

令和 4 年 3 月 22 日

(件名)

湖西市地域公共交通計画の策定について

(産業部産業振興課)

1 パブリックコメントの結果と回答について

別紙参考資料のとおり (27 件 ※2 名より意見)

2 前回からの変更点について

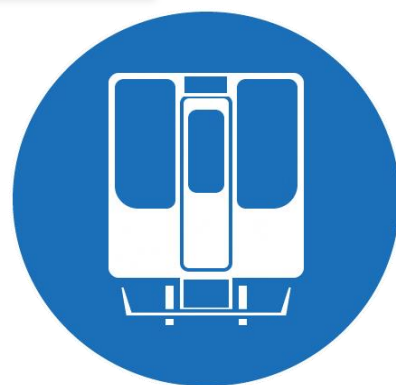
No.	頁	内容	
1	21	変更前	なし
	43	変更後	P21：マップ追加、P43：コラム追加
2	27	変更前	1-4 スケジュール R5 以降に○
	31	変更後	1-4 スケジュール R4 に実証実験追加
3	27	変更前	1-5 スケジュール R5 以降に○
	32	変更後	1-5 スケジュール R4 以降に○
4	27	変更前	1-6 スケジュール R5 以降に○
	33	変更後	1-6 スケジュール R4 以降に○
5	27	変更前	3-4 事業名 鷲津地区におけるコーちゃんバスの <u>利便性向上</u>
	42	変更後	3-4 事業名 鷲津地区におけるコーちゃんバスの <u>効率化</u>
6	38	変更前	目標 3 成果指標 (3)収支率 (コーちゃんバス、コーちゃんタクシーの合計)
	44	変更後	目標 3 成果指標 (3)収支率 ①コーちゃんバス ②コーちゃんタクシー ③合計
7	41	変更前	3-3 KPI コーちゃんバス <u>1 便あたりの利用者数</u>
	45	変更後	3-3 KPI コーちゃんバス <u>1 日 1 便あたりの利用者数</u>
8	45	変更前	なし
		変更後	・基準値の設定年次は、本計画策定時点（令和 3 年度）で確定している実績 ・目標値の設定年次は、基準値より計画期間である 4 年後の実績
その他		地図、表、字句の修正、写真、イラストの追加など	

3 公表の方法

- ・市ウェブサイトに掲示
- ・公共施設、図書館等にて配架

湖西市地域公共交通計画

令和4年度～令和7年度



令和4年3月

湖西市

目次

- 第1章 計画の概要
 - 1. 公共交通計画策定の背景と目的 1
 - 2. 計画の位置づけ 2
 - 3. 計画の区域 2
 - 4. 計画の期間 2
- 第2章 公共交通の現状と課題
 - 1. 湖西市の現状 4
 - 2. 公共交通の現状 16
 - 3. 公共交通を取り巻く課題 20
- 第3章 基本計画
 - 1. 計画の基本方針 22
 - 2. 計画の目標 23
 - 3. 公共交通の将来像 24
- 第4章 目標を達成するための事業
 - 1. 体系図 26
 - 2. 個別事業 28
- 第5章 事業の評価と進捗管理
 - 1. 評価の指標 44
 - 2. 進捗管理の基本的な方針 46

第1章 計画の概要

1. 公共交通計画策定の背景と目的

人口減少や少子高齢化の本格化により、我が国においては2040年に高齢化のピーク期を迎えます。湖西市でも同様に今後、人口減少と少子高齢化がさらに進み、市政運営に様々な影響を及ぼすと予測されます。

湖西市では、令和3年3月に人口減少に歯止めをかけ、住民が不自由なく暮らせるまちであり続け、誰もが「住みたい・住み続けたい」と思えるまちづくりの指針として「第6次湖西市総合計画」（以下、総合計画）を策定しました。当該計画期間中の2021年から2025年までの具体的な計画が示されている実践計画では、「働くまちから 働いて暮らすまちへ 職住近接」をテーマとし、「職住近接」を促進するためのポイントの1つとして、住環境の整備をあげています。

地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力ある湖西市の振興、「職住近接」を実現し「住みたい・住み続けたい」湖西市のまちづくりを進める上で、「交通」は欠かせない存在です。

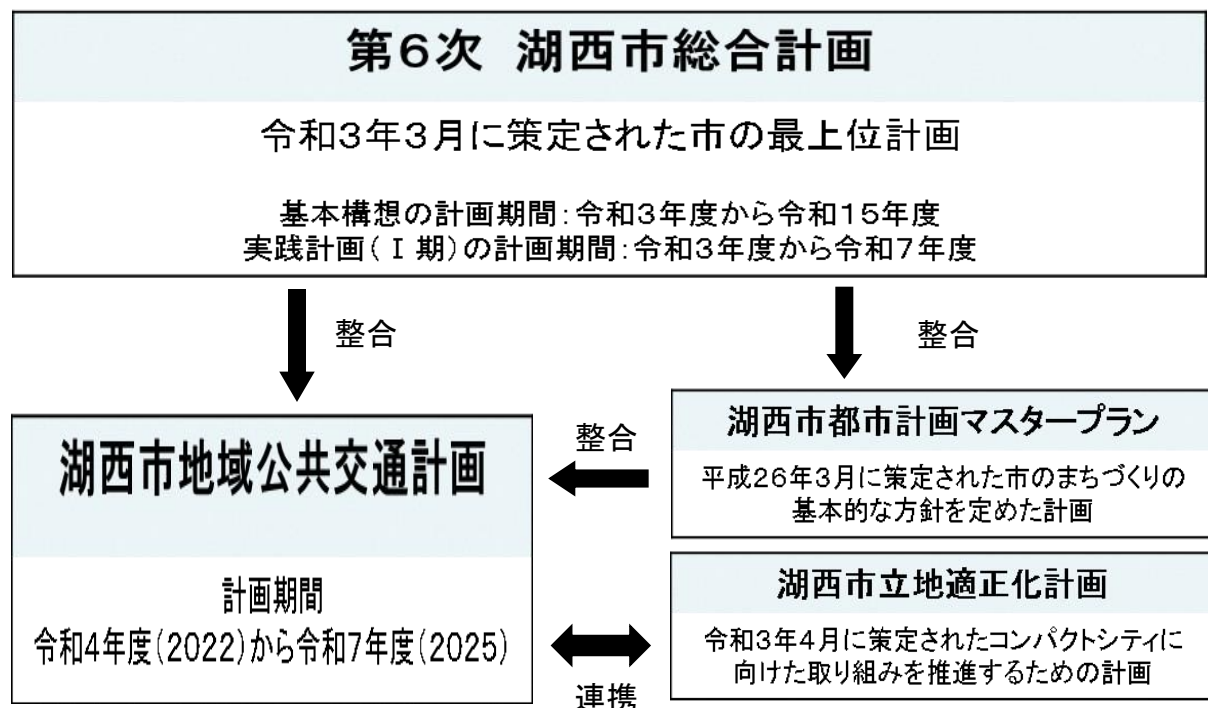
交通については、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築し、持続可能な公共交通網の形成を図るため、平成29年5月に「湖西市地域公共交通網形成計画」を策定し、コミュニティバス「コーちゃんバス」やデマンド型乗合タクシー「コーちゃんタクシー」の導入による利便性の向上や効率的な運行に努めてまいりました。

一方、国では地域の移動ニーズを踏まえ、地域自らが交通をデザインしていくため、令和2年11月に持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行されました。この改正では、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底による地域の移動ニーズへのきめ細かな対応、地域が自らデザインする地域の交通として「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されています。

こうした状況を踏まえ、上位計画である総合計画や関連計画である湖西市立地適正化計画などと整合・連携を図り、利便性と持続可能性を両立した公共交通を目指し、「市民が安心して暮らすことができるまち」を実現するために「湖西市地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画の総合計画や関連計画の湖西市都市計画マスタープラン、立地適正化計画などと整合・連携を図り、策定するものです。



3. 計画の区域

本計画の区域は、湖西市全域を対象とします。

4. 計画の期間

本計画の期間は、本市が目指す将来の理想の姿を見据え、上位計画である総合計画との整合を図るため、総合計画の基本構想の実現に向けた実践計画にあわせ令和4年度（2022）から令和7年度（2025）までの4年間とします。

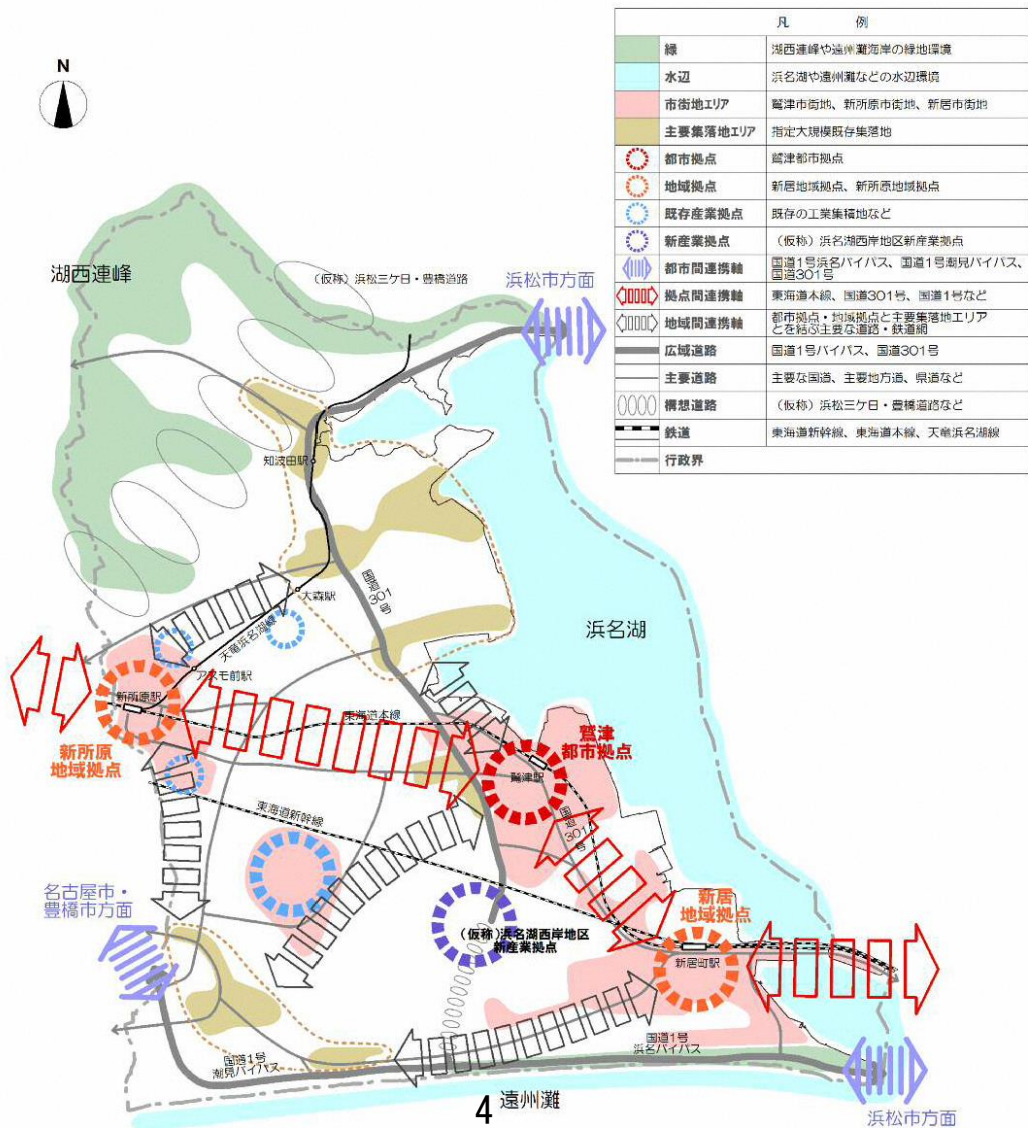
なお、公共交通を取り巻く環境の変化に応じて、計画は随時見直します。

【参考】都市計画マスタープランにおける将来都市構造

●集約・連携型の都市構造

- 「集約・連携型の都市構造」を目指す上で、都市機能を集約する拠点は、JR東海道本線鷺津駅、新居町駅及び新所原駅の、各駅を中心とする市街地に配置します。
- このうち、鷺津駅を中心とする鷺津市街地は「都市拠点」として位置づけ、市民や来訪者など、あらゆる人が集まり交流する本市の中心地として、商業・業務・文化・娯楽・公共公益・居住など、高次都市機能の集約を図るとともに、利便性の高い地域公共交通など、都市活動を支援する多様なサービスの提供・充実を図ります。
- また、新居町駅を中心とする新居市街地や、新所原駅を中心とする新所原市街地は「地域拠点」として位置づけ、地域における生活・交流の中心地として、居住機能のほか、生活に身近な商業・業務機能や、自然や歴史などの地域資源を活かした観光機能などの充実を図るとともに、地域公共交通などのサービスの提供・充実を図ります。

〈将来都市構造図〉

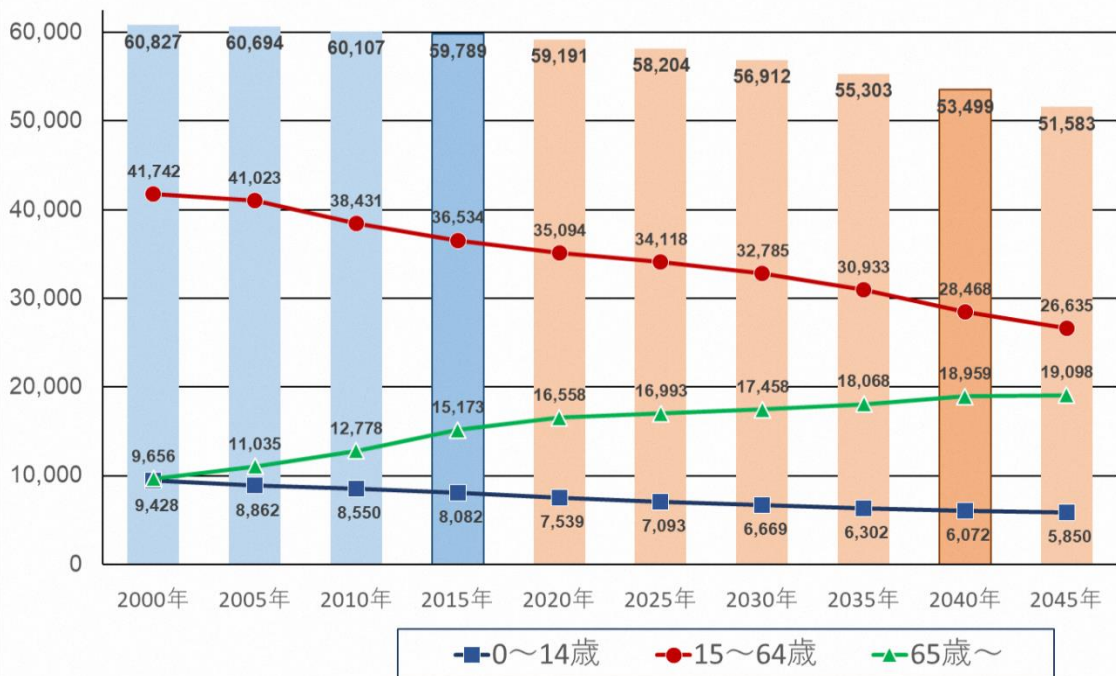


第2章 湖西市の現状と課題

1. 湖西市の現状

① 人口推移と推計(国勢調査に基づく人口推計)

湖西市の人口推計(3区分)



社人研準拠

国立社会保障・人口問題研究所（社人研）が2015年の国勢調査をもとに2018年3月に公表した推計値に準拠した数値です。

合計特殊出生率は1.58前後で、社会増減は微増で算定されています。

共通の基準で全国の市区町村を推計しており、国のガイドライン等で示されるものについては社人研の推計を根拠として将来の整備計画を組み立てます。

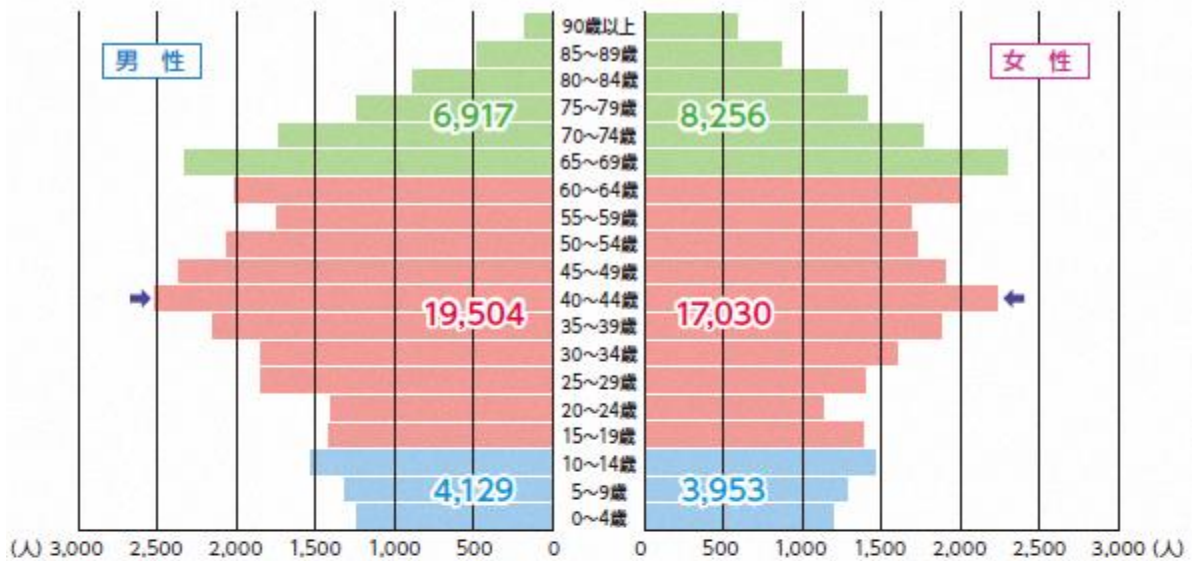
少子高齢化が今後も進んでいくと推計されています。

	2015⇒2020年	2020⇒2025年	2025⇒2030年	2030⇒2035年	2035⇒2040年
社会増減（人）	+82	+216	+242	+242	+350
出生数（人） (合計特殊出生率)	2,339 (1.59)	2,118 (1.57)	2,031 (1.58)	1,974 (1.58)	1,886 (1.59)
死亡数（人）	3,019	3,321	3,566	3,825	4,040
人口増減（人）	▲ 598	▲ 987	▲ 1,292	▲ 1,609	▲ 1,804
推計人口（人）	59,191	58,204	56,912	55,303	53,499

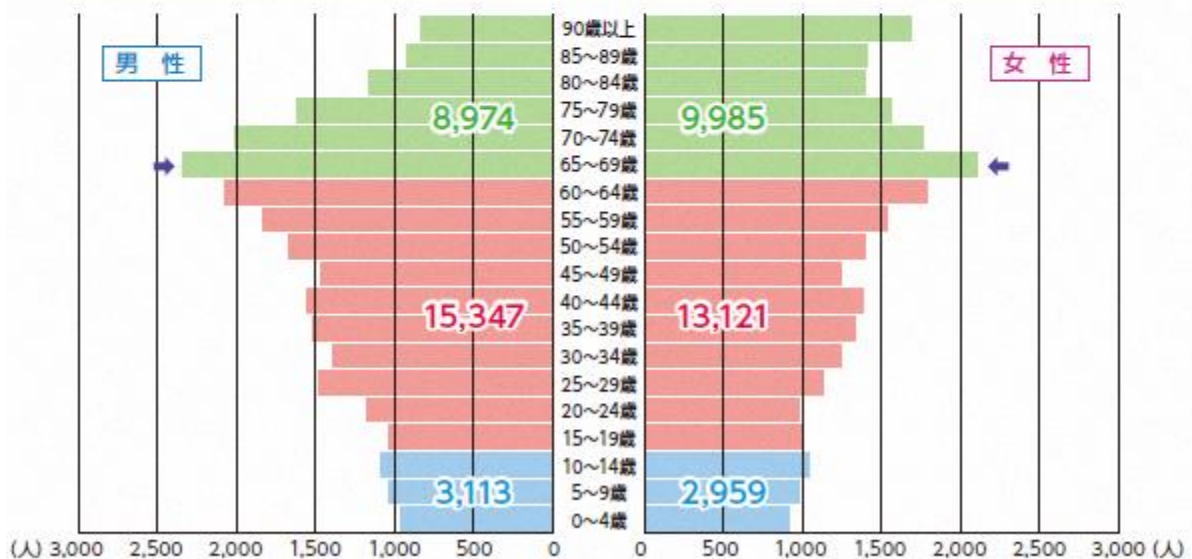
出典：湖西市総合計画

② 人口構造の変化

2015年 湖西市の人口構造(国勢調査実測値)



2040年 湖西市の人口構造(推計値:社人研準拠)

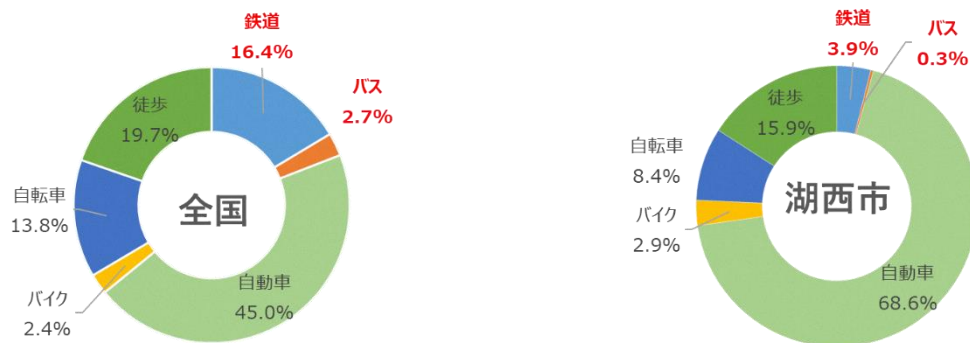


2040年には、団塊ジュニア世代(1971～1974年生まれ グラフの→で示す層)が高齢者となり、高齢化のピーク期を迎えます。

出典：湖西市総合計画

③ 公共交通分担率

湖西市の代表交通手段別分担率は、全国と比較し、鉄道、バスの分担率が低く、自動車が高い状態となっていることから、自動車への依存率が高い地域といえます。



代表交通手段別分担率（全目的）

	鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	全手段	公共交通分担率
湖西市	3.9%	0.3%	68.6%	2.9%	8.4%	15.9%	100.0%	4.2%
全国	16.4%	2.7%	45.0%	2.4%	13.8%	19.7%	100.0%	19.1%

出典：第4回西遠都市圏PT調査、H27全国都市交通特性調査

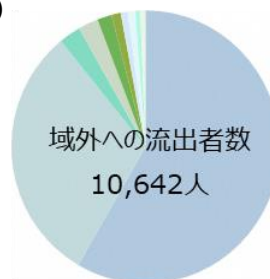
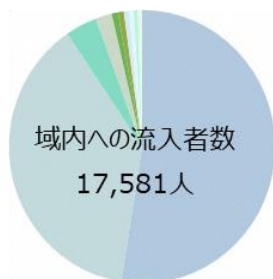
④ 通勤・通学における人の動き(2015年)

通勤・通学において、湖西市内外への移動は28,000人を超えます。市内での買い物や通院などを含めると多くの移動需要があるといえます。

流入者数：17,581人

流出者数：10,642人

(流入超過数：6,939人)

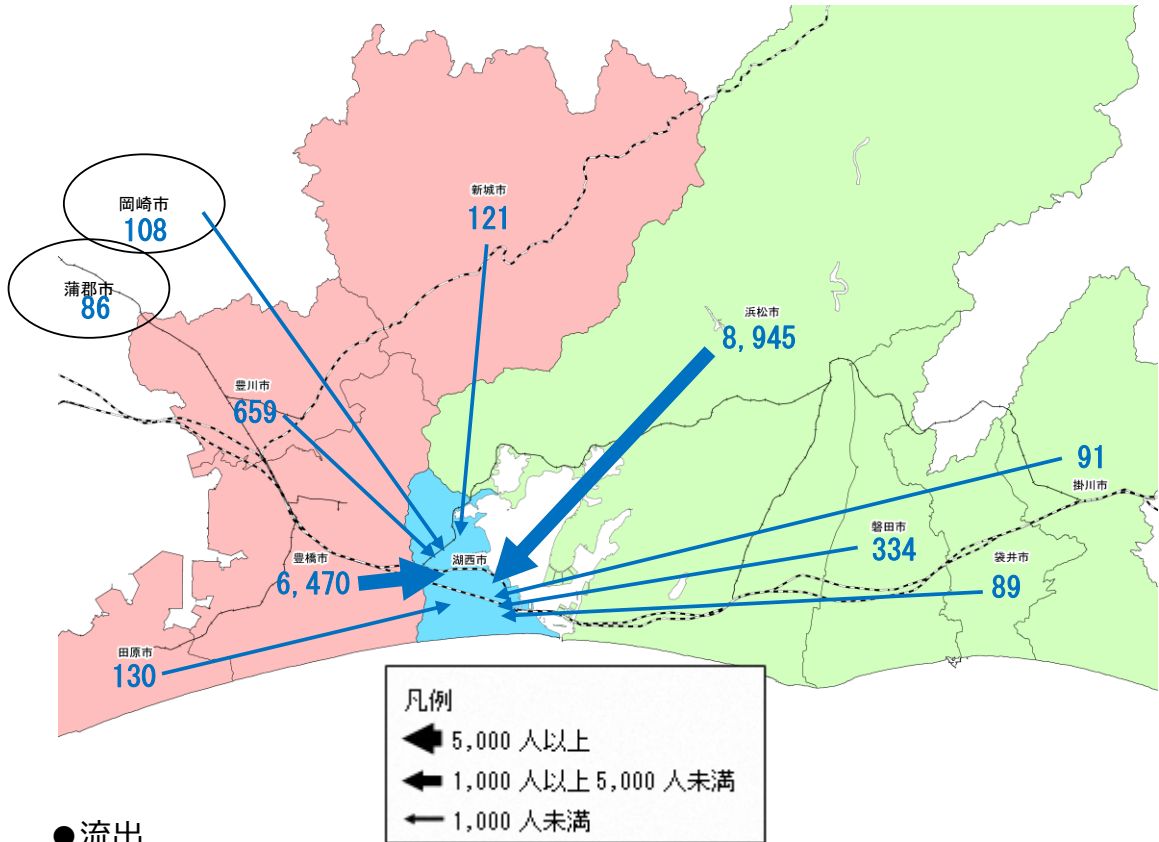


■1位 浜松市 8,945人	■2位 豊橋市 6,470人
■3位 豊川市 659人	■4位 磐田市 334人
■5位 田原市 130人	■6位 新城市 121人
■7位 岡崎市 108人	■8位 掛川市 91人
■9位 袋井市 89人	■10位 蒲郡市 86人

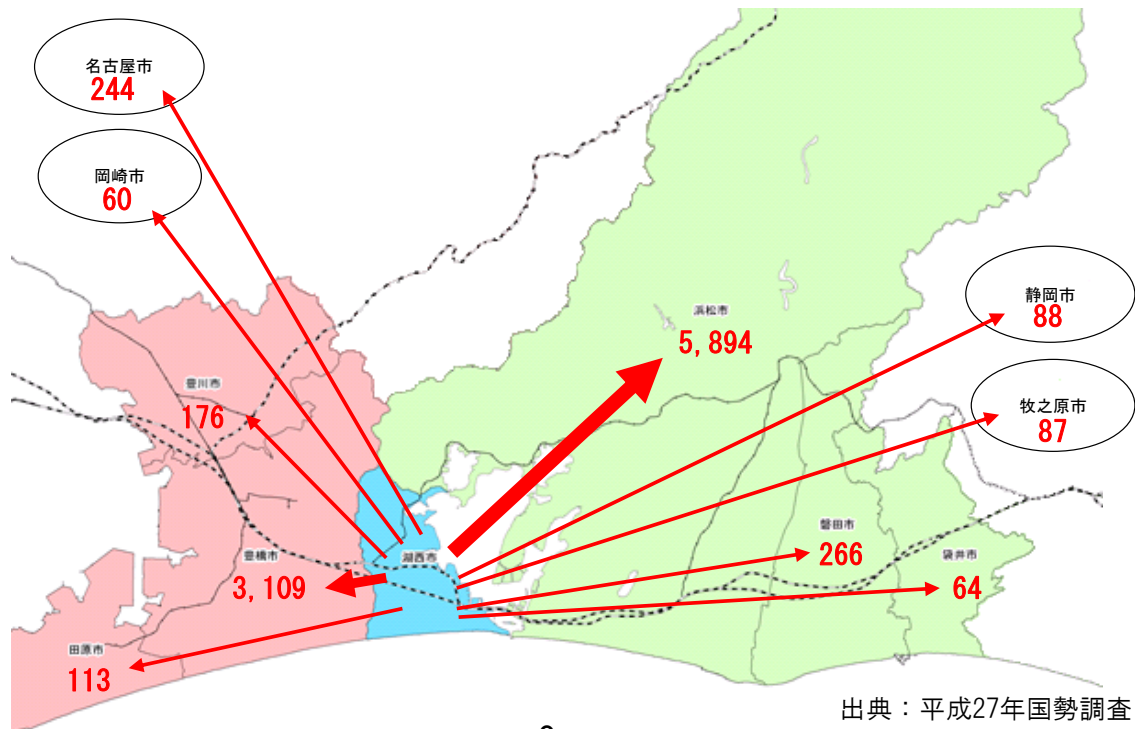
■1位 浜松市 5,894人	■2位 豊橋市 3,109人
■3位 磐田市 266人	■4位 名古屋市 244人
■5位 豊川市 176人	■6位 田原市 113人
■7位 静岡市 88人	■8位 牧之原市 87人
■9位 袋井市 64人	■10位 岡崎市 60人

【図】通勤通学人口流動

● 流入



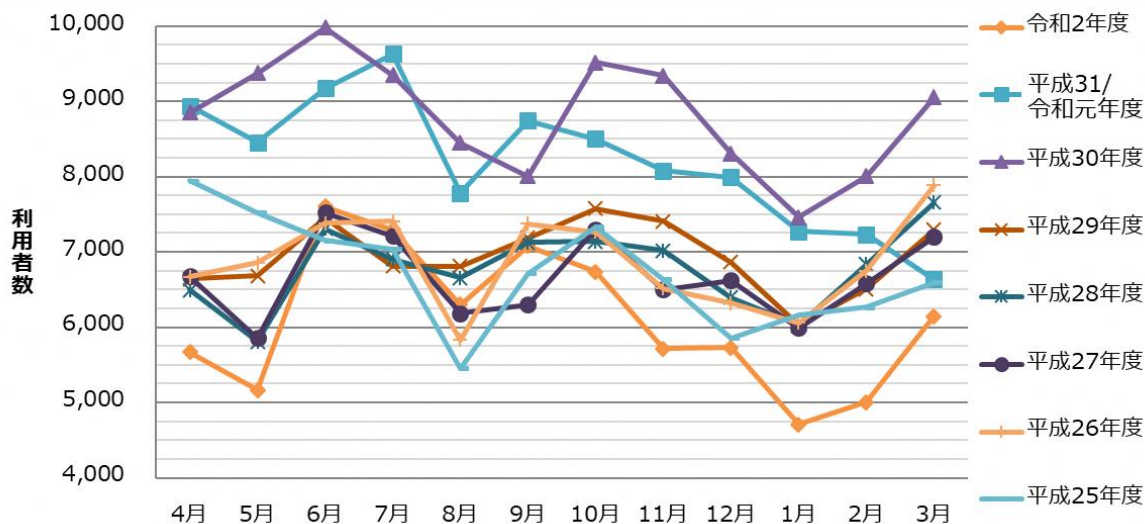
● 流出



出典：平成27年国勢調査

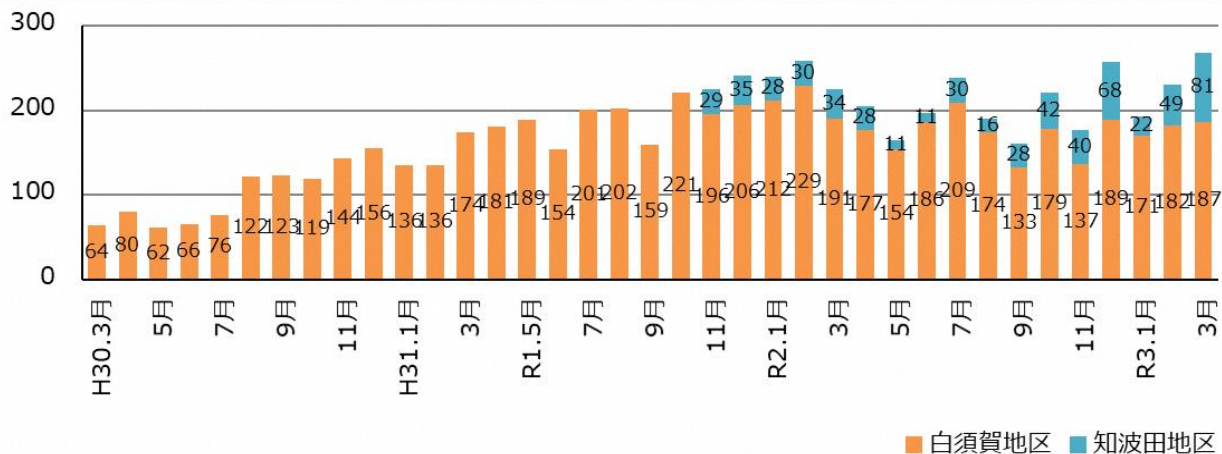
⑤ コーちゃんバス利用者数の推移

コーちゃんバスの利用者数は、平成30年度をピークにコーちゃんタクシーの利用可能地区の拡大やコロナ禍の影響もあり、減少傾向にあります。

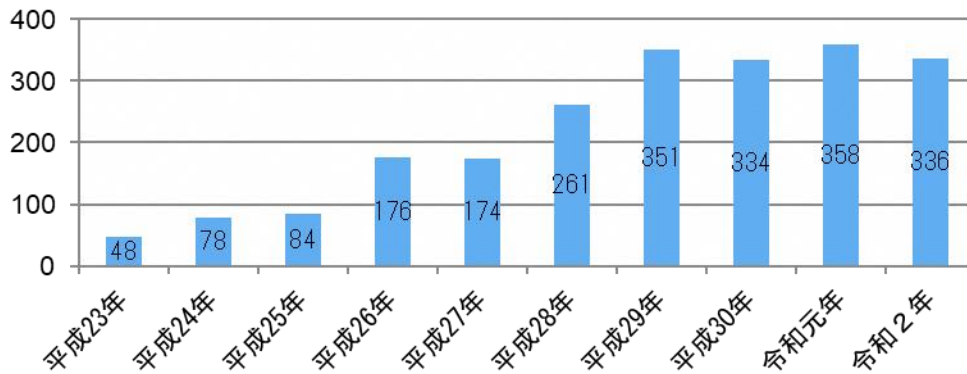


	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
令和2年度	5,671	5,163	7,605	7,295	6,300	7,082	6,734	5,716	5,731	4,711	5,004	6,147	73,159
平成31/ 令和元年度	8,941	8,457	9,175	9,631	7,782	8,746	8,503	8,081	7,992	7,276	7,234	6,633	98,451
平成30年度	8,851	9,373	9,980	9,348	8,450	8,008	9,515	9,343	8,306	7,463	8,005	9,055	105,697
平成29年度	6,639	6,684	7,455	6,812	6,812	7,188	7,573	7,410	6,862	6,026	6,508	7,294	83,263
平成28年度	6,494	5,807	7,304	6,905	6,655	7,123	7,142	7,019	6,396	6,023	6,836	7,658	81,362
平成27年度	6,673	5,855	7,524	7,210	6,188	6,299	7,300	6,502	6,623	5,992	6,579	7,201	79,946
平成26年度	6,670	6,860	7,379	7,409	5,831	7,376	7,264	6,515	6,323	6,058	6,748	7,884	82,317
平成25年度	7,945	7,519	7,150	7,039	5,451	6,717	7,332	6,634	5,858	6,168	6,269	6,595	80,677

⑥ コーちゃんタクシー利用者数の推移



⑦ 高齢者運転免許返納状況の推移(70歳以上、湖西警察署の返納状況)



出典：湖西警察署「犯罪と交通事故のあらまし」

⑧ 原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別免許保有者10万人当たり交通事故件数の推移【全国】

75歳以上から免許保有者10万人当たりの交通事故件数は徐々に増加し、85歳以上で全年齢層の中で最も高い数値となります。

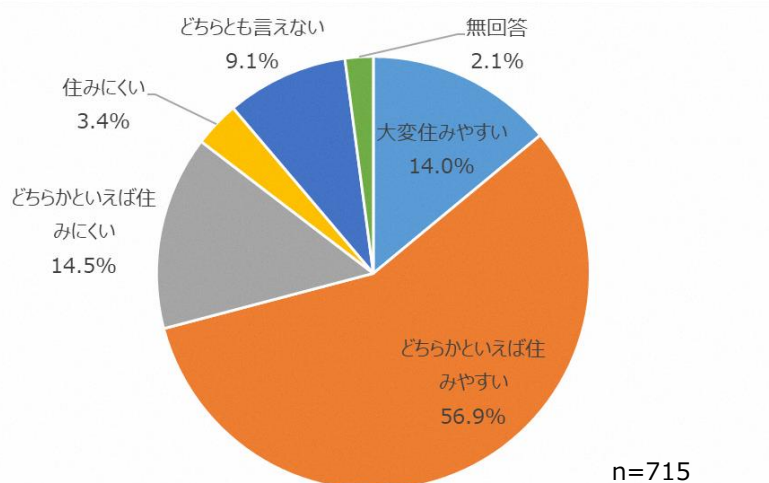
年	平成 23年 (2011)	平成 24年 (2012)	平成 25年 (2013)	平成 26年 (2014)	平成 27年 (2015)	平成 28年 (2016)	平成 29年 (2017)	平成 30年 (2018)	令和 元年 (2019)	令和 2年 (2020)	令和 3年 (2021)	免許保有者数 (令和2年末) (人)	構成率
年齢層													
15歳以下	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	...	-
16～19歳	14.64	13.71	15.33	12.30	12.74	12.31	9.84	10.15	9.17	10.06	8.78	854,129	1.0
20～24歳	7.05	6.43	5.68	5.66	5.46	5.29	4.72	4.14	3.94	3.60	3.20	4,662,129	5.7
25～29歳	4.92	4.50	4.62	4.00	4.02	3.26	3.43	2.93	2.79	2.13	2.16	5,359,236	6.5
30～34歳	3.69	3.73	2.97	3.47	3.04	2.98	2.83	2.58	2.04	1.94	1.86	5,953,512	7.3
35～39歳	3.61	3.23	2.99	2.72	2.80	2.49	2.65	2.51	1.95	1.79	1.57	6,937,529	8.5
40～44歳	4.22	3.76	3.53	3.22	3.00	3.09	2.54	2.53	2.49	1.76	1.89	7,894,480	9.6
45～49歳	3.54	3.25	3.70	3.36	2.98	3.33	3.45	2.70	2.62	2.38	1.92	9,234,566	11.3
50～54歳	3.95	3.29	3.17	3.34	3.43	3.02	3.40	3.20	2.56	2.43	2.55	8,153,558	9.9
55～59歳	3.32	3.58	3.13	3.42	3.66	3.14	2.96	2.71	3.24	2.29	2.05	7,319,255	8.9
60～64歳	3.90	3.47	3.80	3.15	3.09	3.15	3.16	2.88	2.89	2.48	2.38	6,543,373	8.0
65～69歳	4.21	3.90	3.98	3.80	3.76	3.51	3.06	2.87	2.64	2.54	2.16	6,628,330	8.1
70～74歳	5.08	4.40	5.16	4.20	4.27	3.93	4.07	4.22	3.27	2.84	2.78	6,545,104	8.0
75～79歳	8.69	8.56	7.64	7.14	6.56	6.42	5.50	5.78	4.65	3.87	3.34	3,477,195	4.2
80～84歳	14.32	13.91	12.44	12.82	11.16	10.07	8.39	8.33	8.06	6.13	6.88	1,758,903	2.1
85歳以上	19.31	16.38	21.01	18.40	18.58	17.03	14.36	14.91	10.41	11.24	12.12	668,588	0.8
合計	4.63	4.29	4.22	3.99	3.90	3.71	3.54	3.33	3.03	2.63	2.49	81,989,887	100.0

出典：道路の交通に関する統計（警察庁）

⑨ 令和3年度市民意識調査の結果

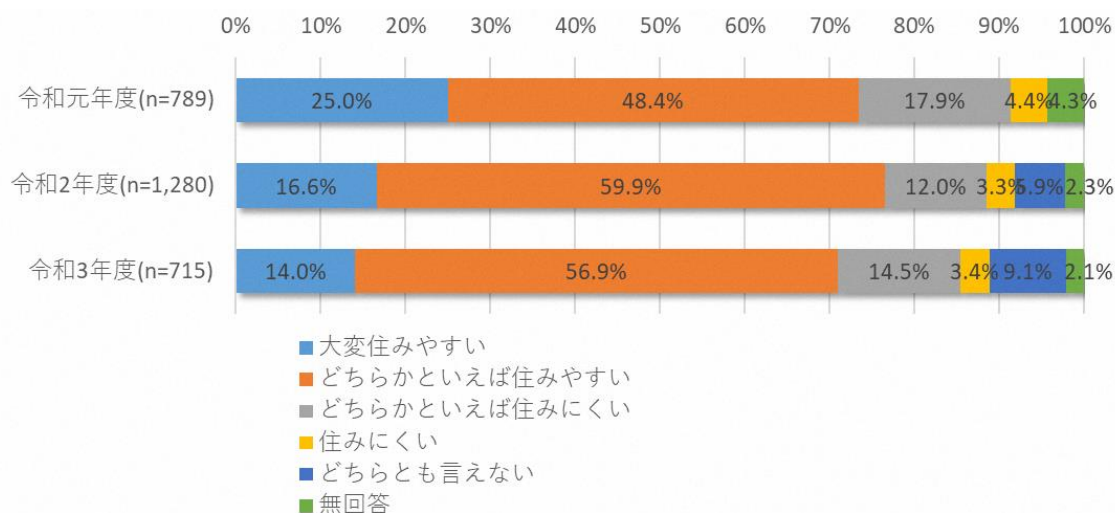
設問. 湖西市は住みやすいまちだと感じますか。

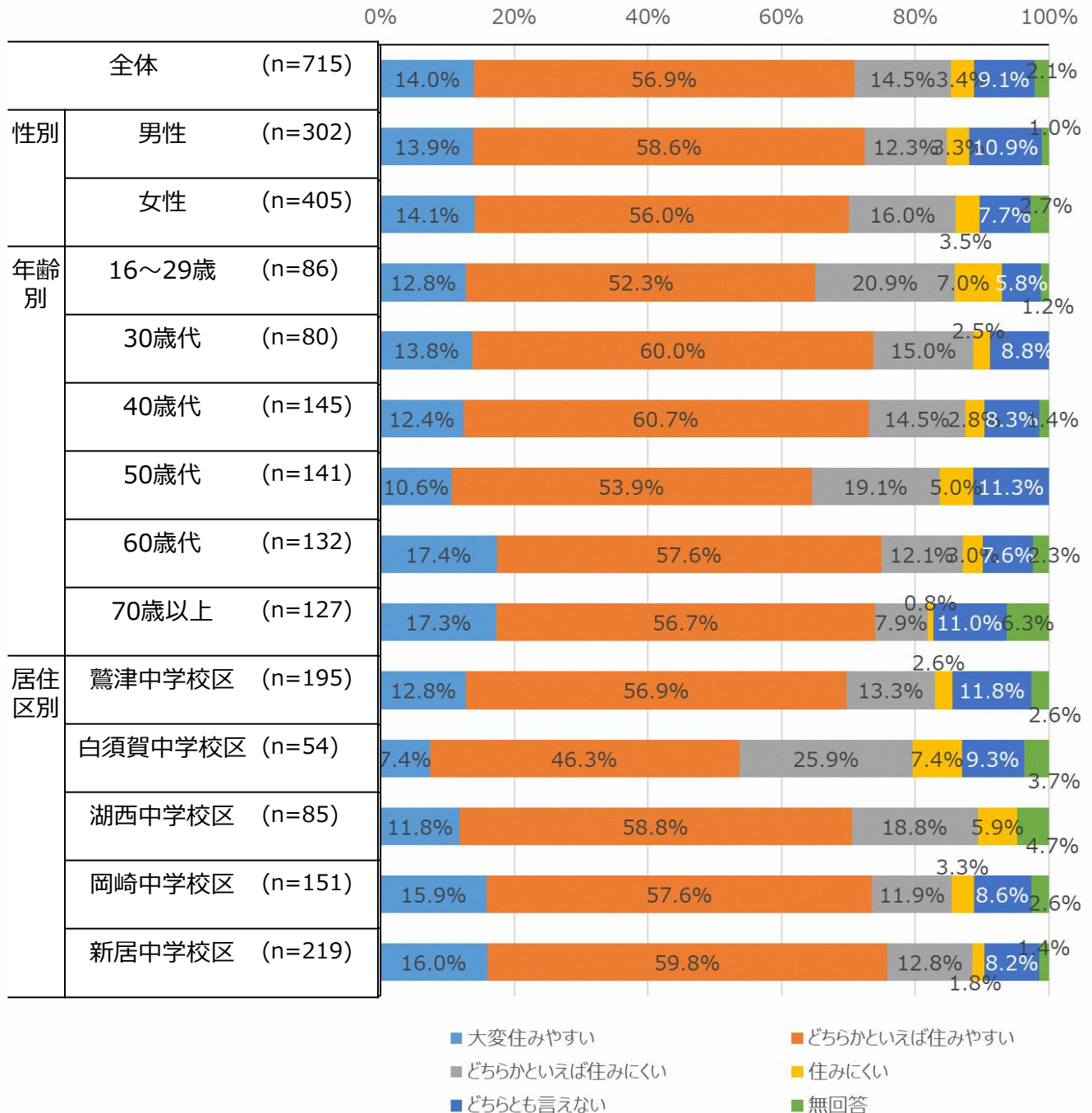
■「大変住みやすい」、「どちらかといえば住みやすい」を合わせた『住みやすい』は70.9%。



■時系列

令和2年度調査と比較すると「大変住みやすい」、「どちらかといえば住みやすい」を合わせた『住みやすい』は5.6ポイント低下した。



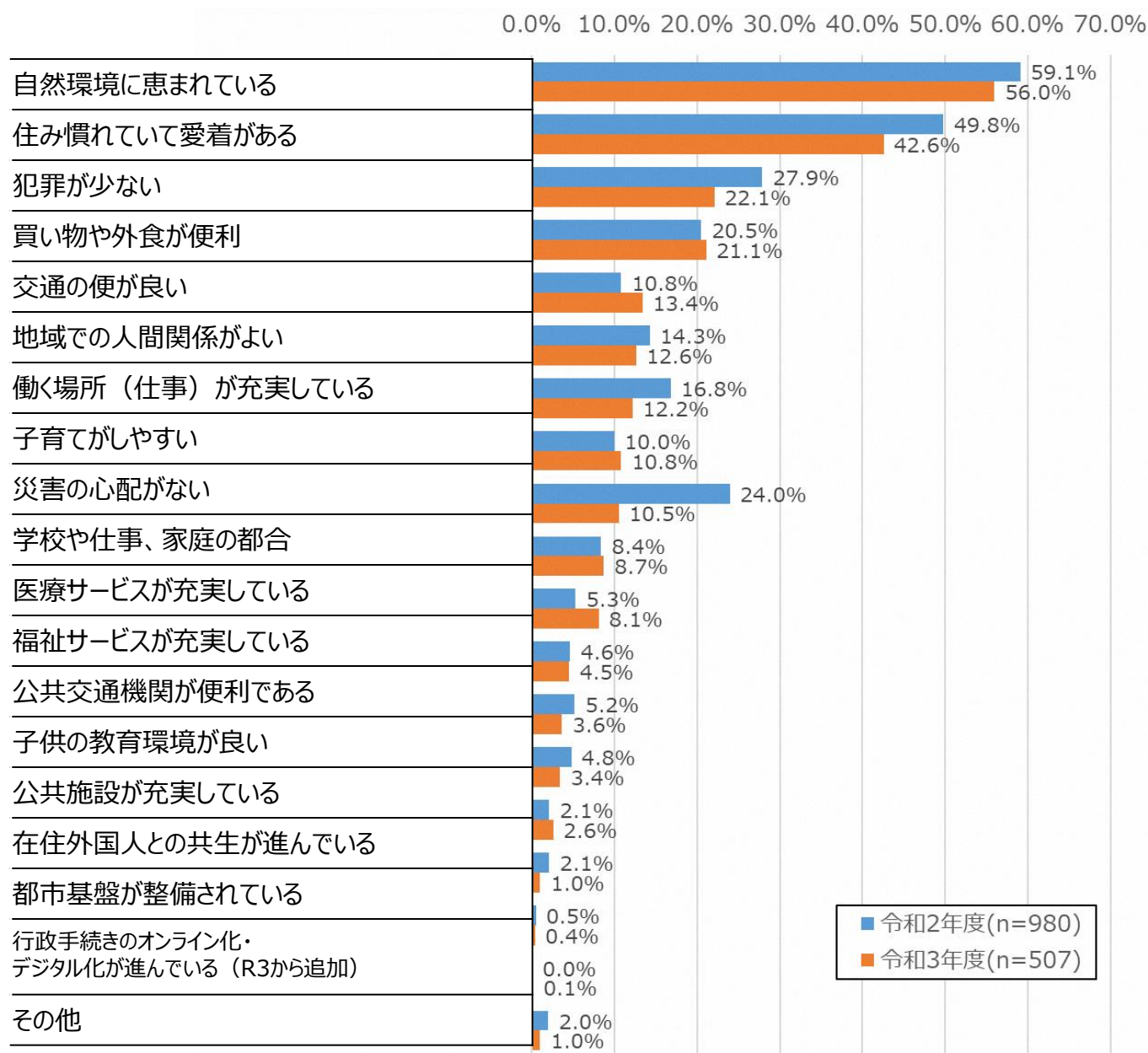


■住みやすい理由

住みやすいと回答した方を対象に3つまで選択。

自然環境に恵まれているが56.0%と最も高い。

公共交通機関については「便利である」との評価が3.6%と低くなっている。

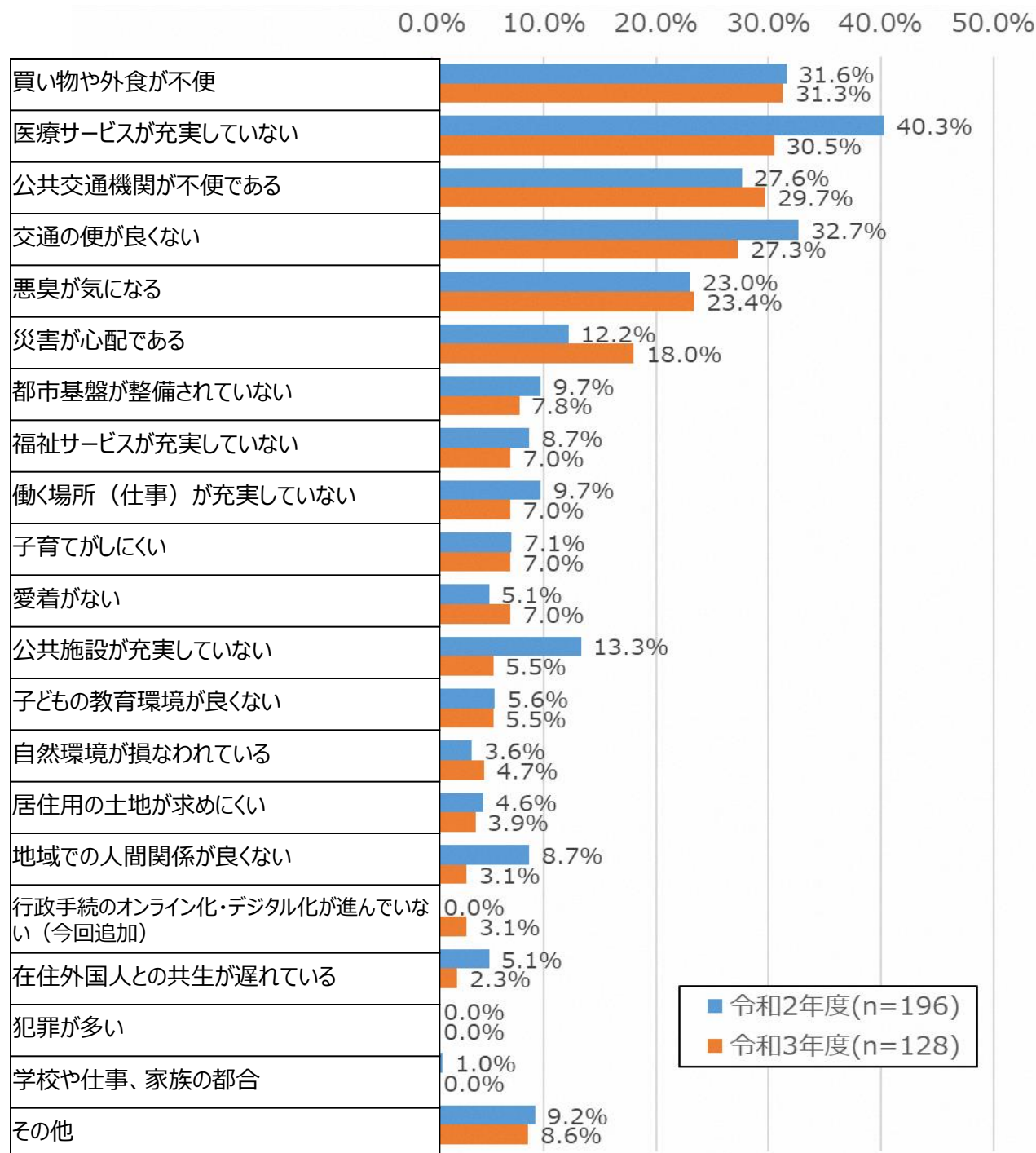


■住みにくい理由

住みにくいと回答した方を対象に3つまで選択。

R3では買い物や外食が不便が最も多い。

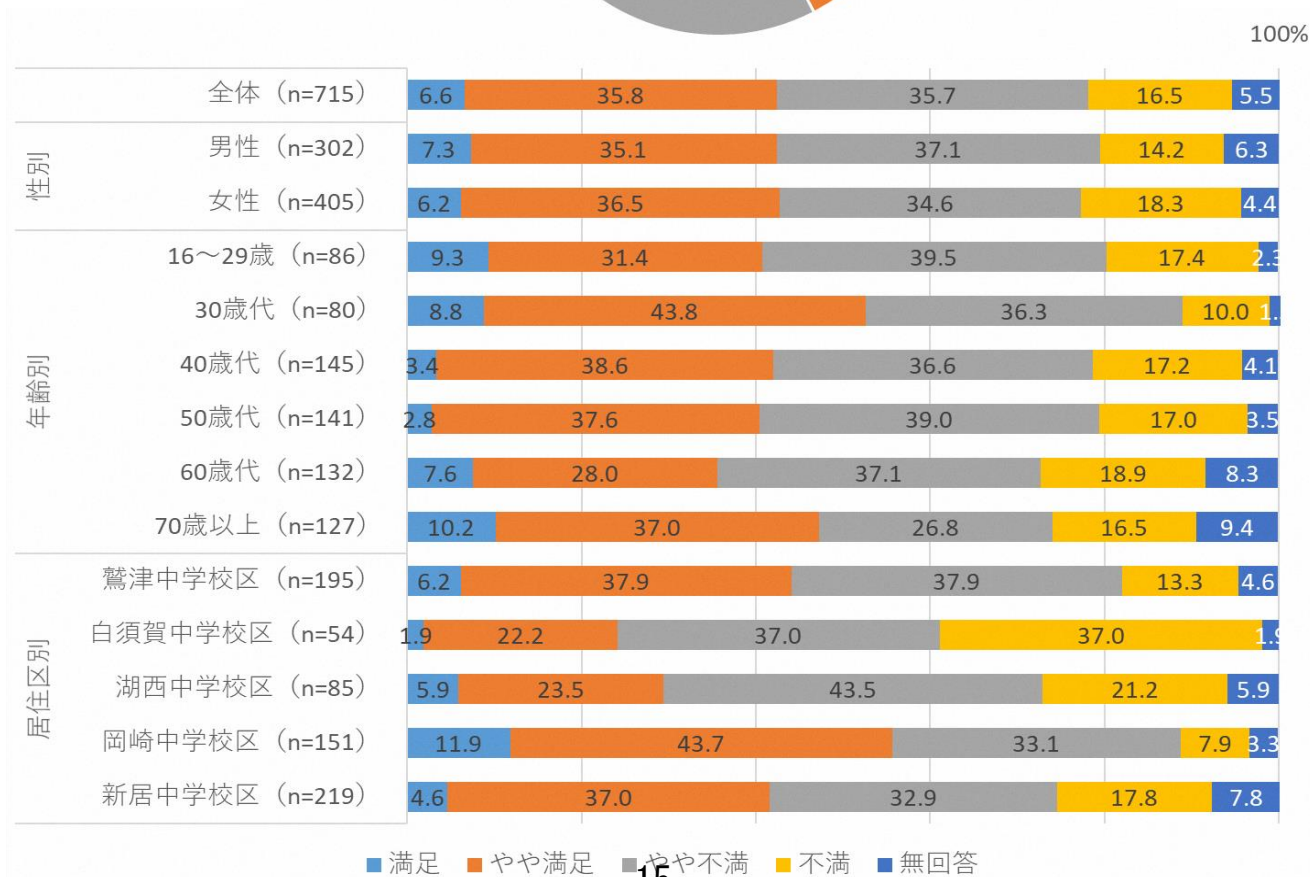
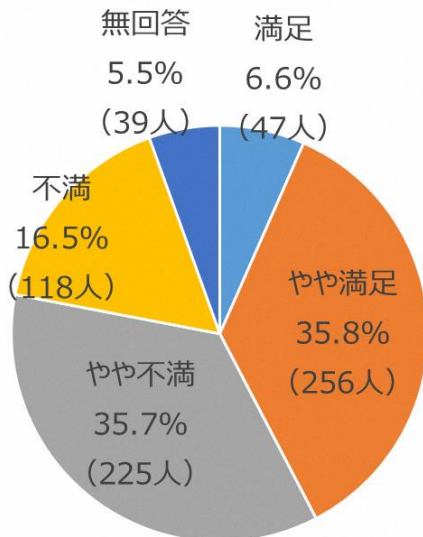
公共交通機関については不便であるとの評価が29.7%と高くなっている。



設問. 湖西市の公共交通（東海道本線、天竜浜名湖線、コーちゃんバス、遠鉄バス浜名線、コーちゃんタクシー、タクシー）は、利用しやすく満足できるものですか。

公共交通の満足度評価

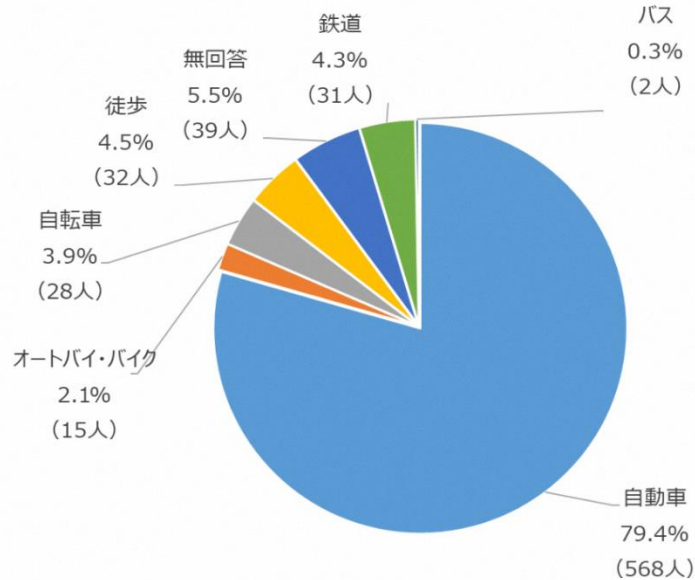
湖西市の公共交通に関する満足度は低く、「満足」と「やや満足」をあわせた『満足』は42.4%に留まる。



設問. 平日の主な交通手段は何ですか。

■平日の利用交通手段

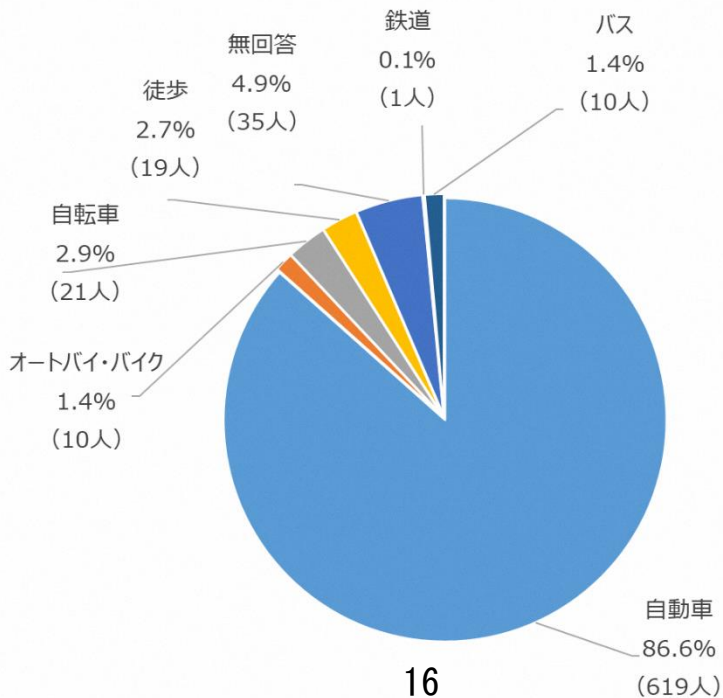
平日の利用交通手段では自動車が高く、79.4%を占める。



設問. 休日の主な交通手段は何ですか。

■休日の利用交通手段

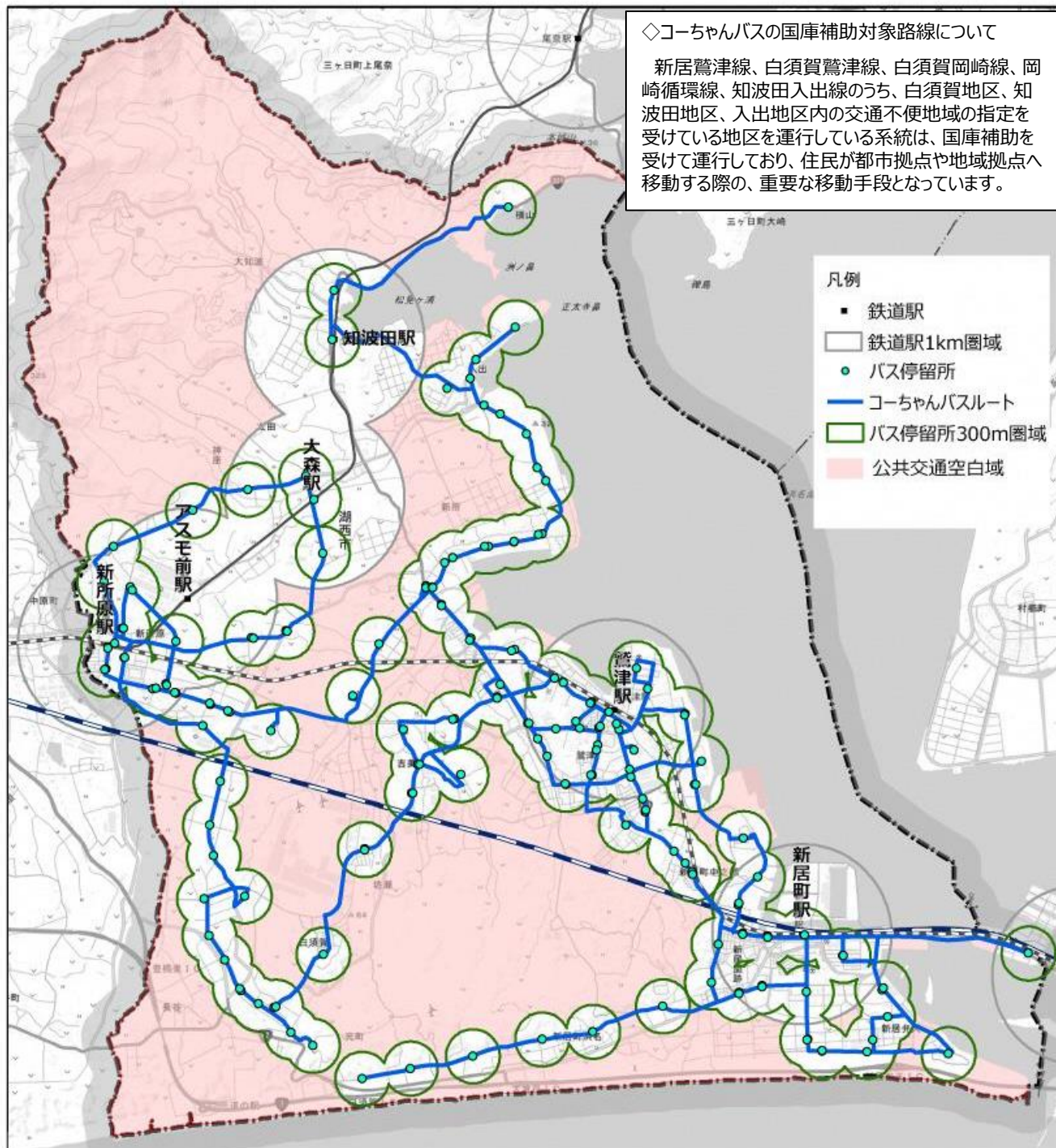
休日の利用交通手段では平日よりも自動車の割合が高く、86.6%を占める。



2. 公共交通の現状（令和3年3月時点）

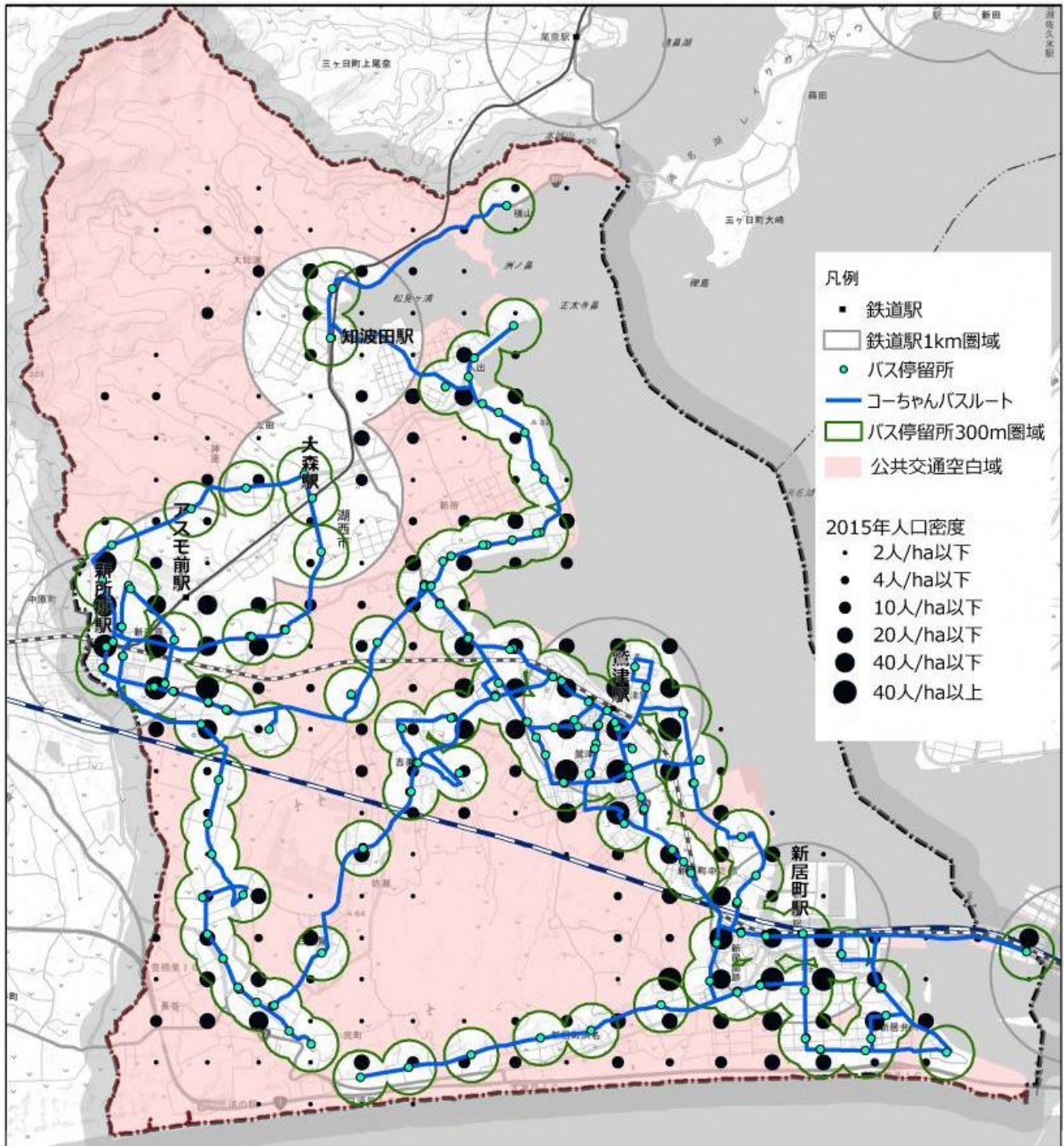
【地域公共交通ネットワーク】

公共交通の利用圏域を鉄道駅から1km、バス停から300mとした場合、公共交通空白域が市内に広くみられます。



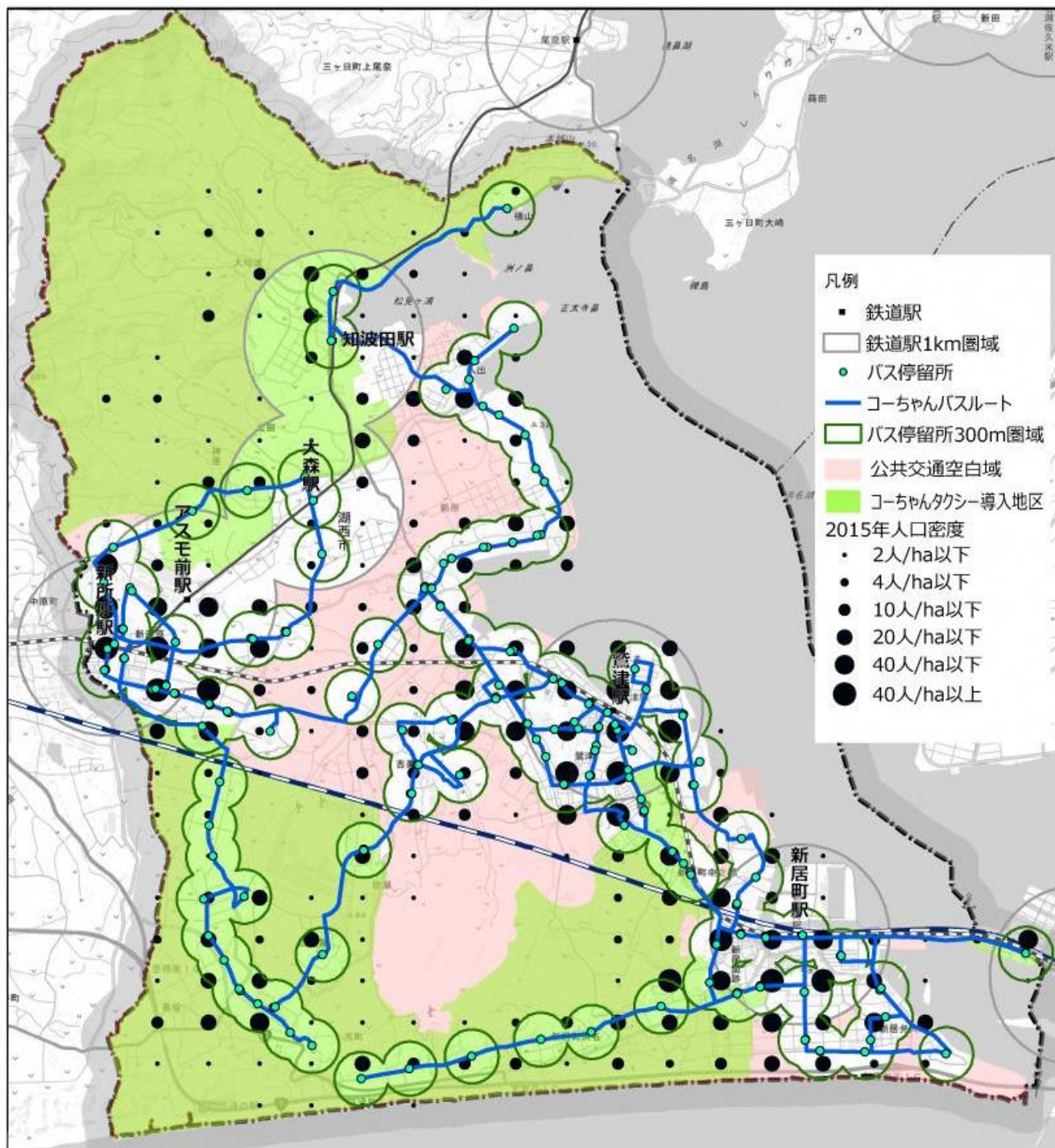
【公共交通空白域の人口密度分布】

人口密度が高い地域は概ねカバーしていますが、交通空白域でも人口密度20人/ha以下のエリアが見られます。



【デマンド交通を含めた地域公共交通】

市内で導入されているコーちゃんタクシーの利用可能地区を重ねると、一部の地域でデマンド交通でもカバーされていない地域が残ります。



【主な公共交通の現状】

① 鉄道

JR東海道本線

市内には新居町駅、鷺津駅、新所原駅の3つの駅があり、東に位置する浜松市と西に位置する愛知県豊橋市を結び、市内を東西に横断する形で運行しています。市内外からの通勤・通学などの日常生活に利用されており、最も多くの利用がある新所原駅では、年間約150万人の方が乗車しています。



天竜浜名湖線

市内に新所原駅、アスモ前駅、大森駅、知波田駅の4つの駅があり、浜名湖の北部を経て掛川駅まで運行しています。経路には、浜松市、磐田市、袋井市、森町、掛川市があり、市内外からの通勤・通学などの日常生活や静岡県西の玄関口として観光客にも多く利用されており、最も多くの利用がある新所原駅では、年間約12万人の方が乗降しています。



② タクシー

本市では、鷺津駅を中心にJR各駅にタクシーの待機所があり、1社のタクシー事業者が運行しています。主に高齢者の通院、買い物や市内事業所への出張者などに利用されています。



③ コミュニティバス「コーちゃんバス」

コーちゃんバスは、平成25年4月から運行を開始し、現在6台7路線で運行しています。運賃は、市内全域一律運賃（200円）であり、平成29年4月より運転免許証の自主返納をされた方に2年間の無料乗車券を交付しています。また、運行経路は、都市拠点である鷺津市街地を中心に地域拠点の新所原市街地、新居市街地、集落地域の白須賀、知波田等を結ぶ路線が設けられており、市民の通院や買い物などの日常生活に利用されており、コロナ禍前までは、年間約10万人の方が乗車しています。



④ デマンド型乗合タクシー「コーちゃんタクシー」

平成30年3月より、自宅と指定施設を結ぶ新たな移動手段として白須賀地区で運行を開始しました。現在、新居地区、知波田地区を追加した市内3地区で運行しています。また、令和2年10月より利用者の費用負担の軽減や乗合率の向上、運行の効率化を目的に、乗合割引を導入しています。



⑤ BaaS事業(実証実験中)

令和2年度より、市内を運行する企業シャトルバスを有効活用し、市民も利用可能なものとする実証実験を、自家用有償旅客運送制度を活用し、開始しました。官民連携による新たなモビリティサービスとして令和3年度も鷺津地区と岡崎地区で引き続き実証実験を実施し、社会実装を目指しています。



3. 公共交通を取り巻く課題

湖西市の公共交通は、主に以下の6つの課題を抱えています。

① 行きたい時間に行きたい場所に行けない

・ コーちゃんバスは、運行開始以降、一部の市民ニーズに合わせた見直しを行ってきた結果、運行経路が長大となり、目的地まで長時間を要するサービスとなっています。また、各路線を1台で運行しており、すべての人の目的に合致したダイヤの設定ができないことで、利便性が低下し、交通空白時間（バス停はあるが、ダイヤにより公共交通を利用できない時間帯）があるなど課題が残ります。

② 高齢ドライバーの増加に伴う交通事故件数の増加

・ 全国的な課題として、超高齢社会を迎え、2040年には人口層の厚い年代である団塊の世代、団塊ジュニア世代が高齢者となり高齢化のピーク期を迎えます。本市においては、代表交通手段が自動車である市民の割合が非常に高く（湖西市68.6%、全国45.0%）、高齢の免許保有者が、より増加する可能性があります。また、10万人当たりの交通事故件数は、高齢になるほど増加する傾向にあるため、高齢ドライバーによる事故件数も増加する可能性があります。

③ 高齢者人口の増加に対応した公共交通サービスの充実

・ 高齢者人口の増加に伴い、利用ニーズの増加や多様化が予想されます。これらに応じた公共交通サービスの提供が必要になります。

④ 移動手段として公共交通の優先順位が低い

・ 公共交通分担率が4.2%（全国平均19.1%）、代表交通手段が自動車である市民が68.6%（全国平均45.0%）と自動車に依存した状況となっています。要因としては、公共交通の利便性の低さが考えられます。

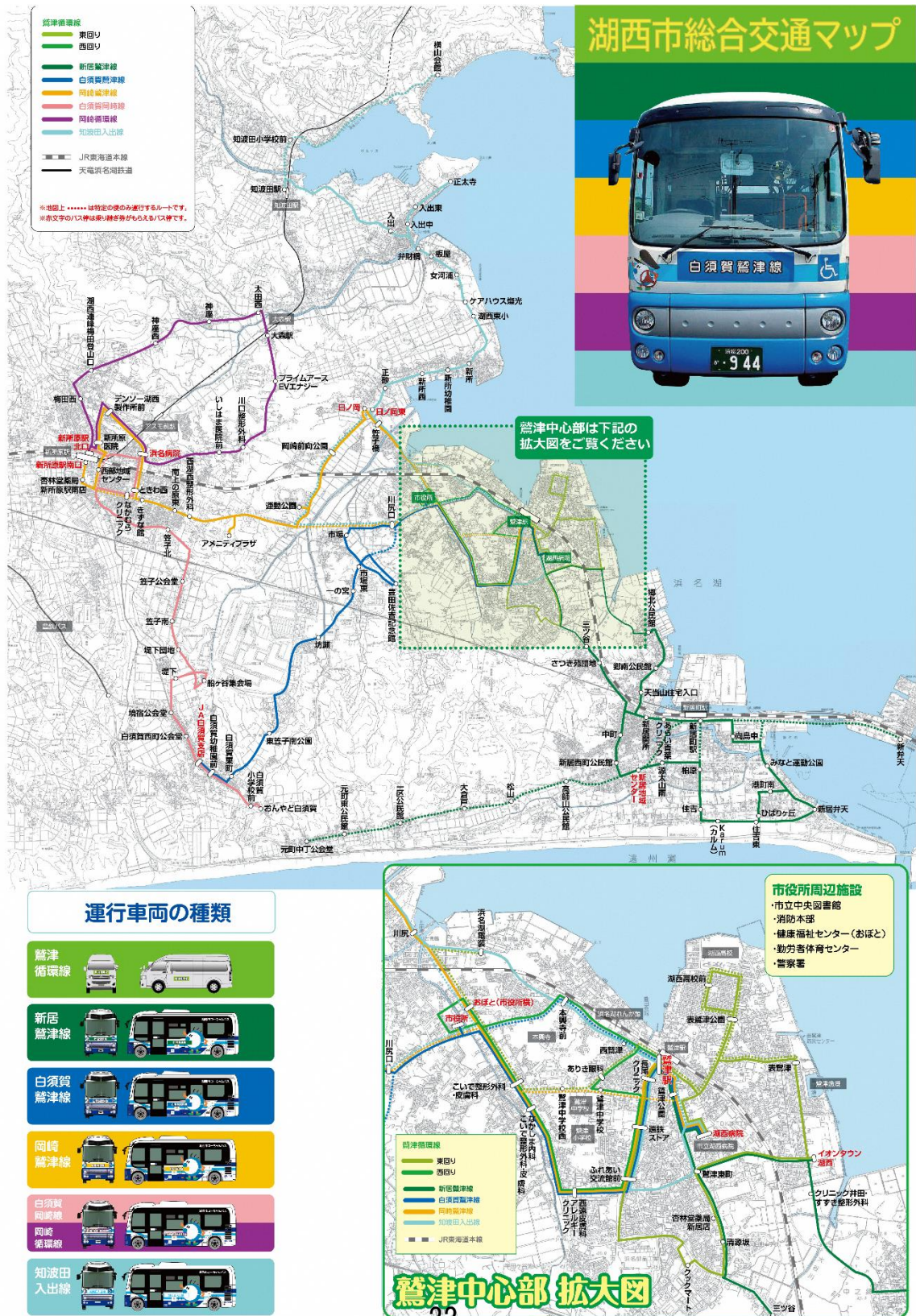
⑤ 時刻表などの見方が難しい（利用したいが利用できない）

・ コーちゃんバスの運行経路の長大化やダイヤの複雑化により、初めて利用する方や高齢者にとってわかりづらいサービスとなっています。

⑥ 限られた財源の有効活用と公共交通サービスの効率化

・ コーちゃんバスやコーちゃんタクシーの運行には、年間7,000万円から8,000万円程度の経費がかかっています。2040年には、人口層の厚い年代である団塊の世代、団塊ジュニア世代が高齢者となり、高齢化のピーク期を迎え、人口の減少と少子高齢化は市政運営に様々な影響を及ぼすと予測されます。このような状況の中でも市民が不自由なく暮らせるまちであるために、サービス水準の向上と運行の効率化を両立させる必要があります。

<令和4年3月時点の総合交通マップ>



第3章 基本計画

1. 計画の基本方針

第6次湖西市総合計画では、2040年の湖西市の理想の姿として、以下の4つのまちの姿を掲げています。

1. 安心して暮らすことができるまち
2. 結婚・出産・子育ての希望がかなえられ、誰もが活躍できるまち
3. 稼ぐ力に満ち、安心して働けるまち
4. 新たなつながりを築き、新しいひとの流れがあるまち

公共交通は、市民の生活や活動を支える社会基盤であり、理想の姿を実現するために必要不可欠なものです。

上位計画や関連計画で求められる役割等を踏まえ、鉄道、バス、タクシーなどの地域の輸送手段を総動員し、多様化するニーズに対応することで・・・



※MaaSとは・・・Mobility as a Serviceの略称

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービス

2. 計画の目標

計画の基本方針に基づき、「湖西市地域公共交通計画」の目標として以下の3つを設定します。

【目標1】安心して暮らせる公共交通サービスへ

- ・高齢ドライバーが免許を返納しても外出できる公共交通サービスの提供と啓発
- ・コーちゃんタクシーの運行エリア拡大によるラストワンマイル問題の解消
- ・MaaSによる移動手段選択の最適化や地域資源の活用により、様々な移動手段を提供し、利便性を向上

 概要はP28へ

【目標2】魅力ある公共交通サービスへ

- ・公共交通サービスを認識し、利用してもらうための情報発信
- ・ダイヤや乗り継ぎ案内の方法を見直し、利用者にとって分かりやすく、利用しやすいサービスへ
- ・様々な事業と連携した付加価値の創出へ
- ・コーちゃんバスやコーちゃんタクシーなど多様な公共交通サービスを利用者が選択できる環境を構築することで、魅力と利便性が両立した公共交通網を構築

 概要はP34へ

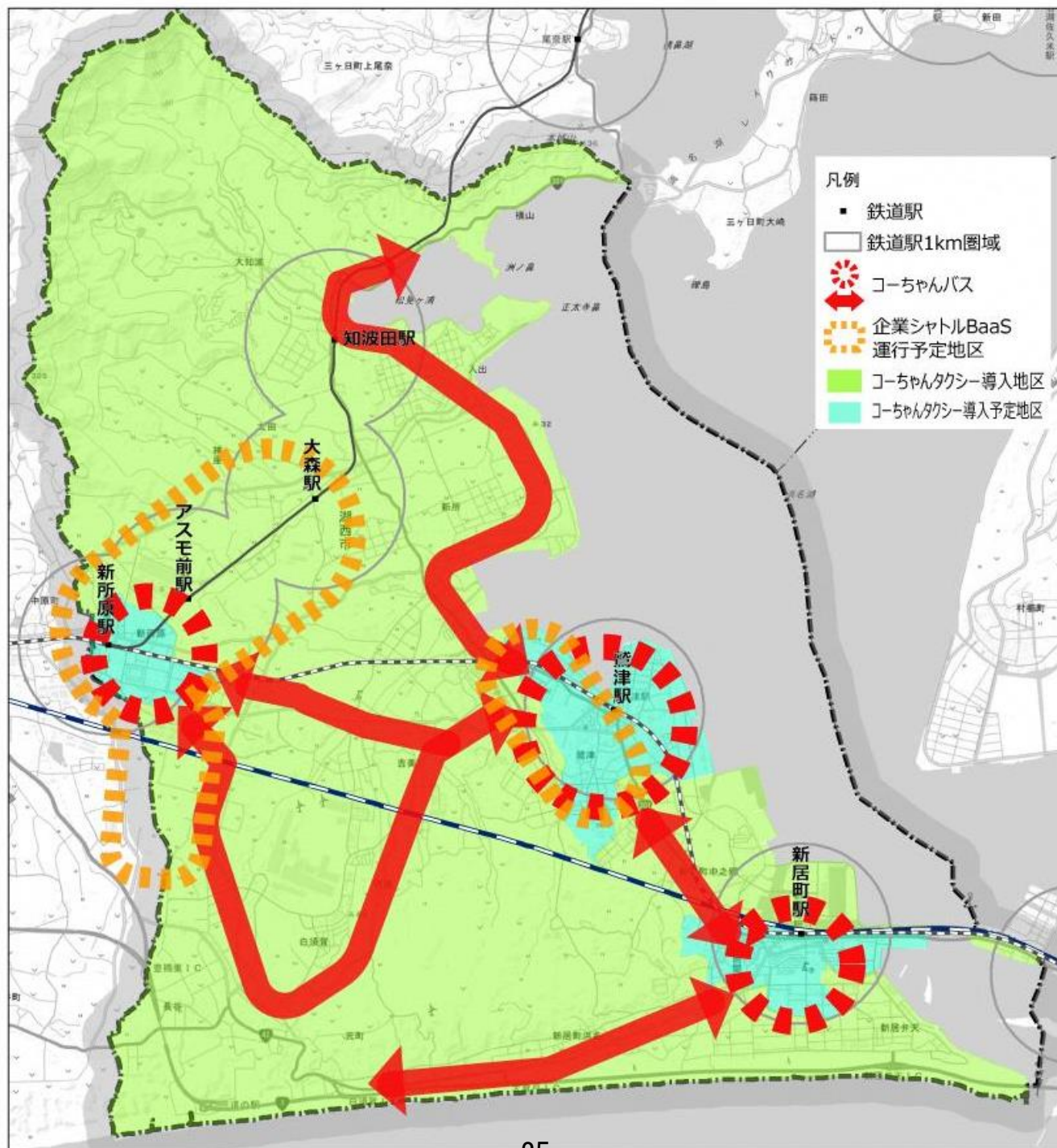
【目標3】持続可能な公共交通サービスへ

- ・交通事業者と連携した担い手の確保
- ・都市拠点と地域拠点、主要集落地エリアを結ぶ経路、ダイヤの見直しによる効率化と利便性の向上

 概要はP38へ

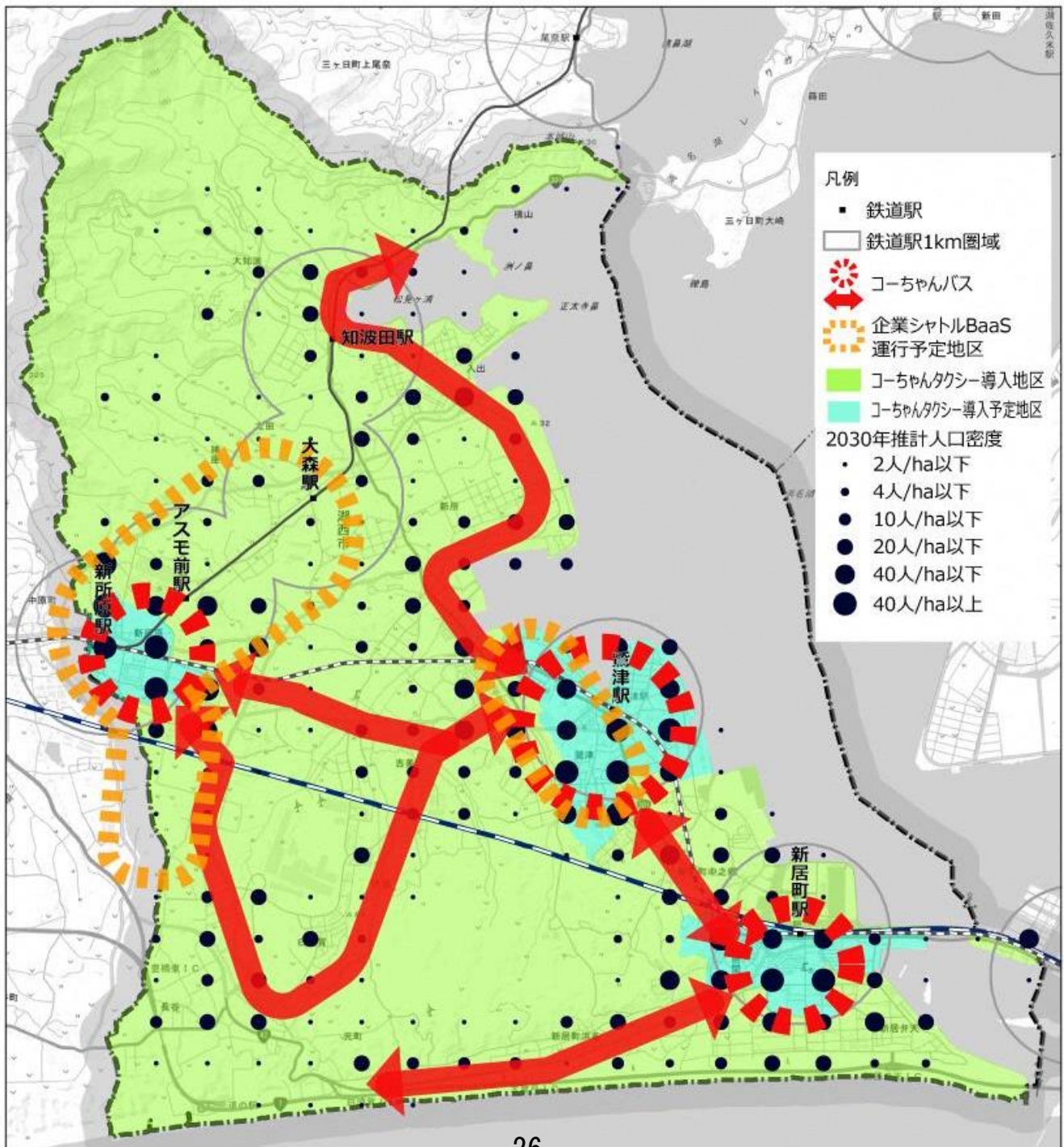
3. 公共交通の将来像

コーちゃんタクシーの原則市内全域拡大に伴い、令和7年度に向けてコーちゃんバス路線は、路線数、経路、ダイヤの見直しを行います。また、企業シャトルBaaSの社会実装と併せ、利便性の向上や効率化を図っていきます。



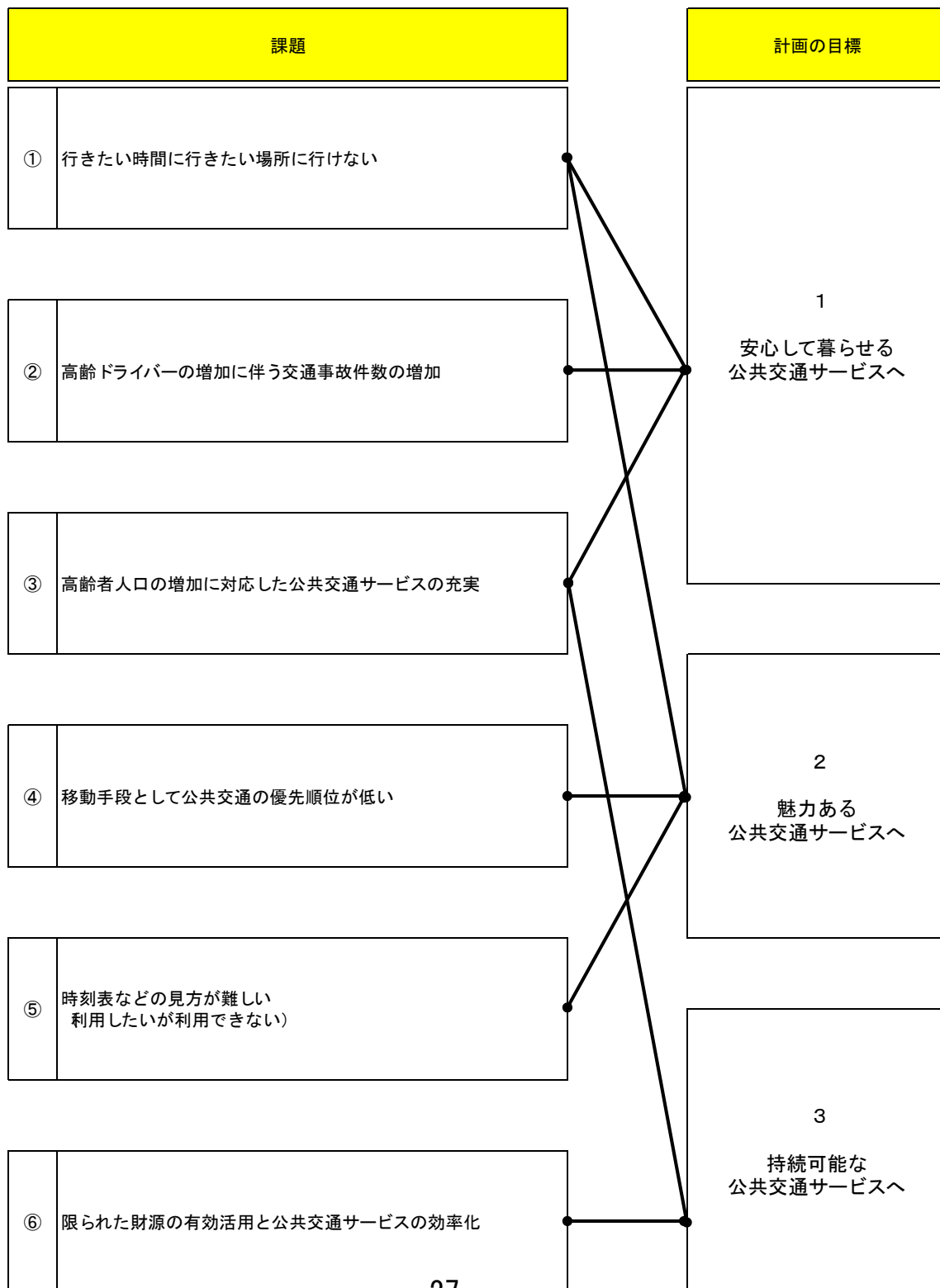
【将来の地域公共交通体系】

2030年推計人口からみると、概ね人口集積のある地域は公共交通網でカバーされます。



第4章 目標を達成するための事業

1. 体系図



湖西市の公共交通が抱える6つの課題（P20に記載）を解決し、理想のまちの姿を実現するために、3つの目標を設定します。また、3つの目標を達成するために、15の個別事業を計画的に実施します。

個別事業		実施主体	事業の実施スケジュール			
			R 4	R 5	R 6	R 7
1-1	公共交通軸の維持（JR東海道本線）	交通事業者 湖西市	○	○	○	○
1-2	公共交通軸の維持 天竜浜名湖線	交通事業者 湖西市	○	○	○	○
1-3	デマンド型乗合タクシーの市内全域化	湖西市	○	○	○	○
1-4	湖西市企業シャトルBaaSの社会実装	湖西市	実証実験	○	○	○
1-5	バス停付近におけるバス利用者の自転車駐輪場の確保	湖西市	○	○	○	○
1-6	免許返納者への優遇措置	湖西市	○	○	○	○
1-7	高齢者バス・タクシー利用料金助成	湖西市	○	○	○	○

2-1	市内事業者と連携した付加価値の創出	湖西市	○	○	○	○
2-2	ふじのくにCOOLチャレンジクルポとの連携	湖西市	○	○	○	○
2-3	利用モデルの作成と周知・啓発の強化	湖西市	○	○	○	○
2-4	夏休み小学生50円バスや乗り方教室の実施	湖西市 交通事業者	○	○	○	○

3-1	交通事業者と連携した運転手等の人材確保	交通事業者 湖西市	○	○	○	○
3-2	デマンド型乗合タクシーの乗合割引の導入	湖西市	○	○	○	○
3-3	コーちゃんバス路線の見直し	湖西市 交通事業者	○	○	○	○
3-4	鷺津地区におけるコーちゃんバスの効率化	湖西市			○	○

2. 個別事業

計画の目標を達成するために実施する個別事業は、次のとおりです。

目標1 安心して暮らせる公共交通サービスへ

- ・ 自家用車は、非常に便利な移動手段であり、日常生活で使用している方にとって簡単に手放せない移動手段です。一方で、高齢により免許を返納した方や学生、自家用車を持たない方にとって、公共交通は必要不可欠な移動手段です。
- ・ また、公共交通は、遠方への外出で鉄道を利用する際の駅までの移動手段や、自家用車が使用できない時の移動手段など、普段は利用しなくても、安心して暮らすために欠かせないものでもあります。
- ・ 人口減少と少子高齢化が進む中で、公共交通ネットワークを維持するとともに、各種サービスやMaaSの導入により、利便性を向上することで「市民が安心して暮らすことができるまち」を実現します。

成果指標	基準値 (R3)	目標値 (R7)
70歳以上の市民の公共交通に対する満足度	47.2%	67.0%

1-1 公共交通軸の維持（JR東海道本線）

【事業概要】

- 市内に新居町駅、鷺津駅、新所原駅の3つの駅があり、東に位置する浜松市と西に位置する愛知県豊橋市を結び、市内を東西に横断する形で運行しています。
- 総合交通マップへの運行時刻の掲載など、利用啓発を図ります。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
公共交通軸の維持	○	○	○	○
総合交通マップへ運行時刻を掲載	○	○	○	○

【実施主体】

交通事業者、湖西市

1-2 公共交通軸の維持（天竜浜名湖線）

【事業概要】

- 市内に新所原駅、アスモ前駅、大森駅、知波田駅の4つの駅があり、浜名湖の北部を経て掛川駅まで運行しています。
- 総合交通マップへの運行時刻の掲載など、利用啓発を図るとともに、沿線市町と連携して利用促進事業を実施します。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
公共交通軸の維持	○	○	○	○
総合交通マップへ運行時刻を掲載	○	○	○	○
天竜浜名湖線市町会議と連携した利用促進事業の実施	○	○	○	○

【実施主体】

交通事業者、湖西市

1-3

コーちゃんタクシーの市内全域化

【事業概要】

- 平成30年3月より、白須賀地区の一部で実証実験を開始し、平成30年8月に白須賀地区全域へ拡大しました。（令和2年4月より本格運行）
- 令和元年11月より、知波田地区にて実証実験を開始しました。
- 令和3年4月より、新居地区の一部にて実証実験を開始しました。
- 令和4年4月より、JR各駅周辺を除く原則市内全域へ対象地区を拡大するとともに、全5地区で本格運行を開始します。
- 自宅からバス停まで移動が困難な方の移動手段の確保や、公共交通空白域のカバーを目的に、自宅から指定施設間の移動手段として、市内全域化を目指します。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○
JR各駅周辺を除く地区に利用可能エリアを拡大することで、高齢者を中心とした買い物、通院時の移動手段の確保、免許返納の促進を図る。 また、利用実績等を考慮し、JR各駅周辺への拡大について検討を進める。				

【実施主体】

湖西市

【KPI】

内 容	基準値 (R2)	目標値 (R6)
コーちゃんタクシーの利用者数	2,506人	10,774人

※算出方法

全地区のコーちゃんタクシー利用者数の合計（年度）

1-4 湖西市企業シャトルBaaSの社会実装

【事業概要】

- 令和2年度に、経済産業省が行う「地域新MaaS創出推進事業」の先進パイロット地域に選定され、鷺津駅周辺地区、新所原駅周辺地区にて、令和2年11月から12月にかけて実証実験を実施しました。 ※当初2ヶ月間の予定であったがコロナ禍により1ヶ月間へ。
- 令和3年度は、乗車予約方法を市公式LINEサービスから予約する方法を採用するとともに、これを窓口とした市内事業者と連携した消費誘導の取組や、大型ドラッグストアと連携した健康増進の取組を行いました。
- 協力企業と連携を図りながら、新たな移動手段として社会実装を目指します。



【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	実証実験	○	○	○

企業シャトルバスを活用した有償旅客運送による移動サービスと、公共交通の行動変容を促す消費喚起誘導を、MaaSを活用して推進する。

【実施主体】

湖西市

【KPI】

内 容	基準値 (R2)	目標値 (R6)
企業シャトルBaaSの利用者数	248人	1,000人

※算出方法

湖西市企業シャトルBaaS（協力企業のシャトルバス）を利用した市民の数
（年度）

1-5 バス停付近におけるバス利用者の自転車駐輪場の確保

【事業概要】

- バス利用者のバス停までの移動手段は、徒歩が主なものになります。これにより、バス停までの距離が遠い方は、バス利用が困難となります。
- 現状、鷺津駅や新所原駅など、一部のバス停付近に限られているバス利用者が利用できる駐輪場を、他のバス停にも増やすことで、新たな利用者の確保や、利便性の向上、利用促進を図ります。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○

バス利用者が、バス停付近まで自転車で移動し、バスに乗車できるように、バス停付近の公共施設や市内事業者など、駐輪可能施設の増加を目指す。

また、チラシ等に駐車可能な施設を掲載し、周知するとともに、協力事業者の紹介を行うことで市内での消費喚起を促す。

【実施主体】

湖西市



【KPI】

内 容	基準値 (R2)	目標値 (R6)
周知を行った利用可能な駐輪場の数	0箇所	10箇所

※算出方法

市ウェブサイトや広報、SNS、チラシ等で、周知を行った駐輪可能施設の数
(年度)

1-6 免許返納者への優遇措置

【事業概要】

- 平成29年4月から、公共交通の利用促進を図ることを目的に、運転免許証の自主返納をされた方に、2年間の無料乗車券を交付しています。
- 無料乗車券の利用者や交付申請者は、毎年減少傾向にあります。

平成30年9月末 申請者数318人(利用者数7,528人)

令和3年9月末 申請者数126人(利用者数3,381人)



【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○

免許返納者の外出機会の維持や免許返納の促進に対して、より効果的な事業とするため、運賃の割引など優遇措置内容について見直しを行う。

【実施主体】

湖西市

1-7 高齢者バス・タクシー利用料金助成

【事業概要】

- 平成25年4月から75歳以上の高齢者を対象に、買い物、通院などの利便性の確保と社会活動への参加の促進に貢献するため、バス・タクシーの利用料金の一部を助成する事業を実施しています。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○

免許返納者への案内など窓口における制度の周知を行うとともに、公共交通の利用促進を図る。

【実施主体】

湖西市

目標2 魅力ある公共交通サービスへ

- 公共交通ネットワークを維持、改善することに併せて、公共交通サービスの存在を市民が認識し、日常生活の中で利用していただくことが重要です。
- そのためには、公共交通の利用方法として、乗り方をはじめ、乗り継ぎの方法、所要時間、目的地までの行き方など、多くの視点、多くの方法で、情報発信を行う必要があります。
- また、既存の公共交通サービスのみではなく、様々な事業、業種と連携することで付加価値を創出し、利用したくなる、魅力ある公共交通サービスを目指します。

成果指標	基準値 (R2)	目標値 (R6)
市民1人あたりの公共交通年間利用回数	1.28 回/人	1.58 回/人

2-1 市内事業者と連携した付加価値の創出

【事業概要】

- 商業施設や飲食店、医療機関など、移動の目的となる場所と連携し、公共交通と買い物、公共交通と通院など、それぞれの利用促進に繋がる事業を検討します。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○
商業施設や飲食店、医療機関などを利用した方に対する運賃割引制度の導入や、公共交通を利用した方に対する事業者によるサービスなど、それぞれの利用促進に繋がる仕組みについて検討するとともに、協力可能な事業者を募る。				

【実施主体】

湖西市



2-2 ふじのくにCOOLチャレンジ クルポとの連携

【事業概要】

- 地球温暖化の自主的な取り組みを促進するために、静岡県が実施している「ふじのくにCOOLチャレンジ クルポ」と連携し、地球温暖化防止に取り組むとともに、公共交通が、身近な脱炭素への行動の1つであることの周知と利用促進を図ります。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○
「ふじのくにCOOLチャレンジ クルポ」のポイントスポットとして、コーちゃんバスを登録するとともに、車内や市ウェブサイト、SNS等で情報発信することで、バスの利用促進を図る。				

【実施主体】

湖西市



2-3 利用モデルの作成と周知・啓発の強化

【事業概要】

- 令和3年3月に、市内中学校3年生に向けて、高校への通学、通勤等を考慮した、バスの利用モデルを掲載した啓発チラシの配布や、市公式LINEサービス、JR新所原駅のデジタルサイネージを活用して、情報発信を行いました。
- 令和3年9月に、市内各地区毎に、通院や買い物等を考慮した、バスの利用モデルを掲載した啓発チラシの配布や、市公式LINEサービスを活用して、情報発信を行いました。
- 買い物や通院、通学など、目的に応じた利用モデルを、様々な手段で定期的に情報発信することで、行き方がわからない、時刻表の見方が難しいなどの課題を解決し、利用者数の増加を図ります。

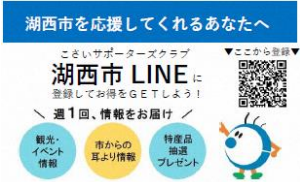
【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○
四半期に1度、各地区毎にさまざまな利用モデル等を掲載した啓発チラシを配布する。また、SNSサービス等を活用し、情報発信を行うことで、誰もが選択できる移動手段の1つとして認識してもらい利用を促す。				

【実施主体】

湖西市

【KPI】



内 容	基準値 (R2)	目標値 (R6)
啓発チラシやSNSサービスを活用した情報発信回数	年3回	年14回

※算出方法

全戸配布による啓発チラシの配布回数、市公式LINEサービス、新所原駅デジタルサイネージによる情報発信回数の合計（年度）

2-4

夏休み小学生50円バスや乗り方教室の実施

【事業概要】

- 平成25年度より、バスの利用促進策、公共交通について考えるきっかけづくりのために、夏休み期間中は、小学生が1乗車50円で利用できる特別運賃割引「夏休み小学生50円バス」を開始しました。
- 愛知県の東三河でも同様の取り組みが実施されており、双方のチラシに情報を掲載するなど、県を跨いだ連携を行っています。
- また、平成29年度より、バスに関心を持ってもらい、身近にある公共交通について考える機会とするために、小学2年生を対象とした「コーちゃんバス乗り方教室」を、市内各小学校と連携して開催しています。
- これらの事業により、公共交通について幼少期より触れてもらい、身近な移動手段の1つとして認識してもらうことで、利用啓発を図ります。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○
「夏休み小学生50円バス」や「コーちゃんバス乗り方教室」を継続して実施する。				

【実施主体】

湖西市、交通事業者



【KPI】

内 容	基準値 (R3)	目標値 (R7)
「夏休み小学生50円バス」の利用者数	104人	210人

※算出方法

夏休み期間中に特別運賃割引を利用した小学生の数（年度）

目標3 持続可能な公共交通サービスへ

- ・高齢化や労働環境の変化に伴う若年ドライバーの減少など、他業種でも課題になっている労働力不足は、公共交通においても全国的な課題となっています。
- ・運転手が確保できないことによる路線や運行車両数の減少を防ぐためにも、交通事業者と連携した担い手の確保に努める必要があります。
- ・また、働く世代の減少による税収の減少や、高齢者の増加に伴う社会保障費の増加など、人口構造の変化により、今後も厳しい財政状況が予測されています。
- ・このような状況を踏まえて、バスやタクシー、その他の公共交通を総合的に捉え、見直しを行い、効率化と利便性の向上を図ることで、持続可能な公共交通サービスを目指します。

成果指標		基準値 (R2)	目標値 (R6)
収支率	①コーちゃんバス	①9.35%	①11.64%
	②コーちゃんタクシー	②21.39%	②29.34%
	③合計	③10.11%	③16.00%
利用者1人あたりにかかる市の負担額		1,018円	830円

3-1 交通事業者と連携した運転手等の人材確保

【事業概要】

- 全国的な運転手不足の中、市においても交通事業者と連携した採用情報の発信を行います。
- 移住・定住促進事業や女性活躍推進事業など、さまざまな角度から情報発信を行うことで、公共交通を担う運転手等の確保に努めます。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○
イベント時に雇用情報として運転手採用情報チラシ等を配布する。また、女性の社会進出が進む中、女性活躍推進事業を活用した女性向けの企業説明会への参加など、交通事業者と連携した運転手等の人材確保を行う。				

【実施主体】

交通事業者、湖西市



3-2 コーちゃんタクシーの乗合割引の導入

【事業概要】

- 令和2年10月より、利用促進や乗合率の向上を目的に2人以上の乗車があった際、利用料金から一定金額を割り引く制度を導入しました。
- 利用料金から値引くことで市民サービスの向上が図られるとともに、乗合率の向上は、使用車両1台に対する利用者数、運賃収入の増加に直結するため、運行の効率化や市負担額の軽減にも繋がります。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○
乗合割引を継続するとともに、チラシの配架等により周知を行う。				

【実施主体】

湖西市

【K P I】

内 容	基準値 (R2)	目標値 (R6)
コーちゃんタクシーの乗合率	1.21 人/台	1.30 人/台

※算出方法

乗合率＝利用者数／運行台数

※利用者数 全地区の利用者数合計（年度）

※運行回数 全地区の運行台数合計（年度）

3-3 コーちゃんバス路線の見直し

【事業概要】

- 平成25年4月から市内7路線でゾーン制運賃を用いて運行を開始しました。
- その後、自主運行バス浜名線のコーちゃんバスへの編入、各路線のダイヤや便数の見直しなどを経て、令和2年10月の路線再編に合わせ、料金体系をゾーン制運賃から市内全域一律運賃（均一運賃）への改定を行いました。
- コーちゃんバスの一部路線は、交通不便地域の住民等の移動手段を確保するための地域間交通ネットワークに接続する役割を担っており、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な路線の確保を目指します。
- また、利用実績や利用者、交通事業者などの意見を参考に定期的に見直しを行うことで、利便性の向上、運行の効率化を図ります。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
	○	○	○	○
コーちゃんバスの利用実績やコーちゃんタクシーの対象地区、利用実績を考慮し、経路やダイヤの見直しを行うことで、利便性の向上と運行の効率化を図る。				

【実施主体】

湖西市、交通事業者

【KPI】

内 容	基準値 (R2)	目標値 (R6)
コーちゃんバス1日1便あたりの利用者数	4.12人	7.27人

※算出方法

1日1便あたりの利用者数＝利用者数／運行便数／運行日数

※利用者数 全路線の利用者数合計（年度）

※運行便数 全路線の1日あたりの運行便数（年度末時点の便数）

※運行日数 令和2年度：243日、令和6年度：243日（見込み）

3-4 鷺津市街地におけるコーちゃんバスの効率化

【事業概要】

- 都市拠点である鷺津市街地には、買い物施設や医療施設などが多数あり、コーちゃんバス各路線の乗り入れによる地区内循環や鷺津循環線により、利便性の向上に努めています。
- 令和4年4月のコーちゃんタクシーの原則市内全域拡大に伴い、自宅と指定施設間の移動が容易になり、利便性が向上する反面、運行経費の増加が予測されます。
- 鷺津市街地に乗り入れる各路線の運行経路や、ダイヤを見直すことで、利便性を維持しながら運行車両数の削減を行い、効率化を図ります。

【今後の事業内容と実施スケジュール】

事業内容	R4	R5	R6	R7
			○	○
鷺津市街地において、多くの路線が乗り入れる利点を活かし、各バス停から一定間隔でバスが発車できるような経路やダイヤの検討、調整を行う。また、他路線やJR鷺津駅での乗り継ぎ時間の短縮化を図る。				

【実施主体】

湖西市



<コラム>

湖西市バス停オーナー制度

- ・ コーちゃんバスの安定的な運営と、地域と一緒に公共交通を守り、育てるため、バス停オーナー制度を実施し、市内事業者などにバス停オーナーとなっていただくことで運行にご協力をいただいています。

【コーちゃんバスの運行にご協力いただいている事業者(令和3年度時点)】

アウトドア総合事業アクティビティのKarum	あらい青葉クリニック
ありき眼科	イオンタウン株式会社
いしはま医院	遠鉄ストア
株式会社杏林堂薬局	川口整形外科
クックマート浜名湖西店	クリニック井田
こいで整形外科・皮膚科	新所原医院
すずき整形外科	西遠皮膚科アレルギークリニック
デンソー湖西製作所	とびあ浜松農業協同組合
なかしま内科	なかむらクリニック
長尾クリニック	西湖西整形外科
浜名病院	プライムアースEVエナジー株式会社

コーちゃんバスの乗り方教室

- ・ 市内6ヶ所の小学校と連携し、公共交通の学習機会に合わせたバスの乗り方教室を開催しています。
- ・ バスを利用する機会の少ない児童に、コーちゃんバスの利用方法やマナーの学習を通じて、公共交通に慣れ親しんでもらうことで、利用に対する意識の醸成を図ることを目的としたモビリティ・マネジメントとともに、身近にある公共交通の大切さを知ってもらっています。



第5章 事業の評価と進行管理

1. 評価の指標

成果指標	基準値	目標値
目標1（安心して暮らせる公共交通サービスへ）	R3	R7
（1）70歳以上の市民の公共交通に対する満足度	47.2%	67.0%
目標2（魅力ある公共交通サービスへ）	R2	R6
（2）市民1人あたりの公共交通年間利用回数	1.28回/人	1.58回/人
目標3（持続可能な公共交通サービスへ）	R2	R6
（3）収支率		
①コーちゃんバス	①9.35%	①11.64%
②コーちゃんタクシー	②21.39%	②29.34%
③合計	③10.11%	③16.00%
（4）利用者1人あたりにかかる市の負担額	1,018円	830円

【(1)の算出方法】・・・市民意識調査の結果より

【設問】湖西市の公共交通（東海道本線、天竜浜名湖線、コーちゃんバス、遠鉄バス浜名線、コーちゃんタクシー、タクシー）は、利用しやすく満足できるものですか。

【集計方法】70歳以上の回答者のうち、選択肢（満足・やや満足・やや不満・不満）から（満足、やや満足）を選んだ人の割合

【(2)の算出方法】・・・公共交通利用者数／住民基本台帳人口（年度）

※公共交通利用者数：コーちゃんバスとコーちゃんタクシーの利用者数の合計

※住民基本台帳人口：各年度3月末時点の住民基本台帳人口

【(3)の算出方法】・・・運賃収入／運行経費（年度）

【(4)の算出方法】・・・市の負担額／公共交通利用者数（年度）

※市の負担額：運行経費から運賃収入、国県補助金を除いた額

※公共交通利用者数：コーちゃんバスとコーちゃんタクシーの利用者数合計

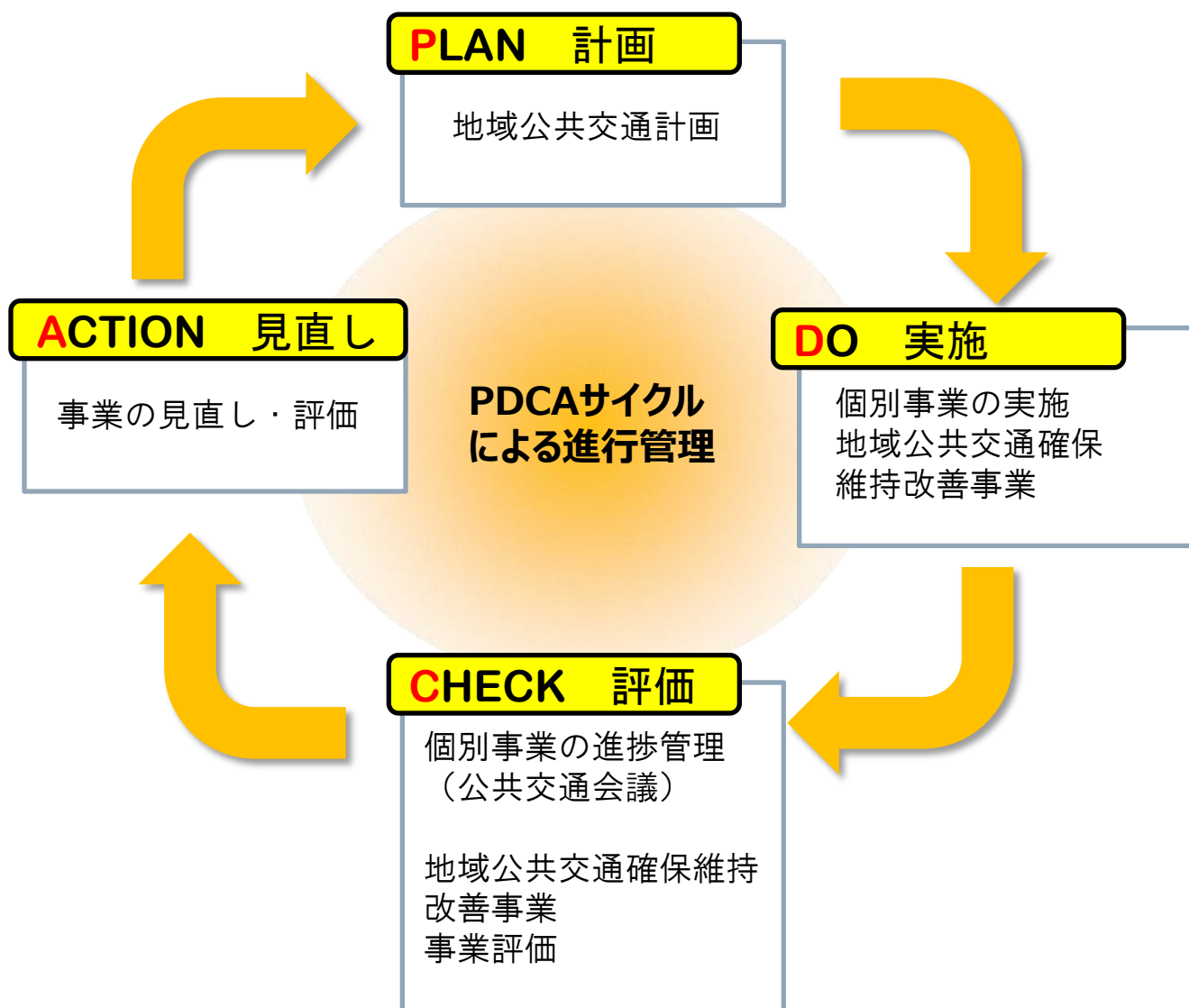
個別事業のKPI	基準値	目標値
目標1（安心して暮らせる公共交通サービスへ）	R2	R6
1-3 コーちゃんタクシーの利用者数	2,506人	10,774人
1-4 企業シャトルBaaSの利用者数	248人	1,000人
1-5 周知を行った利用可能な駐輪場の数	0カ所	10カ所
目標2（魅力ある公共交通サービスへ）	R2	R6
2-3 啓発チラシやSNSサービスを活用した情報発信回数	年3回	年14回
2-4 夏休み小学生50円バスの利用者数	104人 (R3実績)	210人 (R7)
目標3（持続可能な公共交通サービスへ）	R2	R6
3-2 コーちゃんタクシーの乗合率 (全地区合計)	1.21人/台	1.30人/台
3-3 コーちゃんバス1日1便あたりの利用者数	4.12人	7.27人

- ・基準値の設定年次は、本計画策定時点（令和3年度）で確定している実績
- ・目標値の設定年次は、基準値より計画期間である4年後の実績

2. 進行管理の基本的な方針

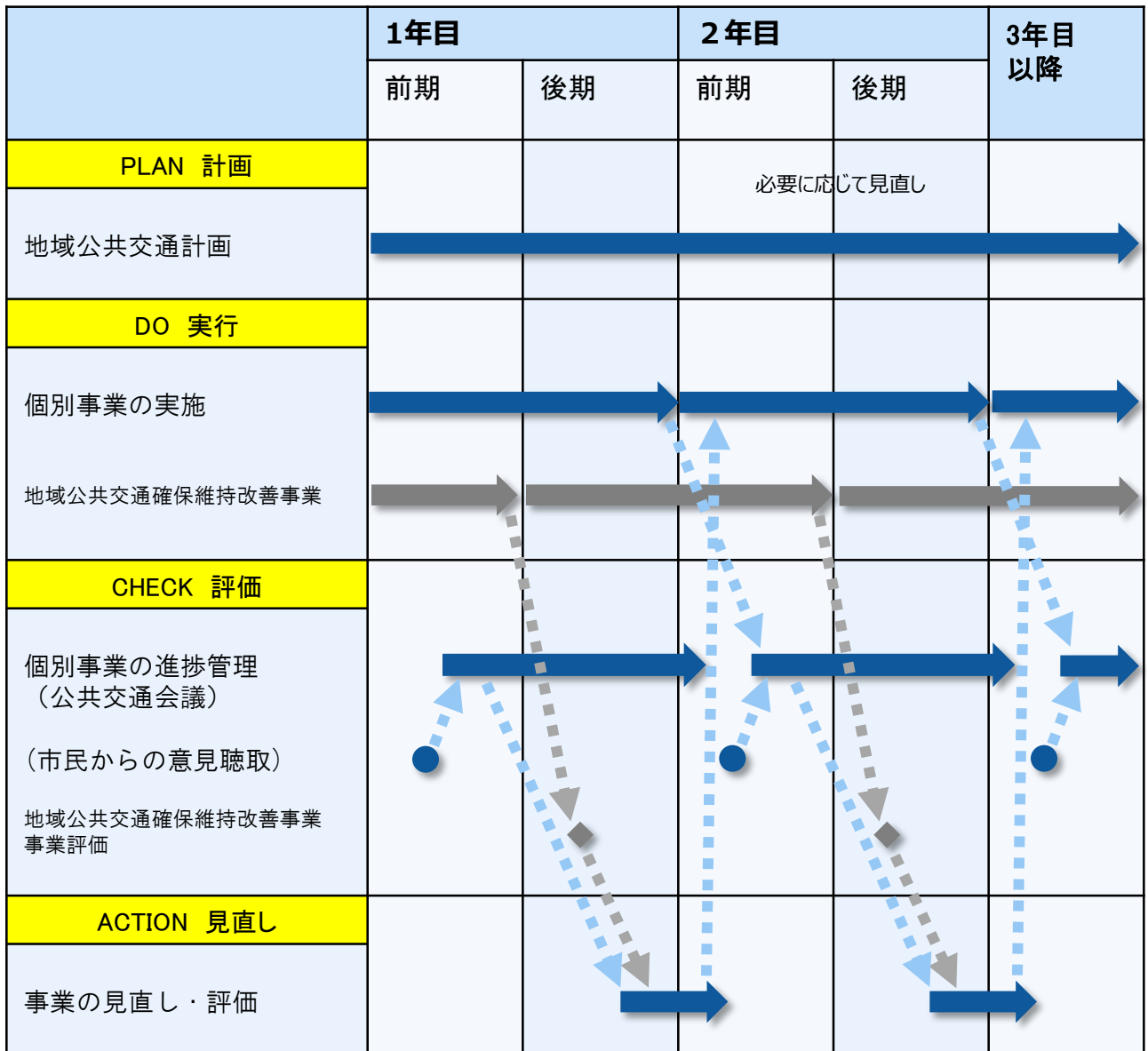
【実施体制】

- 本計画で定める各種事業を計画的及び効果的に実施するため、市民、交通事業者、行政などで構成する「湖西市地域公共交通会議」が主体となり、関係機関などの意見を反映しながら事業を進めます。
- 湖西市地域公共交通会議を開催し、事業の進行を管理します。
- 事業の進行管理においては、計画から実施・評価を一連の流れとして実施する「PDCAサイクル」の考え方により、個別事業の実行による評価や計画の見直しを適切に進めることで、本計画の計画的・効果的な実施を進めていきます。



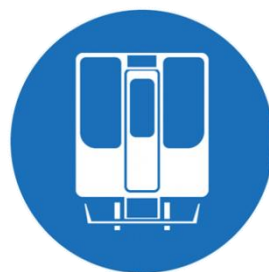
【計画の評価スケジュール】

- 本計画の進行管理・評価は、PDCAサイクルにより以下のスケジュールに基づき進めます。



=市関連

=国関連



湖西市

湖西市地域公共交通計画(案)についてのパブリックコメント募集結果と市の考え方

参考資料

No.	ページ	項目	ご意見	ご意見に対する市の考え方
1	20 28	3. ②、③ 目標1	高齢者ドライバーの増加や事故増加に伴い免許返納の促進を図っていますが、免許を返納された方の交通手段の調査をしていますか？返納後は実際にどう移動されているのか、どうしたら免許返納をするのかなどが分かれば、方向性が見えるのではないですか？ 返納後の交通手段は、世帯構成や地域性によっても違ってくると思いますよ。	平成30年度に湖西市運転免許証自主返納等バス無料乗車券(2年分)を申請された方に対するアンケートを実施しています。結果としては、2週間に1回以上コーちゃんバスを利用している方が回答者116人に対して36人でした。 また、令和2年度に湖西警察署へ免許返納をされた件数336件に対して、当該無料乗車券は130件申請されています。利用回数では、令和4年1月で300回以上ご利用いただいております。 以上より、公共交通(コーちゃんバスやデマンド型乗合タクシー(コーちゃんタクシー)など)の利便性を向上することで、一定の効果が見込めると考えております。
2	20 23 29	3. ⑤ 【目標2】 目標1	確かに今のバスの時刻表は見方が難しいです。今の自分でも、面倒で余る乗る気になりません。また、JRや天浜線などとの連絡も分かりにくいです。 以前から、同じような意見が寄せられて、紙ベースの時刻表は見やすくはなっていますが、現在では多くの方がスマホを持っている時代になり、これから更に増えていくと思われます。そのため、公共交通をひとまとめにした乗り換えアプリなどを検討すべきだと思います。どのからどの病院、店舗に行くためには、どこのバス停で何時のバスに乗り、どこで乗り換え、どこのバス停で降りるのかなどが分かれば、もっと利用しやすくなると思います。 自分たちもこれからバスを利用する年代になることを考えると、早めに導入されればこれからの高齢化の備えになると思います。	ダイヤの設定や総合交通マップ(時刻表)の記載、マイ時刻表の検討など、よりわかりやすい、見やすい時刻表になるよう引き続き改善を図ります。 また、MaaSの導入など、社会情勢の変化、利用者のニーズに合わせた検討も進めてまいります。
3	29	1-1、1-2	湖西市は、天浜線の株主でもあり天浜線の利用促進も大変重要です。また、JRとともに天浜線も重要な公共交通ですので、マップへの掲載だけでなく、もっと掘り下げた事業が必要ではないですか？ バスの運行時間についても、鉄道と競合する時間帯は、各駅を中心とした地区内循環を導入するなど、鉄道の利用も促進させることも考えるべきではないですか？ 公共交通が発達した都会では、目的地に行くためには、必ず乗り換えが必要になります。そう考えれば、駅を交通の結節点にした路線配置もありではないですか？	総合交通マップに鉄道の時刻表を記載し利用促進を図るとともに、事業内容に記載のとおり、天竜浜名湖線沿線市町により組織された天竜浜名湖線市町会議と連携し、利用促進事業を実施してまいります。 市町会議では、車両ラッピング(ゆるきゃん△内装ラッピング)や企画切符(1日フリー切符)、情報誌発行(ど・うまいグルメガイド)などを天竜浜名湖線と連携して実施しております。 運行時刻、経路、乗り継ぎに関しては、様々な要因等もありますので、利用者層、利用者数、ニーズなどを考慮し、本市にあった運行体系を検討してまいります。
4	42	3-4	いきなり鷺津地区の利便性が入ってくる理由が分かりません。他の地区はどうするのですか。 JR駅を中心とした生活圏では、鉄道を利用するために2km程度の徒歩や自転車移動は当たり前になっています。そのため、高齢になってもある程度は自転車や徒歩(セニアカー)で移動していると思います。 地区内循環があることは便利だとは思いますが、高齢者も利用できる電動三輪車やセニアカーなどの推進(補助?)や歩道整備を優先されるのも一考だと思います。	コーちゃんタクシーの利用可能地区の拡大、利用者数の推移、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等により、公共交通を総合的に捉え、見直しを行い、効率化と利便性の向上を図ることで持続可能な公共交通とすることが求められています。これらを考慮し、鷺津循環線の機能をその他の鷺津地区乗り入れ路線の経路、ダイヤ調整により代替が可能か否かを含め検討を進めるものです。 事業名については、利便性向上から効率化に修正します。
5	28	目標1 成果指標	成果指標「70歳以上の市民の公共交通に対する満足度」については、「70歳以上」に限定した指標でよいのでしょうか。	コーちゃんバスやコーちゃんタクシーの主な利用者は高齢者である点、高齢ドライバーの増加に伴う事故件数の増加などが予想される点を考慮して、高齢者にとって安心して暮らせる、満足度の高い公共交通サービスを提供することが必要であると考えています。また、利用者の多い高齢者層の満足度を向上することで、その他の年代の将来における公共交通への不安も軽減できるものと考えております。
6	30	1-3	前計画期間において、コーちゃんバスとデマンド乗合タクシーとの重複解消を目的として、デマンド乗合タクシーの運行地区におけるバスの減便や路線縮小が行われた一方で、デマンド乗合タクシーのJR駅付近を除く市内全域化に向けて、JR駅付近の地区内を循環する便の増便も行われましたが、結果として、地区間路線の平均乗車人数2〜4人程度または4人以上の利用者数の便が減便され、増便した地区内路線の便の平均乗車人数が1人程度となる状況が起こっているように思われます。バスとデマンド乗合タクシーの重複解消をすることは、利用者の選択肢がひとつに絞られるために、「利用ニーズの増加や多様化」に対応できないことになるようにも思われます。バスとデマンド乗合タクシーの共存を検討する必要性はないのでしょうか。例えば、岡崎循環線の増便のうち1〜2便を、地区間路線「岡崎-白須賀」「白須賀-新居」「岡崎-知波田」などに振替えて、行きはバス、帰りはデマンド乗合タクシーとされたモデルケースについて、バスで往復できるように、バスの運行時刻の設定や便の確保することなどは検討されないのでしょうか。そのような方法などを検討することにより、デマンド乗合タクシーのピーク時間帯の利用者を抑制することで、JR駅付近を含めた市内全域化に対応することはできないのでしょうか。	前計画期間におけるJR駅付近の地区内を循環する便の増便(岡崎循環線)は、コーちゃんタクシーの全域拡大に向けたものではなく、白須賀地区へのコーちゃんタクシーの導入、コーちゃんバスの利用者数、利用者等からの声による循環地区の利便性向上を目的に改正されました。結果として利用者の増加に繋がっていない点に関しましては、今後の見直しを実施するポイントの1つと考えております。 安価で大量輸送が可能であるが、バス停までの距離、ダイヤ等の課題があるバス、ドアツードアサービスが可能、ダイヤの制限が少ないが、高価で輸送人数の制限があるタクシー、両サービスの利点や欠点、利用者数の推移、全国的な課題である運転手不足、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等を考慮して、限られた資源の中で最適な公共交通サービスの検討を進めてまいります。
7	31	1-4	企業シャトルBaaSについては、他の評価指標の算出方法「公共交通＝コーちゃんバス＋デマンド型乗合タクシー」に含まれていませんが、年間延べ利用者数以外の評価方法は検討されているのでしょうか。	企業シャトルBaaSは、現時点においては実証段階であり、利用者数以外の評価方法については今後検討を進めてまいります。

8	32	1-5	駐輪可能施設の数による事業実施の達成の評価だけでなく、駐輪可能施設による利用者(数)・協力事業者への効果などの評価方法は検討されているのでしょうか。	利用者数については、駐輪場利用者の確認がバス車内におけるアンケートに限られるため、把握が困難であると考えております。協力事業者への効果などは、協力事業者の負担にならない範囲で検討を進めてまいります。
9	33	1-6	「運賃の割引など優遇措置内容について見直しを行う」とされていますが、見直し前の計画の段階から、市民・利用者への見直し案の周知が為されたうえで、検討が行われることが望まれると思います。	市民や有識者、運行事業者、行政等により組織された地域公共交通会議で事前に周知、検討を行うとともに、市民からの意見聴取の場の検討を進めてまいります。
10	35	2-2	「ふじのくにCOOLチャレンジ クルポ」のポイントスポット登録の有無による事業実施の達成の評価だけでなく、登録による利用者(数)への効果などの評価方法は検討されているのでしょうか。	当事業は、実施する事業であり、事業実施の達成を評価するものではありません。多くの視点、多くの方法で情報発信を行う1つの手段であり、利用啓発事業の1つと考えております。
11	38	目標3 成果指標	「コーちゃんバス、デマンド型乗合タクシーにおける収支率 基準値10.11%→目標値16.00%」については、バス(＋デマンド乗合タクシー)の利用者数を減らさないで目標値を達成するための検討が行われるのでしょうか。	そのとおりです。
12	38	目標3 成果指標	「利用者1人あたりにかかる市の負担額 基準値1018円→目標値830円」については、バスの台数を減らさないで目標値を達成するための検討が行われるのでしょうか。	コーちゃんバスの利用者数、コーちゃんタクシーの利用可能地区等を考慮し、バス車両台数4台を想定した目標値となります。見直しの内容については、それぞれの利用者数の増減等を考慮し、引き続き検討を進めてまいります。
13	38	目標3 成果指標	収支率、市の負担額ともに、バス＋デマンド型乗合タクシーの成果指標だけではなく、コーちゃんバス、デマンド型乗合タクシーそれぞれの基準値・目標値、及び、その算出方法の基となる数値を追記しておいてもよいのではないのでしょうか。	根拠となる数値について掲載する予定はございません。
14	41	3-3	令和元年10月のバスの便数削減、令和2年10月のバスの路線再編・均一運賃導入の評価(C)・見直し(A)についての公表が少ないように思われるので、前計画(令和3年度まで)の事業の評価(C)・見直し(A)が公表された後に、次の計画(P)・実施(D)が行われるべきように思われます。	湖西市地域公共交通網形成計画の評価方法に基づいた評価を実施しております。そのうえで次期計画の策定を行っております。
15	41	3-3	「令和2年度運行評価改善報告書(R0110-R0209)」延べ利用者数104519人→84970人に対して、評価結果は「コロナ禍の影響による3月以降の利用者数の減少」とされていますが、路線別の評価基準数値が前年度比から平成28年度比(鷺津循環線初年度)に変更されて、便の見直し(減便)を行ったにも拘らず、令和2年度(以降)について、便別の評価が公表されていないように思われます。	湖西市地域公共交通網形成計画の評価方法に基づいた評価を実施しております。
16	41	3-3	「令和3年度運行評価改善報告書(R0210-R0309)」延べ利用者数84970人→66269人に対して、評価結果は「コロナ禍による外出自粛やテレワークの推進、移動手段の変化」「デマンド型乗合タクシーの運行経路上にある地域住民の移動手段の変化」とされていますが、路線の見直し(縮小)を行ったにも拘らず、最終評価年度を理由として、令和3年度について、今年度評価・各路線別評価及び来年度取組提案、運行実績(路線別・便別)が公表されていないように思われます。	湖西市地域公共交通網形成計画の評価方法に基づいた評価を実施しております。
17	41	3-3	運賃体系の見直しについては、「わかりやすい料金体系となった」とされていますが、運賃見直し案において利用者数に変動がないことを条件に推計されたため、利用者数の変動などの評価は、公表されていないように思われます。	湖西市地域公共交通会議にて前年度の乗車実績等について毎年報告するとともに公表しております。
18	41	3-3	コーちゃんバスの利用者数の目標値は明記されていないため、令和6年度コーちゃんバス利用者数目標値＝令和6年度市民1人あたりの公共交通年間利用回数目標値1.58回/人×令和5年度住民基本台帳人口58204人→令和6年度デマンド型乗合タクシーの利用者数目標値10774人≒81000人という目標値と推計しましたが、基準値令和2年度(R0204-0303)コーちゃんバス73159人と、令和2年度遠鉄バス浜名線14180人の合計の利用者数よりも減少する目標値となっているのでしょうか。	算出方法に記載のとおり、基準値、目標値ともにコーちゃんバス、コーちゃんタクシーの実績であり、遠鉄バス浜名線は加味されておられません。
19	41	3-3	令和6年度コーちゃんバス利用者数目標値81000人と推計すると、令和2年度コーちゃんバス全路線の1日あたりの運行便数73便(＋令和2年度遠鉄バス浜名線6便)に対して、令和6年度コーちゃんバス全路線の1日あたりの運行便数推計値＝令和6年度コーちゃんバス利用者数(推計)目標値81000人÷令和6年度コーちゃんバス1便あたりの利用者数目標値1766人＝46便という推計値となってしまうように思われます。 (令和2年度コーちゃんバス1便あたりの利用者数基準値1002人＝令和2年度コーちゃんバス利用者数73159人÷令和2年度コーちゃんバス全路線の1日あたりの運行便数73便) 推計に誤りがあるのでしょうか。それとも、大幅な減便を基にした目標値なののでしょうか。	コーちゃんバスの利用者数、コーちゃんタクシーの利用可能地区等を考慮し、バス車両台数4台を想定した目標値となります。見直しの内容については、それぞれの利用者数の増減等を考慮し、引き続き検討を進めてまいります。

20	42	3-4	鷺津循環線は維持されるのでしょうか。	コーちゃんタクシーの利用可能地区の拡大、利用者数の推移、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等により、公共交通を総合的に捉え、見直しを行い、効率化と利便性の向上を図ることで持続可能な公共交通とすることが求められています。これらを考慮し、その他の鷺津地区乗り入れ路線の経路、ダイヤ調整により循環機能の代替が可能か否かを含め検討を進めてまいります。
21	42	3-4	令和6年度からの実施スケジュールとされていますが、実施予定前の計画の段階から、市民・利用者への見直し案の周知が為されたうえで、検討が行なわれることが望まれると思います。	市民や有識者、運行事業者、行政等により組織された地域公共交通会議で事前に周知、検討を行うとともに、市民からの意見聴取の場の検討を進めてまいります。
22	46	進行管理の基本的な方針	令和3年度まで湖西市バス運行評価改善委員会によって行われてきた「湖西市バス運行評価改善報告書」による施策状況の報告、今年度評価及び来年度の取組提案（改善策の検討）、コーちゃんバス・デマンド型乗合タクシーの運行実績の報告などは、情報公開も含めて、継続して行なわれるのでしょうか。	湖西市地域公共交通会議にて計画に基づいて進行管理を実施してまいります。評価報告の内容等は、本計画に即した形で実施するとともに、会議、資料については公開となります。
23	24 25	公共交通の将来像	「デマンド型乗合タクシーの市内全域拡大（一部除く）に伴い、」「令和7年度に向けて」「路線数、経路、ダイヤの見直し」とされていますが、本計画によって鷺津地区「コミュニティバスの各路線を循環運行」は、決定事項とされて、他の案による見直しの検討は行われないのでしょうか。	コーちゃんタクシーの利用可能地区の拡大、利用者数の推移、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等により、公共交通を総合的に捉え、見直しを行い、効率化と利便性の向上を図ることで持続可能な公共交通とすることが求められています。これらを考慮し、その他の鷺津地区乗り入れ路線の経路、ダイヤ調整により循環機能の代替が可能か否かを含め検討を進めてまいります。
24	24 25	公共交通の将来像	令和3年度第1回湖西市地域公共交通会議資料4「湖西市における公共交通の将来像について」において、「将来像におけるコーちゃんバスの路線数は、4台5路線が望ましいと考える」とされていますが、現在のバス6台7路線を、再編などを含めて、維持することについては、検討は行われないのでしょうか。	コーちゃんタクシーの利用可能地区拡大による利用者の増加、これに伴うコーちゃんバス利用者の減少などが予測されます。これらより、公共交通を総合的に捉えた見直しが必要だと考えております。見直し内容については、それぞれの利用者数、経費等を考慮し、検討を進めてまいります。
25	24 25	公共交通の将来像	路線数、経路、ダイヤの見直しが行われたとして、目標の評価結果が達成されない、または、計画前の基準値に達しないような結果となった場合には、計画前の路線数、経路、ダイヤに戻すなどの再度の見直しは検討されるのでしょうか。	利用者数の推移、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等により、公共交通を総合的に捉え、見直しを行い、効率化と利便性の向上を図ることで持続可能な公共交通するために、随時見直しを実施してまいります。
26	24 25	公共交通の将来像	【将来の地域公共交通体系】の地図のコミュニティバスの赤線について、「新居関所-郷南郷北-イオンタウン湖西」「新居町駅-新弁天」「正太寺-入出中」「横山会館-知波田小学校前」「白須賀小学校前-おんやど白須賀」などの経路にあたる部分が描かれていないように思われますが、概略図であり、路線の縮小を示すものではない、と捉えればよいでしょうか。	概略図となります。見直し内容は、利用者数の推移等を考慮し、検討を進めてまいります。
27	40 41	3-2 3-3	「デマンド型乗合タクシーの乗合率 基準値1.21人/台→目標値1.30人/台」、「コーちゃんバス1便あたりの利用者数 基準値1002人/便→目標値1766人/便」については、バスの便数を減らさずに目標値を達成するための検討が行われるのでしょうか。	コーちゃんバスの利用者数、コーちゃんタクシーの利用可能地区等を考慮し、バス車両台数4台を想定した目標値となります。見直しの内容については、それぞれの利用者数の増減等を考慮し、引き続き検討を進めてまいります。