

令和8年度 第1回 湖西市地域公共交通会議 会議録

日 時：令和8年6月25日（木） 10時00分～12時00分

場 所：湖西市役所防災センター2階

出席者：委員12人＋事務局5人

会長	片山 彰宏	湖西市 副市長
副会長	片山 徳二	湖西市 都市整備部長
座長	杉木 直	豊橋技術科学大学 教授
委員	大久保 公雄	浜松バス株式会社 代表取締役社長
委員	内山 貴元	遠鉄タクシー株式会社 運行営業部長 兼 営業課長
委員	山岡 広幸（欠席）	天竜浜名湖鉄道株式会社 常務取締役
委員	中山 國光（欠席）	（社）静岡県バス協会 専務理事
委員	新垣 賀規	遠鉄タクシー(株) 労働組合 執行委員長
委員	彦坂 昇	湖西市自治会連合会 会長
委員	石田 明正（欠席）	湖西市老人クラブ連合会 会長
委員	森 宣雄	湖西市社会福祉協議会 会長
委員	足木 宏行	中部運輸局 静岡運輸支局 首席運輸企画専門官
委員	佐藤 純一郎 （代理：木村 大志）	静岡県 交通基盤部 地域交通課長
委員	石代 隆	静岡県 浜松土木事務所 維持管理課長
委員	小原 広行 （代理：水野 喜晴）	静岡県湖西警察署 交通課長
事務局	神村 崇宏	湖西市都市整備部 都市計画課長
事務局	高橋 慎太郎	湖西市都市整備部 都市計画課長代理
事務局	山下 祐介	湖西市都市整備部 都市計画課 係長
事務局	野儀 樹佳	湖西市都市整備部 都市計画課 主査
事務局	中村 優	湖西市都市整備部 都市計画課 主任

資料No.	議事次第
1	令和7年度コーちゃんバス運行実績について
2	令和7年度企業シャトルBaaS利用実績について
3	小学生対象コーちゃんバス無料乗車企画について
4	令和7年度湖西市地域公共交通会議決算について
5	令和7年度コーちゃんタクシー利用実績および実証実験の継続について
6	企業シャトルBaaSのバス停追加及び自家用有償登録の更新について
7	令和9年度湖西市地域公共交通確保維持事業に係る計画について

1 開会

2 会長挨拶

本日はお忙しい中、湖西市地域公共交通会議に御出席いただき、誠にありがとうございます。

湖西市副市長の片山でございます。本会議の会長を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

委員の皆様におかれましては、日頃から市の交通行政に対し御理解・御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

本市では現在、昨年度改定を行いました『湖西市地域公共交通計画』の基本方針である「みんなの暮らしを支える、安心・快適な公共交通」に基づき、市民が安心して暮らすことができるまちの実現を目指し、コーちゃんタクシーの拡充やコーちゃんバス最適化の検討など利便性と持続可能性を両立した交通体系構築に向けた様々な取組を進めております。

本日は、コーちゃんバスや企業シャトルBaaSの令和7年の利用状況などの報告事項が3件、コーちゃんタクシーの実証実験の継続についてなどの協議事項が4件ございます。

委員の皆様から忌憚のないご意見をいただき、今後の本市の地域公共交通の改善に活かしてまいりたいと考えておりますので、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

3 報告事項

(1) 令和7年度コーちゃんバス運行実績について

<事務局>

- 資料説明（資料1）

<座長>

- 交通助成券の利用者数と総利用者数の違いはなにか。
- また資料1-1に関して、「利用者数合計」には助成券の利用者数も含まれるのか。「運賃収入」には新制度の永年半額の運賃収入が含まれているのか。

<事務局>

- 交通助成券の利用者数は実際に助成券を使ってバスに乗った方の人数、総利用者数は助成券とは関係なく延べで乗車した人数、運行実績である。
- 運行実績の内数として助成券の利用状況がある。また永年半額の方の運賃に関しては運賃収入の実績に含まれている。

<座長>

- 助成券の利用者が増えるほど市の負担が増える。高齢化が進むと、市の負担がどうしても膨らむ。この先旧制度はなくなり、半額でも乗っていただける方が増えることはいいこと。

<事務局>

- バスはどれだけ乗車があっても運行経費が増えるものではなく乗っていただくほど運賃収入が増えるので、半額としても利用者数が増えることを事務局としては期待している。

<足木委員>

- 交通助成券の支援内容を2年間無料から永年半額に変更したことで、実際の利用者からの直接の声やアンケート結果があれば教えていただきたい。

<事務局>

- 変更したことへのアンケートは取っていないが、窓口や電話対応の中で、利用者から特に不満の声はなく、むしろこれまで2年間のみだった特典が永年半額になったことについては好意的に受け止めてもらっている、と認識している。

<佐藤委員代理（木村委員）>

- 2年間無料の助成券利用者へは、制度切り替えのタイミングで個別に案内を行ったのか。

<事務局>

- 制度を改正するタイミングで、申請していただければ永年半額になる旨の案内は広報誌にて行った。また2年の無料期間が終わったが今後は何もないのかとお問い合わせがあった方にも個別で案内しているが、有効期限が切れる方すべてに送っているわけではない。全員に送るとなると、全く利用のない方もいるし亡くなられている方もいるため、難しい。広報で一括周知を行った。

<座長>

- 広報を見逃したり、切り替えのタイミングではなかった方もいたりしたと思うので、年1回など定期的に広報等でお知らせするのがよいのではないか。

<事務局>

- 2年無料の助成券をお持ちの方が今年の11月で終了するため、永年半額を再発行する旨の広報を、ちょうど秋に行う予定である。

<座長>

- コーちゃんバスの見直しに関しては、コーちゃんタクシーに関するところも含め大学としてお手伝いさせていただく。単純に何人以下の路線を切る等ではなく少し時間をずらすなど、需要を押さえたうえで検討いただきたい。

（2）令和7年度企業シャトル BaaS 利用実績について

<事務局>

- 資料説明（資料2）

<彦坂委員>

- 浜名湖電装線に関して、企業側からして、せっかく協力していても利用者がいないのであれば、事業継続のモチベーションにも影響しかねない。吉美方面行は夕方からが豊富で最終便の 19:45 は通学の帰りに使えそうである。現状、コーちゃんバスを使っている学生たちも帰りは迎えに来てもらっている。そういう人たちの帰りの足にしてもらうべく、吉美方面の便設定を、吉美、市場、川尻の学生向けにアピールをしてはどうか。利用者の急増はしないにせよ企業側も利用者が増えれば地域貢献の意義が実感できるのではないかな。

<座長>

- 広報だと、若い人が目にしない可能性もある。バスの中や、若い人が訪れそうな施設に掲示してアピールするなど、ターゲットが目にする機会が多く効率的かつ効果的な方法を検討するのが良い。
- 事前に乗車券を買うことはハードルが高いため、車内で現金払いできるようになるのはものすごく大きいと思う。今のところの二社の反応はどうか。

<事務局>

- 現在、鍵付きの運賃収受箱で実験しており、鍵は都市計画課で保管している。お金に関して変に疑われたくないという心情に対して、中に乗車券を入れてのオペレーションを一か月実験している。このまま問題がなければ現金収受可能になる予定。

<彦坂委員>

- おつりはどうなるのか。二社ともドライバーを委託している。管理に関してトラブルがあると責任問題につながるので、実験しながら話をしてドライバーの方たちの負担軽減に努めるのがいい。

<事務局>

- おつりが出ないことは周知徹底を行いドライバーの負担軽減に努める。

<座長>

- オンライン決済も長い目で見ると高齢者にも浸透していく可能性があり、利用する価値がある。QR コード決済等、簡単にドライバーに負担がかからない方法を検討し、それが浸透していく中で利用者が慣れていくもの。検討を初めてはどうか。

<事務局>

- コーちゃんタクシーの決済方法も模索中で、BaaS のオンラインシステムを拡張するような形でつなげていければと検討中である。

<座長>

- オンライン決済を期間限定で半額に変えたら、高齢者がものすごく使った例もある。インセンティブを与えたら孫等に使い方を教わり一気に広まったりするので参考にさせていただけたらと思う。

(3) 小学生対象コーちゃんバス無料乗車企画について

<事務局>

- 資料説明 (資料 3)

<県担当>

- 資料説明 (資料 3-2)

4 協議事項

(1) 令和7年度湖西市地域公共交通会議決算について

<事務局>

- 資料説明（資料4）

<座長>

- 歳出と歳入の差のところは説明いただいた内容で問題なく、市の一般会計のほうに戻したということで理解した。例年と違うところは、地域公共交通計画の改定業務の負担金のところで、今年度以降は無いもので良いか。

<事務局>

- その通り。また、ライドシェアに関する事業費も例年と異なる点となっている。

<座長>

- 協議事項（1）「令和7年度湖西市地域公共交通会議決算について」の承認を得たいが、よろしいか。

<一同>

- 異議なし

<座長>

- 異議がないため、承認とする。

(2) 令和7年度コーちゃんタクシー利用実績および実証実験の継続について

<事務局>

- 資料説明（資料5）

<座長>

- 利用者数は大きく伸びている一方で、制度を持続可能なものとするためには、乗合率の低下への対応が課題である。現状のままではサービスの継続が難しくなる可能性もあり、利用料金の見直しやサービス内容の変更も検討事項となり得る。そのため、実証運行期間を延長し、持続可能な制度とするための検証を進めていきたいということだが、重要な課題であるため、委員の意見を伺いたい。

<彦坂委員>

- 実証運行の検証項目について、収支率のみ目標を達成していないとの説明であったが、サービス拡充により利用時間や利便性を向上させた以上、収支率が低下することは当初から想定されていたことであり、これを実証運行の評価として強調する必要はないのではないかと。むしろ、今後の協議では、持続可能な制度とするための見直しを議論すべきである
- 現在のタクシー初乗り運賃はいくらか？

<内山委員>

- 現在のタクシー初乗り運賃は700円である。

<彦坂委員>

- 初乗り運賃が700円とのことで、デマンドタクシーの運賃を500円から650円程度に引き上げても、市民にとっての負担感は大きく、価値がない。利用価値がすごく高かったものを収益率が低いので料金を見直す、というのはサービス低下でしかない。料金改定だけではなく、利便性を維

持しながら財政負担を軽減する方策を十分に検討すべきである。

- さらに、乗合率の向上を図るのであれば、目的地が同じ利用者を効率的に乗り合わせるような運行方法も一案ではないかと考える。市民にサービス低下と受け止められないよう、慎重に議論を進めていただきたい。

<座長>

- 利用者数が増加し、現在と同じ車両数で運行できれば、乗合率や収支率は改善し、市の利用者一人当たりの負担額は減少する可能性がある。一方で、利用者数の増加に伴い、市全体の負担額は大きくなる。収支率だけ上げるなら利用者数を増やしていけば良いが、どこまで負担可能なのか、一定の目安を持つ必要がある。
- また、乗合率向上のためには、途中で拾うなど現在より効率的な配車方法も考えられるが、運行事業者としてどこまで対応可能なのか伺いたい。

<内山委員>

- 現在も、出発 30 分前までに受け付けた予約については、システム上で行き先や方向を考慮し、可能な限り乗り合わせとなるよう配車している。出発予定時刻から 15 分以内に対応できる場合は 1 台で運行し、それを超える場合は 2 台目を配車している。
- 一方で、利用者からは「まだ到着しないのか」といった問い合わせも寄せられており、待ち時間に対する理解を得ることが課題である。また、降車場所も利用者ごとに異なるため、ルート上で順次降車する運行となっている。

<座長>

- 乗合率を向上させるためには、利用者に一定の待ち時間を許容していただくことも含め、周知・理解を得ることが必要である。運行事業者に苦情が集中することのないよう、利用者への丁寧な周知も重要である。

<内山委員>

- 現時点では利用者数の増加に伴い、乗り合わせをさらに進める余地はあると考えるが、どの程度まで対応できるかが今後の課題である。

<座長>

- デマンドタクシーは乗合型サービスであることから、状況によっては乗車までに時間を要する場合があることを利用者に理解していただく必要がある。その対応を運行事業者だけに任せるのではなく、市としても周知を進めることで、利用者が一定の待ち時間を許容できる環境を整えれば、より乗合率を高める配車も可能になるのではないかと。

<内山委員>

- そのとおりである。ただし、現在は 30 分単位の運行であり、さらに 20～25 分程度の遅れが生じると状況は変わってくるため、利用者にどこまで待ち時間を許容していただけるかが課題となる。

<座長>

- 利用者によって待ち時間の許容範囲は異なるため、オペレーターが個別に確認する方法や、予約システムによる対応など、さまざまな制度設計が考えられる。また、相乗りを選択した利用者に運賃面でのインセンティブを設ける方法も検討の余地がある。

<新垣>

- 乗務員の立場では、一般タクシーと公共交通として運行する乗合タクシーの区別が分かりにくくなる懸念がある。乗合を希望する利用者の情報が十分に共有されなければ、一般タクシー利用者を誤って乗せてしまうリスクもあり、実務者の負担が大きくなる。相乗り専用の車両を別に運行するのであれば一つの方法ではあるが、利用者同士のマッチングは容易ではない。

<彦坂委員>

- 運行事業者やドライバーの負担だけが増えるような仕組みでは持続可能とは言えない。例えば、通常のデマンドタクシーと乗合専用サービスを分け、利用者が選択できる仕組みとすることも含め、制度設計を十分に検討すべきである。制度が途中で継続できなくなれば、最終的に困るのは利用者であるため、事務局には慎重な検討をお願いしたい。

<座長>

- 現在のデマンドタクシーは利用者から好評を得ており、利用者数も大きく増加している。一方で、乗合率が低い状況では、市が安いタクシーを供給しているような形となり、市の財政負担が増加するほか、一般タクシーとは異なる運行形態により事業者の負担も大きくなる。実証運行は公共交通としての認知度向上に大きな効果があったが、今後は持続可能な制度としていかに運営していくかが重要である。

<足木委員>

- 昨年10月のサービス拡充について、運行日や乗降場所の拡大を行った背景や目的を伺いたい。単に利用促進を目的としたものなのか、あるいは検討を重ねた上で実施したものなのか。

<彦坂委員>

- サービス拡充は市長の公約でもあった。

<事務局>

- 市長の公約に加え、令和7年度末に策定した地域公共交通計画において、「行きたいときにどこへでも行ける公共交通」の実現を目標の一つとして掲げており、市民アンケートでも公共交通への不満が多かったことから、利便性向上を目的にサービスを拡充した。
- 拡充時には月間利用者数を約2,100人と見込んでいたが、本年3月以降は想定を上回る利用が続いている。また、昨年度実施したアンケートでは、拡充した各サービス内容についていずれも9割以上が肯定的な評価であった。一方で、どのサービスが利用増加に最も寄与しているかまでは分析できていないため、今後はODデータや時間帯別の利用状況、利用目的等を分析するとともに、必要に応じてアンケート調査も実施し、利用者ニーズを把握していきたい。

<座長>

- 公共交通で移動するという感覚を知っていただく機会にはなった。コーちゃんバスの見直しに併せて、デマンドタクシーの利用が多い時間帯や区間については、バスへの転換も検討できる可能性がある。バスとデマンドタクシーを適切に組み合わせながら、公共交通全体の最適化を図ることが重要である。

<足木委員>

- 現状ではタクシーに近いサービスとして利用されている印象がある。乗合による公共交通である以上、一般タクシーとは異なり、待ち時間など一定の制約があることを利用者に理解していただくための周知も必要ではないか。

<座長>

- 今回の実証運行により、これまで潜在化していた移動需要を掘り起こすことができたと考えており、思い切ったサービス拡充には一定の成果があった。今後は、コーちゃんバスの見直しと併せて、いかに持続可能な制度としていくかが次の検討課題である。

<佐藤委員代理（木村委員）>

- 市にはさまざまな行政課題がある中で、市民の移動支援は重要な施策であり、交通分野に力を入れることは必要である。しかし、交通分野への財政負担を増加させて施策に力を入れても、その効果が目に見えるものとはならない可能性もある。交通施策だけでなく、市全体の財政状況や施策とのバランスを踏まえ、どの程度の負担まで許容するのかを検討する必要がある。

<座長>

- 財政的な制約がなければ、市が市民の移動を支えるためにタクシー補助のような手厚い支援を行うという考え方もある。しかし、行政資源には限りがあることから、交通施策に限らず、市全体の施策とのバランスを考慮し、財政負担の一定の目安や上限についても検討する必要がある。

<座長>

- 協議事項（１）「令和７年度コーちゃんタクシー利用実績および実証実験の継続について」の承認を得たいが、よろしいか。

<一同>

- 異議なし

<座長>

- 異議がないため、承認とする。

（３）企業シャトル BaaS のバス停追加及び自家用有償登録の更新について

<事務局>

- 資料説明（資料６）

<座長>

- 自家用有償の更新登録については二点、実施内容と指揮命令系統の方法で、以前に登録したものと基本的には同じ内容のものを更新登録するということで間違いはないか。

<事務局>

- その通り。

<座長>

- 原町のバス停の追加は協議事項か。

<事務局>

- 豊橋市の地域公共交通会議でも同様の承認をいただいているとのことで、あわせてこちらでも承認いただきたい。

<座長>

- 協議事項（３）「企業シャトル BaaS のバス停追加及び自家用有償登録の更新について」の承認を得たいが、よろしいか。

<一同>

- 異議なし

<座長>

- 異議がないため、承認とする。

(4) 令和9年度湖西市地域公共交通確保維持事業に係る計画について

<事務局>

- 資料説明（資料7）

<座長>

- 毎年提出するものだが、例年から変わっている点は、2番と3番が新しい計画に合わせたものになっている。
- 大きな変更はなく、計画について案を作ったところであり、協議事項（4）「令和9年度湖西市地域公共交通確保維持事業に係る計画について」の承認を得たいが、よろしいか。

<一同>

- 異議なし

<座長>

- 異議がないため、承認とする。

5 閉会

<事務局>

- 以上をもって、令和8年度第1回湖西市地域公共交通会議を終了とする。

以上