

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	<ul style="list-style-type: none">○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。○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。○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。
(2) 交通空白地調査	<ul style="list-style-type: none">○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。○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。
(3) 小学校区単位でのサービス満足度調査	<ul style="list-style-type: none">○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。○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。

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>