

# 令和2年度の事業報告について

---

令和2年10月～令和3年9月

# 1. 今年度（令和2年10月～令和3年9月）の施策状況

事業名：公共交通軸（④県境を越える新設路線）

## ・新設路線の検討

近隣市町（豊橋市）との情報交換を実施し、企業シャトルBaaS事業において、県境を跨ぐ路線について令和4年度以降に実証実験を実施する予定。

事業名：拠点内巡回・拠点アクセス（①コーちゃんバス）

## ・現行サービス水準での運行（継続）

平成29年度第4回湖西市地域公共交通会議にて、定量的な目標値となる評価基準を明確にし、路線の維持や改善策、利用促進策の検討を判断する「コミュニティバス評価基準」を作成した。

令和2年度に「コミュニティバス評価基準」を以下のとおり見直した。これを基に今年度についても評価を行う。

### コミュニティバス評価基準

評価指標	基準数値	判定結果
延べ利用者数	平成28年度コーちゃんバス各路線毎の利用者数	A：5%以上増加 B：+4.9%～▲4.9% C：5%以上減少
1日当たりの平均乗車人数	平成28年度コーちゃんバス各路線毎の1日当たりの平均乗車人数	A：5%以上増加 B：+4.9%～▲4.9% C：5%以上減少
1便当たりの平均乗車人数	平成28年度コーちゃんバス各路線毎の1便当たりの平均乗車人数	A：5%以上増加 B：+4.9%～▲4.9% C：5%以上減少
利用者1人当たり市の負担額	平成28年度コーちゃんバス各路線毎の利用者1人当たりの市の負担額	A：5%以上減少 B：+4.9%～▲4.9% C：5%以上増加

#### ○判定結果後の対応について

各路線毎に上記の評価指標の判定の結果、C判定が2つ以上となった路線については、要因の把握及び改善策を検討する。それ以外の判定結果となった路線については、その要因を把握し、参考事例とする。

(1) 白須賀新居鷺津線

・評価結果

評価指標	基準数値 (H28)	R3年度実績	R3年度判定結果
延べ利用者数	17,141人	12,404人	C
1日当たりの平均乗車人数	71人	51人	C
1便当たりの平均乗車人数	8.8人	7.3人	C
利用者1人当たりの市の負担額	773円	944円	C

・評価結果に対する要因について

- ✓ 令和元年10月1日から、運転手のより確実な休憩時間の確保による安全な運行を目的に、1便減便を実施
- ✓ コロナ禍の影響による利用者数の減少（緊急事態宣言、テレワークの推進等）

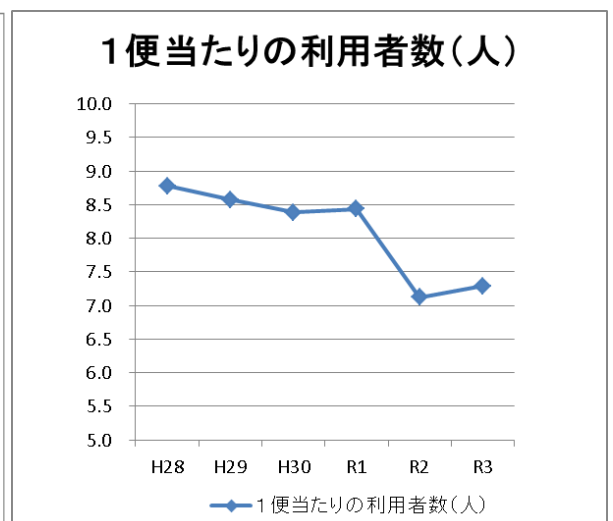
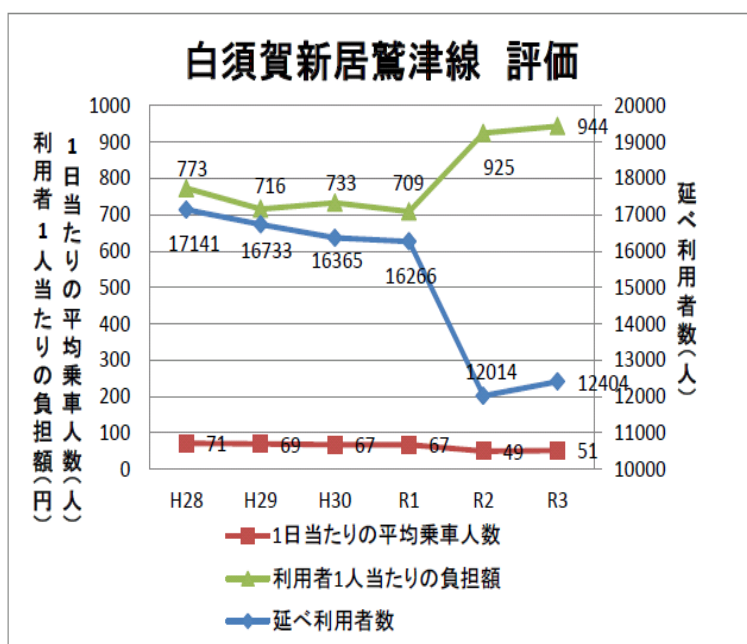
【まとめ】

最大の要因はコロナ禍による外出自粛やテレワークの推進、移動手段の変化によるものであると考えられる。その他の要因としては、白須賀地区と新居地区を循環して鷺津地区を結ぶ長大な路線であり、長時間の乗車が必要な点、少ない運行便数となる点により、利便性が低いと考えられる。また、白須賀地区でH30.3月から運行を開始しているデマンド型乗合タクシーの利用者は、2,207人（R2.10～R3.9実績）であり、運行経路上にある地域（白須賀第1、第2自治会）住民の移動手段の変化も一因と考えられる。

・要因に対する改善策について

- ✓ 利便性向上及び便数の増加並びにデマンド型乗合タクシーとの重複解消を目的として、バス路線の一部（白須賀地区）を縮小し新居地区内を循環する便を増加させることを目的に令和3年10月1日に路線の見直しを行った。また、遠鉄バス浜名線の退出に伴い、新居小学校児童（あけぼの地区）が乗車可能なダイヤを設けた。

・(参考)H28年度～R3年度実績



## (2) 白須賀鷺津線

### ・評価結果

評価指標	基準数値 (H28)	R3年度実績	R3年度判定結果
延べ利用者数	13,829人	11,811人	C
1日当たりの平均乗車人数	57人	49人	C
1便当たりの平均乗車人数	3.8人	4.1人	A
利用者1人当たりの市の負担額	871円	992円	C

### ・評価結果に対する要因について

- ✓ H28と比較して湖西病院行きが1便減少している。
- ✓ コロナ禍の影響による利用者数の減少（緊急事態宣言、テレワークの推進等）

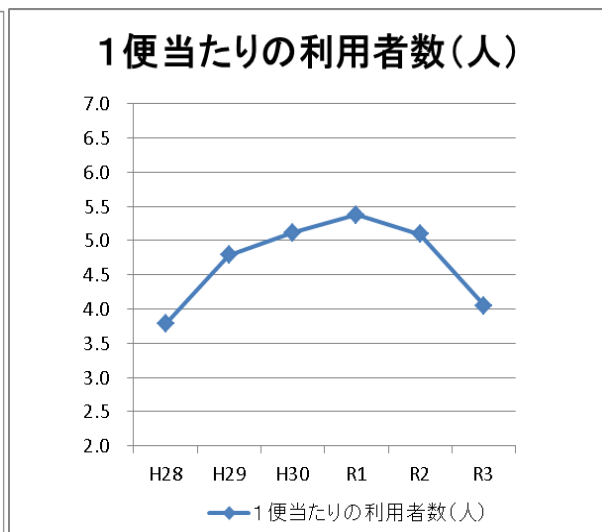
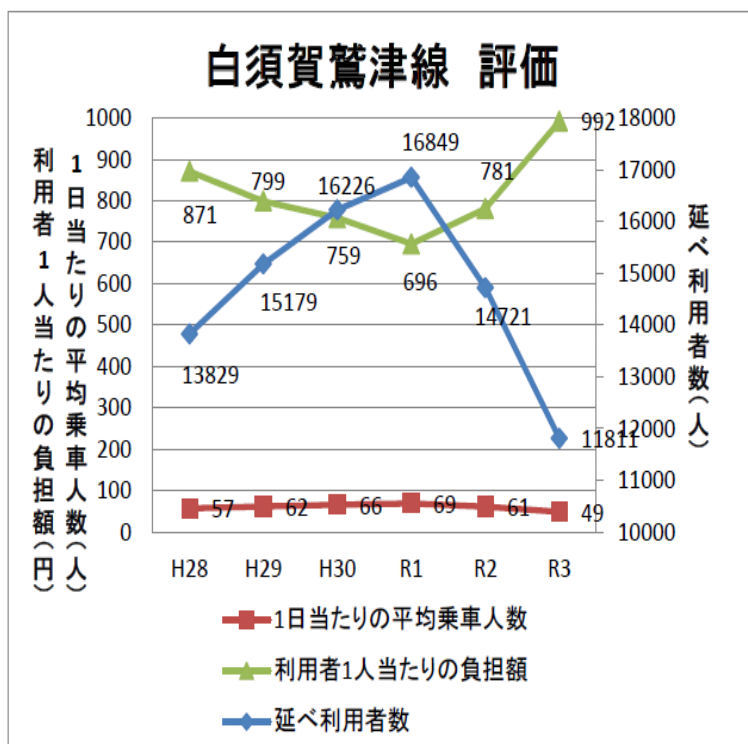
#### 【まとめ】

最大の要因はコロナ禍による外出自粛やテレワークの推進、移動手段の変化によるものであると考えられる。その他の要因としては、白須賀地区でH30.3月から運行を開始しているデマンド型乗合タクシーの利用者は、2,207人（R2.10～R3.9実績）であり、運行経路上にある地域（白須賀第3、第5自治会）住民の移動手段の変化も一因と考えられる。

### ・要因に対する改善策について

- ✓ コロナ禍の状況を考慮しながら乗車者数、バス停毎の利用者数の推移を注視し、運行の効率化や鷺津地区における乗り継ぎなどを考慮したダイヤについて検討を行う。

### ・(参考)H28年度～R3年度実績



(3) 白須賀岡崎線

・評価結果

評価指標	基準数値 (H28)	R3年度実績	R3年度判定結果
延べ利用者数	9,874人	6,007人	C
1日当たりの平均乗車人数	41人	25人	C
1便当たりの平均乗車人数	3.7人	4.9人	A
利用者1人当たりの市の負担額	1,027円	782円	A

・評価結果に対する要因について

- ✓ 令和元年10月1日から、運転手のより確実な休憩時間の確保による安全な運行を目的に、2便減便を実施
- ✓ 令和2年10月1日から、デマンド型乗合タクシーとの重複区間圧縮、岡崎循環線の運行強化（双方向運行）により4便減便を実施
- ✓ コロナ禍の影響による利用者数の減少（緊急事態宣言、テレワークの推進等）

【まとめ】

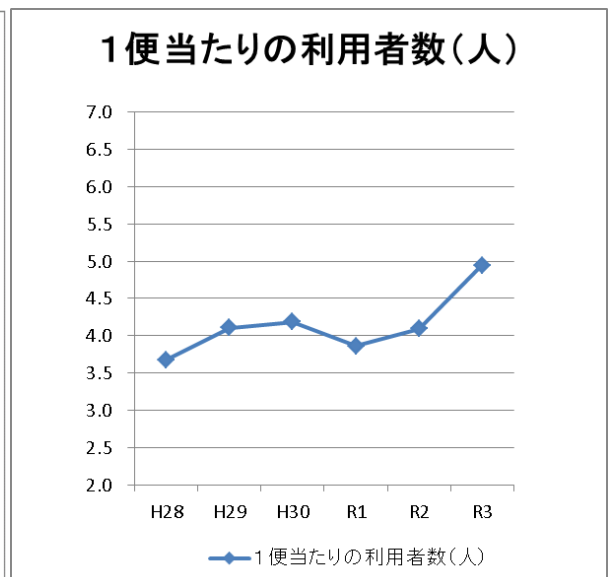
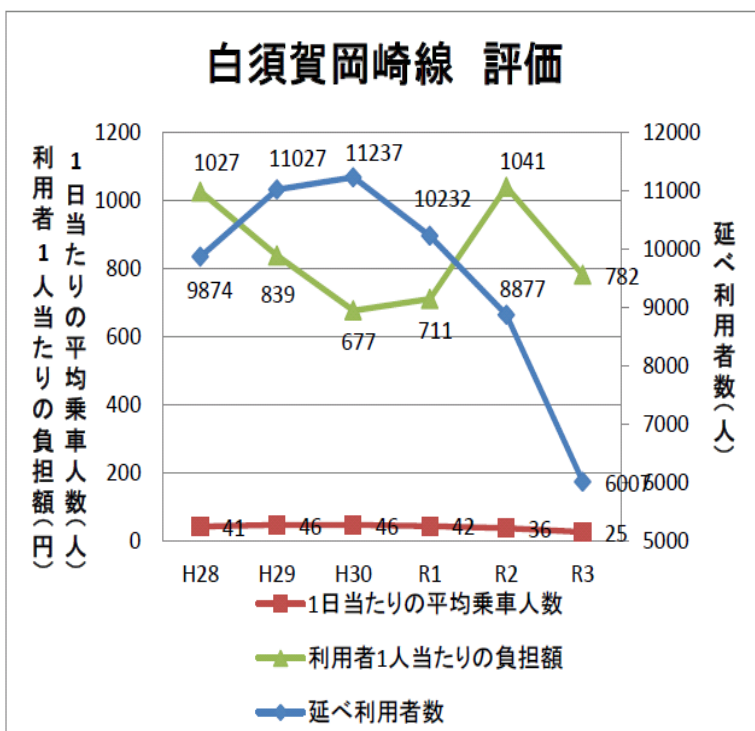
最大の要因はコロナ禍による外出自粛やテレワークの推進、移動手段の変化によるものと考えられる。その他の要因としては、白須賀地区でH30.3月から運行を開始しているデマンド型乗合タクシーの利用者は、2,207人（R2.10～R3.9実績）であり、運行経路上にある地域（白須賀第4、第6自治会）住民の移動手段の変化も一因と考えられる。

1便当たりの平均乗車人数は、3.7人（H28）から4.9人（R3）に増加しており、運行の効率化は図られている。

・要因に対する改善策について

- ✓ 引き続き利用者数の推移を注視しながら利便性の向上、効率化を図る。

・(参考)H28年度～R3年度実績



#### (4) 岡崎循環線

##### ・評価結果

評価指標	基準数値 (H28)	R3年度実績	R3年度判定結果
延べ利用者数	3,981人	2,251人	C
1日当たりの平均乗車人数	16人	9人	C
1便当たりの平均乗車人数	2.7人	0.5人	C
利用者1人当たりの市の負担額	1,025円	4,172円	C

##### ・評価結果に対する要因について

- ✓ 令和元年10月1日から、運転手のより確実な休憩時間の確保による安全な運行を目的に、3便減便を実施
- ✓ 令和2年10月1日から、運行強化を目的に双方向からの運行とし、7便増便を実施
- ✓ コロナ禍の影響による利用者数の減少（緊急事態宣言、テレワークの推進等）

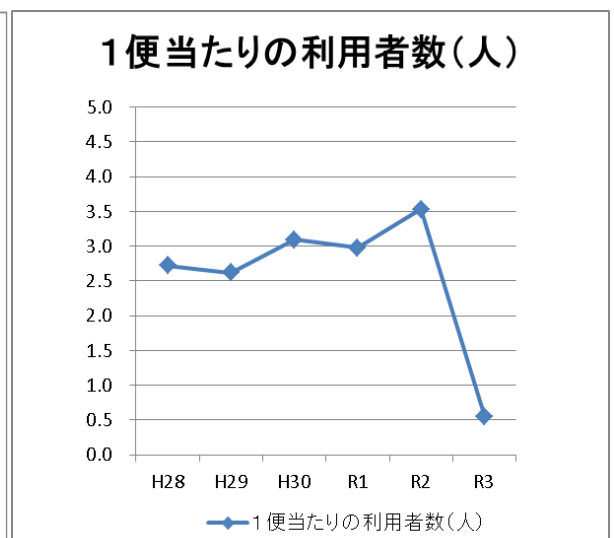
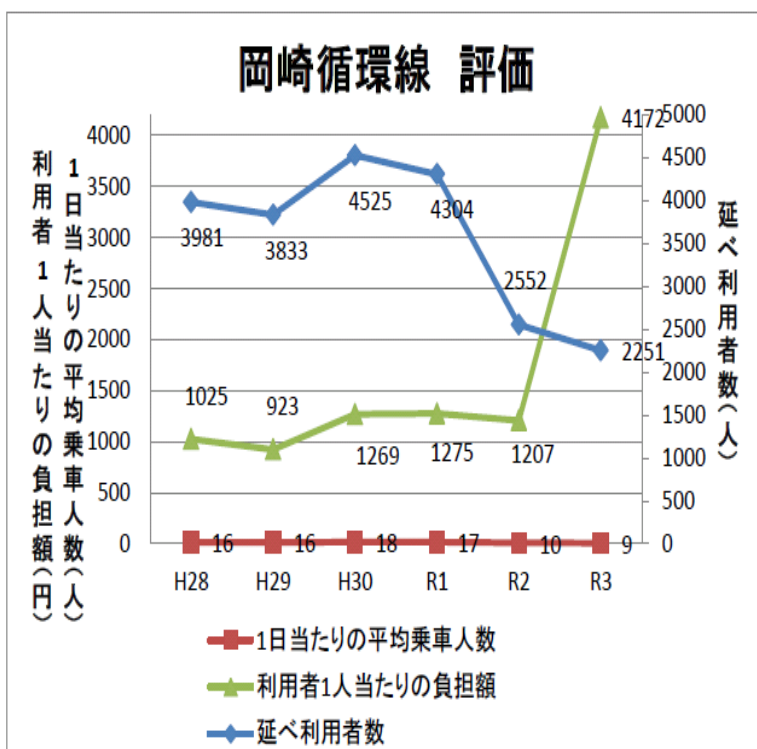
##### 【まとめ】

最大の要因はコロナ禍による外出自粛やテレワークの推進、移動手段の変化によるものであると考えられる。市の負担額の大幅増加は、利便性向上を目的にR2.10.1より双方からの運行を開始したが、利用者数の増加に繋がらなかったことが最大の要因である。1便当たりの平均乗車人数は、2.7人(H28) から0.5人(R3)に大幅に減少している。

##### ・要因に対する改善策について

- ✓ 双方向からの運行により経費が大幅に増加しているため、他路線との乗り継ぎや各バス停の利用実績を注視する。また、デマンド型乗合タクシーや企業シャトルBaaSの状況を踏まえて検討を行う。

##### ・(参考)H28年度～R3年度実績



(5) 岡崎鷺津線

・評価結果

評価指標	基準数値 (H28)	R3年度実績	R3年度判定結果
延べ利用者数	14,771人	9,416人	C
1日当たりの平均乗車人数	61人	39人	C
1便当たりの平均乗車人数	4.3人	4.8人	A
利用者1人当たりの市の負担額	867円	899円	B

・評価結果に対する要因について

- ✓ 令和元年10月1日から、運転手のより確実な休憩時間の確保による安全な運行を目的に、4便減便を実施
- ✓ 令和2年10月1日から、新所原駅南口発の路線とするとともに2便減便を実施
- ✓ コロナ禍の影響による利用者数の減少（緊急事態宣言、テレワークの推進等）

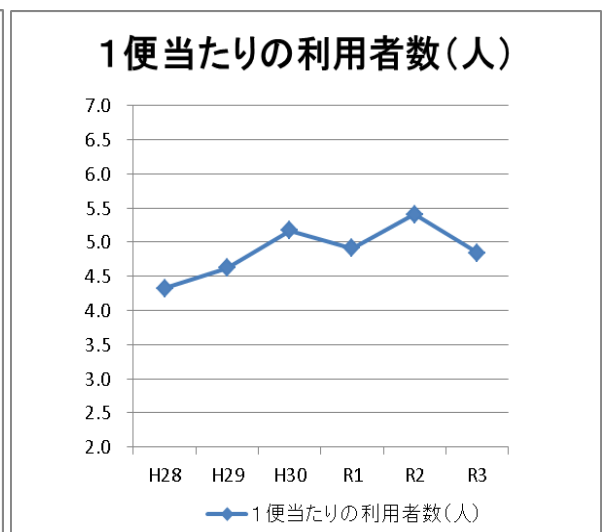
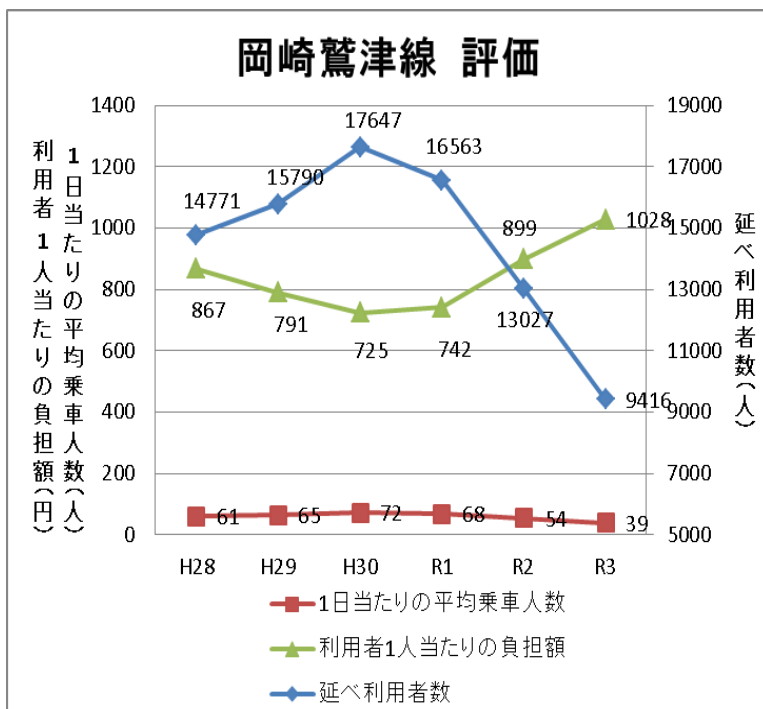
【まとめ】

最大の要因はコロナ禍による外出自粛やテレワークの推進、移動手段の変化によるものであると考えられる。平成28年度から令和3年度にかけて7便減便を実施し、1便当たりの平均乗車人数は、4.3人(H28) から4.8人(R3)に増加しており、運行の効率化は図られている。

・要因に対する改善策について

- ✓ コロナ禍の状況を考慮しながら乗車者数、バス停毎の利用者数の推移を注視し、運行の効率化や鷺津地区、岡崎地区における乗り継ぎなどを考慮したダイヤについて検討を行う。

・(参考)H28年度～R2年度実績



## (6) 鷺津循環線

### ・評価結果

評価指標	基準数値 (H28)	R3年度実績	R3年度判定結果
延べ利用者数	9,617人	5,587人	C
1日当たりの平均乗車人数	40人	23人	C
1便当たりの平均乗車人数	2.0人	1.4人	C
利用者1人当たりの市の負担額	879円	1,458円	C

### ・評価結果に対する要因について

- ✓ 令和元年10月1日から、運転手のより確実な休憩時間の確保による安全な運行を目的に、3便減便を実施
- ✓ コロナ禍の影響による利用者数の減少（緊急事態宣言、テレワークの推進等）

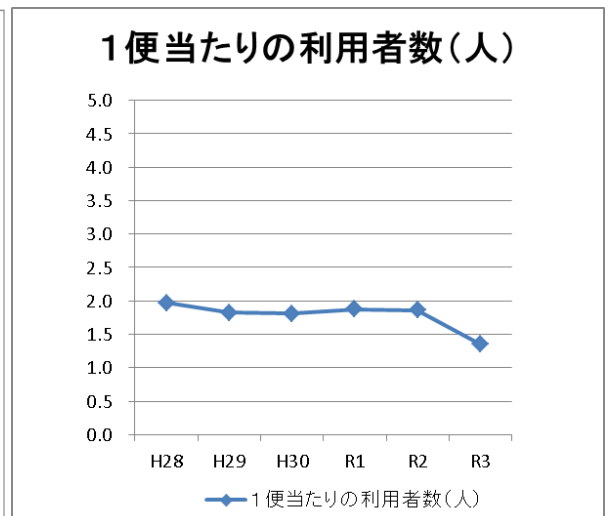
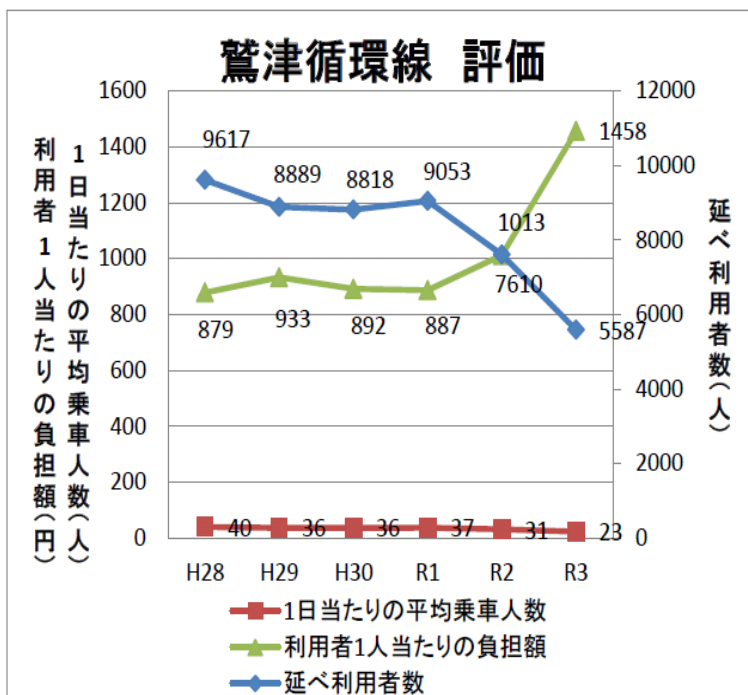
#### 【まとめ】

最大の要因はコロナ禍による外出自粛やテレワークの推進、移動手段の変化によるものであると考えられる。平成28年度から令和3年度にかけて3便減便を実施し効率化を図ったものの、1便当たりの平均乗車人数は、2.0人(H28) から1.4人(R3)に減少しており、市の負担額は大幅に増加している。

### ・要因に対する改善策について

- ✓ 鷺津地区については、4路線（鷺津循環線を除く）が乗り入れしている地区であるため、各バス停の利用実績、各路線の乗り入れ時間を調整して利便性を高めるとともに、利用者数の推移を注視しながら、効率化を図る。

### ・(参考)H28年度～R3年度実績





(7) 知波田入出線 (入出新所鷺津線)

・評価結果

評価指標	基準数値 (参考 R1年度)	R3年度実績	R3年度判定結果
延べ利用者数	19,355人	18,793人	B
1日当たりの平均乗車人数	80人	77人	B
1便当たりの平均乗車人数	5.7人	5.5人	B
利用者1人当たりの市の負担額	485円	644円	C

・評価結果に対する要因について

- ✓ 令和元年度と比較し、便数の変動はないが、令和2年度のコロナ禍以降、利用者数が大幅に減少している。令和2年度から令和3年度にかけて利用者数が増加している点については、小学校の開校日数が15日程度多いことが要因である。

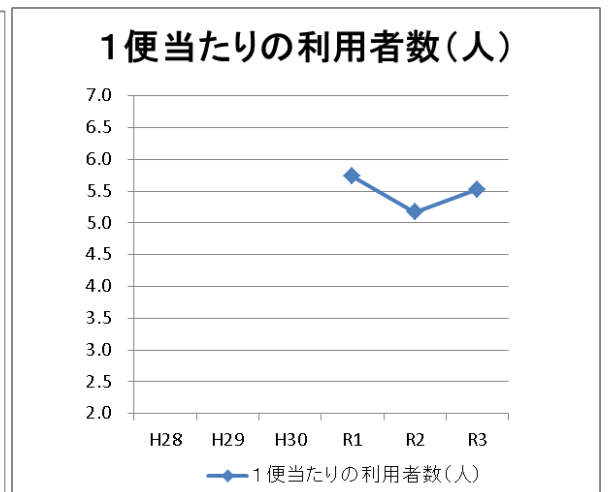
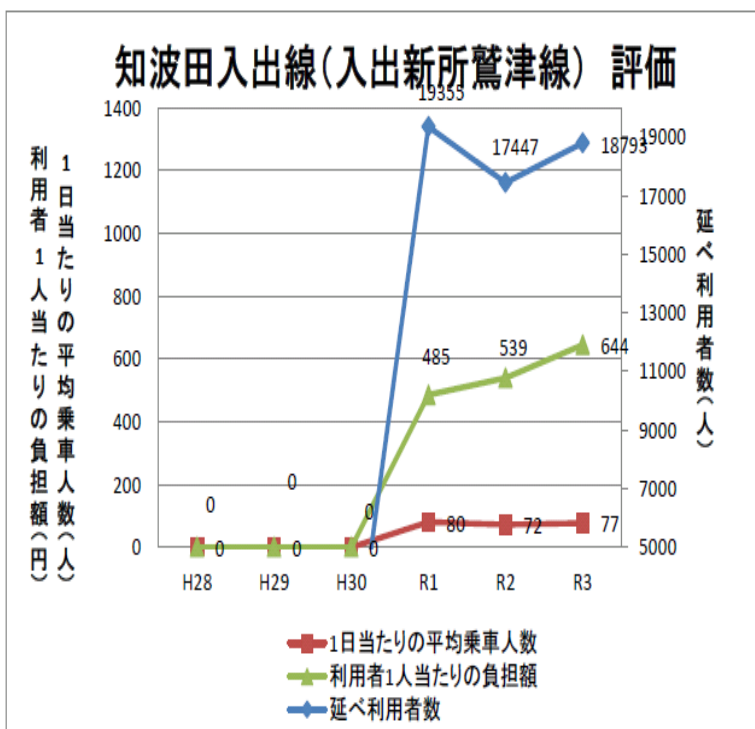
【まとめ】

令和2年2月までの利用者数については、前年度を上回る利用者数であった。以上より、コロナ禍による外出自粛やテレワークの推進、移動手段の変化が主要要因と考えられる。

・要因に対する改善策について

- ✓ コロナ禍の状況を考慮しながら乗車者数、バス停毎の利用者数の推移を注視し、運行の効率化や鷺津地区における乗り継ぎなどを考慮したダイヤについて検討を行う。

・(参考)H28年度～R3年度実績



## 事業名：拠点内巡回・拠点アクセス（①コーちゃんバス）

### ・路線の再編

令和3年6月に開催された湖西市地域公共交通会議にて令和3年10月の路線の見直しが承認された。見直しの内容は以下のとおり。

○見直しの内容

#### 【白須賀新居鷺津線】

- ・経路を見直し、片道1時間超の長大な路線を圧縮することで、新居地区内の循環機能を強化
- ・白須賀地区は通学便のみの運行へ
- ・令和3年10月の遠鉄バス浜名線退出に伴う影響を最小限とするため、国道301号を運行する経路を新設
- ・路線名を「白須賀新居鷺津線」から「新居鷺津線」へ変更

#### 【知波田入出線】

- ・経路の見直し（浜名病院行きを湖西病院行きへ、市役所経由の便を設置）

#### 【岡崎鷺津線】

- ・知波田入出線の経路の見直しを受け、新たに鷺津駅から浜名病院行きの便を設置

#### 【岡崎循環線】

- ・利用者の声や実績に応じたダイヤ調整

## 事業名：地域フィーダー（①導入検討路線）

### ・実証実験、本格運行

#### 【知波田地区】

平成31年1月10日に知波田地区連合会より、「より利用しやすい公共交通方式導入に関する要望書」が提出され、令和元年11月から実証実験を開始した。

登録世帯数が白須賀地区と比べて低調であったため、令和3年9月30日まで実証実験期間を1年延長したが、コロナ禍の状況下で周知等が行えなかったため、目標に到達しなかった。しかし、令和3年度に入り、利用者数が順調に伸びている点などを考慮し、令和3年9月16日の公共交通会議にて令和4年4月に予定しているデマンド型乗合タクシーの一部地区を除く市内全域拡大に併せて本格運行することで承認された。

#### 【新居地区】

令和4年4月より新居地区の一部で実証実験を開始した。知波田地区と同様に令和3年9月16日の公共交通会議にて令和4年4月に予定しているデマンド型乗合タクシーの一部地区を除く市内全域拡大に併せて本格運行することで承認された。

## 事業名：公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業 （①公共交通に係る積極的な情報提供）

### ・バス停（コーちゃんバス）の案内表示の多言語化の実施

平成30年8月に、主要なバス停15箇所においてローマ字表記を行っている。その後、バス停の修繕及び更新時に合わせて追加している。（R2.10月～R3.9月 16箇所更新）



事業名：公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業  
 (①公共交通に係る積極的な情報提供)

・バス利用促進啓発ポスターの企画・作成・見直し

バス利用促進啓発ポスターについては、未作成。公共交通に係る積極的な情報提供として、中学校3年生へ高校進学後、各校区から市外の高校に行く際のバス利用モデルケースを記載した利用啓発チラシを配付した。

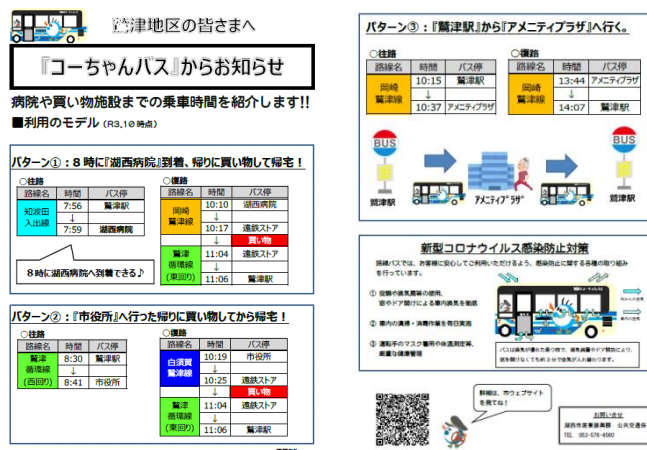


事業名：公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業  
 (②分かりやすい運行情報・乗継情報の提供)

・公共交通マップへのわかりやすい乗継情報の掲載等

令和3年10月1日改正による総合交通マップの改正時に、新たにペイペイでの支払いについてと市ウェブサイト（コーちゃんバスページ）の二次元コードを追加した。

また、モデルケースを記載したチラシをR3.3（中学校3年生向け）とR3.9（一般向け）に配付した。



・主要施設や主要バス停でのバスロケーションシステムの検討

令和3年度に実施する企業シャトルBaaS事業にてバスロケーションシステムを含めた実証実験を実施する予定。

事業名：公共交通の利用を誘導する事業

(①公共交通の割引運賃の導入)

### ・バスの1日乗り放題券等の企画乗車券の導入

「コーちゃんバスを上手に利用する会」の意見から、より実用性が高い「コーちゃんバス片道定期券」を平成30年2月1日より販売を開始し、今年度においても継続して販売した。  
(今年度：111件、昨年度46件)

- ※昨年度：白須賀小学校、知波田小学校で販売
- ※今年度：白須賀小学校、知波田小学校、新居小学校で販売  
(令和2年度2学期より新居小学校でも販売開始)

誰でも乗れます! コーちゃんバス

**コーちゃんバスの片道定期券  
2月1日(木)より販売開始!**

～片道定期券は、こんな方にオトク～  
「会社に出勤する時にコーちゃんバスを使いたけれど、帰りは遅くなるから使わない」  
「学校に通学する時にコーちゃんバスを使いたけれど、帰りは部活動で遅くなり、家族が迎えに来てくれるから使わない」など・・・

**片道みの定期券だから、通常の定期券よりもオトク!**

**通勤に便利!** **通学に便利!**

【申込窓口】 瀬西市役所 市民協働課 (☎ 053-476-4560)  
瀬西バス株式会社 (☎ 053-558-4000)  
瀬西タクシー株式会社 (☎ 053-472-2635) 車で移動しにくい方へ

事業名：公共交通の利用を誘導する事業

(②モビリティマネジメントの実施)

### ・小学生や高齢者を対象とした乗り方教室の開催

昨年度、コロナ禍の影響により中止した小学生を対象とした乗り方教室を実施した。市内小学校全校からの開催希望があった。

小学校2年生対象 乗り方教室 621人 (一昨年333人)

※岡崎小学校については、小学校3年生も参加

※一昨年は、鷲津小学校は未開催



## 事業名：公共交通の利用を誘導する事業（③免許返納者の優遇）

### ・免許返納者への優遇措置の導入

平成29年4月から、公共交通機関の利用促進を図ることを目的として、運転免許証を自主返納等した市民を対象に、公布した日から2年分のコーちゃんバス無料乗車券を発行している。

発行する際には窓口にて、交付申請者の住居地や生活状況の聞き取りを行い、交付申請者に合った利用方法を案内している。また、高齢者「運転免許証返納割引」など、運転免許証を自主返納された方の特典・サービスも合わせて説明している。



### 運転免許証の自主返納等をした方に バスの無料乗車券（2年間）を交付します！

運転免許証の自主返納等をした方に、湖西市コミュニティバス等の無料乗車券を交付します。市内の移動にぜひコーちゃんバス・自主運行バスをご利用ください。

【対象者】※現在、湖西市民であること  
 ・有効期限内に、すべての運転免許証を自主返納された方  
 ・一定の病状<sup>※</sup>を理由に免許を取り消された方  
 ※平成25年4月以降に運転免許証を自主返納等をした方に限り。

【内容】  
 運転免許証の自主返納等をした方に、下記の手続きによりコーちゃんバス・自主運行バスの無料乗車券を交付します。有効期限は無料乗車券の交付をした日から2年後の翌月末日までです。ただし、一人一回の交付であり、再交付はしません。

注1：＜一定の病状とは？＞  
 ○統合失調症 ○てんかん ○再発性の失神 ○自覚性の低血糖症 ○そううつ病 ○重症の眼疾の症状を呈する難聴障害 ○その他自動車等の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈する病状 ○認知症 ○目が見えないことその他自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある身体の障害として法令で定めるものが生じている者  
 ※アルコール、麻薬、大麻、あへん及び覚せい剤の中毒者は除く。

### ＜手続きの方法・手順＞

#### 【自主返納の場合】

①湖西警察署1階の運転免許証交付窓口で、運転免許証の返納手続きをしてください。  
 ※本人が運転免許証を持参のうえ申請してください。  
 ※手数料は必要ありません。  
 （運転経歴証明書が必要な場合には、手数料1,000円が必要です。ただし、市役所危機管理課窓口にて、65歳以上の市民を対象とした「高齢者運転免許証自主返納支援補助金申請書請求書」を提出すれば、1,000円の補助が受けられます。）


②市役所市民協働課にて、申請をします。

【必要なもの】  
 ○本人の顔写真（湖西市役所で撮影できます。代理申請の場合はご本人の写真をご持参下さい）  
 ○「運転経歴証明書」

#### 【一定の病状を理由に 取り消された場合】

①市民協働課にて、申請をします。

【必要なもの】  
 ○本人の顔写真（湖西市役所で撮影できます。代理申請の場合はご本人の写真をご持参下さい）  
 ○「運転免許証取消通知書」



【問合せ先】湖西市役所市民協働課  
 電話：053-576-4560

平成30年9月末時点申請者数:318人（利用者 7,528人）  
 令和元年9月末時点申請者数:262人（利用者 9,144人）  
 令和2年9月末時点申請者数:158人（利用者 4,931人）  
 令和3年9月末時点申請者数:126人（利用者 3,381人）

## 事業名：バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業 （①関係機関と連携した取り組み）

### ・バス停オーナー制度の継続実施

平成25年4月から実施しているバス停オーナー制度について、今年度も継続して実施した。（今年度 22社（+1））

事業名：バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業  
（②地域や企業、学校と連携した取り組み）

・夏休み小学生50円バスの継続実施【継続】

小学生にコーちゃんバスの愛着と親しみを持ってもらうために、夏休み期間中（今年度は、令和3年7月22日（木）から令和3年8月29日（日））にプールや海での海水浴、街への買い物などに出かけてもらうことを目的として、特別運賃割引（小学生運賃が1乗車50円）を実施した。

・中学校卒業生予定者を対象とした利用啓発活動の継続実施 等

令和3年3月に市内中学校5校へ、卒業後のバス利用のモデルケースを記載したチラシを配付した。

事業名：多様な主体による取り組み

・湖西市地域公共交通会議の継続的開催

10月 8日（木）	書面決議	令和2年度第4回
11月12日（木）	書面決議	令和2年度第5回
1月 6日（水）	13：30～	令和2年度第6回
3月23日（火）	14：00～	令和2年度第7回
4月28日（水）	13：30～	令和3年度第1回
6月28日（月）	13：30～	令和3年度第2回
8月23日（月）	書面決議	令和3年度第3回
9月16日（木）	14：30～	令和3年度第4回

・湖西市バス運行評価改善委員会の継続的開催

11月 6日（金）	10：00～	令和2年度第1回
11月25日（水）	10：00～	令和2年度第2回

# 湖西市地域公共交通網形成計画 最終評価について

---

計画期間：平成29年度～令和3年度



## 湖西市地域公共交通網形成計画の最終評価について

事業名	事業内容		取組みの概要	評価 ○:達成 ×:未達成	評価の根拠や対応など	今後の取り組み	評価の是非とコメントなど	
公共交通軸	東海道本線	現行サービス水準での運行(継続)	現行サービス水準での運行を継続している。	○	利用者へのサービス水準を維持している。	サービス水準の維持【次期計画1-1】		
	天竜浜名湖線	現行サービス水準での運行(継続)	現行サービス水準での運行を継続している。	○	利用者へのサービス水準を維持している。	サービス水準の維持【次期計画1-2】		
	浜名線	現行サービス水準での運行(継続)	令和3年10月に退出	×	令和3年10月よりコーちゃんバスにて国道301号を通る運行システムを新設することで、退出による影響を最小限とした。	—		
	県境を越える新設路線	新設路線の検討	近隣市町(豊橋市)との情報交換を実施し、企業シャトルBaaS事業において、県境を跨ぐ路線について検討を実施。	○	県境間の移動について企業シャトルBaaS事業において検討を開始した。また、令和4年度以降に実証実験を実施予定。	実証実験の結果を踏まえて社会実装を目指す。【次期計画1-4】		
拠点内巡回・拠点アクセス	コーちゃんバス	現行サービス水準での運行(継続)	安全安心な運行というサービスを維持し、路線数及びダイヤの見直しを実施。	○	その他の公共交通機関や地域フィーダーの導入により公共交通全体でサービス水準を維持した。	地域フィーダーと連携した公共交通サービスへ【次期計画1-3、3-3ほか】		
		路線の再編	令和2年10月に路線の再編を実施	○	効率的な運行による利便性の向上と財政負担の両立を目的に実施。地域フィーダーと連携した公共交通サービスとして多様化するニーズに対応した。	—		
		運賃体系の見直し	令和2年10月に運賃体系の見直しを実施	○	限られた財源の中で、持続可能な公共交通を目的に運賃体系の見直しを実施した。わかりやすい料金体系となった。	—		
	自主運行バス浜名線	現行サービス水準での運行(継続)	平成30年4月より、コーちゃんバス(入出新所鷺津線)として運行 令和2年10月より、入出新所鷺津線、知波田鷺津線を統合し、知波田入出線として運行	○	統一化されたことにより認知度が上がり、乗車数にも効果があった。	—		
		路線の再編	令和2年10月に路線の再編を実施	○	効率的な運行による利便性の向上と財政負担の両立を目的に実施。地域フィーダーと連携した公共交通サービスとして多様化するニーズに対応した。	地域フィーダーと連携した公共交通サービスへ【次期計画1-3、3-3ほか】		
		運賃体系の見直し	令和2年10月に運賃体系の見直しを実施	○	限られた財源の中で、持続可能な公共交通を目的に運賃体系の見直しを実施した。わかりやすい料金体系となった。	—		
地域フィーダー	導入検討路線	導入に向けた検討	<b>【デマンド型乗合タクシーの導入】</b> ・白須賀地区 H30.3より実証実験を開始 →R2.4より本格運行 ・知波田地区 H31.3月より実証実験を開始 →R4.4より本格運行(予定) ・新居地区(一部) R3.4より実証実験を開始 →R4.4より本格運行(予定)	○	コーちゃんバスの路線再編と併せて地区を拡大しており、大量輸送のバス、ドアツードアのデマンド型乗合タクシーとしてバスの利用が困難な方の移動手段として着実に利用者が増加している。	R4.4より市内全域(一部地区を除く)に拡大へ(予定) 【次期計画1-3、3-2】		
実証実験								
本格運行(地域との合意を得る)								
タクシー	タクシー	公共交通としての機能・役割に応じた適正なサービスの提供(継続)	現行サービス水準での運行を継続している。	○	利用者へのサービス水準を維持している。	サービス水準の維持		

# 湖西市地域公共交通網形成計画の最終評価について

事業名	事業内容	取組みの概要	評価 ○:達成 ×:未達成	評価の根拠や対応など	今後の取り組み	評価の是非とコメントなど
乗継環境の整備	乗継拠点や主要なバス停の乗継環境整備	拠点駅や地区拠点での乗継利便性の向上	○	ダイヤ改正時に、JR東海道本線との乗継を重要視し、拠点駅への到着時間を調整している。	引き続き乗継利便性も考慮したダイヤ改正を実施【次期計画3-3、3-4】	
公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業	公共交通利用に係る積極的な情報提供	バス停(コーちゃんバス)の案内表示の多言語化	○	平成30年度に主要なバス停においてローマ字表記を実施 バス停トップの破損時に順次ローマ字表記を追加	R3.3末時点で外国人住民登録者数は3,485人である点、発車時刻の問い合わせがある点より、一定の効果があった。	引き続きバス停トップの破損時にローマ字表記を追加
		公共交通マップの企画・作成・見直し	○	コーちゃんバス時刻表に、JR東海道本線、天浜線の時刻表(一部抜粋)を掲載し、乗り継ぎに便利な公共交通マップを作成した。	コーちゃんバス時刻表に、JR東海道本線、天浜線の時刻表(一部抜粋)を掲載し、乗り継ぎに便利な公共交通マップを作成した。また、ペイペイでの支払いや地図の見直し、二次元コードの追加などを実施した。	引き続き情報を集約した公共交通マップを作成していく。【次期計画2-3、2-4】
		バス利用促進啓発ポスターの企画・作成・見直し	○	R1年度は、「夏休み小学生50円バス」に合わせて市内観光名所が掲載されたポスターを作製。R2年度は、市内中学校3年生へ向けた高校進学後のバス利用啓発チラシを作成、配布。併せて市公式LINE等で情報発信を実施。	市公式LINE掲載時に市ウェブサイト該当ページのアクセス数が増加したため、コーちゃんバスの認知度向上に効果があった。(R3.2 993回 → R3.3 1,813回)	引き続きSNS等を活用した利用啓発を行う。【次期計画2-4】
	分かりやすい運行情報・乗継情報の提供	公共交通マップへのわかりやすい乗継情報の掲載等	○	コーちゃんバス時刻表に、JR東海道本線、天浜線の時刻表(一部抜粋)を掲載し、乗り継ぎに便利な公共交通マップとして作成した。また、R3.3よりモデルケースを掲載したチラシを作成、配布。	R3.10の路線見直し時に配布したモデルケースチラシを見た方からの問い合わせもあり、一定の効果があった。	引き続きマップに乗継情報を掲載するとともに、SNSやモデルケースチラシ等を活用した情報発信を行う。【次期計画2-3、2-4】
		拠点駅におけるバス乗り場の案内表示の設置	○	H30度に拠点駅の整備事業に合わせて設置した。	平成30年度に設置を完了した。JR東海道本線とコーちゃんバスとの乗り継ぎ環境の改善に繋がっている。	案内表示の維持管理を継続
		主要施設や主要バス停でのバスロケーションシステムの検討	○	R3年度に実施する企業シャトルBaaS事業にてバスロケーションシステムを含めた実証実験を実施する予定。	R3年度に実施する企業シャトルBaaS事業にてバスロケーションシステムを含めた実証実験を実施する予定。	実証実験の結果を踏まえて導入を検討する。【次期計画1-4】
公共交通の利用を誘導する事業	公共交通の割引運賃の導入	バスの1日乗り放題券等の企画乗車券の導入	○	コーちゃんバスの片道定期券を平成30年2月から導入・販売した。また、小学生を対象に学期定期券を導入・販売した。	平成30年2月より片道定期券を継続して販売。特に小学生の通学に利用されており、利便性の向上に繋がっている。また、学期定期券の販売も利便性向上に繋がっている。	引き続き片道定期券、学期定期券を販売する。
		天竜浜名湖線の小学校入学祝記念乗車券、敬老記念乗車券の発行(継続)	×	事業予算削減により、平成30年度より事業を中止した。	事業予算の削減、費用対効果が期待できない点より事業を中止した。	コーちゃんバスの片道定期券、学期定期券を販売することで公共交通全体として利用を促す。
	モビリティ・マネジメントの実施	小学生や高齢者を対象とした乗り方教室の開催	○	小学生を対象として総合学習の機会に乗り方教室を開催した。	小学生からの質問が途切れることなく、関心の高さが伺えたとともに、バスを知ってもらう機会として効果があった。	乗り方教室を継続する。
		公共交通利用促進のための動機付け資料の作成	○	H30年度にバスに関する啓発資料として、「クルマの使い方について考えてみませんか？」の冊子を企画・作成した。	利用啓発活動時の配布資料として活用しており、一定の効果があった。また、SNS等の活用により市ウェブサイトの該当ページのアクセス数が増加したため、コーちゃんバスの認知度向上に効果があった。 R3.2 993 → R3.3 1,813 R3.8 1,362 → R3.9 2,483	SNSやモデルケースチラシ等を活用した情報発信を行う。【次期計画2-3、2-4】
	特定地域におけるモビリティ・マネジメントの実施	○	入出地区及び新所地区においてH30.1に実施した。R3.3、R3.9にSNSやモデルケースチラシ等を活用して市全域への利用啓発を実施した。			
免許返納者の優遇	○	免許返納者への優遇措置の導入	○	平成29年4月から運転免許証自主返納等をした市民を対象に2年間のバス無料乗車券を交付した。	交付者数は、減少傾向であり、より効果的な事業とするために優遇措置内容の見直しを行う。【次期計画1-6】	

## 湖西市地域公共交通網形成計画の最終評価について

事業名	事業内容	取組みの概要	評価 ○:達成 ×:未達成	評価の根拠や対応など	今後の取り組み	評価の是非とコメントなど
	観光振興のための公共交通利用促進策の実施	観光モデルルートの設定や市内バスツアーの実施	令和元年11月に、「コーちゃんバスを上手に利用する会」及び新居地区にて活動されている「古里ガイド」と協力し、白須賀地区及び新居地区の宿場をめぐる観光ルートの検討を実際にコーちゃんバスに乗車して実施した。	×	モデルルートについては、作成したもののコロナ禍による周知の自粛、路線の見直し等により、未公表のため、効果については不明。	—
バスへの愛着(マイバス意識)を高める事業	関係機関と連携した取り組み	市内商業施設と連携したバス到着アナウンスの実施	—	×	企業シャトルBaaS事業によるバスロケーションシステムの検討と併せて検討を進める。	企業シャトルBaaS事業の実証実験の結果を踏まえて検討を行う。 【次期計画1-4】
		バス停オーナー制度の継続実施(継続)	平成29年度から事業を実施した。	○	オーナー協力金として、収入の増加に繋がった。また、バス停名が施設名になるため、バス停の位置が明確になり、利便性が向上した。	バス停オーナー制度を継続する。
バスへの愛着(マイバス意識)を高める事業	地域や企業、学校と連携した取り組み	バス停周辺における環境整備、清掃、緑化等	バス停へベンチを2箇所設置。地元自治会と協力し、「新居弁天」バス停付近の休憩所の清掃及び除草作業を実施した。	○	バス停へのベンチ設置、バス停付近の清掃、除草作業により、利便性、サービス水準の向上に繋がった。	引き続きバスの利便性向上に向けた事業を継続する。 【次期計画1-5】
		夏休み小学生50円バスの継続実施(継続)	小学生にコーちゃんバスに対して愛着と親しみを持ってもらうため、夏休みの期間にプールや海水浴、買い物などに出かけてもらうことを目的として、1乗車50円となる特別運賃割引を実施した。	○	毎年、一定数の利用者があり、小学生へのバス利用の啓発、利用機会の増加による愛着向上に効果があった。	夏休み50円バスを継続する。 【次期計画2-5】
		中学校卒業生予定者を対象とした利用啓発活動の継続実施等	市内中学校3年生へ向けた高校進学後のバス利用啓発チラシを作成、配付。併せて市公式LINE等で情報発信を実施。	○	市公式LINEに掲載時に市ウェブサイト該当ページのアクセス数が増加したため、コーちゃんバスの利用啓発に繋がった。(R3.2 993回 → R3.3 1,813回)	SNSやモデルケースチラシ等を活用した情報発信を行う。 【次期計画2-3、2-4】
	交通事業者と連携した取り組み	バスの日イベントでの啓発活動の実施等	福祉や環境啓発イベントにおいて、市内運行事業者と協力してパンフレット等の配布を実施。 ※R2,R3については、コロナ禍によるイベント中止に伴い未実施。	○	日常生活でバスを利用していない方へ啓発する機会となるため、一定の効果があつた。	引き続き他課のイベントと連携して啓発活動を行う。
	コーちゃんバスを上手に利用する会の取り組み	コーちゃんバスイメージアップの推進	コーちゃんバスを上手に利用する会の会員にご協力いただき、イベント時のパンフレット配布や、小学生へのバス乗り方教室での説明を行っていただいた。	○	市民目線、利用者目線の意見をいただくとともに、各種事業へご協力をいただくことで利用啓発に効果があつた。	市民目線、利用者目線の意見をいただく場として継続することで、公共交通全体の利便性向上、効率化に繋げる。
		企画乗車券の企画等	コーちゃんバスを上手に利用する会の会員からの提案により、「片道定期券」の販売を平成30年2月より開始。	○		
多様な主体による取り組み	湖西市地域公共交通会議の継続的開催(継続)	定期的に湖西市地域公共交通会議を開催している。	○	公共交通の運行に必要な協議や意見交換などを行うことで、公共交通全体の利便性向上、効率化に効果があつた。	定期的に開催する。	
	湖西市バス運行評価改善委員会の継続的開催(継続)	湖西市バス運行評価改善委員会を年2回程度開催している。	○	事業の評価・改善策等を協議しており、市民目線、利用者目線の意見をいただく場としてより良い公共交通に繋がっている。	コーちゃんバスを上手に利用する会を市民目線、利用者目線の意見をいただく場として継続し、地域公共交通会議で各事業の評価について協議する。	
	コーちゃんバスを上手に利用する会の立ち上げ・継続的開催	平成29年度から立ち上げ、様々な利用促進策の提案をいただき、事業に繋がっている。	○	ベンチの寄付や片道定期券などの事業化に繋がったことから、利便性の向上に繋がった。	市民目線、利用者目線の意見をいただく場として継続することで、公共交通全体の利便性向上、効率化に繋げる。	

# 湖西市地域公共交通網形成計画の最終評価について

## 地域公共交通網形成計画で設定された評価指標と基準

平成 29 年 5 月に策定された、湖西市地域公共交通網形成計画の計画目標について、計画期間の中間年次にあたるため、その達成度の評価を行う。(市民アンケートについては実施していないため、今回は評価の対象外とする。)

図表 2-1 湖西市地域公共交通網形成計画の目標とその評価指標及び評価基準

目標	評価指標	評価基準														
目標 1 公共交通相互が連携を図る、地域公共交通ネットワークの形成を目指します。	評価指標 1-1 公共交通利用者数の増加	公共交通利用者数（乗車人数）（事業者提供データ）														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H27]</th> <th>評価基準 [R3]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通利用者数</td> <td>3,772 千人</td> <td>3,772 千人以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H27]	評価基準 [R3]	公共交通利用者数	3,772 千人	3,772 千人以上								
		現況値 [H27]	評価基準 [R3]													
	公共交通利用者数	3,772 千人	3,772 千人以上													
	評価指標 1-2 公共交通の利用頻度の増加 (月に数回以上の利用をする人の割合の増加)	月に数回以上の利用をする人の割合（市民アンケート）														
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H28]</th> <th>評価基準 [R3]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東海道本線</td> <td>24.8%</td> <td>24.9%以上</td> </tr> <tr> <td>天竜浜名湖線</td> <td>1.3%</td> <td>1.4%以上</td> </tr> <tr> <td>浜名線</td> <td>1.4%</td> <td>1.4%以上</td> </tr> <tr> <td>コーちゃんバス</td> <td>3.0%</td> <td>3.3%以上</td> </tr> </tbody> </table>			現況値 [H28]	評価基準 [R3]	東海道本線	24.8%	24.9%以上	天竜浜名湖線	1.3%	1.4%以上	浜名線	1.4%	1.4%以上	コーちゃんバス	3.0%	3.3%以上
		現況値 [H28]	評価基準 [R3]													
東海道本線		24.8%	24.9%以上													
天竜浜名湖線	1.3%	1.4%以上														
浜名線	1.4%	1.4%以上														
コーちゃんバス	3.0%	3.3%以上														
東海道本線	24.8%	24.9%以上														
天竜浜名湖線	1.3%	1.4%以上														
浜名線	1.4%	1.4%以上														
コーちゃんバス	3.0%	3.3%以上														
目標 2 拠点駅（鷺津駅、新所原駅、新居町駅）へのアクセス利便性の向上によりにぎわいと交流を創出します。	評価指標 2 拠点駅（鷺津駅、新所原駅、新居町駅）における各公共交通機関の利用者数の増加	拠点駅の駅・バス停乗車人数（事業者提供データ）														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H27]</th> <th>評価基準 [R3]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鷺津駅</td> <td>1,295 千人</td> <td>1,295 千人以上</td> </tr> <tr> <td>新所原駅</td> <td>1,516 千人</td> <td>1,516 千人以上</td> </tr> <tr> <td>新居町駅</td> <td>829 千人</td> <td>829 千人以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H27]	評価基準 [R3]	鷺津駅	1,295 千人	1,295 千人以上	新所原駅	1,516 千人	1,516 千人以上	新居町駅	829 千人	829 千人以上		
			現況値 [H27]	評価基準 [R3]												
		鷺津駅	1,295 千人	1,295 千人以上												
新所原駅	1,516 千人	1,516 千人以上														
新居町駅	829 千人	829 千人以上														
鷺津駅	1,295 千人	1,295 千人以上														
新所原駅	1,516 千人	1,516 千人以上														
新居町駅	829 千人	829 千人以上														
目標 3 公共交通に対する満足度を高めます。	評価指標 3-1 公共交通に対する不満割合の減少	公共交通に対する不満割合（市民アンケート）														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H28]</th> <th>評価基準 [R3]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通に対する不満割合</td> <td>64.0%</td> <td>64.0%未満</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H28]	評価基準 [R3]	公共交通に対する不満割合	64.0%	64.0%未満								
		現況値 [H28]	評価基準 [R3]													
	公共交通に対する不満割合	64.0%	64.0%未満													
評価指標 3-2 乗り継ぎに関する不満割合の減少	乗り継ぎに関する不満割合（バス利用者アンケート）															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H28]</th> <th>評価基準 [R3]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗り継ぎに関する情報や案内</td> <td>30.9%</td> <td>30.9%未満</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H28]	評価基準 [R3]	乗り継ぎに関する情報や案内	30.9%	30.9%未満									
	現況値 [H28]	評価基準 [R3]														
乗り継ぎに関する情報や案内	30.9%	30.9%未満														
目標 4 多様な主体が連携して各種取り組みを実施します。	評価指標 4 市民等が主体的に取り組む事業の件数	市民等が主体的に取り組む事業の件数														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値 [H28]</th> <th>評価基準 [R3]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市民等が主体的に取り組む事業の件数</td> <td>0 件</td> <td>4 件以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値 [H28]	評価基準 [R3]	市民等が主体的に取り組む事業の件数	0 件	4 件以上								
			現況値 [H28]	評価基準 [R3]												
市民等が主体的に取り組む事業の件数	0 件	4 件以上														
市民等が主体的に取り組む事業の件数	0 件	4 件以上														

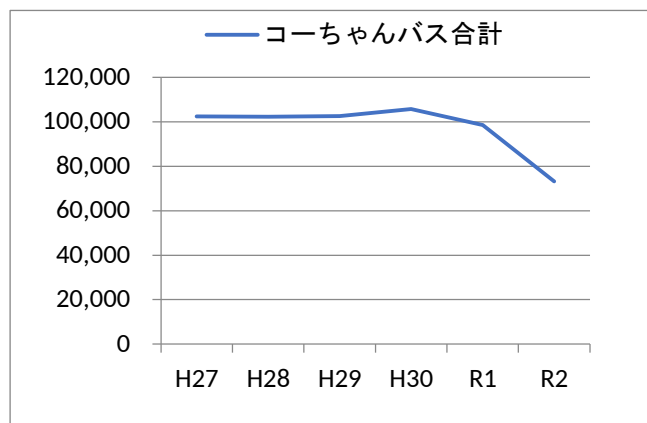
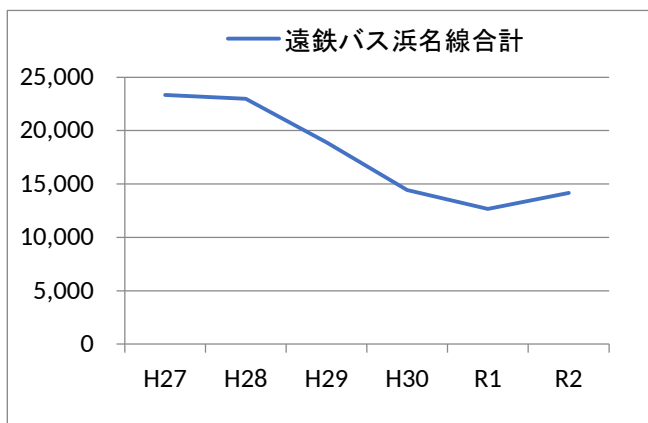
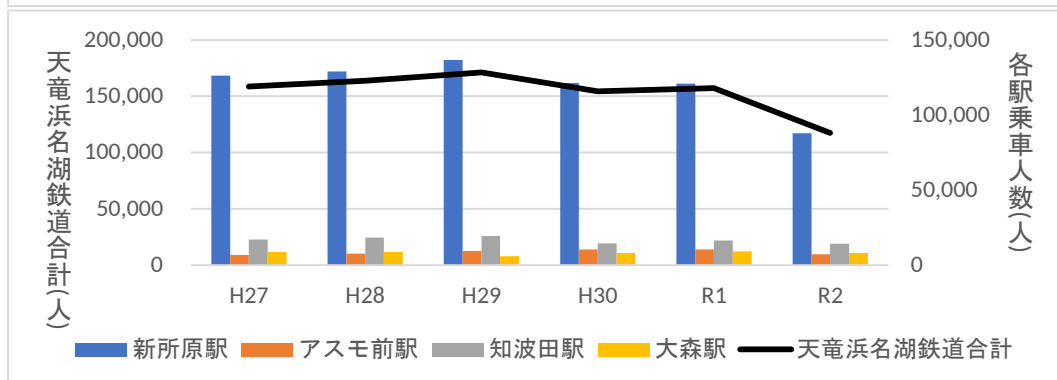
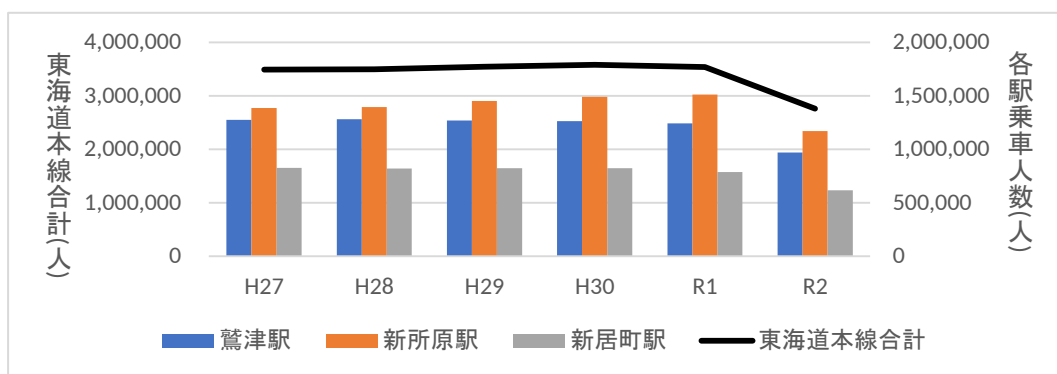
# 湖西市地域公共交通網形成計画の最終評価について

①目標 1 公共交通相互が連携を図る、地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

## ■公共交通利用者数（乗車人数）

	実績値[H27]	評価基準[R3]	現況値[R2 実績]
東海道本線	3,487,561		2,757,609 人
天竜浜名湖線	158,689		117,404 人
浜名線	23,349		14,180 人
コーちゃんバス	102,448		73,159 人
合計	3,772,047	3,772,000 人以上	2,962,352 人

評 価：未達成



◇平成 30 年までの利用者数は増加（3,851,183 人）、令和元年度も横ばい（3,806,078 人）の状況であったが、コロナ禍の影響により大幅な減少に転じた。収入の減少にも直結する課題であり、利便性の向上による利用者の確保、効率化による運行の継続を図る必要がある。

## 湖西市地域公共交通網形成計画の最終評価について

### ■月に数回以上の利用をする人の割合

	実績値[H28]	評価基準[R3]	現況値[R3調査]
東海道本線	24.8%	24.9%以上	16.8%
天竜浜名湖線	1.3%	1.4%以上	0.4%
浜名線	1.4%	1.4%以上	0.3%
コーちゃんバス	3.0%	3.3%以上	2.0%

評 価：未達成

◇コロナ禍による生活様式の変化により、恒常的な利用者が減少している。

コーちゃんバスについては、デマンド型乗合タクシーの導入、利用可能地区の拡大による移動手段の変化なども一因と考えられる。

②目標2 拠点駅（鷺津駅、新所原駅、新居町駅）へのアクセス利便性の向上によりにぎわいと交流を創出します。

### ■拠点駅の駅・バス停乗車人数

鷺津駅		実績値(人)(H27)	現況値(人)(R2)
JR東海道本線		1,275,538	969,546
遠鉄バス浜名線		2,341	340
コーちゃんバス	鷺津循環線	1,216	1,398
	白須賀新居鷺津線	839	516
	岡崎鷺津線	1,789	1,157
	白須賀鷺津線	2,928	2,460
	入出新所鷺津線 (知波田入出線)	8,608	7,436
	知波田鷺津線	1,606	389
合計		1,294,865	983,242

目標値：1,295,000人以上

評価値：983,242人

評 価：未達成

新所原駅		実績値(人)(H27)	現況値(人)(R2)
JR東海道本線		1,386,266	1,171,635
天竜浜名湖鉄道		126,158	87,815
コーちゃんバス	岡崎鷺津線	1,860	1,265
	岡崎循環線	2,112	1,677
	白須賀岡崎線		
合計		1,516,396	1,262,392

目標値：1,516,000人以上

評価値：1,262,392人

評 価：未達成

新居町駅		実績値(人)(H27)	現況値(人)(R2)
JR東海道本線		825,757	616,428
遠鉄バス浜名線		2,295	208
コーちゃんバス	白須賀新居鷺津線	1,266	376
自主運行バス浜名線		167	—
合計		829,485	617,012

目標値：829,000人以上

評価値：617,012人

評 価：未達成

◇目標1と同様にコロナ禍による影響（外出自粛、テレワークの推進等）が主な要因と考えられる。

# 湖西市地域公共交通網形成計画の最終評価について

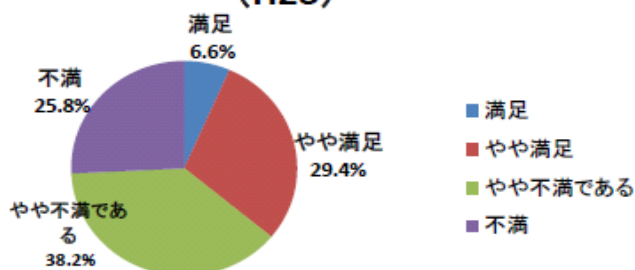
## ③目標3 公共交通に対する満足度を高めます。

### ■公共交通に対する不満割合の減少

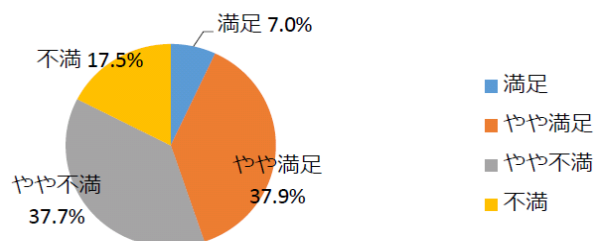
	実績値[H28]	評価基準[R3]	現況値[R3調査]
公共交通に対する不満割合	64.0%	64.0%未満	55.2%

評価：達成

公共交通に対する不満割合 (H28)



公共交通に対する不満割合 (R3)



◇満足、やや満足と回答した人の割合が8.9%向上しており、公共交通全体に対する満足度は、向上しているものと思われる。引き続き効率性を意識しながら、利便性向上を図っていく必要がある。

### ■乗り継ぎに関する不満割合の減少

	実績値[H28]	評価基準[R3]	現況値[R3調査]
公共交通に対する不満割合	30.9%	30.9%未満	50.0%

評価：未達成

※コロナ禍により利用者への直接調査から市民意識調査に切り替えたため、回答者数等に変化あり。

◇平成30年度の自主運行バス浜名線のコーちゃんバス統合や、令和元年度の路線見直し、令和2年度の路線再編、運賃改定（ゾーン制から一律運賃へ）など、毎年、見直しを実施していることで周知が行き届かなかった可能性がある。

次期計画では、モデルケースチラシの配布を軸によりわかりやすい情報発信に取り組む。

## ④目標4 多様な主体が連携して各種取り組みを実施します。

### ■市民等が主体的に取り組む事業の件数

	実績値[H28]	評価基準[R3]	現況値[R3実績]
市民等が主体的に取り組む事業の件数	0件	4件以上	0件

評価：未達成

◇上手会より提案していただいた片道定期券の販売やベンチの寄付、観光ルートの作成、バス停付近の清掃、除草2回で累計5件の取り組みを実施したが、令和3年はコロナ禍により0件。