

**津島市巡回バス等（公共交通）検討調査
報告書**

令和6年3月

津島市

<目次>

序章. 調査の概要	1
1. 調査の目的	1
2. 調査の項目	1
第1章. 公共交通に関する基礎調査	2
1. 公共交通に関する上位関連計画	2
2. 津島市内に提供されている移動サービスの実態	5
3. 主要目的施設の分布状況	13
4. 周辺自治体の実態調査	21
5. 基礎調査のとりまとめ	26
第2章. 公共交通ネットワークの形成に関する調査	28
1. ネットワーク調査（鉄道・名鉄路線バス・ふれあいバスの乗り継ぎ利用）	28
2. 交通空白地調査（鉄道・名鉄路線バス・ふれあいバスのカバー率）	47
3. 小学校区単位でのサービス満足度（市民意識調査結果）	49
4. 公共交通ネットワーク形成に関する調査のとりまとめ	53
第3章. セグメント別にみたサービス評価に関する調査	55
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	55
2. 「年齢世代」に着目した交通サービスの満足度	56
3. 移動制約者に対するヒアリング調査	59
4. セグメント別にみたサービス評価に関する調査のとりまとめ	64
第4章. 市民会議	67
1. 市民会議の実施について	67
2. 市民会議結果	69
3. 市民会議の整理（総括）	80
第5章. 移動サービスに関する課題と対応の考え方	82
1. 公共交通に関する基礎調査からみた津島市の課題	82
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	83
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	84
4. 市民会議からみた津島市の交通対策課題	85
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	86
第6章. 課題解決（案）について	88
1. 老朽化問題を抱える車両の選択	89
2. 財政投入規模の設定	92
3. 「ネットワーク再編」の骨格の検討	94
4. ネットワーク再編案の設計	96
5. 津島市の今後の対応	100

序章. 調査の概要

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して本調査を実施した。

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) 公共交通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

津島市における公共交通に関する上位関連計画としては、下記がある。それぞれの公共交通サービスに関する位置づけを確認した。

- 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

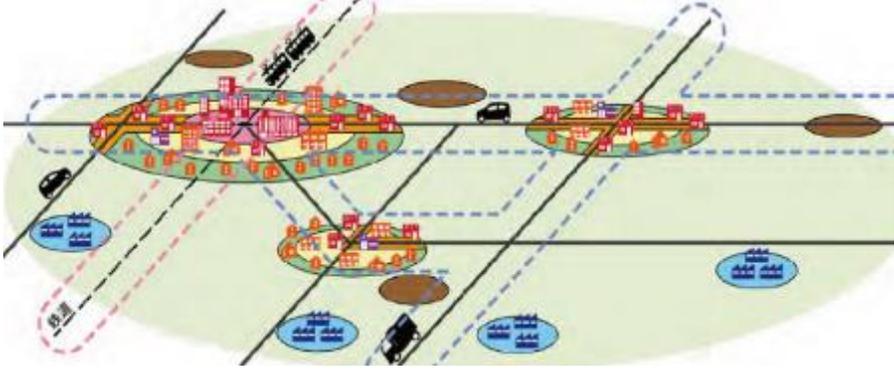
(1) 第5次津島市総合計画

第5次津島市総合計画での将来都市像、公共交通の方向性は以下のとおり。

策定日	令和3年(2021年)9月		
計画期間	令和3年(2021年)度～令和12年(2030年)度の10年		
将来都市像	～未来につなぐ～ 住んでみたい 住んでよかったまち 津島		
目標人口	令和12年(2030年)56,600人～59,500人を展望 (現状:2015年時点 63,431人)		
分野横断型まちづくり(重点戦略)	戦略2 まちの活力を高め、人の流れをつくる ○交通ネットワークの充実 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。		
分野別計画 公共交通	○施策のめざす姿 ・それぞれの目的や行先に応じて、最適な移動手段で、安心して快適に移動することができるようになっている。		
	○まちづくり指標		
	指標	現状 2019	目標 2030
	公共交通の利便性の向上に満足している市民の割合(%)	15.2	28.0
ふれあいバスを利用している市民の割合(%)	21.5	30.0	
○施策の方針 ・交通ネットワークとモビリティサービスの充実 ・コミュニティバスの利用促進 ・広域的な交通ネットワークの形成			

(3) 津島市立地適正化計画

津島市立地適正化計画の公共交通の方針は以下のとおり。

策定日	令和4年(2022年)3月
計画期間	令和4年(2022年)度～令和22年(2040年)の約20年
まちづくりの方針(交通)	<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3つの市街化区域間を快適で便利に、そして円滑に移動できるとともに、居住誘導区域外に住む市民の生活を維持するため公共交通施策を推進する。
公共交通の方針	<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の誰もが気軽に安全で、また快適に各拠点や公共施設等に移動できる公共交通体系を形成する。 ・多様な移動手段の組み合わせによって快適に移動サービスを提供するMaaSについても検討する。 
評価指標 公共交通関係	<p>津島駅の乗車人員 現状値 2,572,053 人 (2017年) → 目標値 3,000,000 人 (2040年)</p>

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の実態について確認した。

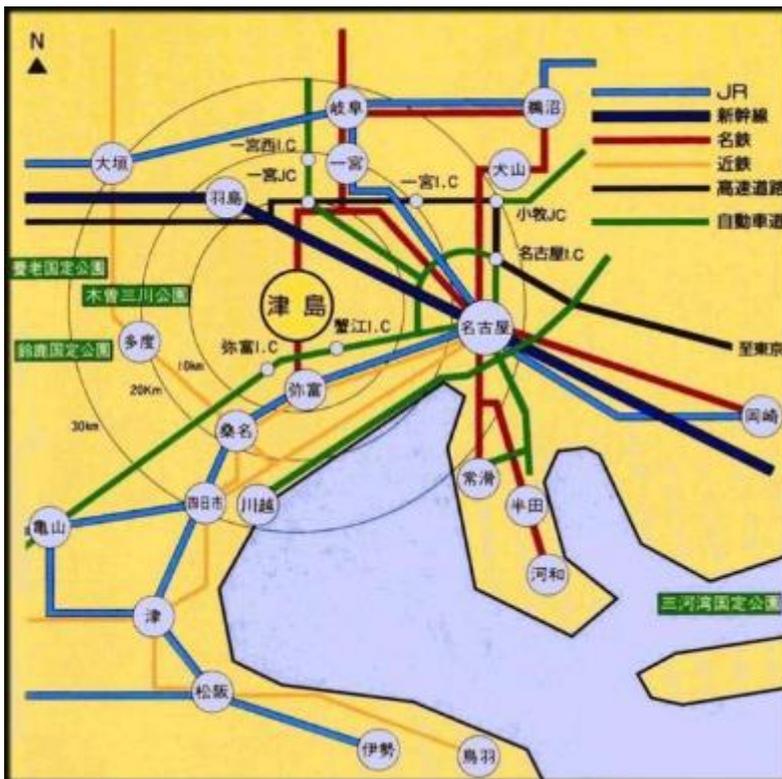
モード	移動サービスの種類	ルート・対象等（津島市の範囲内）
鉄道	名古屋鉄道	津島線・尾西線
	J R	関西本線（永和駅） ※
路線バス	名鉄バス	津島線・岩塚線
コミュニティバス	ふれあいバス	4ルート
その他	おでかけタクシー	高齢者（75歳以上）、障がい者、妊産婦
	福祉タクシー料金助成事業	障がい者、戦傷病者等
	その他の民間サービス	移動制約者向け民間サービス （移動販売車など）

※ J R 永和駅は愛西市内

（1）鉄道

津島市内には、名古屋鉄道（津島線・尾西線）が通過している。

また、津島市南部に J R 関西本線（永和駅）が通過している。



出典：津島市ホームページ（津島までのアクセス）

(2) 路線バス

名鉄バスについては、津島駅を起終点とする津島線・岩塚線の2系統が運行されている。

津島線 (43-45) 系統は、平日1日あたり40便の運行があり、1時間あたり2～3便程度運行されている。

岩塚線 (54-55) 系統は、平日1日あたり16便の運行があり、1時間あたり1便程度運行されている。



出典：名鉄バスホームページ（バス路線図（津島地区））

○名鉄バス・津島駅発の時刻表

津島線：43/44/45 系統 岩塚線：54/55 系統

平 日 (月～金)					
系統	4 3	4 4	4 5	5 4	5 5
行先	栄	名鉄バスセンター	大坪	名鉄バスセンター	大坪
経由	東神守 安松	東神守 安松	東神守	百町 地下鉄岩塚	百町
4					
5		52			
6	31 55	11 41		21	
7	20	05 33 48		02 42	
8	03	21 44		12 47	
9	24	04 44		22	
10		08 38		22	
11		08 38		52	
12		08			
13		08			
14		08 38		22	
15		08 38		22	
16	08	38		22	
17	03 43	23		19	
18	23	03 43		19	
19	36	16		22	
20		15 45		22	
21		15 45			12
22			28		
23					
24					

出典：名鉄バスホームページ (時刻表検索)

○ふれあいバスの利用実態・市負担額の推移

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。

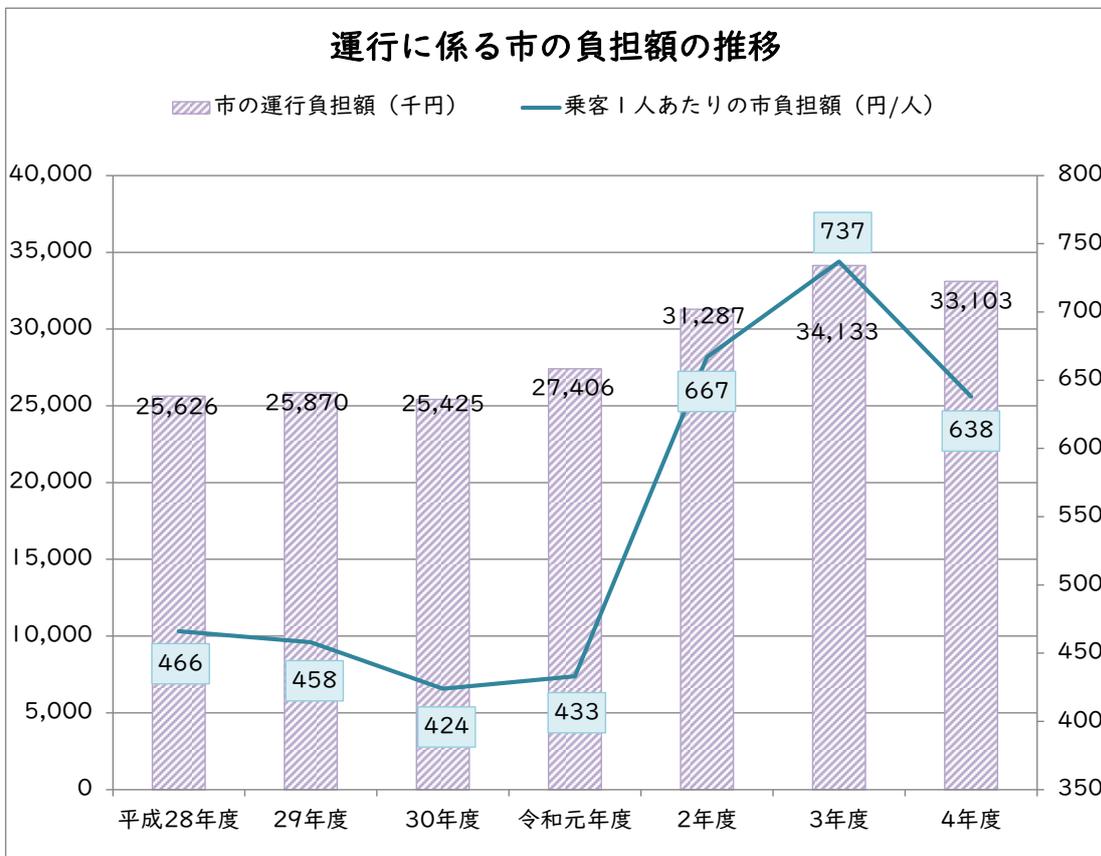
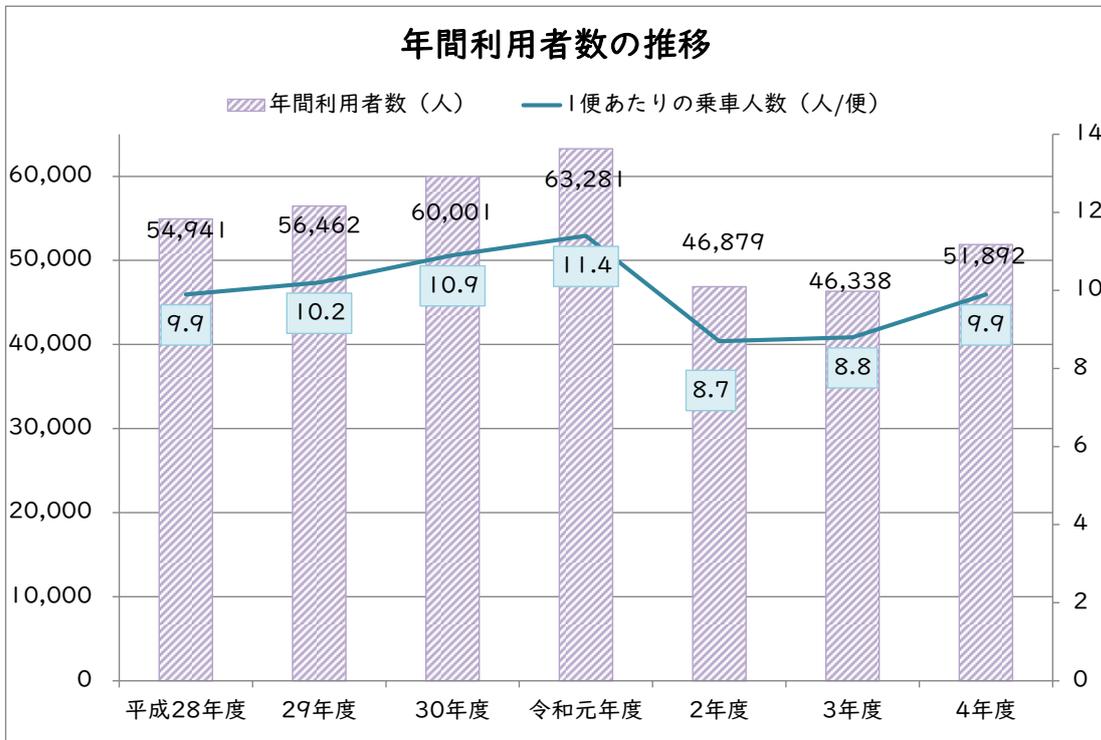


表 ふれあいバスの利用者数の推移・市の運行負担額等の推移

項目	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
	(H28.4.1 ~H29.3.31)	(H29.4.1 ~H30.3.31)	(H30.4.1 ~H31.3.31)	(H31.4.1 ~R2.3.31)	(R2.4.1 ~R3.3.31)	(R3.4.1 ~R4.3.31)	(R4.4.1 ~R5.3.31)
①運行日数	308日	308日	307日	309日	308日	308日	308日
②運行本数	5,544本	5,544本	5,522本	5,553本	5,393本	5,236本	5,236本
(運休本数)			4本	9本			
③年間利用者数	54,941人	56,462人	60,001人	63,281人	46,879人	46,338人	51,892人
④運行経費 (運行契約金額)	30,519,104円	30,804,928円	30,780,127円	32,777,715円	35,038,321円	38,644,918円	38,587,780円
⑤運賃収入	4,892,900円	5,022,800円	5,355,000円	5,646,600円	4,236,000円	4,220,100円	4,752,200円
⑥その他収入	0円	38,880円	0円	321,200円	435,000円	292,050円	732,600円
		車内広告2,160円×3枠×3月× 2台		車体広告6,050円×4月×1台、 乗補助金	車体広告6,050円×(12月×1台 +8月×1台)、乗補助金	車体広告 後：6,050円×12月×2 左右：48,950円×3月	車体広告 後：6,050円×12月×2 左右：48,950円×12月
⑦その他経費	0円	126,576円	0円	595,760円	920,160円	0円	0円
		停留所保守管理委託		停留所修繕等作成	停留所整備委託、路線図作成等		
⑧市の運行負担額 (④-⑤-⑥+⑦)	25,626,204円	25,869,824円	25,425,127円	27,405,675円	31,287,481円	34,132,768円	33,102,980円
⑨1日平均乗車人数 (③/①)	178.4人	183.3人	195.4人	204.8人	152.2人	150.4人	168.5人
⑩1便あたりの乗車人数 (③/②)	9.9人	10.2人	10.9人	11.4人	8.7人	8.8人	9.9人
⑪乗客1人あたりの運行経費 (④/③)	555円	546円	513円	518円	747円	834円	744円
⑫乗客1人あたりの市負担額 (⑧/③)	466円	458円	424円	433円	667円	737円	638円
⑬1日あたり市負担額 (2台分) (⑧/①)	83,202円	83,993円	82,818円	88,692円	101,583円	110,821円	107,477円

(4) その他の移動サービス

津島市でのその他の移動サービスとしては、以下のものがある。

① おでかけタクシー

事業目的	高齢者等の通院や買い物などの日常的な外出を支援するサービス
利用開始日	令和5年1月10日
対象者	高齢者（75歳以上） 障がい者（身体障害者手帳1～3級、療育手帳A・B判定、精神障害者保健福祉手帳1・2級保持者） 妊産婦（妊婦及び出産後1年未満の産婦）
利用範囲	市内全域、JR永和駅・蟹江駅
利用時間	8:30～19:00（土曜・日曜・祝日も利用可能）
負担額	「タクシー運賃+迎車料金」の半額（10円未満切り上げ）
事業者	市と契約を締結したタクシー事業者（名鉄西部交通㈱、日の丸タクシー㈱、㈱玉利タクシー、名古屋近鉄タクシー㈱）
利用方法	事前登録制、付き添い者の同乗可能、利用回数制限なし
所管課	健康福祉部 福祉課、高齢介護課、健康推進課

おでかけタクシーの令和5年12月時点の累計利用登録者数は3,250人で、利用実績の累計は25,838件である。利用件数・市負担額ともに増加傾向にあり、今後も登録者数の増加・利用件数の増加が想定されるため、市の負担額は増加するものと思われる。

◆ 利用登録者数

	高齢者	障がい者	妊産婦	合計
令和4年11月	1,070	65	9	1,144
令和4年12月	555	28	4	587
令和5年1月	318	23	5	346
令和5年2月	197	17	4	218
令和5年3月	179	10	3	192
令和5年4月	123	19	1	143
令和5年5月	80	8	6	94
令和5年6月	87	7	8	102
令和5年7月	58	2	5	65
令和5年8月	63	6	1	70
令和5年9月	63	2	7	72
令和5年10月	85	3	▲ 1	87
令和5年11月	65	11	1	77
令和5年12月	53	3	▲ 3	53
登録者累計	2,996	204	50	3,250

◆ 利用実績

	合計	
	件数	市負担額
令和5年1月	942	611,650
令和5年2月	1,557	1,002,870
令和5年3月	1,919	1,267,720
令和5年4月	1,956	1,276,480
令和5年5月	2,188	1,440,180
令和5年6月	2,194	1,422,260
令和5年7月	2,420	1,556,540
令和5年8月	2,367	1,519,770
令和5年9月	2,517	1,566,170
令和5年10月	2,606	1,637,300
令和5年11月	2,522	1,583,730
令和5年12月	2,650	1,697,880
利用実績累計	25,838	16,582,550

② 福祉タクシー料金助成事業

対象	身体障害者手帳 1～3 級、療育手帳 A・B 判定、精神障害者保健福祉手帳 1・2 級保持者 戦傷病者手帳特別項症～第 5 項症、被爆者健康手帳 の所持者
内容	タクシーを利用する場合、利用券 1 枚につき 500 円以内の助成
条件	年間 24 枚まで 乗車 1 回につき 2 枚まで利用可能
所管課	健康福祉部福祉課

③ その他の民間サービス

タクシー	○障がい者割引 ・民間タクシー事業者において、障がい者手帳等の提示により、タクシー運賃が 1 割引となる。
買い物サービス	○移動販売車 ・商業施設（ヨシヅヤ）によって、移動スーパー「とくし丸」のサービス提供が行われている。津島市をカバーする店舗としては、ヨシヅヤ津島北テラス店が対応している。

3. 主要目的施設の分布状況

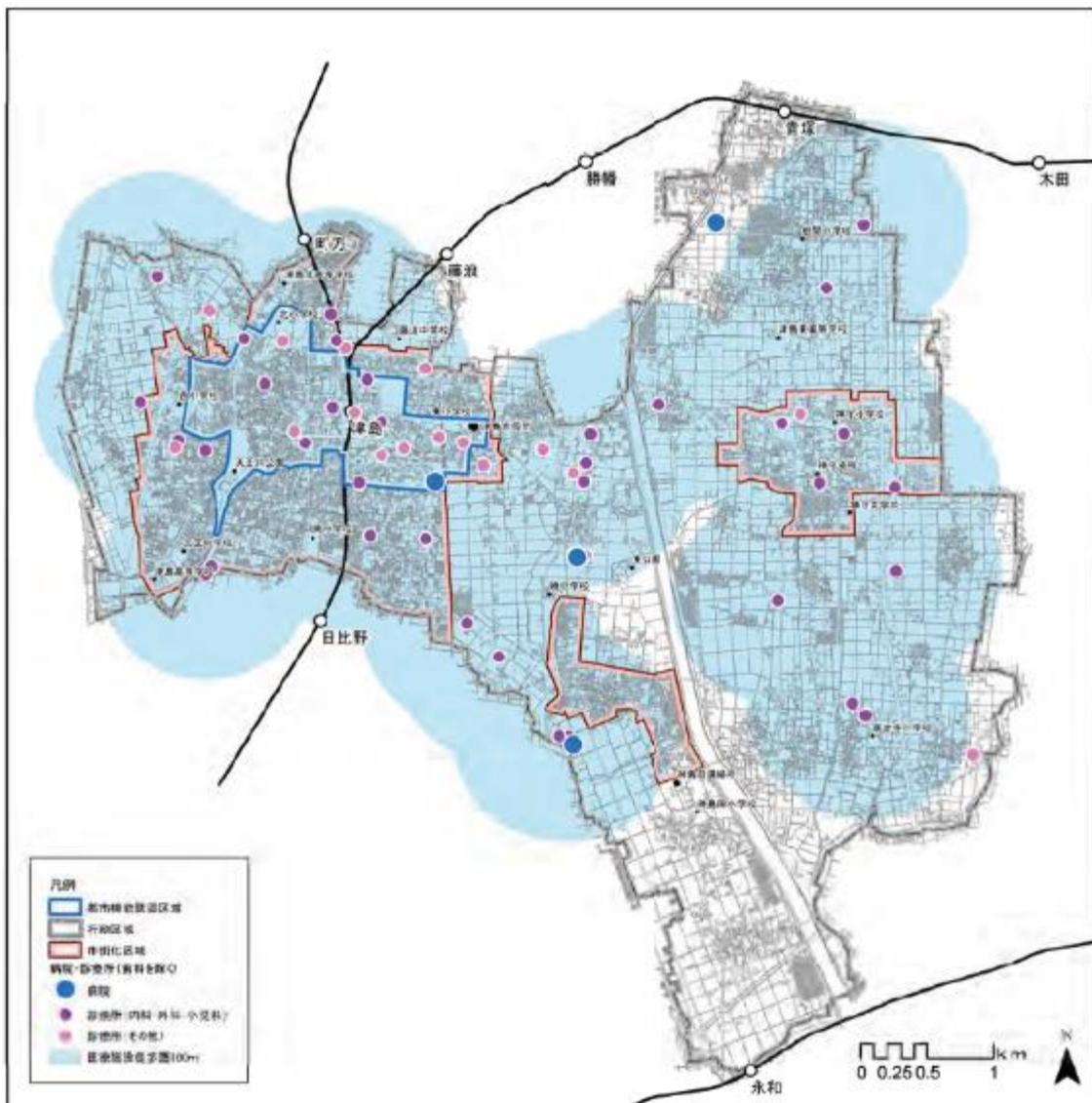
令和4年3月に策定されている津島市立地適正化計画において、医療施設、社会福祉施設、子育て支援施設、教育施設、文化施設、集会施設、商業施設、行政施設の都市機能の分布状況が整理されている。

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。ここでは、現状のこれら都市機能誘導施設の分布実態を確認した。

(1) 医療施設の分布

病床数20床以上を有する病院は4施設立地しており、そのうち都市機能誘導区域及び市街化区域の外側に3施設立地している。

都市機能誘導区域に1施設(津島市民病院)が立地しているため、都市機能誘導区域への移動サービスが確保できていれば医療施設へのアクセスは可能であるが、その他複数の診療所も区域外に立地しており、これら施設へアクセスできる移動サービスが望まれる。

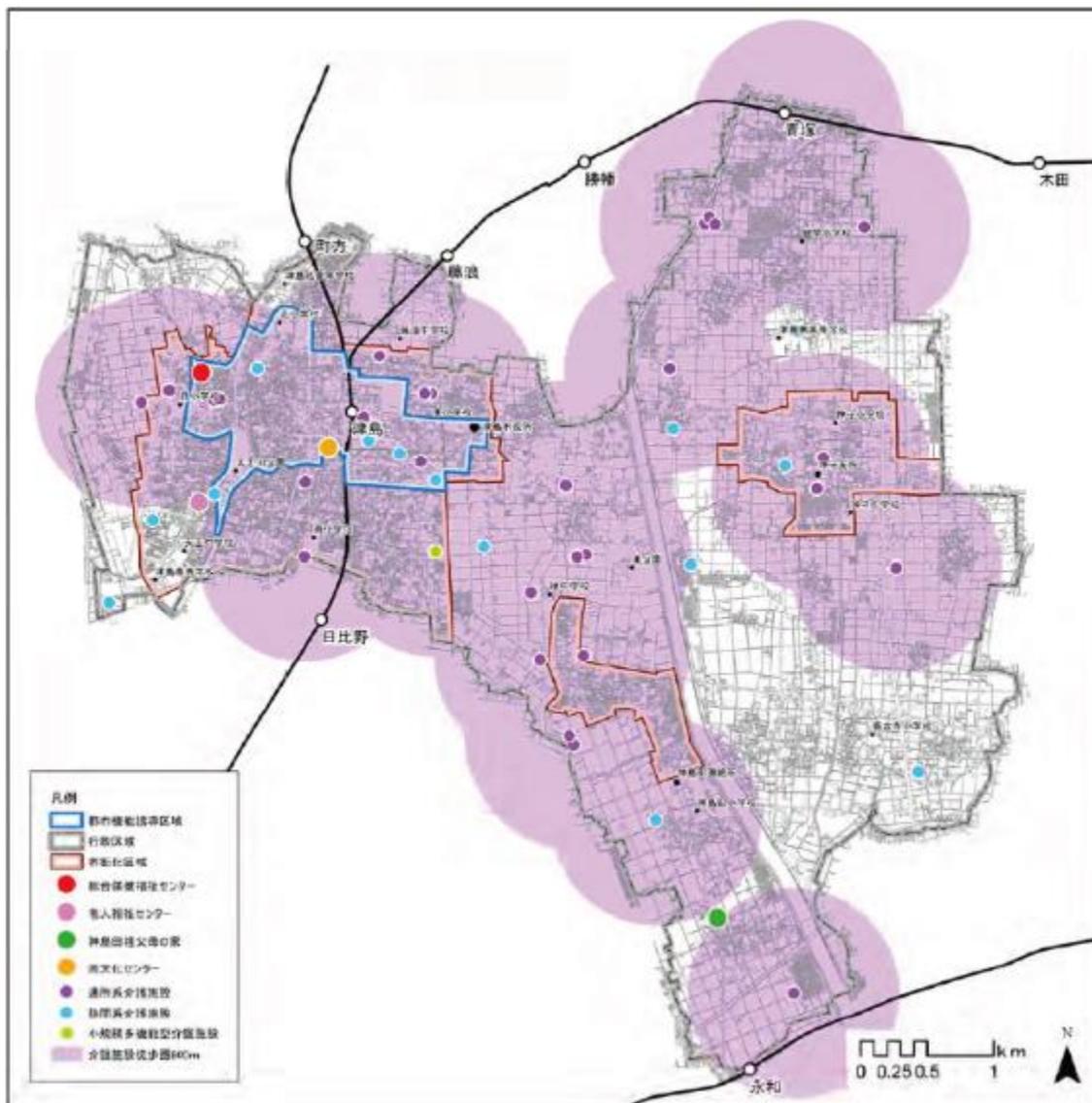


出典：津島市立地適正化計画

(2) 社会福祉施設の分布

社会福祉施設のカテゴリーに入る「老人福祉センター」「神島田祖父母の家」「通所系介護施設」などの立地状況を見ると、都市機能誘導区域及び市街化区域の外側に一部施設が立地している。

総合保健福祉センターが都市機能誘導区域内に立地しているため、都市機能誘導区域への移動サービスが確保できていれば社会福祉施設へのアクセスは可能である。また、施設での送迎サービスが一部で行われているものの、区域外に立地している施設利用ニーズに応えるにはアクセスできる移動サービスが望まれる。

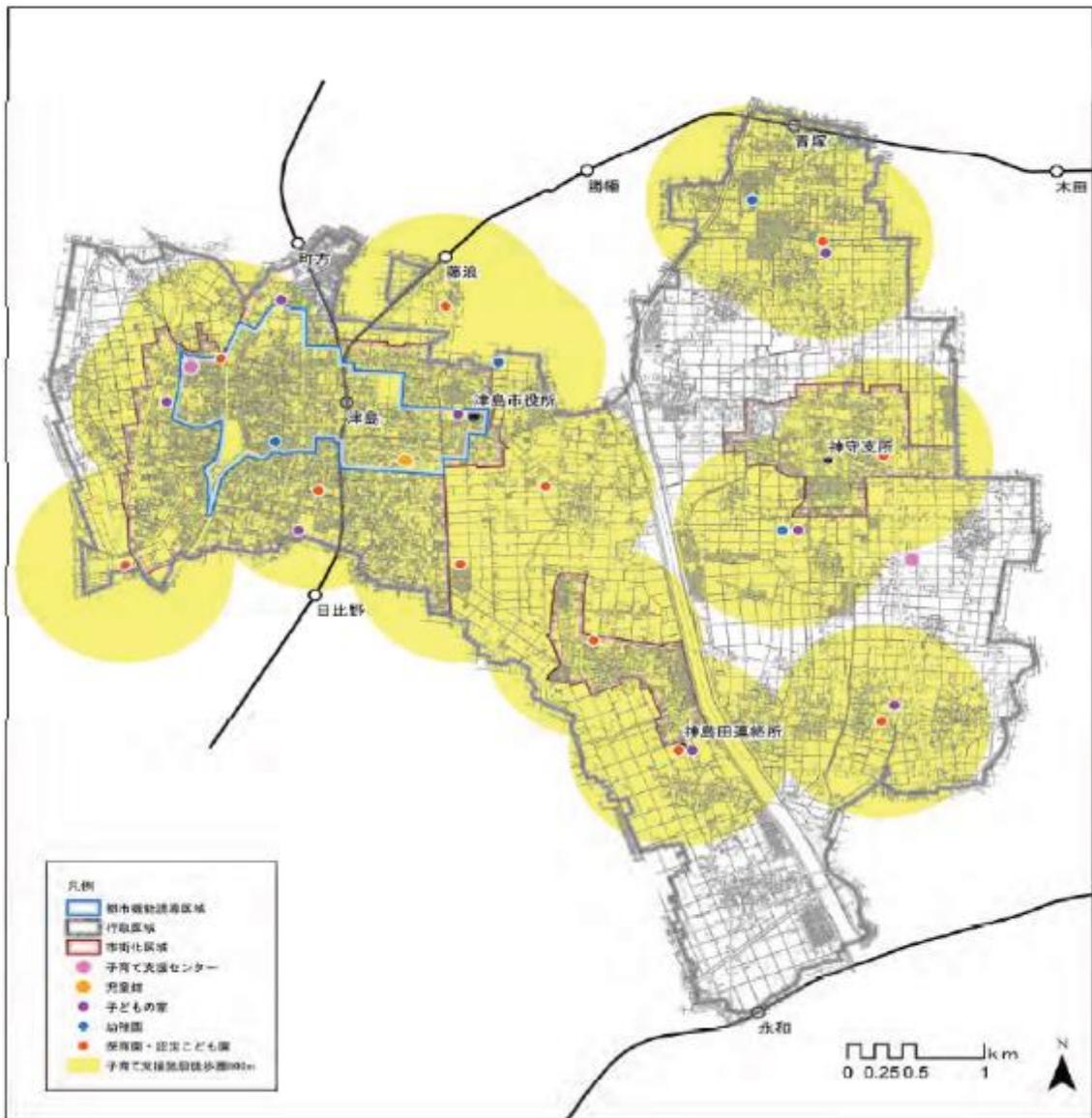


出典：津島市立地適正化計画

(3) 子育て支援施設の分布

子育て支援施設のカテゴリーに入る「子育て支援センター」「子どもの家」などの立地状況をみると、都市機能誘導区域及び市街化区域の外側に一部施設が立地している。

子育て支援センターでは、自由来所・育児相談・親子交流・サークル支援などが行われている。都市機能誘導区域に子育て支援センターが立地しているので当該施設への移動サービスが確保できていれば子育て支援施設へのアクセスは可能であるものの、区域外に立地している身近な施設に対する利用ニーズに応えるには、アクセスできる移動サービスが望まれる。

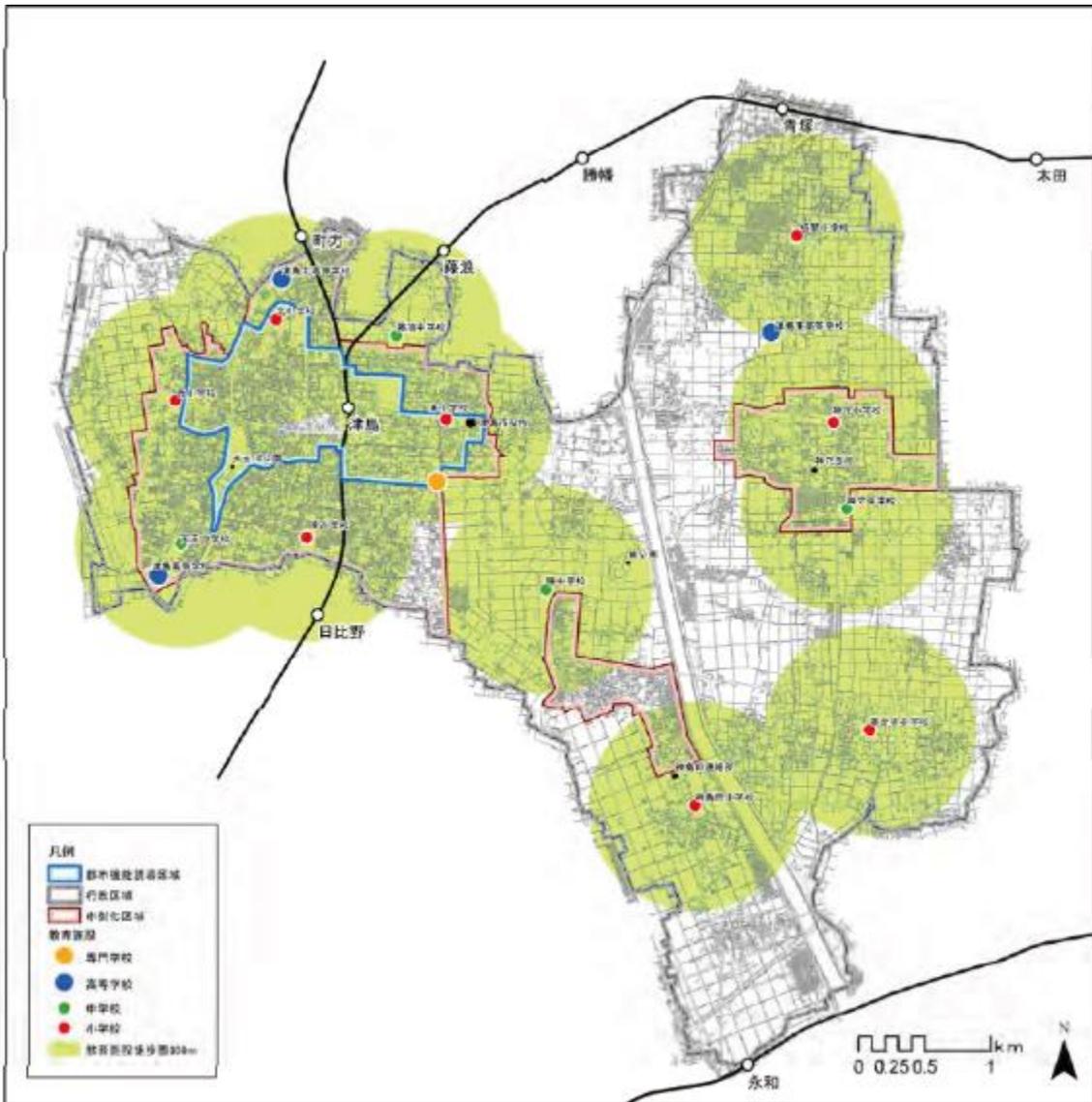


出典：津島市立地適正化計画

(4) 教育施設の分布

教育施設のカテゴリーに入る「専門学校」「高等学校」などの立地状況をみると、都市機能誘導区域内に専門学校は立地しているが、高等学校は3校全て都市機能誘導区域の外側で、津島東高等学校は市街化区域の外側に立地している。

高等学校は、通学の安全性から、鉄道・路線バス等の接続が望まれる。

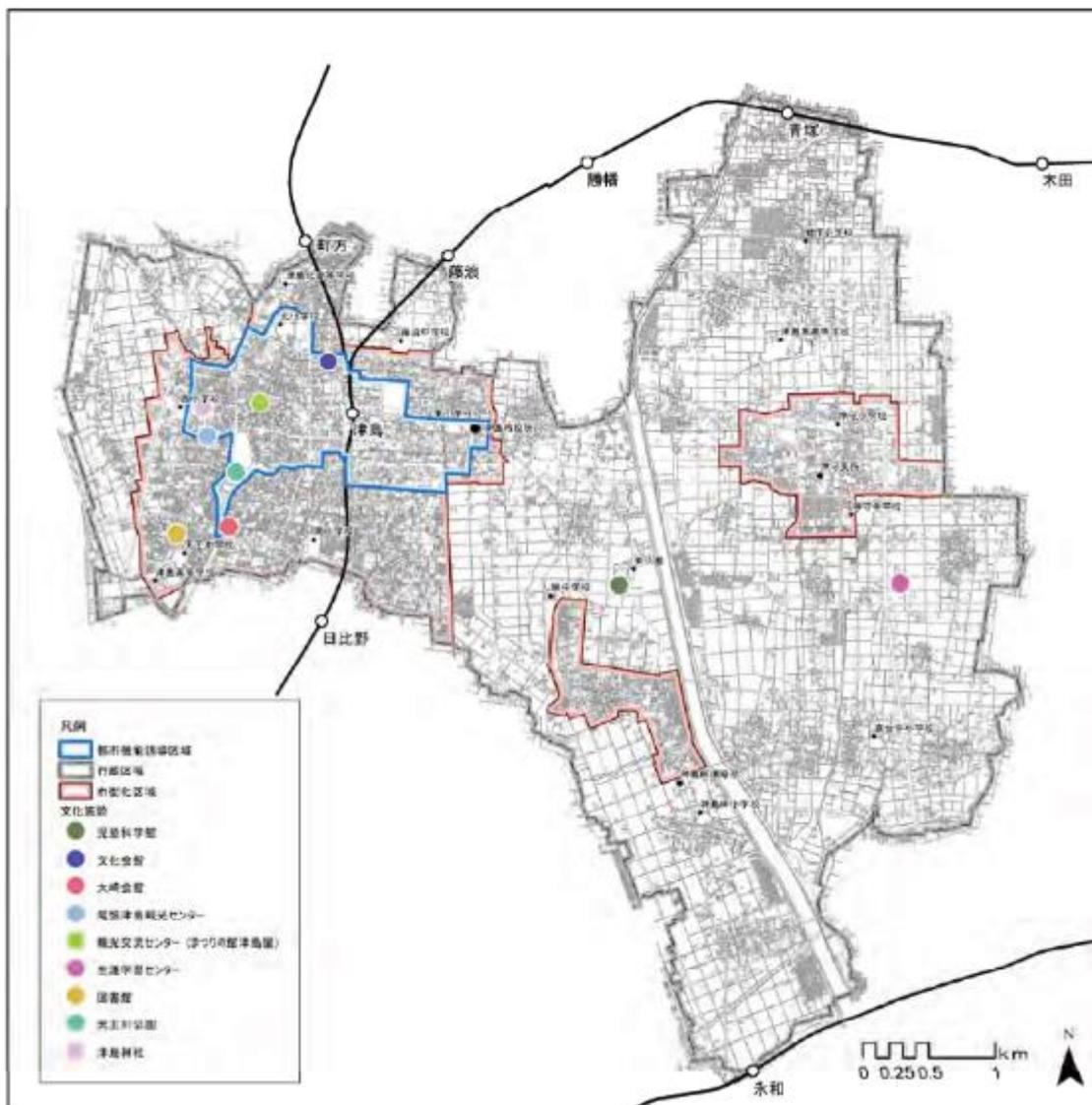


出典：津島市立地適正化計画

(5) 文化施設の分布

文化施設のカテゴリーに入る「児童科学館」「文化会館」「生涯学習センター」「図書館」などの立地状況をみると、児童科学館や生涯学習センターなどの一部施設が、都市機能誘導区域及び市街化区域の外側に立地している。

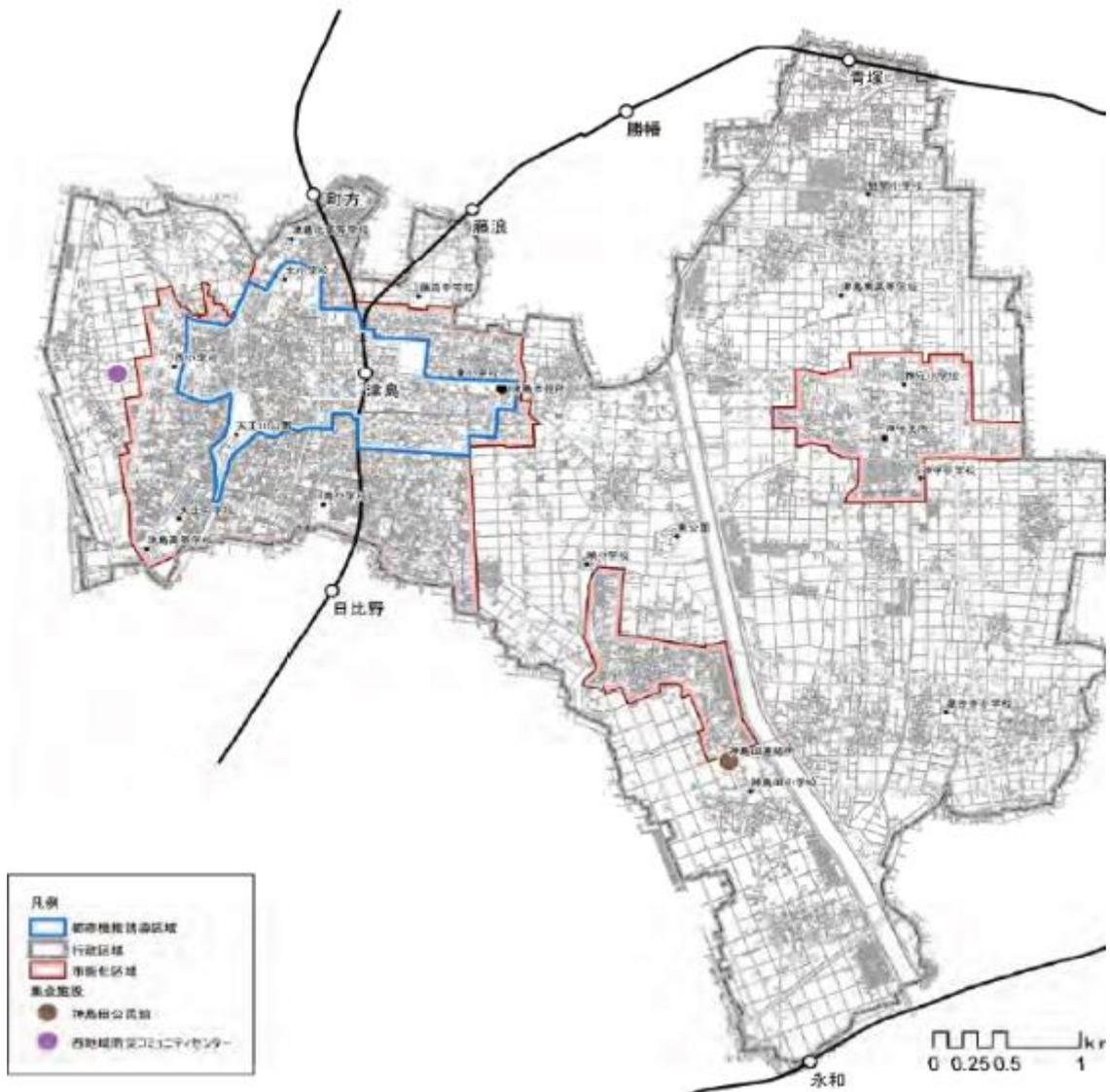
都市機能誘導区域の外側の図書館や生涯学習センターなどへアクセスできる移動サービスが望まれる。



出典：津島市立地適正化計画

(6) 集会施設の分布

集会施設のカテゴリーに入る「西地域防災コミュニティセンター」「神島田公民館」の2施設の立地状況をみると、2施設ともに、都市機能誘導区域及び市街化区域の外側に立地している。2施設へアクセスできる移動サービスが望まれる。

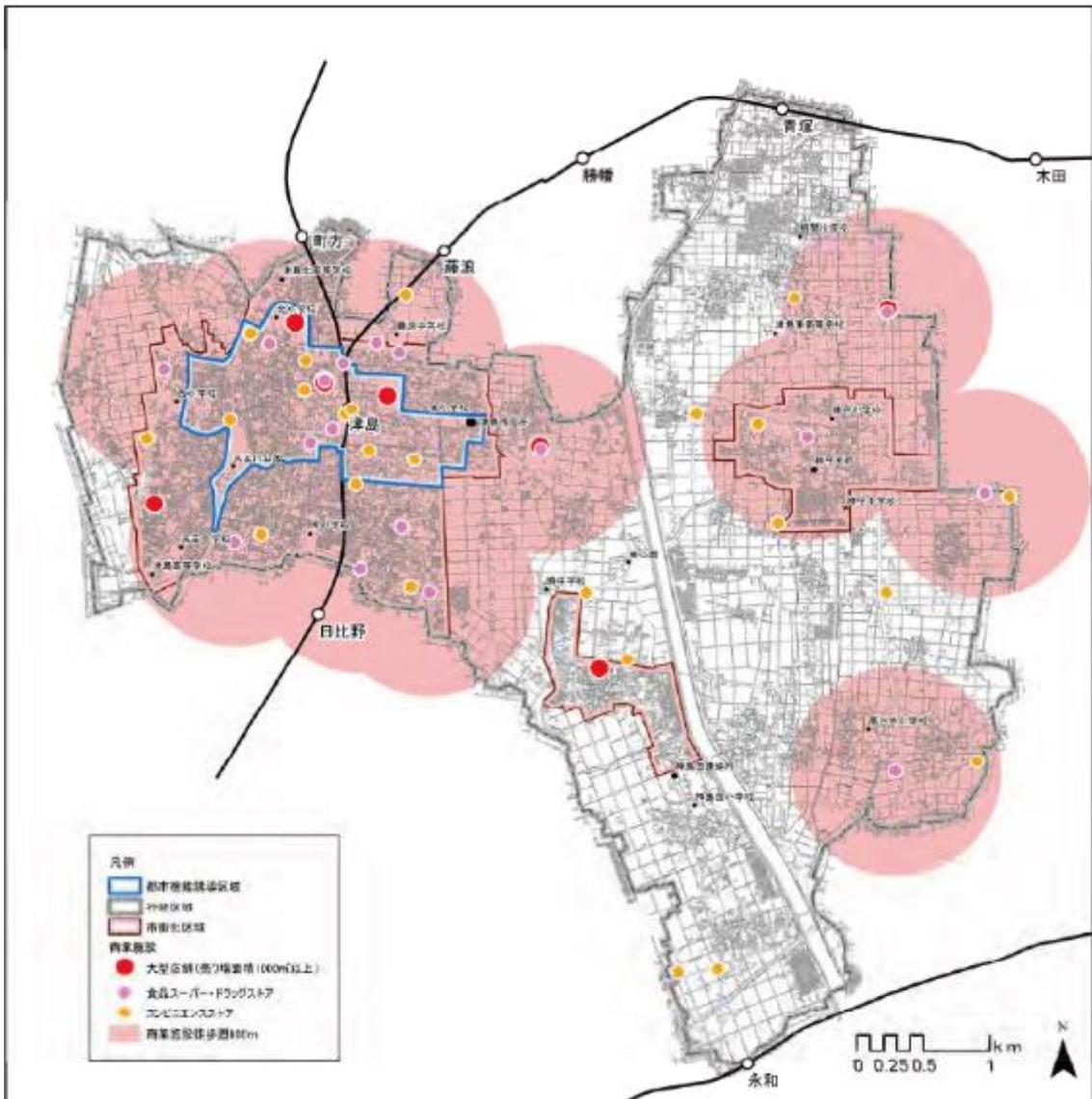


出典：津島市立地適正化計画

(7) 商業施設の分布

商業施設の 카테고리では、大型店舗、食品スーパー、ドラッグストア、コンビニエンスストア等が対象で、その立地状況は以下のとおり。

最近では、一部商業施設で移動販売車によるサービス展開も行われるようになってきており、津島市全域がカバーされている。その一方で、買い物利用者の立場から、複数の商品を比較検討できる大型店舗へアクセスできる移動サービスが望まれる。

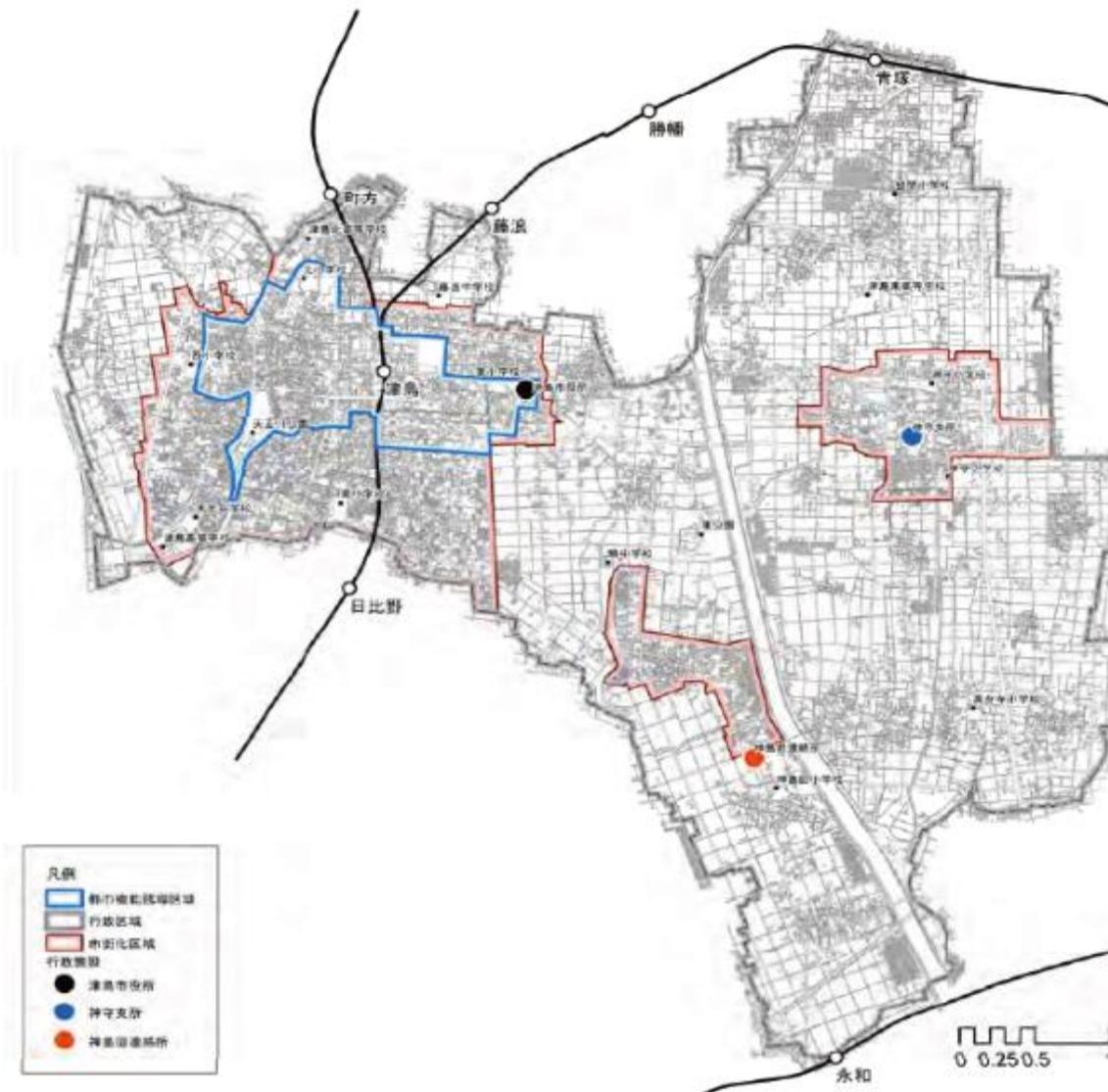


出典：津島市立地適正化計画

(8) 行政施設の分布

行政施設については、都市機能誘導区域内の本庁である「津島市役所」、分庁である「神守支所」「神島田連絡所」の3施設がある。

津島市役所への移動サービスが確保できていれば行政施設へのアクセスは可能であるものの、都市機能誘導区域の外側に立地している身近な分庁に対する利用ニーズに応えるには、アクセスできる移動サービスが望まれる。



出典：津島市立地適正化計画

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。

	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			○		○

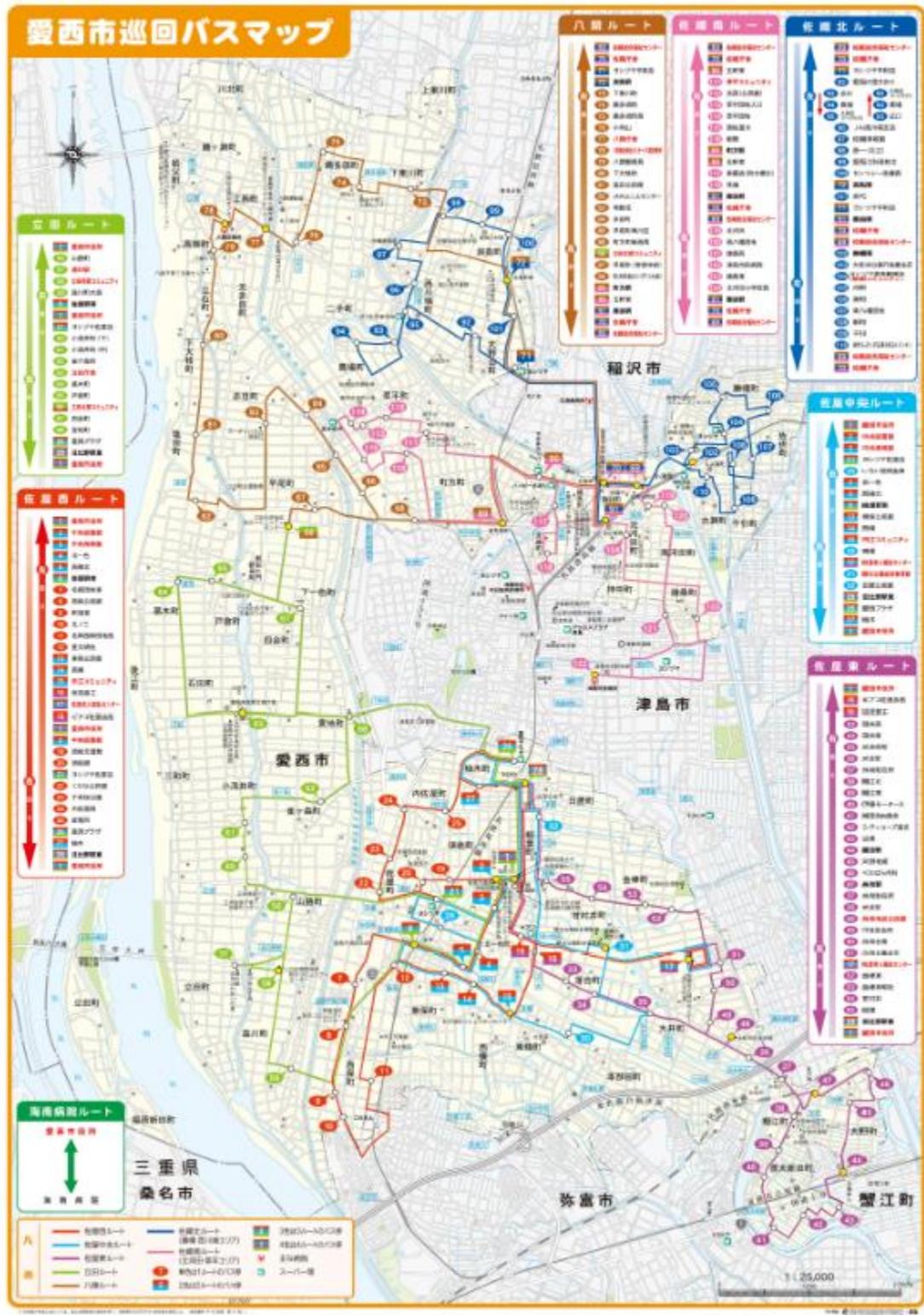
出典：愛知県都市・交通局交通対策課「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」（令和5年5月）より作成

注：海津市については、ホームページより作成

(1) 愛西市

○愛西市巡回バス

令和2年4月に現行路線に改定。無料、日曜・祝祭日・年末年始運休、月から土曜の週6日の運行となっている。佐織南ルートから津島市民病院への接続・乗り入れが行われている。



出典：愛西市ホームページ

(2) あま市

○あま市巡回バス

令和5年6月に運行経路・ダイヤを改定。火・水・金曜の週3日、有償運行。

現状、津島市内への乗り入れはないが、名鉄津島線の木田駅・七宝駅への接続があり、名鉄を通じた乗り換え利用は可能。蟹江町内のJR蟹江駅への接続・乗り入れが行われている。



出典：あま市ホームページ

(3) 蟹江町

○お散歩バス

令和3年7月に現行路線に一部改定。無料、祝祭日・年末年始運休、毎日運行となっている。

蟹江町の運行ルートは町内のみとなっているため、ふれあいバスとの直接の接続・乗換利用は難しい。ふれあいバスがJR関西本線永和駅に乗り入れていることから、JR関西本線で蟹江駅を経由すれば、蟹江町お散歩バスを利用することができる。



出典：蟹江町ホームページ

(4) 海津市

岐阜県海津市は、令和2年3月に「第2次海津市地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）」を策定し、計画的に交通施策を実施している。

○海津市デマンド交通

事前予約制、ミーティングポイント方式、有償のデマンド乗合タクシー事業を実施。月曜から土曜（年末年始を除く。）の運行。津島市への乗り入れは特にない。

○海津津島線（津島駅へのバス運行）

令和5年10月から実証実験運行として、ジャンボタクシーを活用した、海津市（駒野駅・市役所）と津島駅を結ぶアクセスバスを実施。大人1乗車300円等の有償運行で、毎日運行している。

海津市内



津島市内



津島駅ロータリー



出典：海津市ホームページ

5. 基礎調査のとりまとめ

(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以下のとおり。

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月調査）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・ふれあいバスの乗り継ぎ利用）

上位関連計画で目指している「公共交通ネットワークづくり」が形成できているかを確認するため、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、ダイヤを確認する。対象モードは、津島市がコントロールできるふれあいバスを中心に、鉄道と名鉄路線バスとの接続を以下の条件に基づき検討した。

対象モード	ふれあいバスと鉄道	ふれあいバスと名鉄路線バス
前提条件	1時間以内に乗り継ぎが可能か否か	
乗り継ぎにかかる所要時間	5分 (5分未満は乗り継ぎ不可)	3分 (3分未満は乗り継ぎ不可)

(1) 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が接続する停留所において、ふれあいバスの出発・到着時刻での鉄道の上下両方面の接続時刻を確認した。

① 名鉄津島線・津島駅での接続状況

津島駅でのふれあいバスと鉄道との接続状況は、津島線の運行本数が上下方面ともに1時間あたり3便程度の運行本数があるため、時間によって多少の時間差があるが、乗り継ぎ可能である。

○Aコース（公共施設巡回コース）

平日

バス停名	津島駅	名鉄津島線津島駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（弥富方面）前時間	下り（弥富方面）後時間
出発時刻	9:15	8:59	9:25	9:09	9:31
到着時刻	9:59	9:45	10:17	9:53	10:09
出発時刻	10:10	10:02	10:17	9:53	10:23
到着時刻	10:54	10:47	11:02	10:39	11:09
出発時刻	12:35	12:17	12:47	12:24	12:54
到着時刻	13:19	13:02	13:32	13:09	13:24
出発時刻	14:40	14:32	14:47	14:24	14:54
到着時刻	15:24	15:17	15:32	15:09	15:39
出発時刻	16:03	15:57	16:12	15:55	16:09
到着時刻	16:47	16:42	16:57	16:37	16:55

土日祝

バス停名	津島駅	名鉄津島線津島駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（弥富方面）前時間	下り（弥富方面）後時間
出発時刻	9:15	9:00	9:30	8:55	9:26
到着時刻	9:59	9:47	10:17	9:41	10:11
出発時刻	10:10	10:02	10:17	9:56	10:26
到着時刻	10:54	10:47	11:02	10:41	11:11
出発時刻	12:35	12:17	12:47	12:24	12:54
到着時刻	13:19	13:02	13:32	13:09	13:24
出発時刻	14:40	14:32	14:47	14:24	14:54
到着時刻	15:24	15:17	15:32	15:09	15:39
出発時刻	16:03	15:47	16:17	15:54	16:09
到着時刻	16:47	16:32	17:02	16:41	16:56

○Bコース（神島田コース）

平日

バス停名	津島駅	名鉄津島線津島駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（弥富方面）前時間	下り（弥富方面）後時間
到着時刻	9:01	8:40	9:13	8:53	9:09
出発時刻	10:25	10:17	10:32	10:09	10:39
到着時刻	11:33	11:17	11:47	11:24	11:39
出発時刻	13:25	13:17	13:32	13:09	13:39
到着時刻	14:33	14:17	14:47	14:24	14:39
出発時刻	16:05	15:57	16:12	15:55	16:17
到着時刻	17:07	17:00	17:12	16:55	17:17

土日祝

バス停名	津島駅	名鉄津島線津島駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（弥富方面）前時間	下り（弥富方面）後時間
到着時刻	9:01	8:42	9:12	8:55	9:11
出発時刻	10:25	10:17	10:32	10:11	10:41
到着時刻	11:33	11:17	11:47	11:24	11:39
出発時刻	13:25	13:17	13:32	13:09	13:39
到着時刻	14:33	14:17	14:47	14:24	14:39
出発時刻	16:05	15:47	16:17	15:54	16:26
到着時刻	17:07	16:47	17:17	16:56	17:26

〇Cコース（神守北回りコース）

平日

バス停名	津島駅	名鉄津島線津島駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（弥富方面）前時間	下り（弥富方面）後時間
到着時刻	8:49	8:40	8:59	8:41	9:09
出発時刻	11:05	10:47	11:17	10:54	11:24
到着時刻	11:54	11:47	12:02	11:39	12:09
出発時刻	13:27	13:17	13:32	13:09	13:39
到着時刻	14:16	14:02	14:32	14:09	14:24
出発時刻	16:55	16:42	17:00	16:47	17:07
到着時刻	17:38	17:30	17:57	17:25	17:47

土日祝

バス停名	津島駅	名鉄津島線津島駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（弥富方面）前時間	下り（弥富方面）後時間
到着時刻	8:49	8:42	8:57	8:39	8:55
出発時刻	11:05	10:47	11:17	10:56	11:11
到着時刻	11:54	11:47	12:02	11:39	12:09
出発時刻	13:27	13:17	13:32	13:09	13:39
到着時刻	14:16	14:02	14:32	14:09	14:24
出発時刻	16:55	16:47	17:02	16:41	17:11
到着時刻	17:38	17:32	17:47	17:26	17:56

○Dコース（神守南回りコース）

平日

バス停名	津島駅	名鉄津島線津島駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（弥富方面）前時間	下り（弥富方面）後時間
出発時刻	9:10	8:59	9:25	8:53	9:31
到着時刻	10:03	9:45	10:17	9:53	10:09
出発時刻	12:15	12:02	12:32	12:09	12:24
到着時刻	13:08	13:02	13:17	12:54	13:24
出発時刻	15:00	14:47	15:17	14:54	15:09
到着時刻	15:53	15:42	16:00	15:47	16:09
出発時刻	17:15	17:00	17:27	17:07	17:25
到着時刻	18:02	17:57	18:12	17:55	18:07

土日祝

バス停名	津島駅	名鉄津島線津島駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（弥富方面）前時間	下り（弥富方面）後時間
出発時刻	9:10	9:00	9:30	8:55	9:26
到着時刻	10:03	9:47	10:17	9:56	10:11
出発時刻	12:15	12:02	12:32	12:09	12:24
到着時刻	13:08	13:02	13:17	12:54	13:24
出発時刻	15:00	14:47	15:17	14:54	15:09
到着時刻	15:53	15:47	16:02	15:39	16:09
出発時刻	17:15	17:02	17:32	16:56	17:26
到着時刻	18:02	17:47	18:17	17:56	18:11

② 名鉄津島線・青塚駅での接続状況

青塚駅でのふれあいバスと鉄道との接続状況は、津島駅と同様に津島線の運行本数が一定程度あるため、時間によって多少の時間差があるが、乗り継ぎ可能である。

〇Cコース（神守北回りコース）

平日

バス停名	青塚駅 南口	名鉄津島線青塚駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋 方面）前時間	上り（名古屋 方面）後時間	下り（弥富行 き）前時間	下り（弥富行 き）後時間
出発時刻	8:19	8:13	8:24	8:07	8:34
出発時刻	11:24	11:08	11:38	11:17	11:32
出発時刻	13:46	13:38	13:53	13:32	14:02
出発時刻	17:14	17:07	17:19	17:00	17:30

土日祝

バス停名	青塚駅 南口	名鉄津島線青塚駅（すべて発車時刻）			
		上り（名古屋 方面）前時間	上り（名古屋 方面）後時間	下り（弥富行 き）前時間	下り（弥富行 き）後時間
出発時刻	8:19	8:07	8:37	8:10	8:32
出発時刻	11:24	11:08	11:38	11:17	11:32
出発時刻	13:46	13:38	13:53	13:32	14:02
出発時刻	17:14	17:08	17:23	17:04	17:19

③ JR関西本線・永和駅での接続状況

永和駅でのふれあいバスと鉄道との接続状況は、関西本線の運行本数が一定程度あるため、時間によって多少の時間差があるが、乗り継ぎ可能である。

○Bコース（神島田コース）

平日		JR関西本線永和駅（すべて発車時刻）			
バス停名	永和駅	上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（四日市方面）前時間	下り（四日市方面）後時間
出発時刻	8:22	8:02	8:39	8:02	8:32
出発時刻	10:54	10:39	11:13	10:29	11:03
出発時刻	13:54	13:43	14:13	13:37	14:04
出発時刻	16:34	16:09	17:01	16:18	17:10

土日祝		JR関西本線永和駅（すべて発車時刻）			
バス停名	永和駅	上り（名古屋方面）前時間	上り（名古屋方面）後時間	下り（四日市方面）前時間	下り（四日市方面）後時間
出発時刻	8:22	8:15	8:38	8:02	8:38
出発時刻	10:54	10:39	11:13	10:30	11:03
出発時刻	13:54	13:43	14:13	13:37	14:04
出発時刻	16:34	16:09	17:01	16:18	17:10

（2）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が接続する停留所において、ふれあいバスの出発・到着時刻での名鉄路線バスの上り下り両方面の接続時刻を確認した。

① 名鉄路線バス・津島駅停留所（津島線・岩塚線）での接続状況

○Aコース（公共施設巡回コース）

名鉄路線バス・津島駅停留所でのふれあいバスAコースとの接続状況は、津島線系統と岩塚線系統の2方向で乗り継ぎ可能である。

津島線系統は、前後1時間以内に乗り継ぎできるが、岩塚線系統については、斜線部分の時間帯については、乗り継ぎできない。

平日

バス停名	津島駅	名鉄バス津島駅(すべて発車時刻)					
		津島線		津島線		岩塚線	
		43系統： 栄行き (前時間)	43系統： 栄行き (後時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)
出発時刻	9:15		9:24	9:04	9:44	8:47	9:22
到着時刻	9:59	9:24		9:44	10:08	9:22	10:22
出発時刻	10:10			9:44	10:38	9:22	10:22
到着時刻	10:54			10:38	11:08	10:22	11:52
出発時刻	12:35			12:08	13:08	11:52	
到着時刻	13:19			13:08	14:08		14:22
出発時刻	14:40			14:08	15:08	14:22	15:22
到着時刻	15:24		16:08	15:08	15:38		16:22
出発時刻	16:03		16:08	15:38	16:38	15:22	16:22
到着時刻	16:47	16:08	17:03	16:38	17:23	16:22	17:19

土日祝

バス停名	津島駅	名鉄バス津島駅(すべて発車時刻)					
		津島線		津島線		岩塚線	
		43系統： 栄行き (前時間)	43系統： 栄行き (後時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)
出発時刻	9:15	8:23		8:44	9:38	8:22	9:22
到着時刻	9:59	9:14		9:38	10:08	9:22	10:22
出発時刻	10:10			9:38	10:38	9:22	10:22
到着時刻	10:54			10:38	11:08	10:22	11:52
出発時刻	12:35			12:08	13:08	11:52	
到着時刻	13:19			13:08	14:08		14:22
出発時刻	14:40			14:08	15:38	14:22	
到着時刻	15:24			14:38	15:38		16:22
出発時刻	16:03			15:38	16:08		16:22
到着時刻	16:47		17:33	16:38	17:03	16:22	17:20

○Bコース（神島田コース）

名鉄路線バス・津島駅停留所でのふれあいバスBコースとの接続状況は、津島線系統と岩塚線系統の2方向で乗り継ぎ可能である。

津島線系統は、前後1時間以内に乗り継ぎできるが、岩塚線系統については、斜線部分の時間帯については、乗り継ぎできない。

平日

バス停名	津島駅	名鉄バス津島駅(すべて発車時刻)					
		津島線		津島線		岩塚線	
		43系統： 栄行き (前時間)	43系統： 栄行き (後時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)
到着時刻	9:01	8:03	9:24	8:44	9:04	8:47	9:22
出発時刻	10:25			10:08	10:38	10:22	
到着時刻	11:33			11:08	11:38		11:52
出発時刻	13:25			13:08	14:08		14:22
到着時刻	14:33			14:08	14:38	14:22	15:22
出発時刻	16:05		16:08	15:38	16:38	15:22	16:22
到着時刻	17:07	17:03	17:43	16:38	17:23	16:22	17:19

土日祝

バス停名	津島駅	名鉄バス津島駅(すべて発車時刻)					
		津島線		津島線		岩塚線	
		43系統： 栄行き (前時間)	43系統： 栄行き (後時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)
到着時刻	9:01	8:23	9:14	8:44	9:38	8:22	9:22
出発時刻	10:25			10:08	10:38	10:22	
到着時刻	11:33			11:08	12:08		11:52
出発時刻	13:25			13:08	14:08		14:22
到着時刻	14:33			14:08	14:38	14:22	
出発時刻	16:05			15:38	16:08		16:22
到着時刻	17:07		17:33	17:03	18:03	16:22	17:20

○Cコース（神守北回りコース）

名鉄路線バス・津島駅停留所でのふれあいバスCコースとの接続状況は、津島線系統と岩塚線系統の2方向で乗り継ぎ可能である。

津島線系統は、前後1時間以内に乗り継ぎできるが、岩塚線系統については、斜線部分の時間帯については、乗り継ぎできない。

平日

バス停名	津島駅	名鉄バス津島駅(すべて発車時刻)					
		津島線		津島線		岩塚線	
		43系統： 栄行き (前時間)	43系統： 栄行き (後時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)
到着時刻	8:49	8:03	9:24	8:44	9:04	8:12	9:22
出発時刻	11:05			10:38	11:08	10:22	11:52
到着時刻	11:54			11:38	12:08		
出発時刻	13:27			13:08	14:08		14:22
到着時刻	14:16			14:08	14:38		14:22
出発時刻	16:55	16:08	17:03	16:38	17:23	16:22	17:19
到着時刻	17:38	17:03	17:43	17:23	18:03	17:19	18:19

土日祝

バス停名	津島駅	名鉄バス津島駅(すべて発車時刻)					
		津島線		津島線		岩塚線	
		43系統： 栄行き (前時間)	43系統： 栄行き (後時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	44系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(前 時間)	54系統： 名鉄バス センター 行き(後 時間)
到着時刻	8:49	8:23	9:14	8:44	9:38	8:22	9:22
出発時刻	11:05			10:38	11:08	10:22	11:52
到着時刻	11:54			11:08	12:08		
出発時刻	13:27			13:08	14:08		14:22
到着時刻	14:16			14:08	14:38		14:22
出発時刻	16:55		17:33	16:38	17:03	16:22	17:20
到着時刻	17:38	17:33	18:23	17:03	18:03	17:20	18:20

○Dコース（神守南回りコース）

名鉄路線バス・津島駅停留所でのふれあいバスDコースとの接続状況は、津島線系統と岩塚線系統の2方向で乗り継ぎ可能である。

津島線系統は、前後1時間以内に乗り継ぎできるが、岩塚線系統については、斜線部分の時間帯については、乗り継ぎできない。

平日		名鉄路線バス津島駅(すべて発車時刻)					
バス停名	津島駅	津島線		津島線		岩塚線	
		43系統：栄行き(前時間)	43系統：栄行き(後時間)	44系統：名鉄バスセンター行き(前時間)	44系統：名鉄バスセンター行き(後時間)	54系統：名鉄バスセンター行き(前時間)	54系統：名鉄バスセンター行き(後時間)
出発時刻	9:10		9:24	9:04	9:44	8:47	9:22
到着時刻	10:03	9:24		9:44	10:08	9:22	10:22
出発時刻	12:15			12:08	13:08	11:52	
到着時刻	13:08			12:08	14:08		
出発時刻	15:00			14:38	15:08	14:22	15:22
到着時刻	15:53		16:08	15:38	16:38	15:22	16:22
出発時刻	17:15	17:03	17:43	16:38	17:23	16:22	17:19
到着時刻	18:02	17:43	18:23	17:23	18:43	17:19	18:19

土日祝		名鉄路線バス津島駅(すべて発車時刻)					
バス停名	津島駅	津島線		津島線		岩塚線	
		43系統：栄行き(前時間)	43系統：栄行き(後時間)	44系統：名鉄バスセンター行き(前時間)	44系統：名鉄バスセンター行き(後時間)	54系統：名鉄バスセンター行き(前時間)	54系統：名鉄バスセンター行き(後時間)
出発時刻	9:10	8:23	9:14	8:44	9:38	8:22	9:22
到着時刻	10:03			9:38	10:08	9:22	10:22
出発時刻	12:15			12:08	13:08	11:52	
到着時刻	13:08			12:08	14:08		
出発時刻	15:00			14:38	15:38	14:22	
到着時刻	15:53			15:38	16:08		16:22
出発時刻	17:15		17:33	17:03	18:03	16:22	17:20
到着時刻	18:02	17:33	18:23	17:03		17:20	18:20

② 名鉄路線バス・津島市役所前停留所（津島線）での接続状況

○Aコース（公共施設巡回コース）

名鉄路線バス・津島市役所前停留所でのふれあいバスAコースとの接続状況は、津島線系統では乗り継ぎ可能である。岩塚線系統については、津島市役所前停留所を通過しないため乗り継ぎできない。

津島線系統は、津島市役所前停留所を複数の系統が通過しているため、ふれあいバスAコースが出発する前後1時間以内に乗り継ぎ可能である。

平日		名鉄路線バス津島市役所前（すべて発車時刻）					
バス停名	津島市役所	津島線		津島線		津島線	
		43系統：栄行き（前時間）	43系統：栄行き（後時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（前時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	9:32	9:27		9:07	9:47	9:08	9:35
出発時刻	10:27			10:11	10:41	10:05	10:35
出発時刻	12:52			12:11	13:11	12:05	13:05
出発時刻	14:57			14:41	15:11	14:35	15:05
出発時刻	16:20	16:11	17:06	15:41	16:41	16:10	16:40

土日祝		名鉄路線バス津島市役所前（すべて発車時刻）					
バス停名	津島市役所	津島線		津島線		津島線	
		43系統：栄行き（前時間）	43系統：栄行き（後時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（前時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	9:32	9:17		8:47	9:41	9:13	9:35
出発時刻	10:27			10:11	10:41	10:05	10:35
出発時刻	12:52			12:11	13:11	12:05	13:05
出発時刻	14:57			14:41	15:41	14:05	15:05
出発時刻	16:20			16:11	16:41	16:05	16:39

○Bコース（神島田コース）

名鉄路線バス・津島市役所前停留所でのふれあいバスBコースとの接続状況は、津島線系統では乗り継ぎ可能である。岩塚線系統については、津島市役所前停留所を通過しないため乗り継ぎできない。

津島線系統は、津島市役所前停留所を複数の系統が通過しているため、ふれあいバスBコースが出発する前後1時間以内に乗り継ぎ可能である。

平日

バス停名	津島市役所	名鉄路線バス津島市役所前（すべて発車時刻）					
		津島線		津島線		津島線	
		43系統：栄行き（前時間）	43系統：栄行き（後時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（前時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	8:55	8:06	9:27	8:47	9:07	8:51	9:08
出発時刻	11:27			11:11	11:41	11:05	12:05
出発時刻	14:27			14:11	14:41	14:05	14:35

土日祝

バス停名	津島市役所	名鉄路線バス津島市役所前（すべて発車時刻）					
		津島線		津島線		津島線	
		43系統：栄行き（前時間）	43系統：栄行き（後時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（前時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	8:55	8:26	9:17	8:47	9:41	8:26	9:13
出発時刻	11:27			11:11	12:11	11:05	12:05
出発時刻	14:27			14:11	14:41	14:05	15:05

○Cコース（神守北回りコース）

名鉄路線バス・津島市役所前停留所でのふれあいバスCコースとの接続状況は、津島線系統では乗り継ぎ可能である。岩塚線系統については、津島市役所前停留所を通過しないため乗り継ぎできない。

津島線系統は、津島市役所前停留所を複数の系統が通過しているため、ふれあいバスCコースが出発する前後1時間以内に乗り継ぎ可能である。

平日

バス停名	津島市役所	名鉄路線バス津島市役所前（すべて発車時刻）					
		津島線		津島線		津島線	
		43系統：栄行き（前時間）	43系統：栄行き（後時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（前時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	8:43	8:06	9:27	8:24	8:47	8:31	8:51
出発時刻	11:48			11:41	12:11	11:05	12:05
出発時刻	14:10			13:11	14:41	14:05	14:35

土日祝

バス停名	津島市役所	名鉄路線バス津島市役所前（すべて発車時刻）					
		津島線		津島線		津島線	
		43系統：栄行き（前時間）	43系統：栄行き（後時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（前時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	8:43	8:26	9:17	8:06	8:47	8:26	8:53
出発時刻	11:48			11:11	12:11	11:05	12:05
出発時刻	14:10			13:11	14:41	14:05	15:05

○Dコース（神守南回りコース）

名鉄路線バス・津島市役所前停留所でのふれあいバスDコースとの接続状況は、津島線系統では乗り継ぎ可能である。岩塚線系統については、津島市役所前停留所を通過しないため乗り継ぎできない。

津島線系統は、津島市役所前停留所を複数の系統が通過しているため、ふれあいバスDコースが出発する前後1時間以内に乗り継ぎ可能である。

平日

バス停名	津島市役所	名鉄路線バス津島市役所前（すべて発車時刻）					
		津島線		津島線		津島線	
		43系統：栄行き（前時間）	43系統：栄行き（後時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（前時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	9:57	9:27		9:47	10:11	9:35	10:05
出発時刻	13:02			12:11	13:11	12:05	13:05
出発時刻	15:47		16:11	15:41	16:41	15:39	16:10

土日祝

バス停名	津島市役所	名鉄路線バス津島市役所前（すべて発車時刻）					
		津島線		津島線		津島線	
		43系統：栄行き（前時間）	43系統：栄行き（後時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	44系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（前時間）	43, 44, 45系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	9:57	9:17		9:41	10:11	9:35	10:05
出発時刻	13:02			12:11	13:11	12:05	13:05
出発時刻	15:47			15:41	16:11	15:35	16:05

③ 名鉄路線バス・津島市民病院前停留所（岩塚線）での接続状況

○Aコース（公共施設巡回コース）

名鉄路線バス・津島市民病院前停留所でのふれあいバスAコースとの接続状況は、岩塚線系統では乗り継ぎ可能である。津島線系統については、津島市民病院前停留所を通過しないため乗り継ぎできない。

岩塚線系統は、津島市民病院前停留所を複数の系統が通過しているものの、斜線部分の時間帯については、乗り継ぎできない。

平日					
バス停名	津島市民病院	名鉄路線バス津島市民病院前（すべて発車時刻）			
		岩塚線		岩塚線	
		54系統:名鉄バスセンター行き（前時間）	54系統:名鉄バスセンター行き（後時間）	54, 55系統:津島駅行き（前時間）	54, 55系統:津島駅行き（後時間）
出発時刻	9:24	8:50		8:51	9:50
出発時刻	10:19	9:25	10:25	9:50	10:50
出発時刻	12:44	11:55			
出発時刻	14:49	14:25	15:25	13:50	
出発時刻	16:12	15:25	16:25	15:51	16:51

土日祝					
バス停名	津島市民病院	名鉄路線バス津島市民病院前（すべて発車時刻）			
		岩塚線		岩塚線	
		54系統:名鉄バスセンター行き（前時間）	54系統:名鉄バスセンター行き（後時間）	54, 55系統:津島駅行き（前時間）	54, 55系統:津島駅行き（後時間）
出発時刻	9:24	8:25		8:49	9:50
出発時刻	10:19	9:25	10:25	9:50	10:50
出発時刻	12:44	11:55			
出発時刻	14:49	14:25		13:50	
出発時刻	16:12		16:25	15:50	16:51

○Bコース（神島田コース）

名鉄路線バス・津島市民病院前停留所でのふれあいバスBコースとの接続状況は、岩塚線系統では乗り継ぎ可能である。津島線系統については、津島市民病院前停留所を通過しないため乗り継ぎできない。

Bコースは、津島市民病院前停留所を往復通過し、岩塚線系統も津島市民病院前停留所を複数の系統が通過しているものの、斜線部分の時間帯については、乗り継ぎできない。

平日					
バス停名	津島市民病院	名鉄路線バス津島市民病院前（すべて発車時刻）			
		岩塚線		岩塚線	
		54系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	54系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	54, 55系統：津島駅行き（前時間）	54, 55系統：津島駅行き（後時間）
到着時刻	8:51	8:15	9:25	8:21	9:50
出発時刻	10:29	10:25	/	9:50	10:50
到着時刻	11:23	10:25	11:55	10:50	/
出発時刻	13:29	/	14:25	/	13:50
到着時刻	14:23	/	/	13:50	14:50
出発時刻	16:09	15:25	16:25	15:51	16:51
到着時刻	17:03	16:25	17:22	16:51	17:52

土日祝					
バス停名	津島市民病院	名鉄路線バス津島市民病院前（すべて発車時刻）			
		岩塚線		岩塚線	
		54系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	54系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	54, 55系統：津島駅行き（前時間）	54, 55系統：津島駅行き（後時間）
到着時刻	8:51	8:25	9:25	/	9:50
出発時刻	10:29	10:25	/	9:50	10:50
到着時刻	11:23	10:25	11:55	10:50	/
出発時刻	13:29	/	14:25	/	13:50
到着時刻	14:23	/	/	13:50	/
出発時刻	16:09	/	16:25	15:50	16:51
到着時刻	17:03	16:25	17:23	16:51	17:51

○Cコース（神守北回りコース）

名鉄路線バス・津島市民病院前停留所でのふれあいバスCコースとの接続状況は、岩塚線系統では乗り継ぎ可能である。津島線系統については、津島市民病院前停留所を通過しないため乗り継ぎできない。

Cコースは、津島市民病院前停留所を往復通過し、岩塚線系統も津島市民病院前停留所を複数の系統が通過しているため、Cコースのバスが出発する前後1時間以内に概ね乗り継ぎ可能であるが、斜線部分の時間帯については、乗り継ぎできない。

平日					
バス停名	津島市民病院	名鉄路線バス津島市民病院前（すべて発車時刻）			
		岩塚線		岩塚線	
		54系統:名鉄バスセンター行き（前時間）	54系統:名鉄バスセンター行き（後時間）	54, 55系統:津島駅行き（前時間）	54, 55系統:津島駅行き（後時間）
到着時刻	8:39	8:15	8:50	8:21	8:51
出発時刻	11:09	10:25	11:55	10:50	
到着時刻	11:44		11:55	10:50	
出発時刻	13:31		14:25		13:50
到着時刻	14:06		14:25	13:50	14:50
出発時刻	16:59	16:25	17:22	16:51	17:52
到着時刻	17:34	17:22	18:22	16:51	17:52

土日祝					
バス停名	津島市民病院	名鉄路線バス津島市民病院前（すべて発車時刻）			
		岩塚線		岩塚線	
		54系統:名鉄バスセンター行き（前時間）	54系統:名鉄バスセンター行き（後時間）	54, 55系統:津島駅行き（前時間）	54, 55系統:津島駅行き（後時間）
到着時刻	8:39	8:25	9:25	7:49	8:49
出発時刻	11:09	10:25	11:55	10:50	
到着時刻	11:44		11:55	10:50	
出発時刻	13:31		14:25		13:50
到着時刻	14:06		14:25	13:50	
出発時刻	16:59	16:25	17:23	16:51	17:51
到着時刻	17:34	17:23	18:23	16:51	17:51

○Dコース（神守南回りコース）

名鉄路線バス・津島市民病院前停留所でのふれあいバスDコースとの接続状況は、岩塚線系統では乗り継ぎ可能である。津島線系統については、津島市民病院前停留所を通過しないため乗り継ぎできない。

Dコースは、津島市民病院前停留所を往復通過し、岩塚線系統も津島市民病院前停留所を複数の系統が通過しているため、Dコースのバスが出発する前後1時間以内に概ね乗り継ぎ可能であるが、斜線部分の時間帯については、乗り継ぎできない。

平日					
バス停名	津島市民病院	名鉄路線バス津島市民病院前（すべて発車時刻）			
		岩塚線		岩塚線	
		54系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	54系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	54, 55系統：津島駅行き（前時間）	54, 55系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	9:14	8:50	9:25	8:51	9:50
到着時刻	9:53	9:25	10:25	9:50	10:50
出発時刻	12:19	11:55			
到着時刻	12:58				13:50
出発時刻	15:04	14:25	15:25	14:50	15:51
到着時刻	15:43	15:25	16:25	14:50	15:51
出発時刻	17:19	16:25	17:22	16:51	17:52
到着時刻	17:58	17:22	18:22	17:52	18:56

土日祝					
バス停名	津島市民病院	名鉄路線バス津島市民病院前（すべて発車時刻）			
		岩塚線		岩塚線	
		54系統：名鉄バスセンター行き（前時間）	54系統：名鉄バスセンター行き（後時間）	54, 55系統：津島駅行き（前時間）	54, 55系統：津島駅行き（後時間）
出発時刻	9:14	8:25	9:25	8:49	9:50
到着時刻	9:53	9:25	10:25	9:50	10:50
出発時刻	12:19	11:55			
到着時刻	12:58				13:50
出発時刻	15:04	14:25			15:50
到着時刻	15:43		16:25		15:50
出発時刻	17:19	16:25	17:23	16:51	17:51
到着時刻	17:58	17:23	18:23	17:51	18:51

2. 交通空白地調査（鉄道・名鉄路線バス・ふれあいバスのカバー率）

「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報告書」（令和2年2月）では、鉄道駅（1 km 圏）・バス停留所（500m 圏）で分析しており、本調査でもカバー圏域半径を同様に設定して分析を行った。

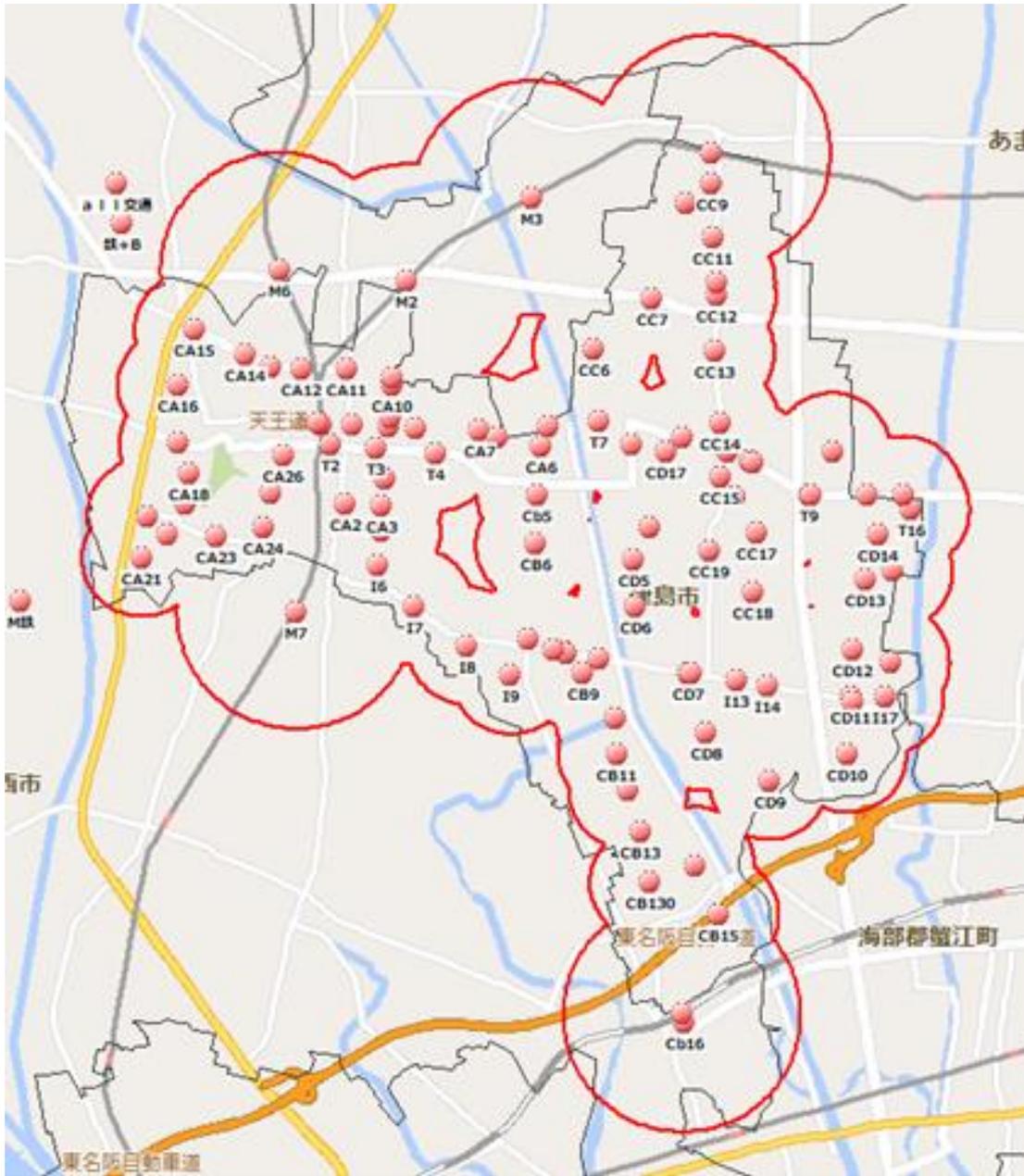
	カバー圏域半径
鉄道駅	1 km
名鉄路線バス・津島線	500m
名鉄路線バス・岩塚線	500m
ふれあいバス	500m

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。

○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 1 km、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

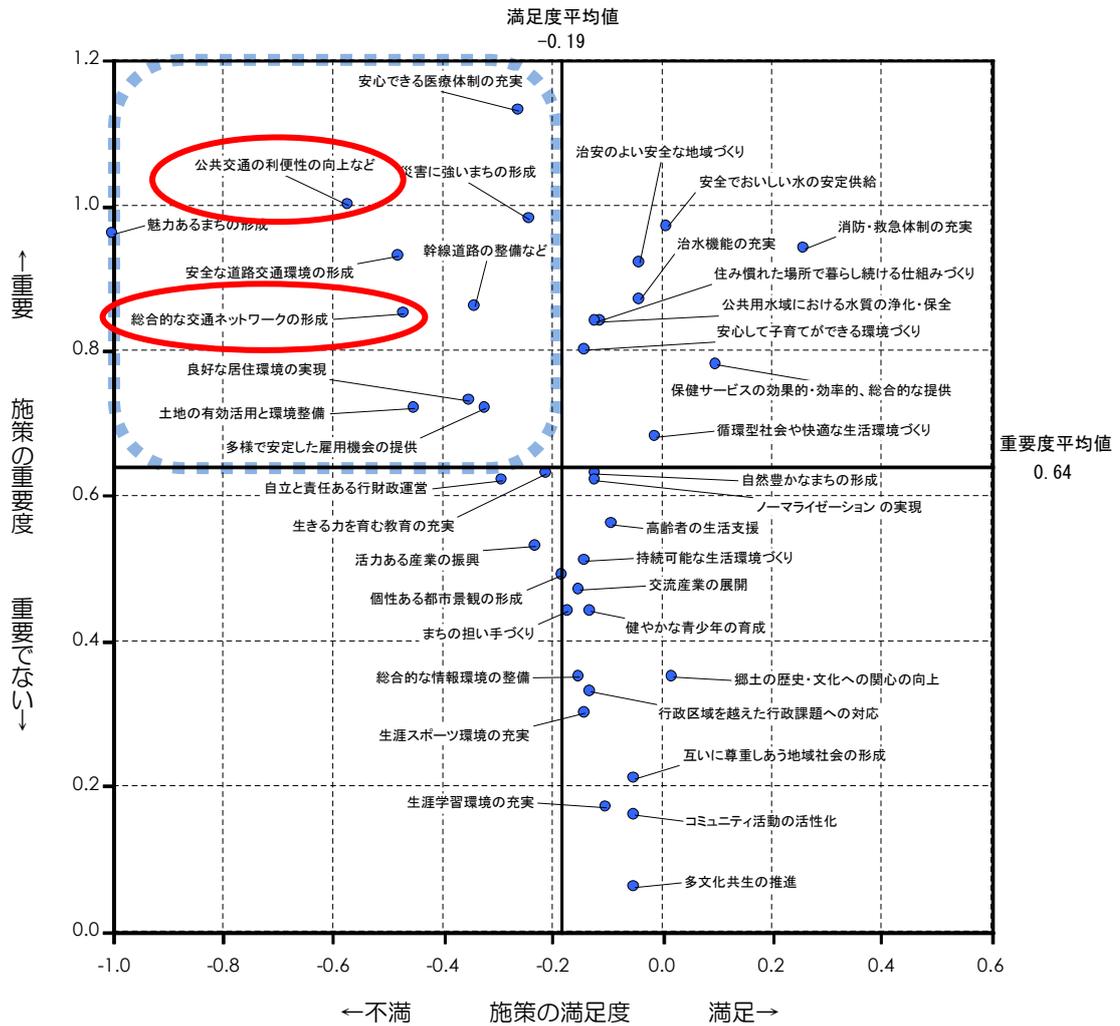
3. 小学校区単位でのサービス満足度（市民意識調査結果）

（1）公共交通に関する重要度・満足度

「津島市市民意識調査結果報告書」（令和元年5月）より、「公共交通の利便性の向上」「総合的な交通ネットワークの形成」に関する施策の重要度と満足度は、2項目共に、「施策の重要度は高い一方で、満足度は不満」との指摘がされている。

これらの項目は「重点改善施策項目」に位置づけられ、「最優先で改善が求められている施策」に分類され、市民ニーズは、公共交通に関する施策のさらなる充実を求めている。

○重要度・満足度による評価



出典：津島市市民意識調査結果報告書

(2) 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。

また、公共交通サービスの施策が、まちづくりや教育などの他の施策と比較して、重要なかどうかという点も確認できる。市民意識調査結果を用いて地域別傾向を整理した。

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

表 4-2-4 居住学区別「施策への重要度」(平均得点比較)

重要度	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	0.72	0.81	0.63	0.61	0.72	0.86	0.78	0.57	0.84
2－魅力あるまちの形成	0.96	1.11	1.06	1.04	1.09	0.87	0.87	0.65	0.83
3－総合的な交通ネットワークの形成	0.85	0.77	0.81	0.82	0.94	0.90	0.84	0.69	1.07
3－（１）－幹線道路の整備など	0.86	0.82	0.87	0.85	0.80	0.86	0.92	0.75	1.02
3－（２）－公共交通の利便性の向上など	1.00	1.01	0.86	1.01	0.97	1.00	0.96	0.96	1.30

出典：津島市市民意識調査結果報告書

表 4-2-6 居住学区別施策への満足度(ワースト 10)

全体	東小学校区	西小学校区
① 2-魅力あるまちの形成(-1.00)	① 2-魅力あるまちの形成(-1.12)	① 2-魅力あるまちの形成(-1.08)
② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.57)	② 4-安全な道路交通環境の形成(-0.69)	② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.49)
③ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.48)	③ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.52)	③ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.46)
④ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.47)	④ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.49)	④ 9-良好な居住環境の実現(-0.42)
⑤ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.45)	⑤ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.47)	⑤ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.35)
⑥ 9-良好な居住環境の実現(-0.35)	⑥ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.42)	⑥ 34-自立と責任ある行政運営(-0.35)
⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.34)	⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.39)	⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.33)
⑧ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.32)	⑧ 20-安心できる医療体制の充実(-0.35)	⑧ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.32)
⑨ 34-自立と責任ある行政運営(-0.29)	⑨ 34-自立と責任ある行政運営(-0.34)	⑨ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.32)
⑩ 20-安心できる医療体制の充実(-0.26)	⑩ 9-良好な居住環境の実現(-0.34)	⑩ 20-安心できる医療体制の充実(-0.21)
南小学校区	北小学校区	神守小学校区
① 2-魅力あるまちの形成(-1.13)	① 2-魅力あるまちの形成(-1.16)	① 2-魅力あるまちの形成(-0.73)
② 4-安全な道路交通環境の形成(-0.54)	② 9-良好な居住環境の実現(-0.49)	② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.58)
③ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.50)	③ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.40)	③ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.55)
④ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.49)	④ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.36)	④ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.39)
⑤ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.36)	⑤ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.35)	⑤ 9-良好な居住環境の実現(-0.35)
⑥ 9-良好な居住環境の実現(-0.33)	⑥ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.27)	⑥ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.35)
⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.33)	⑦ 20-安心できる医療体制の充実(-0.26)	⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.29)
⑧ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.30)	⑧ 34-自立と責任ある行政運営(-0.24)	⑧ 34-自立と責任ある行政運営(-0.28)
⑨ 34-自立と責任ある行政運営(-0.25)	⑨ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.13)	⑨ 20-安心できる医療体制の充実(-0.28)
⑩ 20-安心できる医療体制の充実(-0.19)	⑩ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.12)	⑩ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.27)
蛭間小学校区	高台寺小学校区	神島田小学校区
① 2-魅力あるまちの形成(-0.92)	① 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.86)	① 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-1.13)
② 3-総合的な交通ネットワーク(-0.53)	② 2-魅力あるまちの形成(-0.64)	② 2-魅力あるまちの形成(-1.02)
③ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.48)	③ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.53)	③ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.78)
④ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.48)	④ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.49)	④ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.70)
⑤ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.40)	⑤ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.36)	⑤ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.58)
⑥ 20-安心できる医療体制の充実(-0.31)	⑥ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.35)	⑥ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.57)
⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.30)	⑦ 9-良好な居住環境の実現(-0.26)	⑦ 20-安心できる医療体制の充実(-0.39)
⑧ 9-良好な居住環境の実現(-0.28)	⑧ 34-自立と責任ある行政運営(-0.21)	⑧ 9-良好な居住環境の実現(-0.38)
⑨ 34-自立と責任ある行政運営(-0.28)	⑨ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.14)	⑨ 34-自立と責任ある行政運営(-0.33)
⑩ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.26)	⑩ 20-安心できる医療体制の充実(-0.09)	⑩ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.31)

出典：津島市市民意識調査結果報告書

表 4-2-8 居住学区別施策への重要度(ベスト10)

全体	東小学校区	西小学校区
① 20-安心できる医療体制の充実(1.13)	① 20-安心できる医療体制の充実(1.13)	① 2-魅力あるまちの形成(1.06)
② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.00)	② 2-魅力あるまちの形成(1.11)	② 20-安心できる医療体制の充実(1.05)
③ 10-災害に強いまちの形成(0.96)	③ 4-安全な道路交通環境の形成(1.04)	③ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.96)
④ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.97)	④ 7-安全でおいしい水の安定供給(1.03)	④ 12-消防・救急体制の充実(0.89)
⑤ 2-魅力あるまちの形成(0.96)	⑤ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.01)	⑤ 10-災害に強いまちの形成(0.88)
⑥ 12-消防・救急体制の充実(0.94)	⑥ 10-災害に強いまちの形成(0.96)	⑥ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.87)
⑦ 4-安全な道路交通環境の形成(0.93)	⑦ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.90)	⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.87)
⑧ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.92)	⑧ 12-消防・救急体制の充実(0.88)	⑧ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(0.86)
⑨ 11-治水機能の充実(0.87)	⑨ 11-治水機能の充実(0.85)	⑨ 4-安全な道路交通環境の形成(0.82)
⑩ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.86)	⑩ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.82)	⑩ 11-治水機能の充実(0.70)
南小学校区	北小学校区	神守小学校区
① 20-安心できる医療体制の充実(1.17)	① 20-安心できる医療体制の充実(1.24)	① 10-災害に強いまちの形成(1.08)
② 2-魅力あるまちの形成(1.04)	② 2-魅力あるまちの形成(1.09)	② 20-安心できる医療体制の充実(1.07)
③ 4-安全な道路交通環境の形成(1.04)	③ 12-消防・救急体制の充実(1.01)	③ 12-消防・救急体制の充実(1.02)
④ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.01)	④ 10-災害に強いまちの形成(1.00)	④ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.00)
⑤ 10-災害に強いまちの形成(1.00)	⑤ 4-安全な道路交通環境の形成(0.99)	⑤ 11-治水機能の充実(0.96)
⑥ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.93)	⑥ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(0.97)	⑥ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.93)
⑦ 12-消防・救急体制の充実(0.91)	⑦ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.97)	⑦ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.88)
⑧ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.88)	⑧ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.88)	⑧ 2-魅力あるまちの形成(0.87)
⑨ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.85)	⑨ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.80)	⑨ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.86)
⑩ 11-治水機能の充実(0.84)	⑩ 11-治水機能の充実(0.75)	⑩ 4-安全な道路交通環境の形成(0.81)
蛭間小学校区	高台寺小学校区	神島田小学校区
① 20-安心できる医療体制の充実(1.15)	① 20-安心できる医療体制の充実(1.11)	① 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.30)
② 7-安全でおいしい水の安定供給(0.98)	② 10-災害に強いまちの形成(1.01)	② 20-安心できる医療体制の充実(1.20)
③ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(0.96)	③ 12-消防・救急体制の充実(0.97)	③ 7-安全でおいしい水の安定供給(1.10)
④ 10-災害に強いまちの形成(0.95)	④ 2-魅力あるまちの形成(0.97)	④ 11-治水機能の充実(1.10)
⑤ 4-安全な道路交通環境の形成(0.95)	⑤ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(0.96)	⑤ 4-安全な道路交通環境の形成(1.03)
⑥ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.94)	⑥ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.95)	⑥ 10-災害に強いまちの形成(1.02)
⑦ 11-治水機能の充実(0.93)	⑦ 11-治水機能の充実(0.91)	⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(1.02)
⑧ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.92)	⑧ 4-安全な道路交通環境の形成(0.81)	⑧ 12-消防・救急体制の充実(1.00)
⑨ 12-消防・救急体制の充実(0.90)	⑨ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.75)	⑨ 13-治安のよい安全な地域づくり(1.00)
⑩ 2-魅力あるまちの形成(0.87)	⑩ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.85)	⑩ 2-魅力あるまちの形成(0.83)

出典：津島市市民意識調査結果報告書

4. 公共交通ネットワーク形成に関する調査のとりまとめ

(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

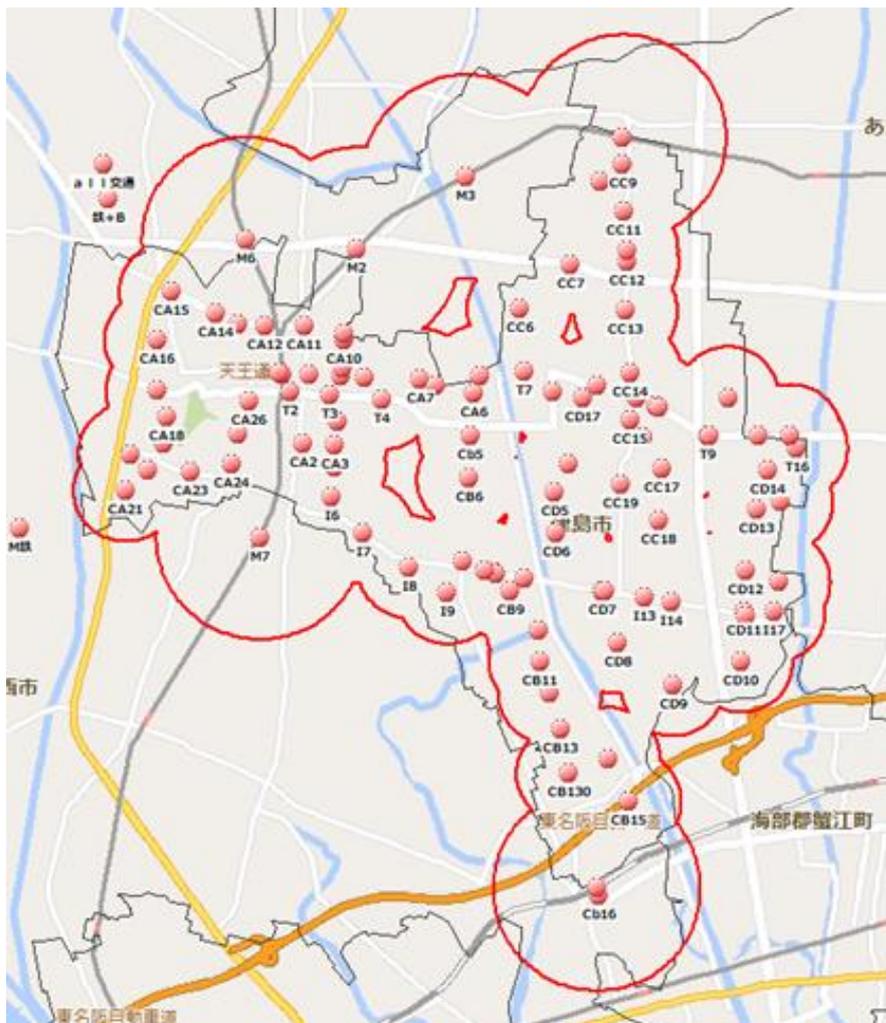
ふれあいバスと名鉄路線バスとの接続については、津島線系統は前後1時間以内に乗り継ぎできる状況にあるが、岩塚線系統は乗り継ぎができない時間帯が生じている。

(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ー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ー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ー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ー(1)ー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ー(2)ー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

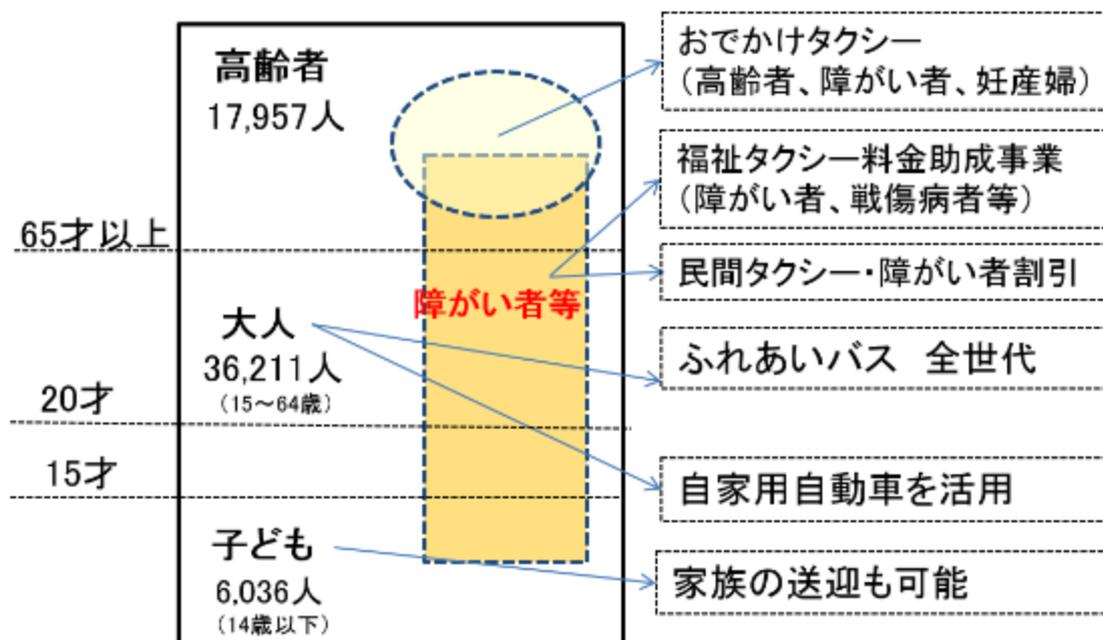
1. 利用対象者をセグメントした移動サービスの提供状況

津島市民には、民間交通事業者により、鉄道と路線バスが提供され、津島市により、ふれあいバス、福祉サービス事業（おでかけタクシー・福祉タクシー料金助成事業）の移動サービスが提供されている。

ふれあいバスは、8時～18時台の運行であることから、高齢者等を中心とした全世代向けのサービスであり、おでかけタクシーは、高齢者・障がい者・妊産婦向けのサービスとして提供されている事業と整理することができる。

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。

○津島市において提供されている移動サービス



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）。

これにより、世代間の満足度・重要度を確認した。

「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

表 4-2-3 年齢別「施策への重要度」(平均得点比較)

重要度	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	0.72	0.66	0.69	0.79	0.88	0.72	0.63
2－魅力あるまちの形成	0.96	1.06	1.01	1.03	0.96	0.95	0.82
3－総合的な交通ネットワークの形成	0.85	0.90	0.90	0.89	1.03	0.85	0.60
3－（１）－幹線道路の整備など	0.86	0.85	0.89	0.93	0.92	0.86	0.74
3－（２）－公共交通の利便性の向上など	1.00	1.05	1.04	1.10	1.14	0.95	0.8

出典：津島市市民意識調査結果報告書

表 4-2-5 年齢別施策への満足度(ワースト10)

全体	18・19・20 歳代	30 歳代
① 2-魅力あるまちの形成(-1.00)	① 2-魅力あるまちの形成(-0.72)	① 2-魅力あるまちの形成(-0.91)
② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.57)	② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.28)	② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.58)
③ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.48)	③ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.23)	③ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.35)
④ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.47)	④ 34-自立と責任ある行政運営(-0.16)	④ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.48)
⑤ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.45)	⑤ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.15)	⑤ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.45)
⑥ 9-良好な居住環境の実現(-0.35)	⑥ 9-良好な居住環境の実現(-0.15)	⑥ 20-安心できる医療体制の充実(-0.38)
⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.34)	⑦ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.12)	⑦ 9-良好な居住環境の実現(-0.27)
⑧ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.32)	⑧ 20-安心できる医療体制の充実(-0.09)	⑧ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.22)
⑨ 34-自立と責任ある行政運営(-0.29)	⑨ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.06)	⑨ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.20)
⑩ 20-安心できる医療体制の充実(-0.28)	⑩ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.02)	⑩ 34-自立と責任ある行政運営(-0.17)
40 歳代	50 歳代	60 歳代
① 2-魅力あるまちの形成(-1.04)	① 2-魅力あるまちの形成(-1.17)	① 2-魅力あるまちの形成(-1.15)
② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.61)	② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.78)	② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.61)
③ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.49)	③ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.67)	③ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.58)
④ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.48)	④ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.61)	④ 9-良好な居住環境の実現(-0.58)
⑤ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.43)	⑤ 4-安全な道路交通環境の形成(-0.49)	⑤ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.53)
⑥ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.42)	⑥ 20-安心できる医療体制の充実(-0.49)	⑥ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.52)
⑦ 34-自立と責任ある行政運営(-0.34)	⑦ 34-自立と責任ある行政運営(-0.41)	⑦ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.51)
⑧ 20-安心できる医療体制の充実(-0.34)	⑧ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.39)	⑧ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.40)
⑨ 9-良好な居住環境の実現(-0.33)	⑨ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.36)	⑨ 34-自立と責任ある行政運営(-0.37)
⑩ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.25)	⑩ 9-良好な居住環境の実現(-0.28)	⑩ 20-安心できる医療体制の充実(-0.25)
70 歳代		
① 2-魅力あるまちの形成(-0.95)		
② 4-安全な道路交通環境の形成(-0.59)		
③ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(-0.53)		
④ 3-総合的な交通ネットワーク(-0.50)		
⑤ 1-土地の有効活用と環境整備(-0.47)		
⑥ 3-(1)-幹線道路の整備など(-0.43)		
⑦ 9-良好な居住環境の実現(-0.41)		
⑧ 15-多様で安定した雇用機会の提供(-0.36)		
⑨ 34-自立と責任ある行政運営(-0.23)		
⑩ 20-安心できる医療体制の充実(-0.08)		

出典：津島市市民意識調査結果報告書

表 4-2-7 年齢別施策への重要度(ベスト10)

全体	18・19・20 歳代	30 歳代
① 20-安心できる医療体制の充実(1.13)	① 20-安心できる医療体制の充実(1.17)	① 4-安全な道路交通環境の形成(1.12)
② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.00)	② 2-魅力あるまちの形成(1.06)	② 20-安心できる医療体制の充実(1.11)
③ 10-災害に強いまちの形成(0.98)	③ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.05)	③ 10-災害に強いまちの形成(1.10)
④ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.97)	④ 4-安全な道路交通環境の形成(1.02)	④ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.04)
⑤ 2-魅力あるまちの形成(0.96)	⑤ 10-災害に強いまちの形成(0.98)	⑤ 7-安全でおいしい水の安定供給(1.03)
⑥ 12-消防・救急体制の充実(0.94)	⑥ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.91)	⑥ 2-魅力あるまちの形成(1.01)
⑦ 4-安全な道路交通環境の形成(0.93)	⑦ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.87)	⑦ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.91)
⑧ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.92)	⑧ 12-消防・救急体制の充実(0.87)	⑧ 12-消防・救急体制の充実(0.90)
⑨ 11-治水機能の充実(0.87)	⑨ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.85)	⑨ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.89)
⑩ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.86)	⑩ 11-治水機能の充実(0.74)	⑩ 11-治水機能の充実(0.80)
40 歳代	50 歳代	60 歳代
① 20-安心できる医療体制の充実(1.12)	① 20-安心できる医療体制の充実(1.15)	① 20-安心できる医療体制の充実(1.16)
② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.10)	② 3-(2)公共交通の利便性の向上等(1.14)	② 7-安全でおいしい水の安定供給(1.07)
③ 2-魅力あるまちの形成(1.03)	③ 10-災害に強いまちの形成(1.02)	③ 10-災害に強いまちの形成(0.98)
④ 10-災害に強いまちの形成(1.00)	④ 7-安全でおいしい水の安定供給(1.00)	④ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(0.95)
⑤ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.96)	⑤ 2-魅力あるまちの形成(0.96)	⑤ 2-魅力あるまちの形成(0.95)
⑥ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.94)	⑥ 12-消防・救急体制の充実(0.96)	⑥ 4-安全な道路交通環境の形成(0.94)
⑦ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.93)	⑦ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.95)	⑦ 11-治水機能の充実(0.92)
⑧ 12-消防・救急体制の充実(0.92)	⑧ 4-安全な道路交通環境の形成(0.92)	⑧ 12-消防・救急体制の充実(0.91)
⑨ 4-安全な道路交通環境の形成(0.87)	⑨ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.92)	⑨ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.90)
⑩ 11-治水機能の充実(0.79)	⑩ 11-治水機能の充実(0.89)	⑩ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.86)
70 歳代		
① 20-安心できる医療体制の充実(1.10)		
② 12-消防・救急体制の充実(1.03)		
③ 11-治水機能の充実(1.01)		
④ 7-安全でおいしい水の安定供給(0.92)		
⑤ 13-治安のよい安全な地域づくり(0.88)		
⑥ 10-災害に強いまちの形成(0.86)		
⑦ 2-魅力あるまちの形成(0.82)		
⑧ 3-(2)公共交通の利便性の向上等(0.81)		
⑨ 4-安全な道路交通環境の形成(0.80)		
⑩ 3-(1)-幹線道路の整備など(0.74)		

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

(1) 調査対象と実施方法：障がい者などの主要団体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、以下に示す津島市巡回バス検討委員会に参加されたメンバー等を対象に、ヒアリング調査を実施した。

対象	障がい者	津島市身体障害者福祉会
	高齢者	津島市老人クラブ連合会
ヒアリング項目	・交通サービスが提供できているか ・サービスに対する評価、改善して欲しいことなどのニーズ実態 等	

(2) 障がい者団体：津島市身体障害者福祉会へのヒアリング調査結果

令和5年10月18日、津島市身体障害者福祉会の会長にヒアリングを実施した。

○津島市身体障害者福祉会メンバーの公共交通の利用例

- ・彩雲館で送迎バスが運行されているため、送迎バスを利用する。
- ・津島市身体障害者福祉会メンバーの中に、自宅→名鉄路線バス津島線・津島駅乗り換え→ふれあいバス・総合保健福祉センター停留所まで利用する人がいる。
- ・名鉄路線バスとふれあいバスを乗り継ぎ、市民病院等への通院利用も聞く。
- ・彩雲館の利用後、ふれあいバスの出発時間（15：07）が少し早く、遅らせてほしいという意見を聞いた。
- ・車いすを利用する障がい者（男性）の場合は、公共交通を利用しない。福祉タクシー料金助成利用券も持っていないと聞いている。近居の家族が運転する自動車で移動すると聞いている。

○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。
- ・福祉タクシー料金助成利用券については、年間24枚の制限があるため、4月に配付されても、10月頃に使い切ってしまう人がいる。
- ・彩雲館のメンバーで、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として参加したことから、公共交通に対する発言機会はあった。
- ・現状は、津島市巡回バス検討委員会は解散したため、特に発言する機会はない。
- ・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。
- ・自動車が運転できなくなる将来の移動は不安だと感じる。
- ・ふれあいバスの見直しの評価、将来的な検討のため再度津島市巡回バス検討委員会を設置

する場合、参加することはかまわない。

- ・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をされたことはない。

○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。
- ・彩雲館のメンバーと一緒に乗ってみたいとの発言を頂戴した。

(3) 高齢者団体：津島市老人クラブ連合会へのヒアリング調査結果

令和5年10月26日、津島市老人クラブ連合会の会長始め4名にヒアリングを実施した。

○メンバーの移動手段・公共交通の利用状況

- ・83歳。自家用車利用。ふれあいバスの利用なし。おでかけタクシーの登録あり。健康維持できている間は、運転する。
- ・70歳台。青塚地区在住。自家用車利用。ふれあいバスの利用なし。おでかけタクシーの登録あり。健康維持できている間は、運転する。
- ・70歳台。神守地区在住。自家用車利用。ふれあいバスの利用なし。おでかけタクシーの登録なし。家族から運転免許証を返納したらどうかと言われるが、健康維持できている間は、運転する。
- ・80歳台。運転免許証返納済み。自転車利用。ふれあいバスの利用経験あり。おでかけタクシーを知らない。

○公共交通の利用経験

- ・おでかけタクシーを利用しようと思い、タクシー会社に電話をしたが、配車が困難だったため、利用に至らなかった。時間を変えれば車両を回せるなどの説明もなく、適切な説明もない回答で、利用をあきらめた。
- ・津島市立図書館からヨシヅヤに行く際にふれあいバスを利用した。午前便を利用したが、帰りの午後の便がなく、うまく使えなかった。そのあと、数度利用を試みたが、使えていない。自転車で移動している。

○公共交通に対する意見：ふれあいバスの乗り継ぎ

- ・ふれあいバスの乗り継ぎは、津島駅だけと理解している。乗り継ぎできる停留所が少ないため不便だと感じる。
- ・ふれあいバスの乗り継ぎは、料金が必要なのか。→津島駅での乗り継ぎが基本形となっており、津島駅での乗り継ぎ時に乗り継ぎ券が発行されるため、乗り継ぎ便は無料。→乗り継ぎ券が発行されることを初めて聞いた。

○ふれあいバスに対する希望

- ・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。時間を調べて利用しようとは思っていない。昔は曜日運行だったと記憶しているが、時刻表を見て現在は毎日運行していることを知った。
- ・青塚駅周辺では、毎朝、通勤や通学のための送迎の車が多い。その時間にふれあいバスが利用できれば便利だと思うが、本数が増えれば費用もかかる。経済性があるのかわからない。

○おでかけタクシーの登録・利用方法について

- ・おでかけタクシーの登録の仕方や利用方法を知らない。
- ・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。
- ・現状の自宅と目的地だけでなく、自由にどこでも行けるタクシーの使い方はできないか。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。

○バス車両の更新・新しい車両について

- ・バス車両の更新が必要だと聞いた。→令和6年に現在のバス車両の使用開始から10年目を迎える。最近車両トラブルが増えてきた。
- ・更新が必要であれば、個人の自家用車を使って送迎するという方法は考えられないか。名鉄バスに発注するのでは費用が高くなる。今後、バス車両を小さくして、バス会社ではなく、他の民間に発注するなど考えられるのではないか。
- ・同じ車両ではなく小型の車両にするとか、古くなるバスを予備車にして、イベント送迎・貸し切り利用するなどの車両の活用・工夫もできるのではないか。

○ふれあいバスの改善案・ルート設計など

- ・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、西の津島駅より東の名古屋方面への移動が多い。ふれあいバスで津島駅に向かうより、名鉄バスで東の名古屋方面に向かって使うと思う。ふれあいバスでなら、名鉄の津島駅より、木田駅に接続してほしい。
- ・百町など津島市の南部エリアであれば、蟹江駅への接続を希望するのではないか。→おでかけタクシーでは、JR蟹江駅へ行くことができる。

○病院利用について

- ・おでかけタクシーを使って、津島市民病院を利用する場合を考えると、行きはよいが、帰りの利用はできるのか。何時に診察が終わるかわからない。予め予約ができない。→津島市民病院で待っている車両や登録事業者に電話して回送してもらえれば、帰りも使えると思う。
- ・津島市民病院の利用は、ふれあいバスでなら100円、おでかけタクシーだと半額の負担。おでかけタクシーも100円にならないか。→ふれあいバスは巡回かつ本数が制限される代わりに安く、タクシーは便利な分だけ半額負担。
- ・海南病院まで使えないか。隣の自治体のコミュニティバスを乗り継ぎ利用する人を聞く

が、行きはよくても帰りも乗り継ぎできるかわからない。

○ふれあいバスの取組

- ・ふれあいバスが今どこを運行しているのかわからないため使いづらい。→バスの運行情報を発信している。スマートフォンや市のホームページより運行情報を確認できる。→そうした運行管理・運行情報を発信していることも知らなかった。周知が必要。
- ・ほかにも便利な情報があるのではないか。→manaca（マナカ）等のICカードが使用できる。
- ・走行ルートで手を上げたら停車し、乗車することはできないか。→通行量の多い道路でバスを急停車したら、後続車両が危ない。現状は、停留所以外の停車は行われていない。
- ・市：運転免許証の返納者には、ふれあいバスの10回分の無料券を配布している。→それだけでは運転免許証の返納は難しい。

○情報発信・PR

- ・市民のふれあいバスやタクシーに対する認識が低いと思う。広報には記事を出していると思うが、津島市老人クラブ連合会の会報（いきがい新聞）に、定期的に情報を取り上げるなど、移動サービスに関する周知活動をもっと実施すべき。

○おでかけタクシーの改善案

- ・おでかけタクシーは、自宅から目的地だけとなっているが、その他の立ち寄り利用ができないか。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、出発者が途中の友人を迎えに行きながら、目的地へ行くことは現状の制度ではできない。停留所を増やして、その停留所間を移動できるようにしてほしい。
- ・津島市老人クラブ連合会のイベントなどで集まった後、みんなで喫茶店に行こうという話になるが、自宅以外の利用ができないので、帰りの立ち寄りもできない。
- ・おでかけタクシーは福祉部局の事業だが、福祉部局が津島市老人クラブ連合会に対して移動サービスに関する聞き取りをしたことがないかを伺うと、意見を聞かれたことがないとの回答だった。

○移動サービスに対する意見

- ・市民の利用先としては、駅、ヨシヅヤ、市民病院ぐらい。ヨシヅヤを利用する場合、大きな荷物になるため、ふれあいバスの利用は難しい。
- ・名鉄バス津島営業所（バスセンター）に自動車を置かせてもらって、大坪バス停留所から名古屋に行ける。→以前、停留所を設置していたことがあるが、利用者が少なく廃止した経緯がある。
- ・観光利用について、尾張津島藤まつり・天王祭の時などに、シャトルバスがあるとよい。

○ボランティア輸送の可能性について

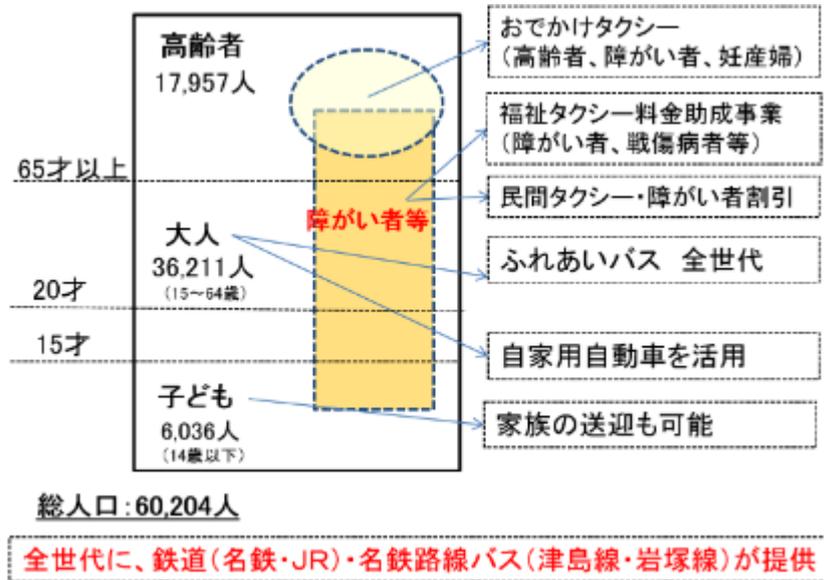
- ・津島市老人クラブ連合会でイベントを実施している。現状は、会員の数名がボランティアで、個人の車を使って他の会員の送迎を行い、イベントに来てもらっている。送迎してもらえる仕組みがあるとよい。→自家用有償運送という方法が使えるのではないか。
- ・幼稚園やデイサービスセンターにはバス車両をもっているところがある。こうした車両が

昼間遊んでいる。こうしたバス車両の利用ができないか。→運転手の確保が問題。津島市老人クラブ連合会の会員で運転手の担い手を確保することは可能か？→津島市老人クラブ連合会で確認すれば担い手はいると思う。

4. セグメント別にみたサービス評価に関する調査のとりまとめ

(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、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。



※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ー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ー魅力あるまちの形成	-1.00	-0.72	-0.91	-1.04	-1.17	-1.15	-0.95
3ー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ー(1)ー幹線道路の整備など	-0.34	-0.06	-0.22	-0.42	-0.39	-0.40	-0.43
3ー(2)ー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（mana）等のICカードが使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. 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">○趣旨説明○津島市の公共交通サービスの現状・実態の説明○意見交換<ul style="list-style-type: none">テーマ1：現行の取組に対するご意見テーマ2：ふれあいバスの見直し（車両の見直し）<ul style="list-style-type: none">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？テーマ3：皆さんが協力できること<ul style="list-style-type: none">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？○共有

(2) 実施風景



2. 市民会議結果

(1) 第1回：神島田公民館の協議成果

○共有時の報告内容

A班

<p><テーマ1> 現行の取組に対する意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・もっとPRすべき ・利用の多い時間帯だけでも台数を増やす ・料金について、子どもはタダ。全員ゼロ円でもよい。
<p><テーマ2> ふれあいバスの見直し (車両の見直し)</p>	<p>賛成5 / 6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・条件として利用の多いB・Cコースを除く
<p><テーマ3> 皆さんが協力できること</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・美化活動、椅子を設置するなど

B班

<p><テーマ1> 現行の取組に対する意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本数は1時間に1本程度ほしい ・停留所を増やす、ルートを見直す ・永和駅への接続はよかった ・市民病院の利用がしやすいようにすべき ・他市と連携し、海南病院や名古屋駅に行けるように ・尾張津島天王祭の時など、イベント時の臨時便の運行 ・ヨシヅヤの停留所には屋根を設置 ・津島市への転入者には、津島市を知ってもらうためにフリー乗車できるようにする ・有料の回数券の販売
<p><テーマ2> ふれあいバスの見直し (車両の見直し)</p>	<p>賛成6 / 6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間帯別に車両を使い分ける ・利用人数に応じて小型化する ・乗り切れない時のカバー、対処を条件に賛成 ・将来的には白タク（ライドシェア）の制度も考慮すべき
<p><テーマ3> 皆さんが協力できること</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・椅子の設置 ・ベンチ、椅子のペンキ塗り ・美化活動

C班

<p><テーマ1> 現行の取組に対する意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業継続すべき。車両の小型化。料金の無料化。 ・手をあげたら止まってほしい ・停留所の屋根の設置ため、コースとして市民病院行きを増やしてほしい
<p><テーマ2> ふれあいバスの見直し (車両の見直し)</p>	<p>賛成6 / 6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用の少ないところは小さいバスでもよい ・全部小型タクシーでもよい意見あり ・タクシーにして本数増やすという条件付き ・時間帯によって増便すべき
<p><テーマ3> 皆さんが協力できること</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所職員OBが運転手になる ・回数券をつくる ・地域の回覧板でPR

	・PRとして、町内会で宣伝する
--	-----------------

D班

<テーマ1> 現行の取組に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・料金を倍にしてもよいので、サービスを向上すべき ・サービスの向上 2台を4台にして便数を増やす ・買い物、病院施設を回ってほしい ・時間に合わせて使えるように、もっと広く考えるべき
<テーマ2> ふれあいバスの見直し (車両の見直し)	賛成5/5 <ul style="list-style-type: none"> ・バス1台、タクシー1台の体制にする。ジャンボタクシーだと車いすが使えないので。
<テーマ3> 皆さんが協力できること	<ul style="list-style-type: none"> ・10回利用したら1回サービス、雨の日は半額 ・自動的に人数を数える設備を導入 ・お年寄りの徘徊、子どもの見守りのため、停留所にカメラ、センサーをつける ・夏のミストの設置 ・夜はキラキラ光るようにする

○各グループの成果

<テーマ1>現行の取組に対する意見

A班

No	カテゴリー	付箋
1	PR	利用者のPR不足
2	便数	運行時間は地域の意見を聞いてほしい
3		バスの台数を増やす
4		運行回数増加(4回→6回)
5		運行ルート増設
6	高齢化	コミュニティバスは将来必要(高齢化が進む)
7	屋根・イス	停留所にて暑い・寒い等があるため屋根が欲しい(ヨシヅヤ前にて利用者)
8		土地の広いバス停でイスを用意
9	料金	高齢者は無料化、小学生以下はタダ
10		料金を0円に
11		子どもはタダにする
12	車両	バスをリース契約にする
13		車両の小型化
14		今後バスは必要 31人乗りが×なら11人乗りでOKだと思う
15	時間と増便	利用時間帯別で大・小と車を使い分ける
16		時間帯で増減する
17		費用アップでも仕方がないので、1日の本数を増やす
18	ヨシヅヤ	ヨシヅヤ本店の玄関までバスは入れないか
19		ヨシヅヤ本店のようなバス停に

20		ヨシヅヤ本店内（敷地）へ乗り入れ可能に向け交渉すること
21	ルートなし フリー乗車	停留所よりも、コースにいる人が合図をした場合、乗れる様にしてほしい
22		コース上、駅の途中でも乗降可にする

B班

No	カテゴリー	付箋	
1	バス停	最低でも1時間に1回位はバスを走らせてほしい	
2		本数の見直し	
3		バス停の増加	
4		バス停の見直しを	
5		永和駅へつなげて頂きありがたい	
6		湯楽を利用する人がいるためバス停増加してほしい	
7		市民病院利用者が増加すれば、バス利用者は増加する	
8		利用の改善を。乗り降り場所を自由にすると効果大	
9		永和駅北口の開発が可能になれば、バス利用は増加する	
10		停留所以外でも手をあげたら乗れるようにしてほしい	
11	協力・連帯	他自治体との連結を強化する	
12		例えば海南病院など、市境を越えたバス停を設ける	
13	その他	共通の市役所・ヨシヅヤ本店に雨対策を作してほしい	
14		市内転入者はAコースを無料で回れる（本人が希望する場合のみ）	
15		免許返納者のふれあいバス無料券の数が少なすぎるため、10枚→20枚に増やしてほしい	
16		有料の回数券を発行し、少しでも安く利用できるように	
17		前菅首相のタクシー（ライドシェア）を考えているのか	
18		人口減少の時、高齢者が増加するのでバス利用は重要です	
19		拠点のイスはきれいにしてほしい（市役所、ヨシヅヤ）	
20		臨時便	コミュニティおよび地区のイベントの際に臨時停留所を設置
21			祭り専用のバスを運行する
22		尾張津島天王祭の時、夜間利用可能だと便利になると思う	

C班

No	カテゴリー	付箋
1	料金	他市町村のバス運行を調べる
2		費用がかかってもバスは運行する
3		小型車を利用し無料とする。有料でもよい
4		料金を2倍にしたらいい
5	バス停	途中でも手をあげれば停まってほしい
6		停車駅は多い方がよい
7		停車場に屋根をつける

8		永和駅まで存続してください
9		バス停が遠いので、もう少し近いといい
10	時間	現在は片道しか利用できないため、本数を増やす
11		1時間に1本走らせてほしい
12		市民病院からの帰りの時間帯の本数を増やす（11時～13時の間）
13		本数を増やしてもらいたい。1時間に1本にしてもらいたい
14	コース	市民病院行きを増やす
15		病院コースの設定 基幹STを作り、そこで病院コースに乗り換える

D班

No	カテゴリー	付箋
1	料金	大学生～59歳までは料金200円、それ以外は100円（そのまま）
2		運賃はあげてもいいので、10時頃と、16時半から17時の便を増やしてほしい
3	サービスの向上	ポンチョの台数が2台というのは少ないと感じた
4		小型バスで回数を増やす
5	量の維持	公共交通サービスは今がマックス。市民間の経費負担をみれば、現状維持を図る（企てる）べき！
6	待ち合い・企画	タクシー業者がハイエースを持つ台数を増やして町を巡回する
7		特に暑い夏とかバスの停留所で待っている方が気の毒である（停留所の屋根が必要）
8		小学生の子ども達が社会学習以外でも黄バスに乗って他の学校に行く企画もあってよい
9	買い物・病院	スーパー・病院を主に停まってほしい
10		買い物時間に合わせる。1時間ぐらいで帰れるように
11		買い物（②物理的）ネット販売、カタログ販売を考えるべき
12		病院は（③物理的）乗り合いタクシーを考えるべき 介護施設の送迎バスに便乗を考えるべき
13		趣味他は現行の公共サービスで行う
14		公共交通だけを見るのではなく、広く考えるべき
15		タクシー乗り場（待っている場所）を駅以外で留まってもよいのではないか（ex 公民館とか）

<テーマ2>ふれあいバスの見直し（車両の見直し）

A班

計	賛成	反対
6	5	1

No	賛成意見	No	反対意見
1	ルートを増設	1	Bコースは大型1台 他コースは小型1台
2	現在のバスをリース		
3	ジャンボにして経費削減し、便数を増やす		
4	Bコース以外		
5	ジャンボタクシーにして回数を増やす		
6	運行時間を7時～21時に		
7	時間帯よりジャンボタクシー賛成		
8	コース別により賛成		
9	経費節約のためBコースはジャンボ。他はトヨタ!!		
10	経費が安くなるなら		

B班

計	賛成	反対
6	6	0

No	賛成意見	No	反対意見
1	乗る時間帯で使い分ける		
2	乗車数に見合った車にする		
3	コースにより空車が目立つから小型化へ		
4	乗車人数により小型化する		
5	コース平均利用からコース車を考える		
6	乗り切れないときの対応の確立が重要		
7	高齢者が増加するから		
8	白ナンバーバスを（ジャンボバス）現状の経費まで使って、バスの台数を増やし市内サービスを行う		

C班

計	賛成	反対
6	6	0

No	賛成意見	No	反対意見
1	用件の時間に間に合えばよい		
2	タクシーが早く来るようにする		
3	電車との時間の連結はできないか		
4	運行ルートによって車両を変える		
5	全車小型車でよい		
6	お出かけタクシーの料金を500円ぐらいとする		
7	ジャンボタクシーにして台数を増やすとよい		
8	小型車でよい		
9	混合にして少しでも経費節約できるから		

D班

計	賛成	反対
5	5	0

No	賛成意見	No	反対意見
1	車いすに対応する		
2	ジャンボタクシーの視認性を高める必要あり		
3	1. 人件費 2. 燃料代節約		
4	ハイエースのコースの巡回時間を増やす（増やしてほしい）		
5	ジャンボタクシーには「津島市巡回バス」と前後・側面に書く		
6	黄バス1台、ジャンボタクシー1台（B、Dコース）で徐々に変えていく		

<テーマ3>皆さんが協力できること

A班

No	カテゴリー	付箋
1	寄付	地域の企業からPR用ベンチ・イスの寄付
2		バス停をもっと大きくする（寄付可）企業（企業が広告を出したりできるよう、停留所の看板部分を大きくする）
3		バス停をもっと目立つものにする
4	美化	バス停の美化

5	ベンチ	ベンチをプレゼント
6	P R	利用拡大P R
7		利用者増につながるよう、もっと回覧板で手軽さをP Rする

B班

No	カテゴリー	付箋
1		バス停にイスを置く
2		バス停の周りを清掃する
3		市役所のイスのペンキ塗り
4		市は財政難を訴えて、クラウドファンディングで寄付を募る

C班

No	カテゴリー	付箋
1	利用	バス停が近くになったら1日おきぐらいに利用します
2	情報発信	情報宣伝が足りないような気がする。町内会回覧板や各種媒体を使ってはどうか
3	チケット制	乗車賃をチケット制（10+1枚綴り）にする
4		回数券を発行する！
5	運転手	市役所の定年退職者を運転手にどうか
6	経費	コミュニティバスのための多少の経費UPは仕方がない

D班

No	カテゴリー	付箋
1	看板	看板に「巡回バス停留所」。防犯カメラ設置（子どもの見守り、老人の徘徊録画）
2		ビーコン機能（子ども見守り、徘徊老人）
3		看板の前を通ると、ミストが出る（暑さ対策）、キラキラ光る（夜間対応）ようにする
4		停留所の看板をもっとかわいらしくして、子どもの目を引くようにする
5	停留所	停留所をもっとわかりやすくする
6		停留所にボタンを設置して、人数を把握する
7	企画	ふれあいバスに、期間限定のスタンプ企画をする（マルシェやてらの開催時に利用）
8		雨の日の利用は100円を50円にする、雨の日サービス
9	意見をすい上げる	アンケートで利用者数を把握して、運行数を調整する

(2) 第2回：市役所本庁舎の協議成果

○共有時の報告内容（テーマ1の一番盛り上がった部分を報告）

- ・もう少し小さな車にして本数を増やす。時間帯等によって車を使い分ける。台数が少ない。
- ・ベンチを置く。バス停に花を置くなりして華やかにすべき。
- ・待ち時間が空く。特に市民病院の利用など。帰りの便がない。
- ・障がい者団体の利用で、朝は乗れるが、帰りの時間が合わない。帰りの時間の直前にお茶タイムがある。
- ・ドライバーの対応が気になる。運転が荒い、挨拶しないなど対応の悪い運転手がいる。
- ・手押し車、シルバーカーが邪魔になっているのを見かける。
- ・駅での乗り換え方法がわからない。
- ・一方通行はよくない。両方向の運行にしてほしい。
- ・全員着席できない。
- ・おでかけタクシーの年齢制限を下げるべき。
- ・社会教育の一環として、小学生もお金を払うべき。

○各グループの成果

<テーマ1> 現行の取組に対する意見

No	カテゴリー	付箋
1	本数	もう少し小型でいいので本数を増やしてほしい
2		コースによってバスの大きさを変えた方がよいと思う
3	ベンチ	バス停に木製のベンチ（小さいのでいいので）が欲しい
4	駅乗り換え	駅での乗り換え方法がわからない
5		名鉄バスで津島駅まで出て、津島駅からふれあいバスに乗り換える方法もある
6	駐輪場	自転車の駐車場があるといい
7	使わない・増便	マイクロバスにして台数を増やす
8		バスの台数が少ない
9		待ち時間が空く
10		私は彩雲館に行っています。時間が合わない方がいる
11	シルバー	手押しグルマを持ち込む人がいる（ジャマになる）
12	カー	シルバーカーが2、3台の時がある
13	乗り降り	乗り降りはスムーズ？
14	料金	小学生もお金を支払う勉強をしたらいいと思う
15		小学生を有料にする
16	タクシー	おでかけタクシーの拡充。対象年齢を下げる（75歳→65歳）。
17	ドライバー	ドライバーの人が気になる時がある
18	さんの態度	運転が荒い！
19		声を出してほしい
20	手助け・声掛け	お買い物の方が多い。手助けする人が必要
21		立っている人がいると、肩をたたき座ってもらう（荷物）
22	コース	Cコースは娘がよく乗るが、人が多い
23		乗っている人が多くなっている
24		A、Bコース乗ってみたい

25		Aコース（保健センター）のコース検討
26		コースが一方通行なのでダメ
27		待ち時間がない
28		全員、着席できますか？
29		停留所の決め方は適切？
30		行ったきりにならない
31		時間は正確？
32		Aコースは不便だと思う
33		菟原町は、町内の外回りのため利用する方をあまり見ない
34		ヨシヅヤと市民病院以外の商業・店舗も停車したらどうか
35	ダイヤ合	市民病院からの帰りは時間が合わない
36	ない（市民病院）	時間の見直し
37		最近バスを利用しています。
38		初めて会議に参加できてうれしいけど、わからない

<テーマ2>ふれあいバスの見直し（車両の見直し）

計	賛成	反対
7	6	1

No	賛成意見	No	反対意見
1	小回りがきくものがよい	1	家に来るならよいが来ないので
2	コースによって車両を変える		
3	今のバスと同じようにノンステップがよい		
4	2台とも台数を増やす		
5	4台にして、両方向にする		
6	大縄町に入れるようにしてほしい		
7	manacaが必要		

<テーマ3>皆さんが協力できること

No	カテゴリー	付箋
1		寄付を募る
2		バス停に設置する椅子を用意する
3		みんなで椅子を探す
4		宇佐美鉱油とヨシヅヤに寄付をお願いする
5		バス停の草取りをする
6		花のプランターを置く
7		バス停の名を募る
8		（会社や企業の）広告を募る

(3) 第3回：生涯学習センターの協議成果

○共有時の報告内容

- ・ 1グループのため報告なし

○各グループの成果

<テーマ1> 現行の取組に対する意見

No	カテゴリー	付箋
1	ダイヤ	早い・遅い時間もほしい
2	ルート	文化会館⇔神社
3		ルートがわかりにくい
4		ルートが複雑？停車駅を減らしては？
5		現行コースにまだ不満あり（南小学校区の南部）
6		誰向けですか？
7		外から来る人はわからない
8		テーマ
9	外の人にお金を落としてもらうため、観光向けルートを	
10	遠回り	本当に行きたいところまでに時間がかかる
11		病院・駅 遠回り
12	車両	イスが直角みたい
13		Dコースは、11人乗りを1台増車して運行
14		31人乗りバスは大きすぎる
15	名鉄バス	昔々は西愛宕町に名鉄バス停があった。よかった！
16		名鉄バスがなくなった
17		愛西市のバスに乗れないか（津島市を通るのでは）
18	タクシー	タクシーを待つ人をよく見る（電話してから来るまで）
19	目の前にバス停を	ヨシヅヤ本店の敷地内にバス停がほしい
20		スーパーなどお店の目の前にバス停がほしい
21	駅・接続乗り換え	青塚駅に停車
22		こまめな配車

<テーマ2>ふれあいバスの見直し（車両の見直し）

計	賛成	反対
3	3	0

No	賛成意見	No	反対意見
1	今のバスでは入れない道路もあるのでタクシーの方がよい		
2	以前の見直しで入れるなら通れるコース取れず		
3	乗れないときは遅れがあるが、予約型のサービスも必要だろう		
4	デマンドができる		
5	バス→タクシーに対して僻みはない		
6	リース、サブスクに		
7	これからガソリン車が少なくなってくるので、燃料も考えた方がよい（リースにするとか、5年ごとに見直すなど）		
8	タクシーもOK。2台でも。		
9	タクシーもOK		
10	経費を削減		
11	大きいものは今の時代がない		
12	非日常でなく日常がポリシー		
13	成功したら3台にでもできる		

<テーマ3>皆さんが協力できること

No	カテゴリー	付箋
1		買いもの スマホマスターがいる。スマホを覚える
2		スマホ勉強会
3		お店側の送迎サービス
4		美容院、病院
5		広告収入（お店）
6		貨客混載サービス
7		多少ガマン！
8		料金、停留所、コース等
9		時刻表を作って貼る
10		バス・タクシー掃除する
11		運転手の手伝いをする
12		「ありがとう」をチップ・お金に
13		値上げしかない

3. 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。

カテゴリー	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、運賃を上げても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"> ○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。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。 ○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。
(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・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。 ○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。
(3) 小学校区単位でのサービス満足度	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。

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><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>

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	<ul style="list-style-type: none"> ○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）	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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乗り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、以下に示す事項から具体解決（案）を検討した。

<施策を具体化するための検討事項>

- 老朽化問題を抱える車両の選択
- 財政投入規模の設定
- 「ネットワーク再編」の骨格の検討
- ネットワーク再編案の設計
- 津島市の今後の対応

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、車両の大きさを以下のように定義した。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

※2 1台あたりの車両費用は、購入した場合の費用を記載した。

※3 年間の運行経費目安は、人件費、一般管理費、車両費（5年リースを想定）、燃料費等をもとに見込み、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を想定して積算した。なお、運転手の確保等の事情により、小型車両についてもバス事業者に委託することも考えられる。

<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・コミュニーター
- 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）



出典：トヨタ自動車カタログ資料

- 車種：トヨタハイエース
- 乗車定員：10人
(運転手+車いす1人+乗員8人)

<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）

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 ² ）	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 ² ）	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	あさぴー号	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ンピューター、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。

○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 コース別に車両を選択		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）	
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 		<ul style="list-style-type: none"> 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。 		<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状の約2倍にまで財政投入額が拡大する。 現状にプラスして中型車両を追加投入できるため、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

投入台数の組み合わせ	パターン②-1		パターン②-2
	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るため、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。

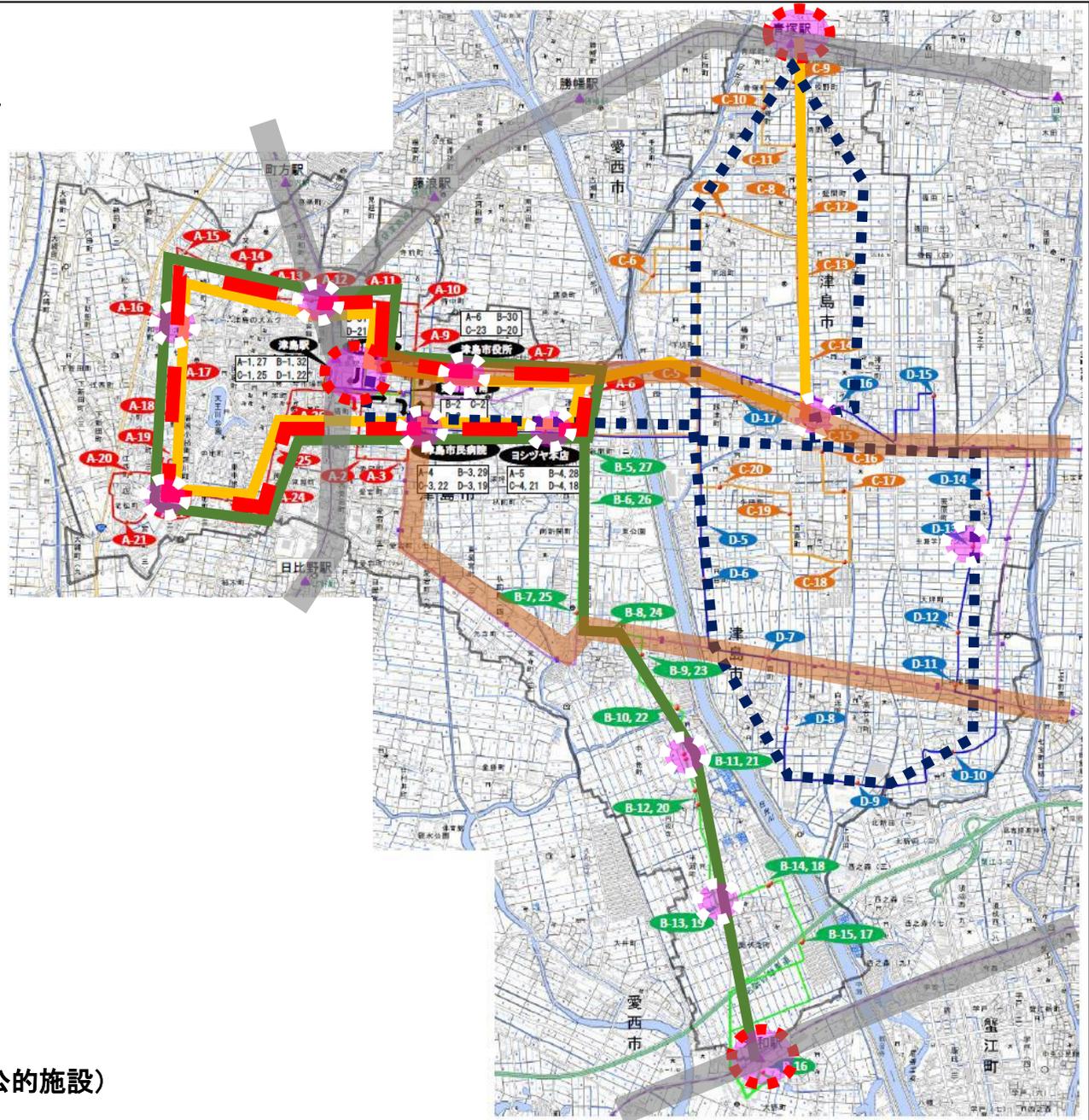
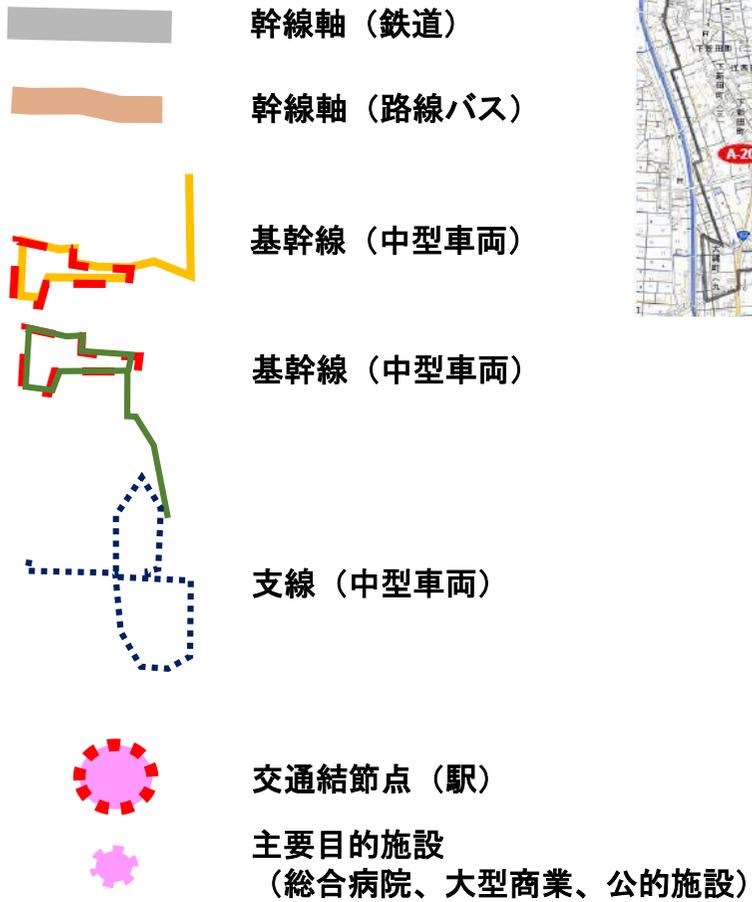
パターン④-1は、車両台数を3台に拡充し、かつ、A・B・C・Dコースの役割を見直すことになるため、ここではパターン④-1について再編案を検討した。再編の考え方として、幹線軸（鉄道・路線バス）を補足する役割として、中型2台を基幹線、1台を支線としての役割を持たせることを想定した。各モードの役割・ネットワークの基本的な考え方は以下のとおり。

○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。

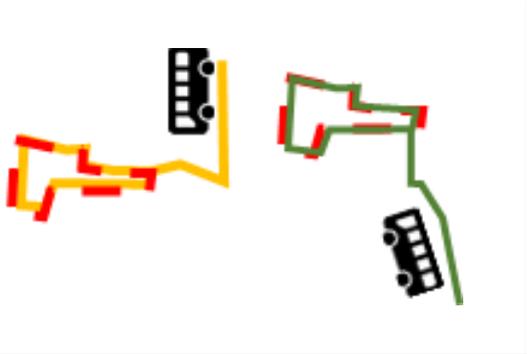
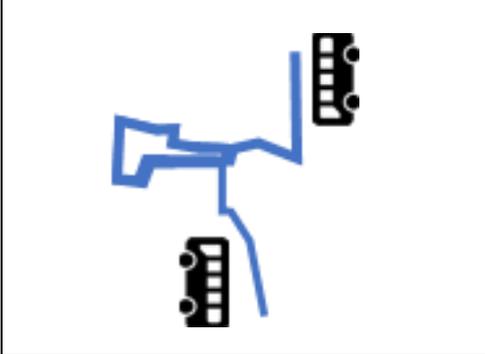
○ネットワーク形成の考え方

- ・ 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"> ・中型車両2台で、定時定路線サービスを提供 ・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 	
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。

津島市巡回バス等（公共交通）検討調査
報告書

令和6年3月