

	<p>・参考資料6：バスに関する注意喚起パンフレット</p> <p>※参考資料4、5、6は中部運輸局愛知運輸支局から提供</p>
公開・非公開の別	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開
傍聴者数	3人
その他の事項	

審議内容（発言者、発言内容、審議経過、結論等）

1 開会

- ・磯部会長からあいさつ
- ・委員自己紹介
- ・参考資料4、5、6について岡本代理から説明

2 報告事項

(1) ふれ愛タクシーの利用状況について

資料3-1、3-2について、須藤統括主査から説明。

岡本代理：利用頻度別の実利用人数について、1回以上5回未満の利用頻度の人数が顕著である。理由として、使ってみたが制度に不満があり利用しなくなったなどが想定されるが、この理由は把握しているのか。

事務局：雨の日など、使用用途が限定的な利用者もあり、その積算の可能性も考えられるが、明確理由については把握していない。今後、分析していけたらと考えている。

岡本代理：利用頻度の人数に偏りが大きいので、利用頻度の低い理由を把握することで、リピーターの増加につながるのではないかと。

久留宮委員：利用頻度別の実利用人数の集計期間はどのようになっているのか。

事務局：令和3年4月1日から令和4年3月31日までを集計している。

久留宮委員：集計期間が決められているため、年度末に登録し、令和3年度の利用頻度が少ない人もいるのではないかと。自家用車を所有しており、旅行に行く際、駅周辺までふれ愛タクシーを利用するとの利用者の声も聞いており、ふれ愛タクシーを限定的に必要とする利用者も一定数いるため、制度に満足していないということではないと考える。

太田委員：昨年度も意見を出したが、駅周辺の乗降について、事業者と調整は行われているのか。また、乗車賃をデマンド型乗合タクシーと同額の300円へ変更や、90歳以上の高齢者の乗車賃を無料にするなどの検討をしてもらいたい。

事務局：ふれ愛タクシーの制度設計に関しては、全小学校区での意見交換会を開催し、その意見を踏まえて、事業者と折衝を重ね、制度を決定している。運用開始後2年での、制度変更は難しいため、今後の利用状況を分析し、調整していく。また、利用料については、制度変更により利便性も向上しており、受益者負担として理解してもらいたい。

(2) その他

参考資料2について、小出主幹から説明。

磯部会長：中部運輸局愛知運輸支局からなにか説明はあるか。

岡本代理：資料をご覧くださいと、いずれの公共交通機関も令和2年度の輸送人員が少なかったが、例えばゴールデンウィーク期間や夏休み期間などはある程度復調の兆しがみえてきている感じがしている。そんな中、冒頭で話したが、感染対策をしたうえでの公共交通機関でのお出かけを推奨していただきたい。

また、市町村と県にも関係してくるが、内閣府の新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金という制度がある。コロナで打撃を受けた事業者を支援するという側面もあるので、公共交通事業者への支援を検討いただくのも良いかなと思う。

松浦委員：タクシーに関しては、かなり経営状況が悪くなっている。ぜひ支援を検討していただきたい。三河の方だと支援している自治体もある。市町村によっては、タクシーの乗務員を雇用すると助成金がもらえたりする。タクシー業界の最大の課題は乗務員不足である。呼び出しの電話が鳴っても配車ができない。立場上、市町村に支援をお願いしに行かなければいけないが、なかなかハードルが高く、難しいと最初に言われる。尾張地区はあまり支援策がないが、これを機会に検討いただければと思う。

磯部会長：情報を集めて、検討を進めていただければと思う。

小林委員：バス業界の話をする、乗合バスの利用では全体で8割、三重県の事業者については、まだ7割程度しか利用者が戻っていない。高速バスについても3、4割しか利用者が戻っていない。貸切バスについては、一時期、状況が良くなったが、まん延防止等重点措置が発令されたことにより、キャンセルが相次いだ。また、今は、燃料高騰の影響がかなり出ている。先ほど、話のあった新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を燃料高騰による影響を受けた事業者にも活用できるとのことで、業界としては愛知県に要望をしているが、愛知県の場合は、ほとんどが飲食店の支援に活用されることとなっている。交通関係事業者にはあまり支援が回ってこない状況である。岩倉市においては交付金をぜひ交通事業者への支援にも活用していただければありがたい。

松浦委員：あまり皆さんに知られていないかもしれないが、タクシー事業者はかなり厳しい状況である。三河や名古屋で数社は廃業している。安城市の公共交通会議では、廃業するタクシー事業者をなるべく廃業ではなく、譲渡する方法がないかということも議論している。

久留宮委員：参考資料2を見ていただくと、タクシーは上向きになっている。わかりやすく口頭で今の状況をお伝えすると、昨年の状況でいうとコロナ禍以前と比べ、全体で売り上げの5割強ぐらいである。時間帯でばらつきがあり、午前中と夜間で顕著に状況の差が表れている。午前中はふれ愛タクシーや通院など生活に必要な部分で多く利用をいただいております、コロナ禍以前と比べると、一昨年が6割ぐらいだった利用が昨年は7割ぐらいになっている。夜間については、コロナ禍以前と比べると一昨年は3割にいていなかったが、昨年は4割から5割ぐらいとなっている。コロナ禍での状況が少しずつ回復しており、飲み会などの制限が少し解除されているが、利用は伸びてこない。様々な助成などを受けながら会社を維持しようとしているが、利用時間帯にばらつきがあると、配車や人員の配置がなかなか難しい。今後、ふれ愛タクシー事業でもなかなか利用ができないという話もあるかと思うが、色々和努力をしているところなので、ご容赦願いたい。示された資料だけだと現状がわかりにくいと思ったので、発言させてもらった。

大野委員：バスの実情としては、生活に密着している路線バスだと昨年の1月期がその前々年と比べ7割ほどの利用となっている。それに対して少し伸びている程度である。私は今の部署に来る前は高速バスと貸切バスの担当をしていた。この資料を見ると高速バスが91%程の増加と、かなり伸びていると感じるが、前年が前々年と比べ、2割ぐらゐの利用しかなかった。それに対して91%程の伸びなので、実情は5割も戻っていない。貸切バスについては、前年はほぼ利用がなかった時期であり、そこに対して41%程の増加ということなので、1割も戻っていない。リモートワークなどが充実してきたため、利用者がコロナ禍以前に戻ることはないと考えている。利用者の動向をみながらダイヤの微調整をしないとイケないと考えている。行政、また地元の住民の意向も踏まえながら調整していければと思う。

磯部会長：色々資料に関してはあると思うが、どん底の状態からは少し上向きになった理解で良いと思う。コロナ禍以前と同様に戻るかどうかは不透明であるが、世の中的には公共交通事業の在り方も議論がされている。岩倉市でも議論に参加してもらい、考えてもらいたいと思う。

3 その他

参考資料1について、小出主幹から説明。

赤堀委員：既存で持っている人にも送付されるということで、複数枚になってしまう。利用するときに煩わしくなってしまう懸念があるが、1枚に統合することはできないのか。

事務局：名鉄からの情報提供だが、記名式のmanacaを持っている人の年齢構成を見ても高齢者が約5%くらいである。既にmanacaを持っている人と持っていない人を区別して事業展開することは非常に難しく、持っていない人に対し、ICカード活用の裾野を拓げていきたいということも狙いである。2枚を1枚にすることは不可能だと理解しているため、既に持っている人に関しては今回配布するものを使い切って、カードの返還をしてもらい、最終的に1枚で運用してもらえればと思う。

磯部会長：用意した議題は以上だが、他に無ければ終了とする。

上記のとおり、岩倉市地域公共交通会議の経過及びその結果を明確にするために、この会議録を作成し、ここに署名します。

令和4年6月15日

岩倉市地域公共交通会議

会長

磯部友彦

