

# 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 . . .
  - 2. 計画の位置づけ . . .
  - 3. 計画の区域 . . .
  - 4. 計画の期間 . . .
  
- 第2章 公共交通の現状と課題
  - 1. 湖西市の現状 . . .
  - 2. 公共交通の現状 . . .
  - 3. 公共交通を取り巻く課題 . . .
  
- 第3章 基本計画
  - 1. 計画の基本方針 . . .
  - 2. 計画の目標 . . .
  - 3. 公共交通の将来像 . . .
  
- 第4章 目標を達成するための事業
  - 1. 体系図 . . . 20
  - 2. 個別事業 . . .
  
- 第5章 事業の評価と進管理
  - 1. 評価の指標 . . .
  - 2. 進管理の基本的な方針 . . .

# 第1章 計画の概要

## 1. 公共交通計画策定の背景と目的

平成25年12月に交通政策基本法が公布・施行されたことを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が施行されました。これは、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（立地適正化計画の策定）と連動しており、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築することがポイントに位置付けられています。

本市では、これらの法制度改正の主旨を踏まえ、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の利便性の向上や効率的な運行に努めてまいりました。

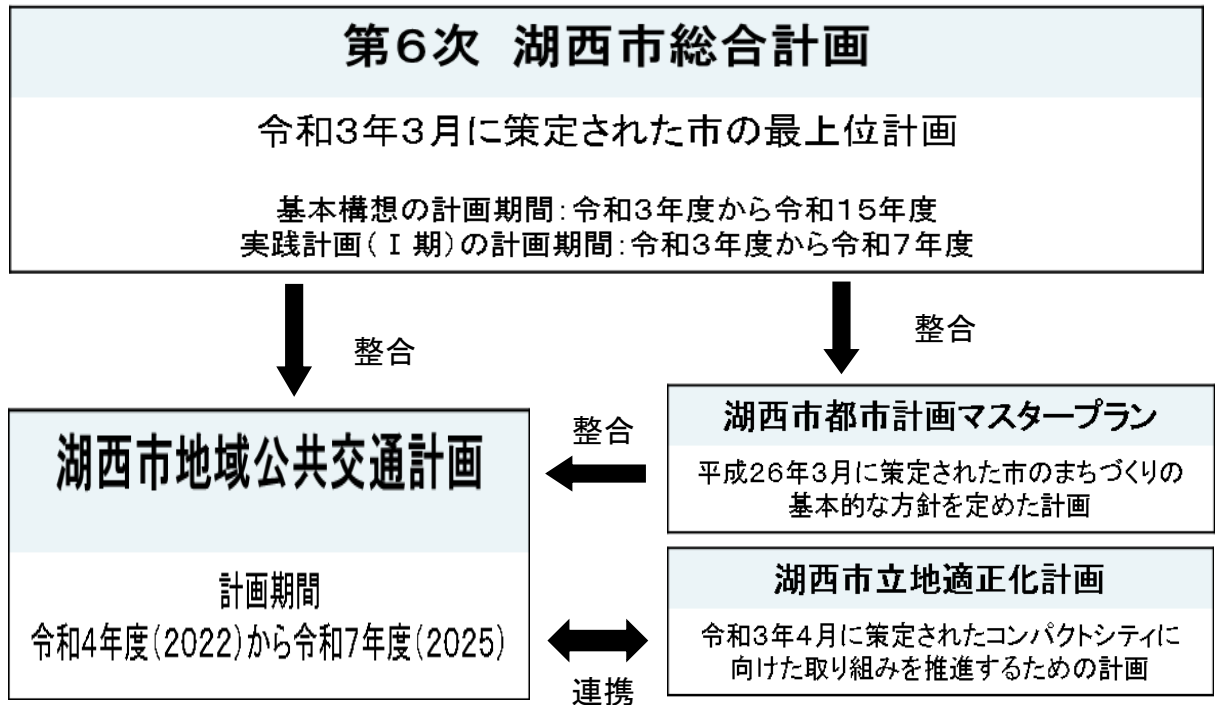
今後、人口減少と少子高齢化が進む中、本市が持続的に発展するために、市外からの通勤者やその家族の市内への定住が生命線と言えます。これを踏まえ、令和3年3月に策定された第6次湖西市総合計画（以下、総合計画）の実践計画では「職住近接」をテーマとして計画が策定されています。また、「職住近接」を促進するためのポイントの1つとして住環境の整備があげられています。公共交通は、住環境の整備による市民生活や活動の利便性を確保するための社会基盤として必要不可欠であり、重点施策の1つに位置付けられています。

国では、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。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や、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ました。

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とし、「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や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て、必要な施策を体系化し、方向性を示した具体的な計画である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・民住など、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。

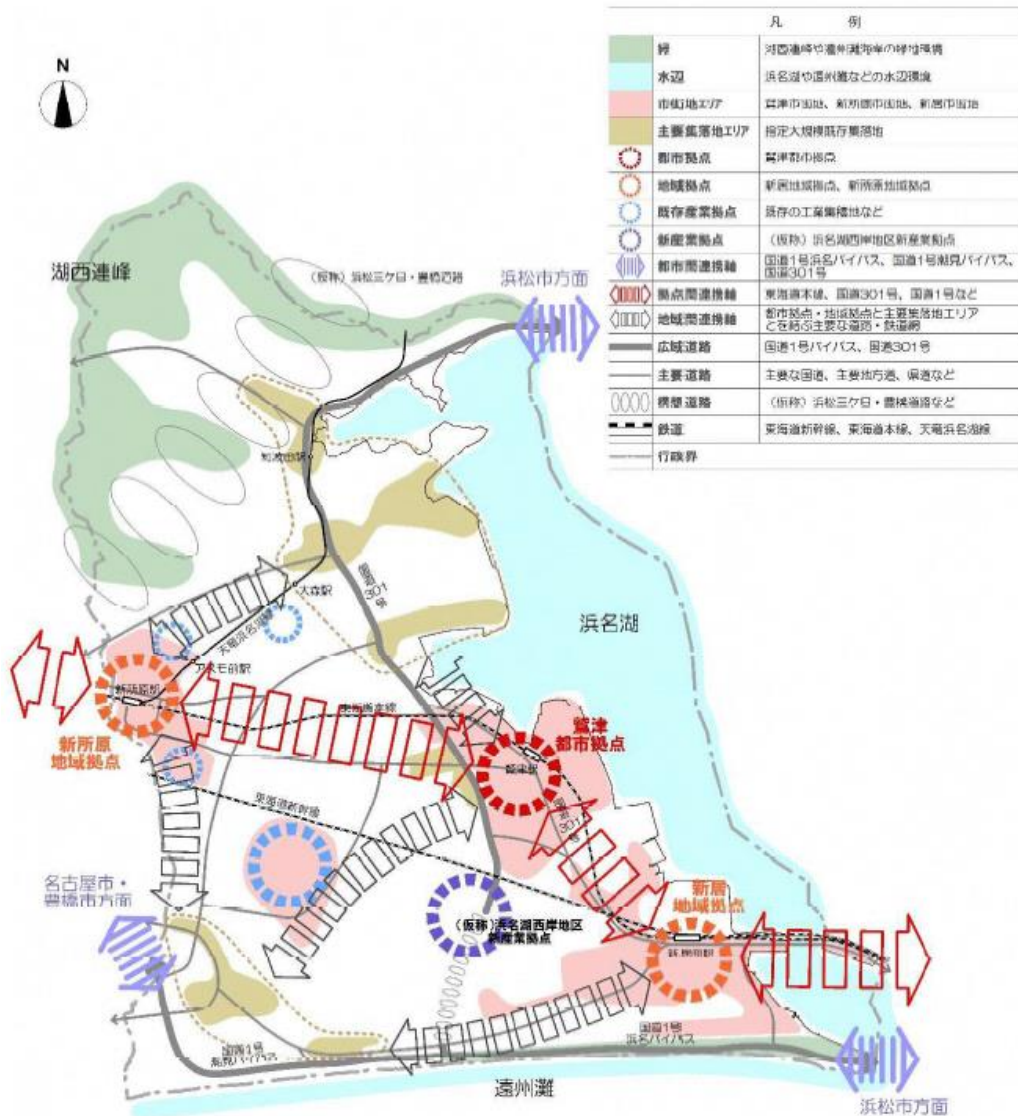
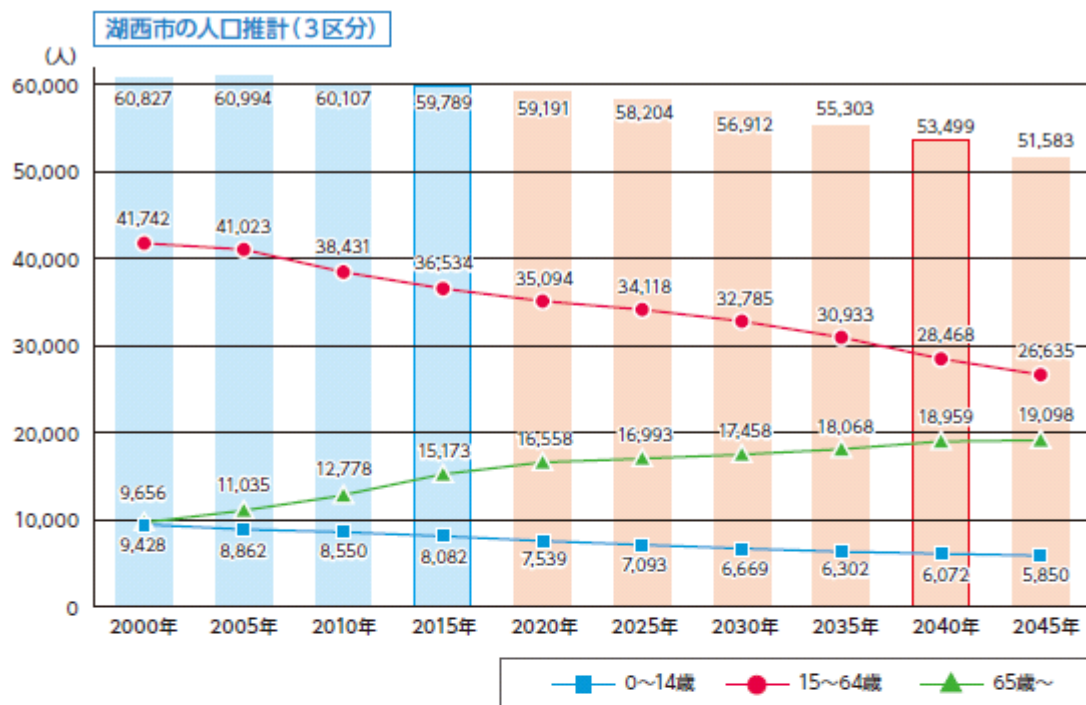


図. 将来都市構造図 (出典: 湖西市都市計画マスタープラン)

# 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）



### 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。

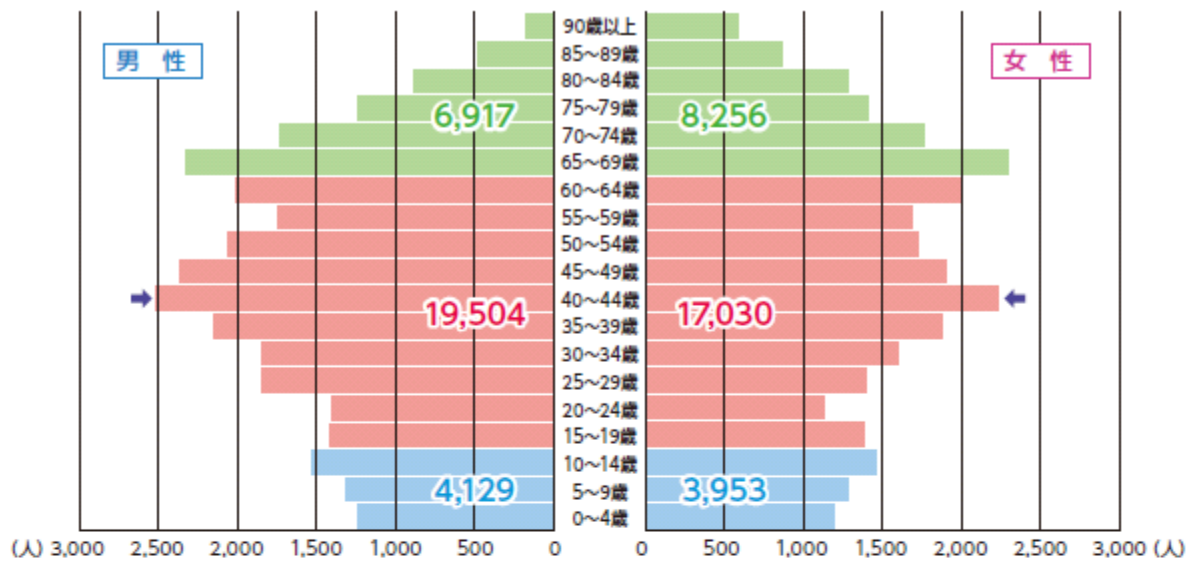
少子高齢化が今後も進んでいくと推計されています。

	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)	2,032 (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

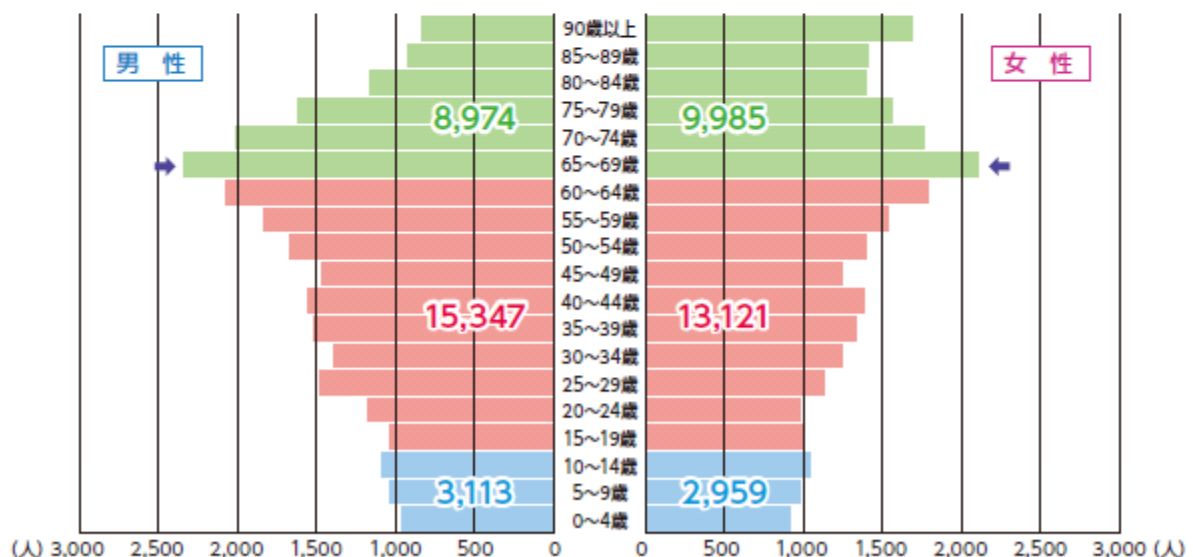
出典：湖西市総合計画

## 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)

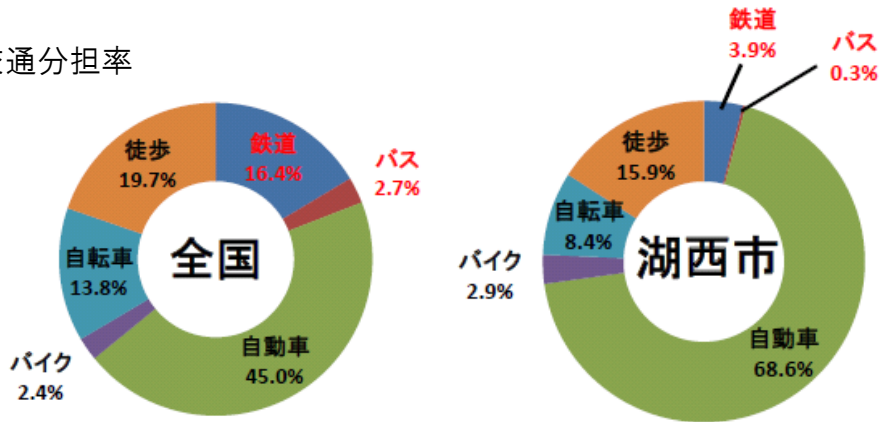


2040年には、団塊ジュニア世代(1971～1974年生まれ グラフの→で示す層)が高齢者となり、高齢化のピーク期を迎えます。

出典：湖西市総合計画



③ 公共交通分担率



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%

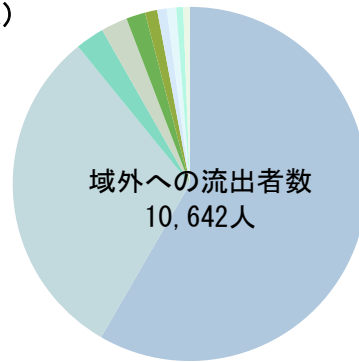
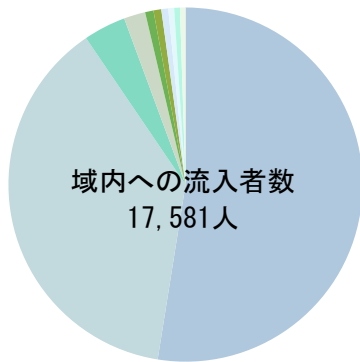
出典：第4回西遠都市圏PT調査、H27全国都市交通特性調査

④ 通勤・通学における人の動き（2015年）

流入者数：17,581人

流出者数：10,642人

(流入超過数：6,939人)



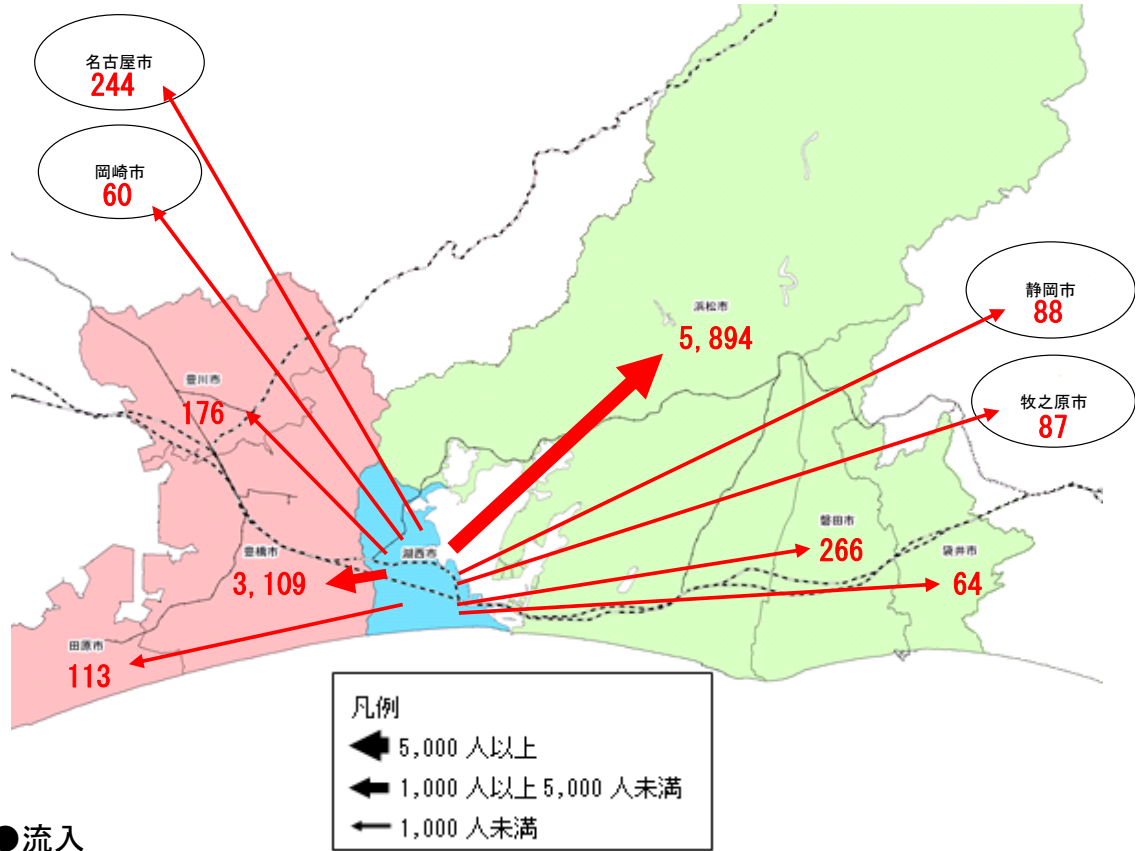
- 1位 浜松市 8,945人
- 2位 豊橋市 6,470人
- 3位 豊川市 659人
- 4位 磐田市 334人
- 5位 田原市 130人
- 6位 新城市 121人
- 7位 岡崎市 108人
- 8位 掛川市 91人
- 9位 袋井市 89人
- 10位 蒲郡市 86人

- 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

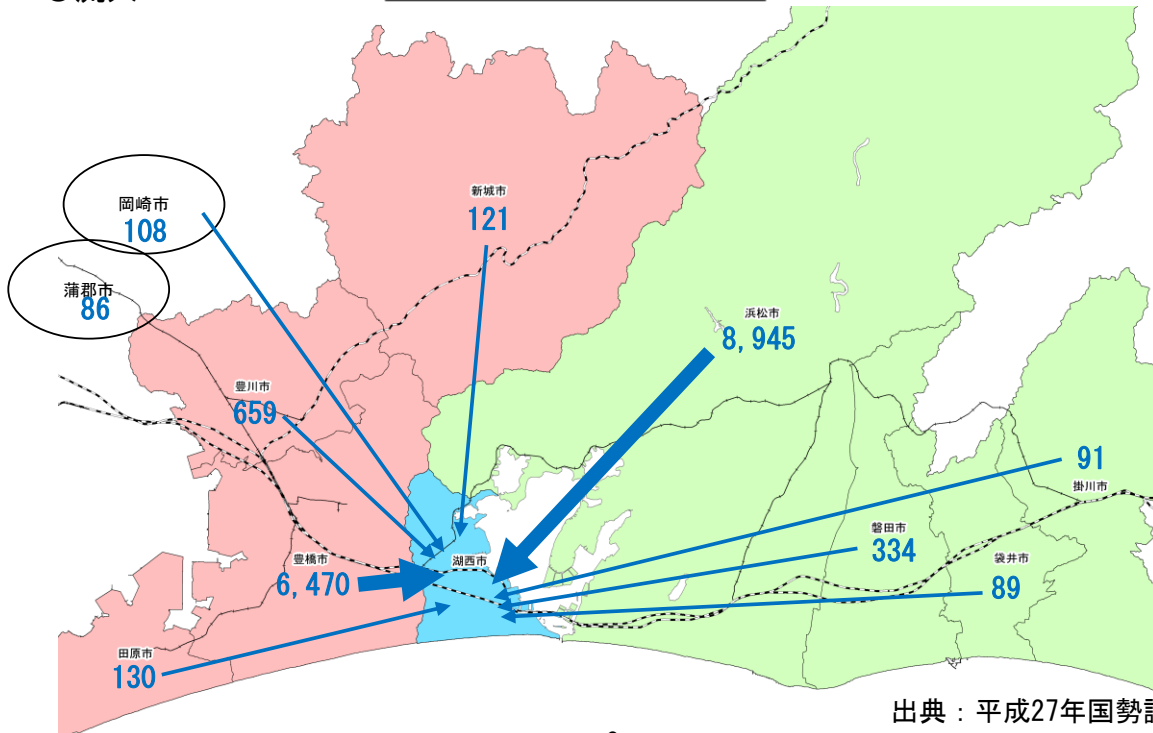


【図】通勤通学人口流動

●流出

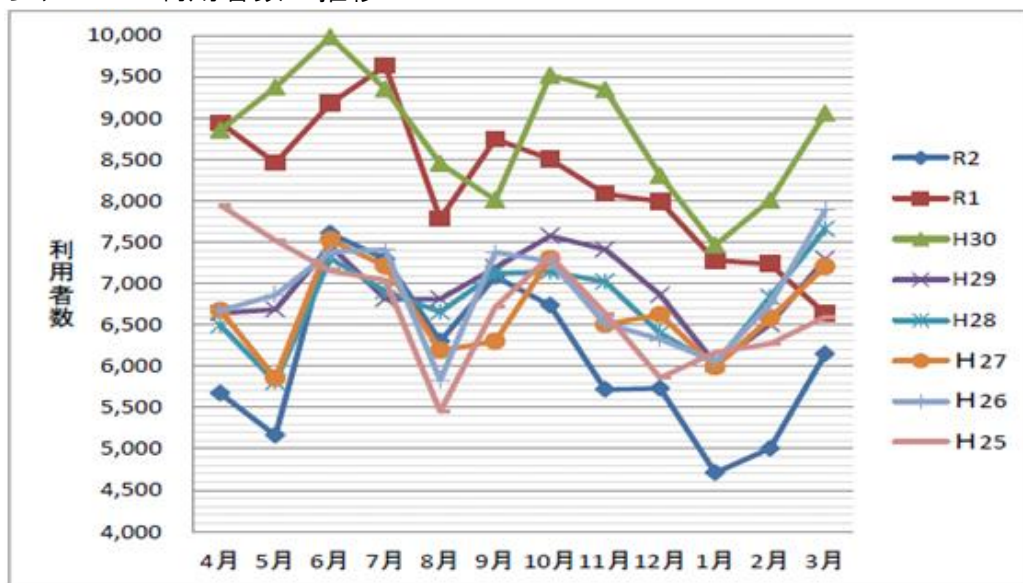


●流入



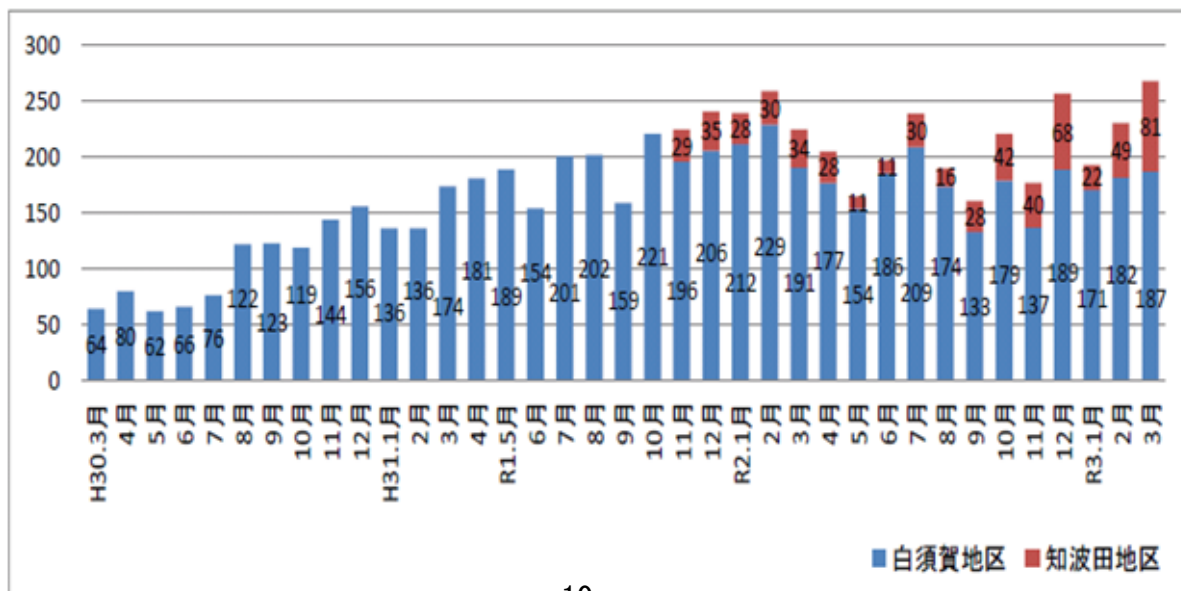
出典：平成27年国勢調査

⑤ コーちゃんバス利用者数の推移

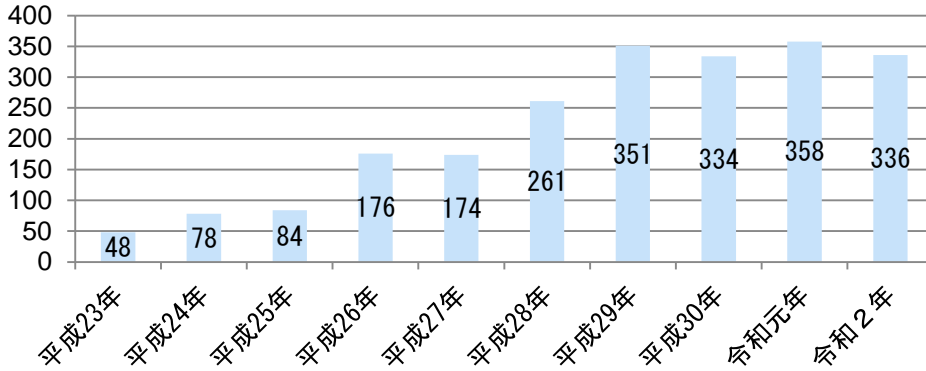


	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
R2	5,671	5,163	7,605	7,295	6,300	7,082	6,734	5,716	5,731	4,711	5,004	6,147	73,159
R1	8,941	8,457	9,175	9,631	7,782	8,746	8,503	8,081	7,992	7,276	7,234	6,633	98,451
H30	8,851	9,373	9,980	9,348	8,450	8,008	9,515	9,343	8,306	7,463	8,005	9,055	105,697
H29	6,639	6,684	7,455	6,812	6,812	7,188	7,573	7,410	6,862	6,026	6,508	7,294	83,263
H28	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
H27	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
H26	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
H25	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 デマンド型乗合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】

年 年齢層	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	令和	令和	免許保有者数 (令和2年末)		
	22年 (2010)	23年 (2011)	24年 (2012)	25年 (2013)	26年 (2014)	27年 (2015)	28年 (2016)	29年 (2017)	30年 (2018)	元年 (2019)	2年 (2020)	(人)	構成率		
15歳以下	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16～19歳	2,381.0	2,296.3	2,272.3	2,189.5	2,057.0	1,888.8	1,822.2	1,649.9	1,489.2	1,251.4	1,075.4	854,129	1.0		
20～24歳	1,466.5	1,399.7	1,390.3	1,325.9	1,202.9	1,144.9	1,070.1	979.7	876.9	754.5	595.5	4,662,129	5.7		
25～29歳	1,014.8	992.3	983.9	932.3	866.4	814.1	752.7	697.4	624.0	528.0	420.6	5,359,236	6.5		
30～34歳	804.1	771.2	750.1	713.2	649.4	616.7	581.6	541.1	487.5	424.9	335.1	5,953,512	7.3		
35～39歳	756.2	725.4	703.5	658.8	597.4	554.7	512.7	486.1	433.7	380.0	308.2	6,937,529	8.5		
40～44歳	752.7	695.7	681.6	644.6	591.2	547.8	514.6	476.4	432.2	371.9	299.7	7,894,480	9.6		
45～49歳	702.6	686.4	640.8	612.7	564.3	528.7	482.9	474.4	431.7	381.7	308.8	9,234,566	11.3		
50～54歳	702.5	663.7	629.3	591.3	530.0	497.8	475.2	450.5	414.0	375.1	307.7	8,153,558	9.9		
55～59歳	745.9	702.1	657.7	609.3	551.1	516.6	472.3	446.5	415.6	367.9	300.5	7,319,255	8.9		
60～64歳	731.9	707.5	676.9	635.8	569.4	522.8	481.9	461.4	426.4	378.3	310.2	6,543,373	8.0		
65～69歳	780.5	721.5	647.4	609.7	545.9	510.5	488.9	478.4	438.4	399.1	313.4	6,628,330	8.1		
70～74歳	803.8	750.5	711.1	650.0	604.9	597.6	545.4	497.6	458.6	413.3	336.1	6,545,104	8.0		
75～79歳	921.4	869.3	824.0	792.9	721.2	662.0	600.8	581.8	533.3	495.1	418.8	3,477,195	4.2		
80～84歳	994.5	977.1	881.2	843.8	800.1	740.0	683.8	630.5	604.5	546.7	440.9	1,758,903	2.1		
85歳以上	999.7	1,001.6	969.1	895.1	854.3	811.3	744.1	712.2	645.9	616.0	522.4	668,588	0.8		
合計	849.2	807.7	774.0	728.9	663.1	620.9	577.5	543.5	494.1	435.5	352.5	81,989,887	100.0		

(再掲)

16～24歳	1,626.0	1,555.7	1,544.4	1,479.3	1,348.9	1,271.3	1,194.9	1,089.2	973.1	832.1	669.8	5,516,258	6.7
65歳以上	833.7	784.4	724.9	679.5	621.5	588.0	547.9	523.1	483.3	441.9	359.5	19,078,120	23.3
70歳以上	874.1	828.9	781.0	731.0	678.8	650.1	595.7	555.6	512.4	466.6	384.0	12,449,790	15.2
75歳以上	949.1	912.2	854.0	818.3	758.9	701.8	641.3	610.7	566.4	522.8	437.1	5,904,686	7.2
80歳以上	995.7	983.0	902.4	856.9	814.5	759.0	700.1	652.3	615.7	565.6	463.4	2,427,491	3.0

- 注1 増減数(率)は、前年同期と比較した値である。
- 注2 指数は、平成22年を100としたものである。
- 注3 算出に用いた免許保有者数は、各年の12月末現在の値である。
- 注4 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。
- 注5 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。

⑨ 令和3年度市民意識調査の結果

公共交通の満足度

外出時における利用する公共交通と利用頻度

平日・休日の主な交通手段

湖西市が住みにくいと答えた人のうち、公共交通機関が不便であるを理由に挙げた人の割合

など

R3市民意識調査の結果がまとまり次第追加

R3市民意識調査の結果がまとまり次第追加

## 2. 公共交通の現状

【地域公共交通ネットワーク】※令和3年3月時点

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、人口密度が高い地域は概ねカバーしていますが、一部地域では公共交通空白地域が存在しています。

### 現状の公共交通ネットワークの図

- ・ 公共交通空白地域
  - ・ 人口密度
- ・ バス路線（バス停）
- ・ デマンド運行地区

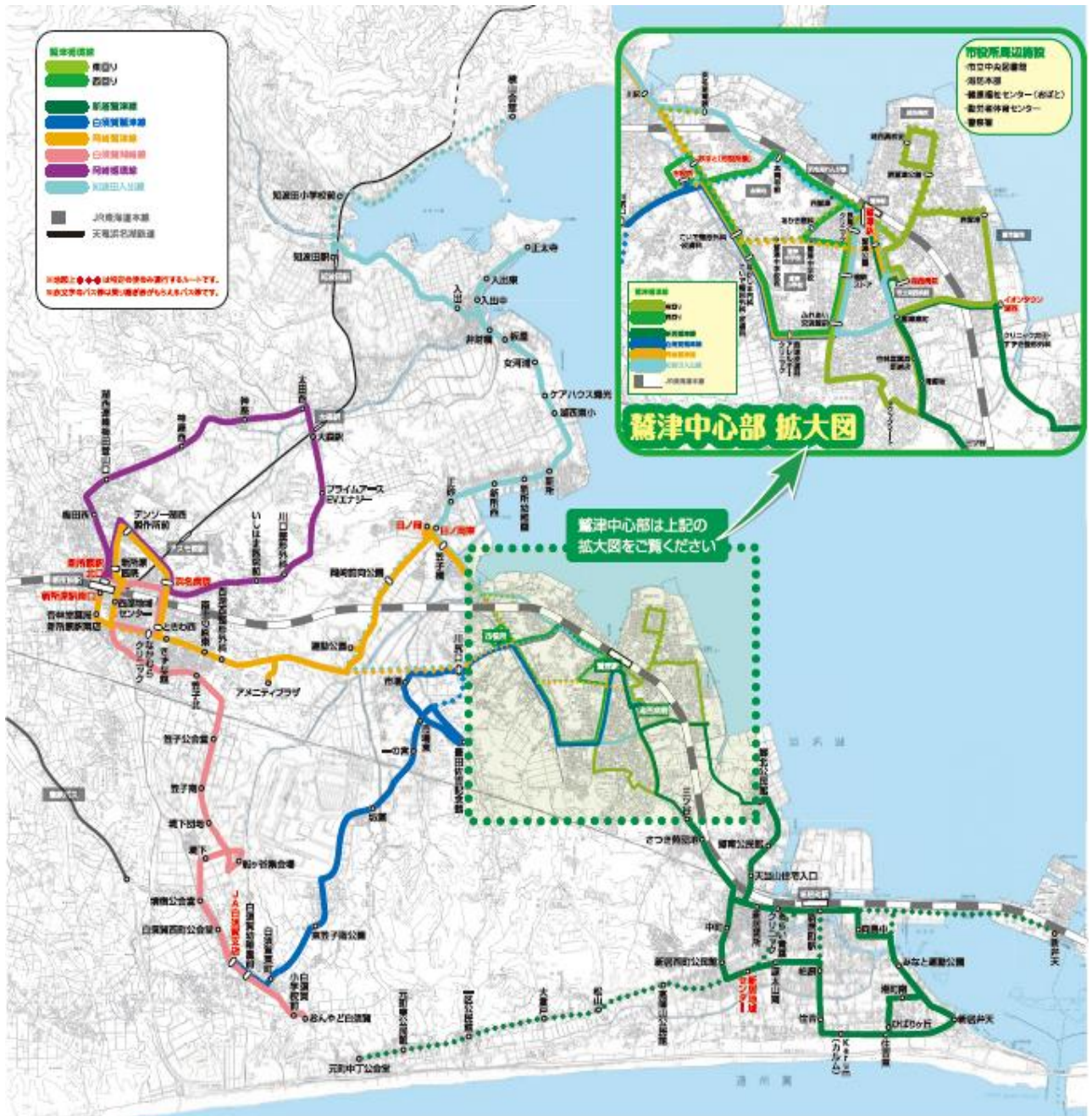
利用圏域設定

鉄道駅1km

バス停300m



【地域公共交通の路線図】



◇コーちゃんバスの国庫補助対象路線について

新居鷺津線、白須賀鷺津線、白須賀岡崎線、岡崎循環線、知波田入出線のうち、白須賀地区、知波田地区、入出地区内の交通不便地域の指定を受けている地区を運行している系統は、国庫補助を受けて運行しており、住民が都市拠点や地域拠点へ移動する際の、重要な移動手段となっています。



### ① 鉄道

#### 東海道本線

市内に鷺津駅、新所原駅、新居町駅の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をしています。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、新所原駅は、年間約150万人に利用されています。

#### 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利用されており、新所原駅は、乗車、降車ともに年間約12万人に利用されています。

### ② タクシー

本市では、鷺津駅を中心に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月から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地区を中心に地域拠点の岡崎地区、新居地区、集落拠点の知波田地区、白須賀地区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10万人に利用されています。

### ④ デマンド型乗合タクシー

平成30年3月より自宅と指定施設を結ぶ新たな送迎手段として白須賀地区で運行を開始しました。現在、知波田地区、新居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 B a a S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という地域資源を有効活用し、自家用有償旅客運送で市民も利用可能な企業シャトルバスを運行する実証実験を開始しました。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

#### ① 行きたい時間に行きたい場所に行けない

・運行開始以降、より多くの人に利用してもらうための見直しを行ってきた結果、運行経路が長大となり、目的地までより多くの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ったダイヤの設定ができず、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）が存在します。

#### 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より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おり、考えられる要因としては、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）

・運行経路やダイヤが複雑化しており、初めて利用する人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

・コーちゃんバスやデマンド型乗合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。



## 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

**安心して いきいきと暮らすことができる**

**わがまちKOSAI**

**移動サービスが (まーす) みんなを未来へ運びMaas**

## 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返納しても外出できる公共交通サービスの提供と啓発
- ・デマンド（愛称）の運行エリア拡大によるラストワンマイル問題の解消
- ・地域資源を活用することによる利便性の向上

### 【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
- ・時間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

### 【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

### 3. 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年度に向けてコーちゃんバス路線は、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。

#### 公共交通ネットワークの将来像

- ・ 公共交通空白地域
  - ・ 人口密度
- ・ バス路線（バス停）
- ・ デマンド運行地区

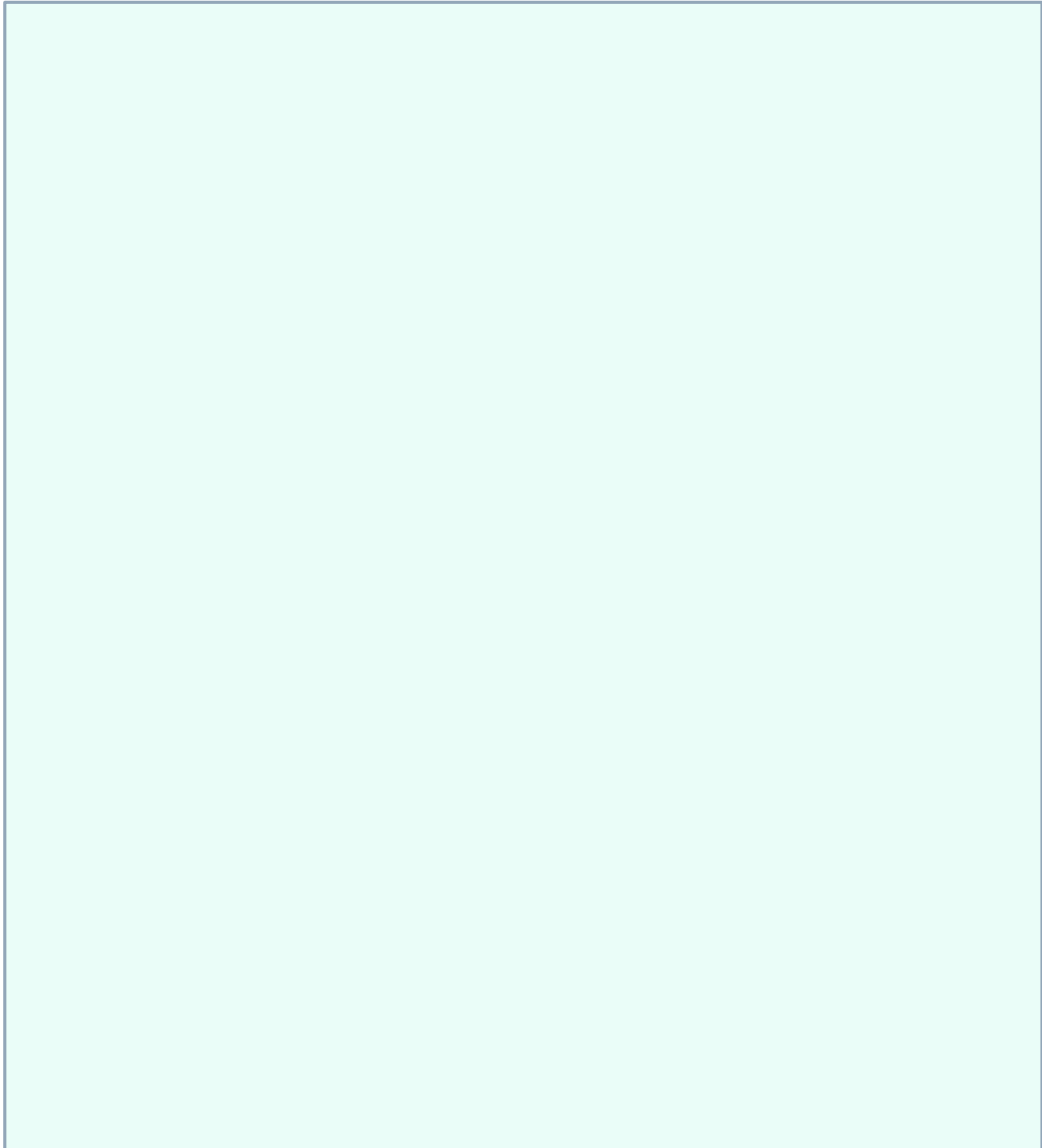
#### 利用圏域設定

鉄道駅1km

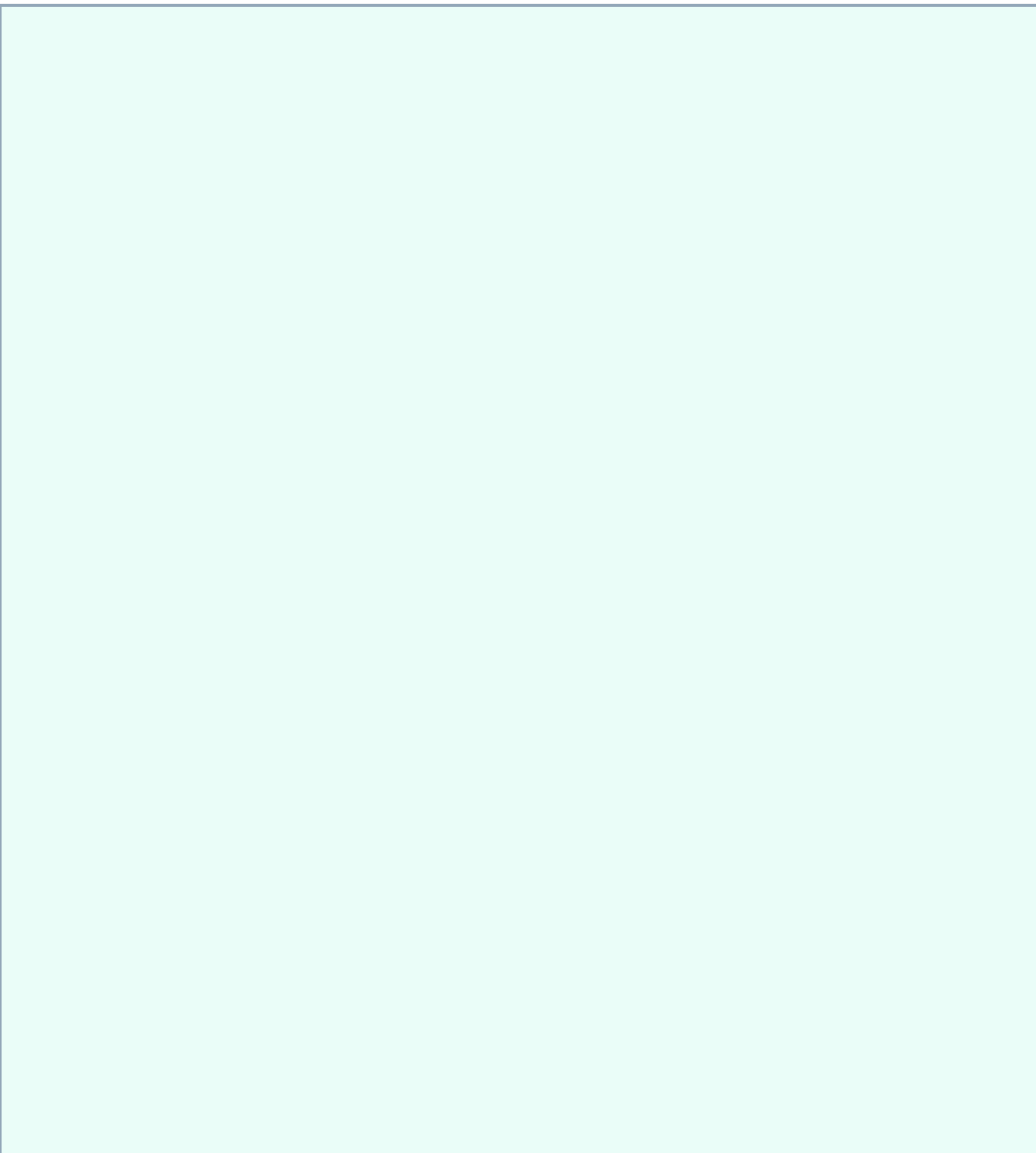
バス停300m

# 第4章 目標を達成するための事業

## 1. 体系図







## 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

- 日常生活を送る中で自家用車は非常に便利な移動手段であり、なくてはならないものですが、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ものです。
- また、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が公共交通です。
- 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、改善することで「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	目標値
70歳以上の市民の公共交通に対する満足度	47.2% (R3)	67.0% (R7)

## 1-1 公共交通軸の維持（JR東海道本線）

### 【事業概要】

- 市内に鷲津駅、新所原駅、新居町駅の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（天竜浜名湖鉄道）

### 【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 デマンド型乗合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4年4月よりJR駅付近を除く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。
- 自宅間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地域のカバーを目的に自宅から指定施設、指定施設から自宅への移動手段として市内完全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、市内完全全域化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)
デマンド型乗合タクシー利用者数	2,506人	10,774人

※算出方法

全地区の各年度の利用者数より



# 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	10.11%	16.00%
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、デマンド型乗合タクシー、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：コーちゃんバスとデマンド型乗合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）

※運賃収入：コーちゃんバスとデマンド型乗合タクシーの運賃収入の合計

※運行経費：コーちゃんバスとデマンド型乗合タクシーの運行経費の合計

【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：コーちゃんバスとデマンド型乗合タクシーの利用者数の合計

個別事業のKPI	基準値	目標値
<b>目標1（安心して暮らせる公共交通サービスへ）</b>	<b>R2</b>	<b>R6</b>
1-3 デマンド型乗合タクシーの利用者数	2,506人	10,774人
1-4 企業シャトルBaaS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
<b>目標2（魅力ある公共交通サービスへ）</b>	<b>R2</b>	<b>R6</b>
2-3 チラシの配布回数	年1回	年4回
2-4 SNSやデジタルサイネージによる情報発信回数	年2回	年10回
2-5 夏休み小学生50円バスの利用者数	104人 (R3実績)	210人
<b>目標3（持続可能な公共交通サービスへ）</b>	<b>R2</b>	<b>R6</b>
3-2 デマンド型乗合タクシーの乗合率 (全地区合計)	1.21人/台	1.30人/台
3-3 コーちゃんバス1便あたりの利用者数	1,002人	1,766人



## 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。

### 【計画の評価スケジュール】

- 本計画の進行管理・評価は、以下のスケジュールに基づき進めます。

	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
<b>PLAN 計画</b>								
地域公共交通計画	●————→ 必要に応じて見直し							
<b>DO 実行</b>								
個別事業の実施	●————→ ●————→ ●————→ ●————→							
地域公共交通確保維持改善事業	◆————→ ◆————→ ◆————→ ◆————→							
<b>CHECK 評価</b>								
個別事業の進捗管理	●————→ ●————→ ●————→ ●————→							
地域公共交通確保維持改善事業事業評価	◆————→ ◆————→ ◆————→ ◆————→							
<b>ACTION 見直し</b>								
事業の見直し・改善	■————→ ■————→ ■————→ ■————→							

注：評価スケジュールは、R4年度後期からR7年度後期までの各半期に実施される。評価の結果に基づき、必要に応じて計画や実施スケジュールを見直し・改善する。