令和８年度　第２回　湖西市地域公共交通会議　会議録

日　時：令和８年９月 25 日（金）　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 13 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	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㈱ 労働組合 執行委員長
委員	彦坂　昇（欠席）	湖西市自治会連合会 会長
委員	石田　明正	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№	議事次第
1	コーちゃんバスのバス停移設・追加、名称変更について
2	コーちゃんタクシーの指定施設追加について
3	中学生地域クラブ活動専用乗車券の試験運用について
4	シェアサイクルの実証実験について
5	コーちゃんタクシーの利用実績について
6	コーちゃんタクシー愛称変更について
7	コーちゃんタクシーに関するアンケート調査について
－	・モビリティ人材育成事業の採択について ・BaaS のイベント開催について

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。

第２回の本日は、コーちゃんバスのバス停移設や追加、名称変更についての協議事項が１件、コーちゃんタクシーの指定施設追加や中学生地域クラブ活動専用乗車券の試験運用についてなどの報告事項が４件、そしてコーちゃんタクシーの新愛称募集と運行サービスに関するアンケート調査についての討議事項が２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　協議事項

（1） コーちゃんバスのバス停移設・追加、名称変更について

＜事務局＞

- 資料説明（資料１）

＜座長＞

- 白須賀小のバス停追加に関して、学校内に乗り入れるのは上り便だけとのことで、始発が一つ手前のおんやど白須賀であるので、一般の方がおんやどから乗車し小学校のバス停で降りることはほとんどなさそう。したがって「なぜ降りられないのか」という苦情は考えにくいので問題なさ

そうである。

＜事務局＞

- おんやどから乗って白須賀小のバス停で降りたいという人がいた場合に備え、学校の管理者権限で「ご遠慮ください」という案内をバス停に掲示する。しかし道路運送法上、乗客の乗降拒否はできないため、そういった乗客がもしいた場合は乗降いただく。学校側にもその点は重々承知いただいたうえでの対応である。

＜座長＞

- 協議事項（1）「コーちゃんバスのバス停移設・追加、名称変更について」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　報告事項

（1） コーちゃんタクシーの指定施設追加について

＜事務局＞

- 資料説明（資料２）

＜足木委員＞

- 追加理由について、市民からの要望に対して、出てきた要望を全てを通したわけでなく精査したということか。

＜事務局＞

- その通り。多数のご要望を受けている中から、施設の公共性や重要度を、基準に照らし合わせて追加を判断している。

＜座長＞

- 基準をもう少し詳しくご説明いただきたい。

＜事務局＞

- 基準は、移動手段を確保する必要性が高い施設を基本とし、利用者の利便性や施設の公共性、地域性、既存施設との位置関係を踏まえて設定している。原則として指定する施設は公共施設、駅、病院、学校等。それ以外の施設は一定の条件を設けている。

＜座長＞

- 利用実態というところや既存の施設からの位置関係についての基準とはどんなものか。

＜事務局＞

- 位置関係に関しては、原則 300ｍとしているが、高低差や道路の状況を見て総合的に判断。
- 利用実態とは、行きたい方がどのくらいいるかや、どういった方の利用が想定されるかで判断している。

（2） 中学生地域クラブ活動専用乗車券の試験運用について

＜事務局＞

- 資料説明（資料３）

＜足木委員＞

- すごく良い取り組み。実際にバスのダイヤは部活動に使えるようなものになっているのか。なっていない場合、ダイヤ変更をするのか。

＜事務局＞

- 現状のダイヤでも、クラブ活動にちょうどいい便も一部ある。今後クラブが増えていく中で、現状の路線・ダイヤでは対応しきれていない部分もあるので、来年度の改正のタイミングで活動場所の状況も踏まえながら路線ダイヤの改正を行いたい。

＜座長＞

- 地域クラブとのやり取りの中で、どういう要望があるかは把握しておくと良いと思う。なかなか表に見えない移動ニーズがあるかもしれず、ダイヤ改正に役立つ可能性もある。

＜事務局＞

- 教育員会学校教育課において地域クラブへの移行に伴い、生徒や保護者へ希望する地域クラブ活動や活動場所の想定についてアンケートをとる予定とのこと。そちらとも連携して対応を考えていきたい。

＜座長＞

- 暫定措置ということだが、いずれ教育委員会等で地域クラブ用のバス等で送迎を行うことの検討の可能性もあるのか。もしくは公共公交通で担う方針か。

＜事務局＞

- 全てのクラブ活動に移行した場合、公共交通だけではまかなえない可能性がある。教育委員会との話し合いの中で、例えば学校を巡回するクラブ用バス等、いろいろな方法を模索しているところである。

＜座長＞

- うまく現在の公共交通がそこの需要を取り込めるのなら、それなりの人数が移動するのでコーちゃんバスの方が良いのかもと思う。
- 生徒たちは学校から地域クラブの場所に移動するのか、一度家に帰るのか。

＜事務局＞

- 学校で待機はできないため、一旦自宅に帰り、自宅から地域クラブの活動場所に向かうことを想定。そのためコーちゃんタクシーがちょうどよい。一方でちょうどいいバスがあって使えるという方は使えるよう、バス・タクシーそれぞれ半額で使える特別な乗車券を設定した。

＜座長＞

- 学校から活動場所へのまとまった移動なら送迎バスも考えられるが、一旦帰宅するなら教育委員会で移動手段を用意するのは難しそうである。

＜事務局＞

- いずれは全ての部活が地域クラブに移行し、各中学校が会場になる。そのころには学校が待機場所として使える可能性もあると伺っている。
- また、地域クラブ参加者や、移動手段が必要な人数も含め、需要がわからない部分を把握しなが

ら方向性を考えていくと聞いている。

＜座長＞

- 教育委員会のほうで把握されているようなことも踏まえて公共交通としてどこまで対応するのが良いか検討していくと良いのではないか。

＜小原委員代理　水野委員＞

- 公共交通機関を使うことは、事故防止の観点から見ても良い取り組みである。中学生は、時間に遅れてはいけない等で、慌てて安全確認せずに交差点を突っ切るということがある。まとまって公共交通機関で移動してくれたら防げるものが多くなる。大変いい試みである。

（3） シェアサイクルの実証実験について

＜事務局＞

- 資料説明（資料４）

＜座長＞

- ある程度の時間使って同じところに返す人は多そうであるが、ポート間の返却が可能なので自転車の配置がアンバランスになった場合の配置バランスを調整は誰か行うのか。

＜事務局＞

- 電動自転車であるため充電もあわせて、自転車の移動はマルシメ株式会社が行う。

＜座長＞

- アプリで管理されるものは利用履歴がデータとなる。どこで借りてどれくらいの時間使ってどこに返したかというデータが蓄積されると、需要がみえてくる。利用状況が好調で、本格運用に向かう際や、市内の他の場所でもポート設置を、となったとき重要になるが、データは提供されるのか。

＜事務局＞

- 本事業は、みらいのこさい課題解決実証実験事業の取組みで、湖西市の課題を民間のノウハウを生かして解決しようというもの。マルシメ株式会社が OpenStreet 株式会社経由で蓄積データを集めて、市に提供してもらうようお願いしているところである。

＜座長＞

- 利用者が若い方なのか、ビジネス利用や観光利用があるのかなど、利用者の属性がわかるかが重要なところ。予約時に目的は聞けないので、属性から学生か会社員か、市外・市内等から利用の目的が見えることもあるかもしれない。

（4） コーちゃんタクシーの利用実績について

＜事務局＞

- 資料説明（資料５）

＜座長＞

- 利用は順調に伸びていて 7%ずつの増加。このままいくと市の負担額が 1 億 4 千万となる。これで良いのかどうかというところかと思うので、そこを踏まえて意見交換させていただければと思う。

＜足木委員＞

- 資料 22.23 ページのあたりを見ると、市の財政負担額が大きくなっている。持続可能な交通体系なのかというところがポイントになってくる。多少不便になっても将来にわたって続けられる交通を目指すのか、便利であるが数年後に財政的に限界を迎える交通になるのかの岐路にある。行政は財源の確保や制度設計の見直し、利用者は運賃の値上げを視野に入れていかないといけない。運行事業者はいろいろな知見やデータをお持ちなので、例えば配車方法の見直しや乗合率の向上など協力をする必要があると考える。行政と住民と運行事業者が一体となって改善していく必要がある。行政だけが負担を増やし続けるとか、利用者だけに負担をお願いするのではなく、それぞれの立場で進めていく必要がある。

＜事務局＞

- 事業者である遠鉄タクシーと協議を重ね、乗合率や利便性を落とさずに持続可能な方法はないかというところは話し合っている。
- 湖西市の地域公共交通計画の中の大きな目標「みんなの暮らしを支える安心快適な公共交通を目指す」では、高齢者や障がい者を対象とした福祉交通ではなく、一般の方も広く使ってもらえるような公共交通を目指している。「持続可能な」というところはキーワードではあるが、現在実証期間中であるので、ある程度需要を見たり、また乗合率を高めると経費も抑えられるので、どのぐらい乗合率を高められるか、この期間中に見ていこうと思っている。世の中の公共交通は値上げされてきているので、もう少しご負担いただくのかというところも含めて選択肢を考えていきたい。市民も事業者も行政も、三方が良くなるよう遠鉄タクシーと協議して取組んでいく。

＜座長＞

- 1 人あたりの市負担額は拡充前 1600 円から拡充後 2000 円へ上がっている。また拡充前後の比較で乗合率はマイナス 0.07 人/台なので、平均的に見ると乗合率が極端に落ちているわけではない。むしろ最近上がってきていて、時間帯別に見ると利用の多い時間帯では乗り合いが進んでいて、前より高い時間帯もあると思う。乗合率がほとんど変わらない中で 1 人あたりの市負担額が増えているということは、効率の悪化ではなく、運行経費の単価が上がっているからか。

＜事務局＞

- その通りで、4 月から 1 段階上がって 2000 円台になっているのは、運行経費が上がっているから。

＜座長＞

- 乗合率の変化は方向の組み合わせが増えているのもあるが、運行頻度が 1 時間に 1 本から 30 分に 1 本になり、特に利用の少ない時間帯で利用の分散が起きていることで乗合率が下がっている。利用の少ない時間帯の運行頻度を 30 分から 1 時間に変えていくことで、乗合率を上げていくのも検討の余地の一つかと思う。
- 一方で、乗合率をこれ以上上げたところで、利用がどんどん伸びていく中では市の負担額が下がらないという予想がたてられるので、根本的なところを考え直さないといけない。例えば料金を、全体的に変えるとか、乗り合い時に変えるとか、地区間をまたぐ利用で変えるように戻す等考えられる。全体的な運行に係る経費が、デマンド型の交通に限られた状況も踏まえた検討もしなければいけない。
- あとはこの交通をどういうサービスとして定義するかである。交通弱者への最低限の移動手段の提供なのか、タクシー補助なのか。利用目的や利用属性を調べたら、タクシーよりも安いから利

用しているという人が比較的いるのであれば、それはタクシー補助である。市としてそういう施策を打つ、移動に対する負担を下げることを市として行う、という意思決定をするのであればそれはそれでありである。だがそういう意図でないならば、利用者をどう考えていくかは検討していかないと、持続可能な交通システムといえない。どこかで財政面がきつくなり、一気に頻度を下げるとか料金をドンと上げることになる。

- またアンケートにおいて、市民全体の満足度は、公共交通を全く使わない無関心層がいるので満足度はそんなに上がらない中で、不満がある人が 50%から 30%まで減っている効果はすごく大きい。公共交通の利用者で不便と思っていた人が便利になったと思っている証拠であると思う。高齢者の外出機会が増えた、免許返納ができるようになったという意見は、単純に移動手段がないところに移動手段を提供したということではなくで、高齢者の方の活動を促進させたということで医療的にかかるコストが下がるとか、町全体が元気になるとか、単純に移動だけでは考えられない効果もあると思う。そういったことを考えたときにどこまでどういうサービスを提供するのか、うまくいっているだけに難しいと思う。ぜひ皆様からもご意見をいただきたい。
- 遠鉄タクシーさんはいかがか。運行されている立場としてもこの先の需要や自動化の交通システムを構築していくためにはお力をお借りしないといけないこともある。

＜新垣委員＞

- 労働組合側、乗務員からの声では、とても好評でこれからも継続して利用したいという声とともに、これが本当に継続できるのか、と市民の方々から不安の声も多く届く。そこに関してもっと具体的に発信できれば安心度が高まるし、これからも継続してサービスを利用していきたいと思うと思う。そういうところも前向きに進めていただきたい。

＜内山委員＞

- 1時間ヘッドを30分にしたり指定施設をかなり増やしたりした。事業努力としては電話本数も200～300%上がったが、今までと同じ人数でやっており、オペレーター一人当たりの作業量は同じ給料のままで倍になった中でも、なんとかこれをこなしている。今度最低賃金もまた上がる。事業者としてもうまくＤＸ化やシステム構築をしながら、運行だけでなく受注の部分も努力をしているが間に合わない部分も実態としてはある。
- 利用者の属性を見ると、コーちゃんタクシーは 500 円だが、47%が 250 円で乗っている。そういった部分で移動が必要な方たちにしっかり届いている乗り物になっているという見方ができる。一般の安いタクシーという考え方の人たちが 53%の中にどういったかたちでいるのか。色々な理由があって使う人がいる。そのあたりの料金設定や見方を、様々な現場の声を湖西市に連携して伝え、継続できる仕組みをともに考えていきたい。

＜座長＞

- 長い視点で見ると、現在全て電話で受けているところを、10 年もすれば高齢者もスマホで決済・予約が普通の時代となるので、予約のオンライン化を検討していかないといけないのでは。オペレーターの負担軽減、コストの低減に繋がっていく。
- 安いタクシーとして利用している方からすると、なぜ乗り合わないといけないのだとか、乗り合って遠回りされたとかの不満になってくるが、個々の認識をタクシーではない公共交通であると、いかに伝えていくとこが大事。

＜石田委員＞

- 一般的なことだが、「コーちゃんタクシーを自宅に呼ぶとお金がとられて、もったいないから使わない」という話を何人かからきく。一度使ってみると、迎えの代金は要らないということが分かるが、まだ知らない人も多いので、周知をしてもらえたらいいと思う。

＜事務局＞

- 配車料やキャンセル料は発生していないので、そこはうまく伝えられるようにしたい。

＜森委員＞

- 「地域のいきいきサロンや健康体操の教室に行きたくても開催場所まで行けないので足を確保してほしい」とよく聞く。ただ、高齢者は障がい者ではなく一般に入るので、なかなか頻繁にコーちゃんタクシーを使うのは金銭的に難しい。皆さん同じ時間帯に動くので、乗合率も高くなるし、その分料金を安くということはなかなか難しいとは思うが、需要はあるのでそのへんの声も聴いていただきたい。

＜事務局＞

- 利用者の声と利用実態を調べながら利便性を上げていきたい。
- 地域の集まりへの参加者のために料金を下げるというのは公共交通では難しいが、下地を整えることで免許返納等の行動変容につなげられればと考えている。
- また、バスと共通のものであるが回数券があり、若干割引となるのでご紹介いただければと思う。

＜佐藤委員代理　木村委員＞

- 利便性高くていい取り組み。
- 20 ページの利用者の属性のところに関し、年齢のデータはとっているのか。

＜事務局＞

- 年齢データは最近とり始めたためまだ分析できていないが、ある程度データが集まったら分析を行う予定。

＜佐藤委員代理　木村委員＞

- おそらく利用箇所の回数や傾向を見ると、高齢者の日常使いが多そうである。公共公交通的な使い方にはなっている。一方で市の負担率、一人当たりの市負担額は、市民の方全体にどう波及しているかは、市の方から見えていないのでは。湖西市民全体として、こういった負担が起きているということはどこまで把握しているのか。

＜事務局＞

- 実証実験内で、アンケート調査で利用者される方が負担額についてどう感じるかを含めて調査はする予定。

＜佐藤委員代理　木村委員＞

- 今後のことを検討するうえで、利用されていない方にも負担額があることを把握したうえで市全体の意思決定の根拠とするよう、ご意見を伺った方が良いのではないか。

＜座長＞

- このあとのアンケートは利用者の方へのアンケート。利用されていない方が、この負担額について、高齢者の移動を考えるとこのくらいの負担はあった方が良いと考えるのか、多すぎると考えるかも一つの視点になるかも。
- 年齢のデータも重要となる。

５　討議事項

コーちゃんタクシー愛称変更について、コーちゃんタクシーに関するアンケート調査について

＜事務局＞

- 資料説明（資料６・７）

＜座長＞

- 愛称の変更は、単純に名前を変えるのではなく、どういう公共サービスなのかというところを周知するところに重点を置いて行うもの。それなりに定着した名前を変えるというもの大きな話なので、是非も含めてご意見をいただきたい。

＜新垣委員＞

- 湖西市にキャラクターはいるのか。浜松でいう家康くんのような、湖西市民誰もがわかるような周知されたキャラクターを使ったらどうか。

＜事務局＞

- コーちゃん、うなぽんがあり、十分に周知はされている。

＜座長＞

- 前回は５つの案を用意して投票をしてもらったが、今回は完全にフリーで公募するかたちか。

＜事務局＞

- 乗り合って乗るものである、というところを全面に出して募集することで、その過程を重要視したいと考えている。

＜新垣委員＞

- 名前の後ろに「タクシー」をつけないといけないのか。

＜事務局＞

- 「タクシー」が誤解を生む大きな理由と考えている。一方で、車体はタクシーのなので「タクシー」をとってしまうと、どんな車かと混乱を招く可能性もある。その辺に関していいアイディアを市民からいただければと考えている。

＜座長＞

- これだけ利用が増えて浸透した状態なので、形状がタクシーでないとわかっていない人はあまりおらず、むしろ形状がタクシーなのでタクシーと同じように好きなように運行してもらえると誤解されているところを払拭するために名前を変えるということである。そのため「タクシー」をとるような名前での募集で良いのではと思うが、デマンドとか、乗合とかがつくものに限定されるなら候補を挙げてもいい。またそういう要素が入らずタクシーも入らない「ナントカ号を」考えるか、意図の伝え方によっては提案される方向性が限定されるような気がするので、その辺りをどうするのか。交通サービスの特徴を伝える意図と、それを名前にまで反映させる必要があるかという議論もある。

＜事務局＞

- 形がタクシーである以上○○タクシーという愛称は上がってくるかと思うが、乗合という言葉は入れたいと思う。令和３年に現在の愛称を決めた際は、事務局で５つの案を挙げ、一般の方が一番わかりやすい「コーちゃんタクシー」となった。
- 他市事例では、磐田市：お助け号、掛川：CHAI のり号、民間でもアイシンのチョイソコ等がある。他市の事例を載せる案も検討中。

＜座長＞

- 募集するときに、「安いタクシーと誤解されているので変えたい」と言ってしまい、「タクシー」が入らない名称を募集する、というのはどうか。デマンドを入れたいとか、コーちゃんを残したいとか、残したいものや入れたいものを伝えるのもあり。フリーにするか、条件を提示するのかは決めても良いかもしれない。

＜山岡委員＞

- 今回の愛称の変更は、デマンド型乗合交通がどういうものかと理解されていないところを改善したいということであって、そういう中で愛称を募集するのであれば、市民の皆様に親しみを持っていただきたい愛称を得るような募集と違って、明らかに意図があるような愛称募集になる。事務局の方で投票を元に決めるのかと思うが、意図のある愛称募集であるのであれば、最初から事務局の意図を十分に理解されるような案を示した上で、その中で投票数で選んだ方がわかりやすいのではと思う。ある程度募集時に意図を伝えても、縛りもなく広く募集すると、意図にそぐわず〇〇タクシーが入ったものの応募数が多くなったときに、なぜ応募数に関係なく新愛称を選んだのかわかりにくくなる。ある程度意図を入れ込んだ案を示して、1 番多かったのがこれだと進める方がわかりやすいのではないか。

＜座長＞

- 案を提示してその中から選んでもらうのか、タクシーは入れないでくれのような条件をつけた上で募集するのか、といったあたりかと思う。
- よろしければアンケートのほうも意見をちょうだいしたい。
- 今回のアンケートとは別かもしれないが、市の負担感に対する、利用している方・利用していない方、それぞれの意見は取っておいたほうがいいかと思う。
- ⑧の設問以降というのは、運賃を値上げするか、値上げをせずにサービスを落とすのかを選ばせるところだと思うが、なぜこの質問が急に聞かれているのかわからないと回答をしづらいのではと思う。今回の資料にあるように、「おかげさまで好評で利用者が伸びているが、行政の負担も増えており、このままでは持続可能なシステムとして運用できないので以下についてお聞きします。」のようにワンクッション置くような、コーちゃんタクシーの状況の説明が要るのではないか。
- あとは属性も取っておいた方が利用状況の分析、把握をするためには有効ではないか。性別、家族構成として一人暮らしか高齢者だけの世帯なのか、子供とかと一緒に住んでいるのか、送迎の可能性があるのか等、選択肢としてあったほうが良い。
- またこの先需要がまとめられるところについては、コーちゃんバスの路線やサービスも見直すということがあるので、最寄りのコーちゃんバスのバス停や公共交通機関の駅からどれぐらい離れているのについても聞くと良い。
- 調査のお願いの部分を、もう少し噛み砕いてグラフを入れる等、わかりやすくしていくといいのではないか。

＜石代委員＞

- このアンケートで、様々なニーズに対して今の体制を微修正もしくは大きく変更をして行くと思う。そこで資料 5 の 21 ページのところで、市の公共交通計画の満足度の目標値を 50%と掲げられているが、これはタクシーもバスも公共交通全体の目指すところは満足度 50%になるようなところを目指す、という考え方かを確認させていただきたい。

＜事務局＞

- 資料 5 の 21 ページの公共交通全体の満足度と言うところはタクシー、バスも含まれた、公共交通全体のものになる。

＜石代委員＞

- このアンケートで 50%を目指していくのか。

＜事務局＞

- このアンケート自体は、コーちゃんタクシーに限ったアンケーだが、最終的には公共交通全体の満足度を上げることを目指す所につながる。
- 地域公共交通計画の中の満足度は、市民意識調査で取っているもので、公共交通に対する満足度に対して満足から不満の 5 段階の評価で取っている。このパーセンテージはそちらを使っている。

＜石代委員＞

- そのパーセンテージで取るときは、それ以外の細かな条件については聞かずに聞いた数字か。

＜事務局＞

- 市民式調査では満足度以外にコーちゃんバス・コーちゃんタクシーそれぞれに対して改善してほしいところ等は聞いている。
- 今回のコーちゃんタクシーに特化したアンケートは、さらに踏み込んだアンケートであり、取り方が少し違うと言うところとなっている。

＜座長＞

- 利用者だけでなく、使ってない方も含めて広く取る市民全体の調査とは異なる。持続可能な公共交通になるため、料金もしくはサービスどちらかをトレードオフで選択しなきゃいけない基礎情報になる。
- ②の満足度は、3 段階だと答えられずに、どちらでもない人が多くなると把握しづらくなるため、中間がある 5 段階がいいと思う。
- ⑩の運賃については、料金的な部分はこれで聞ける。だがさらに柔軟な設定について聞いてはどうか。運行会社の方で面倒になるとは思うが、料金を地区内外や需要の多い時間、年齢で変えるとか、1 人で乗る時と乗り合った時で異なる設定にするとか、単純な料金の上限だけでなく料金の変え方のような質問もあっても良いのではないか。

＜大久保委員＞

- 愛称の件で、もし事務局で何パターンか案を出して選択式にするのであれば、その内容をアンケートに載せてみると、使う人たちも選べるということに繋がっていくので、ちょうど時期も重なるようなので、うまくリンクさせていくのも良いのではないか。

＜座長＞

- もしくはアンケートの中に愛称募集といったものを入れ込んでいて、使っている方に積極的に考えてもらう。利用者にサービスの特性を理解してもらう機会というような繋ぎ方もある。

＜事務局＞

- 効果的だと思う。

＜座長＞

- 様々なご意見をいただいた。愛称募集、アンケートに関して、いただいた意見を参考にご検討いただければと思うのでよろしくお願いする。

6　その他

・モビリティ人材育成事業の採択について

・BaaS のイベント開催について

7　閉会

＜事務局＞

- 以上をもって、令和８年度第２回湖西市地域公共交通会議を終了とする。

以上