

## 令和5年度第2回津島市地域公共交通会議 議事録

### 1 開催日時

令和5年11月13日（月）午前10時から午前11時まで

### 2 開催場所

津島市役所 4階 大会議室

### 3 出席者

別紙「令和5年度第2回津島市地域公共交通会議出席者名簿」のとおり

### 4 議事

- (1) 津島市巡回バス等（公共交通）検討調査について（中間報告）
- (2) 中間報告に対する意見交換について（課題の確認、施策の方向性等の検討）
- (3) その他

### 5 会議資料

概要版

資料1 津島市巡回バス等（公共交通）検討支援業務 序章. 調査の目的（P1）  
第1章. 公共交通に関する基礎調査（P2～）

資料2 第2章. 公共交通ネットワークの形成に関する調査

資料3 第3章. セグメント別にみたサービス評価に関する調査

資料4 第4章. 移動サービスに関する課題

資料5 海津市コミュニティバス海津津島線の利用状況について  
MaaS 実証実験チラシ

折り畳みのふれあいバス時刻表

### 6 あいさつ

【会長】

現在運行している本市の巡回バス大型2台の車両は、平成26年に市が購入して、車両購入から9年以上経過し、車両の更新を検討する時期も迫ってきた。

2台の車両で市内4コースを定時定路線で運行しているなか、市民から特に多い意見として、行きはよいが帰りがバスの時刻にあわなくて不便である、もう少し小回りが利く車両で巡回してはどうか、本数が少なすぎるためではないか、などのご要望をいただいている。

このような中、今年度、本市の公共交通の実態について分析し、本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に、巡回バス等公共交通検討調査を現在行っている。

本日は、調査の中間報告をさせていただき、報告内容について、ご意見を賜りたい。その他、地域公共交通全般に関して活発な意見交換の場にもさせていただきたい。

### 7 議事要旨

- (1) 津島市巡回バス等（公共交通）検討調査について（中間報告）

【事務局】

《概要版、資料1～4をもとに説明》

**【名古屋タクシー協会】**（欠席・書面による事前意見）

地域公共交通計画の策定についてどのように考えているのか。

**【事務局】**

地域公共交通計画の重要性は理解しているが、現時点では、今すぐ地域公共交通計画を策定する必要があるという状況まで至っていないと考えている。今後も地域公共交通計画の必要性も含めて調査・検討を行っていききたい。

**【名鉄バス株】**

岩塚線の扱いについて、昼間は2～3時間空く時間帯があるが、1時間に1本程度の運行している。全体として1時間に1本あるレベルは、ある程度運行しているという認識で、ふれあいバスと同等の扱いとするかは疑問がある。岩塚線は、利用数が少ないため縮小はしているが、維持していききたい。

資料2の接続に関する表の表現について、「神宮前方面」を「名古屋方面」と記載した方がわかりやすい。

名古屋タクシー協会から質問があったように、地域公共交通計画の策定をしないのか、補助金の活用が必要がないのか、市の意見を聞きたい。

**【事務局】**

岩塚線について、カバー圏域を仮に300mで設定してみたもので、仮の設定のため特に深い意味はない。

「神宮前方面」の表記は、「名古屋方面」にした方がわかりやすいため、ご指摘のとおり対応したい。

地域公共交通計画は、必要なものと理解しているが、補助金を想定できないため、すぐに必要ではないと認識している。自治体においては努力義務となっているため、いつ、どの時点で策定すべきか、考えていききたい。

**【中部大学】**

「公共交通サービス」という表現と「移動サービス」という表現がある。予算の所在で、公共交通と福祉交通を分けて整理し、両方を合わせたものも「移動サービス」として整理していると思われる。

公共施設へのアクセスは都市政策的な考えであり、第5次津島市総合計画、津島市立地適正化計画で規定しているように市の中心部に機能を集めると、周辺部の住民には中心部の機能が使えないため交通でつなぐことになる。この概念をコンパクトシティ・プラス・ネットワークと呼び、それを実現するために都市政策として必要な形を作っていこうとしている。

一方、住民は、いろんなところに行きたい。買い物などを含めて様々なニーズがあるため、交通、都市計画に関する考えとは食い違いがあることが想定される。住民のニーズに応えること、認識の食い違いをなくすることが大切になる。

本報告では、資料3のセグメント別の報告があり、年齢別での整理が主になっているが、さまざまなセグメントがあるため、今後の報告でも期待していききたい。

次の論点部分について、実現可能などという点は、条件設定によって答えは違う。条件整理から始める必要がある、事務局の次の課題になるだろう。

**【調査会社】**

ご指摘の通り、都市計画的要素は「公共交通サービス」で、福祉部門の予算で行われているサービスを「移動サービス」で示すように使い分けようと考えた。また、両方を合わせて「移動サービス」とした。使い分けについて、最終成果報告までに再確認させていただく。

(2) 中間報告に対する意見交換について（課題の確認、施策の方向性等の検討）

**【中部運輸局愛知運輸支局】**

高齢者団体のヒアリングで、調べても乗らないという回答があったと伺った。モデルコースを設定して具体的なダイヤを周知していくことがよいと思う。

また、ふれあいバスの時刻表が、津島駅には置いてなかったと思う。気が付かなかった。まず、そこから周知をしていただいたらどうかと思う。

**【事務局】**

住民の認知について、ふれあいバスが運行しているのは知っているが、どのように乗ればよいか、実際に検討しないとわからないという意見と理解している。周知不足については認識している。津島駅には時刻表を置いているが、わかりにくいところにあるせいか、気づかれなかったと思う。大学と連携して作成した乗り方ガイドは津島駅には置いていないため、設置することも検討したい。

**【愛知県交通運輸産業労働組合協議会】**

車両の見直しの時期となっていると伺った。現状は、2台で4コース運行しているが、現場の運行は道路交通の渋滞等によって、時間通りに運行できないもの。

ふれあいバスは黄色のバスを使用しているが、一目でどのコースのバスかわかりにくく、高齢者が乗り間違えることがある。車両の見直しで、マイクロタイプの車両にするなら、コース毎に色を変えるなどの工夫が必要だと思う。車両が4台あれば、本数を増やすことができ、コース毎に色を変えることができれば、乗り間違いもなくなると思う。

**【事務局】**

現状は2台で4コースを運行しているため、コース毎に専用の車両となっていない。台数を増やすことができるか、その点も課題と認識している。現時点では実現できるか申し上げることができないが、今後検討していきたい。

**【会長】**

車両については、国産の開発状況やマイクロバスの価格など行政の財政支出がどれぐらいになるのかを含めて、今後検討していきたい。

**【中部大学】**

津島市との関わりは、約25年前からある。コミュニティバスと呼ばれる前の時代のバスサービスを学生と調査をしたが、当時からあまり変わっていない。

津島市の市全体という視点と、旧海部郡という広域の視点がある。旧海部郡

は過去に市町村合併が行われているが、交通面では広域連携できていないと思う。津島市の行政区の形も悪く、鉄道駅を拠点とした交通ネットワーク形成は難しい。広域の視点からネットワーク形成ができるとよい。具体的には、名鉄では、よい駅前広場を持つ駅があり、それらと接続できるとよい。本来なら、愛知県や愛知運輸支局にうまくリードしていただきたい。リードしていただきながら、ネットワークの議論ができるとよい。地域公共交通会議は、単独自治体で組成し会議を実施する形だけでなく、広域の議論ができるよう複数自治体で体制をつくり会議を実施すべき。制度的には広域の会議をつくることができる。

名鉄とつなぐためには、名鉄路線バスもあるため、幹線、支線の位置付けなども整理すべき。

かつては、交通課題は、通勤通学対応が主で、他は関係ないという時代があった。最近では通勤通学が対応されてきたため、コミュニティバスサービスの議論がされるようになった。コミュニティバスでも、通勤通学の議論をするのか、誰のための交通としていくのか、前提とする条件を整理することが重要。

他の駅との接続もあるため、津島市域だけのネットワークに限定して議論するのではなく、行政境を外して考えてはどうか。通勤通学利用と生活交通利用を見極めて、誰にとっての交通を考えるのか。鉄道、路線バスの役割分担も考えるべきだと思う。

#### 【事務局】

どこまで実現できるかを検討していきたい。

#### 【調査会社】

財政的なシミュレーションの検討を今後実施する。財政的な制約に対して、夢のある方向性と、現実的な対応とは答えは異なる。事務局の中で、具体的な検討を進めさせていただき、次回検討した点を報告する。

本日は、課題の整理までで、また、財政的なシミュレーションをしていない段階での意見交換であるため、財政的な制約という観点よりは、津島市においての公共交通のあるべき論という観点から、こうすべきという意見をお願いしたい。

#### 【名鉄バス㈱】

manaca（マナカ）等の IC カードを、路線バス、JR、名鉄だけでなく、ふれあいバスでも使用できる。バスの運賃箱は、次世代のものに置き換えているところで、名鉄バスでは、津島営業所から進めている。

次世代の運賃箱は、自由に割引率が設定でき、津島市限定のサービスができる。例えば、津島市民の住民登録データから、市内利用は 100 円均一、市外移動は 200 円という地域設定、エリアのゾーン料金設定ができるなど、協議運賃制度の活用が進められる。

現在のふれあいバス D コースは、名鉄路線バスと重複するバス停、ルートが多く、競合関係にある。コミュニティバスから路線バスへの乗り継ぎができるのであれば、重複する部分は整理ができ、他に車両を回すこともできると思う。津島市内は、津島駅だけが結節点ではない。公共施設、病院、買い物などの市民サービスが提供されるところを結節点とすることができる。通勤通学の対応が必要であれば、その時間帯の利用も考え、名鉄の他の駅でも乗り継ぎ利用できるようにしていく。鉄道の役割、路線バスの役割、ふれあいバスの役割が

ある。競合している部分を分担すれば、Dコースなどは、違う路線の作り方ができると思われる。

他の地域では、路線バスとコミュニティバスを同等に取り扱い、運賃を合わせるところもある。財政支援が必要だが、路線バスも津島市内のみ料金を100円にすることができる。

2台で4コース運行するのか、車両台数を変えるのか、利用者のニーズに応じた本数にするべき。

車両に関して、運転手の働き方改革も進み、2024年に制度が変わる。運転手不足も進んでいる。大阪では路線の縮小が進んでおり、名鉄バスも運転手募集も進めているが集まらない。自治体による支援や協力をいただけるのはありがたいが、お金を積みれば走らせることができる時代ではないことも共有しておきたい。

### (3) その他

#### 1. MaaSの実証実施について

##### 【愛知県交通対策課】

《MaaS実証実験チラシ・マイルートのチラシをもとに説明》

#### 2. 海津市コミュニティバス海津津島線の利用状況について

##### 【事務局】

《資料5をもとに説明》

#### 3. 今後の予定について

##### 【事務局】

本日の会議の結果等を踏まえて、津島市の公共交通サービスの課題を整理し、課題解決の方向性を検討していく。

令和6年1月には、市内3か所でワークショップを開催し、市民の皆様と今後の公共交通のあり方について検討したうえで、最終的に課題解決策を取りまとめる。

現時点では時期未定だが、第3回津島市地域公共交通会議において、結果報告を行う予定。日時等が決まり次第、改めてご案内する。