

第 29 回遠州広域行政推進会議 発言要旨

日 時：令和 8 年 1 月 26 日（月） 午後 3 時 30 分から午後 5 時 00 分まで

会 場：SK 駅前ホール

出席者：浜松市長、磐田市長、掛川市長、袋井市長、湖西市長、御前崎市長、菊川市長、
牧之原市長、森町長

【議題】

・選ばれる遠州地域の実現に向けて

- (1) 前回会議における連携の提案の実施状況及び今回の議題である地域内公共交通に関して、事務局（浜松市企画課）より、概要を説明した。
- (2) 議題に関する各市町の現状、課題、取組みを共有した。

| 発言者 | 発言要旨 |
|-------|--|
| 牧之原市長 | <p>牧之原市の公共交通の現状は、市街地から金谷・島田・藤枝・静岡へ結ぶバス路線があり、特に相良静岡線の高速バスが一番の生命線。朝 6 時台は 1 時間に 9 本あり、非常に利便性の高い交通になっている。また、矢崎部品のものづくりセンターと菊川市と牧之原市で連携して、「矢崎アローライン」というのを開設した。</p> <p>自主運行バスの現状と課題は、市の負担が年々増加していること、そして富士山型交通ネットワークに基づく路線の再編が必要であることで、路線の再編と需要に合わせた新規路線の増設を検討する必要があるという状況である。</p> <p>自主運行バスの乗車人員の推移は、コロナ禍以降、いったん落ちた利用客が元に戻らず、ずっと横ばいが続いているという状況である。経費の令和 6 年度の実績は、委託金の総額が 2 億 1,000 万円で、運賃収入が 2,800 万円、欠損額が 1 億 8,500 万円で、これを関連する市町と負担をしている。牧之原市の負担額は約 1 億円という状況である。年々この欠損額が増加しているという悪循環が続いている。利用率を上げるため、高校生のバス通学に補助をやるということで、市内の高校生に対して、榛原高校、相良高校の生徒たちには年間 3 万円の定期券の補助、市外の高校へ通っている生徒には 2 万円の補助を行っている。市内の高校に通う生徒が高い理由は、榛原高校、相良高校は生徒が減っているため、市外へ出て行ってしまいう抑制も兼ねて行っている。</p> <p>路線の再編ということでは、今、牧之原インターチェンジ北の高台開発を進めている。そこを 1 つの拠点として、市街地の相良、榛原からつなぎ、そしてそこから金谷駅や矢崎アローライン等、新しい交通を使って菊川とつなぐことを進めている。</p> |

| | |
|-------|--|
| | <p>牧之原市から常葉菊川高校や掛川西高校に通っているが、西への公共交通がない。そこを矢崎部品の社員バスのうち、従業員が乗っていない片道分を無料で使用させていただいている。高校生以外の市民も利用している。空港と道の駅の定額タクシーを昨年 10 月から始めた。榛原から空港や道の駅へ行こうとすると、約 4,000 円かかるが、片道 600 円として、3,400 円補助している。</p> <p>デマンドタクシーについては週 2 日で、年齢、曜日、目的に制限があるため、気軽に使える仕組みに変更していく必要がある。</p> <p>新たな交通の課題としては、新モビリティということで自動運転や、夜間のタクシーの台数が少ないため、その時間帯の空白対応策ということで、ライドシェアの導入を検討している。</p> |
| 御前崎市長 | <p>御前崎市の公共交通は、自主運行バスが 3 路線、乗り合いバスが 2 路線、地域協働バス（一部の交通空白地域に車両を提供し、ボランティアのドライバーが無償運行）、福祉タクシーの助成券等で形成されている。</p> <p>交通の課題は 4 点。移動手段が少ないということ、乗り継ぎが不便であるということ、希望の時間帯に移動ができないということ、運賃収入が減ってきていることである。</p> <p>その中で、「OM mobi（オンモビ）」という暫定名称で、昨年の 10 月から AI オンデマンド交通の実証運行を開始した。対象としたのは、自主運行バスのうち市内のみを運行する自主運行バス「御前崎市内線」の運行範囲で、それを一時運休にして、その代わりに市内の交通を、AI オンデマンドに置き換える実証運行を行っている。</p> <p>利用者のメリットとしては、先ほどの課題に対して、必要なときに呼べるため待ち時間が少なくなる。従来のバス停より家の近くに車両が来るために移動が楽になる。特にこれは高齢者には非常に大きいと思っている。AI がルート調整をするため、到着予定時刻に必ず間に合う。乗り合いにより、地域全体で便利な交通を支え合えるということで、この実証運行に踏み切った。</p> <p>交通利用イメージは乗合タクシー。自主運行バスの場合には、バス停の数がとにかく少なく、非常に遠くまで歩いて行かなければならなかったが、AI オンデマンド交通はバス停までが非常に近い。</p> <p>運行の概要としては、一時運休にしたバスが 5 地区を走っており、その範囲を運行エリアとしている。御前崎市は全部で 8 地区あるため、半分以上が対象エリアになった。運行日は毎日、年末年始も含めて運行している。運行時間は、平日は午前 6 時から午後 8 時まで、土日祝日は午前 9 時から午後 5 時まで。運賃・割引は、バス料金とほぼ同じに設定している。3 キロ未満の場合には 200 円、12 キロ以上が 700 円だが、ほとんどが 500 円未満で行けるようになっている。</p> |

| | |
|------|--|
| | <p>乗車クレジット（割引回数券）として、例えば1万円分が6,000円で購入できる。高齢者75歳以上は距離にかかわらず市内を200円で移動できる。6歳から12歳未満は半額、6歳未満は無料ということで、かなり料金的にはバスを意識した内容、あるいはそれ以上の効果がある内容になっている。</p> <p>サービス導入後の実績として、利用者は伸びている状況で、令和7年12月31日終了時点でユーザー登録者数が1,031人、利用件数が4,530件で、平日が61.4件、土日祝が26.7件ということで、バスの頃と同じ状況ぐらいまでに増えている。今後、逆転現象まで起きると思っている。また、スマホで予約している方が約7割。高齢者の方には「まず電話で大丈夫です」と言っていたが、7割がスマホを使ってくれている。</p> <p>市民の声として、ポジティブな声を非常にたくさんいただいている。「バスに比べて時間的な余裕がある」（学生）、「高齢者だとタクシーよりも安い」（高齢者）、「子どもの送迎をしなくてもよくなったから非常に助かっている」（保護者）。一方、「予約が毎回必要なので、そこは注意しなければならない」（学生）、「まだ不安だし、アプリに慣れるのには少し時間がかかる」（高齢者）、「車両が狭いと子どもを乗せるのが不安」（保護者）という声もある。観光客は、まだまだ改革の余地があり、アプリそのものを知らない、あるいはAIオンデマンド交通そのものを知らないという人がほとんどだと思うため、ここは今後改善の余地がある。令和8年10月頃からは、運行エリアを市内全域に拡大する予定である。</p> <p>地域交通が変わっていくことにより、まちが変化していくと思っている。実際のユーザーの声を聞くと、特に高齢者は「すごく助かっている」という声を、直接何人も耳にした。響いている人にはすごく響いている。あとはいかにどれだけ広く浸透させるかというところが、次の課題だと思っている。</p> |
| 袋井市長 | <p>袋井市は、JR袋井駅、愛野駅がある。それを中心にした南北の民間路線バスが北からずっと南に貫いている。さらにはもう1本、北から磐田市の方へ抜けている2路線が民間路線バスで、これも牧之原市と同じように、赤字補てんということで市の負担が年々増加していくような状況である。</p> <p>それらを補うかたちで、地域の特性に合わせた様々な地域公共交通を用意しており、自主運行バスというかたちで、袋井駅を中心に、愛野駅も含め、自主運行バスを運行している。さらにその周辺部では、デマンドタクシーや、地域協働運行バス、地域タクシーなどの運行をしております、様々な補助金等により支援している。</p> <p>地域協働運行バスに関しては、市が無償で車両を貸与して、無償で運行する移動手段ということで、車を貸与するというかたちでの支援も行っており、ボランティア運転手を地域で募集して運行していただいている。</p> |

| | |
|------|---|
| | <p>各地域から色々な声を寄せていただきながら、これらの手法を様々用いて、地域公共交通を模索しているところである。</p> <p>民間路線バスに関して言えば、運行経費の増加、さらには利用者増が見込めないというプラスとマイナスも逆効果となっており、赤字補填額が増えている。</p> <p>公共交通には、運転手不足という大変厳しい現実がある。運転手の高齢化、さらには運転手の採用難ということで、運転手不足の深刻化は、こういったサービスを提供する会社だけに依存していたのでは、とてもカバーできない状態になっている。これらの募集に関して、いかにカバーしていくのかということで、行政も連携して対応していく必要があるだろうと考えている。</p> <p>今後に向けての主な取組として、次世代における地域公共交通のあり方に関する研究をしており、ライドシェアや AI オンデマンドなどの研究や視察を、繰り返しているが、確たるものがないのが実情である。</p> <p>次に、民間路線バスの維持・確保ということでは、赤字補てんが続いているため、その収益悪化に対して様々な連携強化・公費負担などについて議論をして、解決方法を模索したい。例えば、バス路線では、森から袋井を経由して磐田に行くとか、中には浜松の春野から来て袋井駅に至るといったような路線もあり、単独の市町だけでは解決できないような状況になっているため、域内連携、地域連携、広域連携により取り組むことが大変重要であると認識している。</p> <p>ドライバー募集ということでは、官民が連携をした運転手募集ということで、今後の取組・方向性として、市ホームページへの掲載によって、具体的な採用を支援することや、移住フェアと運転手募集を併せながら、住と労働の一举両得、これを提案することで、地域課題の解決というものにつなげていきたいと思っている。</p> <p>昨今、自動運転がものすごい勢いで進んでおり、ここ 2、3 年のうちに自動運転タクシーがスタートするであろうという話も、かなり現実的になってきている。そうしたものを、この地域でもできるだけ早く実現していくように、ライドシェアと自動運転、このあたりが公共交通解決の現実的な手法ではないかと考えているため、研究も進めていきたいと思っている。</p> |
| 磐田市長 | <p>磐田市は、民間バスのほかに、自主運行バスを 2 路線走らせていて、全域では、デマンド型乗合タクシーを、10 年以上やっているが、住民の皆さんの満足度は高まってないというのが現状で、使っている市民の方も高齢者で 5 パーセントから 10 パーセントである。</p> <p>新しく始まった取組としてボランティア運送という、地域づくり協議会という地域の自主組織に車両を貸与して、自分たちで乗合タクシーのようなことを無償でやってくださっている地域が出てきた。</p> |

磐田市のデマンド型乗合タクシーの特徴は、皆さんのところと概ね同じ。日曜日以外は運行しており、市内全域を網羅しているということで、磐田市に交通空白域はないという現状になっている。6万人弱の方に使っていて、約8,000万円の運行経費を遠鉄タクシーにお支払いしている。

ボランティア運送は、運行費用は約100万円で、一括交付金の中で取り組んでいただいている。

公共交通における2つの課題は、交通空白はないと言いながらも、やはり高齢社会や若年層への対応に不安が残るところと、公共交通の維持管理である。

問題提起として、国の交通空白の定義とは何だろうということ。磐田市には交通空白地域はないと言っているが、市民は困っている。そういうところに対する補助、仕組み、システム標準化に向けた働きかけは一緒に取り組めるのかなと思っている。

市町間の移動手段の確保対策は需要があるかということを含めて、調査しなくてはいけないと思っている。ドライバーの確保は、公共交通を遠州地域全体で持続可能にするために取り組めることであると考えている。

次に、遠州地域で取り組めることで、遠州版「MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）」の導入。磐田・浜松・湖西は、遠鉄バスと遠鉄タクシーに、かなりシェアを持っていただいているので、他の地域も同じ仕組みでやれたらと思っている。

加えて、遠州版「ハッピーライド」。小学生が全くバスに乗ったことがなく、乗り方がわからないというので、「バス無料デー」をもう少し回数を重ねて、乗る機会を増やせたらと思っている。

また、通学用スクールバスの共同運行ということで、磐田市がこれから学校の再編をしていく中で、日中に空いている時間のバスのシェアができるかもしれない。遠州地域の連携ライドシェア協議会、これは既に浜松市と湖西市とで研究会をやっているが、もう少し幅広いところでやってもいいと思っている。

病院へのアクセスについて、磐田市立総合病院は3割ぐらいが市外から来ているが、磐田駅からのバスが少ない。デマンドタクシーは市民しか登録できないため、利用ができない。通院に対する需要をどうしていくのが課題。

市内企業に行く人たちも、出張のときに磐田駅にタクシーが少ないということで大変困っていて、実は磐田へ出張に来る方々の大半は、浜松駅からレンタカーを借りると言われている。何らか考えなくてはいけない。

インバウンドへの対応ということで、市民向けのサービスはほとんど使えないことがあるので、外国語対応も含めて、東海道をバスでゆっくり回る

| | |
|------|--|
| | <p>循環バスを作ったら面白いと言う方がいた。観光客を意識した公共交通に、手が出せていないところがある。</p> <p>バスは公共交通という言い方をし、収支率を気にしてきたが、多分に福祉的な要素もあるため、受益者負担というところと、福祉的サービスとしてというところのバランスを、どこで取っていくのかというところが、今私の悩みの種。やるなら遠州広域で考え方を統一していくというのもありなのかなと思っている。</p> |
| 湖西市長 | <p>湖西市の公共交通は、JR 東海道線、天竜浜名湖線と一般乗用タクシーに加え、市としてコミュニティバスとデマンド型乗合タクシー（コーちゃんタクシー）を運行している。デマンド型乗合タクシー（コーちゃんタクシー）を、10月1日から拡充した。拡充後のサービスは、平日のみから全日運行になったこと、乗り降りできる場所が62か所から240か所になったこと、便数の拡大として1時間に1本しか予約ができなかったところを30分に1本予約ができるようになったこと、運行時刻を朝1時間、夕方1時間拡大したこと、指定施設間移動を解禁したこと。運賃については、各地の事例を収集したところ、500円を超えると急に利用されなくなるというデータがあったので、一律500円に決めた。</p> <p>拡充により、利用件数は約2倍の月当たり2,000件を突破した。実利用者数も大幅に増加をしている。</p> <p>市民の皆さまから好評いただいているが、課題も見えてきた。事業の全体の収支率は減少している。乗合率については、利用人数（タクシー1台あたり）が、拡充前は最高で1.48人/台であったが、拡充したことによって落ちてきたため、収支が下がっている。これに伴い市の負担額が、利用者1人あたり1,921円ということで、拡充により1人あたり470円コストが増加している。大変好評いただいているが、収支的な課題もあり、今後は、乗合率をどれだけ高められるかが、課題になっている。</p> <p>今年度は、「コーちゃんタクシー」を拡充させたので、来年度から、「コーちゃんバス」を一気に見直したいと考えているが、見直しにあたっては、部活動の地域展開に伴う子どもたちの移動をどうするか、また湖西市の北部では学校統廃合を予定しているため、遠距離通学の子どもたちの移動手段の話もあり、複合的な課題がある。</p> <p>一方で、レベル4の自動運転は、どんどん先に進んでいて、岐阜市では2026年にレベル4のバスを走らせるなど、相当急ピッチで進んでいる。最初のイメージとしては、人力の運転でバスを見直してから自動運転と思っていたが、一足飛びで、自動運転でバスを走らせるところまで考えなければいけない状況ではないかと検討を始めている。トヨタの「e-Palette」が、自動運転を見越して販売を開始しているため、購入も含め検討していきたいと考えている。</p> |

| | |
|-------------|--|
| <p>菊川市長</p> | <p>菊川市は、鉄道としては、菊川駅があり、駅に北口がないのは、東海道線のこの界隈では菊川駅だけだったが、この3月28日に南北自由通路が開通する。駅の北側に入口ができるということで、既に戸数が増えており、これからこの北側について、約12ヘクタールの開発を進めるため、戸数はどんどん増えていく。</p> <p>そういった鉄道のほか、東名高速道路のインターチェンジが市の真ん中にあることを軸に、合併当時から公共ライドシェアの1つとして、コミュニティバスを運行している。デマンド運行の課題としては、乗合率が高くなること。免許返納者がコミュニティバスをうまく利用してもらえるように、高齢の方を無料にして乗らず嫌いを解消するため動こうとしている。乗合率を高めるということが大事で、まだ乗ったことがないという方があまりにも多いという状況のため、利便性を上げて、本数を増やすというときにお金がかかってくるので、しっかりと最初から広報するというところで始めたところである。</p> <p>公共交通の空白地域の解消として、公共交通利用圏域（駅から800メートル以内、バス停から300メートル以内）の人口割合が現在は、85.8パーセントであるが、それを5年以内に90パーセント以上に上げるということで動いている。</p> <p>企業からの協力として「矢崎アローライン」は本当にありがたいことで、菊川駅の南口に着けてくれている。企業に対して「こんなことをしてもらえませんか」という話を、営業することも大事だと思う。</p> <p>選ばれる地域になるための公共交通というと、観光施策も入ってくる。元々国鉄時代は、天竜浜名湖鉄道の掛川駅や新所原駅、金谷駅は昭和42年から、大井川鐵道に乗り入れていた。JR東海さえオッケーを出していただければ、大井川鐵道の家山駅から夜行列車・寝台列車を走らせて、掛川駅で天竜浜名湖線に入って、浜名湖で朝日を見るというような、夢のような観光列車を走らせて、この地域にお金を落としてもらすることができる。大井川鐵道と天竜浜名湖鉄道のファンは、世の中に多くいて、日本だけでなく世界に目を向ければ、富士山静岡空港にやってくる海外の方々へしっかりと周知すれば、必ずや来てくれる可能性のある観光財産である。</p> |
| <p>森町長</p> | <p>森町の主要な公共交通は、南北に秋葉バスサービスの秋葉線、秋葉中遠線、東西には天竜浜名湖鐵道がある。それ以外に、路線バスが撤退した地域について、町営バスを走らせている。南部の園田地区・一宮地区は、元々公共交通がない空白地域であったが、空白地域の解消のため、地域タクシーの導入を進めている。地域タクシーは、一般のタクシー事業者の車両の空いている時間を使って、地域を限定して走らせている。利用者は事前登録をして、予約をしていただいたうえで、指定目的地に向かっていく。運賃は片道500円を利用者からいただいて、あとは町が負担をする。実証運行</p> |

| | |
|-------------|--|
| | <p>を令和6年10月から令和7年9月まで実施をした。平日のみの運行で、運行日数は245日、時間は8時30分～15時30分、予約については7時～17時まで、1回片道500円、定員は4名まで。指定の目的地としては、病院、ドラッグストアやスーパーなどの店舗、金融機関、役場、バス停、駅ということで、一宮地区で36か所、園田地区で37か所を指定した。運行事業者は、袋井タクシーである。事業費としては、令和6年度の決算で50万5,000円、令和7年度の決算見込みは67万2,000円となっている。実績は、一宮地区で登録者が45人、利用者が28人、園田地区で登録者が50人、利用者が35人、運行回数は、一宮地区で401回(524人)、園田地区で374回(443人)。目的地としては、病院、買い物が多かった。アンケート調査の結果では、「便利になった」「どちらかと言えば便利になった」が90パーセント以上、今後も地域タクシーを利用したいかについては、「利用したい」「できれば利用したい」が90パーセント以上となった。改善点については、利用時間の延長、休日の運行、目的地の追加などが挙げられた。</p> <p>令和7年10月から本格運行に入っている。実証運行と同じ内容で、指定目的地に調剤薬局を追加している。今年度の事業費は106万1,000円である。今後の課題としては、運行日、時間の拡大、指定目的地の追加、一宮・園田地区以外の交通空白地域への展開である。また、タクシー事業者の供給量や運転手不足というのが大きな課題となっている。</p> <p>その他、自主運行バスの市町の協調補助が、森町にも大変大きな負担となっている。広域で連携して、国・県に働きかけていくことをやっていきたいと思っている。</p> |
| <p>浜松市長</p> | <p>浜松市は、公共交通分担率が極めて低いまちであり、他の政令市と比較して、地下鉄が縦横無尽に走っているとか、モノレール、LRTを始めとして新交通が充実しているとかではなく、公共交通が十分でない。浜松は、自動車のまち、オートバイのまちだからということで聞こえはいいが、最近では若者、とりわけ都会の若者は免許を取らない、外国人は日本の免許を取るハードルが高い、免許を返納したら移動ができない等、若者に入ってきてもらい、住み続けてもらい、さらにはお年寄りにいつまでも住み続けていただくために、もっともっと公共交通分担率を上げていかなければならない。公共交通分担率の中核を成していた路線バスの利用者がこのところ激減をしており、それに伴って路線の減便・廃止ということが続いて、それでさらにまた利用者が減る、悪循環が生じてしまっている状況である。これを踏まえて、浜松市としては、1つには今ある公共交通網をなんとか維持するとともに、再編をかけていく公共交通網の維持・再編と、さらに公共交通空白地域となってしまったところの交通空白の解消、この2本を柱に今取組を進めているところである。いずれも既存のリソースをいかに</p> |

| | |
|------|--|
| | <p>有効に活用するかということ、新たな担い手や新たな仕組みをいかに取り込んで、公共交通の維持・拡充にいかしていくかがテーマになっている。公共交通の維持・再編ということでは、今のバス路線のこれ以上の減便、路線廃止を避けるという点で、令和6年度末、遠州鉄道と協定を結び、まずは既存の路線網を維持してもらおう。それと併せて、今後を見越して公共交通の「リ・デザイン」ということで、今まで浜松駅バスターミナルを中心に、放射線状にバス路線網を巡らしていたが、縦軸に遠州鉄道が走り、横軸に JR 東海道線が走り、さらに北の横軸には天竜浜名湖鉄道が走っており、リソースは既にあるため、これらをうまく組み合わせることによって、公共交通の利便性を維持しつつ、公共交通網を構築できるように取組を進めているところである。</p> <p>この遠州圏域全体を見渡して、大量輸送モードと個別輸送モードをうまく組み合わせることによって、全体の負荷をそれほど上げないまでも、利便性を向上させることを、「リ・デザイン」の中で、エリア全体でやっていかなければならないと考えている。</p> <p>公共交通空白地の解消という点では、地域バスの運行ということで、定期的な路線運行、デマンド運行、それに ICT を組み合わせたデマンド運行をやっている。また、これまでの公共交通の枠組みを超えて、共助型の空白地域解消ということで、自家用有償運送、とりわけ「ノッカル庄内」(庄内半島で実施) という、いわゆるライドシェアの取組を進めている。</p> <p>さらには、これからの自動運転の時代を見越して、自動運転技術の確立に向け、低速超小型モビリティ (グリーンスローモビリティ) として、ヤマハ発動機の車両を使って、実証実験にも取り組むことによって、地域特性に合った交通網を適切に選択していこうということで進めている。</p> |
| 掛川市長 | <p>AI オンデマンド交通「CHAI のり号 (ちゃいのり号)」は、今年度から実験が始まっている。令和6年度に国交省の「共創・MaaS 実証プロジェクト」で補助をもらって検討を進めている。御前崎市の AI オンデマンドとほぼ似た形であるが、掛川市は桜木地区のみでやっている。自主運行バスの桜木地区の路線を切り替えたかたちで、桜木地区は一番収支率が悪かったため、悪いところからやっていった方が、効率がいいだろうという考えで始めた。停留所は無数にあり、ほぼドア to ドアになる。掛川市では、AI オンデマンド交通を始める前から、デマンド交通は既にやっているが、ほとんど電話での予約であった。AI オンデマンド交通はアプリがメインで、補助的に電話になっている。また、時間に合わせてより近くで最適なルートでやっている。</p> <p>今年度10月から実験を始め、10月は無料乗車キャンペーンをやった。その期間中は約2倍の人が乗車した。1月までは実証実験で、令和8年度は実装する。料金は300円または500円でやっている。乗車人数は、1日平</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>均約 30 人で、これまでの自主運行バスのときに比べて乗客は増えている。桜木地区でしかやっていないため、桜木地区から掛川駅や中東遠総合医療センターへは行けるが、桜木地区から別の地区へはまだ行けないという状況のため、今後、近隣の地区にまず広げていきたい。そうすると利便性が多分に高まると考えている。また、CHAI のり号の特徴は、アプリの予約率が 93 パーセントと非常に高いことである。運行システムを委託している「Via Mobility Japan」も驚いていた。アプリをどうやってダウンロードするのかというところからつまづく方が非常に多いため、そういったことも含めて、細かい説明会をやった。それが功を奏しているのではないかと考えている。1 回予約までやれば、次は 1 人でできる。</p> <p>今後の話としては、近隣に広げていく。数年以内に、できればすべての自主運行バスを、AI オンデマンド交通に切り替えていきたい。</p> <p>一方で、AI オンデマンド交通に過剰な期待というか、万能感を持っている人が多い。これですべて解決できるという意見を持っている人が多いが、実際にやってみると難しいところが出てきている。乗合型のため、1 人遠くの目的地の方が出てくると、相当効率が悪いことになるため、調整が必要になる。また、毎朝・毎晩、通学・通勤で遠くまで行く人もいるため、定時・定路線と自由度が高い交通を使い分けていかないと、うまくいかないのではないかと考えている。</p> <p>最後に、これから高齢者の方がどんどん増えてくる。私は自分の親の問題だと思っている。自分の両親は幸いまだ健在だが、2 人とも 80 歳ぐらいで、免許返納をさせたい。ただ、今返納をすると、自宅からバス停が遠いため、私が両親をどこへでも連れて行かないといけないということになるが、なかなかそれは難しい。安心して免許返納ができて、それでも困らないという状況を、作っていかないと厳しい。今高齢者の事故も増えているということもあるため、その思いで取り組んでいきたい。</p> |
|--|---|

(3) 各市町の取組の共有に基づき意見交換を実施した。

| | |
|--------------|--|
| <p>浜松市長</p> | <p>それぞれの市町はほぼ同じような課題を抱えている。それに対して、それぞれ特徴的な取組をしているので、いいとこ取りではないが、こっちの方がいいと思ったら、それをもらっていくことにつながればと思う。それぞれの市町、面白い取組、いい取組であるが、市町の住民以外に解放していないというところもあり、相互に知られていない。もし相互に、域外の人でも利用可能なものがあるのであれば、積極的に遠州域内で相互に利用できるような仕組みになった方がいいのではないかと考える。例えば、御前崎の岬観光に行きたいとした場合、御前崎市のオンデマンド交通は使えるのか。</p> |
| <p>御前崎市長</p> | <p>使える。</p> |

| | |
|-------|--|
| 浜松市長 | 路線バスではなかったら、あと行き方がないと勝手に思ってしまうところもあるので、他の市町がこんなことをやっているということを、情報共有・情報発信できたら、利用率がさらに高まり、持続可能性も高まると考えるので、その点で連携もさせていただきたい。 |
| 袋井市長 | 「コーちゃんタクシー」は、コストがどれくらいかかるのか。市の負担が1,921円/1人で、500円の利用料ということは、1,421円×2,000件×12で、年間約3,300万程度になるのか。 |
| 湖西市 | 市の委託業者への委託料の支払いは、500円の市民負担額を引いた後、ひと月400万円程度。 |
| 牧之原市長 | 「CHAIのり号」は何台あるのか。 |
| 掛川市長 | 1台半でやっている。来年度は近隣地区に増やしていく予定のため、そのときに1台増やしていく。 |
| 牧之原市長 | 台数がないと予約が重なったときに、車がありませんになる。 |
| 掛川市長 | 予約が取れないか、また後でやってくださいになる。「CHAIのり号」の予約を受けた率である平均配車率は77パーセント。 |
| 牧之原市長 | システム代はどれくらいか。 |
| 掛川市長 | システム代は年間約500万円。運行委託はバス・タクシー会社に依頼しているので、それはまた別途かかる。 |
| 浜松市長 | 広げていかないともったいない。 |
| 掛川市長 | 地域を多くやらないとペイしない。 |
| 浜松市長 | みんな同じプラットフォームでやればよいのでは。 |
| 掛川市長 | そのとおり。 |
| 磐田市長 | 共用できると絶対にコストが下がる。 |
| 浜松市長 | 菊川市のコミュニティバスはどのくらいの予算になるのか。 |
| 菊川市 | 令和6年度決算で、コミュニティバス定時・定路線とデマンド運行を足した額で、3,840万円程度。 |
| 牧之原市長 | 市で持っているのか。 |
| 菊川市長 | そのとおり。 |
| 浜松市長 | 車両を確保できても運転手がないこともある。 |
| 浜松市長 | 天竜浜名湖線は掛川駅、新所原駅でJRとつながっているのか。 |
| 菊川市長 | 乗り入れしている。ドクター東海という検測車両が年に2回入っているため、簡単につながるができる。JR東海がオッケーを出せばいつでも乗り入れできて、観光列車を走らせることができる。大井川鐵道も少し整備をすれば大丈夫。 |
| 浜松市長 | 乗り入れる観光列車を菊川駅発にしたら。 |
| 菊川市長 | 菊川駅は車両が入る基地があるため、あの辺では一番広い。大井川鐵道と天竜浜名湖線とつながれば、観光客が来る可能性がすごくある。空港にも便利。 |

| | |
|-------|---|
| 浜松市長 | 福祉的な要素、医療、買い物もだが、観光の点でも公共交通は誘致しないといけないことと、広くみんなに使い方を知ってもらわないことには、利用されない。 |
| 菊川市長 | 天竜浜名湖鉄道の大株主は静岡県のため、この話は乗ってくれる話だと思う。空港の話も兼ねて。 |
| 浜松市長 | 多様なモードを組み合わせることをやらないと維持できない。 |
| 牧之原市長 | 東海道線も、金谷止まり、菊川止まりで、東西に縁が切れている。 |
| 浜松市長 | 意見交換も踏まえ、これから担当者会議の場で議論を深め、遠州地域内の地域公共交通をいかに維持・活性化するか。それがひいては選ばれる遠州ということに、どうつなげていけるかということ、深掘りしたいと思う。 |