

湖西市バス運行評価改善委員会 一次評価書 取りまとめ一覧 (湖西市地域公共交通網形成計画及び路線別の評価)

※自己評価の三段階評価

A：事業が適切に実施・検討された、効果が顕著 B：事業が適切に実施・検討された、一定の効果がある C：事業が実施・検討されていない、改善が必要

※妥当性欄の書き方：「○」一次評価のとおり、「△」加筆・修正が必要、「×」一次評価とは異なる、「―」判断がつかない

事業名	事業内容	事務局評価(効果達成状況)	妥当性				コメント、意見
公共交 通軸	①東海道本線 ・現行サービス水準での運行【継続】(H29～R3 実施)	-	サービス水準を維持して運行を継続している。				
	②天竜浜名湖線 ・現行サービス水準での運行【継続】(H29～R3 実施)	-	サービス水準を維持して運行を継続している。				
	③浜名線 ・現行サービス水準での運行【継続】(H29～R3 実施)	-	サービス水準を維持して運行を継続している。(詳細はP9へ)				
	④県境を越える新設路線 ・新設路線の検討 (H29～R3 検討) P1	B	○ 6	△ 1	× 1	― 0	・豊橋との話し合いの内容が具体的に見えてこないため「C」が妥当ではないか。 ・1回課題を共有しただけでは不足ではないか。方向性がどうなったかを評価してほしい。
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】 (H29～R1.9 実施)	-	サービス水準を維持して運行を継続している。 (各路線の評価はP9へ)				
	・路線の再編 (H29～R1.9 検討) (R1.10～実施) P10	B	○ 7	△ 0	× 1	― 0	・路線再編等効率化に取り組んでいる。 ・財政負担の軽減がなされたと考えられるので、評価は「A」としても良いのではないか。

拠点内 巡回・ 拠点ア クセス	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃体系の見直し (H29～R1.9 検討) (R1.10～実施) P10 	B	利便性と財政負担の両立を考慮し、かつ、分かりやすく利用しやすい運賃体系を令和2年10月1日から変更した。また、小学生など通学利用者の負担増へ配慮した運賃体系の選定を行うこととした。	○ 7	△ 0	× 1	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上と採算向上に努力している。 ・ヘビーユーザーの負担増に配慮することは、コーちゃんバスの使命に直結する事業改善であると思うので、市の取り組みを高く評価したい。「効果が顕著」とはまだ言えないので「B」評価が妥当である。 ・財政負担の軽減や通学利用者の負担増への配慮がなされたと考えるので、評価は「A」としても良いのではないかと。
	<ul style="list-style-type: none"> ②自主運行バス浜名線 ・現行サービス水準での運行【継続】 (H29 実施、H30～R1 検討) P10 	B	コーちゃんバスへ編入し、サービス水準を維持して運行を継続している。	○ 8	△ 0	× 0	— 0	
	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の再編 (H29～R1.9 検討) (R1.10～実施) P10 	B	コーちゃんバスへ編入した。	○ 8	△ 0	× 0	— 0	
	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃体系の見直し (H29 検討) (H30～実施) P10 	B	コーちゃんバスへ編入し、コーちゃんバスと同様の運賃体系とした。	○ 8	△ 0	× 0	— 0	
地域フ ィーダ ー	<ul style="list-style-type: none"> ①導入検討路線 ・導入に向けた検討 (H29～R1.9 検討) P11 	B	新居地区の一部で導入について、地元自治会と検討した。	○ 8	△ 0	× 0	— 0	
	<ul style="list-style-type: none"> ・実証実験 (H29.12～H30.9 実施) P11 	B	知波田地区において、令和3年9月まで実証実験を延長した。	○ 6	△ 2	× 0	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・評価に異論はないが、具体的な取り組みがあったにもかかわらずコロナ禍の影響で登録者数が増加しなかったのであれば実証実験を延長する理由（経緯）を加えてはどうか。 ・登録者増加に向けて取り組んだ内容について追記をしてはどうか。

	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行(地域との合意を得る) (H29.9～R3 検討) P12 	A	白須賀地区において、令和2年4月から本格運行へ移行した。	○ 6	△ 1	× 1	－ 0	<ul style="list-style-type: none"> ・「B」が妥当ではないか。地域から要望があれば移行するのか。 ・評価を「A」とした根拠について追記をしてはどうか。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ①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 (H29～R3 実施) 		サービス水準を維持して運行を継続している。	/				
乗継環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ①乗継拠点や主要なバス停の乗継環境整備 ・拠点駅や主要なバス停での乗継利便性の向上 (H29 検討) (H30～R3 実施) P13 	B	車内において乗継案内チラシを作成し情報提供している。	○ 5	△ 2	× 1	－ 0	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の中にはチラシでは周知できない方もいるのではないかと。(読まない、読めないなど) 動画音声を使えないか。 ・評価に異論はないが、車内以外での情報提供についても追記をしてはどうか。 ・車内広告に限らず周知の努力がほしい。
公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業	<ul style="list-style-type: none"> ①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の実施 (H29 検討) (H30～R3 実施) P13 	B	バス停修繕や更新時に合わせて追加している。	○ 7	△ 0	× 1	－ 0	<ul style="list-style-type: none"> ・多言語化のみではなく、子どもにもわかりやすい「かな表示」を追加してはどうか。 ・多言語化は良いと思う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通マップの企画・作成・見直し (H29～R3 実施) P14 	A	市内を運行する公共交通を網羅した公共交通マップを作成し公共交通の利用促進を図るため、令和2年10月1日の再編及び運賃改定に合わせて全体図を大幅に拡大し、バス停位置が分かりやすい設計とした。	○ 8	△ 0	× 0	－ 0	<ul style="list-style-type: none"> ・マップの改編時には、いつも利用者の目線を意識して事業がなされていると感じる。これによる「顕著な効果」は目に見えにくいものであるが、高く評価したい。

公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業	<ul style="list-style-type: none"> バス利用啓発ポスターの企画・作成・見直し (H29～R3 実施) P15 	C	今年度においてはコロナ禍により、企画・作成等については自粛した。	○ 5	△ 1	× 2	—	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍と自粛することの関係性が見えない。 コロナ禍という状況であり「B」評価で良いのではないか。 コロナ禍による自粛であり、状況を踏まえた事業実施の可否に関する検討は適切に行われているので、「B」評価で良いのではないか。
	<ul style="list-style-type: none"> ②わ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 (H29～R3 実施) P15 	A	令和2年10月1日改正の総合交通マップについて、レイアウトの変更に合わせて更新した。	○ 8	△ 0	× 0	— 0	
	<ul style="list-style-type: none"> 拠点駅におけるバス乗り場の案内表示の設置 (H29 検討) (H30～R3 実施) P15 	-	平成30年度において、拠点駅の整備事業に合わせて設置した。(R1 自己評価：B)	/				/
	<ul style="list-style-type: none"> 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 (H29～R1 検討) (R2～R3 実施) P15 	B	導入に対しての費用対効果について、検討中である。	○ 5	△ 1	× 2	— 0	<ul style="list-style-type: none"> 評価に異論はないが、具体的な検討内容について追記をした方が良い。 実施に向けての行動が遅い。もっと安価なシステムも検討するべきではないか。 「C」が妥当ではないか。ロケーションシステム導入について数年前から具体的な進捗状況が見えない。現在検討されているものがスマートフォンを利用したものであるということを踏まえれば、今の主な利用者の年齢層も考慮したシステムの模索、あるいは導入の是非も検討の選択肢に入れてもらいたい。

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 ・バスの一乗放題券等の企画乗車券の導入 (H29～R3 実施) P16	B	コーちゃんバスの片道定期券を平成30年2月から導入・販売している。	○ 5	△ 3	× 0	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・片道定期券は良いと思う。長期の定期に対する割引率拡大を検討したい。 ・PR方法の工夫が必要ではないか。 ・ラインを活用した情報発信をした方が良い。 ・片道乗車券の販売・利用状況について追記をしてほしい。 ・ここにある「一定の効果がある」とは、売り上げの増加よりも、利用者の需要を発見し、それに答えることができた点である。このような点を評価することが、コーちゃんバスの使命につながるポイントだと思う。
	・天竜浜名湖線の小学校入学祝い記念乗車券、敬老記念乗車券の発行【継続】 (H29～R3 実施) P16	C	事業予算削減により、事業を行わなかった。	○ 8	△ 0	× 0	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・予算削減を理由とせず、知恵を絞り継続してほしい。
	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【継続】 (H29～R3 実施) P16	C	新型コロナウイルス拡大防止の観点から延期した。	○ 7	△ 0	× 1	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍の影響による延期であり、状況を踏まえた事業実施の可否に関する検討は適切に行われているので、「B」評価で良いのではないか。
	・公共交通利用促進のための動機付け資料の作成 (H29～R3 実施) P17	-	平成29年度において、動機付け資料を作成した。(R1 自己評価：B)	/				
・特定地域におけるモビリティマネジメントの実施 (H29～R3 実施) P17	-	平成29年度において、入出新所地区にて平成30年1月に実施した。(R1 自己評価：B)	/					

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 (H29～R3 実施) P17	A	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ている。	○ 8	△ 0	× 0	－ 0	・公共交通への切替は大きな努力が必要である。背中を押す役割となる。
	④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 (H29～R1 検討) (R2～実施) P18	A	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」と協力し観光ルートの検討を実際にコーちゃんバスに乗車して検討した。	○ 8	△ 0	× 0	－ 0	
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 ・市内商業施設と連携したバス到着アナウンスの実施 (H29～R2.9 検討) (R2.10～実施) P18	B	協力していただける施設を選定している。	○ 8	△ 0	× 0	－ 0	
	・バス停オーナー制度の継続実施【継続】 P18	B	オーナー数の増減はなく、継続して実施している。	○ 8	△ 0	× 0	－ 0	
	②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、緑化など (H29～R3 実施) P18	A	地元自治会と協力し、バス停休憩所の除草作業を行った。	○ 7	△ 0	× 1	－ 0	・「B」が妥当ではないか。市内全域の自治会及び老人会と連携してはどうか。
	・夏休み小学生50円バスの継続実施【継続】 P19 ・中学校卒業予定者を対象とした利用啓発活動の継続実施等 (H29～R3 実施) P19	B	夏休み小学生50円バスを実施したが、啓発についてはコロナ禍のため自粛した。(利用者減少)	○ 8	△ 0	× 0	－ 0	・高校生になる前に啓発活動を行ってはどうか。

バスへの愛着 (マイバス意識)を高める事業	③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 (H29～R3 実施) P19	B	「湖西環境・緑化フェア」がコロナ禍により同フェアが中止となったため、啓発活動も中止とした。	○ 5	△ 1	× 2	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・代替案を出すべきではないか。 ・「バス利用啓発ポスターの企画・作成・見直し」、「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」の評価を「C」とするのであれば、こちらの評価も「C」とするべき。(意見としては「B」で良いと考える。) ・別イベントを探すなど啓発活動の展開を望みたい。 ・「C」が妥当ではないか。啓発活動が主たる事業内容で、緑化フェア中止により啓発活動がなかったのなら、「事業が実施・検討されていない」がふさわしい。他の取り組みがされている場合は、追記し「B」とすれば良い。
	④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、企画乗車券の企画 等 (H29～R3 実施) P19	A	利用者としての立場からのご意見をいただく貴重な場となっている。また、コーちゃんバスを使って宿場をめぐるコースについて、実際にコーちゃんバスに乗車して検討した。	○ 7	△ 0	× 1	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・他の啓発活動等もコロナ禍の影響による中止で「B」となっているのであればこの項目も「B」で良いのではないか。実施はしたが回数が少なく、この期間において効果のある企画、推進等ができたかが不明である。
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】 P20	B	継続実施	○ 8	△ 0	× 0	— 0	
	・湖西市バス運行評価改善委員会の継続的開催【継続】 P20	B	継続実施	○ 8	△ 0	× 0	— 0	

	・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 P20	B	平成 29 年に立ち上げ、今年度 は 2 回開催、継続開催する予 定。	○ 8	△ 0	× 0	－ 0	・利用する側の人のお話はできる限り多岐に 集めることが大切。
--	--------------------------------------	---	---	--------	--------	--------	--------	-----------------------------------

コーちゃんバス一次評価書(コーちゃんバス各路線別の評価)

1. 路線別評価

路線名	一次評価 (事務局評価)		妥当性				コメント
白須賀新居 鷺津線 P2	B	評価指標は、すべて「C」判定であったが、コロナ禍の影響を受ける前の実績(10月から2月)は、減便率87.5%に対して利用者数の前年比は85.6%であった点、デマンド型乗合タクシーへの移手段の転換があった点を考慮した。	○ 7	△ 1	× 0	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍という異常事態は、デマンド型乗合タクシーへの転換に繋がったとなれば良い経験ができた。デマンド化を更に進めたい。 ・次年度路線見直しを図るなど改善の意欲が見られる。
白須賀鷺津線 P3	A	コロナ禍の影響を受ける前の実績(10月から2月)は、減便率92.3%に対して利用者数の前年比は93.8%であった点、平成28年と比較し利用者数増加となった点を考慮した。	○ 8	△ 0	× 0	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数増加が素晴らしい。
白須賀岡崎線 P4	B	評価指標は、1人当たりの市の負担額が「B」、ほか2つの指標は「C」判定であったが、コロナ禍の影響を受ける前の実績(10月から2月)は、減便率81.8%に対して利用者数の前年比は102.4%であった点、デマンド型乗合タクシーへの移手段の転換があった点を考慮した。	○ 8	△ 0	× 0	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・要因分析により改善策をとっている。
岡崎循環線 P5	B	評価指標は、すべて「C」判定であったが、コロナ禍の影響を受ける前の実績(10月から2月)は、減便率50.0%に対して利用者数の前年比は62.1%であった点を考慮した。	○ 7	△ 1	× 0	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・要因分析により改善策をとっている。 ・コロナ前後も前年比が全路線の中で最も低い、便数半減にも関わらず健闘している。むしろ問題点に着目し改善策として大胆な改編に繋げている良いところを自己評価に明記してはどうか。
岡崎鷺津線 P6	B	評価指標は、1人当たりの市の負担額が「B」、ほか2つの指標は「C」判定であったが、コロナ禍の影響を受ける前の実績(10月から2月)は、減便率71.4%に対して利用者数の前年比は83.9%であった点を考慮した。	○ 7	△ 1	× 0	— 0	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者減に対し路線変更を検討している。
知波田鷺津線 P7	B	評価指標は、すべて「C」判定であったが、コロナ禍の影響を受ける前の実績(10月から2月)は、減便率76.9%に対して利用者数の前年比は84.9%であった点を考慮した。	○ 7	△ 1	× 0	— 0	

鷺津循環線 P8	B	評価指標は、すべて「C」判定であったが、コロナ禍の影響を受ける前の実績（10月から2月）は、減便率85.0%に対して利用者数の前年比は88.0%であった点を考慮した。	○ 8	△ 0	× 0	－ 0	
入出新所鷺津線 P9	B	評価指標は、すべて「C」判定であったが、コロナ禍の影響を受ける前の利用者数（10月から2月）は、令和元年度7,415人に対して令和2年度9,312人であった点を考慮した。（前年比109.7%）	○ 8	△ 0	× 0	－ 0	

【その他のコメント等】

路線別評価について（事業報告資料の評価指標について）

- ・1日当たりの平均乗車数で表現するのはなぜか。1台（便）当たりの乗車数を出せば反省点が変わってくるのではないか。 ⇒ 参考資料
- ・顧客満足度を確認してほしい。
- ・コロナ禍があければ、利用者数が増えるという解析とは思えない。