

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業務を実施した。

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
	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

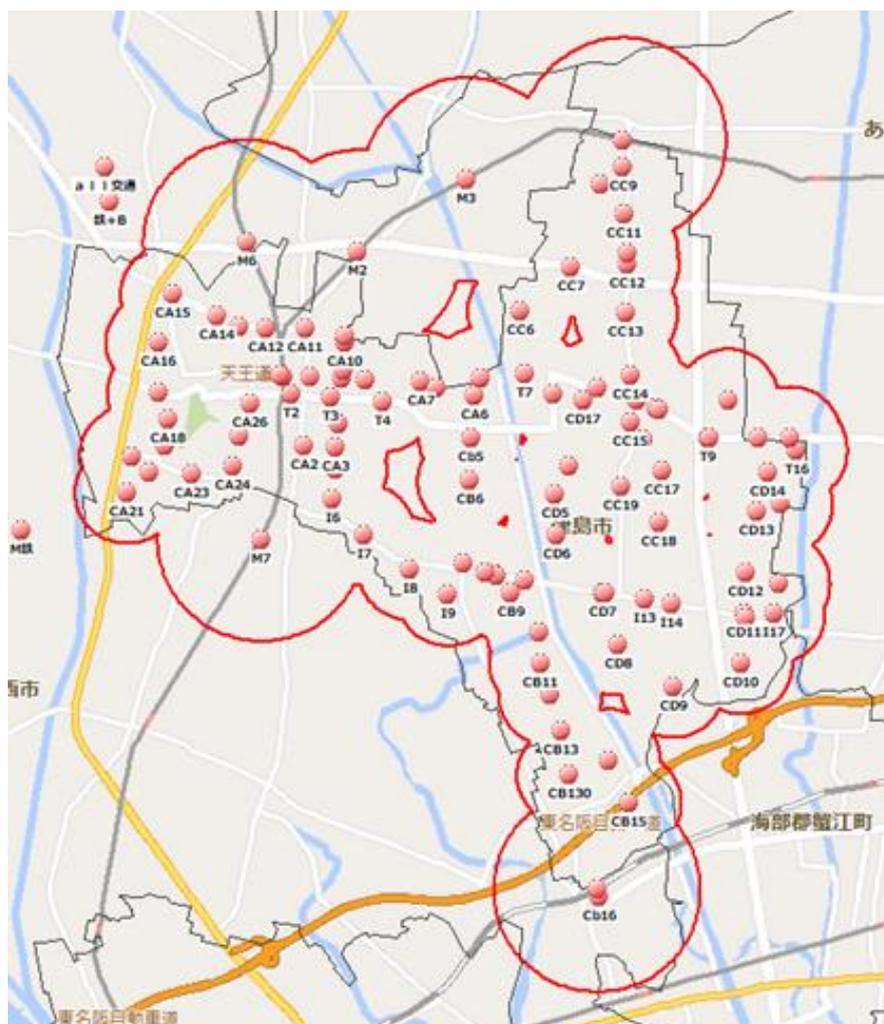
ふれあいバスと名鉄路線バスとの接続については、津島線系統は前後1時間以内に乗り継ぎできる状況にあるが、岩塚線系統は乗り継ぎができない時間帯が生じている。

(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・ふれあいバス 500m 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は、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。

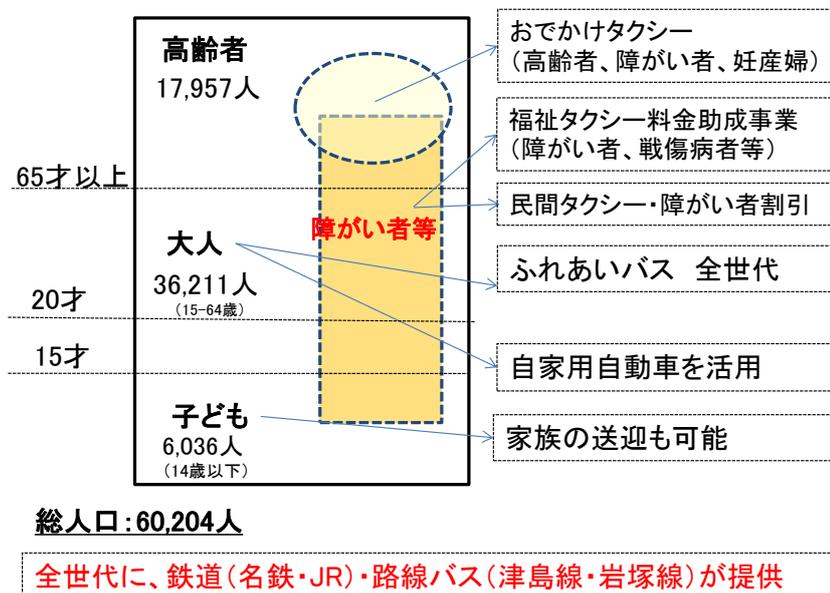
表 4-2-2 居住学区別「施策への満足度」(平均得点比較)

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は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（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下記のとおり実施した。

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	○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 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） 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 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、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、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・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、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・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、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
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。
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。
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（案）

（1）津島市の移動サービスについての目標像（案）

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（案）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（案）

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（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。
- ・津島市の財政支援の拡大を招くが、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。