

令和6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6年7月9日（火）午後2時から午後3時15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6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) グリーンスローモビリティ導入に関する実証実験について（報告）
- (2) ふれあいバス等の利用実績について（報告）
- (3) ふれあいバスの見直しについて
- (4) その他

5 会議資料

資料1 グリーンスローモビリティ導入に関する実証実験について

資料2 ふれあいバス等の利用実績について

資料3 ふれあいバスの見直しについて

津島市巡回バス等（公共交通）検討調査報告書及び概要版

6 あいさつ

【会長】

昨年度、当市の公共交通の実態について分析し、当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）検討支援調査」を行い、今年3月に開催した、令和5年度第3回津島市地域公共交通会議にてそのご報告をさせていただきました。

本日は、ふれあいバス等の利用実績についてご報告させていただくとともに、当該調査を踏まえたふれあいバスの見直しの方向性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たい。

また、今年度秋頃に、グリーンスローモビリティの実証実験運行を実施する予定のため、そのご報告もさせていただきます。

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ます。

7 議事要旨

- (1) グリーンスローモビリティ導入に関する実証実験について（報告）

【事務局】

《資料1をもとに説明》

期間は、令和6年11月9日、10日、21～24日の計6日間に決定した。

運行本数・時刻表について、津島駅を毎時0分、30分発、津島神社を毎時15分、45分発の予定。

車両規格について、23・24日は乗車人員6名のバス型車両を使用予定。

【愛知県津島警察署】

自動運転のレベルはいくつか。

【事務局】

車両はレベル4のものだが、基本的にレベル2で運行する。

【愛知県津島警察署】

天王通線は30km/hの交通規制と、はみ出し禁止の交通規制がかかっているため、その点を考慮していただきたい。

【事務局】

現在、津島警察署の規制係と名古屋大学で協議を進めている。その点も考慮しながら進めていきたい。

【名古屋タクシー協会】

津島駅から津島神社までの距離はどれくらいか。

【事務局】

約1.1kmある。

【名古屋タクシー協会】

バスの見直しは、グリーンスローモビリティの本格運行に向けた検討とあわせて行っていくのか。それを踏まえたふれあいバスの再編なのか。

天王通線は道路が狭く、ふれあいバスの路線もない。ふれあいバスでは対応しない路線のため、グリーンスローモビリティを走らせるのか。

【事務局】

まず観光周遊の側面から始め、最終的には日常生活の足になることが目標である。その点も踏まえつつ、ふれあいバスの見直しなどの検討を進めていきたい。

【名古屋タクシー協会】

平たく言えば、将来的には、グリーンスローモビリティを観光的な使い方も日常的な使い方もできる1つの移動手段として導入するのか。

【事務局】

津島駅周辺まちづくり構想案とあわせて導入について検討していく。また、国の補助などの動向も見据えながら、導入について検討を進めていく。

【名鉄西部交通株式会社】

自転車レベルの速度で、津島市の歴史的な街並みをじっくり見ることができ、革新的な取り組みだと思う。津島市の観光促進のためにもぜひ成功してほしいが、天王通線は昔からタクシーの利用が多い路線でもある。本格運行を検討する際は、タクシー事業への影響など、既存サービスへの配慮をお願いしたい。

【事務局】

実証実験での効果等も共有しながら、タクシー事業者と話し合いながら進めていきたい。

【名鉄バス株式会社】

津島神社と津島駅前の乗り場は具体的にどこになるのか。

【事務局】

津島駅前は名古屋鉄道の土地になるため、名古屋鉄道と担当者間で協議中であり、また、名鉄バス株式会社とも担当者間で協議している最中である。

津島神社の乗り場についても、今後、具体的な場所を決めていく。

【名鉄バス株式会社】

乗り場については、駅前のロータリーの中で考えているのか、それとも名鉄バスが使用しているバス待機場に入る予定なのか。

【事務局】

バス待機場に入るのは難しいと考えている。

一般車ロータリーについては、どのような形で使用できるか、名古屋鉄道株式会社と検討している最中である。乗り場についてなど、運行形態が決まった際には、タクシー事業者と随時協議していきたい。

【名鉄バス株式会社】

交通事業者にも協議していただけるのは把握した。タクシー事業者だけでなくバス事業者とも協議していただけるとありがたい。

【中部大学】

津島駅と津島神社までの道中で止まらないため、途中で乗降したくてもできない。天王通線沿いの商店にとって、歩いて行き来する人には立ち寄ってもらうことができるが、グリーンスローモビリティは途中で乗降できないため商店を素通りされてしまう。将来的には、途中乗降を可能にするなどの検討をする必要があると感じた。

【事務局】

今後、天王通線と本町筋が交わる部分に、公の施設として、シビックプライド醸成拠点施設を整備する。天王通線と本町筋が交わる部分が市内周遊の核になると考えているため、今回は津島駅から津島神社まで走らせるが、最終的には途中乗降もありとし、シビックプライド醸成拠点施設を途中下車の場所にしていきたいと考えている。

【中部大学】

レベル2の自動運転のため運転手はいるが、天王通線は歩行者とグリーンスローモビリティが錯綜することが懸念されるため、歩行者には十分に気を付けていただきたい。

(2) ふれあいバス等の利用実績について（報告）

【事務局】

《資料2もとに説明》

【名古屋タクシー協会】

資料2の2ページについて、車いす利用者が令和2年度以降大幅に減少している

理由はあるか。新型コロナウイルス感染症の影響か。

【事務局】

令和2年度より大幅に減少しているため、新型コロナウイルス感染症の影響もあったと考えているが、令和4年度以降、利用者が回復している一方、車いすの利用者数が回復していない理由については不明である。

【名古屋タクシー協会】

車いす利用者にとって利用しづらくなったということはないか。

【事務局】

そのような声は今のところ聞いていない。

【愛知県交通対策課】

車いす利用者はおでかけタクシーを利用することはできるのか。

【事務局】

車いす利用者の方のうち、おでかけタクシーの対象となる高齢者の方、障がい者の方、妊産婦の方であれば利用できる。

【愛知県交通対策課】

タクシーの設備的にも、車いすの方は利用できるか。

【名鉄西部交通株式会社】

すべてのタクシー車両が車いす対応ではないが、対応している車両もある。

【愛知県交通対策課】

令和2年度以降、車いす利用者の人数が減っている理由に、おでかけタクシーは関係しているか。

【事務局】

おでかけタクシーの開始は令和5年1月のため、車いす利用者が減少し始めた時期（令和2年度）とは異なるが、これまでふれあいバスを利用していた車いすの方がおでかけタクシーを利用するようになった可能性もあると考えている。

【愛知県交通運輸産業労働組合協議会】

海津市のコミュニティバス海津津島線に定期券はあるのか。

【事務局】

1か月、2か月、3か月、6か月の4種類の通学・通勤定期券ある。

【名古屋タクシー協会】

通学・通勤者は、主に海津市民か。どこに向かっているのか。

【事務局】

海津市よりその詳細について聞いていないが、主に海津市民が津島駅まで海津津島線を利用し、その後、津島駅から近隣の高校に通学していると思われる。

【名古屋タクシー協会】

海津津島線は、津島市にとってあまりメリットがないということか。人口の流入が増加して市の活性化に繋がるとは思うが、津島市民の利用は少ないのではないか。

【事務局】

平日は海津市民の利用が多いと思うが、津島市民から海津津島線についての問い合わせもたくさんきており、お千代保稲荷や海津温泉等へ津島市民が行きやすくなったという面でメリットはあったと考えている。

【中部大学】

海津津島線をうまく活用すれば、津島神社とお千代保稲荷の2つを1日で回ることができる観光コースができると思う。そういった点を宣伝できれば、相互に恩恵がもたらされると思う。様々な協力ができるとうい。

【事務局】

観光面での連携も含め、今後も海津市と連携を図っていきたい。

【会長】

海津津島線が開通した初日は尾張津島秋まつりが行われていたため、バス車内等にパンフレットを設置してもらったなどした。今後も、津島市と海津市の関係性を深めていければと思う。

【名鉄西部交通株式会社】

海津津島線の運行ルートについて、乗務員より意見があった。内容としては、現在、津島駅構内を南側へ進み、右折して県道68号線に出ているが、右折してすぐに信号があるため、西への右折は曲がりづらい。危険性や渋滞性を考慮すると、北側へ進み、藤浪町1交差点を経由したほうが安全性も高く、よりスムーズな運行が可能だと思う。海津津島線の見直しを行う際は、その点も考慮していただきたい。

【事務局】

海津市に情報共有させていただく。

(3) ふれあいバスの見直しについて

【事務局】

《資料3、津島市巡回バス等（公共交通）検討調査報告書及び概要版もとに説明》

【中部運輸局愛知運輸支局】

車両を2台から4台に拡充すると、その分運転手の増員といった問題があると思うが、運行事業者と調整はできているか。

【事務局】

事前に運行事業者である名鉄バスに相談させていただき、その際、運転手不足が深刻であると伺った。今後も、名鉄バスと随時相談・調整しながら検討を進めていきたい。

【名古屋タクシー協会】

大きな論点として、定時定路線型のもので考えていくのか。デマンド交通は考えないのか。現在、乗用タクシーを活用したおでかけタクシーを実施しているが、乗合交通的な使い方をしていくという考え方はあるのか。一番小さい車両となると、タクシー型車両になると思うが、その際のバリアフリーをどうするかといった問題も出てくる。

名鉄バスと人員について調整しているとの話があったが、タクシー事業者とも相談してほしい。タクシー業界も人員が不足しているのが現状だが、その中で何ができるのか、十分に意見を聞いていただきたい。

今、国は地域公共交通についての考え方を大きく変えようとしている。自家用車をどうやって活用したらよいかを真剣に考えてほしい、と様々な場で国土交通省が言っている。そのため、この地域で自家用車を活用できるのかどうか、タクシー事業者と十分な調整をしたうえで検討していただきたい。

地域の様々な事情がある中で何ができるか、十分に検討していただきたい。

【中部大学】

車両の大きさについて悩ましいと常々思っている。小さい車両にすれば、狭い道を通ることができる。津島市は狭い道が多いため、そういったメリットがあるが、小さい車両にすると、たくさんの人を運べず、バリアフリー対応ができなくなってしまう。車両の大きさと実際のルートについて、狭い道に入れることを前提に路線を組むのか、そうではないのか、どうバランスをとるのかという話である。

それが、どこでも行けるというメリットのある小型車の活用と上手に組み合わせていく話にもなると思った。車両の話だけで議論が進むわけではない。

この半年で、地域公共交通の考え方が大きく変わった。自家用車活用事業など、新しい考え方を入れていかないといけない。

コミュニティバスでどこまで対応するのか、誰を、どういう人を対象とするのか、通勤・通学対応するのか次第でダイヤの組み方等も変わってくるため、その辺を再度整理する必要がある。コミュニティバスで通勤・通学対応をしている他自治体では、完全に朝・夕のダイヤと昼のダイヤを分けているところもある。

【会長】

今後、市内8小学校区のコミュニティの方々等に集まっていただくが、そこで様々な要望が出てきて、最終的にはそれをどうまとめていくかという話になる。通勤・通学のニーズがあるのか、実際に企業にも通勤ニーズがあるのか、十分に聞き取り等を行いながら分析をしていきたい。

【名古屋タクシー協会】

車両の更新は、具体的にいつ頃までに行わないといけないのか。

【事務局】

車両の更新は、10年、走行距離50万kmが目安となると運行事業者より聞いている。それが具体的にいつになるかは把握していない。

【名古屋タクシー協会】

車両2台とも同時期に更新の時期を迎えるのか。

【事務局】

同じタイミングで購入しているため、同時期に更新の時期を迎える。

【名古屋タクシー協会】

今後、見直しはどのようにしていくのか。現状より小型の車両を購入したけどやはり積み残しが出てしまった、ということでは後戻りできない。車両の更新時期との関係もある。実験という位置づけで行うのか、本格運行にするのか、その辺の考え方が整理されていないように感じる。

先ほど、タクシーをどのように活用したらよいか、自家用車をどのように活用したらよいかという話をさせていただいたが、本来は公共交通全体をどうしていくのかという視点が一番大事である。それは、地域公共交通計画を作るのか作らないのか、そこに帰っていく問題だと理解している。

今回は、ふれあいバスの見直しのみの話がされており、今の車両を小型化するか、大型のままなのか、この議論で終わってしまう。市の交通体系をどうしていくのかという視点が、今ある様々な交通を組み合わせ、ネットワークとして役割分担を持たせていこうといった部分が、どうしても手薄に感じられてしまう。その辺を整理して、誰をターゲットに何をどうしていくのか、といった本来の移動目的がなくならないようにご注意いただきたい。

【会長】

その点も今後の検討課題だと考えているが、まずは、バスの老朽化の問題があり、数年先には車両の限界がくると思うため、その点に早急に対応していきたいと考えている。

【中部大学】

地域公共交通計画を作るということは、まちの中だけでなく、まちの外に行く交通も含めたネットワークの整合性を取るようになる。そのため、できるだけ作った方がよいと国も言っており、一度は地域公共交通計画の策定について検討したほうがよいと思う。

【中部運輸局愛知運輸支局】

津島市立地適正化計画の「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。

今、見直しは、ふれあいバスの見直ししか検討していないため、例えば、デマンドを活用する、自家用車活用事業を活用するなど、様々な公共交通とどのように連携できるかを落とし込んだ地域公共交通計画を作ったほうが、市の将来像が見えると思う。その辺をご検討いただけたらと思う。

【会長】

検討課題とさせていただきたい。

(4) その他
なし