

## 令和5年度第3回津島市地域公共交通会議 議事録

### 1 開催日時

令和6年3月18日（月）午前10時から午前11時まで

### 2 開催場所

津島市役所 3階 市長公室

### 3 出席者

別紙「令和5年度第3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）検討調査の結果報告
- (2) 海津市コミュニティバス海津津島線の延伸について
- (3) その他

### 5 会議資料

資料1 津島市巡回バス等（公共交通）検討調査＜概要版＞

資料1 別添 第4章. 市民会議 結果詳細

資料2 海津市コミュニティバス海津津島線の路線延伸及びダイヤ改正について

資料2 別紙1 延伸経路図

資料2 別紙2 改正後時刻表

### 6 あいさつ

#### 【会長】

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」を行っており、昨年11月13日に開催いたしました第2回津島市地域公共交通会議にて中間報告をさせていただきました。

本日は、中間報告以降の調査についてご報告させていただき、報告内容について皆様からご意見を賜り、来年度以降、ふれあいバスの見直しを行っていく。

また、令和5年10月より実証運行を開始している海津市のコミュニティバス海津津島線について、令和6年4月1日からの路線延伸とダイヤ改正についてもご報告させていただく。

本日の会議では、議題のほかにも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）検討調査の結果報告

#### 【事務局】

《資料1 資料1別添をもとに説明》

#### 【中部運輸局愛知運輸支局】

市民会議では各班で検討され意見の吸い上げが行われた。具体的な見直しではなく、今後、今日の発言をふまえて、ルート改編を行っていくということか。

ヨシヅヤの敷地内へ乗り入れてほしいなどの具体的な意見があったが、そのルート変更について、事業者や警察等との協議など、具体的な検討はどうなるのか。

**【事務局】**

具体的な検討は今後行っていく。本日の意見をふまえて、どこまで対応できるかを検討したい。具体的な検討を進める際は、関係事業者との調整を実施する。

**【名古屋タクシー協会】**

資料1の14ページに目標像の案がある。公共交通ネットワークづくりを進めるには、モードの組み合わせになる。目的として誰をどのように対応したいのかを確認したい。

車両の更新時期となり、車両を小型化する場合、タクシー事業者の意見は重要だと思う。タクシー事業者と具体的に意見交換するためにも、地域公共交通会議へのタクシー事業者の参加を考えてほしい。

**【事務局】**

現在、地域公共交通会議にタクシー事業者は参加していないが、来年度から名鉄西部交通株式会社、日の丸タクシ株式会社に参加していただく方向で調整している。

来年度以降、地域公共交通会議でタクシー事業者から具体的な意見を頂戴した上でふれあいバスの見直しを行っていききたい。

**【名古屋タクシー協会】**

そもそもの目的というのは、誰をどういう風にしたいのかという話。

通勤通学の対応は難しいが、昼間の高齢者の移動の対応や障がい者の移動の対応については、バリアフリー対応も含めてタクシーが一番適していると思う。通勤通学に対応するのか、高齢者や障がい者に対応するのか、目的に応じてバスとタクシーの施策をどのように組み合わせていくか考えてほしい。

小型化による積み残し問題について、誰が事業をするのか前提はあるが、積み残し対策を今のうちから検討をしておくべきである。バス事業者との検討の中で、タクシー事業者の意見も聞くことは非常に重要だと思っている。

清須市やみよし市では積み残し対策を事前に整理しており、タクシー事業者が積み残し対応をしている。積み残し対策は大型車両でなくても可能である。バス事業者がバスを運行し、タクシー事業者が積み残し対策を行う場合は、バス事業者とタクシー事業者が連絡を密にできるようにすることが必要だと思うため、そういうことも含めてバス事業者とタクシー事業者としっかり詰めてほしい。

**【事務局】**

小型車両で積み残しが発生した場合の対応方法は事前に検討する必要があると認識している。

**【中部運輸局愛知運輸支局】**

現状の積み残し実態のデータはあるか。

**【事務局】**

現在使用している車両は31人乗りだが、これまで積み残しは発生していない。車両をどこまで小さくできるのか、適正サイズを見極めていきたい。

**【中部運輸局愛知運輸支局】**

ルートの見直しによって、予想外の積み残しが発生するかもしれないため、その点も留意していただきたい。

**【事務局】**

便数を増やしてほしいという要請と車両の更新の対策を含めて、どこでどんな積み残しが生じるかの見通しは難しいが、便数と車両は併せて考えたい。

**【中部大学】**

車両の小型化はメリットデメリットがあるが、その点を示して市民に意見を聞いているか。

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。

津島市の道路事情から、市西側等に空白地帯があるが、小さな車両なら狭い道路に入ることができる。

車いすやシルバーカーの方が利用するためには、ある程度大きい車両が必要で、小さい車両では利用できない。

このように、車両の小型化はメリットデメリットの両面がある。

バリアフリー対応をしない場合は、障がい者等へのサービスをどうするのかも考えなければならない。

公共交通と福祉・介護系の移動サービスとのバランスが重要だと思う。最近、フレイル対策が重要になってきており、介護保険の認定は受けていないが、加齢により心身が衰えたフレイル状態の方にどのように対応するかを含めて考えていくことが大事だと思う。

資料1の15ページ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）」について、運転免許証を返納するタイミングですでに体力はなく、体力がなくなってからではバスは使えないため、体力がある段階からバスに乗り慣れてもらう必要がある。介護保険に加入するのが40歳であることや、40歳代になると親の運転が心配になることを考えると、若い世代、特に40歳以上の世代に対して自家用車からの転換を呼びかけていくことが大切だと思う。

市民の意見について、そのような意見が出た背景についても留意していただきたい。意見の裏にどんな気持ちがあるのかを吟味して、意見を組み入れていただきたい。

**【事務局】**

市民会議では様々な意見があった。車両のメリットデメリットはある程度説明をしながら意見を聞いたが、すべての説明をできているわけではないため、どのように対応していくか慎重に考えていきたい。

**【会長】**

おでかけタクシーや福祉タクシー利用助成事業など、福祉系の施策を実施している旨を説明した上で、ふれあいバスをどのように見直していくべきかご意見を伺った。ちなみに、おでかけタクシーについて、12月末時点で延べ約3,200人が登録しており、月平均約2,000件の利用がある。

75歳以上の高齢者、障がい者等へのデマンドのようなサービスや福祉補助施策も

ある中で、定時定路線のふれあいバスをどうしていくのか、車両の見直しを含め、次回以降、皆様のご意見を伺いながら考えていきたい。

**【愛知県交通運輸産業労総組合協議会】**

サービス内容を考える際は、乗務員の負担についても事業者と話し合っていたきたい。

**【会長】**

おでかけタクシーの利用頻度が増えており、ドライバー不足による影響、懸念も出てきていると認識している。

**【名鉄バス株式会社】**

市民会議の車両選択の聞き方は誘導的だと感じた。

バスは朝夕の利用が多い。昼間の利用者が少ない状況だけを見て、効率が悪いと指摘しているとする、この結果だけが独り歩きしてしまうことが事業者としてはつらい。ダイヤは朝から夜までがひとつの商品で、昼間帯のダイヤを削ってしまうと、昼間に利用したい人が朝夕も利用しなくなってしまう。すべての時間帯で満員ということはあるべきことを知っていただきたい。

車両を小型化して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。

津島市には、鉄道も民間事業者の自主路線もある。市民会議を開催するのであれば、ふれあいバスだけでなく、民間の自主路線を含め、公共交通全体に対する意見を聞いていただきたい。名鉄バスの自主路線について、停留所を少し動かしてほしい等ご意見をいただければ、社内で検討することができると思う。

車両選択には流行りがあって、コミュニティバスでポンチョを選択する意見が多いのは確かにあるが、ポンチョはバス車両の中では車体が小さいため、耐久性が低い。

現状よりも小さな車両にはマイクロバスもあり、その場合、車両価格が安価で済む。ポンチョのようにノンステップではないが、リフトがあり車いすの方も利用できる別の車両を選択することもできる。一足飛びに小型化させなくてもよいと思う。

運転手不足については、タクシー業界だけでなく、バス業界も同じである。他自治体で行われているように、公共交通サービスのドライバーの担い手募集を市広報に掲載していただくなど、行政の支援をお願いしたい。実際に、他自治体で広報掲載の事例がある。その他、外国人の活用を検討する会議を始めた自治体や、普通二種免許の取得に対する行政支援を行っている自治体もある。ぜひ協力していただきたい。

**【愛知県バス協会】**

コロナ以降、利用者数がどれくらい回復してきているのか、実績が示されていない。1便あたりの数字やおでかけタクシーの利用実績も気になるので、具体的な数字について示していただいた方がよりよい意見が出せる。

**【会長】**

数字について来年度示したい。

(2) 海津市コミュニティバス海津津島線の延伸について

【事務局】

《資料2 別紙1・2をもとに説明》

【中部大学】

海津津島線は、津島市の西側からの進入路線である。海津市の事業のため変更は難しいが、津島市は西側エリアが弱いため、津島駅以外の停留所を設置できるとよいと思う。

今回の改正でお千代保稲荷に乗り換えすることなく行くことができるが、お千代保稲荷だけでなく、津島神社もよい目的地になる。二つの目的地を回れるようになると観光面からよいと思う。

【会長】

名古屋鉄道とコラボした「つしまちあるき」キャンペーンのパンフレットを海津津島線のバス車内に置いてもらうなどしているが、津島市には津島神社や天王川公園、商業施設もあるため、観光・商業面での連携ができるとよいと感じた。

【名古屋タクシー協会】

海津市から、津島神社への接続に対する意向は聞いていないか。また、海津津島線は現状津島駅でしか乗降できないが、津島駅以外の停留所設置について何か聞いているか。

【事務局】

海津市からそのような意向は聞いていない。

【名鉄バス株式会社】

海津市が海津津島線の事前相談にきた際、津島駅以外の停留所は設置しないと話していた。

【中部大学】

相互に乗り入れていることのため、相互に意見交換、調整ができるとよいと思う。

(3) その他

【中部大学】

名古屋タクシー協会に、名古屋交通圏の自家用車活用事業の今後の見通しなど動向を聞きたい。

【名古屋タクシー協会】

3月13日に、自家用車活用事業に係る営業区域ごとのタクシーの不足車両数が国土交通省より公表された。配車アプリでのマッチング率が悪い全国4つの地域が指定されており、名古屋交通圏では2つの時間帯が、タクシー車両が不足する時間帯として指定された。マッチング率を90%に上げるためには車両の供給が必要という判断がなされていて、最終的にはマッチング率をどうやって上げるかが一番大きな課題となっており、それをすべて自家用車で賄うということではない。

自家用車活用事業は、タクシーでカバーできない場所・時間帯を一般ドライバーが補完することを目的としており、名古屋交通圏という言い方をしているが、ほと

んどは名古屋市の中心部が対象になっていると理解している。

現在、タクシー事業者の実施意向を調査しており、3月20日以降に調査結果が公表される予定。

現在4つの地域のみ公表されているが、今後少しずつ拡大されていく予定。