

令和元年度第1回津島市地域公共交通会議 議事録

1 開催日時

令和元年7月26日（金） 午前9時53分から11時23分まで

2 開催場所

津島市役所 3階 市長公室

3 出席者

別紙「令和元年度第1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) 平成30年度ふれあいバスの運行実績報告について（報告）
- (2) ふれあいバスのルート等の見直しについて（報告）

5 会議資料

- 資料1 津島市巡回バス「ふれあいバス」 ルート図（平成30年3月26日現在）
資料2 津島市巡回バスの利用状況と運行経費について
資料3 ふれあいバス運行ルート等の見直しについて
その他 ふれあいバス時刻表、ふれあいバス乗り方ガイド、
2019年度エコモビリティライフ推進表彰募集チラシ

6 会長挨拶

【会長】

本市で運行する巡回バスは、市民の移動支援のために平成13年10月にふれあいバスの愛称で試行運行を開始し、今年で18年目となる。最近では、徐々にではあるが、利用者も増えてきている。

本日は、平成30年度のふれあいバスの利用実績と現在取り組んでいるふれあいバスのルート等の見直しについてご説明申し上げ、皆様からご意見を賜りたい。

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ので、よろしくお願い申し上げます。

7 議事要旨

- (1) 平成30年度ふれあいバスの運行実績報告について（報告）

【事務局】

《資料1及び資料2を説明》

【会長】

利用者数が年々増加しているというところで、昨年度はAコース、Bコースが増えているが、要因は何か。

【事務局】

特定のバス停ではなく、全体的に増えている。高齢化率も高くなっており、マイカーから公共交通という方、また、暑くなってくると自転車が辛くなってくるという話をよく聞くので、自転車から使えるときはバスを使う方が増えているのではないかと思っている。

【会長】

年々、市民病院やヨシヅヤでの乗降者は、多くなっているのか。

【事務局】

特にヨシヅヤ本店が増えている。

【会長】

高齢者の利用について、免許証返納に伴う無料券の利用が6月1日から開始され、153件の利用がされているが、市の窓口で1人10枚の無料乗車券の交付を受けた方は、何名ぐらいか。

【事務局】

無料乗車券については、窓口申請に来た方が平成30年6月から31年3月までの9か月間で71名になる。今年度については、4月から6月までの3か月間で36名の方が窓口で無料乗車券の交付を受けており、3か月間の無料乗車券の利用実績は74枚である。一月あたりの利用枚数は増えている傾向にある。

【構成員】

子どもの乗車数が減っているのは、子どもそのものの人口が減っている影響がそんなにあるということか。

【事務局】

子ども自体の人口も確かに減っているが、バスの利用者の減り幅は、それ以上に大きく減っている。

【構成員】

今年度は、無料券が3月間で74枚使用されたとのことであるが、その人たちが、どこで乗って、どこで降りているのか、分析しているか。

【事務局】

降りた位置についてはわかるが、データとしてまとめていないので、分析できていない。

【構成員】

利用者が増えていない、Cコース、Dコースの地区の人たちに、例えば、この辺にバス停があった方が利用しやすいというような意識調査をしたことや今後する予定はあるか。

【事務局】

昨年度アンケート調査をした。また、今年度見直しということで、地域の方に問題点を挙げていただいて、どこにバス停があったほうがいいのかなどの提案をお願いしているところである。

【構成員】

先ほど資料2で、詳細な特徴めいたことなどをご説明いただいたが、このあとの議題の資料3にも関係する話だが、今どこに問題点があって、また、今、どういう意見・要望があって、最終的にどうしたいのかというところはどのように考えているのか、まだ、まとめていないのか。

11月ぐらいに検討委員会があって、見直し案が提案されるのだが、現状としては、どういう考えで進めているのか。

【事務局】

現状としては、アンケート等を実施して、地域からのバス停設置、本数、時間帯のことなど、いろいろな要望がある中で、やはり市の財源が非常に厳しいところがある。また、現在は、利用者が資料のとおり徐々に増えているという状況があり、この現行ルートの定着具合を考えて、利用者の混乱を避けたいとも考えている。

このため、今後は、現在の4コースを基本にして、検討委員会で地域の方の意見を吸い上げながら、コースの見直しを行い、利便性を高めていきたいと考えている。

ふれあいバスを運行する目的は、公共施設の利便の向上、高齢者・子どもなどの交通制約者の日常生活を支援するところにあるので、そこをなんとかしていきたいというのが、市の考えになる。

【構成員】

利用者の満足度とか、そういったことはアンケートの中にあるのか。

【事務局】

アンケート結果には、運行本数や経路を含めて満足度が載っている。満足度は、満足・やや満足・やや不満・不満の4項目でアンケートをとっている。運行本数・運行経路については、満足・やや満足が40%程度と満足度が低い。ただ、自宅からバス停の距離といったところは、50~60%の方が満足・やや満足と回答している。

それから、降車位置から目的地までの距離についても、7割以上の方が、満足・やや満足と回答されている。

【構成員】

細かいところは資料のとおりだと思うが、最終的に計画にしていくなとか、PDCAにきちっと乗せて、意見を反映していくなとか、そのような進め方自体は検討していないのか。

【事務局】

今のところは、交通計画をつくるまで至ってない。

【構成員】

今回の資料でできることは、ある程度限りがある。今のふれあいバスの運行状況を確認して、そこでそんなに大きな問題点はない、という限定的な確認ぐらいだと思う。

コースの特徴として、Aコースがあって、他にB、C、Dコースがあり、乗り継ぎさせるというシステムだが、本当に乗り継ぎが上手くいっているかどうかのさらなる検証が必要である。

津島駅から市役所・ヨシヅヤ本店のところは全コースで重なっており、路線網としては、すごく贅沢な部分がある。まちの外れの方と中心部の方ですごいギャップがある。その辺のバランスを取って、少し贅沢な路線のところを削ってでも、ほかに回せないかということが検討できる。その際には、資料2の7ページ以降で、簡単に言えば、積み残しがあるかないかを確認できる。今の車両の大きさでうまくいっているかどうか。もし、積み残しが発生しないなら、実際に何人乗っているのかシミュレーションして、贅沢な路線の箇所を集約して、もっとたくさん乗せてもいいという話も出てくるかと思う。

後は、実際にどのように乗り継ぎしているのかということで、説明にあったCコースの第2便が多い。この人たちは、どこから出てくるのか、Aコースのほうから移ってくるのか。

【事務局】

Aコースの第1便から乗り継ぐ方が多いと思われる。

【構成員】

そこでは、乗り継ぎも現にできているということである。その辺の利便性から乗り継しても乗りたいたいというのであれば、ひとつの情報であって、大事だが、他のところの乗り継ぎはもっと出てこないのかなどいろいろ気になる状況にある。その辺をチェックすることだと思う。

他の委員からあったが市全体としての課題は他にもあると思う。これは、バスが使える人の情報であって、使えない層からは、使いたくても使えない不満がある。どのようにカバーしていくのか考えていくことが検討課題だと思う。

これのできるの、あくまでも、ふれあいバスを使っている人にとっては便利だという話だけで、市全体の交通の話は、これですべてを語れないというところがある。

【構成員】

津島市内を運行しているのは、ふれあいバスだけではなく、名鉄バスが運行するいわゆる事業者路線があると思うが、平成30年度の実績は把握されているのか。

【事務局】

平成30年度の詳細な実績についてはまだ把握していない。

【構成員】

それも把握していただいて、年度ごとでどれぐらい増減があったのか、その理由はどうだったのか、市内の公共交通全体として一緒に考えていきたい。

他の構成員から指摘があったが、細かい分析がまだできていないと思う。今のバス停の乗降者数だけでは、場所の増減は見えるが、例えば、地区ごとにどういう人の流れがおきているか、どういう対流がおきているか、今後分析をしていく必要があると考える。

具体的には、OD調査をして、どういう時間帯にどういう流れがあって、どこに集結するか、そういった部分を把握することで、効率的・効果的にバスを運行できるのではないかなと考えているので、ご検討をいただきたい。

【構成員】

今の全体的な集計の話について、今後、名鉄バスとして、具体的な数字で集約するような形で準備をさせていただきたいと思う。

実際にこのエリアについても微減傾向がある。全体から見ると下げ止まり感があるが、やはり状況としては減少傾向がみえている。

具体的にどういった形になるのかというところは、次回に時間をいただければお示しをさせていただきたいと思う。

先ほど子どもの減少が非常に大きいとのことだった。津島市の配布資料の中にあるが、子ども向けのわかりやすい資料を作られている。こちらの展開の仕方は、具体的にどういった方向でやるのか。こういった良いツールがあるので、有効的に使うことで、もっとお子様にもご利用いただけるのではないかと思います。

【事務局】

お手元にお配りしている緑色の冊子「バスの乗り方ガイド」は、名古屋芸術大学との平成29年度の官学連携企画で作ったもので、学生に修正等を依頼して、まだ出来上がったばかりのものになる。今後、小学校の校外学習などで配布する。

日常的に子どもが一人でバスに乗れるようにということをコンセプトにして作ったものである。配布や実際に授業でバスを使ってもらいながら学んでもらうことで、バスの利用を伸ばしたいと思っている。

また、子どもだけでなく、高齢者で乗り方がわからないという方が多いようであるので、そちらも乗り方の周知を進めていきたいと思っている。

【構成員】

このバスの時刻表とこの系統図を見て、利用できる人は、乗り継ぎがこのようにできるなどがわかる。

ある市の公共交通の場では、乗り継ぎの利用例を挙げて、例えば、市内の学習センターへ行くのに、〇〇地区の人が、もしこの巡回バスを利用した場合は、こういうコースでこういう利用し、何時に乗り継げば行ける、という具体例を挙げるなどして紹介していた。

乗り継ぎが上手くいってれば良いが、本数がコースによっては少ないので、行ったらもうバスがもう出てしまったでは利用できない。ただコースが繋がってればいいのはいけないので、一度検証されたらいいと思う。こういう利用の仕方があるというのをホームページでもいいので紹介されたら良いと思う。ホームページを利用するのは、多分若い人だと思う。

お年寄りの方はある程度決まったコースになるかと思うが、そのようなものを紹介するのもいい方法ではないかと思う。それでどうしても乗り継げなければ、それが例えばコースや時間帯を変える目安になってくる場合もあるかと思う。

【事務局】

今のご指摘についても課題に感じている。今年度・来年度に同じく名古屋芸術大学との連携をし、芸術学部の学生に、どういう使い方ができるのかという利用促進のコンセプトのようなものを可視化した形で提案してもらい、いろいろな使い方をこれから周知していきたいと考えている。

(2) ふれあいバスのルート等の見直しについて（報告）

【事務局】

《資料3を説明》

【構成員】

ふれあいバスの運行については、市と調整・意見交換など様々な場面で話をする機会があり、運行に際しての問題点なども提案しているところである。

具体的には、資料の中にあるダイヤ編成などで、運転手の休憩時間についても連続業務に対する法令遵守に対して非常に厳しい状況にあるということで、昨年、ダイヤなどは変更せずに、実際の乗務員の行路の繋ぎを変更させていただくことで、休憩時間の適正確保をするということを提案した。

実際にそれをするにより拘束時間、勤務時間が増えることで、全体的な業務委託費

も膨らむことになったが、それについても協議をし、今現在、連続業務が恒常的に発生することはなくなってきている。

今後もそういった部分についてのダイヤ改正も検討をいただいているので、改めてご提案もさせていただきながら、より良い経路編成ができるようにご協力をさせていただきたいと思っている。

【構成員】

巡回バスだけで賄いきれない地域の交通手段の検討というのは、11月に議題としてあがっているが、巡回バス検討委員会で議題に挙がったため、これを検討することになったということか。

【事務局】

前回見直しよりさらに前からの潜在的な問題として、大縄町や西愛宕町の地域などからバスを走らせてほしいという要望が強くある。これらの地域は、交通量が多いので、バスを止めるのは危ないとか、交通規制の関係で物理的に大型バスが入っていけない。そういった地域をどうするのかというのが従前からの課題であるため、なんとかバスを使ってもらえるように検討するものである。

前回の見直し時にも、そのような地域について、デマンド交通などの手法を検討したが、実際、導入にはいたらなかった。引き続き検討することという継続課題として、前回の巡回バス検討委員会で答申が出ているので、それに対応をしたという形である。

【構成員】

バスが入れない地域であれば、例えば、小型であるタクシーの利用もひとつの候補になってくると思う。この会議に参画いただいている名古屋タクシー協会にも事前に相談していただき、また、運行事業者である名鉄バスにも相談していただき、どういう公共交通であるべきかをきちんと話を聞いていただき、次のバスの見直しに繋げていただけると良いと考える。

【構成員】

今の愛知県が言われたとおりだと思っている。タクシーで一体何ができるのか、ということはタクシーという考え方もあるし、津島市の考え方、一番重要な予算のこともあるはずである。

もう一つは交通という視点ではなく、福祉として捉えた場合に、この地域のスペシャルトランスポートみたいなものが何か考えられるのかどうか。福祉という観点からすれば、今の交通の予算とは別の枠組みが必要かもしれない。その辺りは、やはり全体的に考えていく話だろうと思っている。

11月中旬のバス検討委員会に地元のタクシー業者がこの委員会に参加することは可能か。

【事務局】

津島市内に営業所がある地元のタクシー事業者は、名鉄西部交通西部と日の丸タクシになるが、会議への参加については、聞いてみないとわからない。

ただ、実際のところ、巡回バスのルート検討の方で会議時間がいっぱいになってしまっただけで、この交通手段の方は、時間の都合上、事例紹介などを行うところまでを考えているので、お越しいただいても具体的なお話をさせていただくところまで、時間が取れないという

事情がある。

【構成員】

タクシー事業者との接点をどこかで作っていただきたいと考える。

【事務局】

検討にあたっては、もちろん地元のタクシー事業所には、ご相談をする予定もしている。ちょうど昨日、名鉄西部交通の所長とお話をさせていただき、その際はヨシヅヤ本店への配車数などをお伺いした。今後も情報交換・意見交換を行いつつ、話を進めていけたらと考えている。

【構成員】

愛知県の自治体の中で、コミュニティバスとタクシーとの乗り継ぎというようなところも、名古屋のタクシーではないが、現にやっている例もある。

交通手段を検討する地域の方々が何を希望しているのかがわからないと、タクシー事業者の方も対応が難しい部分があると思うので、可能な限り、連携ができればと思っている。

【構成員】

今の議論を通して気づいたことをお話しする。検討のための資料として、道路ネットワークがほしい。幅員がどれだけで、バスが通れるのか、通れないのか、市内の道路状況を地図に落としてみる。そうするとバスが走れる地域と走れない地域が見える。

バスが走れない地域にバスを持っていくことは無理なので、地図に落として、皆さんに見てもらうのは、一つの方法だと思う。

もう一つは、いわゆる公共交通のカバー率。よくあるのは、バス停から半径300m、400m、500mと円を描いて、人が住んでいるところをカバーしているかどうかを確認する。そうするとカバーされていないところが何処なのかが見えてくる。

先の話では、今走っているバスでは、バスを使っている人は上手くいっているが、使えない人は困っている。人は住んでいるが、バスの恩恵を受けていない地域が何処か、人の住んでないところまでバスを走らせることはないので、そのメリハリが見えてくる。そういう図面があるとわかりやすいので用意してもらおうと良い。

私が巡回バス検討委員会にアドバイザーとして出席したときの感触だが、皆さんが行きたい場所というのがいろいろとある。隣町になるがJRの永和駅や名鉄の青塚駅にも行きたいという話がある。どうやったら実現できるかという方法論というのが必要だということがある。

それと幹線交通との関係で、今は、鉄道との話をしたが、名鉄バスとの乗り継ぎを何処でどのように上手くできるか。大坪の車庫のところが一つの結節点になる可能性もある。その辺をどのようにうまく入れていくのか。いろんなことがある。みなさんがふれあいバスで、何処で乗り継いで、どこまでいきたいか。ストーリーをしっかりと作って、全体を組んでいくことが必要だと思う。

後は、福祉交通か地域交通かの違いは難しいところがある。これは私の持論だが、図面で描いて、ここがカバーできたか、できてないかで考えるのが地域交通である。福祉交通は人の問題であり、目の前にバス停があってもバスに乗れない人は乗れないので、そのような人が動けるように助けていくのが福祉交通だと思う。つまり、人を助けるのが福祉交通で、地域を助けるのが公共交通というのが私の考え方である。それを上手く組み合わせ

ていくというのも一つの方法であると思う。結局は、困っている地域の方が、地域を助ける公共交通か人を助ける福祉交通かどちらのタイプを欲しいのかによるので、そういうところを探ってもらえば、どちらのタイプで助けていくのかが見えてくると思う。

【会長】

検討委員会がスタートし、今後、各コミュニティからいろいろな提案がされることを含めて、限られた財源と2台の車両で運行する中で、いかに利用促進していくかという部分がある。また、皆さんからいただいたご意見を参考に課題に対応して、なんとか良いバスルートができればと思っている。

タクシー利用については、タクシー事業者とは、連携しながら進めていくことをやって行かなければいけない部分があり、ダイヤ改正についても名鉄バスと運転手の休憩時間を含めて、うまいことダイヤ改正ができるように連携協力しながらやっていきたい。

今後、11月に2回目の検討委員会を開催するので、各コミュニティからどのような提案が出てくるのかをみながら、検討を進めていきたいと思っている。

スケジュールにある次回の地域公共交通会議は、1月中旬になるが、その辺りには、ほぼ内容を決定したものを提案させていただき、皆さんからご意見をいただきたいと思っているのでよろしく願います。

【構成員】

巡回バスだけでは賄いきれない地域の交通手段について、タクシーなどの車両の活用も考えられると思うが、タクシー協会のホームページに全国の事例集が公開されているので、確認していただき、ご紹介していただけると良いと思う。

車両を小さくするだけで、バスと同じように路線定期で走るという話であれば、そこまですべて大きな話ではない。

乗合のデマンドのような形になっていくと、やはり乗り合わせて行かないとあまり意味がない。実際に他の地域でやっているのを見ると、多くて1.6人ぐらいであまり乗合になっておらず、効果があるのかどうか、結局費用だけが掛かっているようなところもある。

それを進めていくためには、自治体が地域の自治会などから利用者に働きかけていただいて、乗合ということに、まずはご理解を頂くことなども必要になってくる。そのようなお金以外の面のやり方なども含めて、トータル的に検討いただきたいと思うので、よろしく願います。

【構成員】

津島市の巡回バスは、補助金の対象になるのか。対象にするには、どのような前提があるのか。その辺りのことを教えていただきたい。

【構成員】

地域間幹線系統になれば、補助を受けられる。今は、市を跨いでいない。先ほど永和駅が市外になるということであったが、例えば永和駅に乗り入れれば可能性がある。

【事務局】

以前、中部運輸局でお伺いした際は、永和駅まででは、ダメだという話であった。

【構成員】

その話だけではないのかもしれない。端的に何を幹線とするかという問題もあるが、市町村を跨いでいるのか、運行回数が往復で3回以上あるか、輸送量の条件をクリアしてい

るかなどいろいろあるので、どれに引っかけられないのかが何とも言えない。

【構成員】

往復回数も利用平均密度もクリアする可能性はあると思う。

【構成員】

後は、補助金を目当てに延長するのではなく、相応の理由があって延長したいというところであれば、条件さえ満たせば幹線として認められると思う。

その幹線に例えば、交通網のない地域に新たに交通をつくったときにフィーダーのようなところも可能性はあると思う。

【構成員】

永和駅に接続して、地域ネットワークとしてフィーダーの補助が受けられる可能性があるのではないかと。

【構成員】

交通不便地域の指定を受ければということになる。

【事務局】

交通不便地域の指定についても既存の公共交通があるところから1kmぐらいが目安という話を聞いており、難しいとのことであった。

【構成員】

名古屋鉄道も名鉄バス路線もあるところになるので、なかなか難しく、何処が認められるのかということもあり、少しハードルが高いように思う。

【会長】

この件について、また、相談させていただきたいと思うので、よろしく願います。

8 その他

(1) 免許証自主返納推進及びタクシーの利用促進について

【構成員】

名古屋タクシー協会では8月5日「タクシーの日」にちなみ、免許証を返納された方にタクシーの初乗り無料券をお配りする。ただし、これは1回限りで450円となり、それ以上はご自分の負担となる。使用期限は、8月中となる。かなり制約はあるが、これから実施する予定である。これは警察署から返納者への交付になるが、地元のタクシー事業者でも福祉施設や高齢者施設にも、今と同様の初乗り券をお配りする。また、タクシー事業者の経営の中で、新規の需要を開拓できるようなところに営業をかけるために使っていただくツールとする。

このようなことをやるので、もしご興味があれば、地元のタクシー事業者に問い合わせしていただければ、このようなところに持って行ってよ、というような話もしかしたらあるかもしれない。

【構成員】

8月1日から始まって31日まで利用できる。ただし、名古屋タクシー協会に加盟している各所に配られているので、枚数に限りがある。

【構成員】

そこは地元のタクシー会社と連絡を取り合ってください、融通してもらって運用は可能で

ある。ただ、余らせても意味はないので、そこは上手に対応していただければと思う。

【構成員】

免許証の自主返納に対して、無料乗車券の交付を受けている方が、今年度は4月から6月で36名、利用数が74枚とのことであった。

自主返納に関して、あるテレビで取り上げられた関係から一時はすごく賑わった。

免許証の更新自体は、県内の自動車学校の協力も得て、高齢者の講習も十分に間に合っており、問い合わせはほとんどない状況である。

今、自主返納に来ている方は、自ら運転をやめるために返納に来る方、若しくは、今までほとんど運転していなかったが、身分証明書として持っていた運転免許証に代えて、運転経歴証明書を求める人がほとんどであり、人数も増えている。

今後も、自主返納された方のバス利用が増えてくるだろうと思う。それだけ、地域の巡回バスの重要性も増えてくると思う。

そういった方たちにしっかりアプローチをしていただきたい。

【会長】

現状がそのように変わってきているとうことで、確かに当初は、予約しようとしても講習が取れないという問題があったが、今は、もう解消できているということか。

【構成員】

特に75歳以上の方は2日間の講習があり、最初に認知機能検査を受けていただかないと講習の日時が決まらない。そちらは、免許試験場の方でも受け付けており、負担は掛かるが、そちらで受けただき、比較的空いている自動車学校を紹介している。どうしても地元で受けたい方もみえたと思うが、期限に間に合わないという意味がないので、少し遠くても空いているところで予約を取っていただくよう紹介していったところ、今は、そのような問い合わせもほとんどないぐらい落ち着いてきている。

(2) エコモビ推進表彰について

【構成員】

お配りしている「エコ モビリティ ライフ推進表彰」を周知するためにご説明する。

常に今年度の募集は始まっており、8月1日までの募集期間となる。

環境にやさしい公共交通行動、具体的には、公共交通と自動車などを賢く使い分けるライフスタイルとして、エコモビというのを県民運動として推進している。その取り組みをする団体に応募していただき、11月に推進表彰をしている。心当たりがあれば自薦、他薦、問わないので、チラシに記載のある担当までご連絡をお願いします。

ふれあいバス乗り方ガイドを作成しているということで、是非応募の検討をお願いします。

9 閉会挨拶

【会長】

現在、ふれあいバスについては、検討委員会も開催しているところである。市の財政状況が厳しいところがあるが、より多くの方にご利用いただけるよう改善していきたいと考えているので、今後ともご指導とご協力をお願いします。

今後の予定としては、スケジュールに記載したとおりに1月中旬頃に次回の地域公共交

通会議の開催を予定している。次回の会議では、バス検討委員会で検討した具体的なルート等の見直し案について、ご意見等を頂きたいと思っているので、よろしく願います。