

議題 2 地域交通協議会への移行及び地域公共交通計画の策定に向けた今後の進め方について

1 地域交通協議会への移行及び地域公共交通計画策定に向けた市の方針

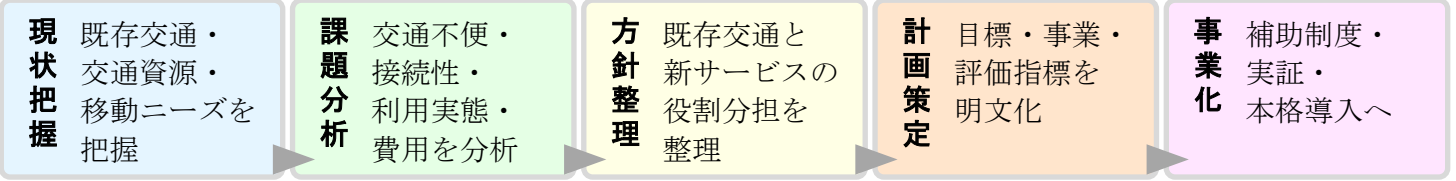
(1) 現状認識

本市巡回バスは、市内移動を支える交通手段として一定の役割を担っている一方で、運行日、便数、時間帯、目的地への到達性、他の交通手段との接続性などに課題があり、既存の巡回バスだけでは市民の移動ニーズに十分対応することが難しい状況にある。

巡回バスの個別改善や新たな交通手段の導入を単独の施策として検討するのではなく、既存交通の利用状況、交通資源、市民ニーズ、財政負担及び交通事業者との役割分担を総合的に整理し、あま市に必要な公共交通体系を構築していく必要がある。

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定を見据え、現在の地域公共交通会議について、地域交通協議会（＝法定協議会）としての機能を併せ持つ体制への移行を検討する。

(2) 検討の基本的な流れ



(3) 今後の検討に向けた基本的な考え方

- ① 地域公共交通計画は努力義務であるが、今後の公共交通体系を体系的に検討するためには、市の方針を明文化する計画として有効である。
- ② 地域交通協議会は、地域公共交通計画の作成及び実施について協議するための協議体であり、多様な交通モードを扱う基盤となる。
- ③ 新しいモビリティサービスは導入前提ではなく、現状を分析した上で、既存交通を補完する手段として位置付けを検討する。

2 公共交通体系を整理する必要性

(1) 現行巡回バスの役割と交通体系整理の必要性

巡回バスは、市内移動を支える交通手段として一定の役割を担っている。一方で、運行日、便数、運行時間帯、目的地への到達性並びに鉄道・民間路線バス・タクシーとの接続性などに課題が残る。したがって、巡回バスの改善、新しいモビリティサービス、タクシー等との連携、交通不便地域への対応を個別に判断するのではなく、市全体の公共交通体系として整理する必要がある。

▼ 表 1：巡回バスの運行概要表

項目	内容	項目	内容
運行形態	3 ルート（北部・南部・東部） 各ルート 5 便/日	運行日時	毎週火・水・金曜日 午前 9 時～午後 3 時 2 0 分
運 賃	大人 200 円、小人 100 円 / 75 歳以上、障がい者、運転免許 返納者は無料	利用実績	通算 26,637 人、58.67 人/日、 3.91 人/便
		運行コスト	3,165 円/人（利用者）
市 負 担	金 31,654,000 円 (契約額 31,911 千円－収入 257 千円)	車両・事業者	マイクロバス 3 台 名鉄バス株式会社津島営業所

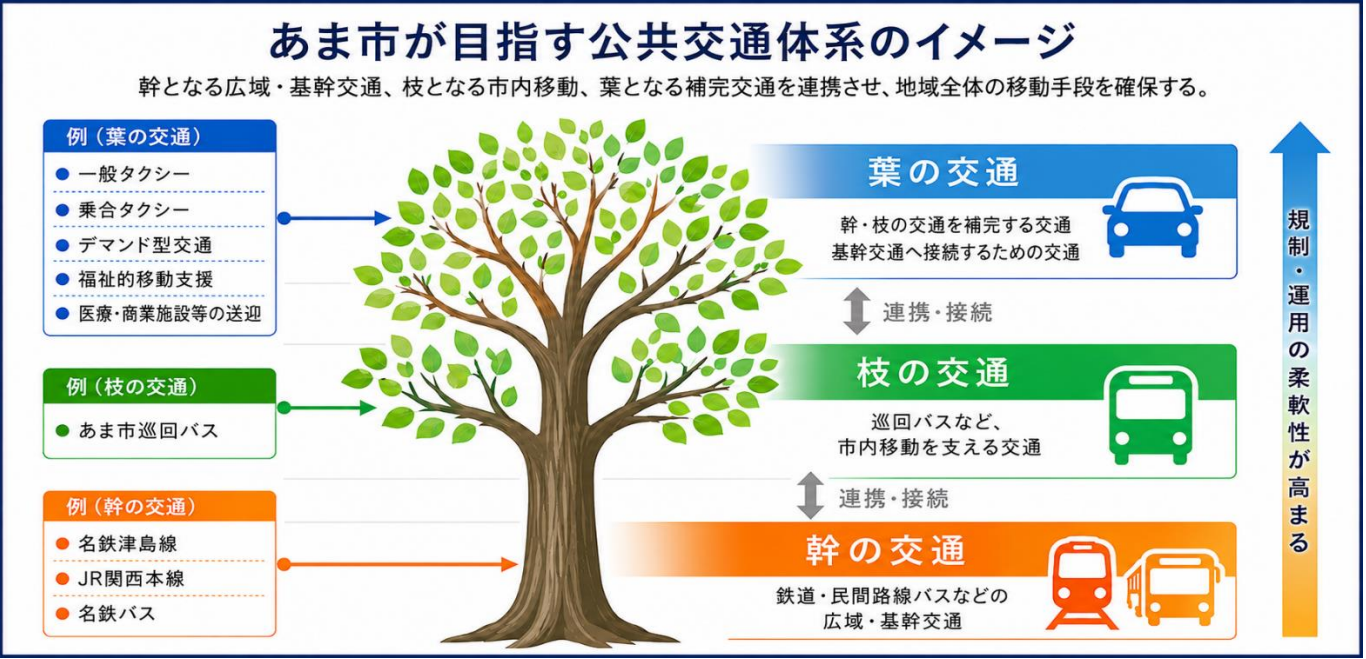
(2) 把握できている市内の交通資源

市民の移動は巡回バスだけで完結しているものではなく、鉄道、民間路線バス、タクシー、福祉的な移動支援、医療・商業施設等の送迎サービスなど、複数の交通資源によって支えられている。今後の検討にあたっては、これらの交通手段を可能な限り把握し、相互の役割、重複、不足、接続性等を整理することが必要となる。

▼ 表 2：市民の移動を支える主な交通資源

区分		主な交通手段	整理するときの観点
幹	広域交通	鉄道、民間路線バス等	市外・広域移動、駅・主要停留所との接続
枝	市内交通	巡回バス	市内移動、運行日、便数、利用状況、目的地
葉	個別交通	タクシー等	個別需要、広域・基幹交通で対応しにくい移動
	福祉的移動支援	高齢者・障がい者等に関係する移動支援	対象者、利用条件、公共交通との役割分担
	医療・商業等の送迎	病院・商業施設等の送迎サービス	実質的な移動手段としての利用状況
	新たな補完交通	デマンド型交通、乗合タクシー等	既存交通で対応しにくい移動課題への対応可能性

※ 市内の交通資源を整理した一覧については別紙のとおり。



(3) 今後の分析に必要となる主な視点

- ① 鉄道、民間路線バス、巡回バス、タクシー等の既存交通が担う役割と、利用しにくい区域、時間帯又は目的地等を明らかにする。
- ② 交通手段の重複や不足を地図や一覧表で可視化し、公共交通として対応すべき範囲と、個別支援として対応すべき範囲を切り分ける。
- ③ 交通手段を追加する前に、対象区域、対象者、目的地、運賃、予約方法、既存交通への影響並びに費用対効果を分析する。

3 新しいモビリティサービスの種類

新しいモビリティサービスには複数の選択肢があり、運行主体、予約方法、運行区域、運賃、既存交通との関係並びに財政負担が異なる。したがって、特定方式を先に決めるのではなく、本市の現状分析と公共交通体系上の役割を整理した上で、導入の可能性を検討する。

▼ 表3：新しいモビリティサービスの主な例

手法・制度	主な特徴	導入検討時の確認事項
デマンド型交通	事前予約に応じて運行する乗合型の交通手段	運行区域、予約方法、停留所方式、既存交通との競合
A I オンデマンド交通	A I 等により予約、配車、運行経路を効率化するデマンド型交通	システム費用、予約支援、利用者への周知、交通事業者との調整
乗合タクシー	タクシー車両等を活用し、複数人の乗合により運行	運行主体、利用対象、運賃設定、タクシー事業との関係
公共ライドシェア	交通空白地等において、市町村、N P O 等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み	実施主体、運転者確保、安全管理、対価設定、既存交通との役割分担
日本版ライドシェア	タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用し、タクシー不足を補う仕組み	タクシー不足の状況、事業者の意向、運行管理体制、営業区域、既存タクシーとの関係
個別移動支援	移動に困難を抱える対象者に対し、既存交通の利用を支援する仕組み	対象者、支援方法、財政負担、公平性、交通事業者への影響、供給体制
M a a S ・ D X	経路検索、運行情報、予約、決済等を分かりやすくし、公共交通の利用環境を改善する仕組み	情報整備、導入費用、運用体制、高齢者等への対応、紙媒体との併用

4 地域公共交通計画を策定する意義

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画とは、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランである。単に巡回バスのルートや便数を定めるものではなく、鉄道、民間路線バス、巡回バス、タクシー及び新しいモビリティサービス等を含め、市全体の移動手段をどのように確保していくかを整理する計画である。

▼ 表4：地域公共交通計画に整理する主な内容

現状・課題	基本方針	実施事業	評価・改善
人口、施設、交通網、利用状況、収支及び移動ニーズを整理	本市に必要な交通体系、既存交通と新サービスの役割分担を整理	巡回バス、デマンド型交通、乗合タクシー及び利用促進等を位置付け	利用者数、収支、満足度及び交通空白改善等の指標で検証
どこが不便か、どの目的地への移動に課題があるかを把握	「幹線・市内移動・補完交通」の階層を明確化	補助制度、実証、本格導入、調達の前提整理	P D C A により見直しを継続
地図、一覧表、OD、アンケート等で可視化	市民・議会・事業者に説明できる方針化	予算要求・会議協議・事業者調整に活用	次期計画や運行改善へ接続

(2) 計画策定と新しいモビリティサービスの関係

計画は、特定の交通手段の導入を直ちに決定するものではないが、本市の移動課題や既存交通の役割を分析した上で、今後の公共交通体系の方向性、実施すべき施策、評価指標等を整理する計画である。そのため、A I オンデマンド交通、乗合タクシー又は公共ライドシェア等の新たな交通手段についても、計画策定の過程で必要性、役割及び実施可能性を整理し、本市の公共交通体系の中でどのように位置付けるかを検討することとなる。

(3) 地域公共交通計画を策定する必要性

- ① 地域公共交通計画の策定は努力義務であるものの、今後の本市の公共交通を考える上では、現状を把握し、移動実態を分析し、既存交通と新しいモビリティサービスの役割分担を整理した上で、市としての方針、目標、実施事業及び評価指標を示す必要がある。
- ② 計画の策定や、計画に基づく地域公共交通の確保、維持及び改善に関係する国の支援制度も用意されている。ただし、計画の策定が補助採択を保証するものではないため、補助制度の活用可能性を確認しながら、より実効性のある計画策定を進めることが望ましい。

▼ 表5：個別導入と計画的な検討の比較

計画なしで個別導入を進める場合の課題	計画を策定して体系的に整理する効果
巡回バス改善や新たな交通手段の導入等が個別施策となり、全体の役割分担が不明確になる。	鉄道・路線バス・巡回バス・タクシー・新サービスの役割を市の体系として整理できる。
実証実験だけを先行すると、本格運行時に制度、運賃、補助、評価指標を再整理する必要が生じる。	導入目的、対象区域、評価指標、補助制度との接続をあらかじめ整理できる。
市民・議会・交通事業者に対し、方式選定の理由を説明するための根拠が不足する。	市の方針を明文化し、予算要求、関係者協議、協議会運営の根拠とできる。
担当者異動時に、検討経過や判断根拠の継続的な共有が困難となる。	計画が市民への約束かつ後任への引継書として機能する。

5 地域公共交通会議と地域交通協議会

(1) 地域公共交通会議と地域交通協議会の違い

現在の地域公共交通会議は、主に道路運送法に基づく乗合交通等の運行内容を協議する場として機能している。一方で、地域交通協議会は、地域公共交通活性化再生法に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行う場であり、多様な交通モードを含めて地域全体の公共交通体系を協議するための基盤となる。

▼ 表6：地域公共交通会議と地域交通協議会の主な違い

項目	地域公共交通会議	地域交通協議会（＝法定協議会）
主な根拠	道路運送法	地域公共交通活性化再生法
主な目的	地域の実情に応じた乗合旅客運送・自家用有償旅客運送等の運行内容を協議する。	地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行う。
主な対象	巡回バス、デマンド型交通、自家用有償旅客運送等の運行内容	鉄道、路線バス、巡回バス、タクシー、デマンド型交通等を含む地域全体の交通体系
地域公共交通計画との関係	計画策定を主目的とする会議ではない。	地域公共交通計画の作成・実施に関する協議の中心となる。
協議結果等	法律上の参加応諾義務・協議結果尊重義務なし	参加応諾義務及び協議結果の尊重義務あり
計画上の事業	事業実施を行う枠組みではない	事業実施を協議・調整する枠組み

(2) 今後の協議体制に係る考え方

地域公共交通会議と地域交通協議会は、根拠法令や主な目的は異なるものの、交通事業者、道路管理者、交通管理者、住民又は利用者の代表など、構成員が重なる部分も多い。また、地域公共交通計画に基づいて具体的な交通施策を進める場合には、計画上の位置付けだけでなく、道路運送法上の協議や許認可等の手続が必要となる場面も想定される。

そのため、本市では、現在の地域公共交通会議を活かしつつ、地域交通協議会としての機能を併せ持つ体制への移行について検討する。

なお、一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃については、地域公共交通会議又は地域交通協議会とは別に、運賃協議会で協議する必要がある。

6 地域交通協議会への移行及び地域公共交通計画策定に向けて

本市としては、今後の公共交通施策を計画的に進めるため、地域交通協議会としての機能を併せ持つ協議体制への移行を検討するとともに、地域公共交通計画の策定に向けた準備を進める。その中で、巡回バス、鉄道、民間路線バス、タクシー及び新しいモビリティサービス等の役割分担を整理し、本市に必要な公共交通体系を検討していく。

(1) 地域公共交通計画策定及び事業化に向けた検討の流れ

▼ 表 7：検討段階ごとの整理内容及び協議会での扱い

段階	整理する内容	成果物・判断材料	会議での扱い
現状把握	巡回バス、鉄道、民間路線バス、タクシー、福祉的移動支援等の交通資源、利用状況、市民ニーズを把握する。	交通手段一覧、利用実績、OD調査、市民意見、関係者ヒアリング等	報告・共有
課題分析	交通空白・交通不便、既存交通との接続性、目的地への到達性、時間帯・対象者ごとの移動課題を分析する。	課題整理、地域別・目的別の移動課題、既存交通との重複・不足の整理	報告・確認
方針整理	本市に必要な公共交通体系、既存交通と新しいモビリティサービスの役割分担を整理する。	基本方針、交通手段ごとの役割整理、導入候補となる施策の方向性	協議・確認
計画策定	地域公共交通計画として、基本方針、目標、実施事業、評価指標等を整理する。	地域公共交通計画案、実施事業案、評価指標、補助制度活用の整理	協議・決定
事業化	計画に位置付けた事業について、制度設計、関係者調整、実証実験又は導入準備を進める。	実施計画、運行区域、対象者、運賃、予約方法、事業者調整、周知方法等	協議・報告

※ この表は、各年度の実施内容を示すものではなく、地域公共交通計画の策定及び事業化に向けて、今後整理していく基本的な検討の流れを示すものである。

(2) 年度別の進め方（現時点案）

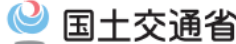
現時点では、次のような流れで検討を進めることを想定する。具体的な実施内容、補助活用、導入方式、運行区域及び運賃等については、今後の分析、関係機関との協議、予算措置並びに会議での整理を踏まえて具体化する。

なお、検討の進捗に応じて時期や内容を見直す場合があるが、高齢化の進展、免許返納後の移動手段確保、市民生活に必要な移動環境の維持等を踏まえ、必要な現状分析及び関係者協議を行いながら実効性を確保しつつ、可能な限り速やかに検討を進める予定である。

▼ 表 8：地域公共交通計画策定及び事業化に向けた年度別工程

年度	位置付け	主な作業	協議会・制度面	到達点
令和 8 年度	準備・整理	市内交通資源整理、移動実態・市民ニーズ把握、方式比較、補助制度確認、関係機関・交通事業者との協議	地域交通協議会化の方向整理、協議会設置根拠・条例等の確認	計画策定に入るための前提整理
令和 9 年度	計画策定・制度設計	地域公共交通計画の策定、役割分担整理、導入候補となる交通サービスの制度設計、評価指標設定	地域交通協議会としての運用、計画案協議、補助申請準備	市としての公共交通体系と事業方針を明確化
令和 1 0 年度	具体化・実施準備	計画に基づく具体事業の実施準備、本格導入に向けた調整、周知広報、評価指標に基づく検証	必要な協議、運賃協議、事業者調整、補助制度への接続	実証又は本格導入に向けた体制整備

▼ 参考資料 ▼



道路運送法の事業区分

区 分	種 類	種 別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業（法2条）	一般旅客自動車運送事業（法3条）	一般乗合旅客自動車運送事業（法4条）	路線定期運行（省3条の3）	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行（省3条の3）	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通
			区域運行（省3条の3）	
		一般貸切旅客自動車運送事業（法4条）		・貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業（法4条）		・タクシー ・ハイヤー（和歌山該当なし）
	特定旅客自動車運送事業（法43条）			・工場等の従業員の送迎バス ・学校の生徒等の送迎バス
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送（法21条）				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス
自家用自動車による有償の旅客運送（法78条）	自家用有償旅客運送（法79条）（公共ライドシェア）	交通空白地有償運送（省51条）		・自治体バス ・交通空白地有償運送
		福祉有償運送（省51条）		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送（法78条）			・幼稚園バス ・自家用車活用事業（日本版ライドシェア）
	災害のため緊急を要するときに行う運送（法78条）			

法＝道路運送法

省＝道路運送法施行規則

【議題2_付属資料】あま市の移動を支える主な交通資源一覧

①_市内移動・個別移動を支える主な交通資源						
区分	交通資源・実施主体	主な対象者	主な利用場面	利用条件・運行条件	費用	整理上の留意点
一般交通	あま市巡回バス（あま市）	市民全般 特に高齢者、障がい者、運転免許返納者、公共交通利用者など	通院、買い物、公共施設利用、市内移動、鉄道駅等への接続	火・水・金運行。 北部・南部・東部の3ルートで、各ルート右回り・左回りを運行。降車時に運賃支払い、当日限り全ルートで使える1日乗り放題券を受領。災害等で運休あり。 マイ時刻表作成可。	大人200円/日、小学生100円/日 75歳以上、障がい者と付添1名、未就学児、免許返納者は無料	唯一の「誰でも使える」市内公共交通。 ただし、運行日・便数・停留所アクセスに制約があり、個別移動ニーズには対応しにくい。
医療送迎	あま市民病院無料送迎バス（あま市民病院）	あま市民病院又は日本赤十字社愛知医療センター名古屋第一病院（旧：名古屋第一赤十字病院）を利用する方（見舞い等を含む）	市民病院への通院、病院からの帰宅、見舞い等の医療アクセス	月～金運行（祝日・年末年始除く）。バス停はなく、ルート上で手を挙げる等により運転手へ知らせ、停車可能な場所で乗車。 ワンマンカーのため乗降補助不可。定員超過時は乗車不可の場合あり。6コース+午後便、帰り専用バスあり。	無料	医療目的に特化した送迎。 巡回バスと重複・補完関係にあり、病院アクセス整理では必ず比較対象となる。 帰り専用バスは市民病院正面玄関から乗車し、ルート上任意場所で降車。
子育て送迎	あま市・大治町広域ファミリー・サポート・センターの送迎	生後4か月から小学校6年生までの子がいる、あま市・大治町在住又は在勤の保護者等	習い事、保育園、幼稚園、児童クラブ等への子どもの送迎。 保護者の残業、通院、冠婚葬祭、学校行事、買い物等の際の預かりと一体の送迎。	会員登録制。 依頼会員は登録説明会、提供会員は養成講座が必要。 あま市・大治町内の子どもの送迎や一時預かりを、会員間の臨時的な有償支援として橋渡し。	平日7時～19時は700円/h、それ以外は800円/h 土日祝・年末年始は800～900円/h	「交通サービス」単独ではなく、子育て支援・相互援助制度の中に送迎機能が含まれる。 制度横断整理をしないと見落としやすい。
高齢者送迎	あまのかけあしS（あま市社会福祉協議会）	あま市在住で、身体的な理由で外出が難しく、家族等の移動援助を受けられない75歳以上の高齢者世帯。利用時に介助者同行が可能な方。	通院、官公庁手続、金融機関手続、食料品・日用品の買い物	運転ボランティアによる送迎。 月～金9時～17時、祝日・12/29～1/3を除く。 月2回まで、1日3時間まで。 登録申請は利用希望日の1か月前から2週間前まで、利用申請は2週間前まで。	無料 ただし有料駐車場等は利用者負担	巡回バスで拾えない高齢者の個別移動を補う制度 ただし、対象者が限定され、介助者同行要件があるため、独居・重度の移動困難には別整理が必要
福祉輸送	福祉有償運送（NPO法人ひとまち生活ネット津島、NPO法人地域人権ゆうあい会、社会福祉法人ゆめネット等）	要介護者、身体障がい者、知的障がい者、精神障がい者など、公共交通機関を単独で利用することが困難な移動制約者	通院、福祉施設利用、買い物、社会参加等の個別移動	登録制。 運送区域は団体ごとに異なる。 料金、迎車、介助、添乗、待機等の費用設定も団体ごとに異なるため、利用実態・登録者数・区域の確認が必要。	団体ごとに有料距離制運賃、迎車料、介助料等が設定される場合あり。 （実費の範囲内で、営利とは認められない範囲）	市直営ではないが、福祉有償運送運営協議会の枠組みで位置付く重要資源 公共交通では対応できない個性性の高い移動を担う
障がい外出支援	地域生活支援事業「移動支援」（あま市・指定事業者等）	市内在住の在宅障がい者・障がい児、又は市の支給決定を受けてる障がい者・障がい児で、単独移動が困難な方	金融機関、日常の買い物、自治会・学校行事、冠婚葬祭、墓参り、見舞い、図書館・美術館・映画館、理美容、散歩等	ヘルパー等を派遣し、社会生活上必要不可欠な外出や余暇活動等の社会参加を支援 個別支援型・グループ支援型あり 通勤、通学・通所・通園、児童クラブ送迎、習い事送迎など通年・長期の外出は原則対象外	生活保護・市町村民税非課税世帯は0円、課税世帯は事業費の1割	「車で送る制度」ではなく、外出時の人的支援 巡回バス、福祉有償運送、タクシーとは役割が異なるため、同じ表で分けて記載すべき
障がい福祉サービス	居宅介護、重度訪問介護、同行援護、行動援護（障害者総合支援法）	障がい福祉サービスの対象者。 視覚障がい、重度肢体不自由、知的・精神障がい等により移動や行動に支援が必要な方など	通院介助、外出時の移動補助、外出時における障がい者が行動する際の援助、危険回避支援	障害者総合支援法に基づく介護給付。 居宅介護は通院等の介助、重度訪問介護は外出時の移動補助、同行援護は視覚障がい者への移動援護、行動援護は知的・精神障がい者等の外出時支援。支給決定が必要。	原則1割負担。ただし所得に応じた負担上限や軽減措置あり。	公共交通政策というより福祉サービスだが、移動支援の全体像では欠かせない。 制度の対象・目的が異なるため、交通施策と混同しない整理が必要
福祉車両貸出	車いす専用車貸出（あま市社会福祉協議会）	あま市に住所を有する車いす利用の障がい者・高齢者とその家族	病院、施設、買い物、外出、社会参加など家族等が運転者を確保できる場合の移動	車いすのまま乗車できる車両の貸出。 使用日の3か月前から7日前までに申請 電話で予約状況確認は可能だが電話予約は不可 原則月～金、祝日・年末年始除く1回1日、8時30分～17時	車両利用料・燃料費は無料 通行料、駐車料、事故等による修繕費等は利用者負担	「送迎」ではなく「車両貸出」 家族等の運転力がある世帯には有効だが、独居・運転者不在世帯には使いにくい

②_広域・基幹交通及び接続交通			
区分	交通資源	主な拠点・経由地	主な利用場面
鉄道	名鉄津島線	七宝駅、木田駅、甚目寺駅	名古屋方面、津島方面への広域移動 通勤・通学・通院・買い物等
鉄道	J R 関西本線	蟹江駅（市外）	名古屋方面、弥富・桑名方面への広域移動
路線バス	名鉄バス名古屋・津島線	津島駅、七宝病院前、七宝町桂、秋竹、安松、下田、大治、名鉄バスセンター・栄方面等	名古屋都心方面への幹線移動
路線バス	名鉄バス岩塚線	津島駅、下之森、鷹居、伊福、地下鉄岩塚、名鉄バスセンター方面等	地下鉄東山線・名古屋方面への接続
個別移動	駅周辺タクシー	木田駅周辺：東海タクシー（やすいグループ） 甚目寺駅周辺：大平交通 七宝駅周辺：タクシー乗場がないため、配車予約等必要	駅から目的地までのラストワンマイル、定時定路線では拾えない個別移動