○総合計画や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住民の満足度では、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。</p>
(2) 津島市内に提供されている移動サービスの実態調査	<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、乗客一人当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、令和5年3月末時点では、登録者数がサービス対象者の約20%であり、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、それぞれの地方自治体別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下記のとおり。

調査内容	実態をふまえた主な課題
(1) ネットワーク調査	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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の津島線が位置づけられ、支線は、名鉄路線バスの岩塚線・ふれあいバスが位置づけられると考えられる。</p>
(2) 交通空白地調査	<p>○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、名鉄路線バス津島線の停留所からは500mの圏域はカバーエリアと設定し、名鉄路線バスの岩塚線とふれあいバスは運行本数が少なく、ダイヤの接続・乗り換えが難しい状況を鑑み、これらの停留所からは300mの範囲でカバーエリアを設定し、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。</p> <p>○津島市西部の「大縄町エリア」や北東部の「神守町エリア」の一部に交通空白エリアが存在する。加えて、市中央部の「愛宕町エリア」・東部の「百町エリア」、南部「中一色町エリア」などにも、交通空白エリアが存在する。</p>
(3) 小学校区単位でのサービス満足度調査	<p>○市民意識調査により、「交通ネットワークの形成・公共交通の利便性」に対して、特に神島田小学校区の不満度が高い。</p> <p>○当該エリアは、施策の重要度でも高い数値を示しており、更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。</p>

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下記のとおり。

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・路線バス・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は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) 「年齢世代別」に着目した交通サービスの満足度調査	<p>○市民意識調査により、「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、更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><障がい者団体の意見></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><高齢者団体の意見></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>