

令和7年度 第2回磐田市地域公共交通会議 議事録

(敬称略)

日時	令和8年1月21日(水) 13時30分～15時30分
場所	中泉交流センター2階 会議室
出席者	<p>委員</p> <p>川口 宗敏 (静岡文化芸術大学名誉教授)</p> <p>鈴木 喜文 (磐田市議会議長)</p> <p>平岩 成美 (中部運輸局静岡運輸支局運輸企画専門官)【代理】</p> <p>廣津 知子 (静岡県交通基盤部都市局地域交通課)【代理】</p> <p>森下 貴史 (静岡県袋井土木事務所企画検査課企画班長)【代理】</p> <p>土屋 純一 (磐田警察署交通課長)</p> <p>村田 雅俊 (袋井市総務部長)</p> <p>吉野 博行 (磐田市自治会連合会副会長)</p> <p>加藤 恵美 (磐田市竜洋地域包括支援センター)</p> <p>平谷 均 (磐田商工会議所専務理事)</p> <p>寺田 妙美 (磐田市民生委員児童委員協議会副会長)</p> <p>神谷 剛志 (公募委員)</p> <p>小林 廉 (遠州鉄道株式会社運輸事業部運輸総務課長)【代理】</p> <p>田中 友親 (遠州鉄道労働組合執行委員長)</p> <p>山田 光 (秋葉バスサービス株式会社取締役社長)</p> <p>大久保 公雄 (浜松バス株式会社代表取締役社長)</p> <p>服部 光真 (遠鉄タクシー株式会社運行営業部長)</p> <p>内野 昌美 (磐田市副市長)</p> <p>事務局</p> <p>伊藤 自治市民部長</p> <p>自治デザイン課：山下課長、谷野主幹、小野田主任、倉谷副主任</p>
欠席者	<p>山下 六機 (磐田市老人クラブ連合会会長)</p> <p>中村 國光 (静岡県バス協会)</p>
傍聴者	なし
議案等	<p>協議事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・議案第1号 令和7年度地域間幹線系統に関する事業評価について</li> <li>・議案第2号 デマンド型乗合タクシーの自己評価について</li> <li>・議案第3号 単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について</li> <li>・議案第4号 デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について</li> </ul>

	<p>報告事項</p> <p>・報告第1号 令和7年度第1回磐田市地域公共交通会議運賃検討部会について</p>
<p>会議記録</p>	<p>1 開会</p> <p>2 会長挨拶 (事務局) 委員名簿のとおり紹介</p> <p>3 協議事項</p> <p>(1)議案第1号 令和7年度地域間幹線系統に関する事業評価について (委員(静岡県地域交通課)) 資料に沿って説明</p> <p>(委員(遠州鉄道株式会社)) 資料に沿って説明</p> <p>(事務局) 資料に沿って説明</p> <p>(委員) 学生自体が減っているのであれば仕方がないが、そうではなく、通学方法がバスの利用から自転車の利用になっているのであれば、家計等への負担などの問題もあり、別で対応が必要になると考える。何かそういった情報で分かることはあるか。</p> <p>(委員) 磐田東高校は、スクールバスを運行しており、そこに魅力を感じて、私立の学校を選択する子も増えている。また、物価の高騰で、バスを利用しなくなった方もいると考えている。 浜松市内は、定員を明らかに減らしている学校もある。学校の統廃合等で利用者が減るケースも考えられる。</p> <p>(委員) 磐田市立総合病院福田線について、項目の見直しを要するとなっているD評価が2年連続になっているにも関わらず、資料33ページの今後の方針がA及びBと同じになっている。若い人たちへの仕掛けができるわけでもなく、便数を増やすことも難しい状況では、厳しい方針を打ち出していないといけない。どう考えるか。</p>

(事務局)

磐田市立総合病院福田線については、病院に行くには南口から北口に乗り換えなければいけなく、利便性についてご意見をもらうこともあるが、そもそもそういったことを知らない高齢者などに改めて乗換案内等を周知することで利用者の回復等を図っていきたいと考えている。

(会長)

利用者の回復は厳しいと感じる。ただ、検討するだけではなく、具体的な対応策も考えていく必要がある。

(委員)

過去3年間の輸送量が下がっている。15人を切ると補助要件を満たさなくなってしまうため、人数を増やすのは難しいが、そこも踏まえて方針を決めていく方がよい。

(委員)

以前に退出した東新町線を例にあげると、その地域の方々は路線がなくなると思っていなかった。沿線に住んでいる地域住民に、退出が起これることを理解してもらうことが必要である。地域の中で、まだ必要であるという意見があるのであれば、地域の問題として、そのために利用を増やすなど色々な選択をすればよい。税金からなる公共サービスであるため、どこに税金を使うかは市民の選択である。市は地域住民が選択をできるように、その意識付けをすることが重要だと考える。

**【決議】**

承認（全会一致）

(2)議案第2号 デマンド型乗合タクシーの自己評価について

(事務局)

資料に沿って説明

(委員)

41 ページの地域内フィーダー系統の実績について、福田線と磐田中央線の利用者数実績は、上位2つではなく福田線よりも多い路線がある。利用者数が多くても対象ではない路線があるため、なぜこの2路線が対象であるか、資料上に記載をしたほうがよいと思う。

(事務局)

2路線のみ補助金対象となっている理由は、路線運行開始時に、地域間幹線系統バス路線に直接接続されていたことから対象となっている。現時点では、全路線とも磐田駅が指定施設となっているため、対象になりえるが、新たに運行を開始したものという要件もあり、すでに継続して運行している他の6路線は対象外となる。次回以降の資料には、対象の理由を記載することを検討する。

**【決議】**

承認（全会一致）

(3)議案第3号 単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について

(事務局)

資料に沿って説明

(委員)

現役世代の方の通勤手段は、ほぼマイカーであると考えられる。市内のバス利用者2,000人は、通学なのか通勤なのか通院なのか。また、どの方面への利用者なのかもわかれば知りたい。

(委員)

事務局を通じて、改めて提供させていただく。

(委員)

中ノ町磐田線が一番利用者が多くドル箱バスだと思っていた。それが赤字である。あとどれくらいの利用者がいれば、黒字になるのか。補助金を増やそうという検討ばかりではなく、利用者を増やすことを考える必要がある。

(委員)

単純に、資料48ページの経常欠損額3,600万円がうまれば黒字になるということは、利用者ベースであと1.7倍くらいの利用者数が必要である。

(委員)

金融機関は、公共交通に係る費用をすべて支給し、通勤に公共交通を利用するよう促している。それでもマイカー通勤者には、ガソリン代の3割くらいしか支給しないらしく、一般企業がバス利用に協力しているという事例がある。

(委員)

48 ページから 50 ページまで、赤字ということは分かるが、収支、距離、利用者数など路線ごとの考え方を知りたい。

(委員)

記載の数値の考え方として、実際には1路線1系統ごとの数字というわけではなく、経常経費はバス全体にかかる様々な経費を全運行キロ数で割ったうえで、該当系統のキロ数をかけて算出をしている。収益に関しても乗降実績から近似値は算出できるが一部、理論値を用いて算出している。よって記載の数値は、完全な実績値というよりも傾向値である。

(委員)

そうすると、今後、画期的なシステムの導入をしたとしても、該当路線の数値に反映がされないこともあるのか。

(委員)

どれか一つの路線にのみ投資をすることは難しいため、全体の経費に影響があるということになる。

**【決議】**

承認（全会一致）

(4)議案第4号 デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について  
(事務局)

資料に沿って説明

(委員)

質疑なし

**【決議】**

承認（全会一致）

4 報告事項

(1)報告第1号 令和7年度第1回磐田市地域公共交通会議運賃検討部会について

(事務局)

資料に沿って説明

(委員)

当社全体の話になるが、小学生の利用は1,700人だった。令和6年度は天気に恵まれたが、令和7年度は雨であったため、前年に比べて70%くらいであった。しかし、12月の前週の土日と比較すると270%であったことから、利用者は間違いなく増えていることが分かる。移動手段であるバスだけではなく、目的地である商業施設にも可能な範囲で協力を依頼した。磐田市においては、ららぽーと磐田に協力をしてもらった。また、目的地の傾向として、令和6年度は浜松市動物園などが多く、令和7年度は屋内施設への移動が多かった。

(委員)

協力をいただきこの場を借りて感謝申し上げる。バス無料デーでは、利用者に注目しがちであるが、まずは、バスの乗り方もわからない小学生たちに県内でこんな路線があるという、バスを身近に感じてもらうことが大事である。1年や2年で終わるのではなく、今後も継続していきたいため、引続き協力をお願いしたい。保護者アンケートでは、「利用するいい機会になった」、「乗り方が分からなかった子どもが乗り方を学べた」という声や、交通事業者のところへは、「将来バスの運転手になりたい」という嬉しい声も届いているとのことである。利用人数やアンケートの結果などは、3月に公表予定であるため、公共交通会議等でまた報告していきたい。

(委員)

直接関係はないが、小國神社線が復活したが、乗客を増やすアイデア等があればお聞かせ願いたい。

(委員)

10月3日に静岡鉄道グループとして50年ぶりに路線を復活したということになるが、当初は生活路線と聞いている。今回は、生活路線ではなく、観光路線で、小國神社を参拝される方に特化した路線をJRと天浜線を経由して作りたかった。かねてから地元ではこの話があったが、バスの運行経費が相当掛かるため、当社だけでは運行することはできないが、静岡県の周遊観光事業という補助金の公募があり、それに応募し、活動資金を得たことが始まりである。また、当然、赤字は出るが、実証運行という形でこのビジネスが成り立つかを検証している最中である。1年から3年が実証運行期間と言われており、継続できるかを検証しながら、多くの方々に利用していただけるようなプロモーションが必要になるため、多くの活動資金を投じている。おかげさまで、紅葉シーズンは満車の状態が続いた。初詣に関しては、渋滞を回避するためにパークアンドライドで、仮設駐車場を設けて、そこからシャトルバスを出すという運行をした。これはうまくいかず、広報不足とダイヤの編成がうまくいかなかったのが原因である。渋滞は回避できているため成果自体は出ている。

話を戻すと、生活路線ではないため、ターゲットが地元の人というよりも観光客であるため、運行方法がどうかという回答になる。

## 5 その他

(1)磐田線の運賃改定について

(事務局)

資料に沿って説明

(委員)

質疑なし

## 6 閉会