資料1

令和元年度
湖西市バス運行評価改善報告書

令和元年12月
湖西市バス運行評価改善委員会

目次

１　評価改善委員会　概要----------２

２　今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況
- 公共交通軸----------４
- 拠点内巡回・拠点アクセス----------４
- 地域フィーダー----------19
- 乗継環境の整備----------20
- タクシー----------20
- 公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業----------20
- 公共交通の利用を誘導する事業----------23
- バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業----------25
- 多様な主体による取り組み----------27

３　今年度評価及び来年度の取組提案----------28

４　（参考）コーちゃんバス　実績詳細
- 白須賀新居鷲津線----------35
- 白須賀鷲津線----------37
- 白須賀岡崎線----------41
- 岡崎循環線----------45
- 岡崎鷲津線----------47
- 知波田鷲津線----------51
- 鷲津循環線----------55
- 入出新所鷲津線----------59

１．湖西市バス運行評価改善委員会　概要

１．長期的な取組方針

○湖西市では、平成25年度からコーちゃんバスの運行を開始して6年が経過しました。
○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、その交通将来像の達成のため、スケジュールに則り、コーちゃんバスをはじめとした各主体の事業について、継続的に評価・改善と利用促進を行っていきます。
○そして、継続的に取り組みをしていくことで、市全体として自動車ばかりでなく、地域公共交通を利用するのが当たり前という長期的な雰囲気を醸成することを目標とします。
○湖西市地域公共交通網形成計画を毎年、各主体が連携して、計画・実行・評価・改善といういわゆるPDCAサイクルを実行することにより、公共交通全体を改善していきます。

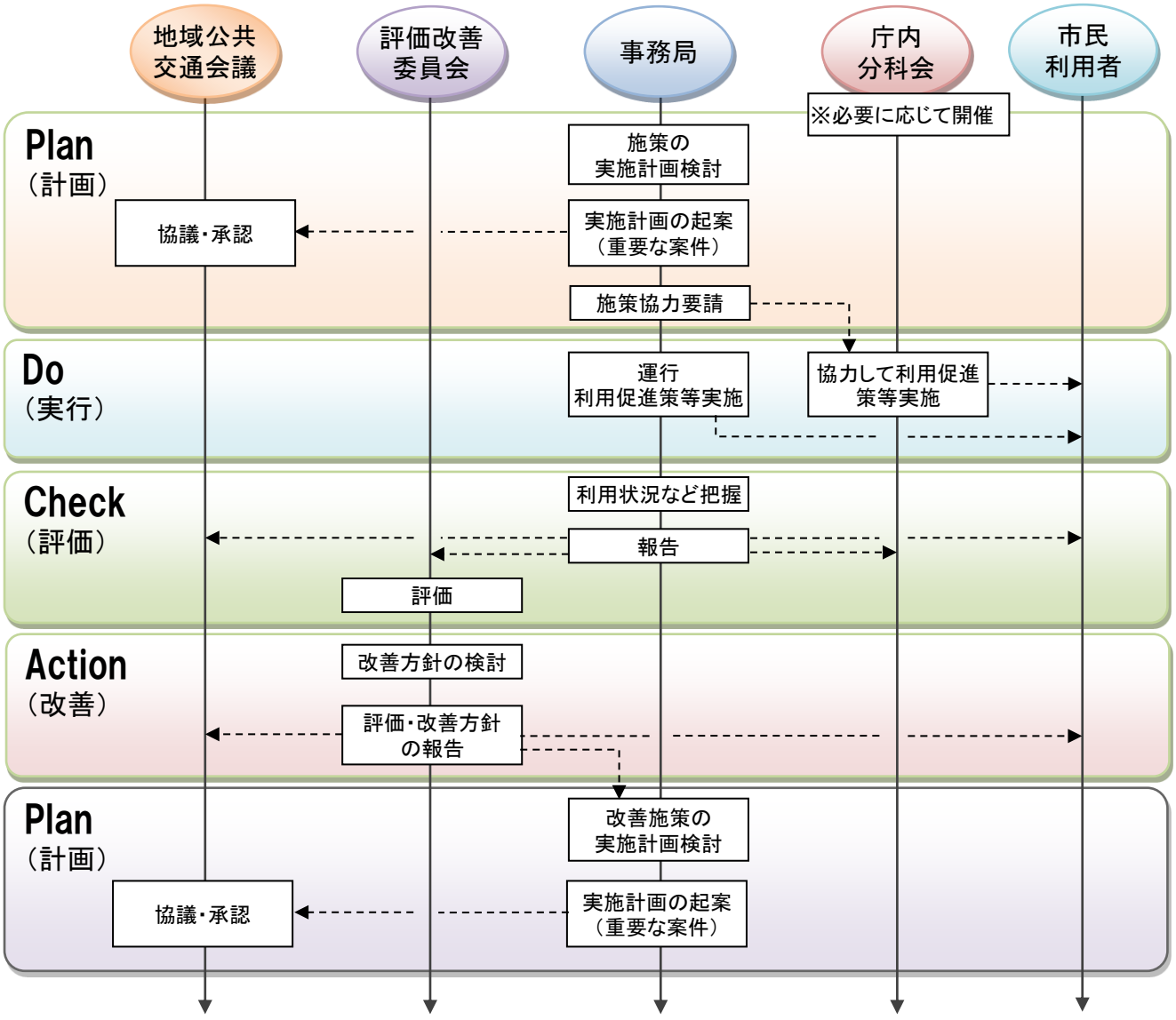


図　各主体のPDCAサイクルにおける役割

○毎年の評価の対象期間は、前年10月1日～当該年の9月30日としています。
○評価委員会から受けた提案は、事務局で詳細な検討を行い、できる施策から順次実施していきます。

1．湖西市バス運行評価改善委員会　概要

2. 今年度の湖西市バス運行評価改善委員会の進め方

〇今年度の評価対象期間は、平成30年10月１日～令和元年9月30日とします。

回数（時期）	報告・協議事項	概要
第1回（10/24）	・評価・改善の概要紹介 ・1年間の実績報告 ・1次評価報告	・事務局が評価・改善の進め方を紹介 ・湖西市地域公共交通網形成計画のスケジュールに沿った1年間の取り組み事項とその結果を報告 ・1次評価（市自己評価）を報告
各委員は、1次評価の妥当性を確認及び報告		
第2回（11/22）	・1次評価の妥当性 ・評価を踏まえた改善策の検討	・1次評価の妥当性を検証 ・委員会としての評価を協議 ・評価を踏まえた改善策（事務局案）の提示 ・改善策の検討
書面での確認	・評価報告書（案）の確認	・今年度の取組に関する評価及び来年度の取組提案の修正確認 ・評価報告書（案）の確認

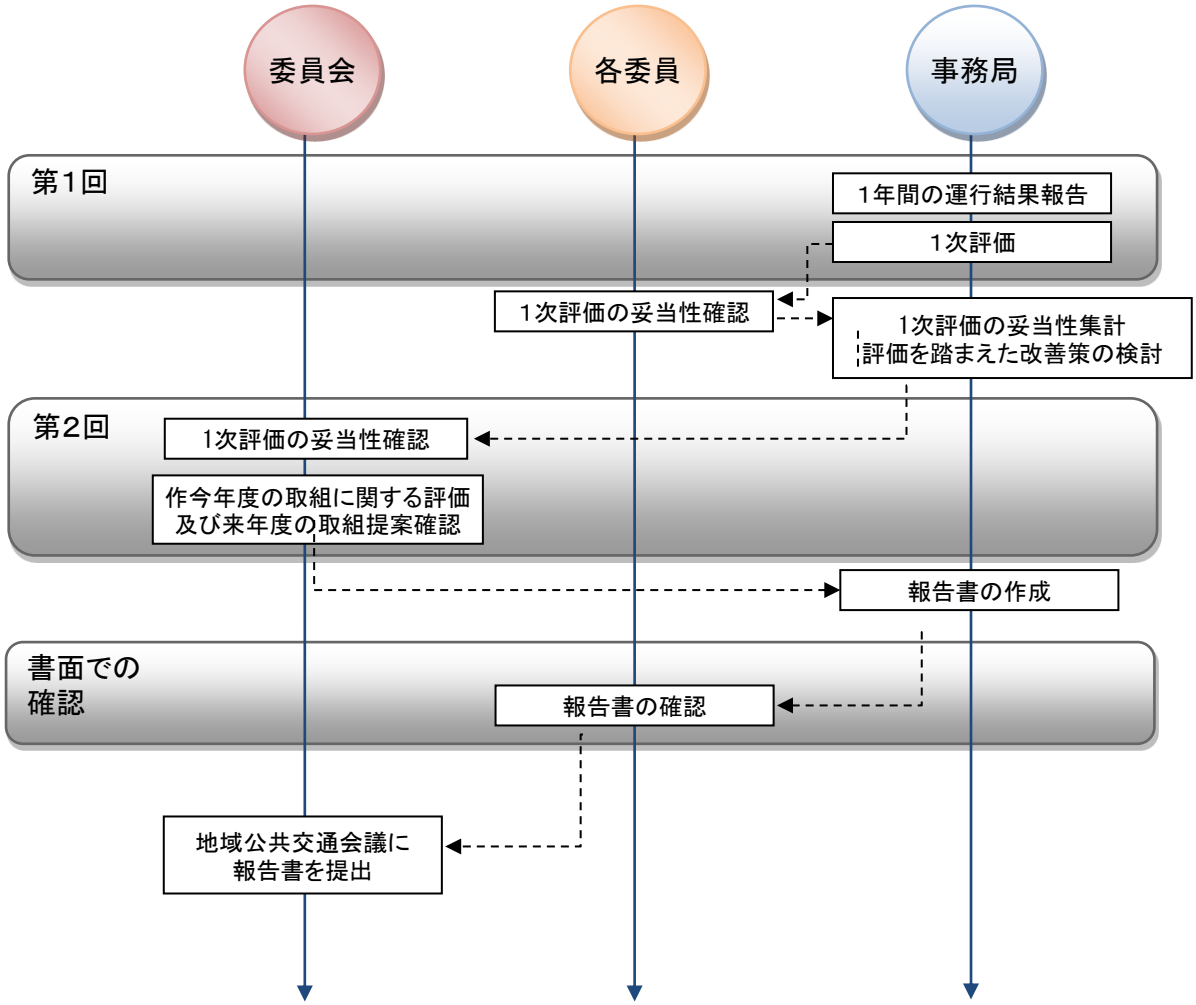


図　評価・改善の進め方イメージ

2．今年度（平成30年10月～令和元年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）との情報交換を平成30年12月に実施した。需要ニーズと経費を比較しながら、今後も情報交換を継続していく。

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。

この評価基準を用いてコーちゃんバス全体、路線別、便別に評価を行った。

コミュニティバス評価基準

資料８　別紙

全体、路線別の評価

評価指標	数値		参考数値
延べ利用者数	Ａ：５％以上増 Ｂ：±５％以内 Ｃ：５％以上減少	40 点 30 点 20 点	利用者数 82,664 人 （平成 28 年度コーちゃんバス実績）
１日当たりの平均乗車人数	Ａ：５％以上改善 Ｂ：±５％以内 Ｃ：５％以上減少	30 点 20 点 10 点	１日当たりの平均乗車人数 338 人、１便当たり４人 （平成 28 年度全体の実績）
利用者１人当たりの負担額	Ａ：５％以上改善 Ｂ：±５％以内 Ｃ：５％以上悪化	30 点 20 点 10 点	816 円（平成 28 年度コーちゃんバス全体の利用者１人当たりの負担額）
収支率	評価項目としないが、数値を路線毎に示す		収支率 11.47% （平成 28 年度実績）

Ａ評価：80 点以上　Ｂ評価：50～79 点　Ｃ評価：49 点以下

便別の評価

評価指標	数値		参考数値
１便毎の利用者１人当たりの負担額（年間）	Ａ：690 円未満 Ｂ：690 円以上 816 円未満 Ｃ：816 円以上	50 点 40 点 30 点	690 円（市内のタクシー初乗り運賃） 816 円（平成 28 年度コーちゃんバス全体の利用者１人当たりの負担額）
１便毎の１日当たりの平均乗車人数（年間）	Ａ：４人以上 Ｂ：２人以上４人未満 Ｃ：２人未満	50 点 40 点 30 点	４人/日（平成28年度コーちゃんバス全体の１便当たり平均乗車人数） ２人/日（“１回当たりの輸送量（乗車人数）が２人/日以上”国庫補助の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準））

Ａ評価：80 点以上　Ｂ評価：70～79 点　Ｃ評価：69 点以下

全体、路線別及び便の評価を、路線の運行目的を考慮しつつ、総合的に行い基準以下の便の改善を検討する。路線、便別のＡ評価：湖西市内の重要な路線であり、高いサービス水準の維持を基本方針とする。Ｂ評価：路線の維持を検討する。Ｃ評価：路線の廃止を含めた改善策、利用促進策を検討する。

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

①コーちゃんバス全体の実績

№	指標	H27	H28	H29	H30	R1
1	利用者数 （コーちゃんバス全体）	333人/日	331人/日	339人/日	392人/日	433人/日
2	路線別 （白須賀新居鷲津線）	75人/日	71人/日	69人/日	67人/日	67人/日
3	（白須賀鷲津線）	75人/日	57人/日	62人/日	66人/日	69人/日
4	（白須賀岡崎線）	44人/日	41人/日	46人/日	46人/日	42人/日
5	（岡崎循環線）	19人/日	16人/日	16人/日	18人/日	17人/日
6	（岡崎鷲津線）	65人/日	61人/日	65人/日	72人/日	68人/日
7	（知波田鷲津線）	55人/日	46人/日	46人/日	44人/日	49人/日
8	（鷲津循環線）	—	40人/日	36人/日	36人/日	37人/日
9	（入出新所鷲津線）	—	—	—	80人/日 （半年分）	80人/日
	乗継券発行枚数	149枚/月	341枚/月	229枚/月	177枚/月	177枚/月

※H27：平成26年10月～平成27年９月
　H28：平成27年10月～平成28年９月
　H29：平成28年10月～平成29年９月
　H30：平成29年10月～平成30年９月
　R１　：平成30年10月～令和元年９月

全体の評価（コミュニティバス評価基準）

評価指標	数値	H30年度数値		R1年度数値		評価点
延べ利用者数	A:5%以上増　40点 B:±5%以内　30点 C:5%以上減少　20点	95,683	人	104,519	人	40点 (9.2%増)
1日当たりの平均乗車人数	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上減少　10点	392	人	433	人	30点 (10.5%改善)
利用者1人当たりの負担額	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上悪化　10点	816	円	736	円	30点 (10.9%改善)
収支率	評価項目としないが、数値を路線ごとに示す。	10.55	%	11.63	%	
全体評価						A評価

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

平成29年度（H28.10～H29.9）　コーちゃんバス乗車人数

	H28.10	H28.11	H28.12	H29.1	H29.2	H29.3	H29.4	H29.5	H29.6	H29.7	H29.8	H29.9	合計
白須賀新居鷲津線	1,454	1,444	1,325	1,218	1,421	1,588	1,371	1,464	1,554	1,290	1,115	1,489	16,733
白須賀鷲津線	1,219	1,253	1,190	1,113	1,270	1,366	1,189	1,177	1,379	1,274	1,377	1,372	15,179
白須賀岡崎線	926	1,018	804	898	988	908	990	995	1,078	834	595	993	11,027
岡崎循環線	332	340	302	240	267	412	296	274	353	348	335	334	3,833
岡崎鷲津線	1,373	1,326	1,192	1,036	1,332	1,438	1,218	1,161	1,266	1,408	1,735	1,305	15,790
知波田鷲津線	1,035	926	942	864	863	1,076	900	912	1,041	858	857	939	11,213
鷲津循環線	803	712	641	654	695	870	675	701	784	800	798	756	8,889
自主運行バス　浜名線	1,774	1,790	1,917	1,457	1,722	1,647	1,788	1,619	1,822	1,586	1,471	1,532	20,125
合　　計	8,916	8,809	8,313	7,480	8,558	9,305	8,427	8,303	9,277	8,398	8,283	8,720	102,789
コーちゃんバス運行日数	20	20	19	19	20	22	20	20	22	20	22	20	244
浜名線　運行日数	25	24	23	23	24	26	24	24	26	25	26	24	294
土曜日　運行日数	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	50

コーちゃんバス年間利用者数　82,664 人
コーちゃんバス年間運行日数　244 日　　土・日曜日、祝日、年末年始(12/29～1/3)は運休
1日当たりの利用者数　338.79 人
1路線1日当たりの利用者数　48.40 人

自主運行バス浜名線年間利用者数　20,125 人
自主運行バス浜名線年間運行日数　294 日
1日当たりの利用者数　68.45 人

平成30年度（H29.10～H30.9）　コーちゃんバス乗車人数

	H29.10	H29.11	H29.12	H30.1	H30.2	H30.3	H30.4	H30.5	H30.6	H30.7	H30.8	H30.9	合計
白須賀新居鷲津線	1,499	1,600	1,370	1,239	1,344	1,420	1,296	1,466	1,452	1,412	1,024	1,243	16,365
白須賀鷲津線	1,330	1,269	1,228	1,143	1,279	1,418	1,372	1,410	1,550	1,530	1,413	1,284	16,226
白須賀岡崎線	1,106	1,017	977	986	992	827	1,019	1,018	1,171	796	514	814	11,237
岡崎循環線	399	395	374	307	302	404	370	402	442	392	398	340	4,525
岡崎鷲津線	1,518	1,464	1,307	1,062	1,155	1,573	1,473	1,574	1,698	1,675	1,790	1,358	17,647
知波田鷲津線	1,000	978	930	792	794	956	938	975	1,030	889	858	817	10,957
鷲津循環線	721	687	676	497	642	696	777	849	844	827	915	687	8,818
自主運行バス　浜名線(参考)	1,611	1,495	1,688	1,554	1,395	1,692							9,435
入出新所鷲津線（参考）							1,606	1,679	1,793	1,827	1,538	1,465	9,908
合　　計	9,184	8,905	8,550	7,580	7,903	8,986	8,851	9,373	9,980	9,348	8,450	8,008	105,118
コーちゃんバス運行日数	21	20	20	19	19	21	20	21	21	21	23	18	244
浜名線　運行日数	25	24	23	23	23	26	0	0	0	0	0	0	144
土曜日　運行日数	4	4	3	4	4	5	0	0	0	0	0	0	24

コーちゃんバス年間利用者数　95,683 人
コーちゃんバス年間運行日数　244 日　　土・日曜日、祝日、年末年始(12/29～1/3)は運休
1日当たりの利用者数　392.14 人
1路線1日当たりの利用者数　49.02 人

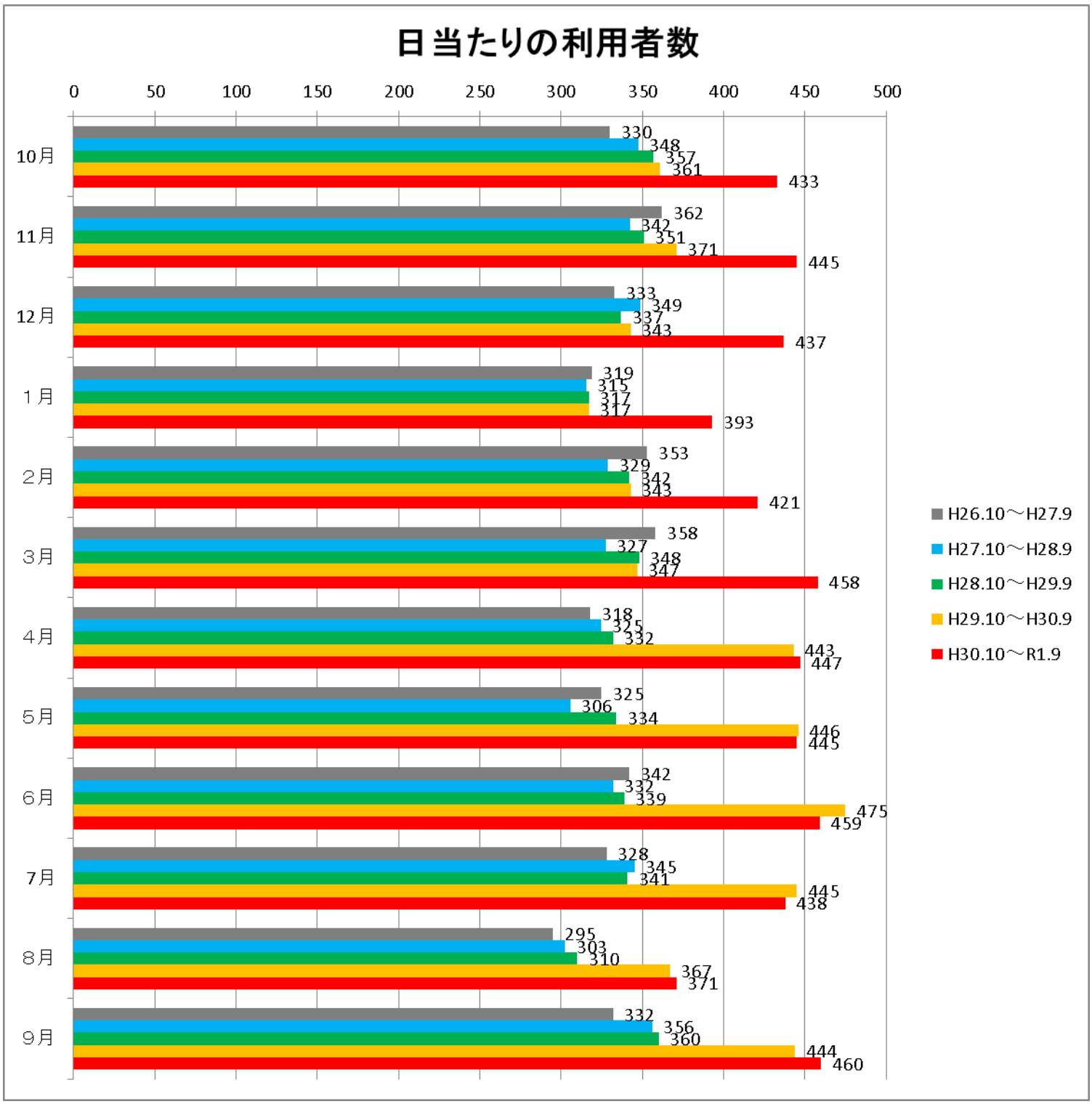
自主運行バス浜名線年間利用者数　9,435 人
自主運行バス浜名線年間運行日数　144 日
1日当たりの利用者数　65.52 人

令和元年度（H30.10～R1.9）　コーちゃんバス乗車人数

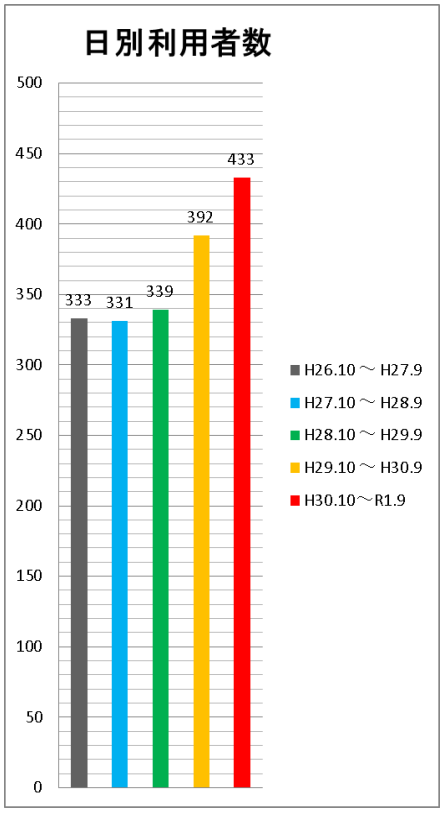
	H30.10	H30.11	H30.12	H31.1	H31.2	H31.3	H31.4	R1.5	R1.6	R1.7	R1.8	R1.9	合計
白須賀新居鷲津線	1,540	1,464	1,235	1,205	1,358	1,432	1,343	1,314	1,563	1,418	1,066	1,328	16,266
白須賀鷲津線	1,557	1,451	1,356	1,174	1,372	1,461	1,461	1,331	1,435	1,620	1,265	1,366	16,849
白須賀岡崎線	951	896	771	788	780	738	973	927	974	893	549	992	10,232
岡崎循環線	340	391	373	289	361	466	427	370	325	332	290	340	4,304
岡崎鷲津線	1,585	1,572	1,372	1,118	1,214	1,612	1,327	1,180	1,307	1,480	1,395	1,401	16,563
知波田鷲津線	952	1,047	1,030	899	961	1,068	1,071	903	964	1,078	900	1,024	11,897
鷲津循環線	878	824	757	681	675	778	728	742	751	811	725	703	9,053
入出新所鷲津線	1,712	1,698	1,412	1,309	1,284	1,600	1,611	1,690	1,856	1,999	1,592	1,592	19,355
合　　計	9,515	9,343	8,306	7,463	8,005	9,155	8,941	8,457	9,175	9,631	7,782	8,746	104,519
コーちゃんバス運行日数	22	21	19	19	19	20	20	19	20	22	21	19	241
日当たりの利用者数	433	445	437	393	421	458	447	445	459	438	371	460	434

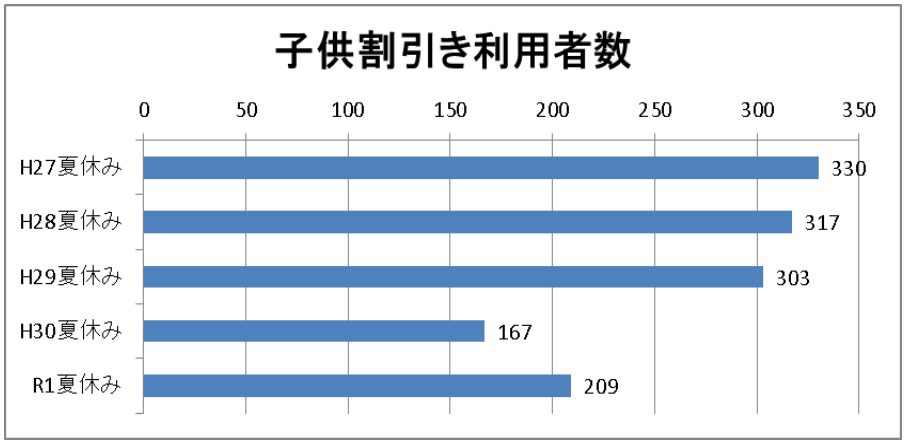
コーちゃんバス年間利用者数　104,519 人
コーちゃんバス年間運行日数　241 日　　土・日曜日、祝日、年末年始(12/29～1/3)は運休
1日当たりの利用者数　433.69 人
1路線1日当たりの利用者数　54.21 人

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況



2．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況





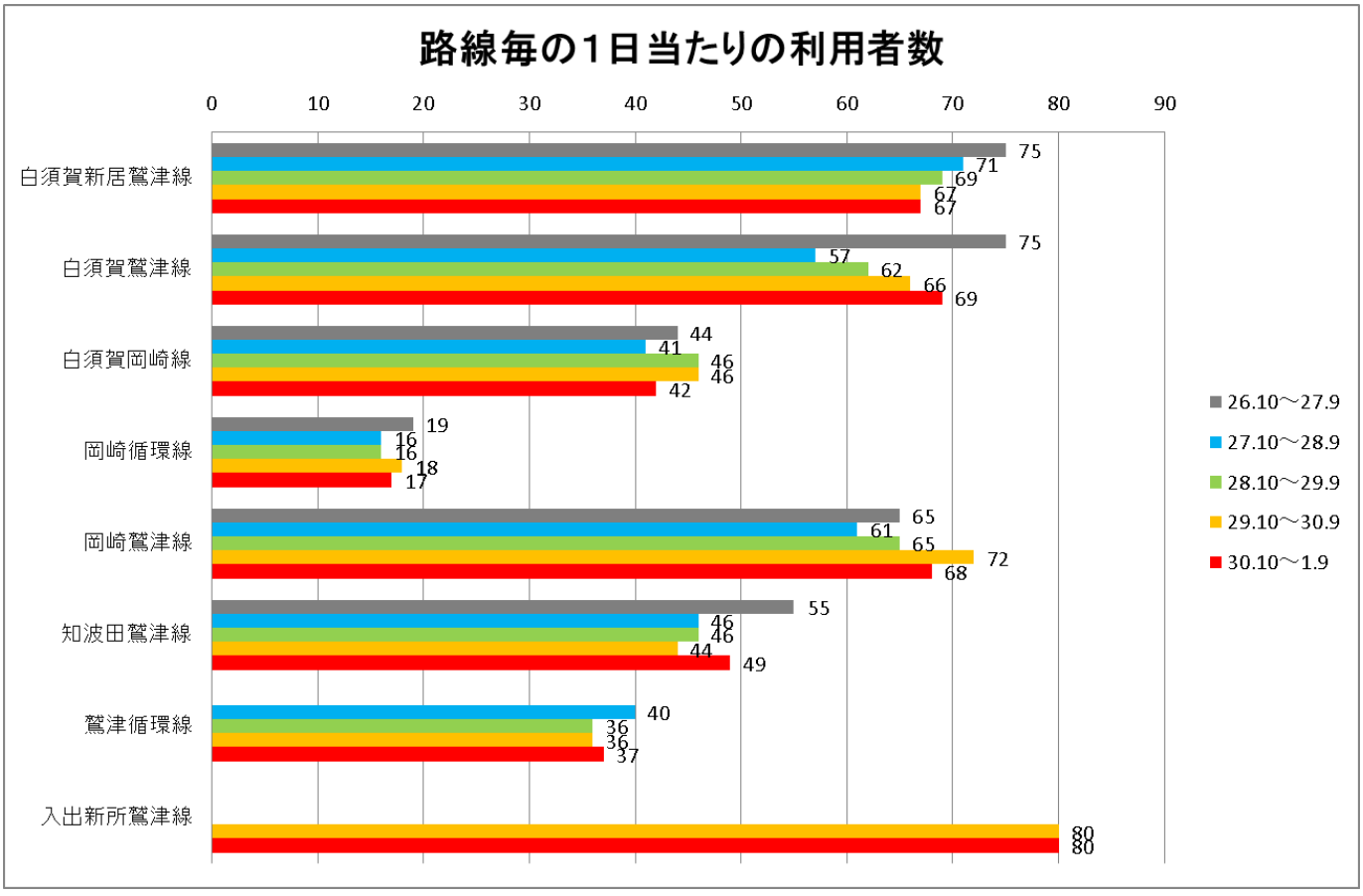


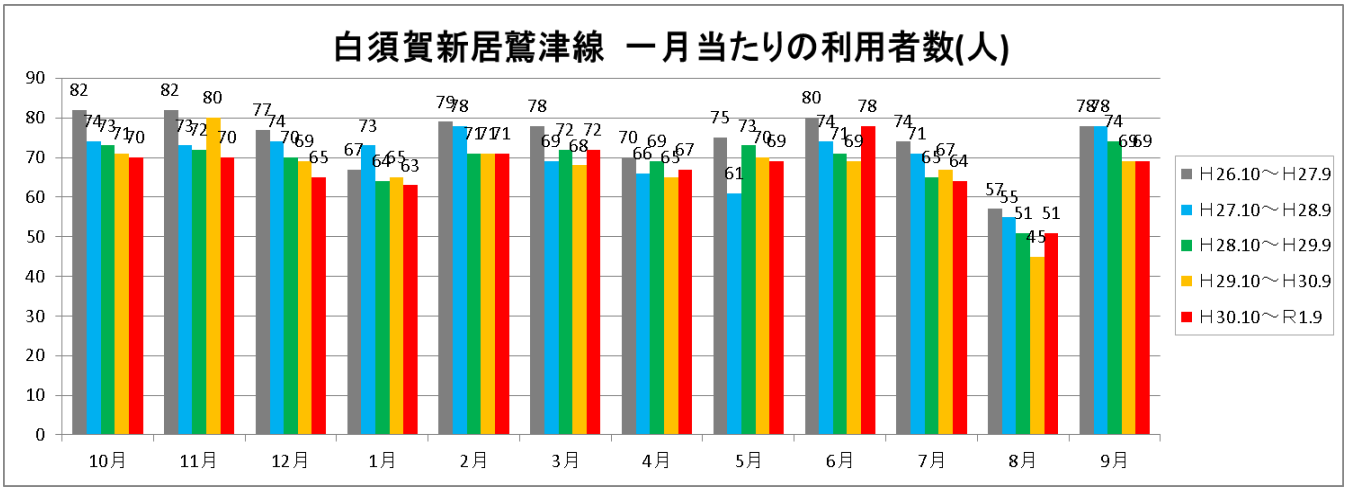
図　各路線の年度別日利用者数の推移

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

②路線別

（１）白須賀新居鷲津線

○小学生の通学利用者が減少したため、それ以外の便は利用者の維持ができている。
○運転手の休憩時間の確保によるより安全性の向上及びより効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正を令和元年10月から実施した。
○冗長な路線のため便数が少なく、乗車時間も長い。また、白須賀地区において、デマンド型乗合タクシーが運行しており、運行エリアが重複している。地域住民の移動ニーズや実態を把握し、それらに合った路線改善を検討する必要がある。（現在検討中）



白須賀新居鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（路線別）

評価指標	数値	H30年度数値		R1度数値		評価点
延べ利用者数	A:5%以上増　40点 B:±5%以内　30点 C:5%以上減少　20点	16,365	人	16,266	人	30点 (0.6%減)
1日当たりの平均乗車人数	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上減少　10点	67	人	67	人	20点 (増減なし)
利用者1人当たりの負担額	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上悪化　10点	733	円	709	円	20点 (3.4%改善)
収支率	評価項目としないが、数値を路線ごとに示す。	11.70	%	11.16	%	
全体評価						B評価

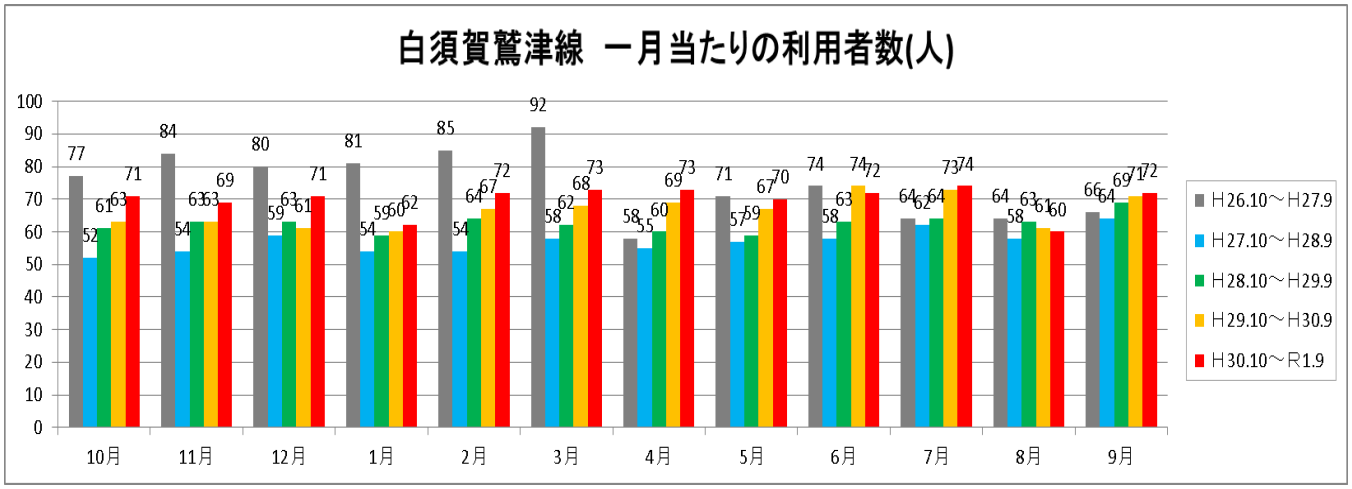
白須賀新居鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（便別）

便		1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	評価
通学便		50点	50点	A評価
市役所行	第1便	50点	50点	A評価
	第2便	50点	50点	A評価
	第3便	30点	50点	A評価
JA白須賀支店行	第1便	40点	50点	A評価
	第2便	30点	50点	A評価
	第3便	30点	50点	A評価
	第4便	30点	40点	B評価

2．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

（2）白須賀鷲津線

○運行ルート上にある地域から鷲津地区への移動に利用されており、利用者は昨年度と比較して増加している。
○運転手の休憩時間の確保によるより安全性の向上及びより効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正を令和元年10月から実施した。
○白須賀地区において、デマンド型乗合タクシーが運行しており、運行エリアが重複している。地域住民の移動ニーズや実態を把握し、それらに合った路線改善を検討する必要がある。（現在検討中）



白須賀鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（路線別）

評価指標	数値	H30年度数値		R1度数値		評価点
延べ利用者数	A:5%以上増　40点 B:±5%以内　30点 C:5%以上減少　20点	16,226	人	16,849	人	30点 (3.8%増)
1日当たりの平均乗車人数	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上減少　10点	66	人	70	人	30点 (6.0%改善)
利用者1人当たりの負担額	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上悪化　10点	759	円	696	円	30点 (9.1%改善)
収支率	評価項目としないが、数値を路線ごとに示す。	11.62	%	11.25	%	
全体評価						A評価

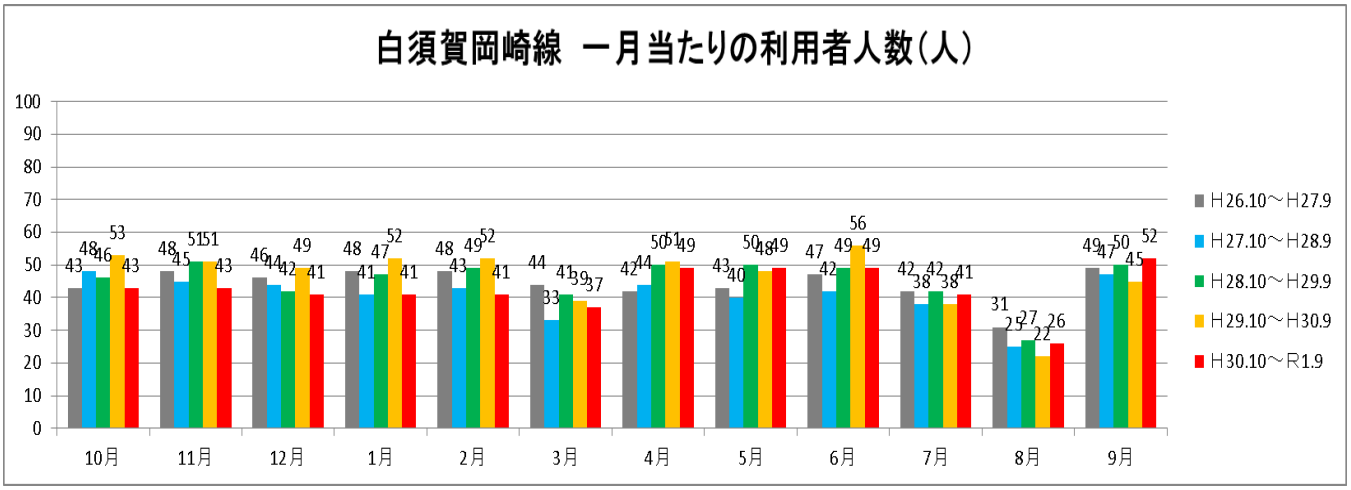
白須賀鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（便別）

便		1便毎の利用者1人当たりの負	1便毎の1日当たりの平均乗車	評価
湖西病院行	第1便	30点	40点	B評価
	第2便	50点	50点	A評価
	第3便	50点	50点	A評価
	第4便	50点	50点	A評価
	第5便	30点	40点	B評価
	第6便	30点	40点	B評価
	第7便	30点	30点	C評価
白須賀方面行	第1便	30点	40点	B評価
	第2便	50点	50点	A評価
	第3便	30点	50点	A評価
	第4便	50点	50点	A評価
	第5便	40点	50点	A評価
	第6便	30点	40点	B評価

2．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

（3）白須賀岡崎線

○新所原駅から笠子公会堂周辺企業への通勤、笠子地区から白須賀小学校への通学、白須賀地区から新所原駅、浜名病院への移動に利用されており、利用者は昨年度と同程度。
○運転手の休憩時間の確保によるより安全性の向上及びより効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正を令和元年10月から実施した。
○白須賀地区において、デマンド型乗合タクシーが運行しており、運行エリアが重複している。地域住民の移動ニーズや実態を把握し、それらに合った路線改善を検討する必要がある。（現在検討中）



白須賀岡崎線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（路線別）

評価指標	数値	H30年度数値		R1度数値		評価点
延べ利用者数	A:5%以上増　40点 B:±5%以内　30点 C:5%以上減少　20点	11,237	人	10,232	人	20点 (9.8%減少)
1日当たりの平均乗車人数	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上減少　10点	46	人	42	人	10点 (9.5%減少)
利用者1人当たりの負担額	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上悪化　10点	677	円	711	円	10点 (5.0%悪化)
収支率	評価項目としないが、数値を路線ごとに示す。	8.09	%	8.34	%	
全体評価						C評価

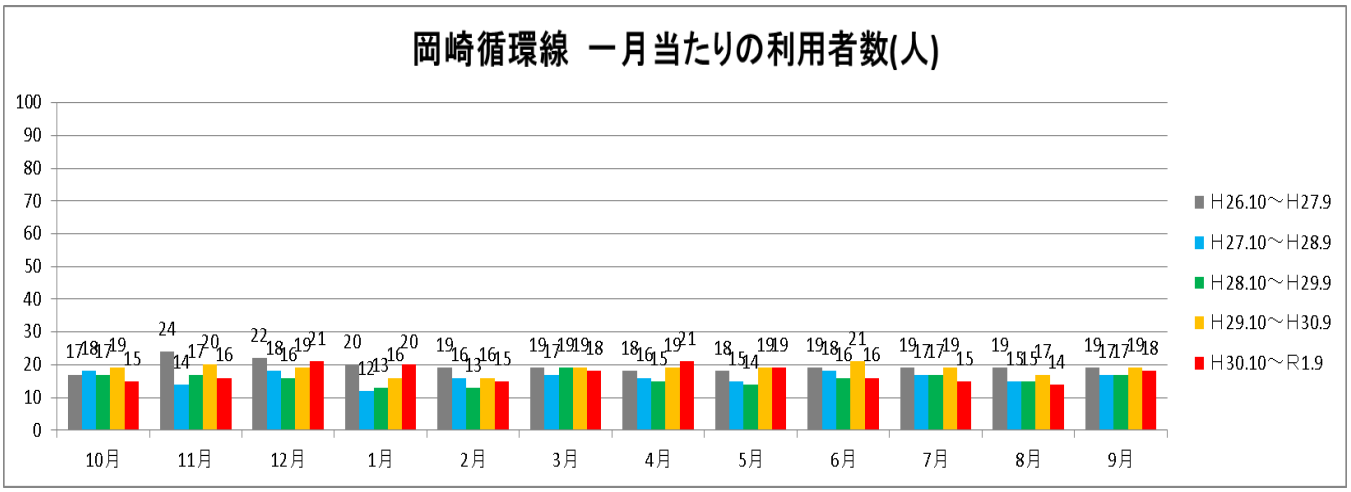
白須賀岡崎線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（便別）

便		1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	評価
白須賀行	第1便	50点	50点	A評価
	第2便	30点	40点	B評価
	第3便	30点	40点	B評価
	第4便	30点	30点	C評価
	第5便	30点	30点	C評価
	第6便	30点	30点	C評価
浜名病院行	第1便	50点	50点	A評価
	第2便	30点	40点	B評価
	第3便	50点	50点	A評価
	第4便	30点	30点	C評価
	第5便	30点	40点	B評価

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

（４）岡崎循環線

○運転手の休憩時間の確保によるより安全性の向上及びより効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正を令和元年10月から実施した。
○昨年度と比較して利用者は増加しているが、他路線と比較して利用者の低調が目立つ。
○岡崎鷲津線、白須賀岡崎線と運行ルートが重複する路線と合わせて路線改善を検討する必要がある。（現在検討中。）



岡崎循環線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（路線別）

評価指標	数値	H30年度数値		R1度数値		評価点
延べ利用者数	A:5%以上増　40点 B:±5%以内　30点 C:5%以上減少　20点	4,525	人	4,304	人	20点 (5.1%減少)
1日当たりの平均乗車人数	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上減少　10点	18	人	18	人	20点 (増減なし)
利用者1人当たりの負担額	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上悪化　10点	1,269	円	1,275	円	20点 (0.4%悪化)
収支率	評価項目としないが、数値を路線ごとに示す。	8.09	%	8.34	%	
全体評価						B評価

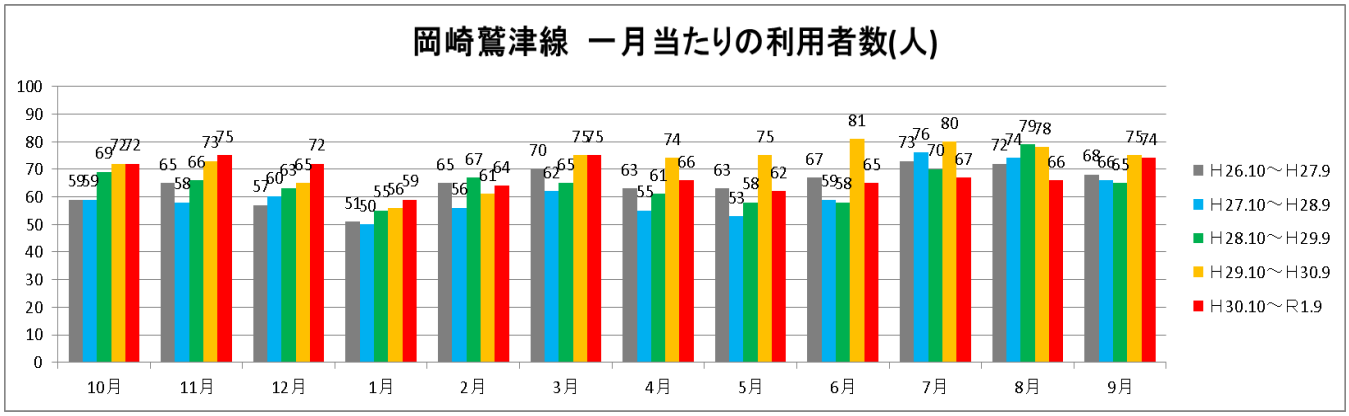
岡崎循環線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（便別）

便		1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	評価
循環	第1便	30点	40点	B評価
	第2便	30点	50点	A評価
	第3便	30点	40点	B評価
	第4便	30点	40点	B評価
	第5便	30点	30点	C評価
	第6便	30点	30点	C評価

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

（５）岡崎鷲津線

○運行ルート上にある地域から鷲津地区及び岡崎地区への移動に利用されており、利用者は昨年度と比較して増加している。
○運転手の休憩時間の確保によるより安全性の向上及びより効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正を令和元年10月から実施した。
○岡崎鷲津線、白須賀岡崎線と運行ルートが重複する路線と合わせて路線改善を検討する必要がある。（現在検討中。）



岡崎鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（路線別）

評価指標	数値	H30年度数値		R1度数値		評価点
延べ利用者数	A:5%以上増　40点 B:±5%以内　30点 C:5%以上減少　20点	17,647	人	16,563	人	20点 （6.5%減少）
1日当たりの平均乗車人数	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上減少　10点	72	人	69	人	20点 （4.3%減少）
利用者1人当たりの負担額	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上悪化　10点	725	円	742	円	20点 （2.3%悪化）
収支率	評価項目としないが、数値を路線ごとに示す。	11.04	%	12.18	%	
全体評価						B評価

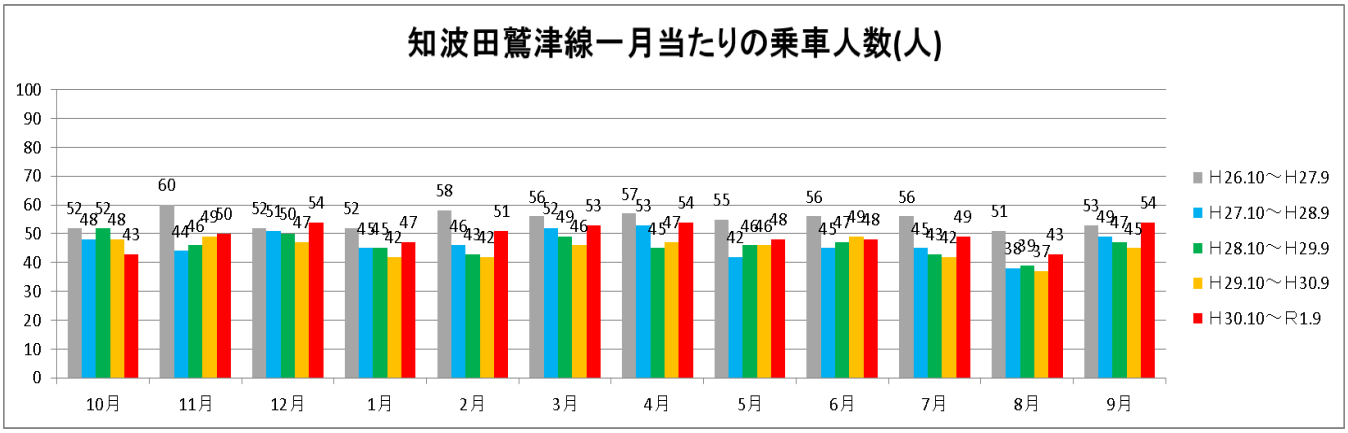
岡崎鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（便別）

便		1便毎の利用者1人当たりの負担額（年間）	1便毎の1日当たりの平均乗車人員（年間）	評価
湖西病院行	第1便	30点	40点	B評価
	第2便	50点	50点	A評価
	第3便	50点	50点	A評価
	第4便	40点	50点	A評価
	第5便	30点	40点	B評価
	第6便	30点	40点	B評価
	第7便	30点	30点	C評価
浜名病院行	第1便	30点	50点	A評価
	第2便	50点	50点	A評価
	第3便	50点	50点	A評価
	第4便	50点	50点	A評価
	第5便	40点	50点	A評価
	第6便	30点	40点	B評価
	第7便	30点	30点	C評価

2．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

（６）知波田鷲津線

○知波田地区の小学生の通学、入出地区から鷲津地区への移動に利用されており、利用者も昨年度と比較して増加している。
○運転手の休憩時間の確保によるより安全性の向上及びより効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正を令和元年10月から実施した。
○11月から知波田地区でデマンド型乗合タクシー（実証実験）が開始されるため、運航エリアが重複する。地域住民の移動ニーズや実態を把握し、それらに合った路線改善を検討する必要がある。（現在検討中）
○効率的な運行を目指し、サービス水準を限りなく維持しながら入出新所鷲津線との統合の買う費を検討する。（現在検討中。）



知波田鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（路線別）

評価指標	数値	H30年度数値		R1度数値		評価点
延べ利用者数	A:5%以上増　40点 B:±5%以内　30点 C:5%以上減少　20点	10,957	人	11,897	人	40点 （8.6%増）
1日当たりの平均乗車人数	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上減少　10点	44	人	49	人	30点 （11.4%改善）
利用者1人当たりの負担額	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上悪化　10点	1,121	円	1,046	円	30点 （7.2%改善）
収支率	評価項目としないが、数値を路線ごとに示す。	10.83	%	9.67	%	
全体評価						A評価

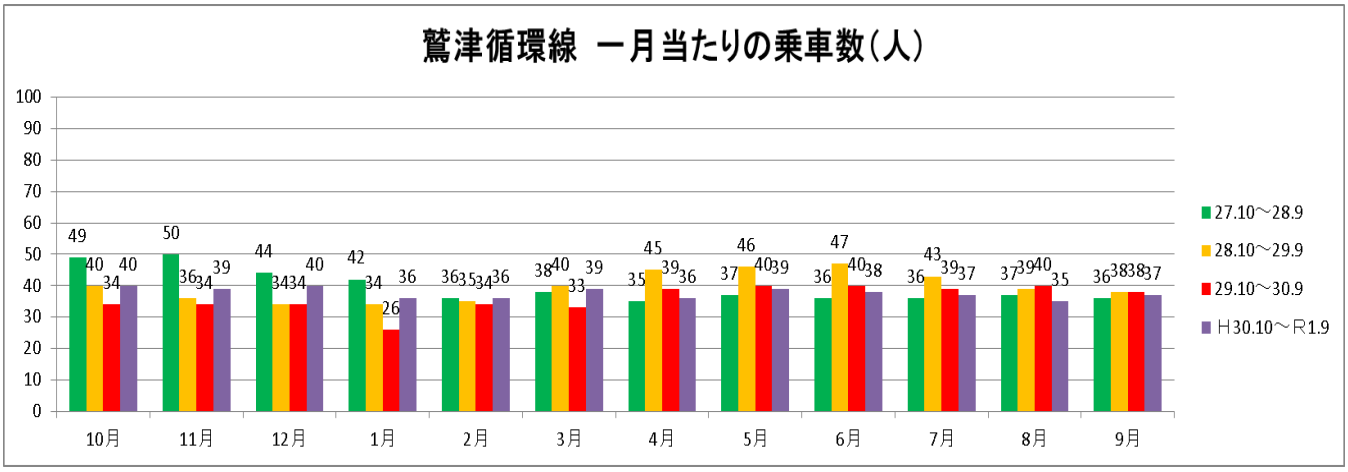
知波田鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（便別）

便		1便毎の利用者1人当たりの負担額（年間）	1便毎の1日当たりの平均乗車人員（年間）	評価
湖西病院行	第1便	50点	50点	A評価
	第2便	50点	50点	A評価
	第3便	50点	50点	A評価
	第4便	30点	40点	B評価
	第5便	30点	30点	C評価
	第6便	30点	30点	C評価
横山会館行	第1便	30点	30点	C評価
	第2便	40点	50点	A評価
	第3便	50点	50点	A評価
	第4便	30点	40点	B評価
	第5便	30点	40点	B評価
	第6便	30点	40点	B評価

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

（７）鷲津循環線

○鷲津循環線全体を見れば利用者は昨年度と比較して増加しているが、西回り、東回りの夕方の便は低調である。
○効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正を令和元年10月から実施した。
○一方通行のルートであり、逆周りがないため、長時間乗車するケースが見受けられる。



鷲津循環線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（路線別）

評価指標	数値	H30年度数値		R1度数値		評価点
延べ利用者数	A:5%以上増　40点 B:±5%以内　30点 C:5%以上減少　20点	8,818	人	9,053	人	30点 (2.7%増)
1日当たりの平均乗車人数	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上減少　10点	36	人	38	人	30点 (5.6%改善)
利用者1人当たりの負担額	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上悪化　10点	892	円	887	円	20点 (0.7%改善)
収支率	評価項目としないが、数値を路線ごとに示す。	8.37	%	7.31	%	
全体評価						A評価

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

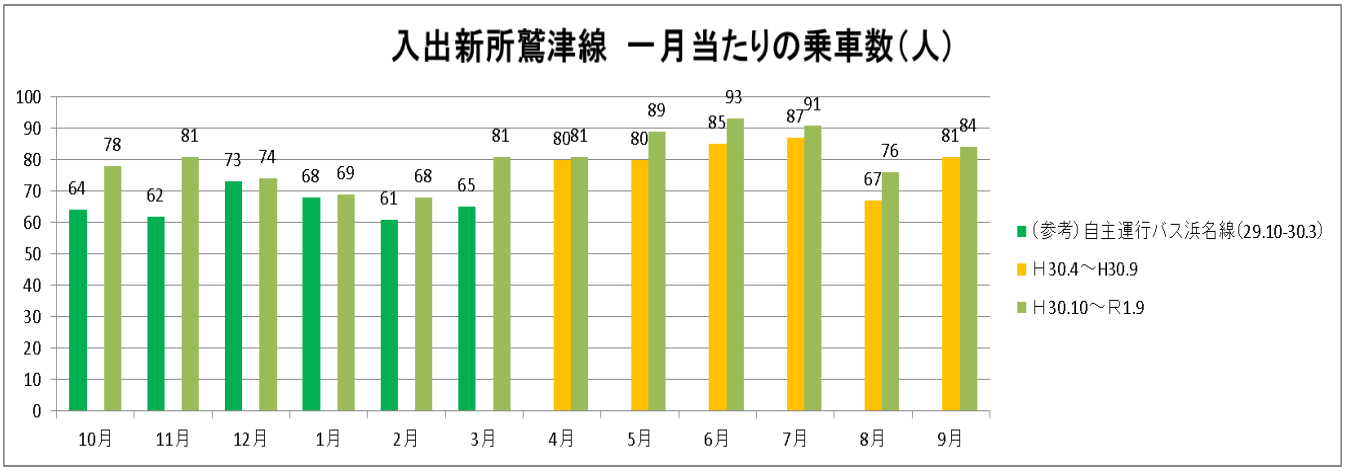
鷲津循環線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（便別）

便		1便毎の利用者1人当たりの負担額（年間）	1便毎の1日当たりの平均乗車人員（年間）	評価
通勤便		30点	30点	C評価
西回り	第1便	30点	30点	C評価
	第2便	50点	40点	A評価
	第3便	30点	30点	C評価
	第4便	30点	30点	C評価
	第5便	30点	30点	C評価
	第6便	30点	30点	C評価
	第7便	30点	30点	C評価
	第8便	30点	30点	C評価
	第9便	30点	30点	C評価
東回り	第1便	50点	40点	A評価
	第2便	50点	50点	A評価
	第3便	50点	50点	A評価
	第4便	50点	40点	A評価
	第5便	40点	40点	A評価
	第6便	50点	40点	A評価
	第7便	40点	40点	A評価
	第8便	30点	30点	C評価
	第9便	30点	30点	C評価
	第10便	30点	30点	C評価

2．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

（８）入出新所鷲津線

○入出新所地区から鷲津駅への移動、鷲津駅から浜名湖電装への通勤に利用されており、夕方の便も高い利用者数を維持している。
○効率的な運行を目指し、サービス水準を限りなく維持しながら知波田鷲津線との統合の可否を検討する。（現在検討中。）



入出新所鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（路線別）

評価指標	数値	参考数値		R1度数値		評価点
延べ利用者数	A:5%以上増　40点 B:±5%以内　30点 C:5%以上減少　20点	―	人	19,355	人	―
1日当たりの平均乗車人数	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上減少　10点	―	人	80	人	― ―
利用者1人当たりの負担額	A:5%以上改善　30点 B:±5%以内　20点 C:5%以上悪化　10点	―	円	485	円	―
収支率	評価項目としないが、数値を路線ごとに示す。	―	%	21.26	%	
全体評価						―

入出新所鷲津線　コミュニティバス評価基準に基づく評価（便別）

便		1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	評価
湖西病院行	第1便	50点	50点	A評価
	第2便	50点	50点	A評価
	第3便	50点	50点	A評価
	第4便	50点	50点	A評価
	第5便	30点	30点	C評価
	第6便	30点	30点	C評価
	第7便	50点	50点	A評価
浜名湖電装直通便		50点	50点	A評価
正太寺行	第1便	30点	30点	C評価
	第2便	50点	50点	A評価
	第3便	30点	40点	B評価
	第4便	50点	50点	A評価
	第5便	40点	40点	A評価
	第6便	30点	40点	B評価

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

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

令和元年6月に、「湖西市バス運行計画案策定支援業務委託」をコンサルタント会社と締結し、現在協議中である。今後運行事業者とも協議を重ね、今年度の12月に開催を予定している「第3回湖西市地域公共交通会議」にて編成案を協議する予定である。

また、平成30年9月からコーちゃんバスの利用促進を行っていた。その中で利用促進効果が図れない9便について、令和元年9月末をもって廃止した。（減便）また、運行事業者より、運転手のより確実な休憩時間の確保など、より安全な運行を目指して8便の廃止（減便）及び鷲津循環線以外の6路線のダイヤについて、大幅な見直しを行った。

・運賃体系の見直し

路線の再編と合わせて、運賃ゾーンの簡素化や均一運賃の導入、上限運賃の設定など、わかりやすく利用しやすい運賃制度への改善に向けてバス事業者と頻繁な協議を行い、運賃体系の見直しに向けて情報収集や検討を行う。

事業名：拠点内巡回・拠点アクセス　（②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月からコーちゃんバスへ編入し、ほかのコーちゃんバスと同じゾーン制運賃を採用した。また、バス停位置や運行ダイヤについては、自主運行バス浜名線を踏襲し、サービス水準の維持を図った。

・路線の再編、運賃体系の見直し

平成30年4月2日からコーちゃんバス（入出新所鷲津線に移行し、運賃体系については、ほかのコーちゃんバスと同じゾーン制運賃を採用した。

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

事業名：地域フィーダー（①導入検討路線）

・導入に向けた検討、実証実験

平成30年3月1日より白須賀第1.2.5.6自治会の地域を対象に実証実験を開始した。また、8月1日から白須賀第3.4自治会を含めた白須賀地区全域で実証実験を行っており、利用者から好評をいただいている。

実証実験の期間について、令和2年3月までとなっており、その後の本格運行に向けて他市が実施しているデマンド型交通の運行状況の情報収集しならが、改善・検討していく。

また、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」が提出された。その後知波田地区連合会と協議を重ねた結果、令和元年11月から実証実験を開始する。利用促進策として、地元自治会の協力を得て、概要の説明及び寸劇を行いながら乗り方を伝える「乗り方教室」を実施した。

デマンド型乗合タクシー（白須賀地区実証実験）実績

	第1	第2	第3	第4	第5	第6	合　計
対象世帯数（R1.9末）	87世帯	252世帯	362世帯	409世帯	231世帯	133世帯	1,474世帯
登録世帯数（R1.9末）	48世帯（55.1%）	64世帯（25.4%）	56世帯（15.5%）	87世帯（21.3%）	75世帯（32.5%）	40世帯（30.0%）	370世帯（25.0%）
対象者数（R1.9末）	219人	616人	1,009人	1,123人	675人	362人	4,004人
登録者数（R1.9末）	101人（46.1%）	134人（21.8%）	126人（12.5%）	163人（14.5%）	165人（24.4%）	71人（19.6%）	760人（19.0%）
利用者数（R1.9末）	359人	706人	15人	643人	259人	652人	2,544人

○デマンド型乗合タクシー（白須賀地区実証実験）に関する目標値との照合結果

評価指標	１日当たり利用者数	世帯登録者数	乗合率（１台あたりの乗車人員）	利用者満足度	地域と協力した取組
目標値	5.0人/日以上	25%以上	1.25人以上	60%以上	月1回以上
令和元年9月末時点	6.6人/日	25.0%	1.32人（平均1.19人）	73.80%	1.1回/月

・本格運行（地域との合意を得る）

白須賀地区にて運行しているデマンド型乗合タクシーについて、本格運行を令和元年3月までに実施するよう、白須賀地区連合会と協議を重ねている。

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

事業名：タクシー

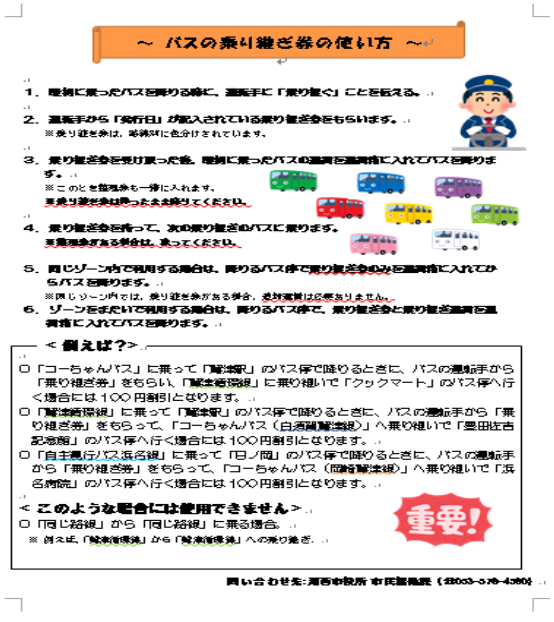
・公共交通としての機能・役割に応じた適正なサービスの提供

サービス水準を維持して運行を継続している。

事業名：乗継環境の整備　（①乗り継ぎ拠点や主要なバス停の乗り継ぎ環境整備）

・乗継拠点や地区拠点での乗継利便性の向上

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。また、コーちゃんバスの乗り方窓口対応や電話対応があった際には、最寄のバス停や普段の外出先を聞き取り、ニーズに沿った利用方法の提案も行っている。



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

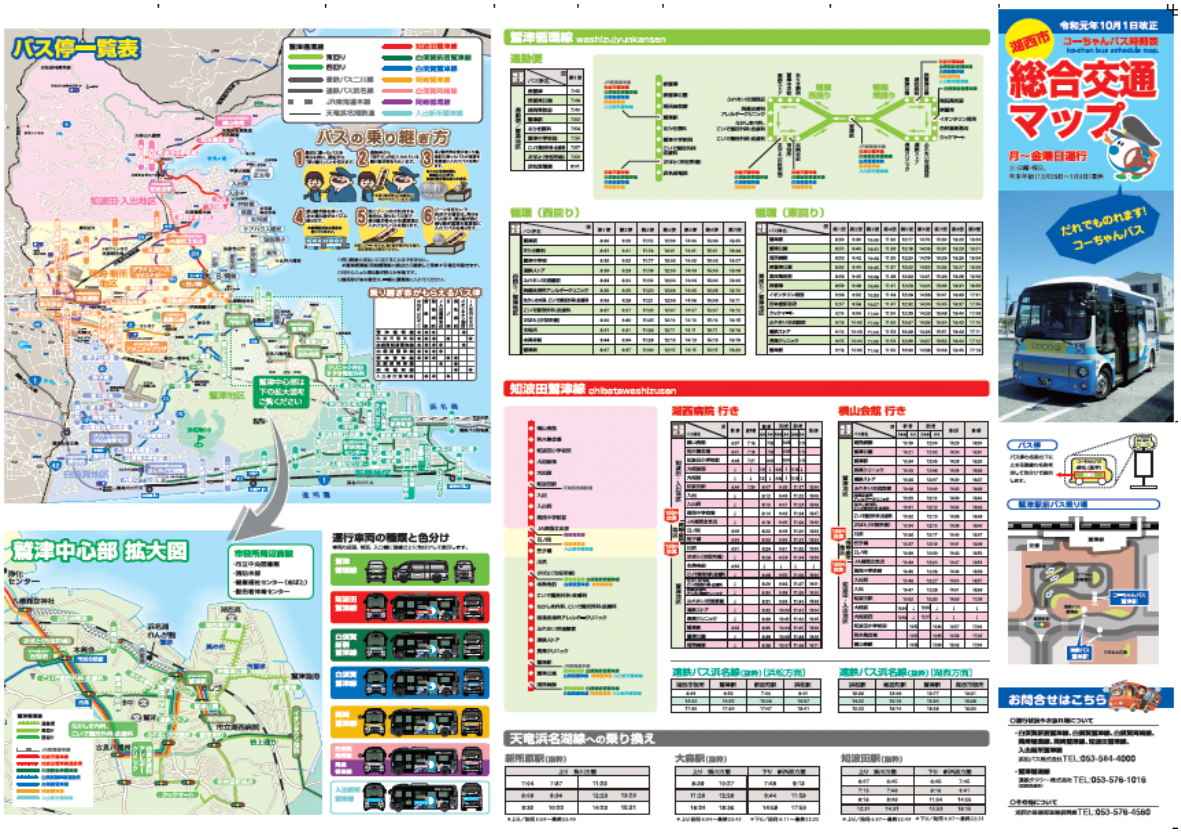
平成30年8月に、主要なバス停15箇所においてローマ字表記を行っている。その後、バス停の修繕及び更新時に合わせて追加している。

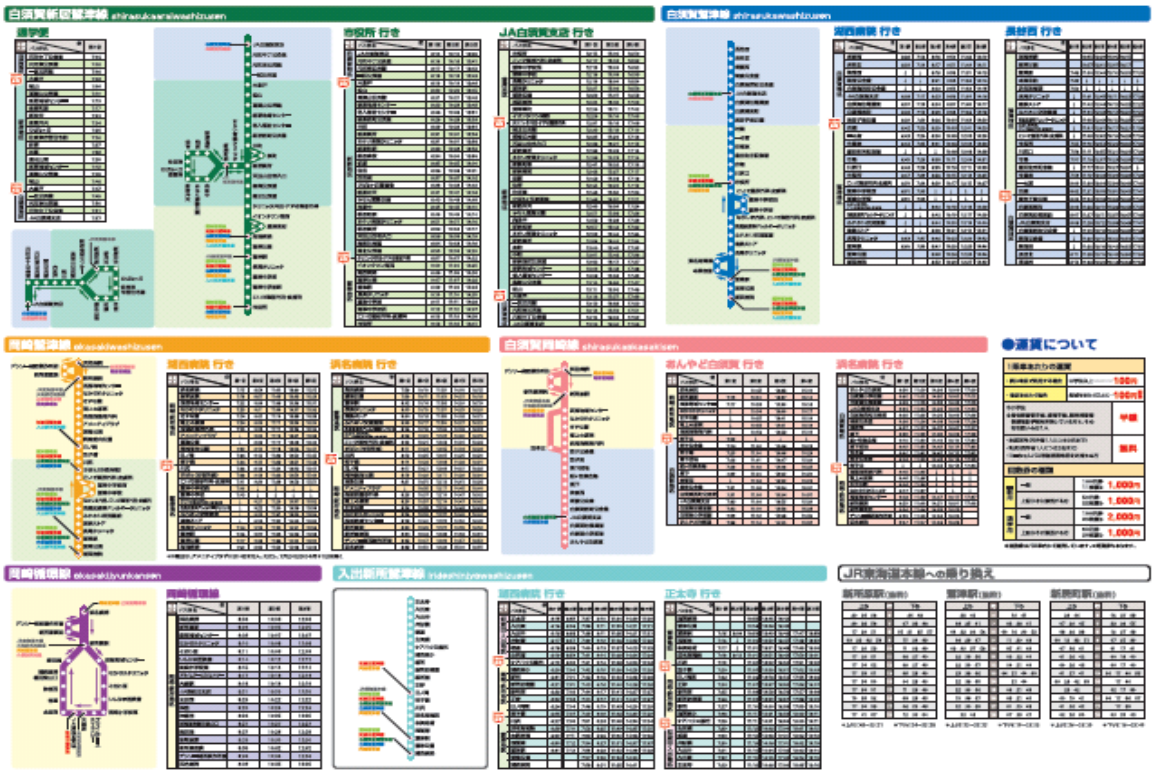
２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

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）

・公共交通マップの企画・作成・見直し

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、令和元年10月1日の改正に合わせ、バス停一覧表（地図部分）に豊鉄二川線の経路を追加した。また、コーちゃんバスの乗り継ぎができるバス停を掲載し、わかりやすい運行情報・乗継情報の掲載を行った。





２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

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

湖西市が行う事業に合わせて、利用促進を啓発したポスターや、コーちゃんバスの乗車状況をお知らせするとともに乗車を促すポスターを以下のとおり作成した。また、バスの車内、広報誌の掲載、協力いただいた幼児へ通知した。

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提供

令和元年10月1日の改正に合わせ、更新した。

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

（参考）昨年度実施済事業

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わかりやすい運行情報・乗継情報の提供）

・拠点駅におけるバス乗り場の案内表示の設置

昨年度において、新所原駅南北自由通路の新設及び駅周辺整備に合わせて、新所原駅南北それぞれの自由通路入り口に、バス乗り場を表示した案内図を設置した。また、鷲津駅駅舎移転工事に合わせて、駅入り口に案内図を設置した。

新所原駅南口

鷲津駅

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わかりやすい運行情報・乗継情報の提供）

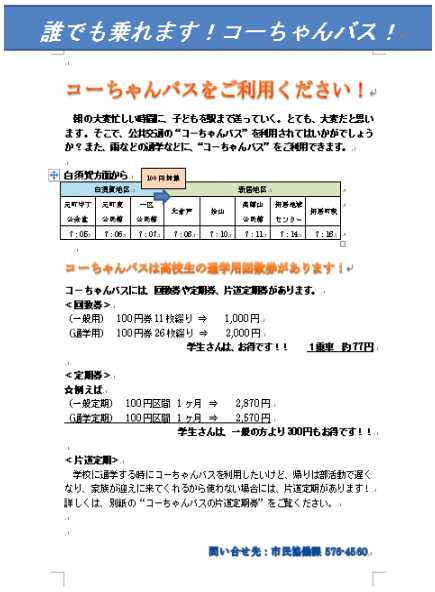
・主要施設や主要バス停でのバスロケーションシステムの検討

導入に対しての費用対効果について、検討中である。

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

市内を運行する公共交通運行事業者と共同で検討したが、バスの1日乗り放題券の導入を断念した。しかしながら、「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日より販売した。
（今年度：35件、昨年度10件）



２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

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）

・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

事業予算削減により、事業を行わなかった。

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　バスなどを利用する機会の少ない児童が、乗り降りの仕方やマナー、バスの大切さを知ってもらい、公共交通に慣れ親しむため、小学生の学習の機会と連携した乗り方教室を「コーちゃんバスを上手に利用する会」の会と協力して、市内５ヶ所の小学校で実施した。
また　9月29日(日)の「湖西環境・緑化フェア」において、浜松バス㈱と協力して、バスの乗車体験、乗り方教室、モビリティマネジメントの際に作成した啓発資料の配布などの啓発活動を実施した。

小学校2年生対象　乗り方教室　参加者　333人　（昨年度365人）
湖西環境・緑化フェア　参加者　約170人　（昨年度天候不順により中止）

（参考）昨年度実施事業

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）

・公共交通利用促進のための動機付け資料の作成

昨年度において、バスや鉄道などの公共交通に親しんでもらうとともに、安心・快適に利用してもらうため、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。

・特定地域におけるモビリティ・マネジメントの実施

バスに関する資料（コーちゃんバス時刻表、クルマの使い方について考えてみませんか？、お出かけプラン例）を自主運行バス浜名線沿線に居住する住民を対象に配布し、各種資料の効果や公共交通利用の変化の有無などを把握するアンケート実施した。

また、実施内容については、平成30年3月16日に開催された「平成29年度第4回地域公共交通会議」へ報告を行った。

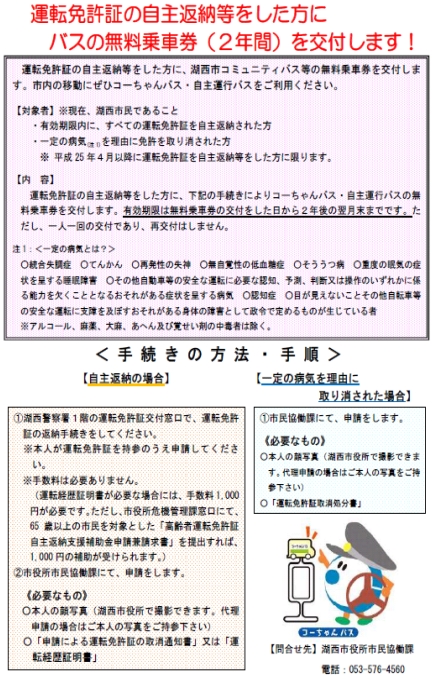
２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

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。



平成29年9月末時点申請者数：133人（利用者　1,936人）
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）

事業名：公共交通の利用を誘導する事業（③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

「コーちゃんバスを上手に利用する会」と協力し、観光施設の選定を実施中。

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）

・市内商業施設と連携したバス到着アナウンスの実施

協力していただける施設を選定中。

・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。なお、今年度の新規登録はなく21社となっている。今後も継続して事業を行っていく。

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

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）

・バス停周辺における環境整備、清掃、緑化等

地元自治会と協力し、「新居弁天」バス停付近の休憩所の除草作業を行った。

・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、令和元年7月23日（火）～令和元年8月27日（火）の夏休み期間中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、毎年恒例となっている特別運賃割引き（小学生運賃が1乗車50円）を実施した。

（乗車件数：209件）

２．今年度（平成30年10月～令和元年9月）の施策状況

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）（③交通事業者と連携した取り組み）

・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

市内中学校へ依頼し、利用啓発用チラシを配布した。

・バスの日イベントでの啓発活動の実施

9月29日（日）の「湖西環境・緑化フェア」において、市内公共交通事業者である浜松バス㈱と協力して、市内の公共交通利用についてパンフレット配布、バスの乗車体験、乗り方教室などの啓発活動を実施した。

事業名：バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業
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

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、観光モデルルートの設定等の検討を実施している。

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

12月18日（火）　14：00～　平成30年度第3回
3月28日（木）　15：00～　平成30年度第4回
6月24日（月）　15：00～　平成31年度第1回
8月30日（金）　15：00～　令和元年度第2回

・湖西市バス運行評価改善委員会の継続的開催

10月17日（水）　10：00～　平成30年度第1回
11月20日（火）　10：00～　平成30年度第2回
12月11日（火）　10：00～　平成30年度第3回　　（昨年度の実施日）

・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

今年度においては、2回のボランティアミーティングを開催し、意見交換や提案、今後の利用促進策の検討を実施した。

平成30年度第3回
1月29日（火）　14：00～
令和元年度第1回
6月12日（水）　14：00～

３.今年度評価及び来年度の取組提案

※R1年度の対象期間・・・平成30年10月１日～令和元年9月30日
　R2年度の対象期間・・・令和元年10月１日～令和2年9月30日
　R1・・・・・・・・・・令和元年
※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

事業名	事業内容	今年度の取り組みに関する評価		来年度の取組提案
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。	サービス水準を維持して運行を継続する。
	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。	サービス水準を維持して運行を継続する。
	③浜名線 ・現行サービス水準での運行【継続】（H29～R3実施）	B	サービス水準を維持して運行を継続している。 ・バスの日イベントを実施した際にバス利用を啓発するためのチラシを協力して配付し、利用を呼びかけ、市内の公共交通事業者としての連携を高めた。 ・市コミュニティバスとの乗り継ぎに配慮した。 ・湖西市の福祉部門が実施している、高齢者バス券の利用に協力している。 ・遠鉄トラベル湖西店で乗車券販売を行っている。	深刻化する人員不足の問題への対応。（乗務員採用強化＆定着率向上、間接部門の省略化）。
	④県境を越える新設路線 ・新設路線の検討　（H29～R3検討）※P1	B	豊橋市と以下の新規路線の可能性について、情報交換を実施した。 ・新所原駅⇔二川駅間 ・豊鉄バス二川線の新所原駅乗入	需要と経費を比較しながら、今後も豊橋市と情報交換を継続していく。また、市民からも意見を聞きながら検討していく。

3.今年度評価及び来年度の取組提案

※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

事業名	事業内容	今年度の取り組みに関する評価		来年度の取組提案
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）※P1～P14	B	サービス水準を維持して運行を継続している。 （各路線については、P5～7にて記載）	サービス水準を維持して運行を継続していく。 （各路線については、P5～P7にて記載）
	・路線の再編 （H29～R1.9検討）（R1.10～実施）※P15	B	R1.12月に開催予定の公共交通会議にて編成案を協議すべく検討した。	引き続き検討を実施する。
	・運賃体系の見直し （H29～R1.9検討）（R1.10～実施）※P15	B	R1.12月の公共交通会議にて編成案を協議すべく検討した。	引き続き検討を実施する。
	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）※P15	B	コーちゃんバスへ編入し、一サービス水準を維持して運行を継続している。	コーちゃんバスとして今後も他のコーちゃんバスと同等のサービス水準での運行を継続する。
	・路線の再編 （H29～R1.9検討）（H31.10～実施）※P15	B	コーちゃんバスへ編入した。	コーちゃんバスとして、引き続き検討を実施する。
	・運賃体系の見直し （H29検討）（H30～実施）※P15	B	従前のコーちゃんバスと同様、ゾーン制とした。	コーちゃんバスとして、引き続き検討を実施する。
地域フィーダー	①導入検討路線 ・導入に向けた検討（H29～R1.9検討）※P16	A	白須賀地区に続き、R1.11月から知波田地区でもデマンド型乗合タクシーを導入した。	湖西市北部地区内の自治会への説明や地元住民へのＰＲなど、利用促進を図る。
	・実証実験 （H29.12～H30.9実施）※P16	A	白須賀地区に続き、R1.11月から知波田地区でもデマンド型乗合タクシーの実証実験を開始した。	乗り方教室の実施や乗り合いのＰＲなど、積極的に利用促進を行いながら実証実験を継続する。
	・本格運行（地域との合意を得る）（H29.9～R3検討）※P16	B	白須賀地区において、デマンド型乗合タクシーを本格運行に移行すべく検討した。	積極的に利用促進を行いながら、地域と本格運行の合意を得る。
タクシー	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）※P17	B	サービス水準を維持して運行を継続している。	サービス水準を維持して運行する。

3.今年度評価及び来年度の取組提案

※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

事業名	事業内容	今年度の取り組みに関する評価		来年度の取組提案
乗継環境の整備	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)※P17	B	乗継案内チラシを作成し車内において情報提供した。 R1.10月ダイヤ改正時において、東海道本線、天竜浜名湖線、浜名線、他路線のコーちゃんバスへの乗り継ぎを考慮したダイヤを設定した。	今年度に引き続き事業を継続し、適切な周知を行う。 今後のダイヤ改正の際に、乗継を最大限考慮したダイヤを検討する。
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)※P17	B	バス停修繕や更新時に合わせて追加した。	破損などがあれば修繕を行いながら、現状を維持していく。
	・公共交通マップの企画・作成・見直し(H29～R3実施)※P18	B	R1.10月改正に合わせて更新した。	ダイヤ改正などで再度作成する際は、文字の大きさなどに配慮し、より分かりやすい公共交通マップにするための見直しを行う。また、地域別時刻表の作成について、経費を押さえた手法を含めて検討する。
	・バス利用啓発ポスターの企画・作成・見直し(H29～R3実施)P19	B	事業に合わせたポスターを自作した。	今年度に引き続き事業を継続する。
	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(H29～R3実施)※P19	B	R1.10月ダイヤ改正に合わせて更新した。	ダイヤ改正などで再度作成する際は、より分かりやすい公共交通マップにするための見直しを行う。
	・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※P20	B	H30年度において、拠点駅の整備事業に合わせて設置した。	破損などがあれば修繕を依頼しながら、現状を維持していく。
	・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)※P20	B	導入することの費用対効果について、継続的に検討を行った。	導入可否を判断すべく検討する。
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 ・バスの一日乗放題券等の企画乗車券の導入(H29～R3実施)※P20	B	コーちゃんバスの片道定期券をH30.2月から導入・販売した。	来年度も販売促進を継続して実施する。
	・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)※P21	C	事業予算削減により、事業を行わなかった。	予算確保に努める。また、経費がかからない代替事業を検討する。

3.今年度評価及び来年度の取組提案

※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

事業名	事業内容	今年度の取り組みに関する評価		来年度の取組提案
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【継続】(H29～R3実施)※P21	A	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。	引き続き事業を継続する。 学校行事や天候を考慮しながら、夏休み前までに事業を完了できるよう調整する。
	・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)※P21	B	H29年度において、動機付け資料を作成した。	作成した資料について、イベント時の啓発資料として活用する。
	・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)※P21	B	H29年度において、入出新所地区においてH30.1月から実施した。	今後の利用啓発における参考データとして活用していく。
	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)※22	A	H29.4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。	今年度に引き続き事業を継続し、窓口での丁寧な利用案内を実施していく。
	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)※P22	B	R2年度の実施に向けて検討を行った。 （コーちゃんを上手に利用する会との意見交換を実施。）	コーちゃんバスを上手に利用する会と協力し、観光モデルルートとなる施設や店の情報収集などを行っていく。
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)※P22	B	R2年度の実施に向けて検討を行った。 （協力いただける商業施設を事務局で選定中。）	導入可否の判断も含めて引き続き検討する。
	・バス停オーナー制度の継続実施【継続】(H29～R3実施)※P22	B	オーナー数の増減はなく、継続して実施した。	現在のオーナーを減少させないように引き続き継続依頼を行っていく。
	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)※P23	B	地元自治会と協力し、バス停休憩所の除草作業を行った。	広報誌にてベンチの寄付などを呼びかけることや、自治会及び老人会等へ協力を仰ぎながら環境整備を進めていく。
	・夏休み小学生50円バスの継続実施【継続】※P23 ・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)※P24	B	豊橋市と連携し、夏休み小学生50円バスを実施した。（利用者増）	引き続き豊橋市と協力しながら事業を継続する。 市内中学校へ利用啓発用チラシの配布を依頼する。

3.今年度評価及び来年度の取組提案

※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

事業名	事業内容	今年度の取り組みに関する評価		来年度の取組提案
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)※P24	B	交通事業者と協力して公共交通に関する利用啓発を実施した。	交通事業者と協力しながら事業を実施する。
	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)※P24	A	定期的に開催し、利用者の立場から意見を出してもらっている。観光の要素を取り入れた企画も協力して検討した。	今年度に引き続き事業を継続する。
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】)※P24	B	継続的に実施した。	今年度に引き続き事業を継続する。
	湖西市バス運行評価改善委員会の継続的開催【継続)※P24】	B	継続的に実施した。	今年度に引き続き事業を継続する。
	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)※P24	B	H29年度に立ち上げ、R1年度は2回開催した。	今年度に引き続き事業を継続する。

コーちゃんバス各路線別評価及び来年度の取組提案（事務局案）

※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

事業名	事業内容	今年度の取り組みに関する評価		来年度の取組提案
拠点内巡回・拠点アクセス	①コーちゃんバス（白須賀新居鷲津線） ・現行サービス水準での運行【継続】(H29～R1.9実施)※P6、P32～P34	B	・小学生の通学利用者が減少したため、それ以外の便は利用者の維持ができている。 ・運転手の休憩時間を確保することにより、更なる安全性の向上及び効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正をR1.10月から実施した。	・長大な路線のため便数が少なく、乗車時間も長い。また、白須賀地区において、デマンド型乗合タクシーが運行しており、運行エリアが重複している。地域住民の移動ニーズや実態を把握し、それらに合った路線改善を検討する。 ・老人福祉センターバス停について、閉館後にバス停を通過する便が存在するため、乗降者を再度確認し路線の縮小を検討する。

３．今年度評価及び来年度の取組提案

コーちゃんバス各路線別評価及び来年度の取組提案（事務局案）

※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

事業名	事業内容	今年度の取り組みに関する評価		来年度の取組提案
拠点内巡回・拠点アクセス	②コーちゃんバス（白須賀鷲津線） ・現行サービス水準での運行【継続】 (H29～R1.9実施)※P6、P32～P34	A	・運行ルート上にある地域から鷲津地区への移動に利用されており、利用者は昨年度と比較して増加している。 ・運転手の休憩時間を確保することにより、更なる安全性の向上及び効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正をR1.10月から実施した。	・白須賀地域において、デマンド型乗合タクシーが運行しており、コーちゃんバスと運行エリアが重複している。地域住民の移動ニーズや実態を把握し、それらに合った路線改善を検討する。
	③コーちゃんバス（白須賀岡崎線） ・現行サービス水準での運行【継続】 (H29～R1.9実施) ※P8、P38～P41	C	・新所原駅から笠子公会堂周辺企業への通勤、笠子地区から白須賀小学校への通学、白須賀地区から新所原駅、浜名病院への移動に利用されており、利用者は昨年度と比較して減少している。 ・運転手の休憩時間を確保することにより、更なる安全性の向上及び効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正をR1.10月から実施した。	・白須賀地域において、デマンド型乗合タクシーが運行しており、コーちゃんバスと運行エリアが重複している。地域住民の移動ニーズや実態を把握し、それらに合った路線改善を検討する。
	④コーちゃんバス（岡崎循環線） ・現行サービス水準での運行【継続】 (H29～R1.9実施) ※P9、P42～P43	B	・運転手の休憩時間を確保することにより、更なる安全性の向上及び効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正をR1.10月から実施した。	・昨年度と比較して利用者は減少しており、他路線と比較しても利用者の低調が目立つ。 ・岡崎鷲津線、白須賀岡崎線と運行ルートが重複する路線と合わせて路線改善を検討する。
	⑤コーちゃんバス（岡崎鷲津線） ・現行サービス水準での運行【継続】 (H29～R1.9実施) ※10、P44～P48	B	・運行ルート上にある地域から鷲津地区及び岡崎地区への移動に利用されており、利用者は昨年度と比較して減少している。 ・運転手の休憩時間を確保することにより、更なる安全性の向上及び効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正をR1.10月から実施した。	・岡崎鷲津線、白須賀岡崎線と運行ルートが重複する路線と合わせて路線改善を検討する。

3.今年度評価及び来年度の取組提案

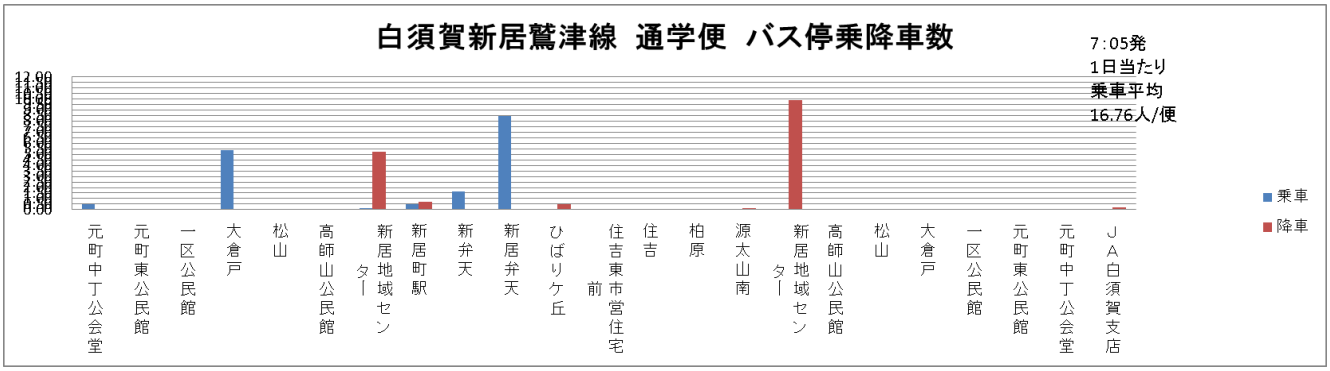
コーちゃんバス各路線別評価及び来年度の取組提案（事務局案）

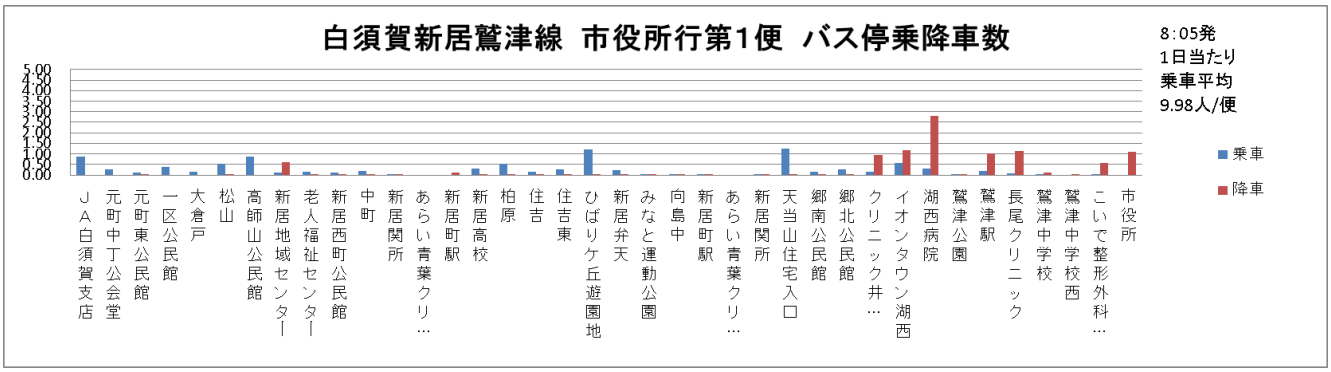
※自己評価の三段階評価
A：事業が適切に実施・検討された、効果が顕著
B：事業が適切に実施・検討された、一定の効果がある
C：事業が実施・検討されていない、改善が必要

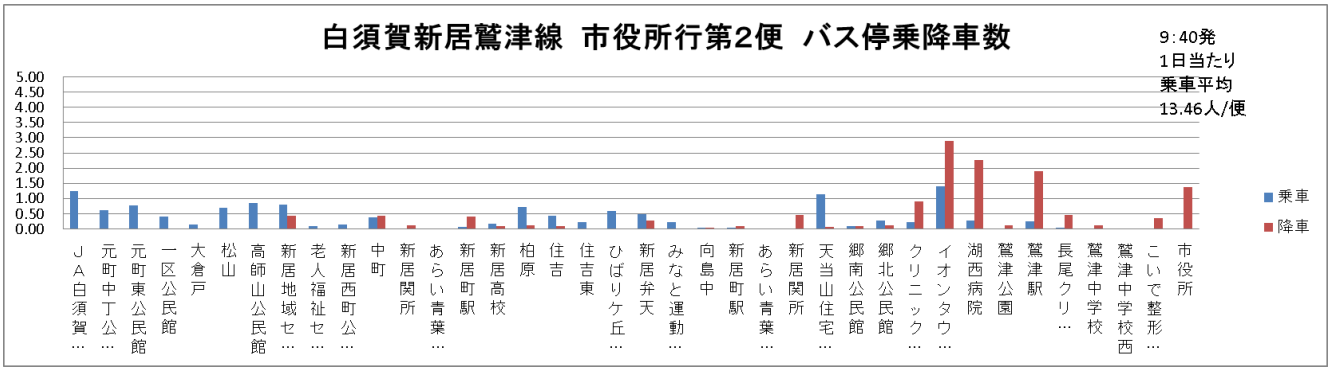
事業名	事業内容	今年度の取り組みに関する評価		来年度の取組提案
拠点内巡回・拠点アクセス	⑥コーちゃんバス（知波田鷲津線） ・現行サービス水準での運行【継続】 （H29～R1.9実施） ※P11、P48～P51	A	・知波田地区の小学生の通学、入出地区から鷲津地区への移動に利用されており、利用者も昨年度と比較して増加している。 ・運転手の休憩時間を確保することにより、更なる安全性の向上及び効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正をR1.年10月から実施した。	・R1.11月から知波田地区でデマンド型乗合タクシー（実証実験）が開始されるため、運航エリアが重複する。地域住民の移動ニーズや実態を把握し、それらに合った路線改善を検討する。 ・効率的な運行を目指し、サービス水準を限りなく維持しながら入出新所鷲津線との統合の可否を検討する。
	⑦コーちゃんバス（鷲津循環線） ・現行サービス水準での運行【継続】 （H29～R1.9実施） ※P12～P13、P52～P56	A	・効率的な運行を目的として、可能な限り利便性を落とさないダイヤ改正をR1.10月から実施した。	・鷲津循環線全体を見れば利用者は昨年度と比較して増加しているが、西回り、東回りの夕方の便は低調である。 ・一方通行のルートであり、逆回りがないため、長時間乗車するケースが見受けられる。西回り及び東回りの統合を視野に、乗車時間の短縮に繋がる様な路線改善の可能性を検討する。
	⑧コーちゃんバス（入出新所鷲津線） ・現行サービス水準での運行【継続】 （H30.4～R1.9実施） ※P14、P56～P60	－	・入出新所地区から鷲津駅への移動、鷲津駅から浜名湖電装への通勤に利用されており、夕方の便も高い利用者数を維持している。	・効率的な運行を目指し、サービス水準を限りなく維持しながら知波田鷲津線との統合の可否を検討する。

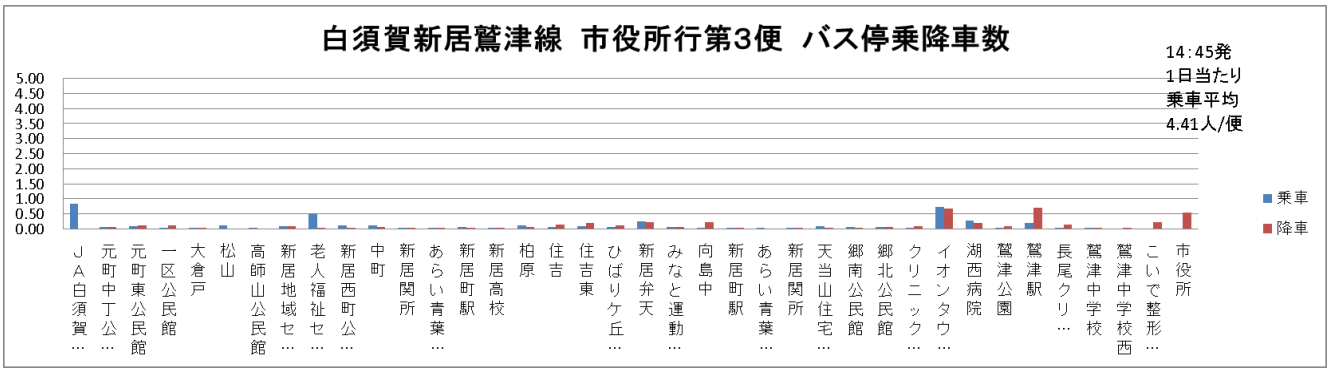
４．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

（１）白須賀新居鷲津線

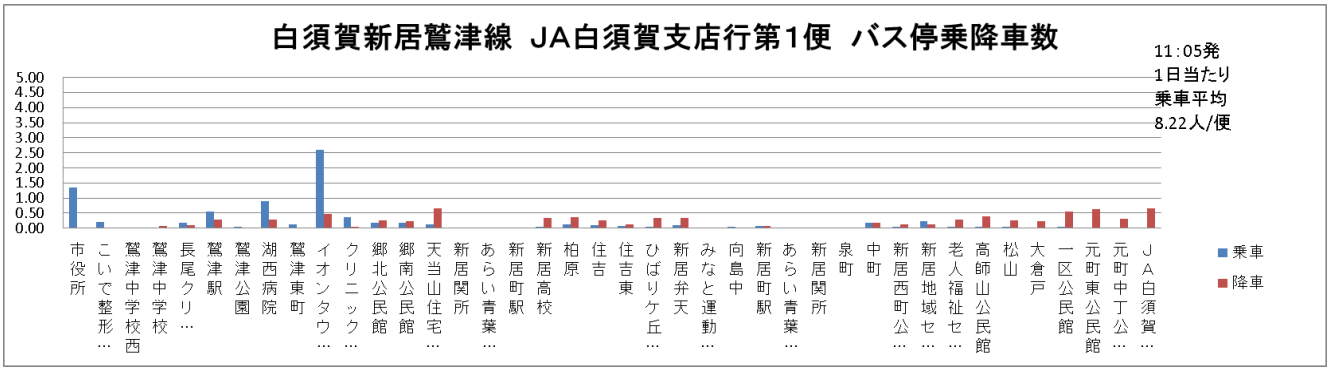


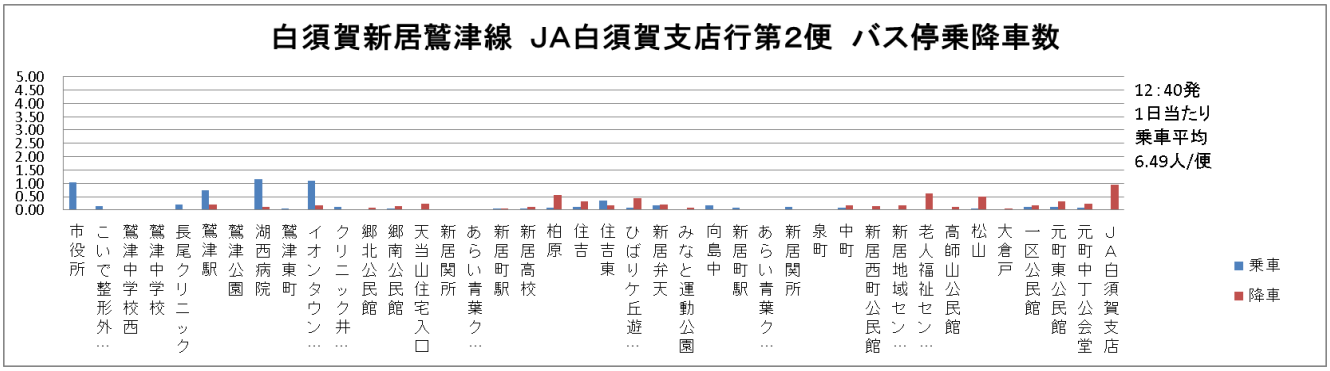


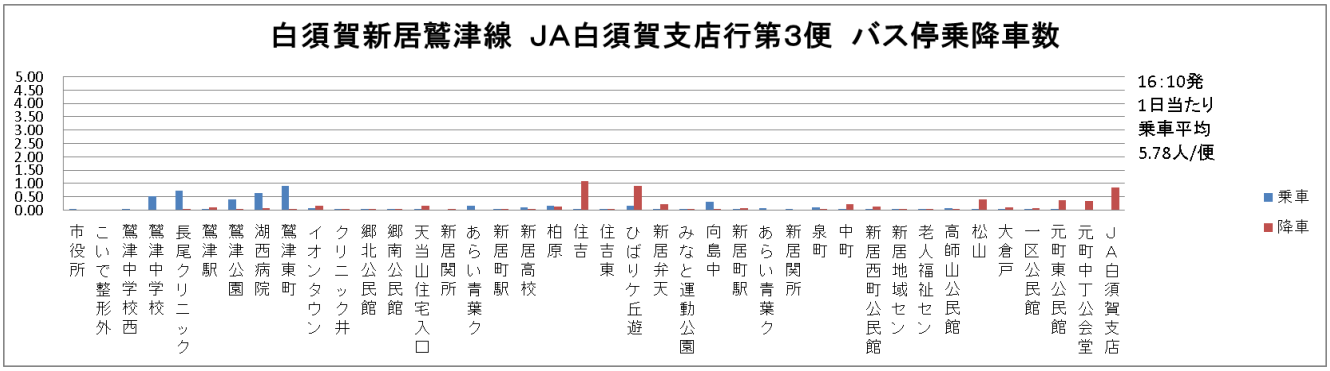




4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細







白須賀新居鷲津線　通学便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	357	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	16.8	人	50点
合計				A評価

白須賀新居鷲津線　市役所行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	600	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	10.0	人	50点
合計				A評価

白須賀新居鷲津線　市役所行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	444	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	13.5	人	50点
合計				A評価

白須賀新居鷲津線　市役所行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,355	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	4.4	人	50点
合計				A評価

4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

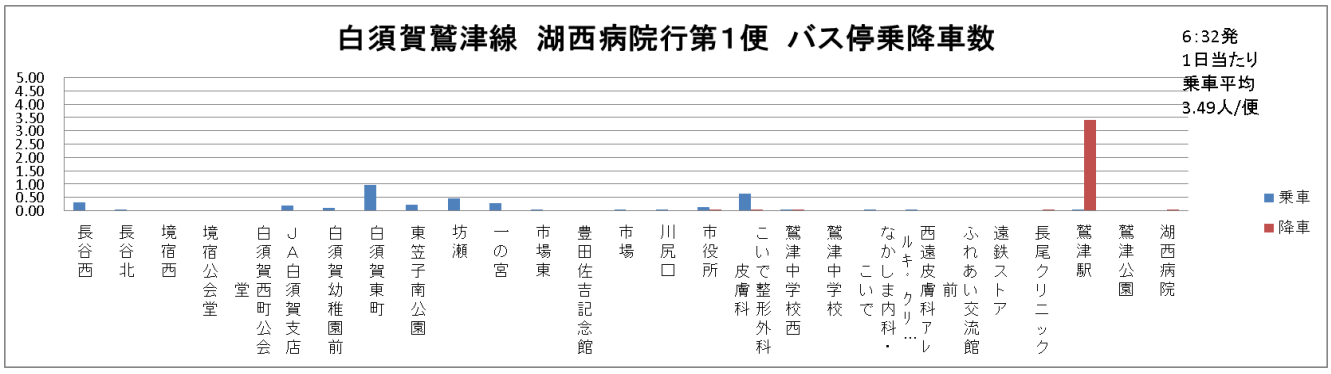
白須賀新居鷲津線　JA白須賀支店行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	728	円	40点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	8.2	人	50点
合計				A評価

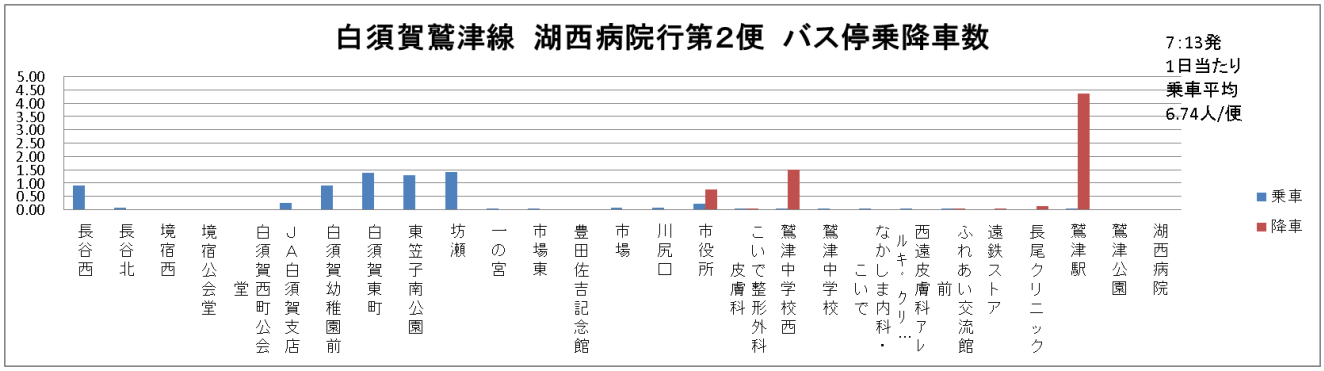
白須賀新居鷲津線　JA白須賀支店行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	921	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	6.5	人	50点
合計				A評価

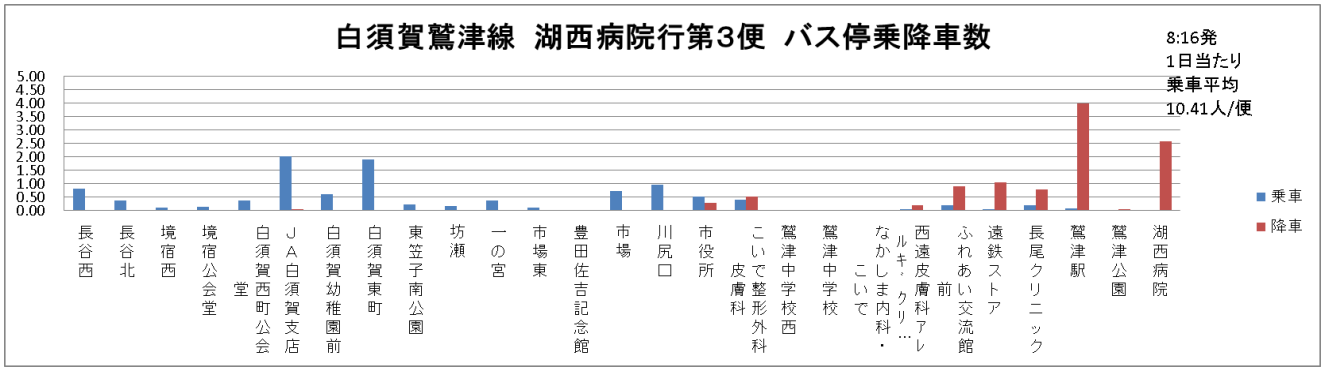
白須賀新居鷲津線　JA白須賀支店行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,034	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	5.8	人	50点
合計				A評価

白須賀新居鷲津線　JA白須賀支店行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	2,517	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.4	人	40点
合計				B評価

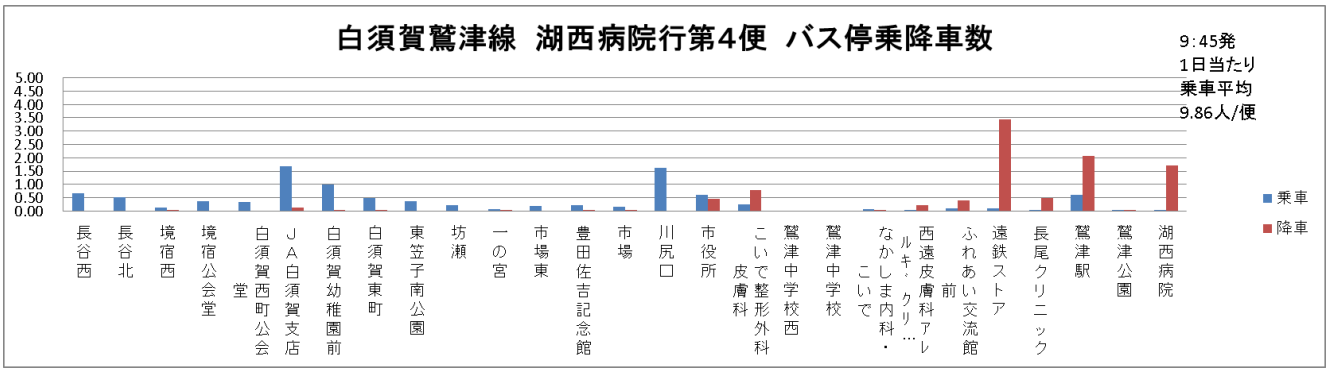
（2）白須賀鷲津線

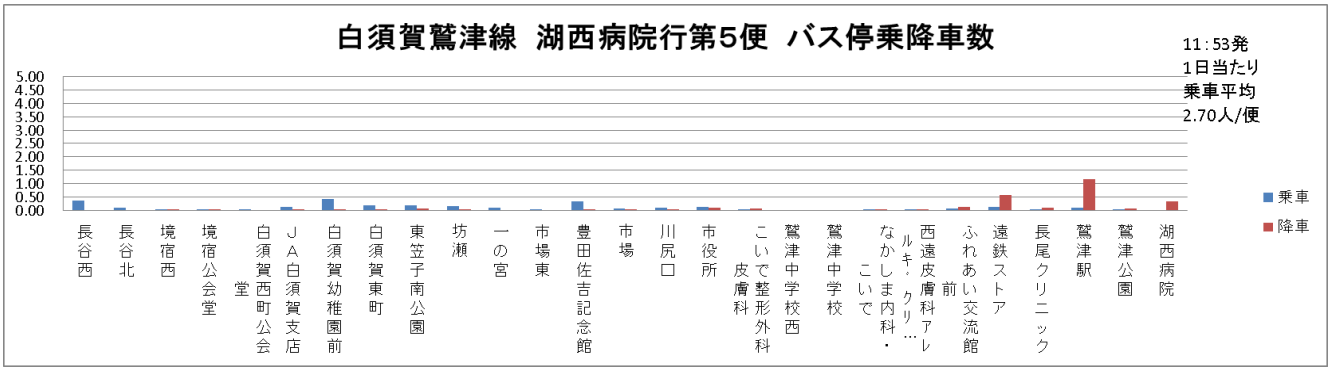


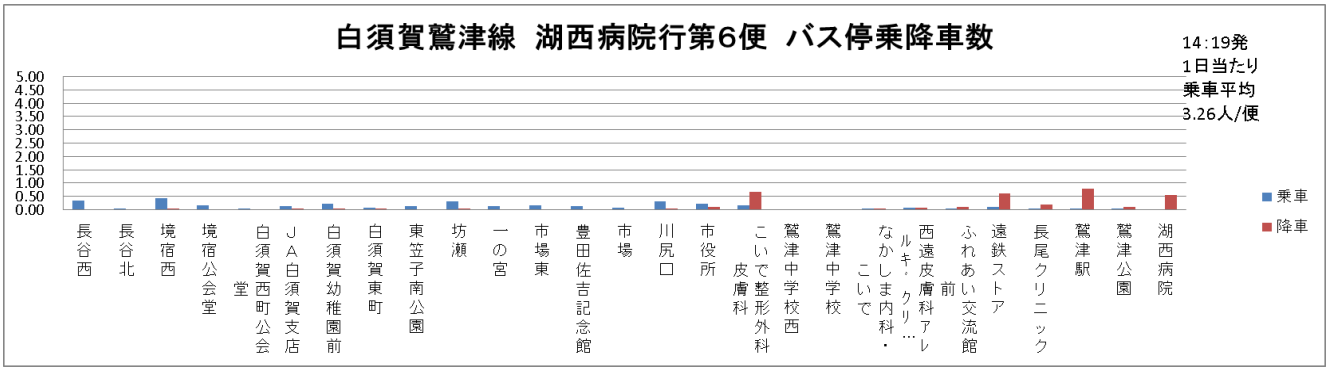


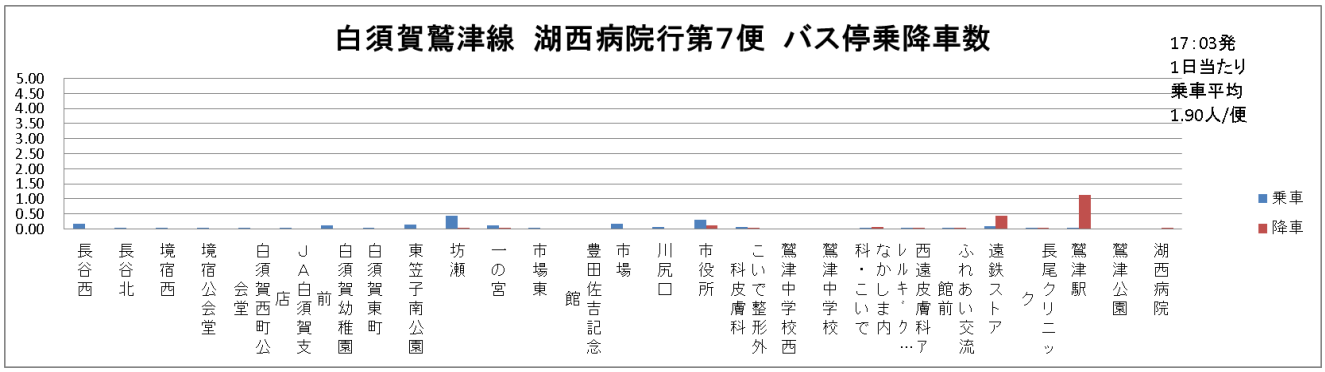


4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

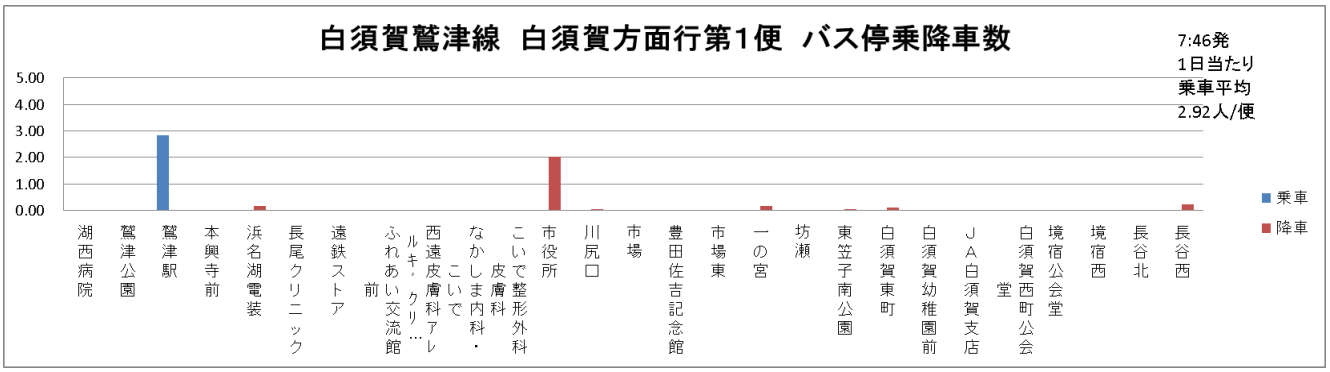


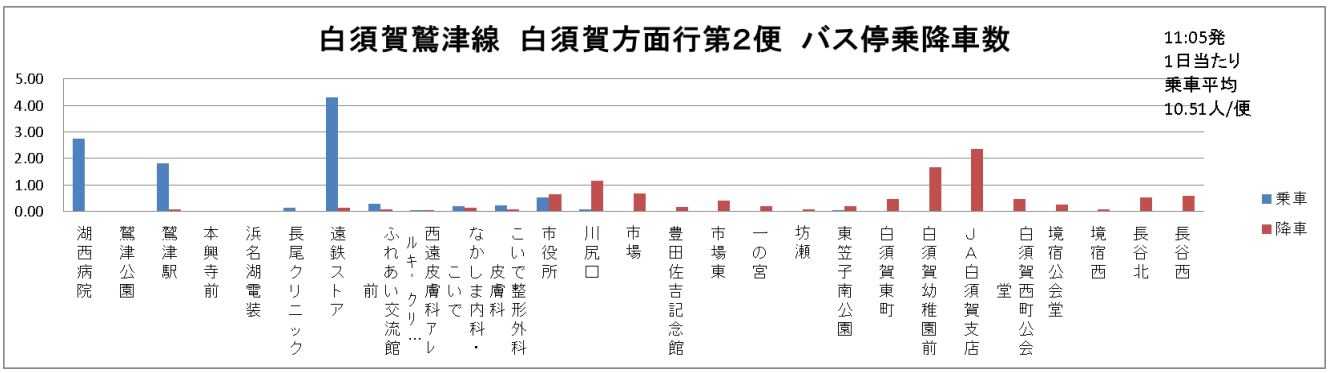


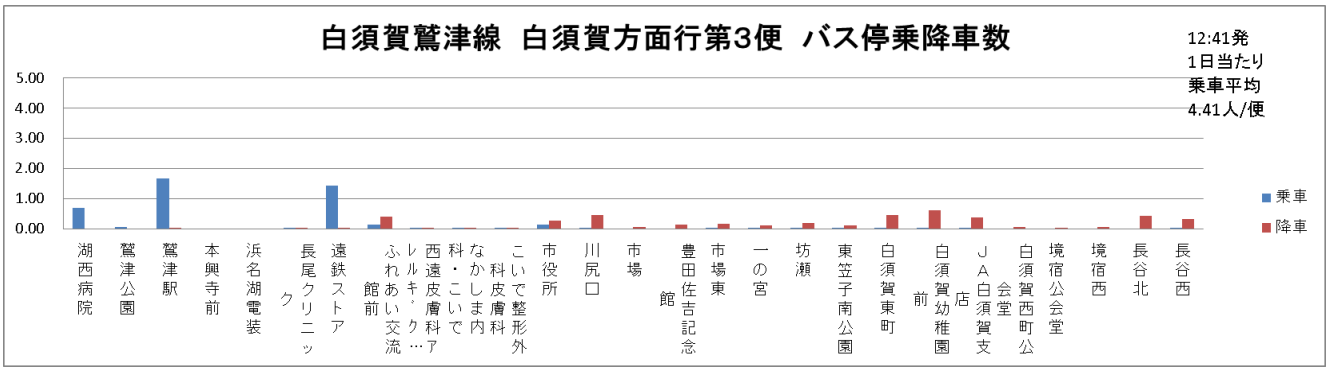


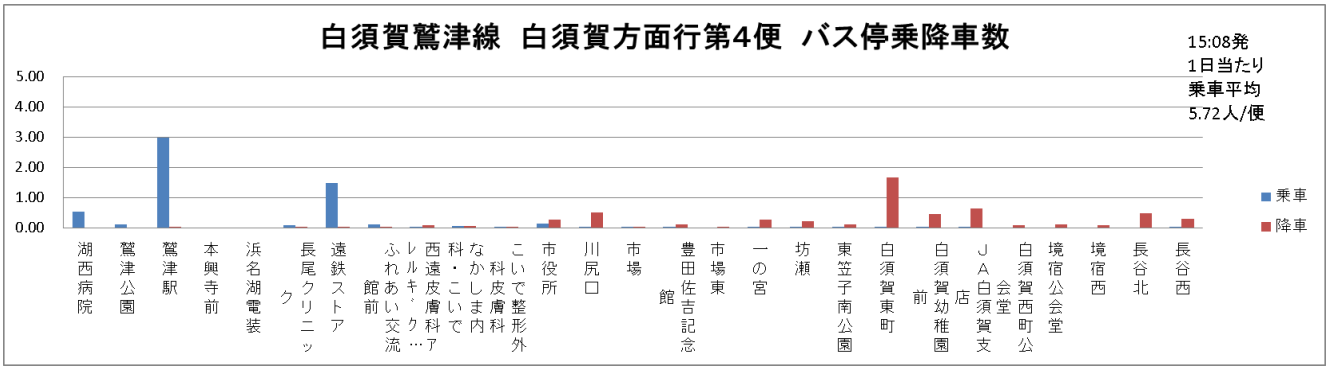


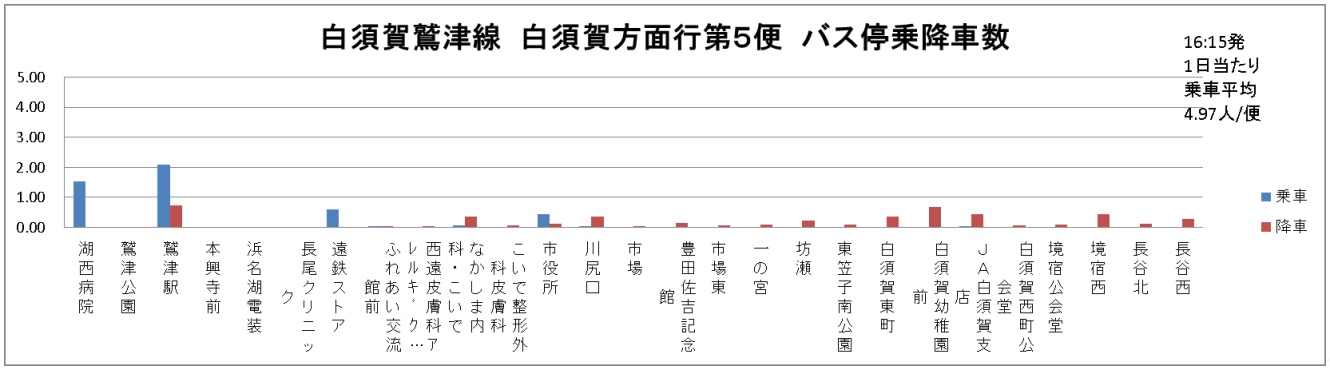
4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細



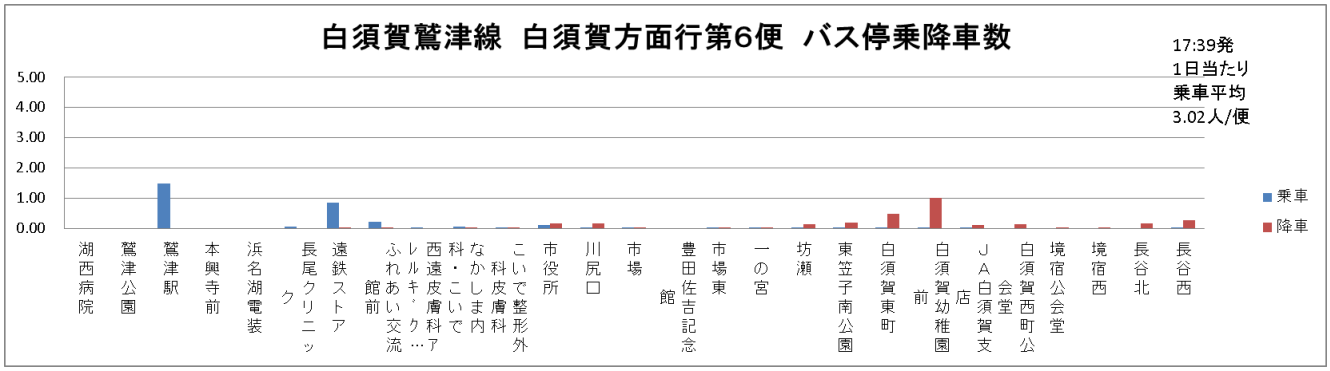








4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細



白須賀鷲津線　湖西病院行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	1,073	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	3.5	人	40点
合計				B評価

白須賀鷲津線　湖西病院行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	555	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	6.7	人	50点
合計				A評価

白須賀鷲津線　湖西病院行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	360	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	10.4	人	50点
合計				A評価

白須賀鷲津線　湖西病院行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	380	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	9.9	人	50点
合計				A評価

白須賀鷲津線　湖西病院行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	1,386	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	3.3	人	40点
合計				B評価

白須賀鷲津線　湖西病院行第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	1,150	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	3.3	人	40点
合計				B評価

白須賀鷲津線　湖西病院行第7便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	1,971	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	1.9	人	30点
合計				C評価

4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

白須賀鷲津線　白須賀方面行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,282	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.9	人	40点
合計				B評価

白須賀鷲津線　白須賀方面行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	356	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	10.5	人	50点
合計				A評価

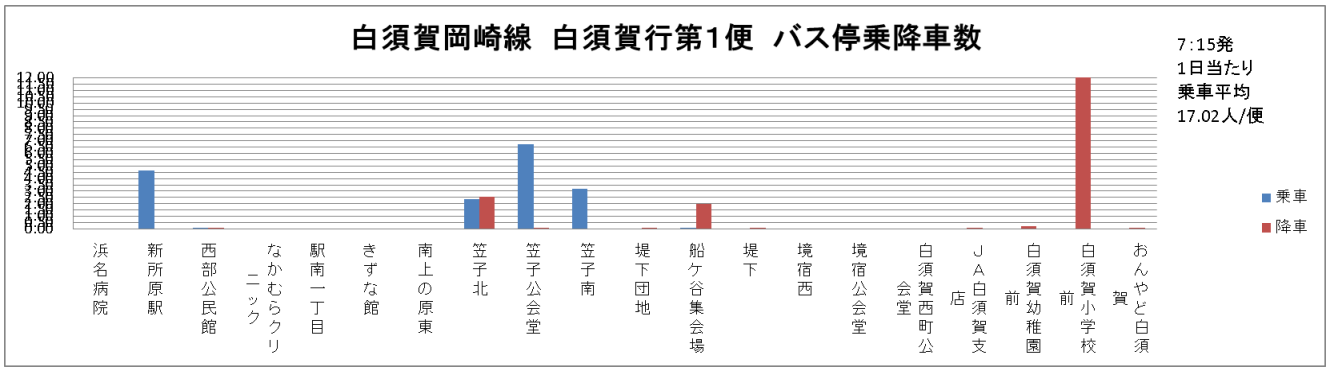
白須賀鷲津線　白須賀方面行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	848	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	4.4	人	50点
合計				A評価

白須賀鷲津線　白須賀方面行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	655	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	5.7	人	50点
合計				A評価

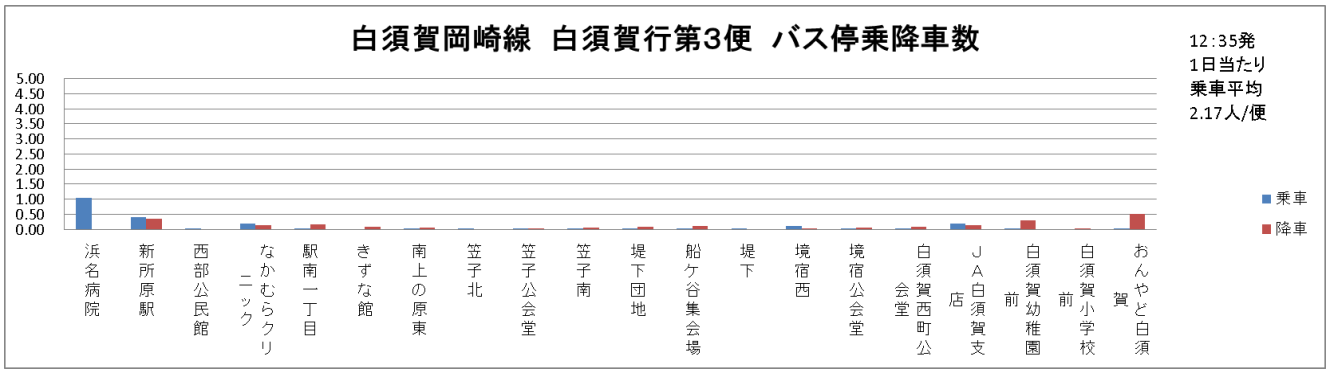
白須賀鷲津線　白須賀方面行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	753	円	40点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	5.0	人	50点
合計				A評価

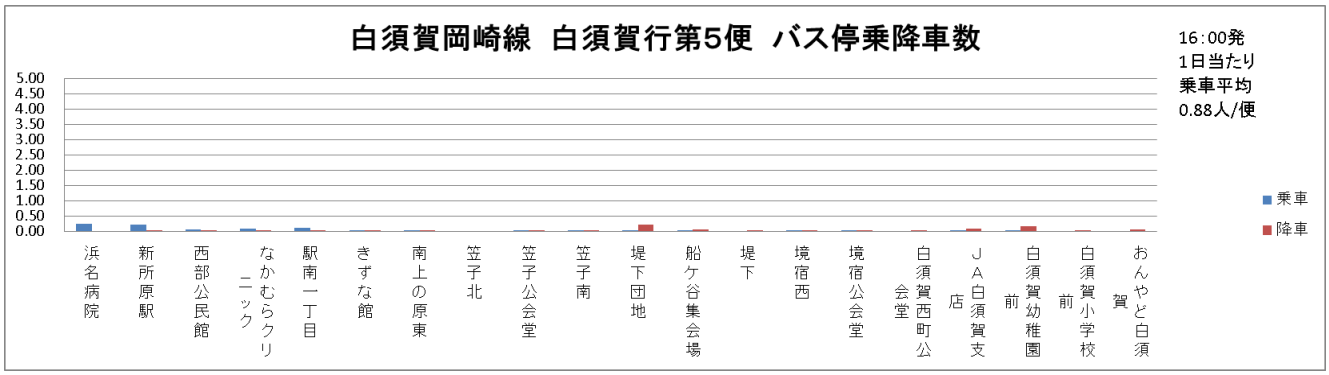
白須賀鷲津線　白須賀方面行第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,240	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	3.0	人	40点
合計				B評価

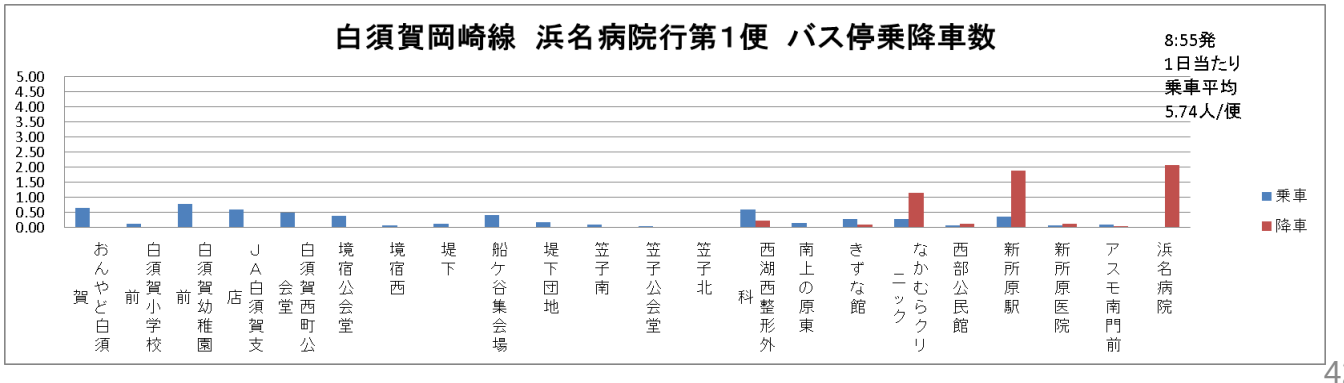
（3）白須賀岡崎線



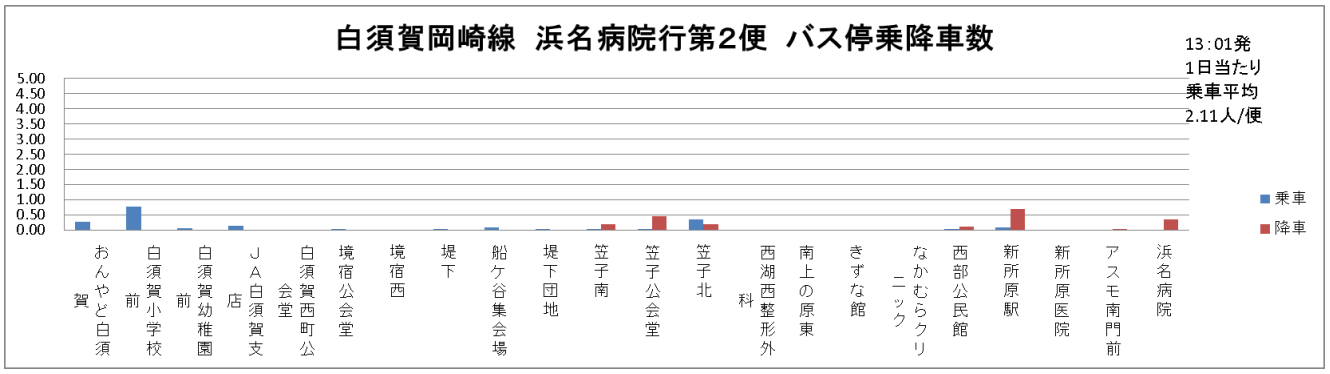
4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

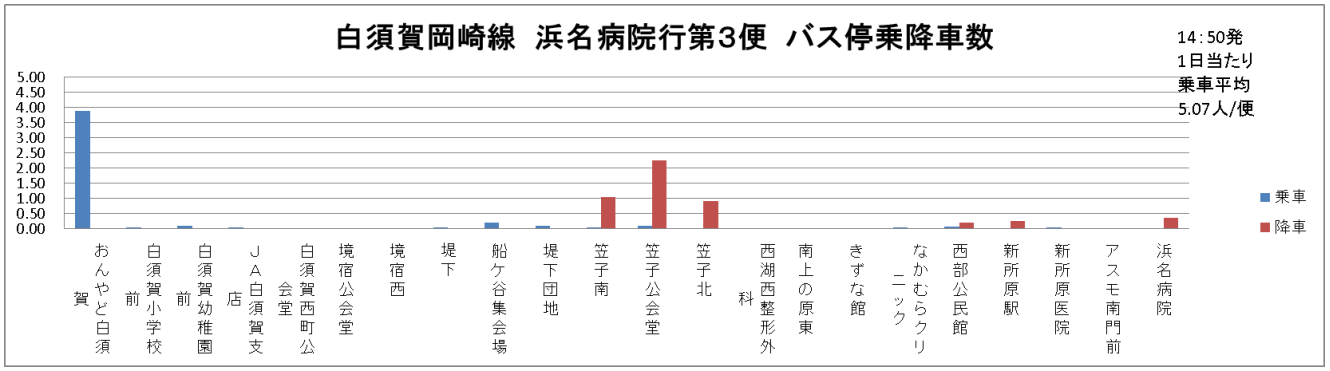


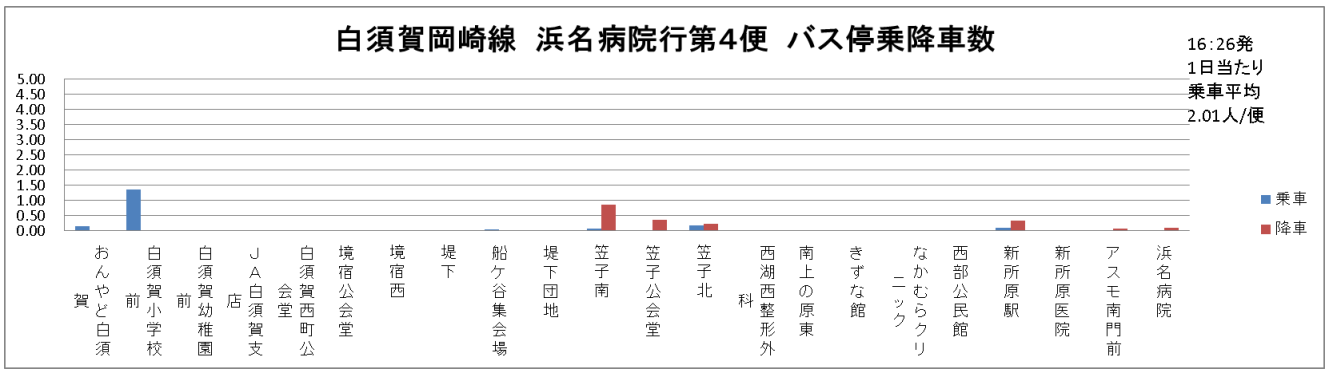


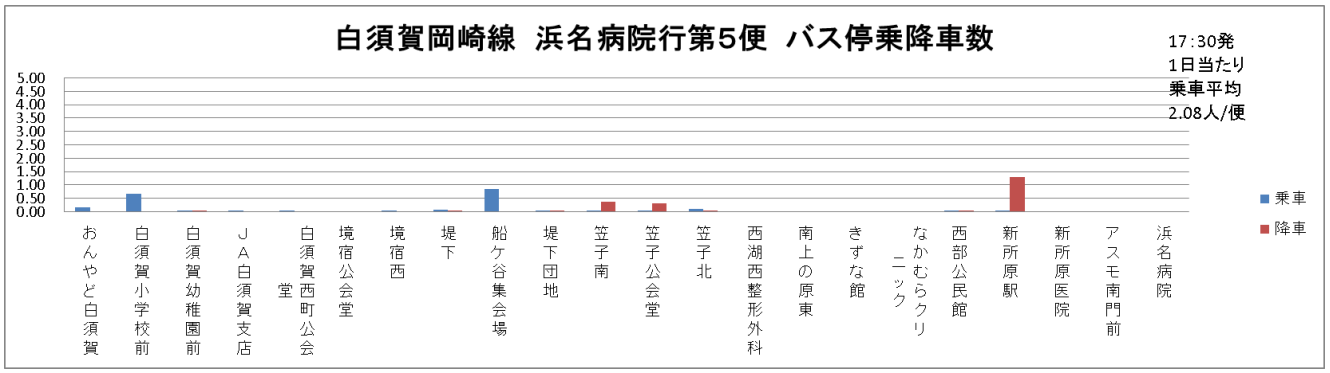


4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細









4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

白須賀岡崎線　白須賀行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	161	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	17.0	人	50点
合計				A評価

白須賀岡崎線　白須賀行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	913	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	3.0	人	40点
合計				B評価

白須賀岡崎線　白須賀行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,266	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.2	人	40点
合計				B評価

白須賀岡崎線　白須賀行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,824	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.5	人	30点
合計				C評価

白須賀岡崎線　白須賀行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	3,122	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	0.9	人	30点
合計				C評価

白須賀岡崎線　白須賀行第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	3,182	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	0.9	人	30点
合計				C評価

白須賀岡崎線　浜名病院行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	479	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	5.7	人	50点
合計				A評価

白須賀岡崎線　浜名病院行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,301	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.1	人	40点
合計				B評価

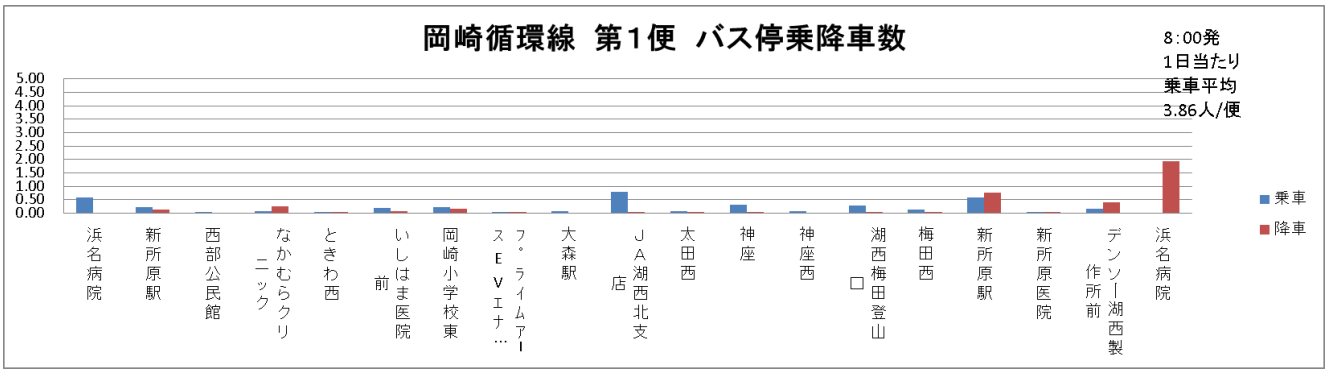
白須賀岡崎線　浜名病院行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	542	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	5.1	人	50点
合計				A評価

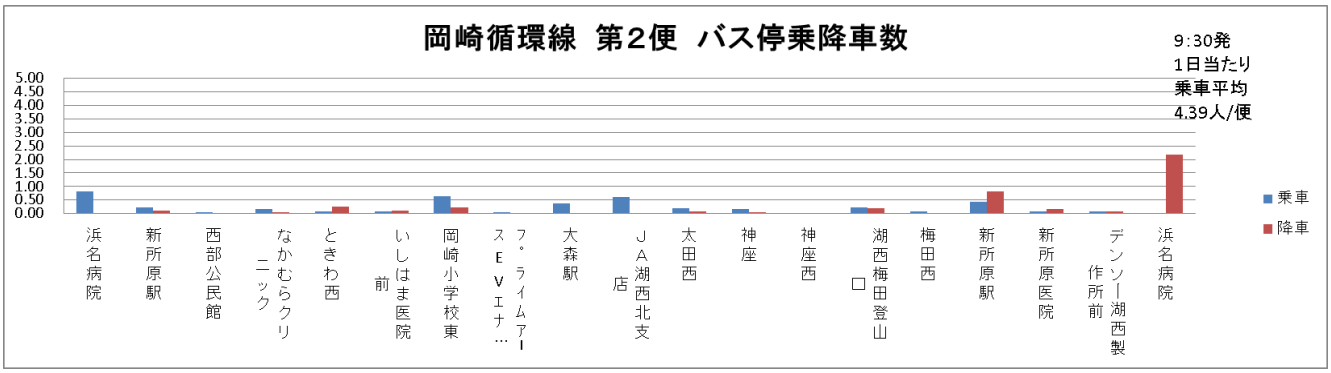
白須賀岡崎線　浜名病院行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,368	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.0	人	40点
合計				B評価

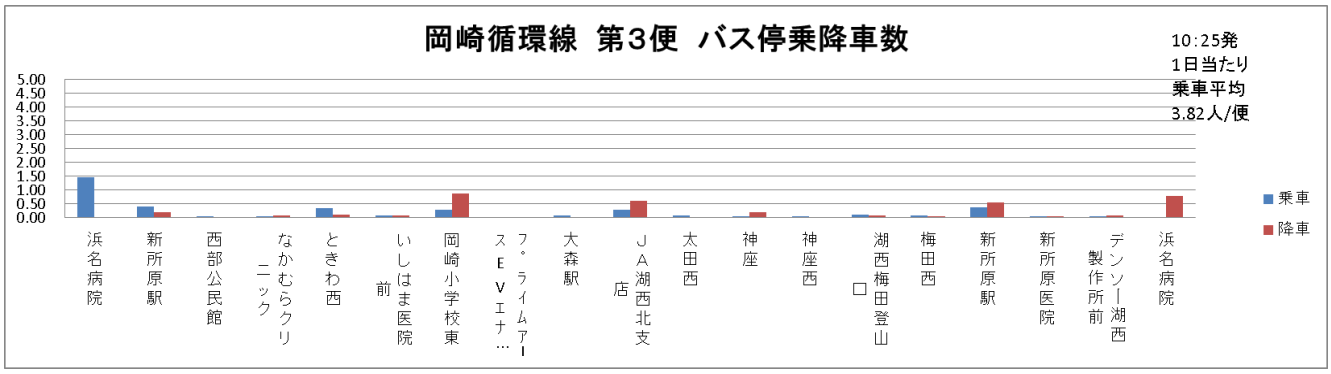
白須賀岡崎線　浜名病院行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,319	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.1	人	40点
合計				B評価

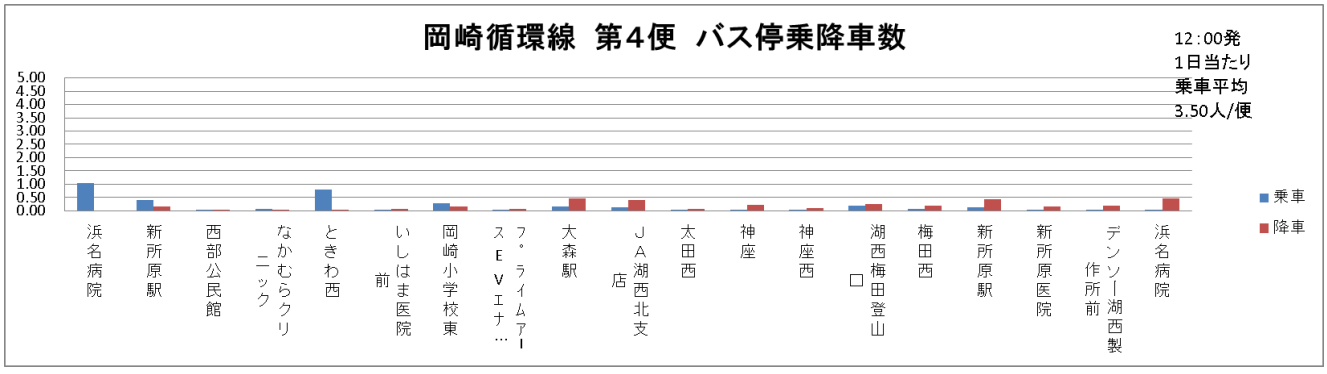
4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

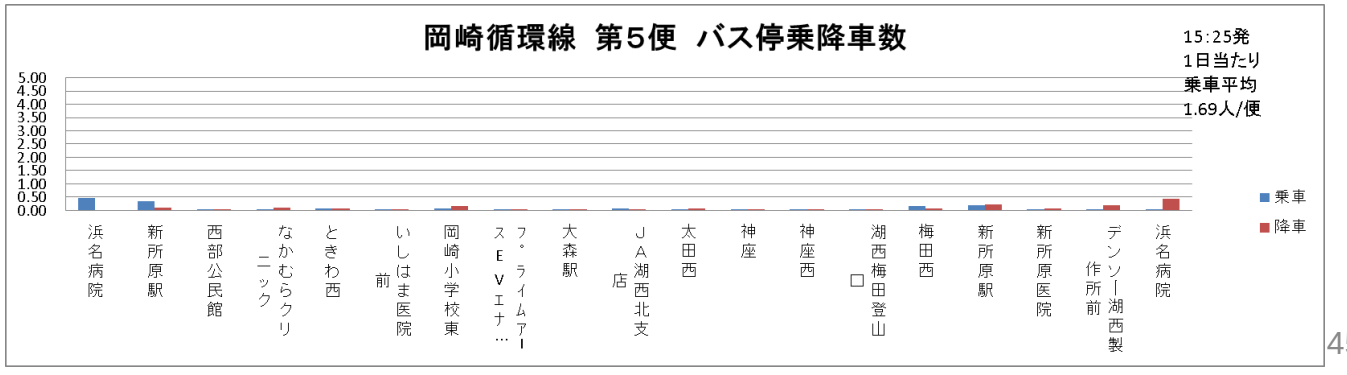
（4）岡崎循環線



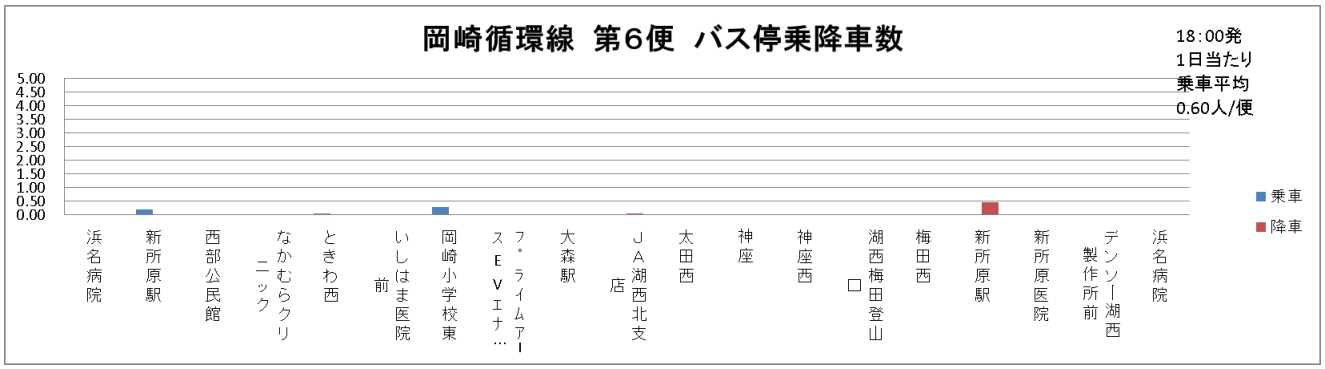








4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細



岡崎循環線　第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	983	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	3.9	人	40点
合計				B評価

岡崎循環線　第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	865	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	4.4	人	50点
合計				A評価

岡崎循環線　第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	994	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	3.8	人	40点
合計				B評価

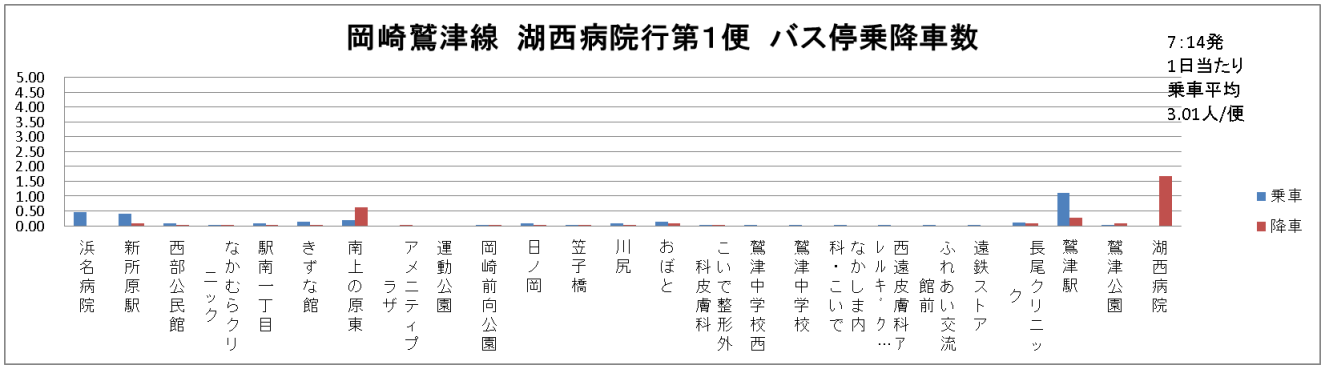
岡崎循環線　第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	1,085	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	3.5	人	40点
合計				B評価

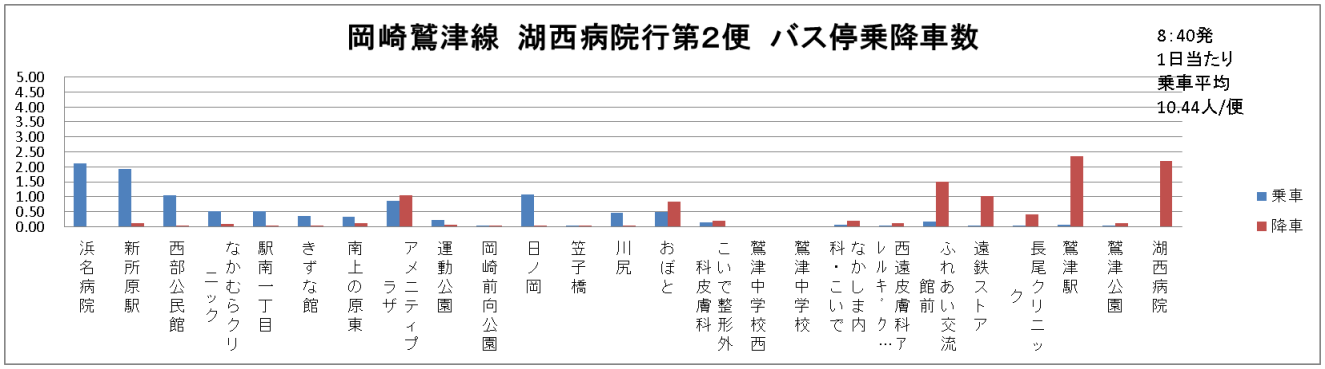
岡崎循環線　第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	2,242	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	0.6	人	30点
合計				C評価

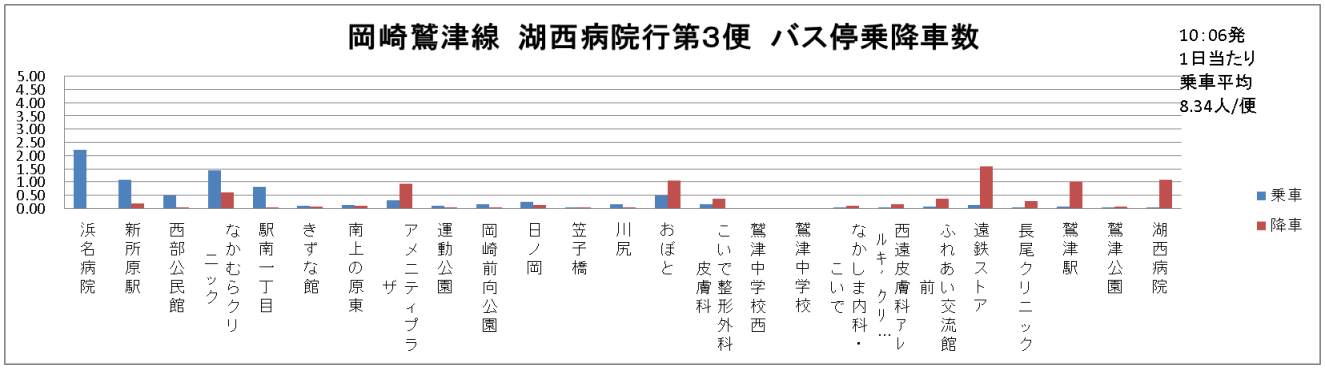
岡崎循環線　第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	6,308	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	0.6	人	30点
合計				C評価

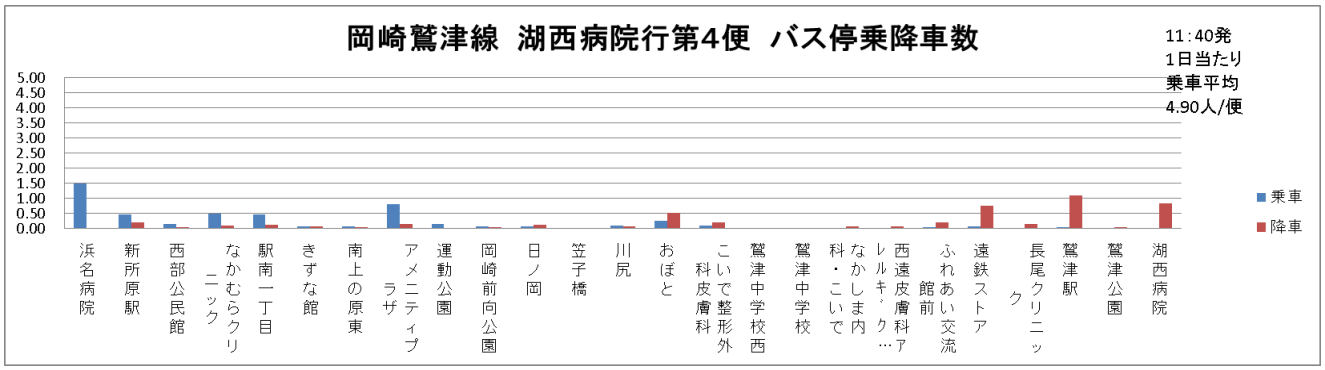
4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

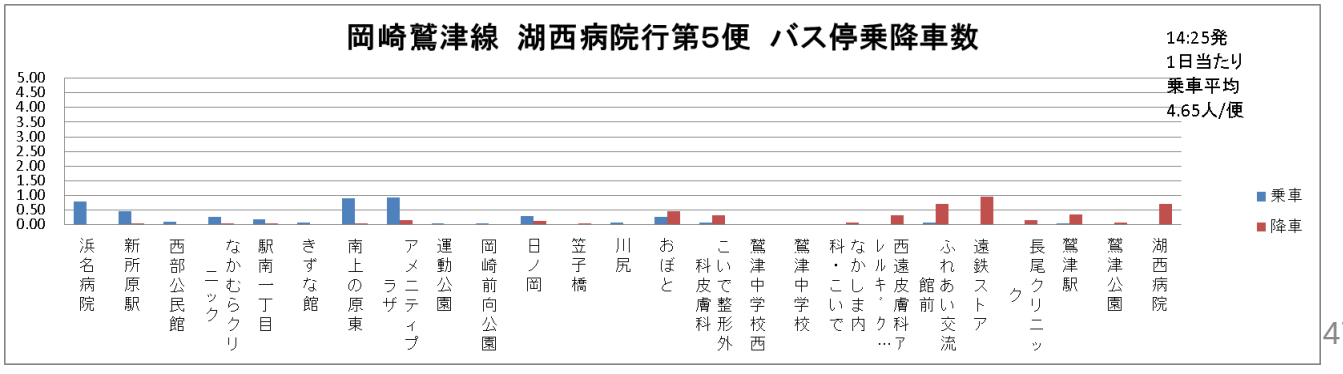
（５）岡崎鷲津線



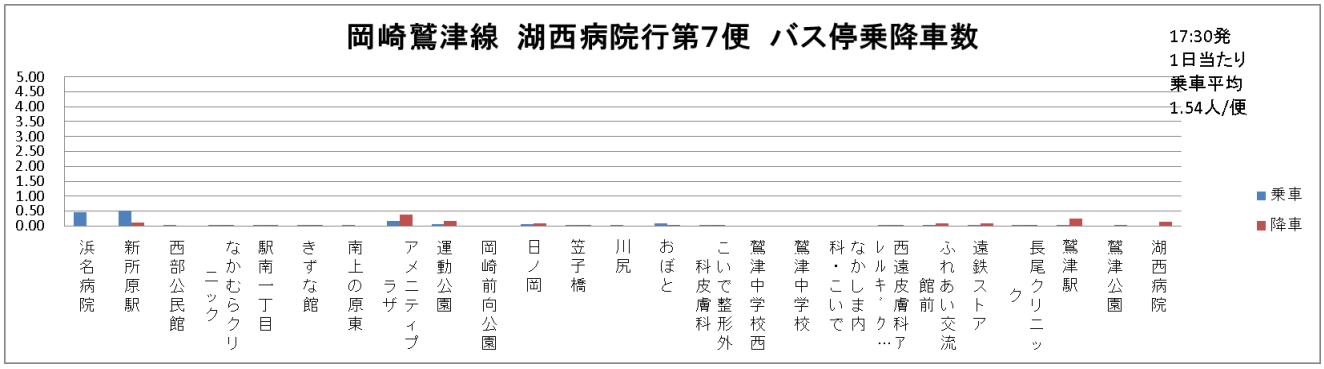


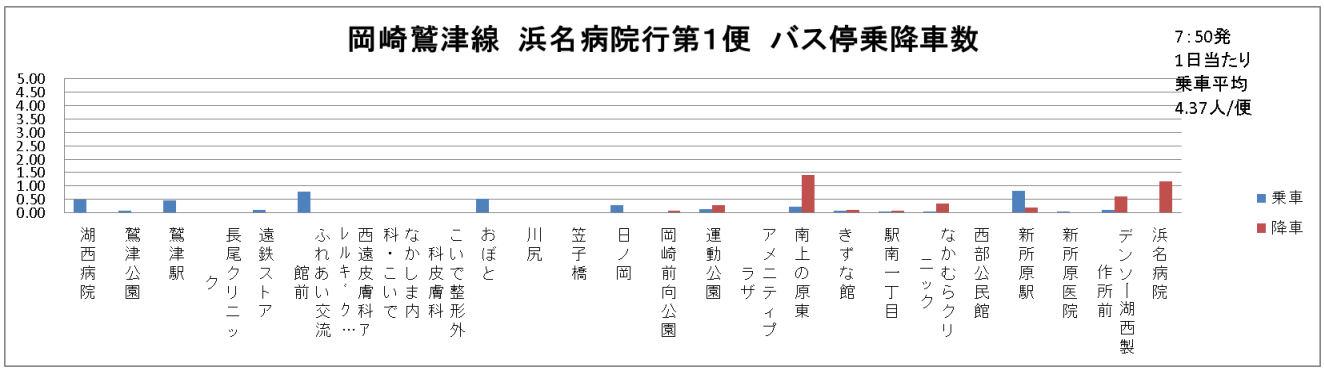


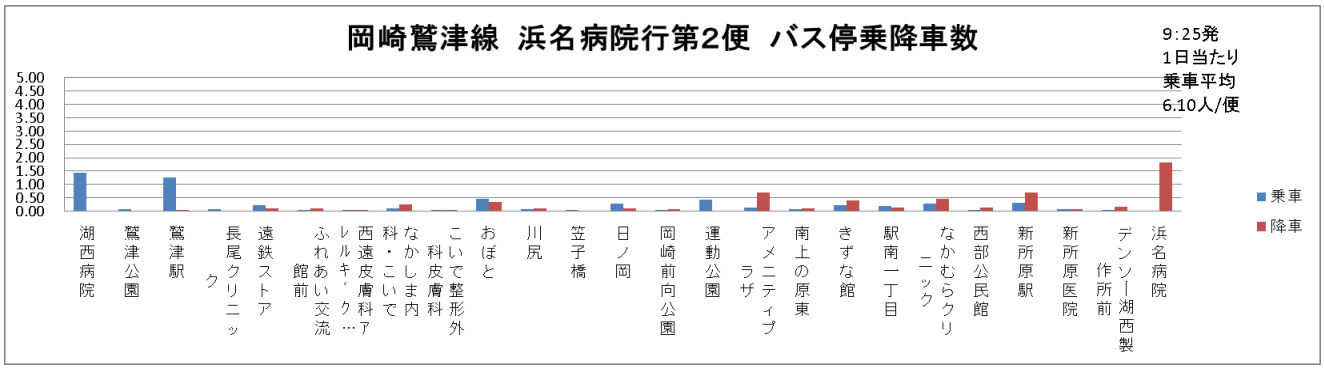


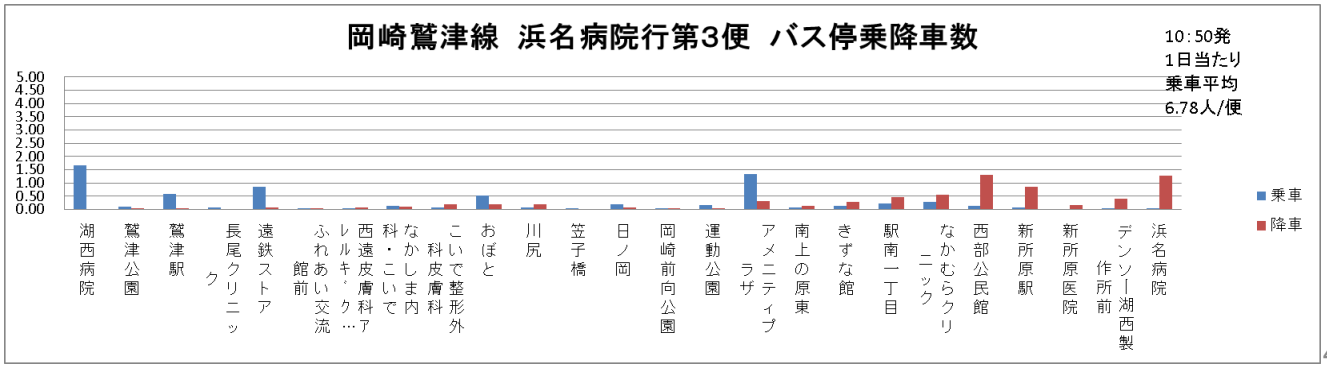


4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

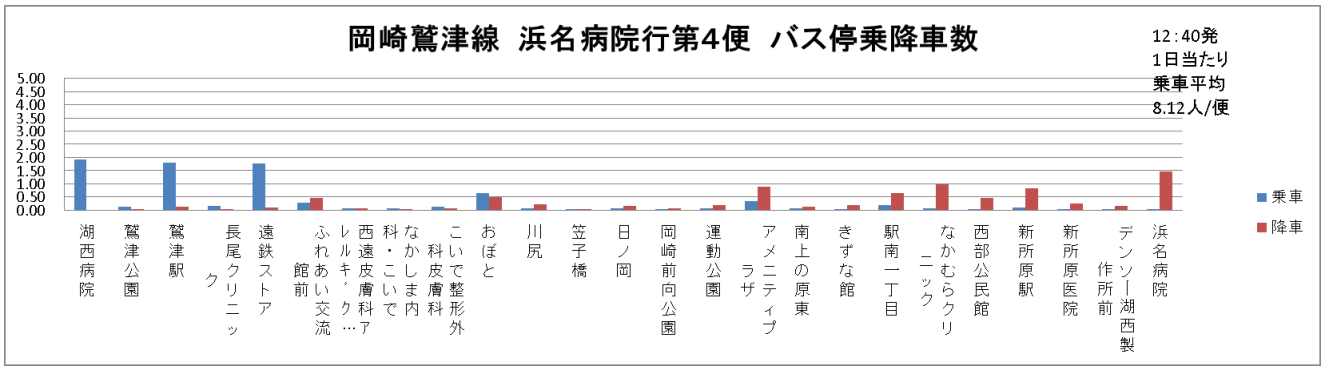


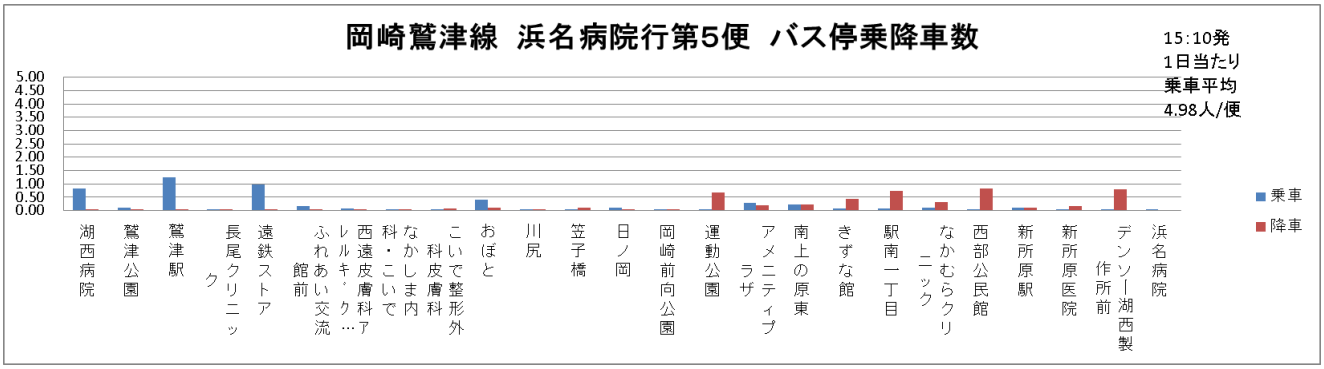


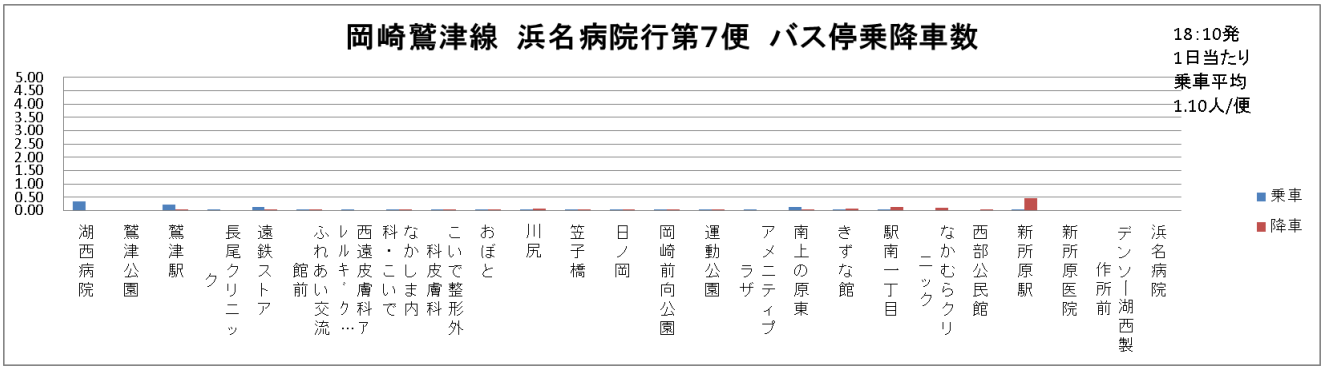




4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細







岡崎鷲津線　湖西病院行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	1,209	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	3.0	人	40点
合計				B評価

岡崎鷲津線　湖西病院行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	349	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	10.4	人	50点
合計				A評価

4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

岡崎鷲津線　湖西病院行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	437	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	8.3	人	50点
合計				A評価

岡崎鷲津線　湖西病院行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	743	円	40点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	4.9	人	50点
合計				A評価

岡崎鷲津線　湖西病院行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	784	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.1	人	40点
合計				B評価

岡崎鷲津線　湖西病院行第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,770	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.1	人	40点
合計				B評価

岡崎鷲津線　湖西病院行第7便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	2,360	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.5	人	30点
合計				C評価

岡崎鷲津線　浜名病院行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	833	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	4.4	人	50点
合計				A評価

岡崎鷲津線　浜名病院行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	598	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	6.1	人	50点
合計				A評価

岡崎鷲津線　浜名病院行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	538	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	6.8	人	50点
合計				A評価

岡崎鷲津線　浜名病院行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	448	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	8.1	人	50点
合計				A評価

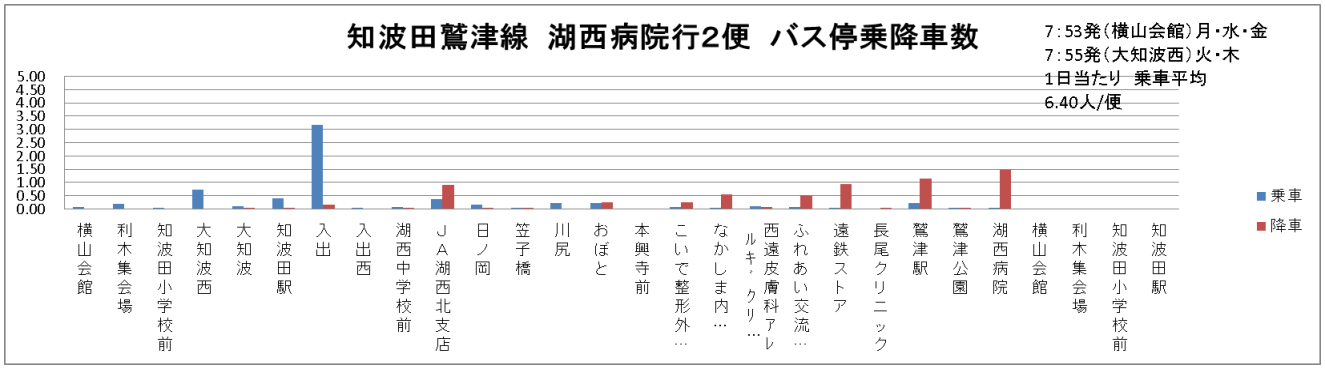
4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

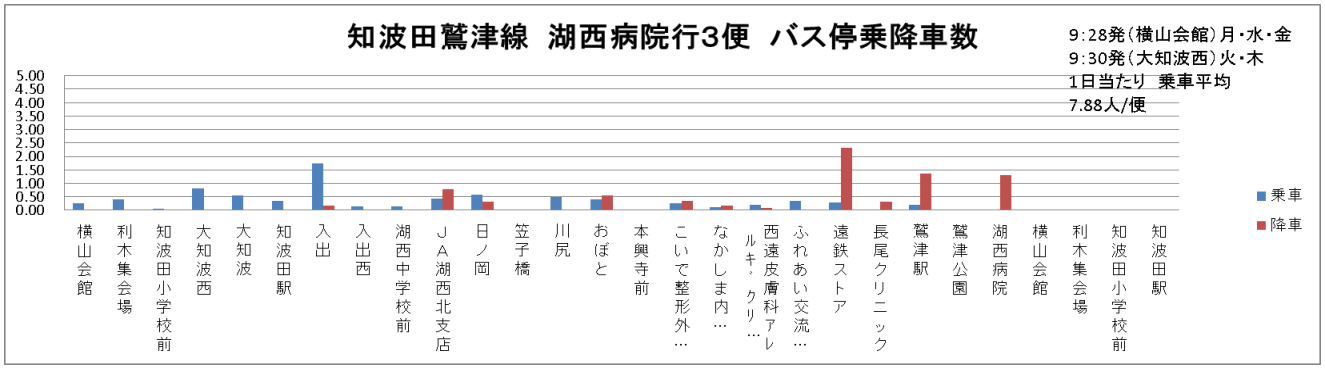
岡崎鷲津線　浜名病院行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	732	円	40点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	5.0	人	50点
合計				A評価

岡崎鷲津線　浜名病院行第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	1,559	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	2.3	人	40点
合計				B評価

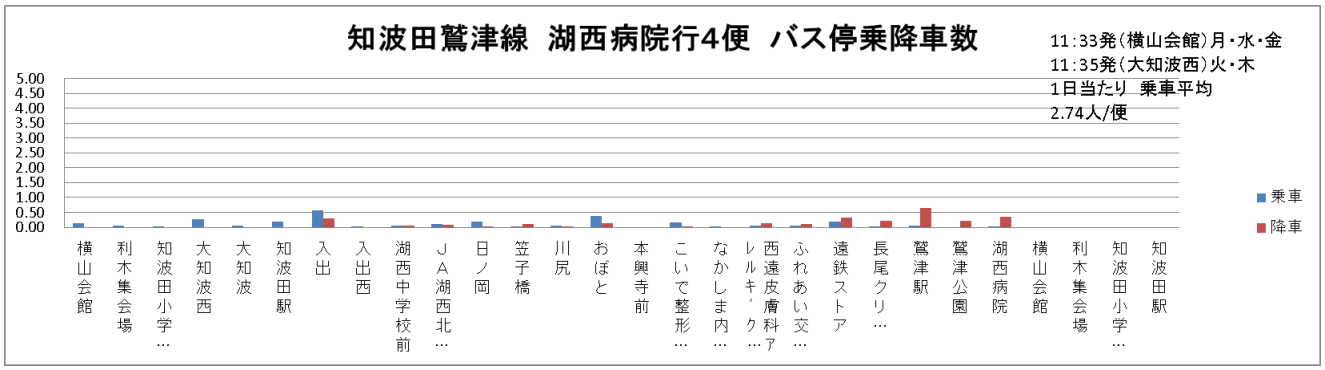
岡崎鷲津線　浜名病院行第7便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	3,313	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	1.1	人	30点
合計				C評価

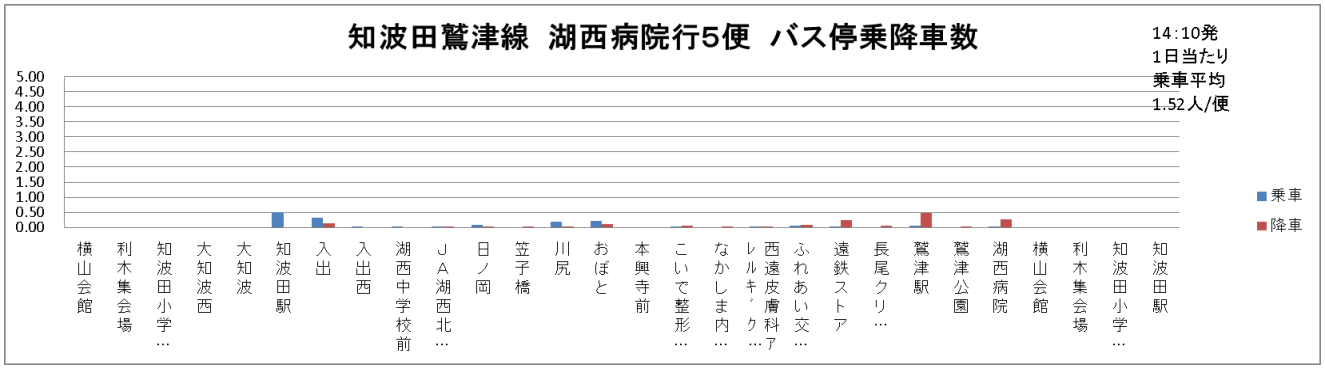
（6）知波田鷲津線

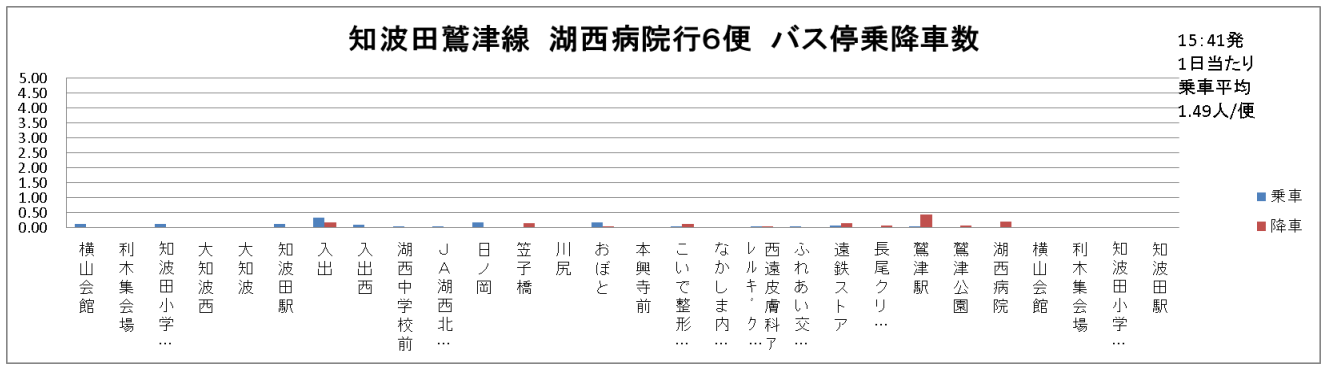


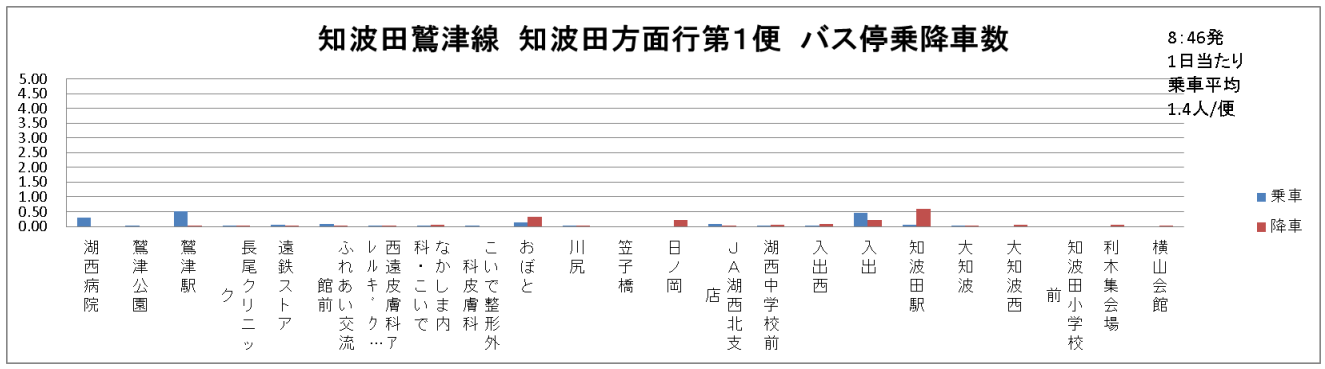


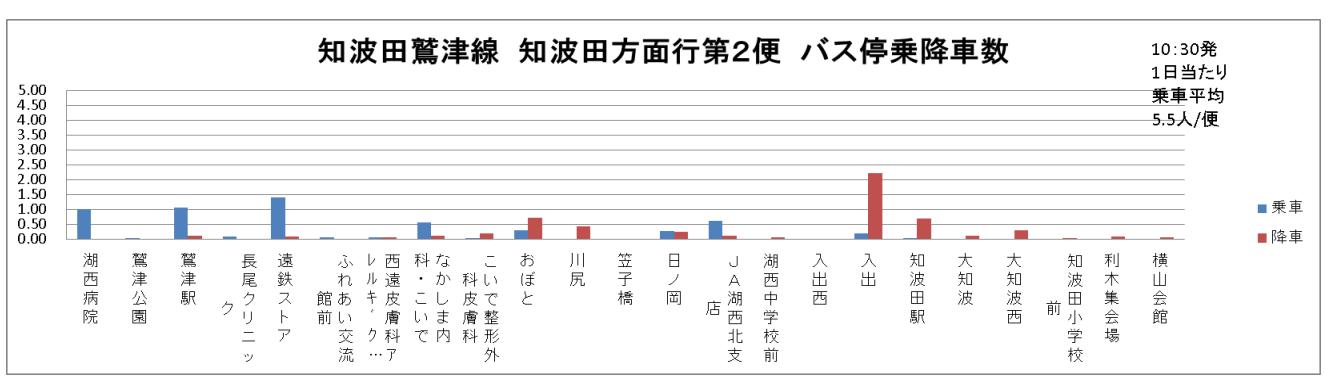
4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細



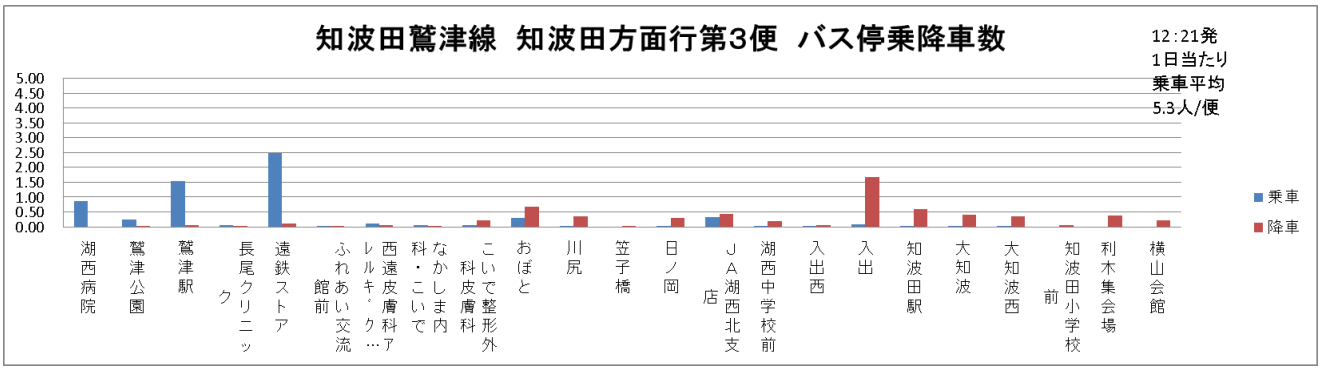


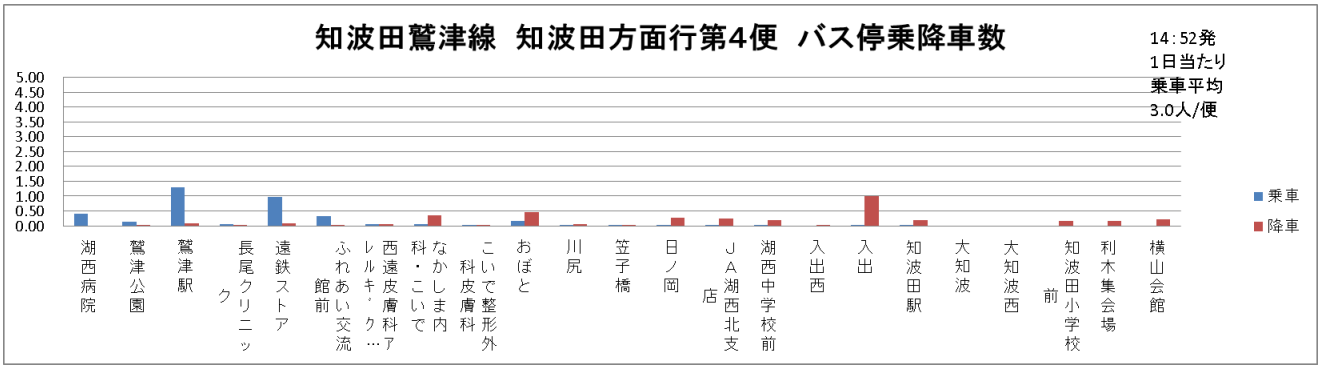


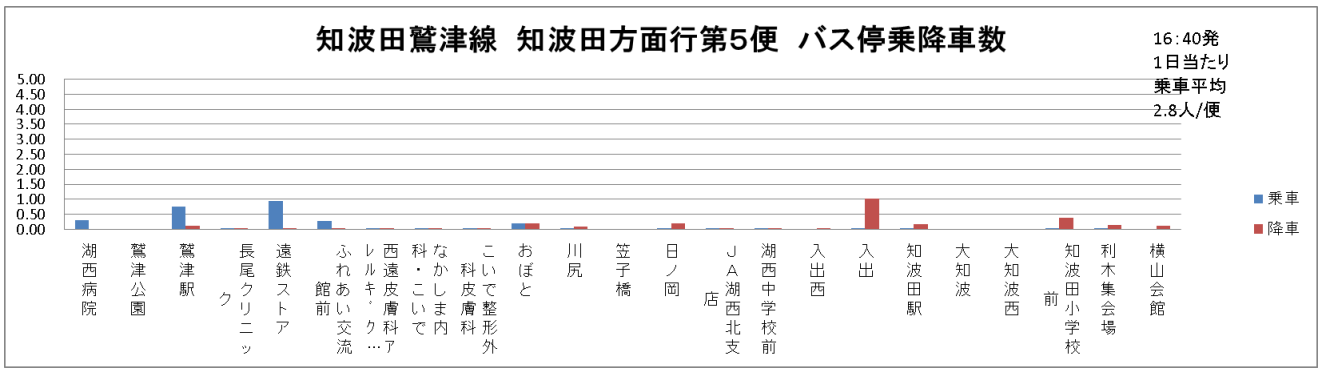


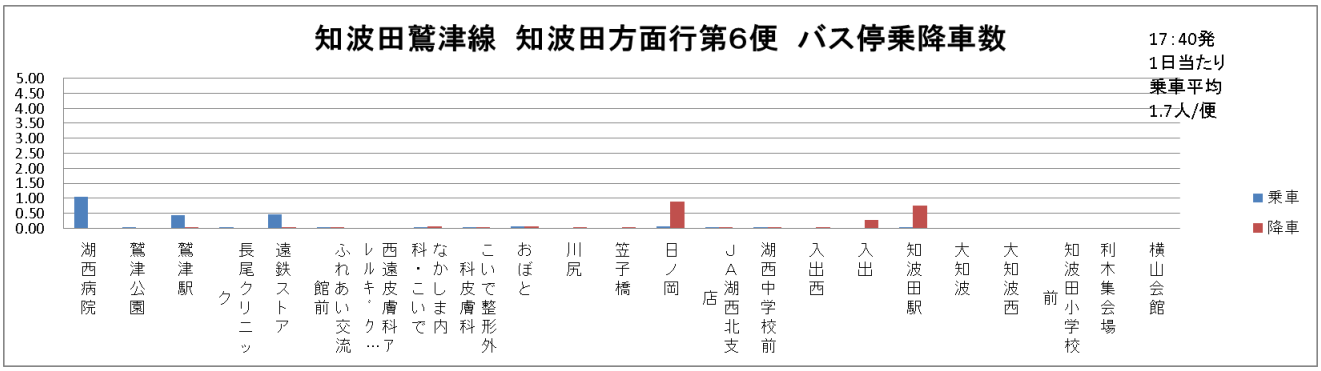


4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細









知波田鷲津線　湖西病院行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	593	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	7.0	人	50点
合計				A評価

知波田鷲津線　湖西病院行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	648	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	6.4	人	50点
合計				A評価

4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

知波田鷲津線　湖西病院行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	526	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	7.9	人	50点
合計				A評価

知波田鷲津線　湖西病院行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,514	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.7	人	40点
合計				B評価

知波田鷲津線　湖西病院行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	2,723	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.5	人	30点
合計				C評価

知波田鷲津線　湖西病院行第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	2,783	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.5	人	30点
合計				C評価

知波田鷲津線　知波田方面行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	2,302	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.8	人	30点
合計				C評価

知波田鷲津線　知波田方面行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	712	円	40点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	5.8	人	50点
合計				A評価

知波田鷲津線　知波田方面行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	666	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	6.2	人	50点
合計				A評価

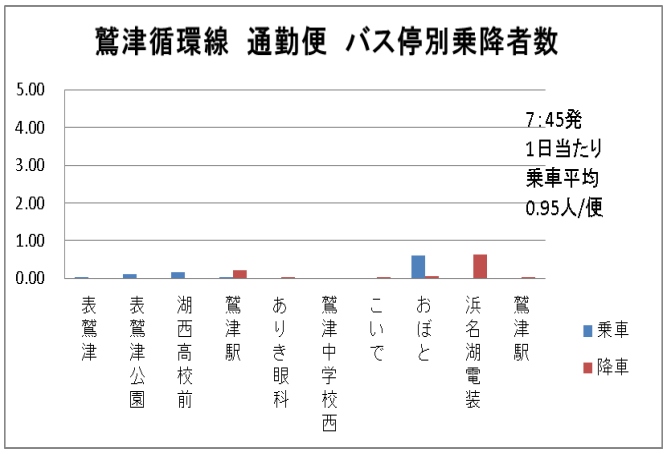
知波田鷲津線　知波田方面行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,132	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	3.7	人	40点
合計				B評価

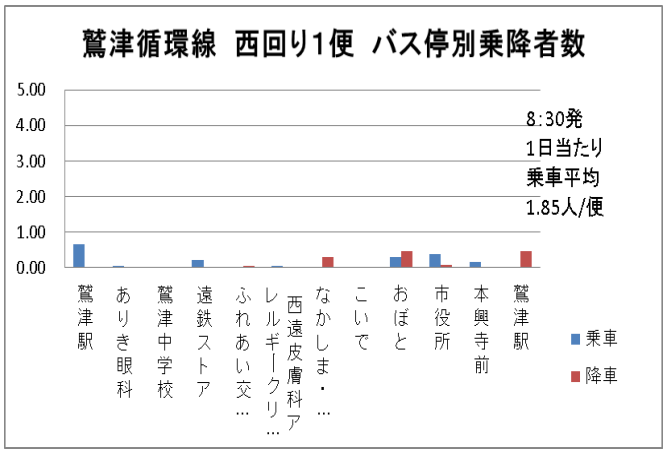
知波田鷲津線　知波田方面行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,584	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.6	人	40点
合計				B評価

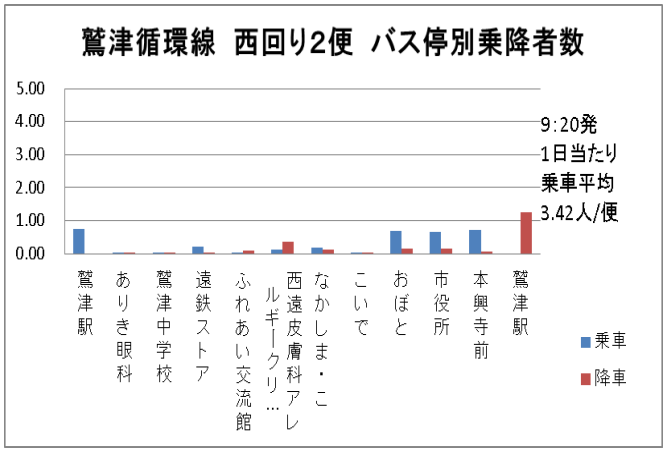
知波田鷲津線　知波田方面行第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,878	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.2	人	40点
合計				B評価

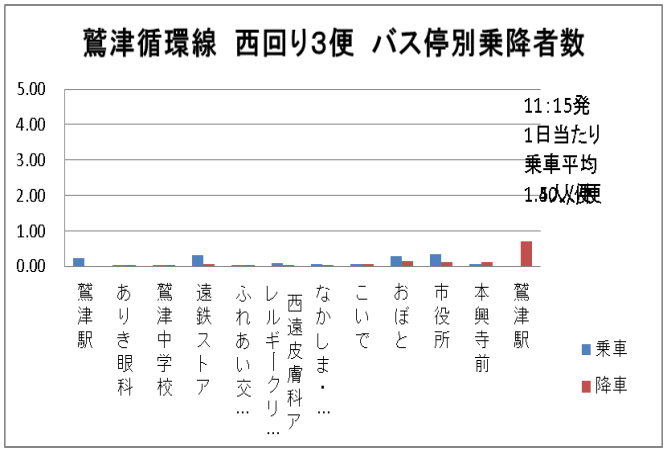
4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

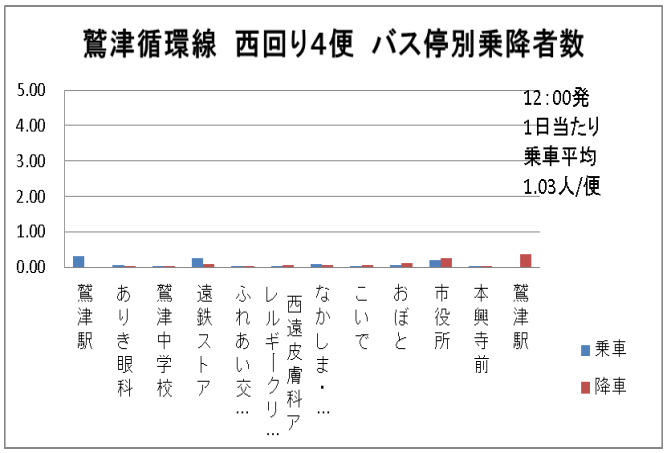
（7）鷲津循環線

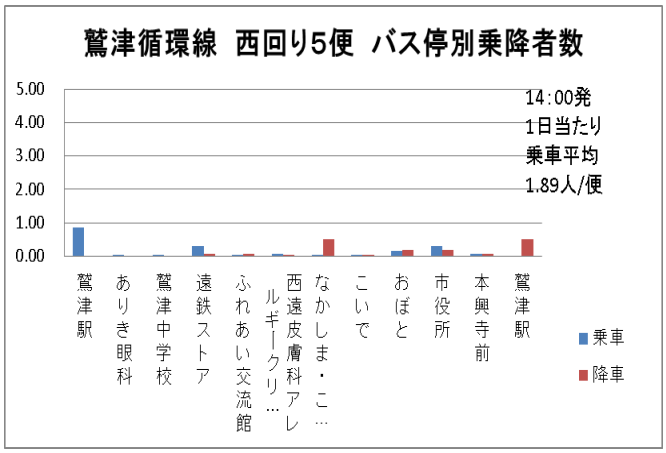


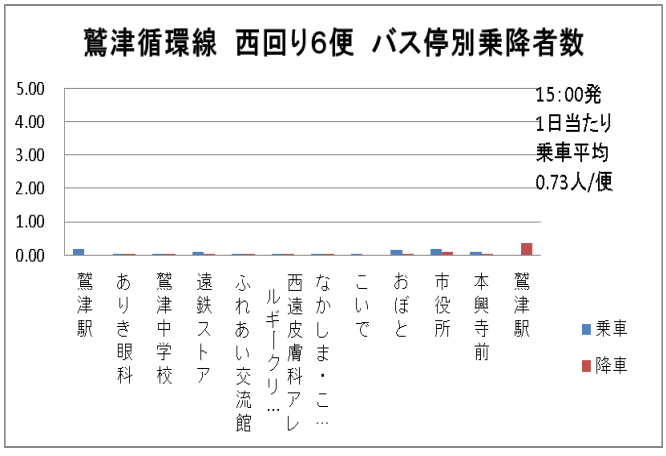


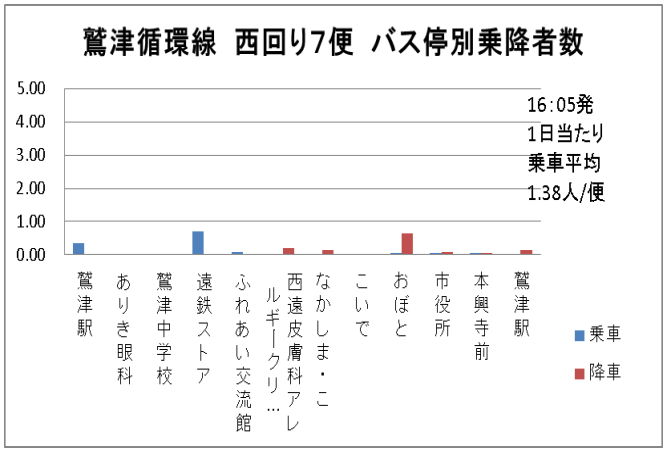




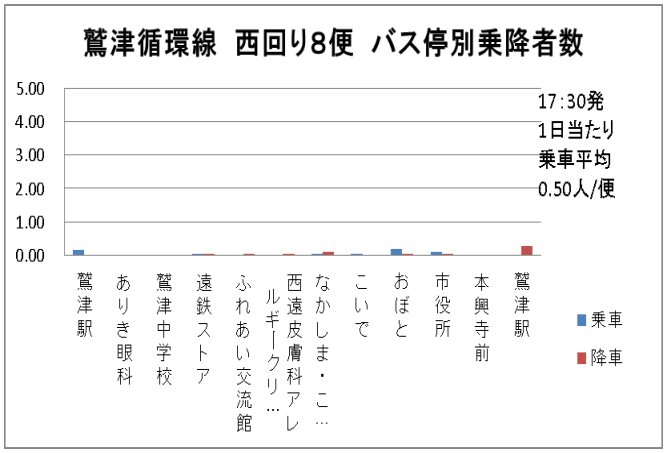


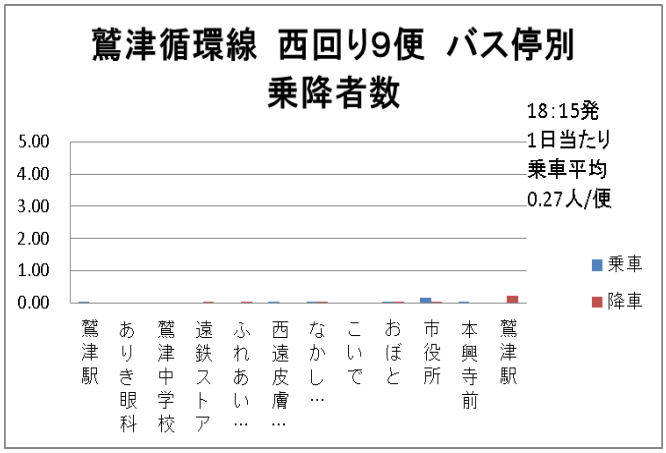


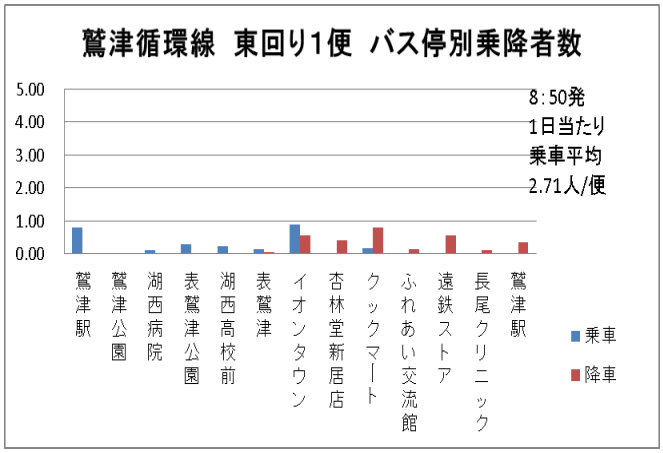


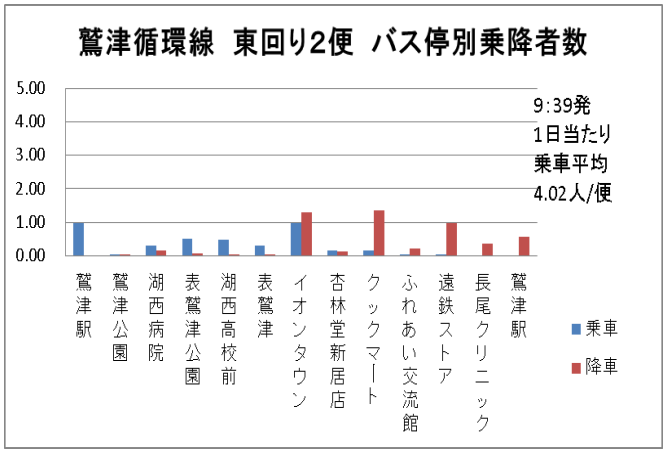


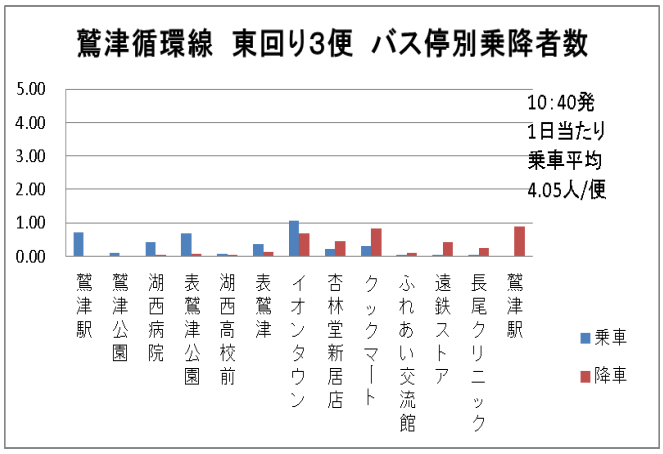
4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

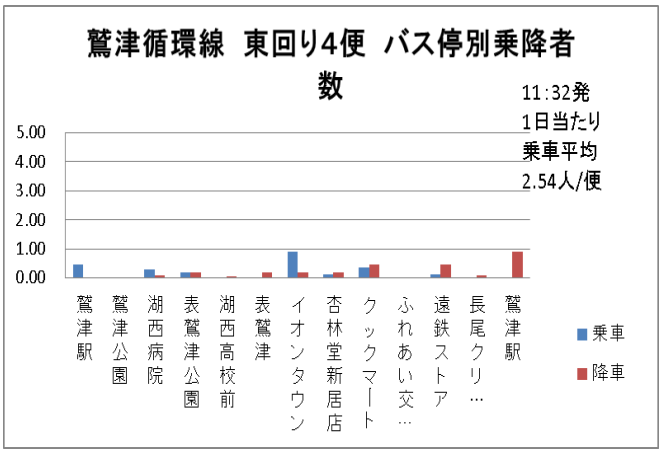


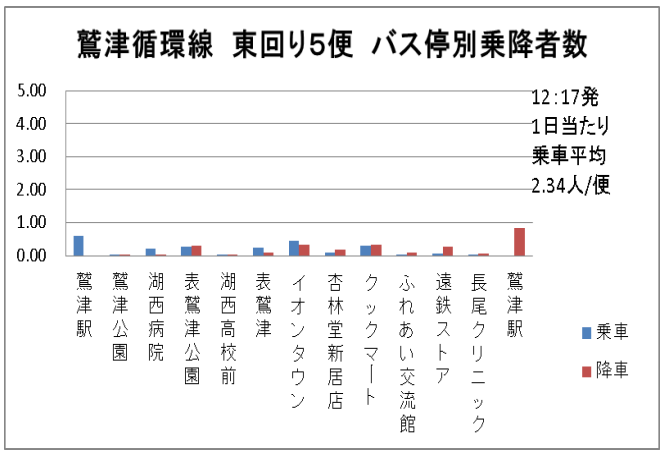


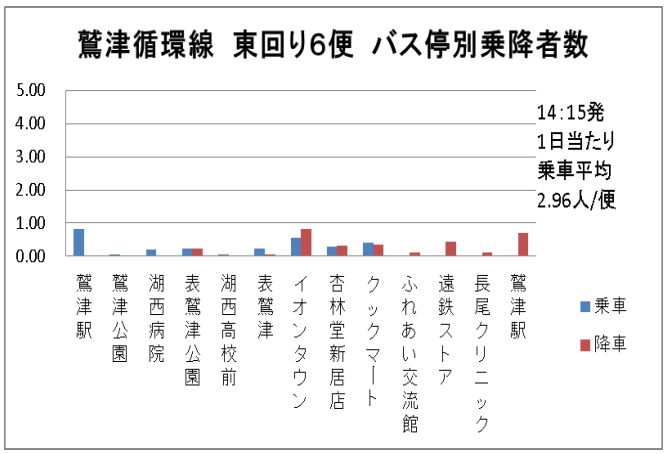




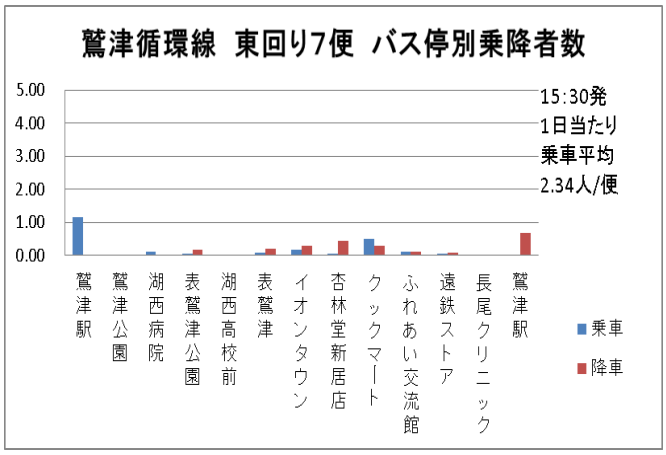


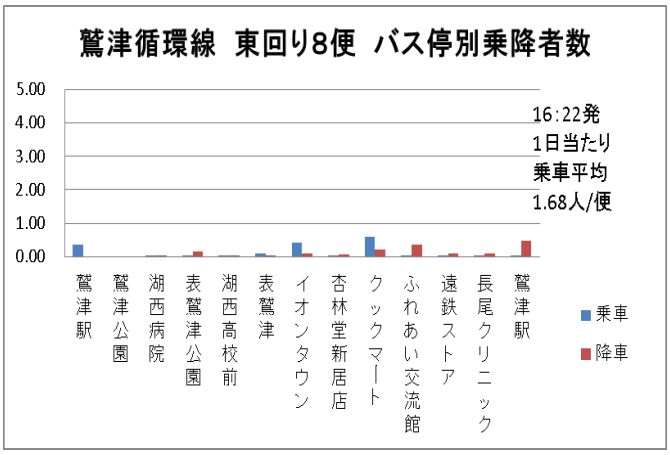


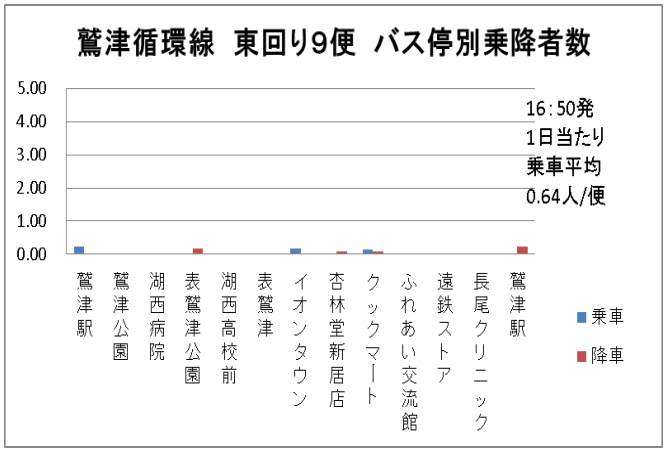


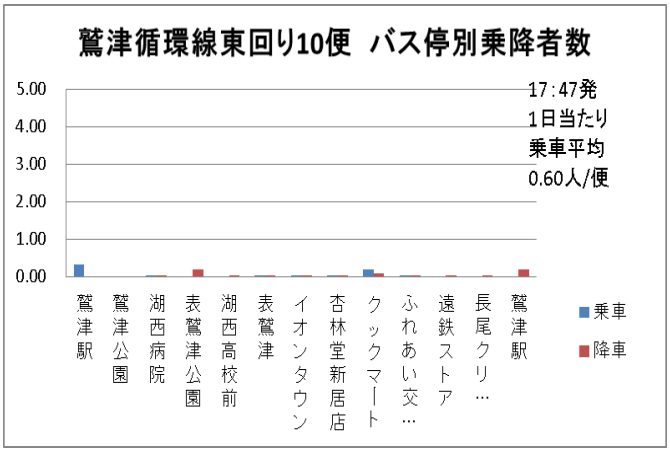


4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細









鷲津循環線　通勤便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,752	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.0	人	30点
合計				C評価

鷲津循環線　西回り1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	900	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.9	人	30点
合計				C評価

鷲津循環線　西回り2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	486	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	3.4	人	40点
合計				A評価

鷲津循環線　西回り3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,109	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.5	人	30点
合計				C評価

4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

鷲津循環線　西回り4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,612	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.9	人	30点
合計				C評価

鷲津循環線　西回り5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	882	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.9	人	30点
合計				C評価

鷲津循環線　西回り6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	2,267	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	0.7	人	30点
合計				C評価

鷲津循環線　西回り7便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	1,209	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.4	人	30点
合計				C評価

鷲津循環線　西回り8便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	3,344	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	0.5	人	30点
合計				C評価

鷲津循環線　西回り9便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	6,270	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	0.3	人	30点
合計				C評価

鷲津循環線　東回り1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	580	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.9	人	40点
合計				A評価

鷲津循環線　東回り2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	414	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	4.0	人	50点
合計				A評価

鷲津循環線　東回り3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	411	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	4.1	人	50点
合計				A評価

鷲津循環線　東回り4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	657	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.5	人	40点
合計				A評価

4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

鷲津循環線　東回り5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	710	円	40点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.3	人	40点
合計				A評価

鷲津循環線　東回り6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	563	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	3.0	人	40点
合計				A評価

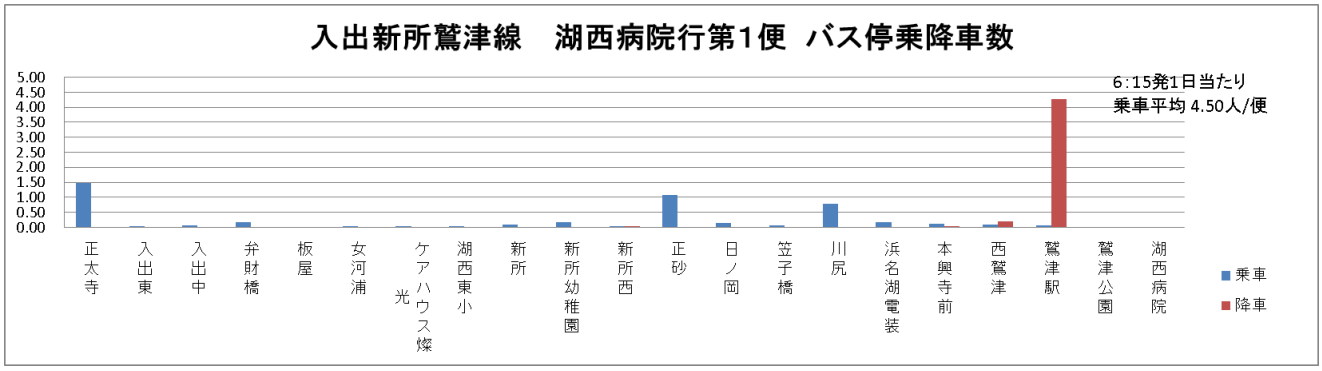
鷲津循環線　東回り7便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	713	円	40点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	2.3	人	40点
合計				A評価

鷲津循環線　東回り8便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	991	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	1.7	人	30点
合計				C評価

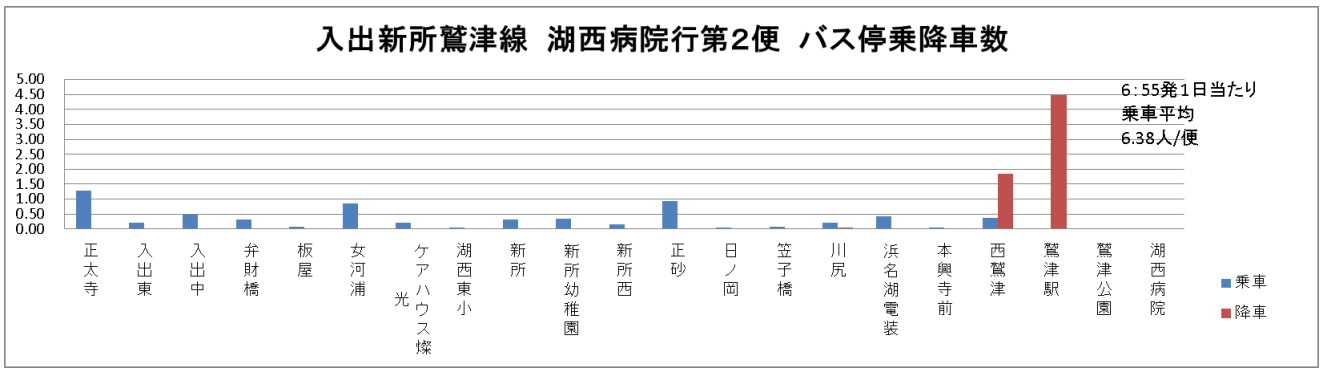
鷲津循環線　東回り9便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	2,589	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	0.6	人	30点
合計				C評価

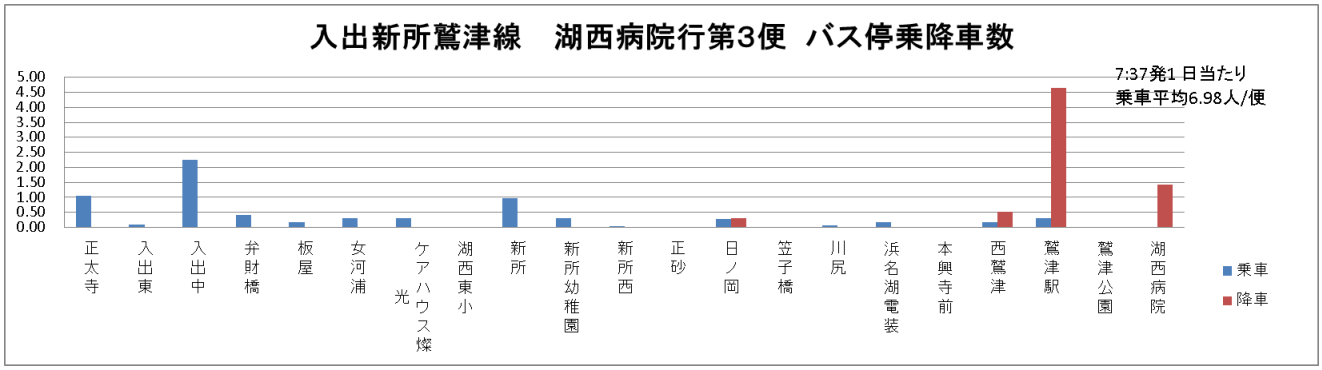
鷲津循環線　東回り10便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満 50点 B:690円以上755円未満 40点 C:755円以上 30点	2,787	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上 50点 B:2人以上4人未満 40点 C:2人未満 30点	0.6	人	30点
合計				C評価

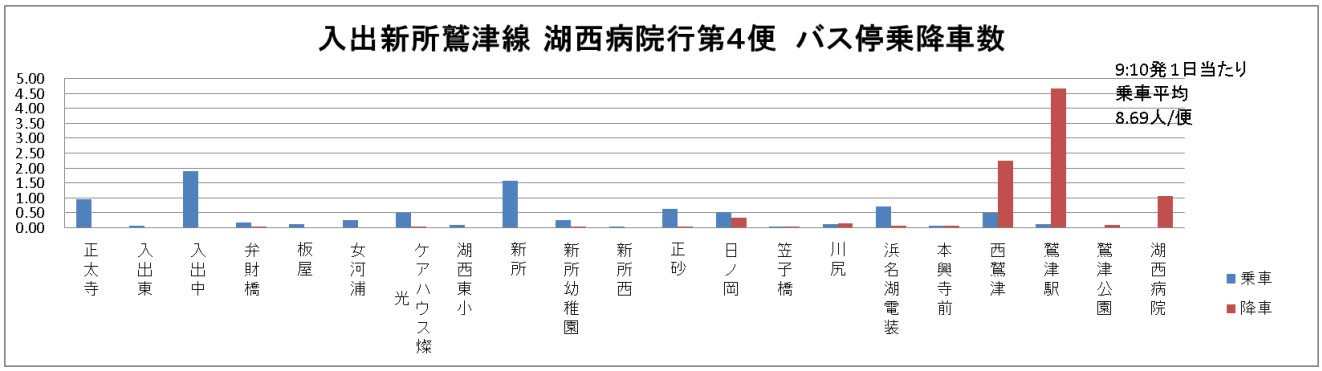
（8）入出新所鷲津線

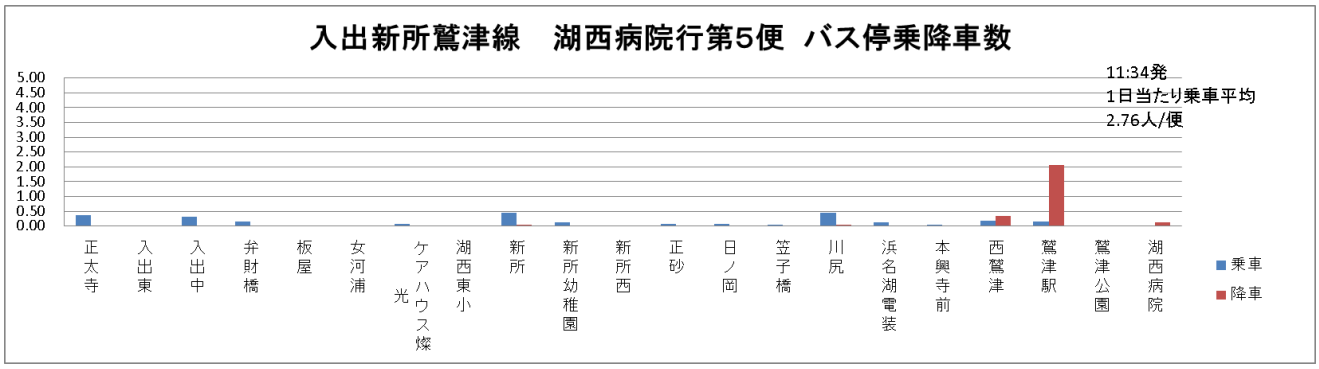


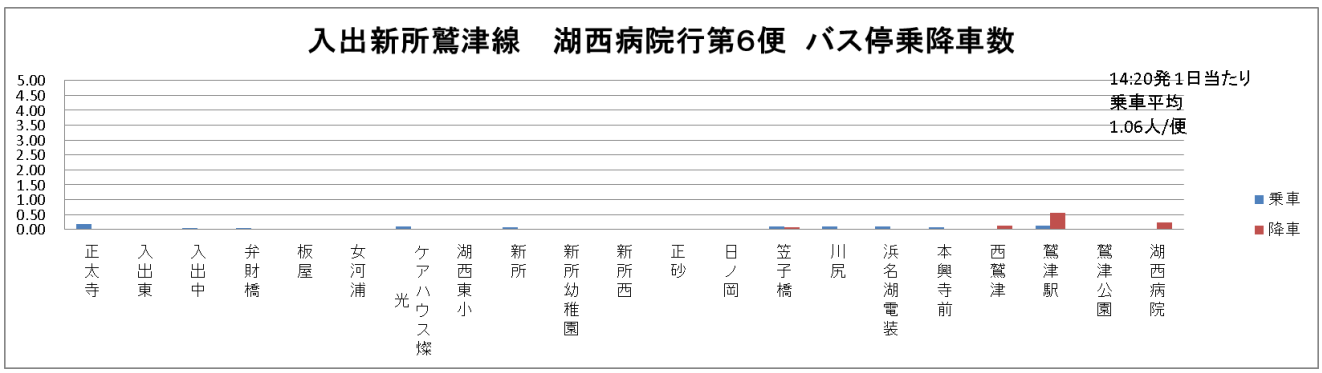
4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細



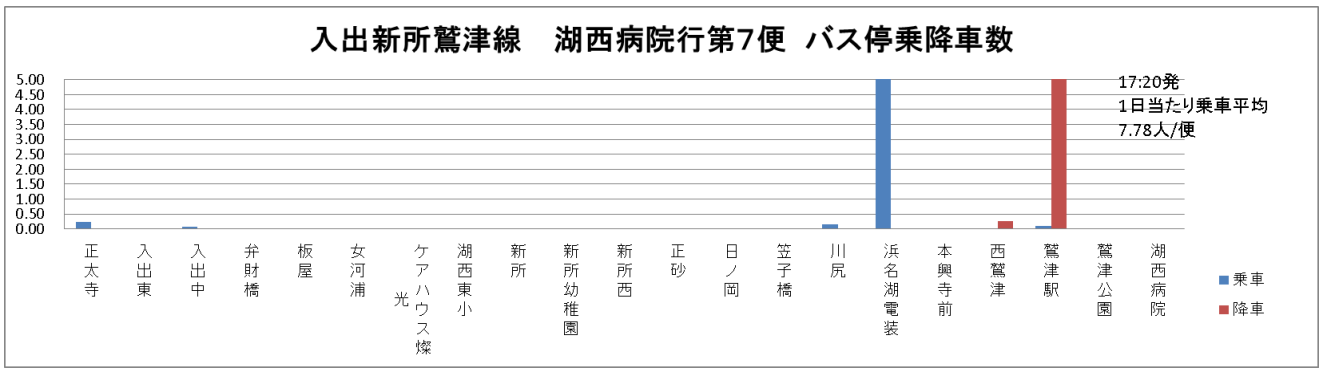


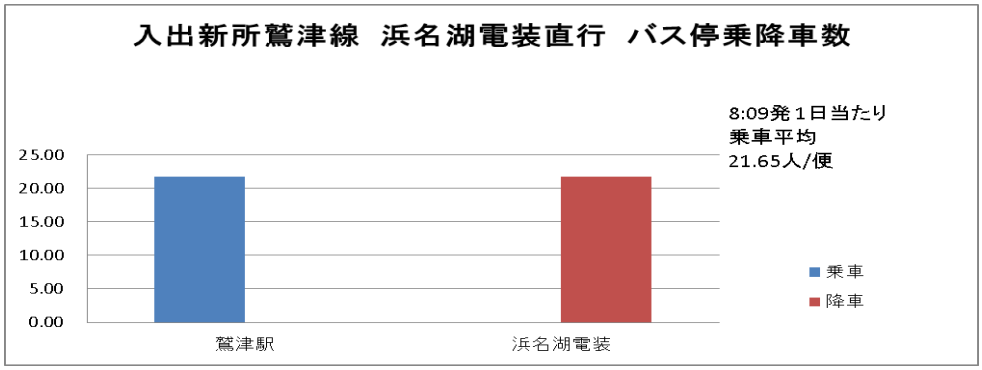


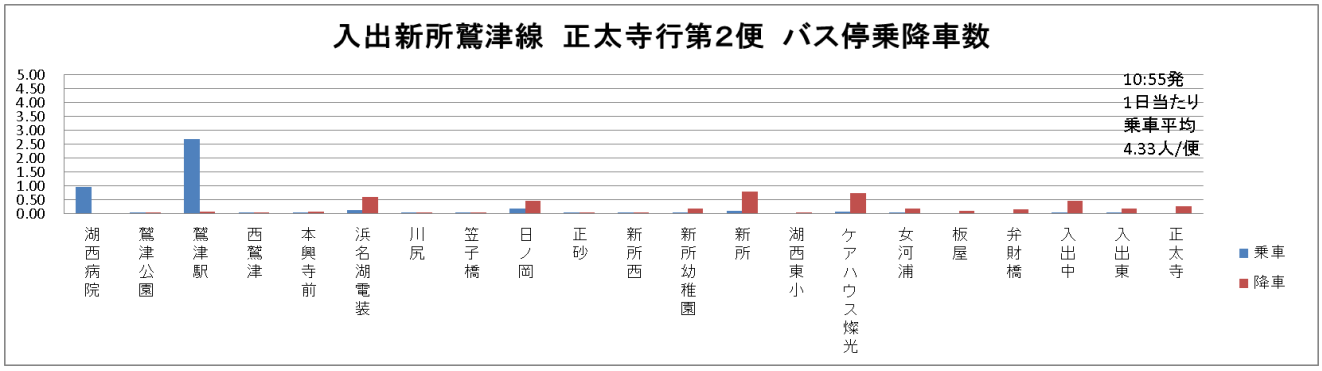


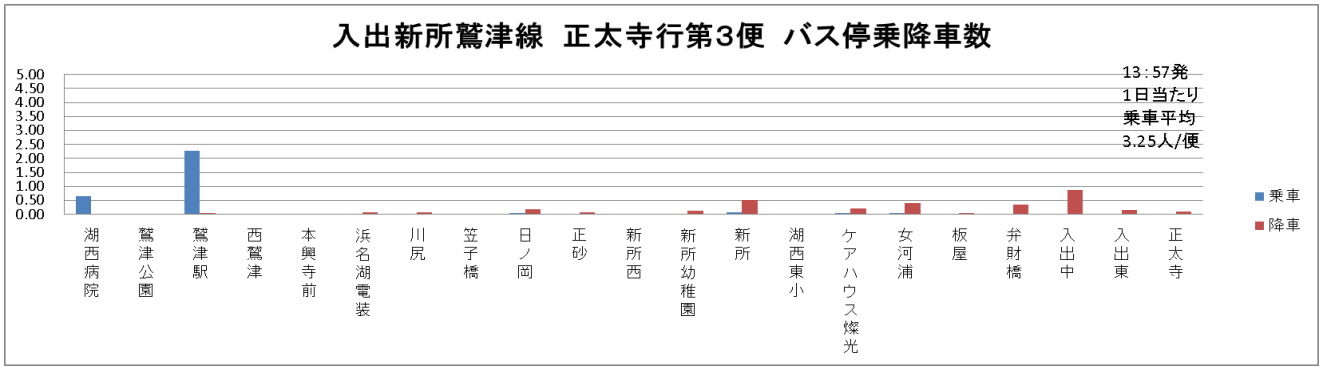


4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

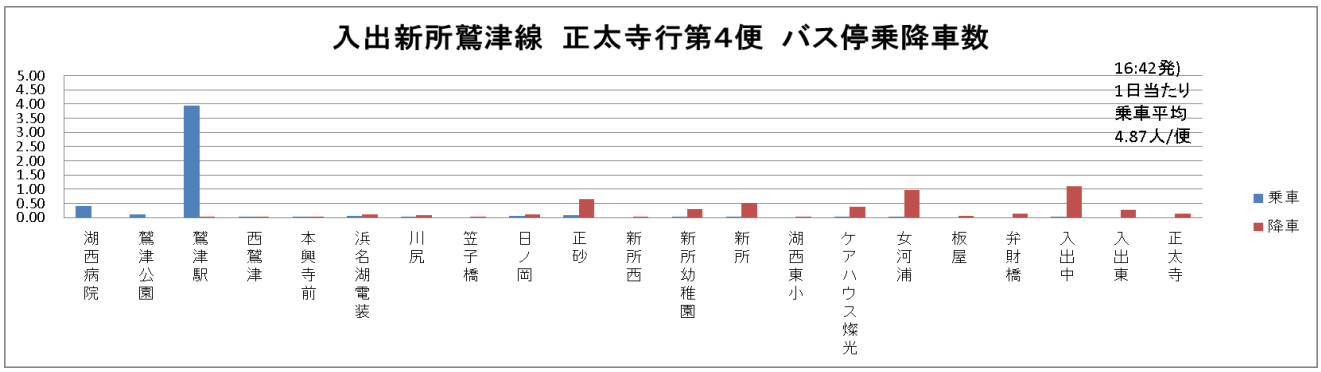


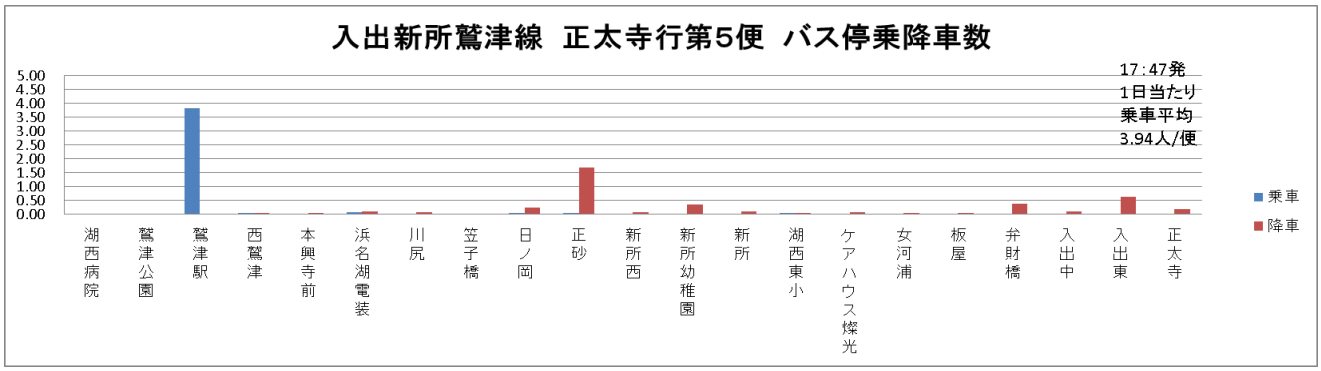


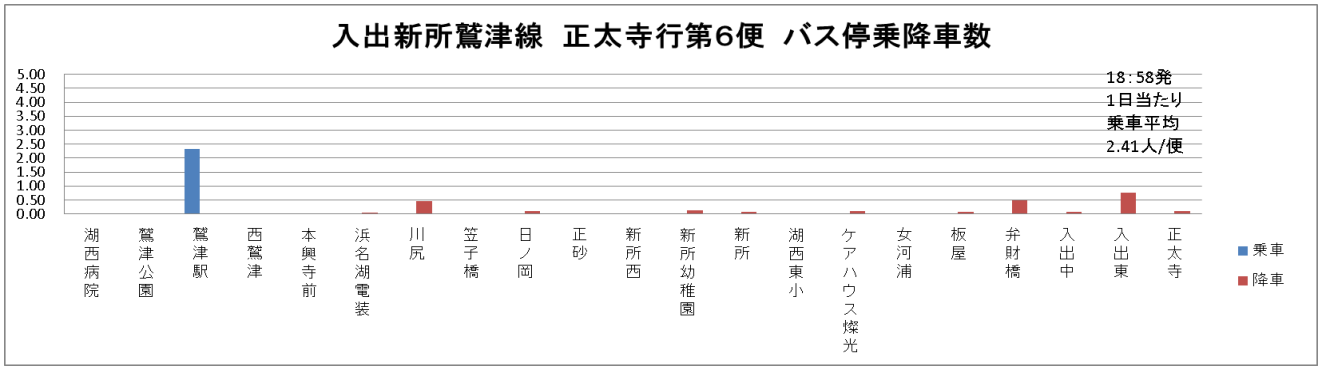




4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細







入出新所鷲津線　湖西病院行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	575	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	4.8	人	50点
合計				A評価

入出新所鷲津線　湖西病院行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	404	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	6.9	人	50点
合計				A評価

入出新所鷲津線　湖西病院行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	399	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	7.0	人	50点
合計				A評価

入出新所鷲津線　湖西病院行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	321	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	8.7	人	50点
合計				A評価

4．（参考）コーちゃんバス　実績詳細

入出新所鷲津線　湖西病院行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	1,009	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	1.1	人	30点
合計				C評価

入出新所鷲津線　湖西病院行第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	2,632	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	1.1	人	30点
合計				C評価

入出新所鷲津線　湖西病院行第7便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	358	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	7.8	人	50点
合計				A評価

入出新所鷲津線　浜名湖電装直通便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	129	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	21.6	人	50点
合計				A評価

入出新所鷲津線　正太寺行第1便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	3,227	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	0.9	人	30点
合計				C評価

入出新所鷲津線　正太寺行第2便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	643	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	4.3	人	50点
合計				A評価

入出新所鷲津線　正太寺行第3便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	856	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	3.3	人	40点
合計				B評価

入出新所鷲津線　正太寺行第4便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	572	円	50点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	4.9	人	50点
合計				A評価

入出新所鷲津線　正太寺行第5便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	707	円	40点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	3.9	人	40点
合計				A評価

入出新所鷲津線　正太寺行第6便				
評価指標	数値	R1年度数値		評価点
1便毎の利用者1人当たりの負担額(年間)	A:690円未満　50点 B:690円以上755円未満　40点 C:755円以上　30点	1,157	円	30点
1便毎の1日当たりの平均乗車人員(年間)	A:4人以上　50点 B:2人以上4人未満　40点 C:2人未満　30点	2.4	人	40点
合計				B評価

資料 2

令和元年 12 月 23 日

（件名）

地域公共交通確保維持改善事業　令和元年度事業評価について

（産業部産業振興課）

1　要旨

湖西市コミュニティバス確保維持改善事業(フィーダー事業)は、毎年度自己評価を行い、今年度においては、令和 2 年 1 月 24 日（金）までに中部運輸局長へ報告することとされています。

そのため、国土交通省中部運輸局静岡運輸支局へ次の書類を提出する。

・別添 1　　地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）
・別添 1-2　　事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

日

④事業実施の適切性の判断基準
Ａ：全ての事業を実施
Ｂ：一部の事業を実施
Ｃ：全ての事業を未実施

⑤目標・効果達成状況に係る自己評価の判断基準
Ａ：利用目標人数と利用者実績を比較し、＋5%超過
Ｂ：利用目標人数と利用者実績を比較し、±5%以内
Ｃ：利用目標人数と利用者実績を比較し、－5%未満

協議会名： 湖西市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行（航）区間、整備内容等を記載（陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合は、その旨記載）】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	Ａ・Ｂ・Ｃ評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	Ａ・Ｂ・Ｃ評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
浜松バス株式会社	岡崎循環線 浜名病院発着系統 浜名病院～新所原駅～浜名病院	・湖西市地域公共交通網形成計画に基づき利用促進策を含む様々な事業を展開した。その結果を評価改善委員会にて事業毎に評価を行い、来年度への改善提案をすることで、湖西市が目指す交通ネットワークの実現に繋げるように取り組んだ。 ・昨年度の改善点として記載があった路線維持の基準を策定し、その基準以下の便については、追加の利用促進を実施した。その後基準以下の便については、R1.10月から減便を実施した。また、運行事業者との協議を行い、より安全な運行計画の再検討を行い、R1.10月からダイヤ改正を実施した。	Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。	Ａ	利用者目標：4,025人 利用者実績：4,304人 （+6.93%）	湖西市地域公共交通網形成計画に記載された実施事業を実施する。 ・実施事業 ①路線の再編 ②運賃体系の見直し
浜松バス株式会社	岡崎循環線 下校系統 新所原駅～JA湖西北支店～新所原駅		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	白須賀岡崎線 通学系統 新所原駅～笠子北～おんやど白須賀		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。	Ｃ	利用者目標：11,578人 利用者実績：10,232人 （−13.15%） ・運行経路上にある白須賀地区にて、デマンド型乗合タクシーを実証実験を実施している。そのため、同地区から運行経路上にある医療施設への乗降者が減少している。 （デマンド型乗合タクシーの主な利用施設は医療施設・買物施設）	湖西市地域公共交通網形成計画に記載された実施事業をスケジュールに沿って実施する。 ・実施事業内容 ①路線の再編 ②運賃体系の見直し 沿線の一部地域において、デマンド型乗合タクシーを運行している地域があるため、地域住民の移動ニーズや実態に合った路線改善の検討を行う。
浜松バス株式会社	白須賀岡崎線 おんやど白須賀発系統(1便) おんやど白須賀～駅南一丁目～浜名病院		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	白須賀岡崎線 浜名病院発系統 浜名病院～新所原駅～おんやど白須賀		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	白須賀岡崎線 おんやど白須賀発系統(2-4便) おんやど白須賀～新所原駅～浜名病院		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	白須賀岡崎線 新所原駅着系統 おんやど白須賀～西部公民館～新所原駅		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。			

（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

日

協議会名： 湖西市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）

④事業実施の適切性の判断基準
Ａ：全ての事業を実施
Ｂ：一部の事業を実施
Ｃ：全ての事業を未実施

⑤目標・効果達成状況に係る自己評価の判断基準
Ａ：利用目標人数と利用者実績を比較し、＋5%超過
Ｂ：利用目標人数と利用者実績を比較し、±5%以内
Ｃ：利用目標人数と利用者実績を比較し、－5%未満

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行（航）区間、整備内容等を記載（陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合は、その旨記載）】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	Ａ・Ｂ・Ｃ評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	Ａ・Ｂ・Ｃ評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
浜松バス株式会社	白須賀鷲津線 通学系統 長谷西～市役所～鷲津駅	前頁と同様	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	利用者目標：15,938人 利用者実績：16,849人 （+5.72%）	湖西市地域公共交通網形成計画に記載された実施事業をスケジュールに沿って実施する。 ・実施事業内容 ①路線の再編 ②運賃体系の見直し 沿線の一部地域において、デマンド型乗合タクシーを運行している地域があるため、地域住民の移動ニーズや実態に合った路線改善の検討を行う。
浜松バス株式会社	白須賀鷲津線 鷲津駅発長谷西系統 鷲津駅～本興寺～長谷西		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	白須賀鷲津線 長谷西発湖西病院着系統 長谷西～市役所～湖西病院		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	白須賀鷲津線 長谷西⇔湖西病院系統（4-6.2-5便）長谷西～境宿～湖西病院		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	白須賀鷲津線 鷲津駅⇔湖西病院系統（豊田佐吉記念館除く）鷲津駅～長谷西		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	白須賀新居鷲津線 通学系統 JA白須賀支店～新弁天～JA白須賀支店		A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	利用者目標：17,570人 利用者実績：16,266人 （-8.02%） ・運行経路上にある白須賀地区にて、デマンド型乗合タクシーを実証実験を実施している。そのため、同地区から運行経路上にある医療施設への乗降者が減少している。 （デマンド型乗合タクシーの主な利用施設は医療施設・買物施設）	湖西市地域公共交通網形成計画に記載された実施事業をスケジュールに沿って実施する。 ・実施事業内容 ①路線の再編 ②運賃体系の見直し 沿線の一部地域において、デマンド型乗合タクシーを運行している地域があるため、地域住民の移動ニーズや実態に合った路線改善の検討を行う。
浜松バス株式会社	白須賀新居鷲津線 JA白須賀支店発系統 JA白須賀支店～新居町駅～市役所		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	白須賀新居鷲津線 市役所発系統 市役所～新居町駅～JA白須賀支店		A	計画どおり事業は適切に実施された。			

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

日

協議会名： 湖西市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）

④事業実施の適切性の判断基準
Ａ：全ての事業を実施
Ｂ：一部の事業を実施
Ｃ：全ての事業を未実施

⑤目標・効果達成状況に係る自己評価の判断基準
Ａ：利用目標人数と利用者実績を比較し、＋5%超過
Ｂ：利用目標人数と利用者実績を比較し、±5%以内
Ｃ：利用目標人数と利用者実績を比較し、－5%未満

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行（航）区間、整備内容等を記載（陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合は、その旨記載）】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	Ａ・Ｂ・Ｃ評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	Ａ・Ｂ・Ｃ評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
浜松バス株式会社	知波田鷲津線 通学系統 横山会館～鷲津駅・横山会館～知波田駅		A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	利用者目標：11,773人 利用者実績：11,897人 （+1.05%）	湖西市地域公共交通網形成計画に記載された実施事業をスケジュールに沿って実施する。 ・実施事業内容 ①路線の再編 ②運賃体系の見直し
浜松バス株式会社	知波田鷲津線 大知波西発(月水金)系統 大知波西～鷲津駅～湖西病院		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	知波田鷲津線 横山会館発着(火木)系統 横山会館～鷲津駅～湖西病院		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	知波田鷲津線 知波田駅着系統 知波田駅～鷲津駅～湖西病院		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	岡崎鷲津線 浜名病院発第1便系統 浜名病院～市役所～湖西病院	前頁と同様	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	利用者目標：16,581人 利用者実績：16,563人 （−0.11%） ・H29年度利用者実績と比較して利用者は増加している。新たなバス利用者の増加に向けて湖西市地域公共交通網形成計画に記載された事業を実施する。	湖西市地域公共交通網形成計画に記載された実施事業をスケジュールに沿って実施する。 ・実施事業内容 ①路線の再編 ②運賃体系の見直し
浜松バス株式会社	岡崎鷲津線 湖西病院発系統(1便)＋木曜系統 湖西病院～市役所～浜名病院		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	岡崎鷲津線 浜名病院発(2-7便)系統 浜名病院～アメニティプラザ～湖西病院		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	岡崎鷲津線 湖西病院発(2-6便)系統 湖西病院～アメニティプラザ～浜名病院		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	岡崎鷲津線 浜名病院発(2-7便)木曜系統 浜名病院～湖西病院		A	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	岡崎鷲津線 湖西病院発新所原駅系統 湖西病院～新所原駅		A	計画どおり事業は適切に実施された。			

（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

日

協議会名： 湖西市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）

④事業実施の適切性の判断基準
Ａ：全ての事業を実施
Ｂ：一部の事業を実施
Ｃ：全ての事業を未実施

⑤目標・効果達成状況に係る自己評価の判断基準
Ａ：利用目標人数と利用者実績を比較し、＋5%超過
Ｂ：利用目標人数と利用者実績を比較し、±5%以内
Ｃ：利用目標人数と利用者実績を比較し、－5%未満

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行（航）区間、整備内容等を記載（陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助（調査検討の経費を除く。）を受けている場合は、その旨記載）】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	Ａ・Ｂ・Ｃ評価	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	Ａ・Ｂ・Ｃ評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか（方向性又は具体的な内容）を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
浜松バス株式会社	入出新所鷲津線 正太寺鷲津駅系統 正太寺～新所～鷲津駅	前頁と同様	Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。	Ｂ	利用者目標：20,312人 利用者実績：19,355人 （−4.94%） ・H30.4月から自主運行からコミュニティバスへの編入を実施したため、運賃体系等の事前周知が不足していたと分析。（少しずつ利用者増が見受けられる。）	湖西市地域公共交通網形成計画に記載された実施事業をスケジュールに沿って実施する。 ・実施事業内容 ①路線の再編 ②運賃体系の見直し
浜松バス株式会社	入出新所鷲津線 正太寺湖西病院系統 正太寺～鷲津駅～湖西病院		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。			
浜松バス株式会社	入出新所鷲津線 浜名湖電装系統 鷲津駅～本興寺前～浜名湖電装		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。			
遠鉄タクシー（株）	鷲津循環線（通学便） 表鷲津～鷲津駅～浜名湖電装		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。	Ｂ	利用者目標：9,334人 利用者実績：9,053人 （−3.10%） ・他路線の路線改善前は他路線からの乗継に利用されていたが、改善後はバス停が重複し、他路線からの乗継利用が減少したと推測。	湖西市地域公共交通網形成計画に記載された実施事業をスケジュールに沿って実施する。 ・実施事業内容 ①路線の再編 ②運賃体系の見直し
遠鉄タクシー（株）	鷲津循環線（西回り） 鷲津駅～市役所～鷲津駅		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。			
遠鉄タクシー（株）	鷲津循環線（東回り） 鷲津駅～イオンタウン湖西～鷲津駅		Ａ	計画どおり事業は適切に実施された。			

（別添１－２）

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和　　年　　月　　日

協議会名：	湖西市地域公共交通会議

評価対象事業名：	地域公共交通確保維持事業（フィーダー）

地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	別添１－２は、補助対象事業ごとに作成してください。 例：地域内フィーダー系統補助と、調査事業（計画策定）を同時 多様な公共交通が相互に連携し、市民の生活行動や来訪者の観光交流等の移動ニーズに応じた公共交通ネットワークを形成することで、誰もが、安全・安心・快適に移動できる交通環境が充実した暮らしやすいまちを実現する。

資料 3-1

令和元年 12 月 23 日

（件名）

生活交通確保計画（案）　遠州鉄道（株）路線について

（産業部産業振興課）

１　要旨

令和元年 9 月に遠州鉄道（株）が、浜名線（浜松駅～湖西市役所）の令和 3 年度（令和 2 年 10 月～令和 3 年 9 月運行）の運行について、静岡県生活交通確保対策協議会に対し単独継続困難の申し出を行った。

11 月 12 日（火）に報告された令和 3 年度の収支状況、収支予定等の情報に基づき検討結果を報告する。

２　対応

浜名線は、地域の基幹路線であり、地域住民の日常生活の足として欠くことのできない路線であるため、継続運行を要望する。また、次の書類を静岡県生活交通確保対策協議会へ提出する。

・様式第 5 号　乗合バス路線・自主運行路線調整結果報告書
・様式第 6 号　湖西市生活交通確保計画案
・様式第 7 号　令和 3 年度収支改善計画

３　収支状況

様式第 6 号のとおり

４　収支予定計画

様式第 6 号のとおり

様式第5号（用紙　日本工業規格A4横型）

乗合バス路線・自主運行路線調整結果報告書

湖産振第　　号
令和元年　月　日

静岡県生活交通確保対策協議会長　様

湖西市長　　影山　剛士

静岡県生活交通確保対策協議会長から要請のあった路線について検討・調整を実施したので、次のとおり報告します。

事業者又は市町コード	申し出番号	系統名（路線名）	検討・調整結果	検　討　・　調　整　の　経　緯	生活交通確保計画への記載
108　18	4	浜名線	国庫補助による路線の維持	令和元年11月13日浜松市と協議 令和元年12月23日湖西市地域公共交通会議で協議 住民の足として欠くことができないため路線の継続運行を要望。	○

※検討・調整の経緯はなるべく詳細に記載すること。記載に代えて議事録等の検討・調整経緯が詳細に明記されている資料を添付してもよい。
※生活交通確保計画への記載の欄には、申し出に係る前年度の生活交通確保計画に記載のある場合には○、ない場合には×を記入すること。

様式第6号（用紙　日本工業規格A4横型）

湖西市生活交通確保計画案

湖産振第　　号
令和元年　　月　　日

静岡県生活交通確保対策協議会長　様

湖西市長　影山 剛士　印

令和3年度の生活交通確保計画案を作成したので、提出します。

事業者番号又は市町コード	申し出番号	区分	系統名（路線名）	運行系統			輸送サービスの範囲（路線沿線の需要と特性、地域住民数、利用者の属性など）	輸送サービスの形態		関係市町名				運行時間帯
				起点	経過地	終点		運行形態	運行事業者名					
108	4	現行	浜名	浜松駅	舞阪協働センター	湖西市役所	浜松市から湖西市、生活路線	乗合バス	遠州鉄道（株）	浜松市	湖西市			6:09～18:41
		計画	浜名	浜松駅	舞阪協働センター	湖西市役所	浜松市から湖西市、生活路線	乗合バス	遠州鉄道（株）	浜松市	湖西市			6:09～18:50

事業者番号又は市町コード	申し出番号	区分	キロ程（km）	1日あたり運行回数（回）	平均乗車密度（人）	輸送量（人・回）	実車走行キロ程（km）	競合区間キロ程（km）	経常費用（千円）	経常収入（千円）	欠損額 a（千円）	競合区間のカット額 b（千円）	合計額 a−b（千円）	公的支援の方法	収支改善策	継続協議
108	4	現行	22.6/22.5	3.0	5.2	15.6	49,519.8		19,143	10,299	8,844		8,844	国庫補助	営業拠点の営業時間変更や窓口の再編	
		計画	22.6/22.5	3.0	5.2	15.6	49,384.5		19,335	10,377	8,958		8,958	国庫補助	営業拠点の営業時間変更や窓口の再編	

※路線名欄には、系統毎に記載すること
※現行の欄には、事業者及び市町が提出した申出書及び申し出路線の現況の最終年度の数値を記入すること。
※運行形態の欄には、乗合バス、自主運行バス、乗合タクシー、スクールバス、医療バス、無料バスなどの種別を記入すること。
※運行事業者の欄には、運行形態に関わらず、実際に運行事業を行う者の事業者名又は団体名を記入すること。
※競合区間欄には、当該系統に競合する系統数、競合する区間の競合率及び総輸送量並びにキロ程を記載すること。
※競合区間のカット額は、カットの対象となる系統について、欠損額に[競合区間キロ程／系統キロ程]を乗じて得られた額を記載すること。
※平均乗車密度、輸送量、経常費用、経常収入、欠損額の計画はその算出根拠を別途添付すること。
※国庫補助対象となる系統については、前年10月～当年9月を1年度として算定した数値を記入すること。
※継続協議欄には、直近の申し出より以前に申し出を行った系統であって、協議結果が継続協議であったものについては、〇を記載すること。

様式第7号（用紙　日本工業規格A4横型）

令和3年度収支改善計画

遠鉄運第　　番　号
年　　月　　日

静岡県生活交通確保対策協議会長　様

遠州鉄道　株式会社
代表取締役　斉藤　薫　印

令和3年度の収支改善計画を作成したので、提出します。

収支改善計画

利　用　促　進　策	経　費　削　減　策
大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売	営業拠点の営業時間の変更や窓口の再編を行うことにより、間接部門人件費を抑制

※路線ごと、市町ごとに計画する場合にはその旨を記載すること

地域間幹線系統市町取組シート　　様式3

市町名　　湖西市

系統名	取組内容
浜名線	・湖西市バス運行評価改善委員会の事務局として参加を依頼している。また、湖西市地域公共交通網形成計画に基づき、同委員会にて地域間幹線における昨年度の運行内容の評価及び取組提案を書面にて報告している。 ・湖西市HPにて、運行事業者HP、時刻表、路線図のURLを添付し、広く掲載している。 ・市役所担当課窓口にて時刻表を配置し、市民からの問い合わせに対応している。

（＊）当該系統に対するMMなど利用促進に関する取組や金銭的負担等について具体的に記載

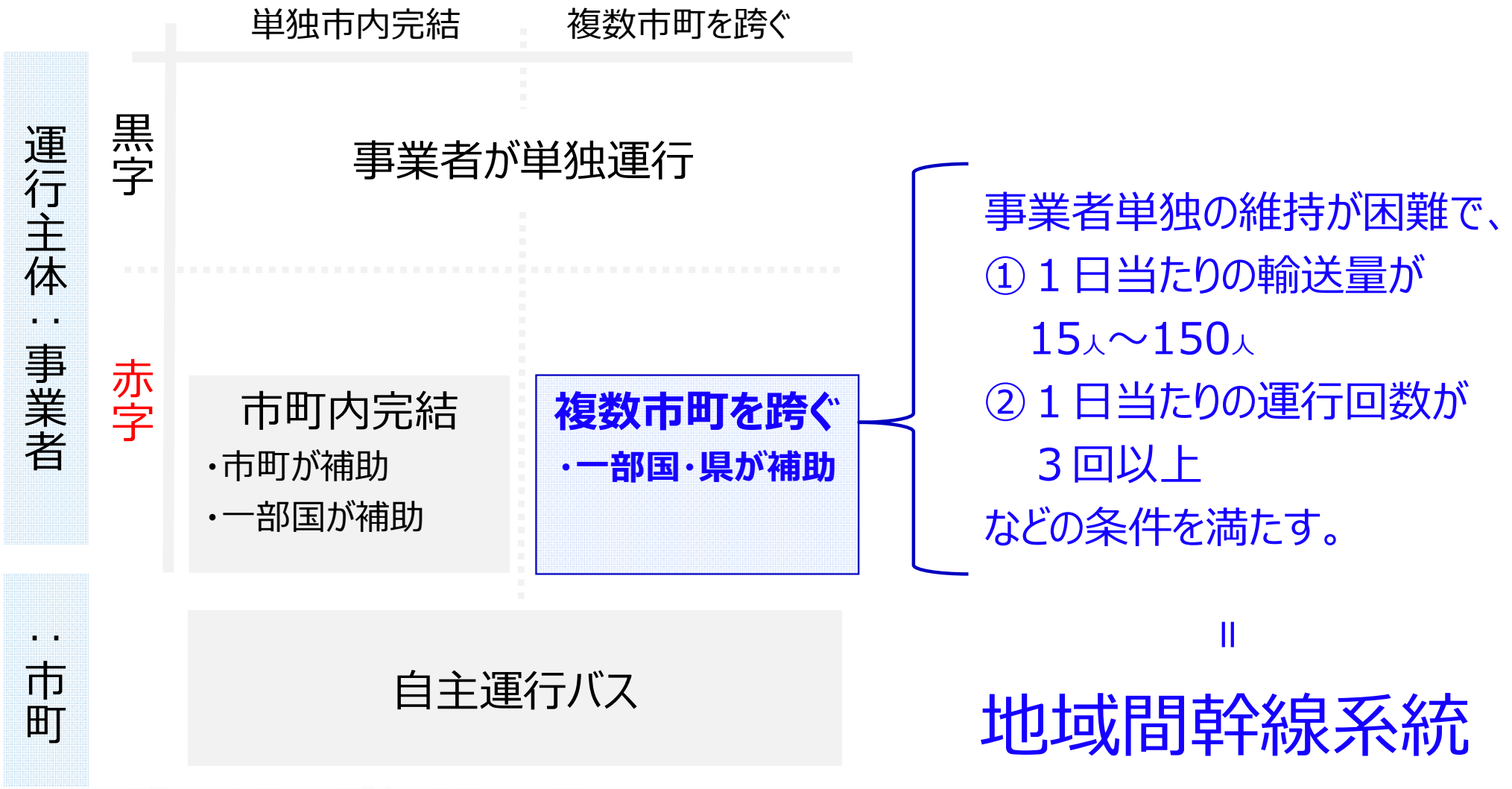
地域間幹線系統に関する事業評価結果

令和元年度

静岡県交通基盤部都市局地域交通課

地域間幹線系統とは・・・

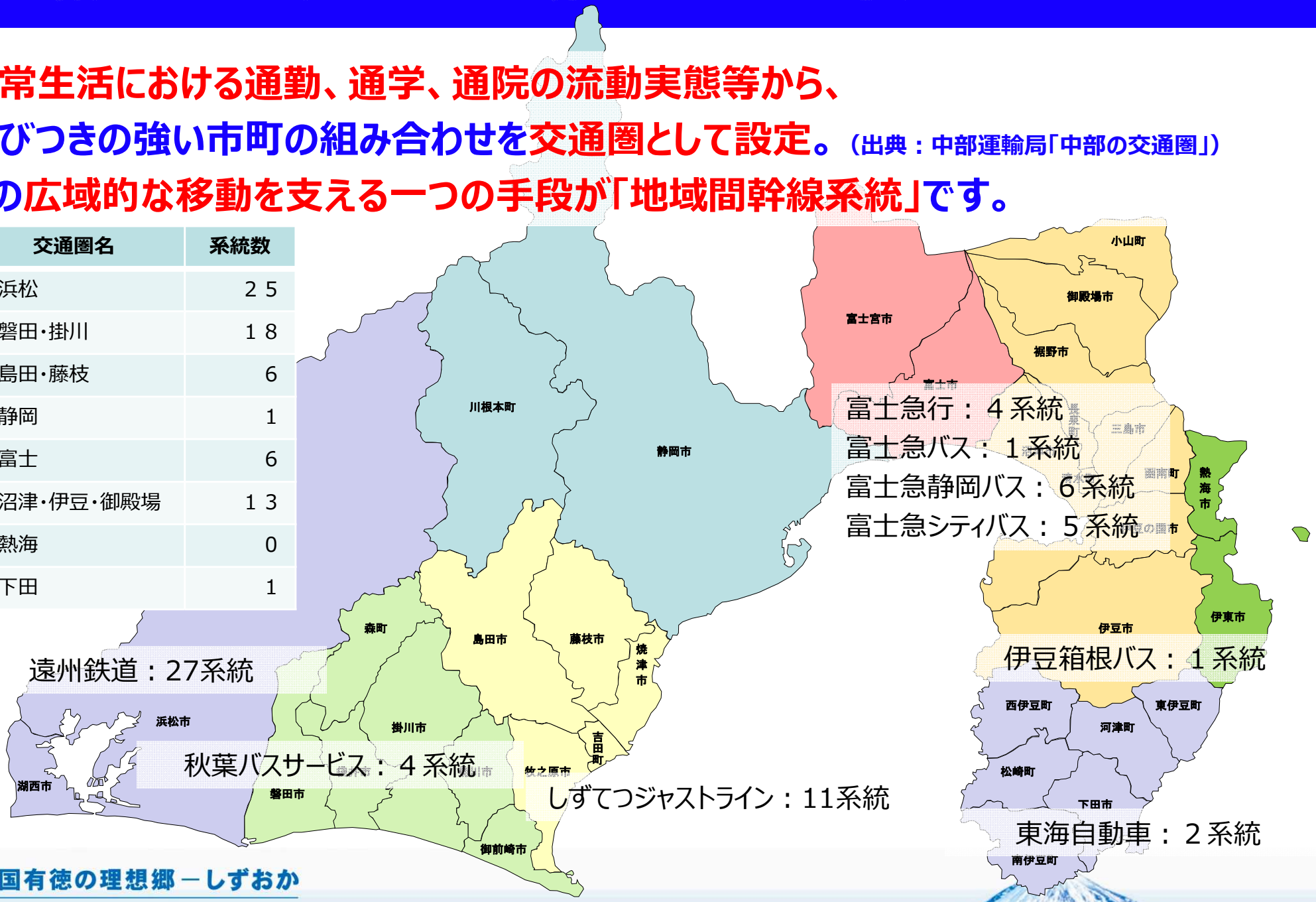
収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



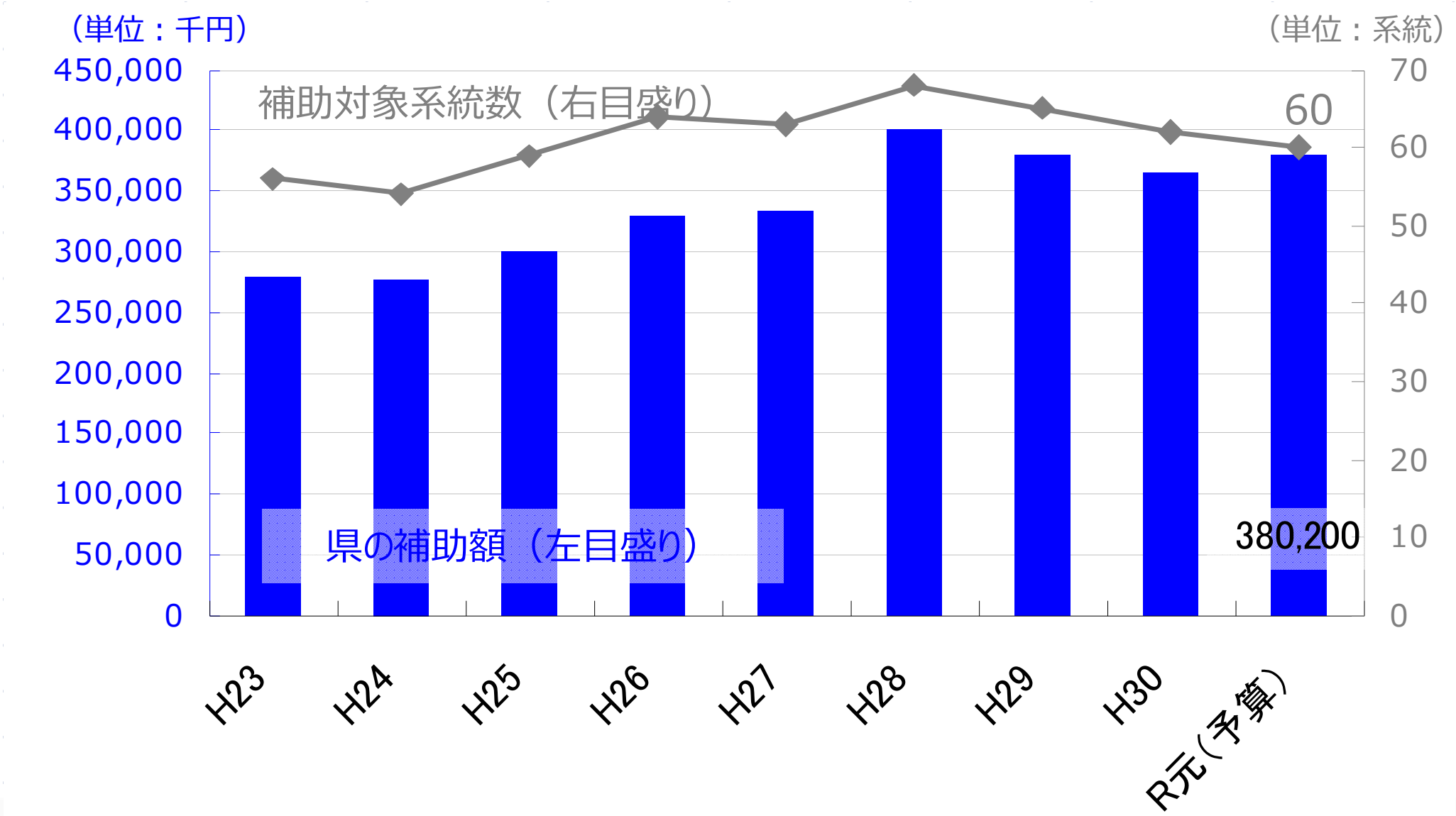
地域間幹線系統は地域にとって重要な路線

日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、
結びつきの強い市町の組み合わせを交通圏として設定。（出典：中部運輸局「中部の交通圏」）
この広域的な移動を支える一つの手段が「地域間幹線系統」です。

交通圏名	系統数
①浜松	２５
②磐田・掛川	１８
③島田・藤枝	6
④静岡	1
⑤富士	6
⑥沼津・伊豆・御殿場	１３
⑦熱海	0
⑧下田	1



静岡県内の地域間幹線系統と補助額の推移

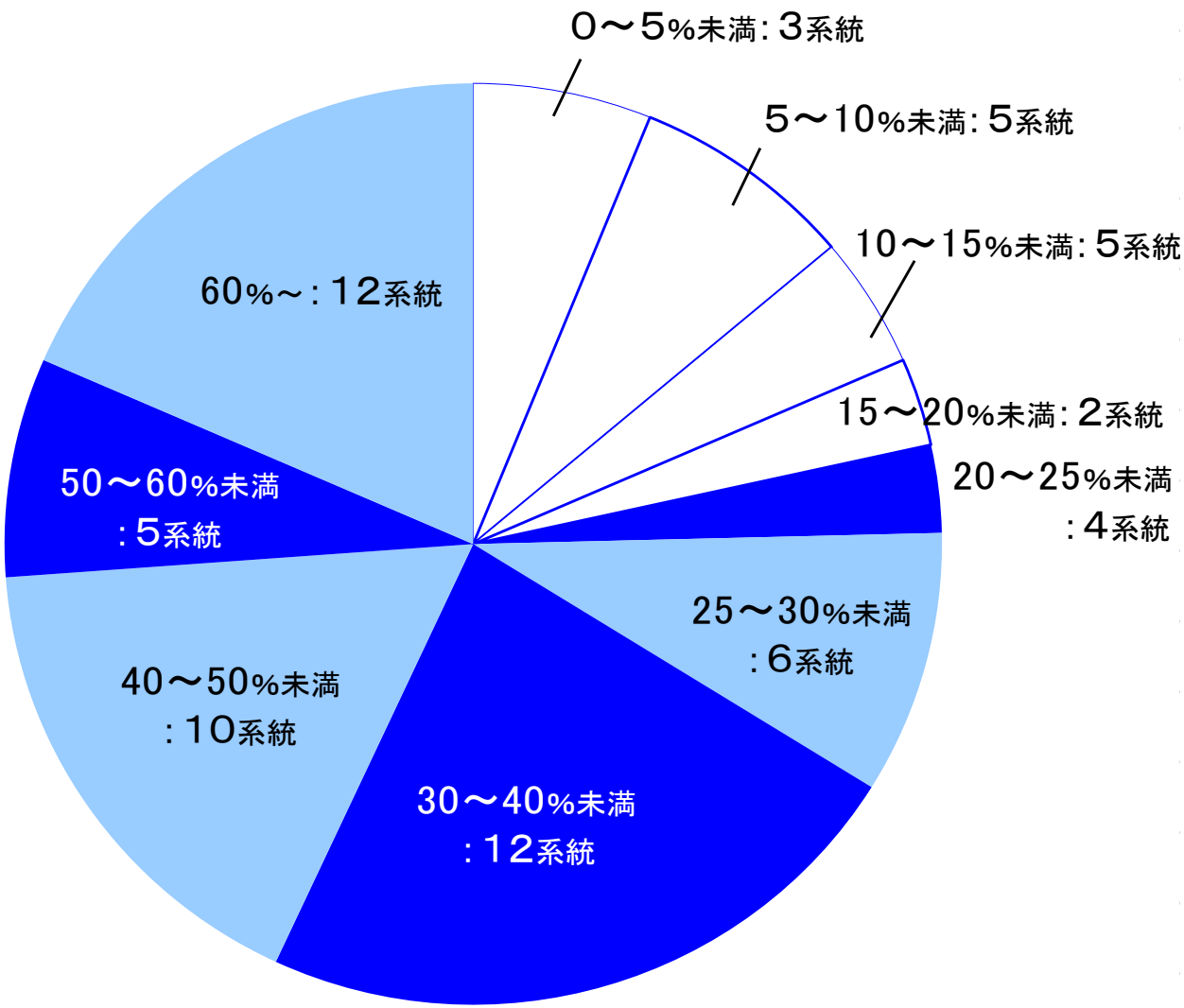


静岡県の地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をＡ・Ｂ・Ｃで評価

項　目	評価する内容	評　価
①運行回数	計画値に対する実績値	計画数以上：３点 計画数未満：０点
②収支率	実績値	30%未満：０点（５%毎に３点加算） 55%以上：18点（満点）
③乗車人員	計画値に対する実績値	５%超：６点、 △５%以上５%未満：３点 △５%超：０点
④ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：１箇所２点 その他のバス停での結節：１箇所１点
⑤広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	５%未満：０点（５%毎に５点加算） 20%以上：20点（満点）
⑥キロ当たり経費	国が示す標準単価との比較	単価以上：０点（△５%毎に５点加算） △15%超：12点
合　計		Ａ評価：52～79点 Ｂ評価：26～51点 Ｃ評価：0～25点

広域利用状況（幹線を使って市町を跨ぐ人の割合）



20%以上（満点の系統）

全体の３／４以上

令和元年度の評価結果　　※詳細は別添

	A評価	B評価	C評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	4	0	0	4
遠州鉄道	10	17	0	27
しずてつジャストライン	1	10	0	11
富士急行	1	3	0	4
富士急バス	1	0	0	1
富士急静岡バス	3	1	0	4
富士急シティバス	3	2	0	5
伊豆箱根バス	0	1	0	1
新東海バス	1	0	0	1
南伊豆東海バス	1	0	0	1
合　計	25	35	0	60

一方で・・・

輸送量20人未満の系統（15人未満の系統は補助対象外に・・・）

事業者名	系統名	起点	終点	輸送量
秋葉バスサービス	**秋葉線**	袋井駅前	気多	**17.8**
秋葉バスサービス	**秋葉中遠線**	大東支所	袋井駅南口	**19.3**
遠州鉄道	**大久保線**	浜松駅	山崎	**19.7**
遠州鉄道	**大久保線**	浜松駅	田端住宅	**16.8**
遠州鉄道	**浜名線**	浜松駅	湖西市役所	**15.3**
遠州鉄道	**笠井高台線**	浜松駅	山東	**19.8**
遠州鉄道	**北遠本線**	西鹿島駅	水窪町	**15.5**
遠州鉄道	**北遠本線**	西鹿島駅	唐沢	**16.0**
遠州鉄道	**掛塚さなる台線**	浜松駅	横須賀車庫	**19.3**
富士急行	**御殿場線**	御殿場駅	三島駅	**18.5**
富士急静岡バス	**曽比奈線**	西富士宮駅	曽比奈	**18.1**
富士急静岡バス	**大渕線**	吉原中央駅	富士宮駅	**15.3**
富士急シティバス	**須山線**	三島駅	須山	**19.5**
富士急シティバス	**須山線**	三島駅	下和田上	**16.2**
富士急シティバス	**原線**	沼津駅	東田子浦駅	**19.4**

令和元年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名		系統名	評価項目① 運行回数 満点3点	評価項目② 収支率 満点18点	評価項目③ 乗車人員 満点6点	評価項目④ ネットワーク 満点20点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点20点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点12点	点数 （A：52～79） （B：26～51） （C：　～25）	評価				事業者 平均	全体評価
										A	B	C	計		
山梨交通	1	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	6	3	6	20	0	38		○		1	38.0	
秋葉バスサービス	2	秋葉線（袋井駅前～遠州森町～気多）	3	6	0	11	20	12	52	○			4	58.5	
	3	秋葉中遠線（袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町）	3	18	3	11	15	12	62	○					
	4	秋葉中遠線（大東支所～袋井駅南口）	3	12	3	6	20	12	56	○					
	5	秋葉中遠線（横須賀車庫～袋井駅南口）	3	18	6	5	20	12	64	○					
遠州鉄道	6	大久保線（浜松駅～山崎）	0	12	0	15	5	0	32		○		27	57.8	
	7	大久保線（浜松駅～田端住宅）	0	18	3	12	0	0	33		○				
	8	伊佐見線	0	15	3	14	0	0	32		○				
	9	浜名線	3	18	3	13	5	0	42		○				
	10	笠井高台線	3	18	6	18	5	0	50		○				
	11	浜北医大三方原線	0	12	0	17	20	0	49		○				
	12	渋川線（浜松駅～渋川儀光）	3	15	3	20	20	0	61	○					
	13	渋川線（浜松駅～伊平）	3	18	3	20	20	0	64	○					
	14	城之崎線	0	15	6	7	10	0	38		○				
	15	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	3	18	6	13	20	0	60	○					
		磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	3	18	6	13	20	0	60						
	16	中ノ町磐田線	0	18	6	12	10	0	46		○				
	17	北遠本線（H30.10.01～H30.10.24）	3	6	0	8	20	0	37		○				
		北遠本線（H30.10.25～R元.9.30）	3	0	3	6	20	0	32						
	18	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅）	3	12	3	8	20	0	46		○				
	19	秋葉線（春野車庫～厚生会）	3	9	3	9	15	0	39		○				
	20	磐田天竜線（山東～磐田駅）	0	18	3	14	20	0	55	○					
	21	磐田天竜線(らら ぽーと経由）	0	12	0	14	20	0	46		○				
	22	掛塚さなる台線（浜松駅～横須賀）	0	15	3	12	20	0	50		○				
	23	掛塚さなる台線（浜松駅～豊浜郵便局）	3	12	0	11	20	0	46		○				
	24	掛塚さなる台線（浜松駅～豊田町駅）	0	18	6	10	20	0	54	○					
	25	掛塚さなる台線（浜松駅～磐田駅）	0	18	6	14	20	0	58	○					
	26	内野台線（内野台車庫）（H30.10.01～H31.1.23）	3	18	3	12	20	0	56	○					
		内野台線（内野台車庫）（H31.1.24～R元.9.30）	0	18	6	12	20	0	56						
	27	内野台線（サンストリート浜北）（H30.10.01～H31.1.23）	3	18	6	14	20	0	61	○					
		内野台線（サンストリート浜北）（H31.1.24～R元.9.30）	3	18	6	14	20	0	61						
	28	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31）	3	12	3	7	20	0	45		○				
		磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	3	15	3	7	20	0	48						
	29	引佐線	0	18	6	20	20	0	64	○					
	30	萩丘都田線	3	18	3	11	10	0	45		○				
	31	大塚ひとみヶ丘線	0	18	3	13	0	0	34		○				
	32	気賀三ケ日線	0	18	3	20	20	0	61	○					
しずてつジャストライン	33	三保草薙線	0	15	3	5	5	0	28		○		11	44.4	
	34	五十海大住線	0	18	3	7	20	0	48		○				
	35	焼津岡部線	0	18	3	5	20	0	46		○				
	36	藤枝吉永線	0	15	6	8	20	0	49		○				
	37	島田静波線（島田駅前）	3	12	6	9	20	0	50		○				
	38	島田静波線（島田市民病院）	0	9	0	13	20	0	42		○				
	39	藤枝相良線	0	15	0	12	20	0	47		○				
	40	菊川浜岡線	0	15	0	4	20	0	39		○				
	41	掛川大東浜岡線（掛川駅前～浜岡営業所）	3	12	6	7	20	0	48		○				
	42	掛川大東浜岡線（中東遠総合医療センター）	0	18	6	9	20	0	53	○					
	43	掛川大東浜岡線（大東支所）	3	12	0	4	20	0	39		○				
富士急行	44	御殿場線	3	9	3	15	20	0	50		○		4	51.2	
	45	駿河小山線	3	12	3	11	20	0	49		○				
	46	十里木線	3	9	3	7	20	0	42		○				
	47	河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○					
富士急バス	48	河口湖線	3	18	3	17	20	0	61	○			1	61.0	
富士急静岡バス	49	曽比奈線	3	18	6	8	20	0	55	○			4	49.0	
	50	大渕線	3	18	3	8	20	0	52	○					
	51	船津線	3	18	0	11	0	0	32		○				
	52	大月線	3	18	6	10	20	0	57	○					
富士急シティバス	53	駿河平線	3	18	0	9	20	0	50		○		5	46.4	
	54	須山線（須山）	3	9	3	12	20	0	47		○				
	55	須山線（下和田）	3	18	3	11	20	0	55	○					
	56	原線	3	9	3	8	5	0	28		○				
	57	桜堤線	3	18	3	8	20	0	52	○					
伊豆箱根バス	58	中伊豆線	3	9	0	3	20	3	38		○		1	38.0	
新東海バス	59	戸田線	3	18	0	7	20	12	60	○			1	60.0	
南伊豆東海バス	60	石廊崎線	3	18	3	7	20	12	63	○			1	63.0	
計								平均	48.9	24	36	0	60		

B

全60系統中36系統がB評価であり、平均評価点数がB（48.9点）ということから全体評価をBとする。

令和元年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（運行回数）

事業者名	系統名	計画	実績	除外適用回数(*)	点数	系統数	評価項目
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3,748.5	3,748.5	0.0	3	1	
秋葉バスサービス	秋葉線（袋井駅前～遠州森町～気多）	2,412.0	2,407.5	5.0	3	4	
	秋葉中遠線（袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町）	6,665.0	6,672.0	0.0	3		
	秋葉中遠線（大東支所～袋井駅南口）	3,102.5	3,102.5	0.0	3		
	秋葉中遠線（横須賀車庫～袋井駅南口）	7,117.0	7,119.5	0.0	3		
遠州鉄道	大久保線（浜松駅～山崎）	1,942.0	1,932.0	2.0	0	32	
	大久保線（浜松駅～田端住宅）	1,518.5	1,513.0	1.5	0		
	伊佐見線	3,161.0	3,155.0	2.0	0		
	浜名線	1,095.0	1,094.5	0.5	3		
	笠井高台線	1,339.5	1,340.5	1.0	3		
	浜北医大三方原線	3,154.0	3,138.0	0.0	0		
	渋川線（浜松駅～渋川儀光）	1,277.5	1,277.0	0.5	3		
	渋川線（浜松駅～伊平）	3,084.5	3,087.0	0.5	3		
	城之崎線	2,369.0	2,361.0	2.0	0		
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	2,240.0	2,296.5	3.5	3		
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	2,253.5	2,298.0	0.0	3		
	中ノ町磐田線	7,238.0	7,229.5	6.5	0		
	北遠本線（H30.10.01～H30.10.24）	120.0	120.0	0.0	3		
	北遠本線（H30.10.25～R元.9.30）	1,705.0	1,705.0	0.0	3		
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	1,825.0	1,824.0	1.0	3		
	秋葉線（春野車庫～厚生会）	1,825.0	1,823.5	1.5	3		
	磐田天竜線（山東～磐田駅）	2,896.0	2,878.5	7.5	0		
	磐田天竜線(ららぽーと経由)	6,476.0	6,429.5	23.5	0		
	掛塚さなる台線（浜松駅～横須賀）	1,398.0	1,395.0	1.0	0		
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊浜郵便局）	2,799.5	2,799.5	2.0	3		
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊田町駅）	2,431.0	2,425.5	1.5	0		
	掛塚さなる台線（浜松駅～磐田駅）	2,675.5	2,672.5	1.0	0		
	内野台線（内野台車庫）（H30.10.01～H31.1.23）	1,222.5	1,217.5	5.0	3		
	内野台線（内野台車庫）（H31.1.24～R元.9.30）	2,665.0	2,654.0	1.0	0		
	内野台線（サンストリート浜北）（H30.10.01～H31.1.23）	997.5	996.5	1.0	3		
	内野台線（サンストリート浜北）（H31.1.24～R元.9.30）	2,167.0	2,168.5	0.5	3		
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	2,643.0	2,638.5	4.5	3		
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	2,565.0	2,635.5	0.0	3		
	引佐線	2,128.0	2,125.5	0.5	0		
	萩丘都田線	1,825.0	1,823.5	1.5	3		
	大塚ひとみヶ丘線	3,405.5	3,401.0	2.5	0		
	気賀三ケ日線	6,647.5	6,636.5	3.0	0		
しずてつジャストライン	三保草薙線	3,792.0	3,776.0	0.0	0	11	
	五十海大住線	3,436.5	3,356.0	0.0	0		
	焼津岡部線	7,033.5	7,022.5	0.0	0		
	藤枝吉永線	4,534.5	4,529.0	0.0	0		
	島田静波線（島田駅前）	2,418.5	2,419.0	0.0	3		
	島田静波線（島田市民病院）	2,607.0	2,596.0	0.0	0		
	藤枝相良線	5,154.5	5,148.0	0.0	0		
	菊川浜岡線	2,745.5	2,740.0	0.0	0		
	掛川大東浜岡線（掛川駅前～浜岡営業所）	3,143.5	3,147.0	0.0	3		
	掛川大東浜岡線（中東遠総合医療センター）	2,251.5	2,242.0	0.0	0		
	掛川大東浜岡線（大東支所）	2,990.5	2,991.0	0.0	3		
富士急行	御殿場線	1,825.0	1,825.0	0.0	3	4	
	駿河小山線	4,425.0	4,425.0	0.0	3		
	十里木線	2,190.0	2,190.0	0.0	3		
	河口湖線	2,007.5	2,007.5	0.0	3		
富士急バス	河口湖線	4,380.0	4,380.0	0.0	3	1	
富士急静岡バス	曽比奈線	1,806.0	1,806.0	0.0	3	4	
	大渕線	1,096.0	1,096.0	0.0	3		
	船津線	1,406.0	1,406.0	0.0	3		
	大月線	8,309.5	8,308.5	1.0	3		
富士急シティバス	駿河平線	2,575.5	2,575.5	0.0	3	5	
	須山線（須山）	2,259.5	2,259.5	0.0	3		
	須山線（下和田）	1,322.5	1,322.5	0.0	3		
	原線	2,462.5	2,462.5	0.0	3		
	桜堤線	4,410.0	4,410.0	0.0	3		
伊豆箱根バス	中伊豆線	4,201.5	4,201.5	0.0	3	1	
新東海バス	戸田線	2,555.0	2,553.0	2.0	3	1	
南伊豆東海バス	石廊崎線	5,475.0	5,470.0	5.0	3	1	
計				平均：	1.9	65	

【評価対象】
運行回数

【評価内容】
運行計画回数と実績回数の割合

【評価基準】
計画回数以上　3点
計画回数未満　0点
（ただし、国土交通大臣が認める除外適用運行回数は除く）

(*)運休回数のうち、国庫補助金交付要綱の規定に基づき、やむを得ないとして国土交通大臣が認めた回数（運休として補助額カットをする必要のない回数）

令和元年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（収支率）

事業者名	系統名	実績(%)	点数	系統数	事業者平均収支率	評価項目
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	36.7	6	1	36.7	
秋葉バスサービス	秋葉線（袋井駅前～遠州森町～気多）	39.2	6	4	59.4	
	秋葉中遠線（袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町）	75.3	18			
	秋葉中遠線（大東支所～袋井駅南口）	48.8	12			
	秋葉中遠線（横須賀車庫～袋井駅南口）	74.3	18			
遠州鉄道	大久保線（浜松駅～山崎）	45.7	12	32	58.9	【評価対象】 収支率 【評価内容】 当該系統の運行実績に基づく収支率 【評価基準】 収支率の割合に応じ ～29%　0点 30～34%　3点 35～39%　6点 40～44%　9点 45～49%　12点 50～54%　15点 55%～　18点 （旧国庫補助基準を踏まえ 55%超を満点）
	大久保線（浜松駅～田端住宅）	57.3	18			
	伊佐見線	52.9	15			
	浜名線	55.1	18			
	笠井高台線	62.3	18			
	浜北医大三方原線	48.4	12			
	渋川線（浜松駅～渋川儀光）	53.9	15			
	渋川線（浜松駅～伊平）	63.1	18			
	城之崎線	51.1	15			
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	67.1	18			
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	64.6	18			
	中ノ町磐田線	72.7	18			
	北遠本線（H30.10.01～H30.10.24）	39.6	6			
	北遠本線（H30.10.25～R元.9.30）	24.7	0			
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	46.8	12			
	秋葉線（春野車庫～厚生会）	44.4	9			
	磐田天竜線（山東～磐田駅）	62.9	18			
	磐田天竜線(ららぽーと経由)	48.1	12			
	掛塚さなる台線（浜松駅～横須賀）	54.8	15			
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊浜郵便局）	49.2	12			
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊田町駅）	61.9	18			
	掛塚さなる台線（浜松駅～磐田駅）	60.3	18			
	内野台線（内野台車庫）（H30.10.01～H31.1.23）	74.0	18			
	内野台線（内野台車庫）（H31.1.24～R元.9.30）	76.4	18			
	内野台線（サンストリート浜北）（H30.10.01～H31.1.23）	63.0	18			
	内野台線（サンストリート浜北）（H31.1.24～R元.9.30）	61.7	18			
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	49.2	12			
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	50.9	15			
	引佐線	80.2	18			
	萩丘都田線	78.7	18			
	大塚ひとみヶ丘線	96.3	18			
	気賀三ケ日線	69.7	18			
しずてつジャストライン	三保草薙線	53.2	15	11	52.7	
	五十海大住線	59.3	18			
	焼津岡部線	56.8	18			
	藤枝吉永線	53.5	15			
	島田静波線（島田駅前）	48.4	12			
	島田静波線（島田市民病院）	42.9	9			
	藤枝相良線	53.3	15			
	菊川浜岡線	53.8	15			
	掛川大東浜岡線（掛川駅前～浜岡営業所）	47.1	12			
	掛川大東浜岡線（中東遠総合医療センター）	64.4	18			
	掛川大東浜岡線（大東支所）	47.5	12			
富士急行	御殿場線	44.7	9	4	51.0	
	駿河小山線	46.8	12			
	十里木線	43.2	9			
	河口湖線	69.3	18			
富士急バス	河口湖線	87.0	18	1	87.0	
富士急静岡バス	曽比奈線	62.8	18	4	71.1	
	大渕線	78.2	18			
	船津線	65.7	18			
	大月線	77.8	18			
富士急シティバス	駿河平線	80.2	18	5	57.9	
	須山線（須山）	42.6	9			
	須山線（下和田）	58.8	18			
	原線	43.6	9			
	桜堤線	64.3	18			
伊豆箱根バス	中伊豆線	42.6	9	1	42.6	
新東海バス	戸田線	86.0	18	1	86.0	
南伊豆東海バス	石廊崎線	67.8	18	1	67.8	
計		58.5	←Ave.	65		

令和元年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（乗車人員）

事業者名	系統名	計画（人）	実績（人）	達成率（%）	点数	系統数	評価項目
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	74,772	73,524	98.3	3	1	
秋葉バスサービス	秋葉線（袋井駅前～遠州森町～気多）	95,633	87,146	91.1	0	4	
	秋葉中遠線（袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町）	167,582	168,611	100.6	3		
	秋葉中遠線（大東支所～袋井駅南口）	47,172	49,337	104.5	3		
	秋葉中遠線（横須賀車庫～袋井駅南口）	99,594	110,962	111.4	6		
遠州鉄道	大久保線（浜松駅～山崎）	65,479	61,113	93.3	0	32	
	大久保線（浜松駅～田端住宅）	57,642	58,389	101.2	3		
	伊佐見線	128,265	123,645	96.3	3		
	浜名線	66,003	67,550	102.3	3		
	笠井高台線	76,926	82,285	106.9	6		
	浜北医大三方原線	109,367	101,457	92.7	0		
	渋川線（浜松駅～渋川儀光）	77,699	79,466	102.2	3		
	渋川線（浜松駅～伊平）	134,024	137,523	102.6	3		
	城之崎線	58,703	62,152	105.8	6		
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	84,461	103,861	122.9	6		
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	87,874	105,042	119.5	6		
	中ノ町磐田線	382,960	412,038	107.5	6		
	北遠本線（H30.10.01～H30.10.24）	3,339	2,568	76.9	0		
	北遠本線（H30.10.25～R元.9.30）	54,264	52,803	97.3	3		
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	62,970	62,862	99.8	3		
	秋葉線（春野車庫～厚生会）	84,518	81,257	96.1	3		
	磐田天竜線（山東～磐田駅）	106,367	107,801	101.3	3		
	磐田天竜線(らら ぽーと経由)	269,164	247,708	92.0	0		
	掛塚さなる台線（浜松駅～横須賀）	64,821	66,720	102.9	3		
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊浜郵便局）	93,959	88,932	94.6	0		
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊田町駅）	77,275	88,489	114.5	6		
	掛塚さなる台線（浜松駅～磐田駅）	85,779	93,416	108.9	6		
	内野台線（内野台車庫）（H30.10.01～H31.1.23）	34,508	35,525	102.9	3		
	内野台線（内野台車庫）（H31.1.24～R元.9.30）	75,146	79,832	106.2	6		【評価対象】 実績乗車人員 【評価内容】 運行計画乗車人員と実績乗車人員の割合 【評価基準】 計画人員＋5%　6点 計画人員±5点　3点 計画人員－5%未満　0点
	内野台線（サンストリート浜北）（H30.10.01～H31.1.23）	25,086	28,905	115.2	6		
	内野台線（サンストリート浜北）（H31.1.24～R元.9.30）	54,089	61,196	113.1	6		
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	45,303	44,575	98.3	3		
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	44,179	46,330	104.8	3		
	引佐線	94,338	99,730	105.7	6		
	萩丘都田線	67,545	66,538	98.5	3		
	大塚ひとみヶ丘線	168,943	175,399	103.8	3		
	気賀三ケ日線	437,456	418,477	95.6	3		
しずてつジャストライン	三保草薙線	145,805	152,456	104.5	3	11	
	五十海大住線	109,739	105,056	95.7	3		
	焼津岡部線	105,153	105,212	100.0	3		
	藤枝吉永線	131,994	140,714	106.6	6		
	島田静波線（島田駅前）	62,564	65,878	105.2	6		
	島田静波線（島田市民病院）	82,904	78,532	94.7	0		
	藤枝相良線	227,539	171,974	75.5	0		
	菊川浜岡線	92,940	68,330	73.5	0		
	掛川大東浜岡線（掛川駅前～浜岡営業所）	74,775	89,061	119.1	6		
	掛川大東浜岡線（中東遠総合医療センター）	80,253	93,456	116.4	6		
	掛川大東浜岡線（大東支所）	50,500	42,682	84.5	0		
富士急行	御殿場線	62,412	59,455	95.2	3	4	
	駿河小山線	87,735	84,937	96.8	3		
	十里木線	49,110	47,934	97.6	3		
	河口湖線	65,410	75,965	116.1	6		
富士急バス	河口湖線	233,866	226,265	96.7	3	1	
富士急静岡バス	曽比奈線	32,218	36,563	113.4	6	4	
	大渕線	33,618	34,513	102.6	3		
	船津線	83,814	70,985	84.6	0		
	大月線	168,263	176,828	105.0	6		
富士急シティバス	駿河平線	72,811	68,317	93.8	0	5	
	須山線（須山）	76,927	75,185	97.7	3		
	須山線（下和田）	54,814	52,974	96.6	3		
	原線	60,045	57,480	95.7	3		
	桜堤線	68,276	69,384	101.6	3		
伊豆箱根バス	中伊豆線	78,750	72,631	92.2	0	1	
新東海バス	戸田線	44,083	40,065	90.8	0	1	
南伊豆東海バス	石廊崎線	107,310	103,212	96.1	3	1	
計				Ave→	3.2	65	

令和元年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（結節箇所）

事業者名	系統名	箇所数			点数	系統数	事業者平均箇所数	評価項目
		拠点	バス停					
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	2	2	4	6	1	4.0	
秋葉バスサービス	秋葉線（袋井駅前～遠州森町～気多）	2	7	9	11	4	6.7	
	秋葉中遠線（袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町）	2	7	9	11			
	秋葉中遠線（大東支所～袋井駅南口）	1	4	5	6			
	秋葉中遠線（横須賀車庫～袋井駅南口）	1	3	4	5			
遠州鉄道	大久保線（浜松駅～山崎）	1	13	14	15	32	11.5	
	大久保線（浜松駅～田端住宅）	1	10	11	12			
	伊佐見線	1	12	13	14			
	浜名線	4	5	9	13			
	笠井高台線	2	14	16	18			
	浜北医大三方原線	2	13	15	17			
	渋川線（浜松駅～渋川儀光）	2	18	20	20			
	渋川線（浜松駅～伊平）	2	17	19	20			
	城之崎線	1	5	6	7			
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	1	11	12	13			
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	1	11	12	13			
	中ノ町磐田線	2	8	10	12			
	北遠本線（H30.10.01～H30.10.24）	2	4	6	8			
	北遠本線（H30.10.25～R元.9.30）	1	4	5	6			
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅）	1	6	7	8			
	秋葉線（春野車庫～厚生会）	1	7	8	9			
	磐田天竜線（山東～磐田駅）	2	10	12	14			
	磐田天竜線(ららぽーと経由）	2	10	12	14			
	掛塚さなる台線（浜松駅～横須賀）	1	10	11	12			
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊浜郵便局）	1	9	10	11			
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊田町駅）	2	6	8	10			
	掛塚さなる台線（浜松駅～磐田駅）	2	10	12	14			
	内野台線（内野台車庫）（H30.10.01～H31.1.23）	2	8	10	12			
	内野台線（内野台車庫）（H31.1.24～R元.9.30）	2	8	10	12			
	内野台線（サンストリート浜北）（H30.10.01～H31.1.23）	2	10	12	14			
	内野台線（サンストリート浜北）（H31.1.24～R元.9.30）	2	10	12	14			
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	1	5	6	7			
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	1	5	6	7			
	引佐線	3	19	22	20			
	萩丘都田線	1	9	10	11			
	大塚ひとみヶ丘線	1	11	12	13			
	気賀三ケ日線	3	19	22	20			
しずてつジャストライン	三保草薙線	1	3	4	5	11	5.0	
	五十海大住線	2	3	5	7			
	焼津岡部線	1	3	4	5			
	藤枝吉永線	2	4	6	8			
	島田静波線（島田駅前）	3	3	6	9			
	島田静波線（島田市民病院）	4	5	9	13			
	藤枝相良線	4	4	8	12			
	菊川浜岡線	2	0	2	4			
	掛川大東浜岡線（掛川駅前～浜岡営業所）	3	1	4	7			
	掛川大東浜岡線（中東遠総合医療センター）	4	1	5	9			
	掛川大東浜岡線（大東支所）	2	0	2	4			
富士急行	御殿場線	3	9	12	15	4	10.2	
	駿河小山線	2	7	9	11			
	十里木線	1	5	6	7			
	河口湖線	3	11	14	17			
富士急バス	河口湖線	3	11	14	17	1	14.0	
富士急静岡バス	曽比奈線	2	4	6	8	4	2.5	
	大渕線	2	4	6	8			
	船津線	3	5	8	11			
	大月線	3	4	7	10			
富士急シティバス	駿河平線	3	3	6	9	5	7.2	
	須山線（須山）	2	8	10	12			
	須山線（下和田）	2	7	9	11			
	原線	2	4	6	8			
	桜堤線	3	2	5	8			
伊豆箱根バス	中伊豆線	1	1	2	3	1	4.0	
新東海バス	戸田線	1	5	6	7	1	6.0	
南伊豆東海バス	石廊崎線	1	5	6	7	1	6.0	
計						65		

【評価対象】
ネットワーク構成

【評価内容】
他の系統への乗換可能な
バス停・駅等の拠点箇所数
（ただし、バス停については、
結節箇所以降の重複箇所は
カウントに含まず）

【評価基準】
拠点（駅・ターミナル）1件2点
バス停　1件1点とし、20点を限度

令和元年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（広域利用率）

事業者名	系統名	実績（%）	点数	系統数	事業者平均利用率	評価項目
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	25.2	20	1	25.2	
秋葉バスサービス	秋葉線（袋井駅前～遠州森町～気多）	40.8	20	4	37.1	
	秋葉中遠線（袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町）	16.9	15			
	秋葉中遠線（大東支所～袋井駅南口）	39.0	20			
	秋葉中遠線（横須賀車庫～袋井駅南口）	51.9	20			
遠州鉄道	大久保線（浜松駅～山崎）	7.0	5	32	29.4	
	大久保線（浜松駅～田端住宅）	1.3	0			
	伊佐見線	1.8	0			
	浜名線	9.7	5			
	笠井高台線	5.4	5			
	浜北医大三方原線	36.8	20			
	渋川線（浜松駅～渋川儀光）	26.0	20			
	渋川線（浜松駅～伊平）	26.9	20			
	城之崎線	12.7	10			
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	32.5	20			
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	28.4	20			
	中ノ町磐田線	12.8	10			
	北遠本線（H30.10.01～H30.10.24）	20.7	20			
	北遠本線（H30.10.25～R元.9.30）	38.7	20			
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	33.0	20			
	秋葉線（春野車庫～厚生会）	16.3	15			
	磐田天竜線（山東～磐田駅）	66.5	20			
	磐田天竜線(ららぽーと経由)	31.8	20			
	掛塚さなる台線（浜松駅～横須賀）	50.0	20			
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊浜郵便局）	34.9	20			
	掛塚さなる台線（浜松駅～豊田町駅）	43.2	20			【評価対象】 広域利用者の割合
	掛塚さなる台線（浜松駅～磐田駅）	28.4	20			
	内野台線（内野台車庫）（H30.10.01～H31.1.23）	44.4	20			【評価内容】 平成13年3月31日現在における 旧市町村域を跨ぐ利用の割合
	内野台線（内野台車庫）（H31.1.24～R元.9.30）	45.9	20			
	内野台線（サンストリート浜北）（H30.10.01～H31.1.23）	40.6	20			
	内野台線（サンストリート浜北）（H31.1.24～R元.9.30）	35.0	20			
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	72.8	20			【評価基準】 利用割合に応じて配点 ～4%　0点 5～9%　5点 10～14%　10点 15～19%　15点 20%～　20点
	磐田市立病院福田線（H31.4.1～R元.9.30）	67.1	20			
	引佐線	29.9	20			
	萩丘都田線	10.5	10			
	大塚ひとみヶ丘線	1.5	0			
	気賀三ケ日線	29.4	20			（基準については、平成22年の国勢調査における、本県の他地域への通勤・通学地別人口の割合が20%であることから、これと同様の傾向以上を示すものを満点とする。）
しずてつジャストライン	三保草薙線	6.2	5	11	50.1	
	五十海大住線	38.5	20			
	焼津岡部線	62.2	20			
	藤枝吉永線	36.6	20			
	島田静波線（島田駅前）	59.0	20			
	島田静波線（島田市民病院）	49.2	20			
	藤枝相良線	50.0	20			
	菊川浜岡線	41.2	20			
	掛川大東浜岡線（掛川駅前～浜岡営業所）	60.6	20			
	掛川大東浜岡線（中東遠総合医療センター）	67.4	20			
	掛川大東浜岡線（大東支所）	81.2	20			
富士急行	御殿場線	34.8	20	4	43.8	
	駿河小山線	34.8	20			
	十里木線	40.0	20			
	河口湖線	65.8	20			
富士急バス	河口湖線	83.5	20	1	83.5	
富士急静岡バス	曽比奈線	69.1	20	4	39.5	
	大渕線	32.8	20			
	船津線	4.4	0			
	大月線	51.9	20			
富士急シティバス	駿河平線	52.0	20	5	43.0	
	須山線（須山）	31.0	20			
	須山線（下和田）	36.0	20			
	原線	8.0	5			
	桜堤線	88.0	20			
伊豆箱根バス	中伊豆線	43.6	20	1	43.6	
新東海バス	戸田線	71.8	20	1	71.8	
南伊豆東海バス	石廊崎線	52.7	20	1	52.7	
計		38.0	←Ave.	65		

令和元年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（運行事業者キロ当たり経常費用）

事業者名	国 キロ当たり経常費用	運行事業者 キロ当たり経常費用	割合	点数	評価項目
山梨交通	365.53	381.35	104.3	0	【評価対象】 各運行事業者のキロ当たり経常費用 【評価内容】 国庫補助金が定める地域キロ当たり経常費用に対する実績単価との比較 【評価基準】 国の単価に対する比率に応じ配点 単価以上　0点 単価～－5%　3点 単価－6～－10%　6点 単価－10～15%　9点 単価－16～20%超　12点
秋葉バスサービス		262.50	71.8	12	
遠州鉄道		385.19	105.3	0	
しずてつジャストライン		417.36	114.1	0	
富士急行		439.59	120.2	0	
富士急バス		392.73	107.4	0	
富士急静岡バス		374.66	102.4	0	
富士急シティバス		414.72	113.4	0	
伊豆箱根バス		361.05	98.7	3	
新東海バス		294.65	80.6	12	
南伊豆東海バス		309.56	84.6	12	
平均値		366.7	100.3		

令和元年度地域間幹線系統の事業評価結果

１　事業評価の目的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施しております。

２　評価項目

項　目		内　容
前提事項（点数無）	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の運行目的を記載
	増収策	路線維持のための増収策を記載
	費用削減策	路線維持のための費用削減策を記載
点数化	運行回数	計画運行回数に対する実績運行回数を評価（３点満点）
	収支率	実績値を評価（収支率 55%以上満点）
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価（+５%以上満点）
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価（上限 20 点）
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価（20%以上満点）
	キロ当たり経費	国上限単価と各バス事業者単価を比較（-20%超満点）
	拠点等アクセス状況	バス停から半径 500m 以内の拠点施設を記載（評価点無）

【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

評　価	内　容
A （52～79 点）	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B （26～51 点）	地域間幹線系統として適した運行となっている
C （ 0～25 点）	地域間幹線系統として改善に努力を要する

３　事業評価結果の概要

（１）全体評価：Ｂ

・補助対象系統全 60 系統中、Ａ評価：25 系統、Ｂ評価：35 系統、Ｃ評価：0 系統

・平均評価点数がＢ評価（48.9 点）であることから、全体評価を『Ｂ』としました。

（参考：H29：Ｂ、H30：Ｂ）

（２）評価項目ごとの特徴

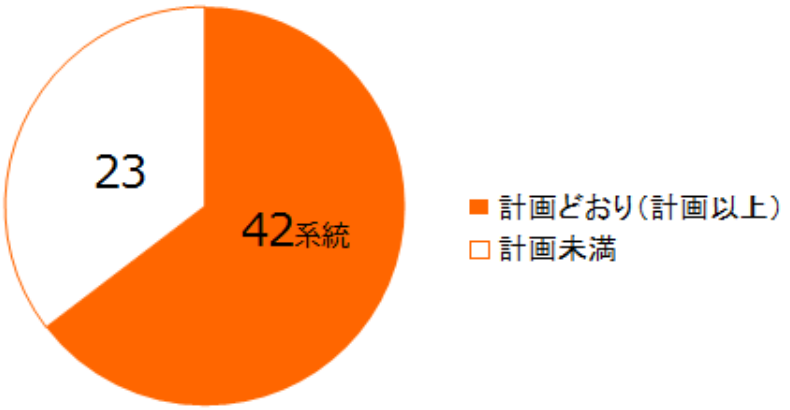
〇補足事項

遠州鉄道の磐田市立病院福田線(No.15)、北遠本線(No.17)、内野台線(No.26)、内野台線(No.27)及び磐田市立病院福田線(No.28) は運行期間中に回数、距離を変更したことから、変更前後を分けて評価しています。（遠州鉄道の補助対象系統数は 27 系統ですが、以下、評価上は 32 系統。合計の系統数は 65 系統になります。）

ア　運行回数

・65 系統のうち、23 系統が計画していた運行回数を満たさない結果となりました。
・主な理由は、年末年始の運行計画の変更したことに伴うものです。

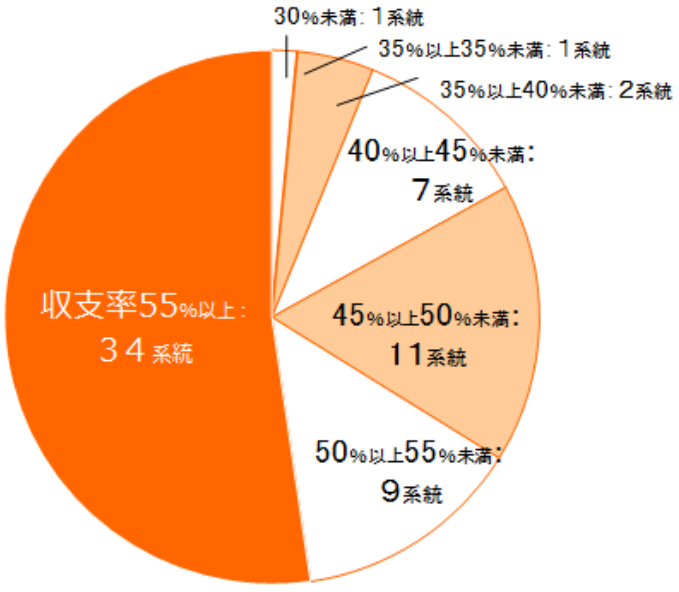
表1:運行回数の計画達成状況（系統数）



イ　収支率

・旧国庫補助制度の補助対象要件（収支率 55%以上）を基準として評価しております。
・65 系統中 35 系統で 55%以上の収支率が確保されています。
・最も高い系統は 96.3%、最も低い系統は 24.7%となっています。

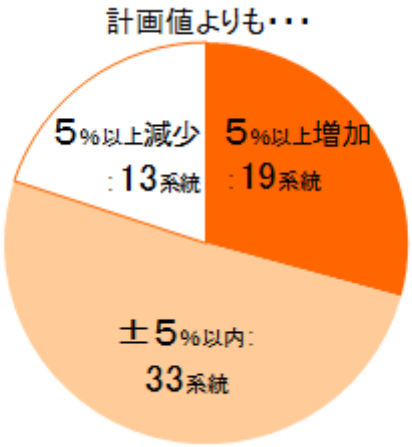
表2:収支率別系統数



ウ　乗車人員

- 乗車人員は65系統中、19系統で計画値より５％以上増加、33系統が計画値±５％以内となっており、計52系統で計画の乗車人員を確保しています。
- 利用者を増やすための取組を事業者、地域住民、行政が一体となって考える必要があります。
- このことは収益性の向上につながるとともに、バス路線の維持確保に繋がります。

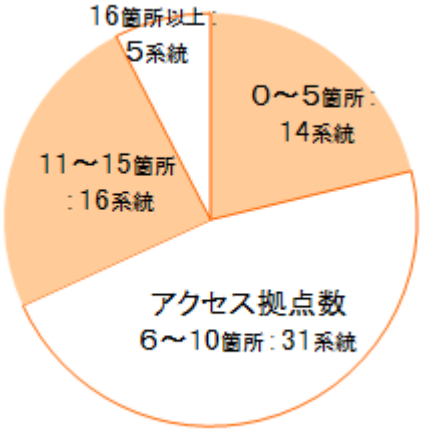
表3：乗車人員増減率別系統数



エ　乗換可能なアクセス拠点

- 公共交通では、鉄道やバス等との乗換可能な拠点を多く設け、ネットワーク性を高めることが、移動利便性の向上を図るための１つの手段となります。
- 評価結果では、52系統が６箇所以上の乗換拠点を有しています。
- 県内でも乗降客数の多い鉄道駅に接続する系統では、バスと鉄道、バスからバスへの乗換拠点が多くありますが、それ以外の地域では乗換拠点が少ない傾向となっています。
- 乗換拠点では、他路線との乗継時間の考慮や待合所の整備など、利用者ニーズを踏まえたサービス水準について検討を行っていく必要があります。

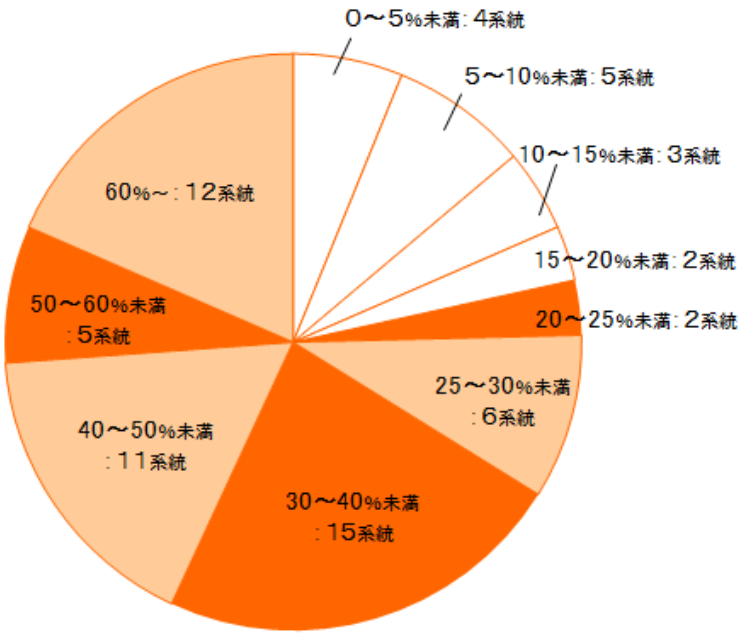
表4：乗換可能なアクセス拠点数別系統数



オ　広域利用状況

- 地域間幹線系統は、補助要件上、「複数の市町を跨ぐ」（平成 13 年 3 月末時点の合併前市町村）系統とされています。
- 複数の市町を跨ぐ利用実態の有無について評価を行いました。
- 評価は、平成 27 年の国勢調査における本県の「他地域への通勤・通学人口の割合（20%）」を基準に実施しました。
- 65 統中 51 系統が広域利用状況割合 20%以上でした。
- 最も高い系統（88.0%）と最も低い系統（1.3%）の差が大きく、また 10%を下回る系統も 9 系統あります。
- 広域利用率が低い系統は市町を跨ぐ利用実態が少ない系統であり、地域内での移動として利用されているものと考えられます。利用実態に伴い、本当に地域を跨ぐ広域系統として運行する必要がある系統か等の検証を行う必要があります。

表5：広域利用状況割合別系統数

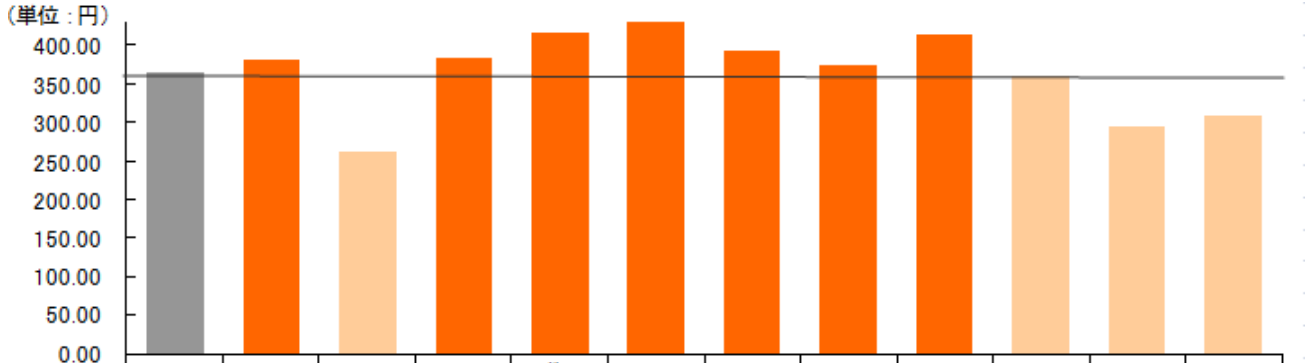


	0～5%未満	5～10%未満	10～15%未満	15～20%未満	20%～25%未満	25%～30%未満	30～40%未満	40～50%未満	50～60%未満	60%～
山梨交通					1					
秋葉バスサービス				1			1	1	1	
遠州鉄道	3	3	3	1	1	6	7	5		3
しずてつジャストライン		1					2	3	1	4
富士急行							2	1		1
富士急バス										1
富士急静岡バス	1						1		1	1
富士急シティバス		1					2		1	1
伊豆箱根バス								1		
新東海バス										1
南伊豆東海バス									1	
計	4	5	3	2	2	6	15	11	5	12

カ　キロ当たり経常費用

- 乗合バスを運行する場合に、１km 走行するのにどれくらいの経費が必要かを示すものが、キロ当たり経常費用です。
- 今回の評価では、国庫補助制度に規定されているキロ当たり経常費用（国庫補助上限単価：365.53 円/km）を基準に、各運行事業者の状況把握を行いました。
- 評価結果では、全 11 事業者中７事業者が、国庫補助上限単価を上回る結果となりました。
- １つの見方として、運行事業者の経費削減に対する努力が現れるところとなりますが、それぞれの運行事業者における状況は異なることから、この評価のみで経営努力を判断することはできません。
- 経費削減については、乗合バス事業そのものは、バリアフリーや環境対応のほか、燃料の高騰などによりコストが増大する中、運行事業者は分社化などによる人件費の削減等で対応している状況で、その経費削減努力も、限界に達しています。
- 今後は、さらなる利用促進策など、収益性の向上を図る必要があり、これらに繋がる取組を地域とともに検討していく必要があります。

表6：事業者別キロ当たり経常費用(円/km)



	国庫補助上限単価	山梨交通	秋葉バスサービス	遠州鉄道	しずてつジャストライン	富士急行	富士急山梨バス	富士急静岡バス	富士急シティバス	伊豆箱根バス	新東海バス	南伊豆東海バス
系列1	365.53	381.35	262.50	385.19	417.36	439.59	392.73	374.66	414.72	361.05	294.65	309.56

４　まとめ

当評価の目的は、系統の優劣を決めるものではなく、あくまで地域におけるネットワークの構築にあたり、これらの系統がどのような現状となっているのかを把握するための資料となります。

今回の評価は、地域間幹線系統が対象ですが、他にも市町が自ら運行する自主運行バス、市町が補助を行い運行する民間路線バス、補助を受けず運行を続ける民間路線バスも多数存在します。

今後の地域公共交通会議等では、事業者路線及び市町が主体となる自主運行バスについて、全てのバス交通をネットワークとして意識し、検討を進めていく必要があります。

資料 3-2

令和元年 12 月 23 日

（件名）

生活交通確保計画（案）

湖西市コミュニティバス路線について

（産業部産業振興課）

１　要旨

湖西市コミュニティバス(コーちゃんバス)の令和 2 年度運行について、静岡県生活交通確保対策協議会運営要領第 4 条第 1 項第 3 号に基づき、別紙様式 5 号、6 号を静岡県生活交通確保対策協議会へ提出する。

様式第5号（用紙　日本工業規格A4横型）

乗合バス路線・自主運行路線調整結果報告書

湖産振第　　号
令和元年　月　日

静岡県生活交通確保対策協議会長　様

湖西市長　　影山　剛士

静岡県生活交通確保対策協議会長から要請のあった路線について検討・調整を実施したので、次のとおり報告します。

事業者又は市町コード	申し出番号	系統名（路線名）	検討・調整結果	検討・調整の経緯	生活交通確保計画への記載
18	1	岡崎循環線	市町自主運行により運行 国庫補助	「湖西市バス運行評価改善委員会」にて以下の項目を協議し、それらを記載した「令和元年度湖西市バス運行評価改善報告書」を作成した。 ①今年度の事業の取り組み内容を説明 ②今年度の事業の取り組みを評価 ③来年度の事業の取り組みを提案 ①「今年度の事業の取り組み内容を説明」について 湖西市地域公共交通網形成計画に記載された9つの事業について、今年度の取り組み内容（概要）を説明した。 ②「今年度の事業の取り組みを評価」について ①に対して自己評価を行い、「湖西市バス運行評価改善委員会」にて検証を行った。 ③来年度の事業の取り組みを提案について ②に対して改善点の検討を行い、湖西市地域公共交通網形成計画と整合性が取りながら来年度の取り組みを提案した。来年度の主な取り組み（予定）は以下のとおり。 ・地域間幹線系統の運行事業者と市が協力してより一層の利用促進の実施。 ・コーちゃんバスの路線再編・運賃体系の見直しの検討 ・地域フィーダーにおけるデマンド型交通運行 ・地域フィーダーにおけるデマンド型交通の新たな地域での検討 ・コーちゃんバスを上手に利用する会の継続実施	○
	2	白須賀岡崎線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	3	白須賀岡崎線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	4	白須賀岡崎線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	5	白須賀岡崎線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	6	白須賀岡崎線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	7	白須賀鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	8	白須賀鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	9	白須賀鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	10	白須賀鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	11	白須賀鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	12	白須賀新居鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	13	白須賀新居鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○

18	14	白須賀新居鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助	「令和元年度湖西市バス運行評価改善報告書」について、平成30年12月23日に開催された「湖西市地域公共交通会議」にて報告された。 今後も「湖西市地域公共交通網形成計画」及び 「令和元度湖西市バス運行評価改善報告書」を基に事業を展開し、継続可能な公共交通を目指していきたい。	○
	15	知波田鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	16	知波田鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	17	知波田鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	18	知波田鷲津線	市町自主運行により運行		○
	19	岡崎鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	20	岡崎鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	21	岡崎鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	22	岡崎鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	23	岡崎鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	24	入出新所鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	25	入出新所鷲津線	市町自主運行により運行		○
	26	入出新所鷲津線	市町自主運行により運行 国庫補助		○
	27	鷲津循環線	市町自主運行により運行		○
	28	鷲津循環線	市町自主運行により運行		○
	29	鷲津循環線	市町自主運行により運行		○

※検討・調整の経緯はなるべく詳細に記載すること。記載に代えて議事録等の検討・調整経緯が詳細に明記されている資料を添付してもよい。
※生活交通確保計画への記載の欄には、申し出に係る前年度の生活交通確保計画に記載のある場合には○、ない場合には×を記入すること。

様式第6号（用紙　日本工業規格A4横型）

湖西市市町生活交通確保計画案

湖産振第　　号
令和元年　月　日

静岡県生活交通確保対策協議会長　様

湖西市長　　影山　剛士

令和2年度の生活交通確保計画案を作成したので、提出します。

事業者番号又は市町コード	申し出番号	区分	系統名（路線名）	運行系統			輸送サービスの範囲（路線沿線の需要と特性、地域住民数、利用者の属性など）	輸送サービスの形態		関係市町名				運行時間帯
				起点	経過地	終点		運行形態	運行事業者名					
18	1	現行	岡崎循環線	浜名病院	新所原駅	浜名病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:03−12:35
	1	計画	岡崎循環線	浜名病院	新所原駅	浜名病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:03−12:35
	2	現行	白須賀岡崎線	新所原駅	笠子北	おんやど白須賀	新所原駅からの通学・通勤に利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:15−7:38
	2	計画	白須賀岡崎線	新所原駅	笠子北	おんやど白須賀	新所原駅からの通学・通勤に利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:15−7:38
	3	現行	白須賀岡崎線	おんやど白須賀	なかむらクリニック	浜名病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				9:30−11:47
	3	計画	白須賀岡崎線	おんやど白須賀	なかむらクリニック	浜名病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				9:30−11:47
	4	現行	白須賀岡崎線	浜名病院	新所原駅	おんやど白須賀	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				10:47− 15:37
	4	計画	白須賀岡崎線	浜名病院	新所原駅	おんやど白須賀	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				10:47− 15:37
	5	現行	白須賀岡崎線	おんやど白須賀	新所原駅	浜名病院	商業施設、医療施設への利用 白須賀小からの下校	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				14:30− 16:00
	5	計画	白須賀岡崎線	おんやど白須賀	新所原駅	浜名病院	商業施設、医療施設への利用 白須賀小からの下校	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				14:30− 16:00
	6	現行	白須賀岡崎線	おんやど白須賀	西部地域センター	新所原駅	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				17:20− 17:42
	6	計画	白須賀岡崎線	おんやど白須賀	西部地域センター	新所原駅	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				17:20− 17:42
	7	現行	白須賀鷲津線	長谷西	市役所	鷲津駅	鷲津駅を中心とした通勤路線	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				6:32−7:39
	7	計画	白須賀鷲津線	長谷西	市役所	鷲津駅	鷲津駅を中心とした通勤路線	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				6:32−7:39
	8	現行	白須賀鷲津線	鷲津駅	本興寺前	長谷西	鷲津駅を中心とした通勤路線	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:46−8:12

	8	計画	白須賀鷲津線	鷲津駅	本興寺前	長谷西	鷲津駅を中心とした通勤路線	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:46-8:12
	9	現行	白須賀鷲津線	長谷西	市役所	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:16-8:52
	9	計画	白須賀鷲津線	長谷西	市役所	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:16-8:52
	10	現行	白須賀鷲津線	長谷西	境宿西	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				9:50-16:56
	10	計画	白須賀鷲津線	長谷西	境宿西	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				9:50-16:56
	11	現行	白須賀鷲津線	鷲津駅	境宿西	長谷西	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				17:25- 17:56
	11	計画	白須賀鷲津線	鷲津駅	境宿西	長谷西	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				17:25- 17:56
	12	現行	白須賀新居鷲津線	元町中丁公会堂	新弁天	JA白須賀支店	新居小学校への通学等に利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:04-7:57
	12	計画	白須賀新居鷲津線	元町中丁公会堂	新弁天	JA白須賀支店	新居小学校への通学等に利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:04-7:57
	13	現行	白須賀新居鷲津線	JA白須賀支店	新居町駅	市役所	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:10-14:41
	13	計画	白須賀新居鷲津線	JA白須賀支店	新居町駅	市役所	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:10-14:41
18	14	現行	白須賀新居鷲津線	市役所	新居町駅	JA白須賀支店	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				12:15- 17:58
	14	計画	白須賀新居鷲津線	市役所	新居町駅	JA白須賀支店	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				12:15- 17:58
	15	現行	知波田鷲津線	横山会館	鷲津駅	知波田駅	鷲津駅を中心とした通勤路線	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				6:37-7:39
	15	計画	知波田鷲津線	横山会館	鷲津駅	知波田駅	鷲津駅を中心とした通勤路線	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				6:37-7:39
	16	現行	知波田鷲津線	大知波西	鷲津駅	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:55-12:37
	16	計画	知波田鷲津線	大知波西	鷲津駅	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:55-12:37
	17	現行	知波田鷲津線	横山会館	鷲津駅	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:53-17:09
	17	計画	知波田鷲津線	横山会館	鷲津駅	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:53-17:09
	18	現行	知波田鷲津線	知波田駅	鷲津駅	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				13:40- 14:11
	18	計画	知波田鷲津線	知波田駅	鷲津駅	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				13:40- 14:11
	19	現行	岡崎鷲津線	浜名病院	おぼと	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:15-7:50
	19	計画	岡崎鷲津線	浜名病院	おぼと	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:15-7:50

18	20	現行	岡崎鷲津線	湖西病院	おぼと	浜名病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:58-8:38
	20	計画	岡崎鷲津線	湖西病院	おぼと	浜名病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:58-8:38
	21	現行	岡崎鷲津線	浜名病院	アメニティプラザ	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:54-16:03
	21	計画	岡崎鷲津線	浜名病院	アメニティプラザ	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:54-16:03
	22	現行	岡崎鷲津線	湖西病院	アメニティプラザ	浜名病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				10:10- 16:55
	22	計画	岡崎鷲津線	湖西病院	アメニティプラザ	浜名病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				10:10- 16:55
	23	現行	岡崎鷲津線	浜名病院	おぼと	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:54-16:03
	23	計画	岡崎鷲津線	浜名病院	おぼと	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				8:54-16:03
	24	現行	入出新所鷲津線	鷲津駅	鷲津駅	浜名湖電装	鷲津駅からの通勤利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:15-8:12
	24	計画	入出新所鷲津線	鷲津駅	鷲津駅	浜名湖電装	鷲津駅からの通勤利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:15-8:12
	25	現行	入出新所鷲津線	正太寺	浜名湖電装	鷲津駅	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				6:15-19:16
	25	計画	入出新所鷲津線	正太寺	浜名湖電装	鷲津駅	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				6:15-19:16
	26	現行	入出新所鷲津線	正太寺	浜名湖電装	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:37-17:04
	26	計画	入出新所鷲津線	正太寺	浜名湖電装	湖西病院	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	浜松バス㈱	湖西市				7:37-17:04
	27	現行	鷲津循環線	表鷲津	鷲津駅	浜名湖電装	鷲津地区の通勤利用	自主運行バス	遠鉄タクシー㈱	湖西市				7:45-8:01
	27	計画	鷲津循環線	表鷲津	鷲津駅	浜名湖電装	鷲津地区の通勤利用	自主運行バス	遠鉄タクシー㈱	湖西市				7:45-8:01
	28	現行	鷲津循環線	鷲津駅	市役所	鷲津駅	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	遠鉄タクシー㈱	湖西市				8:30-16:20
	28	計画	鷲津循環線	鷲津駅	市役所	鷲津駅	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	遠鉄タクシー㈱	湖西市				8:30-16:20
	29	現行	鷲津循環線	鷲津駅	イオンタウン湖西	鷲津駅	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	遠鉄タクシー㈱	湖西市				8:50-17:13
	29	計画	鷲津循環線	鷲津駅	イオンタウン湖西	鷲津駅	商業施設、医療施設への利用	自主運行バス	遠鉄タクシー㈱	湖西市				8:50-17:13

事業者番号又は市町コード	申し出番号	区分	キロ程（km）	1日あたり運行回数（回）	平均乗車密度（人）	輸送量（人・回）	実車走行キロ程（km）	競合区間キロ程（km）	経常費用（千円）	経常収入（千円）	欠損額 a（千円）	競合区間のカット額 b（千円）	合計額 a−b（千円）	公的支援の方法	収支改善策	継続協議
18	1	現行	12.2	3.0	2.0	6.0	8,784.0		3,787,400	300,660	3,486,740		3486740	国庫フィーダー		
		計画	12.2	3.0	2.0	6.0	9,003.6		3,787,400	300,660	3,486,740		3486740	国庫フィーダー		
	2	現行	6.4	0.5	2.0	1.0	768.0		1,262,467	100,220	1,162,246		1162246	国庫フィーダー		
		計画	6.4	0.5	2.0	1.0	787.2		1,262,467	100,220	1,162,246		1162246	国庫フィーダー		
	3	現行	9.4	1.0	2.0	2.0	2,256.0		2,524,933	200,441	2,324,492		2324492	国庫フィーダー		
		計画	9.4	1.0	2.0	2.0	2,312.4		2,524,933	200,441	2,324,492		2324492	国庫フィーダー		
	4	現行	8.6	1.5	2.0	3.0	3,096.0		3,787,400	300,661	3,486,739		3486739	国庫フィーダー		
		計画	8.6	1.5	2.0	3.0	3,173.4		3,787,400	300,661	3,486,739		3486739	国庫フィーダー		
	5	現行	9.2	1.0	2.0	2.0	2,208.0		2,524,933	200,441	2,324,492		2324492	国庫フィーダー		
		計画	9.2	1.0	2.0	2.0	2,263.2		2,524,933	200,441	2,324,492		2324492	国庫フィーダー		
	6	現行	7.7	0.5	2.0	1.0	924.0		1,262,467	100,220	1,162,246		1162246	国庫フィーダー		
		計画	7.7	0.5	2.0	1.0	947.1		1,262,467	100,220	1,162,246		1162246	国庫フィーダー		
	7	現行	8.1	1.0	2.0	2.0	1,944.0		2,428,767	301,304	2,127,463		2127463	国庫フィーダー		
		計画	8.1	1.0	2.0	2.0	1,992.6		2,428,767	301,304	2,127,463		2127463	国庫フィーダー		
	8	現行	11.5	0.5	2.0	1.0	1,380.0		1,214,383	150,652	1,063,732		1063732	国庫フィーダー		
		計画	11.5	0.5	2.0	1.0	1,414.5		1,214,383	150,652	1,063,732		1063732	国庫フィーダー		
	9	現行	11.4	0.5	2.0	1.0	1,368.0		1,214,383	150,652	1,063,732		1063732	国庫フィーダー		
		計画	11.4	0.5	2.0	1.0	1,402.2		1,214,383	150,652	1,063,732		1063732	国庫フィーダー		
	10	現行	12.9	3.5	2.0	7.0	10,836.0		8,500,683	1,054,563	7,446,121		7446121	国庫フィーダー		
		計画	12.9	3.5	2.0	7.0	11,106.9		8,500,683	1,054,563	7,446,121		7446121	国庫フィーダー		
	11	現行	10.8	0.5	2.0	1.0	1,296.0		1,214,383	150,652	1,063,732		1063732	国庫フィーダー		
		計画	10.8	0.5	2.0	1.0	1,328.4		1,214,383	150,652	1,063,732		1063732	国庫フィーダー		
	12	現行	20.0	0.5	2.0	1.0	2,400.0		2,054,357	246,275	1,808,083		1808083	国庫フィーダー		
		計画	20.0	0.5	2.0	1.0	2,460.0		2,054,357	246,275	1,808,083		1808083	国庫フィーダー		
	13	現行	21.7	1.5	2.0	3.0	7,812.0		6,163,071	738,824	5,424,248		5424248	国庫フィーダー		
		計画	21.7	1.5	2.0	3.0	8,007.3		6,163,071	738,824	5,424,248		5424248	国庫フィーダー		
	14	現行	21.5	1.5	2.0	3.0	7,740.0		6,163,071	738,824	5,424,248		5424248	国庫フィーダー		
		計画	21.5	1.5	2.0	3.0	7,933.5		6,163,071	738,824	5,424,248		5424248	国庫フィーダー		
	15	現行	20.7	0.5	2.0	1.0	2,484.0		1,591,067	163,199	1,427,868		1427868	国庫フィーダー		
		計画	20.7	0.5	2.0	1.0	2,546.1		1,591,067	163,199	1,427,868		1427868	国庫フィーダー		
	16	現行	11.8	1.5	2.0	2.9	4,248.0		4,773,200	489,596	4,283,604		4283604	国庫フィーダー		
		計画	11.8	1.5	2.0	3.0	4,354.2		4,773,200	489,596	4,283,604		4283604	国庫フィーダー		

18	17	現行	13.4	2.0	2.0	4.1	6,432.0		6,364,267	652,795	5,711,472		5711472	国庫フィーダー		
		計画	13.4	2.0	2.0	4.0	6,592.8		6,364,267	652,795	5,711,472		5711472	国庫フィーダー		
	18	現行	10.3	0.5	2.0	1.0	1,236.0		1,591,067	163,199	1,427,868		1427868	市単独		
		計画	10.3	0.5	2.0	1.0	1,266.9		1,591,067	163,199	1,427,868		1427868	市単独		
	19	現行	9.8	0.5	2.0	1.0	1,176.0		1,494,520	153,969	1,340,551		1340551	国庫フィーダー		
		計画	9.8	0.5	2.0	1.0	1,205.4		1,494,520	153,969	1,340,551		1340551	国庫フィーダー		
	20	現行	11.8	0.9	2.0	1.8	2,548.8		2,690,136	277,145	2,412,991		2412991	国庫フィーダー		
		計画	11.8	0.9	2.0	1.8	2,612.5		2,690,136	277,145	2,412,991		2412991	国庫フィーダー		
	21	現行	11.1	1.6	2.0	3.2	4,262.4		4,782,464	492,702	4,289,762		4289762	国庫フィーダー		
		計画	11.1	1.6	2.0	3.2	4,369.0		4,782,464	492,702	4,289,762		4289762	国庫フィーダー		
	22	現行	12.1	1.6	2.0	3.2	4,762.6		4,782,464	492,702	4,289,762		4289762	国庫フィーダー		
		計画	12.1	1.6	2.0	3.2	4,646.4		4,782,464	492,702	4,289,762		4289762	国庫フィーダー		
	23	現行	10.8	0.4	2.0	0.8	1,036.8		1,195,616	123,176	1,072,440		1072440	国庫フィーダー		
		計画	10.8	0.4	2.0	0.8	1,062.7		1,195,616	123,176	1,072,440		1072440	国庫フィーダー		
	24	現行	1.4	0.5	2.0	1.0	168.0		964,231	221,504	742,727		742727	市単独		
		計画	1.4	0.5	2.0	1.0	172.2		964,231	221,504	742,727		742727	市単独		
	25	現行	7.3	2.5	2.0	5.0	4,380.0		4,821,154	1,107,518	3,713,636		3713636	国庫フィーダー		
		計画	7.3	2.5	2.0	5.0	4,489.5		4,821,154	1,107,518	3,713,636		3713636	国庫フィーダー		
	26	現行	7.8	3.5	2.0	7.0	6,552.0		6,749,615	1,550,525	5,199,091		5199091	国庫フィーダー		
		計画	7.8	3.5	2.0	7.0	6,715.8		6,749,615	1,550,525	5,199,091		5199091	国庫フィーダー		
	27	現行	6.1	0.5	2.0	1.0	732.0		258,712	20,925	237,788		237788	市単独		
		計画	6.1	0.5	2.0	1.0	750.3		258,712	20,925	237,788		237788	市単独		
	28	現行	4.4	7.0	2.0	14.0	7,392.0		3,621,974	292,948	3,329,026		3329026	市単独		
		計画	4.4	7.0	2.0	14.0	7,576.8		3,621,974	292,948	3,329,026		3329026	市単独		
	29	現行	7.1	9.0	2.0	18.0	15,336.0		4,656,824	376,647	4,280,176		4280176	市単独		
		計画	7.1	9.0	2.0	18.0	15,719.4		4,656,824	376,647	4,280,176		4280176	市単独		

※路線名欄には、系統毎に記載すること
※現行の欄には、事業者及び市町が提出した申出書及び申し出路線の現況の最終年度の数値を記入すること。
※運行形態の欄には、乗合バス、自主運行バス、乗合タクシー、スクールバス、医療バス、無料バスなどの種別を記入すること。
※運行事業者の欄には、運行形態に関わらず、実際に運行事業を行う者の事業者名又は団体名を記入すること。
※競合区間欄には、当該系統に競合する系統数、競合する区間の競合率及び総輸送量並びにキロ程を記載すること。
※競合区間のカット額は、カットの対象となる系統について、欠損額に[競合区間キロ程／系統キロ程]を乗じて得られた額を記載すること。
※平均乗車密度、輸送量、経常費用、経常収入、欠損額の計画はその算出根拠を別途添付すること。
※国庫補助対象となる系統については、前年10月～当年9月を1年度として算定した数値を記入すること。
※継続協議欄には、直近の申し出より以前に申し出を行った系統であって、協議結果が継続協議であったものについては、〇を記載すること。

資料 4

令和元年 12 月 23 日

（件名）

デマンド型乗合タクシーにおける指定施設の追加について

（産業部産業振興課）

１　趣旨

湖西市内にある「牛田クリニック」院長より、デマンド型乗合タクシーの指定施設としての登録依頼があった。

後日、地域協議会（白須賀地区及び知波田地区）へ趣旨を説明した上で意向を確認したところ、了承を得られたため、以下の施設を指定施設として新規追加することとしたい。

また、はやし耳鼻咽喉科について、知波田地区のみの指定となっており、白須賀地区での指定施設としての登録がなされていなかった。運行事業者と協議を行ったところ、運行管理上統一した方が良いとの結論になったため、同施設の白須賀地区での追加を行うこととしたい。

２　新規追加をする指定施設

・牛田クリニック　（所在地区：鷲津地区）
・はやし耳鼻咽喉科（所在地区：鷲津地区）

３　追加する運行区域

・牛田クリニック　　白須賀地区及び知波田地区
・はやし耳鼻咽喉科　　白須賀地区

４　変更日

令和２年３月２日（月）から

資料 5

令和元年 12 月 23 日

コーちゃんバスの路線再編（案）について

（産業部産業振興課）

１．第２回公共交通会議（前回）における論点

１）湖西市公共交通の抱える課題、見直しの方向性

湖西市公共交通が抱える課題として、今後も需要家ニーズは増加、多様化していくことが予想される中で、現在のコーちゃんバスを中心とした公共交通施策の展開には限界が来ており、抜本的な見直しを検討しなければならない時期に来ている。効率的な運行により利便性と財政負担を両立させるためにも、コミュニティバス事業は可能な限り複雑かつ長大な運行経路を圧縮し、バス機能に特化しつつ、デマンド型の乗合タクシーの運行範囲を市全域に拡大することを目指すこととしたい。

２）バス事業の効率化について

路線統合や短縮による効率化について以下の路線を検討する。

①入出新所鷲津線、知波田鷲津線の重複排除
②岡崎循環線、白須賀岡崎線の重複排除
③白須賀新居鷲津線の効率化
④デマンド型乗合タクシー運行区域におけるバス路線延長の縮小

２．第３回公共交通会議（今回）における論点

１）路線検討について

改善案を以下の項目で整理し複数案を提示する。
作業手順は、①現状、②乗車人員状況、③利用者状況の運行事業者ヒアリング④見直し案の流れで検討する。

（１）入出新所鷲津線、知波田鷲津線の路線見直し
（２）白須賀地区　デマンド型乗合タクシー運行区域におけるバス路線延長の見直し
　　①白須賀岡崎線
　　②白須賀鷲津線
　　③白須賀新居鷲津線
（３）白須賀新居鷲津線の見直し

３．入出新所鷲津線、知波田鷲津線の路線見直し

知波田地区では、白須賀地区と同様にデマンド型交通の実証実験を行っており、バス交通とデマンド型交通のそれぞれにおいてすみ分けをするため、入出新所鷲津線と知波田鷲津線を集約化する。なお、データの分析を行うとともに、運行事業者へのヒアリングを実施し、日常的な利用について詳しく把握したうえで、再編後の運行案を提示する。

現　　状

（1）入出新所鷲津線

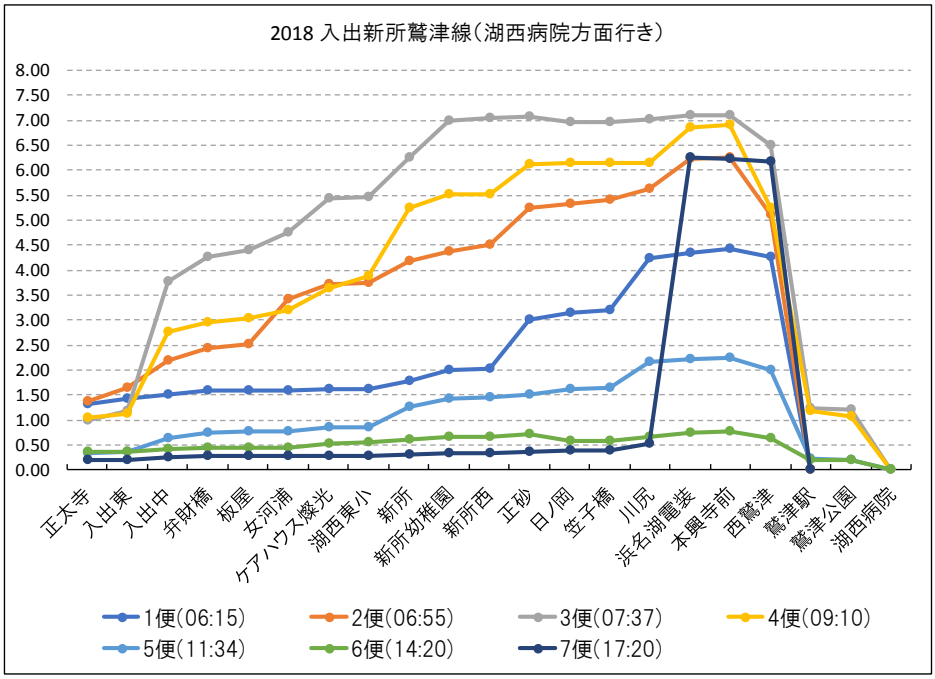
①利用状況

・令和元年 10 月のダイヤ改正以降の利用傾向は、2018 年度実績の平均と比較して、同じ時間帯の便では、概ね同じような利用があることがわかる。

・入出新所鷲津線の浜名湖電装便については、毎日多くに利用者がみられる。（2018 年度実績では１便あたり 18.8 人が利用）

また、湖西病院行きの第７便については、通勤（帰宅）目的の利用者がみられる。

図　2018 年度平均入出新所鷲津線 バス停別バス車内乗車人員



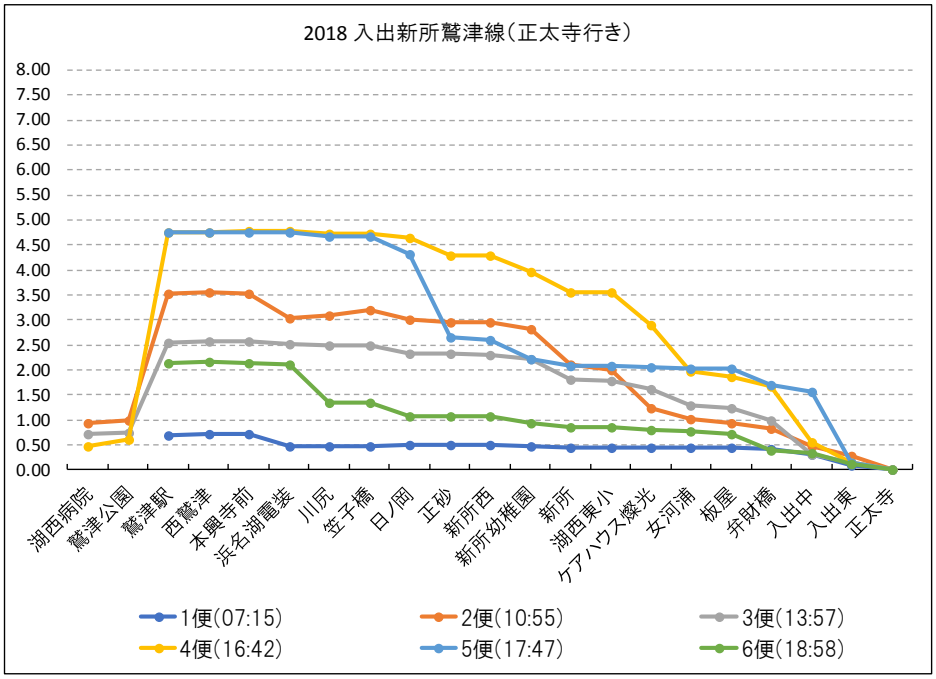
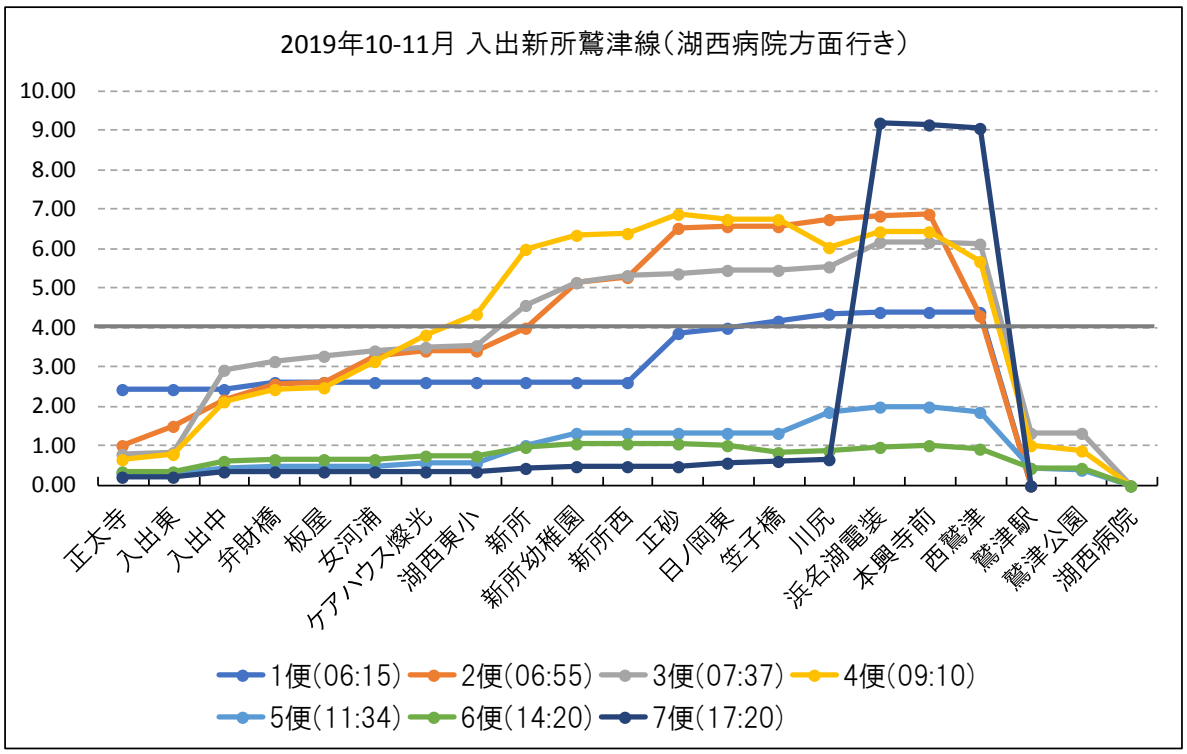
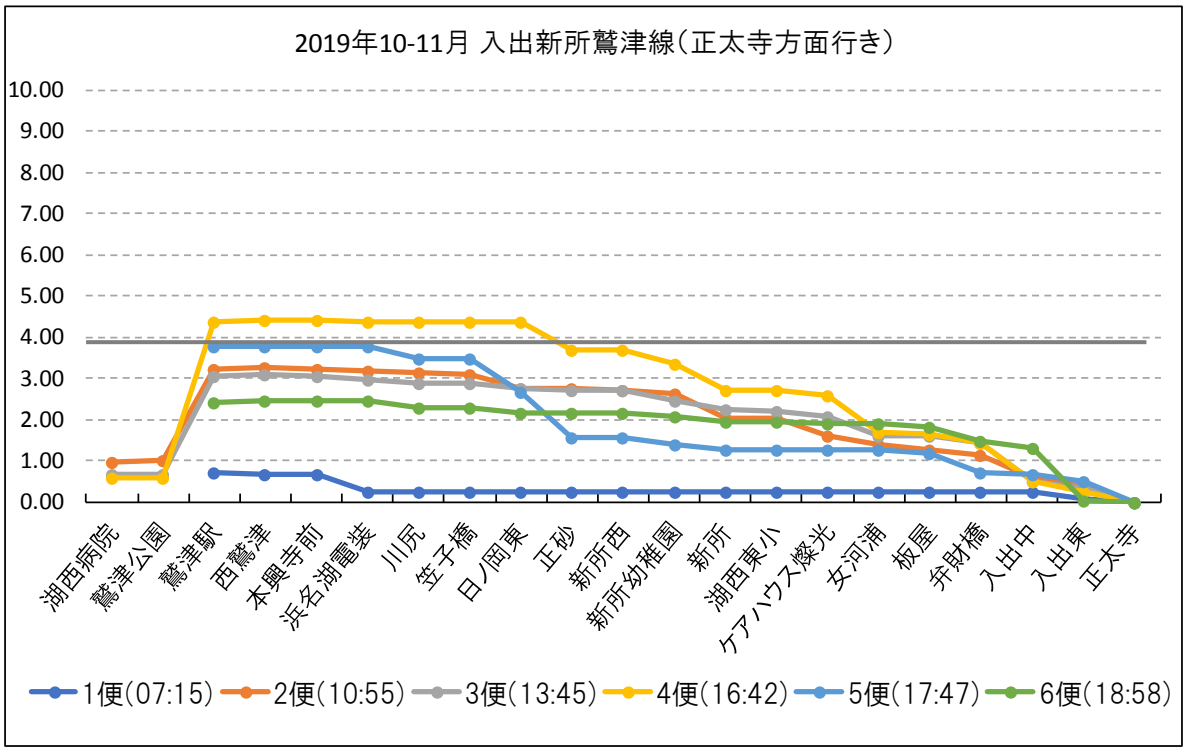


図　令和元年 10 月改正後

10 月・11 月の平均入出新所鷲津線 バス停別バス車内乗車人員





②利用者・運行事業者ヒアリング

・事業者ヒアリングでは、入出新所鷲津線において１～３便では通勤や通学といった目的の利用者が確認されている。

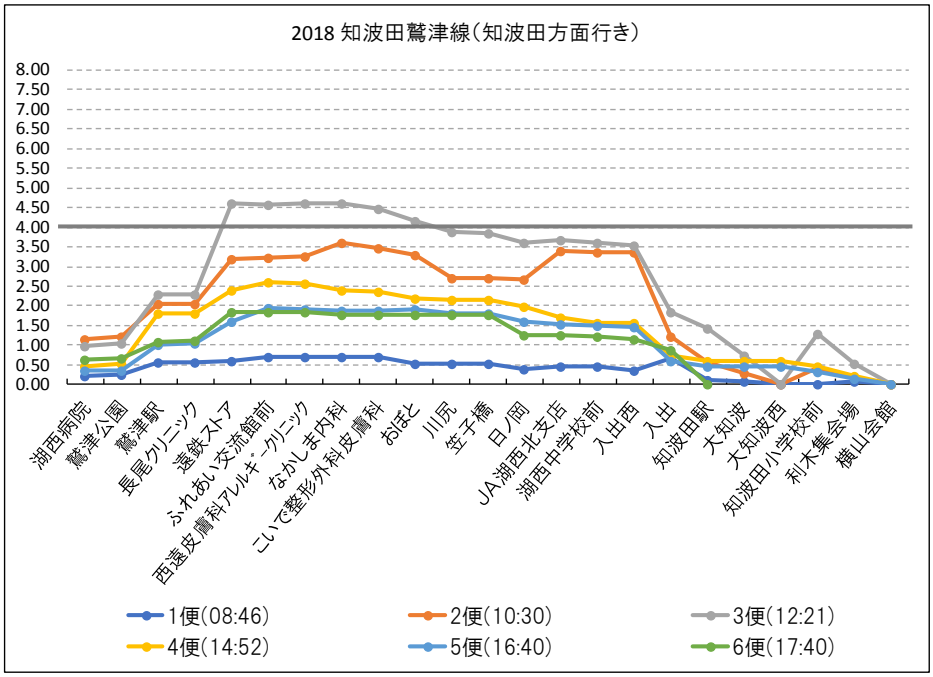
（２）知波田鷲津線

①利用状況

・知波田鷲津線については、デマンド型交通の車両定員である４人を上回る乗車人員がいつくかの便で確認されるが、おおむね他路線も乗り入れているバス停での利用者である。

・令和元年 10 月のダイヤ改正以降の利用傾向は、2018 年度実績の平均と比較して、同じ時間帯の便では、概ね同じような利用があることがわかる。

図　2018 年度平均入出新所鷲津線 バス停別バス車内乗車人員



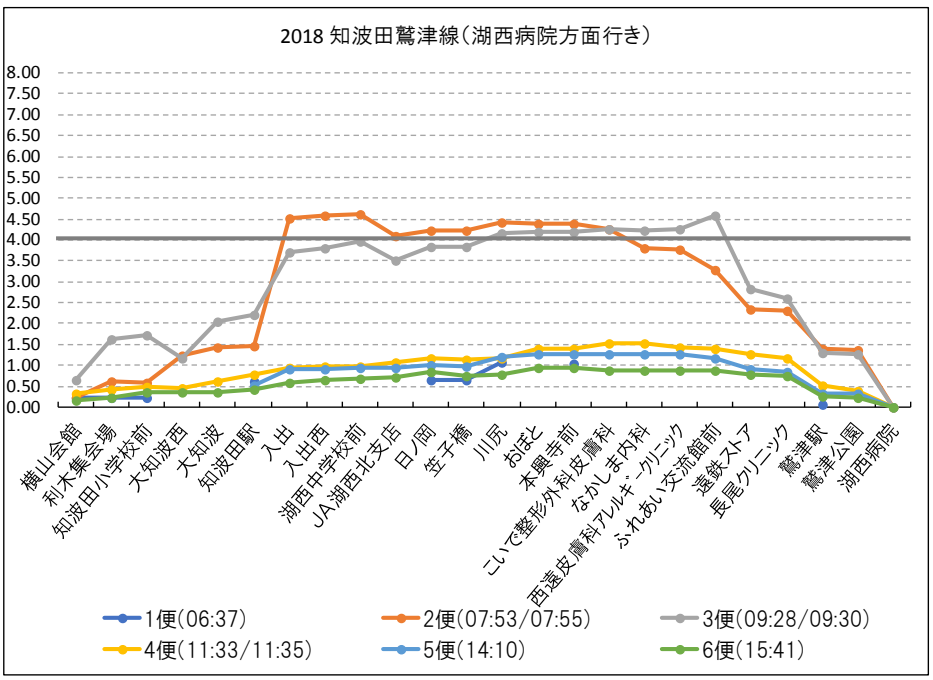
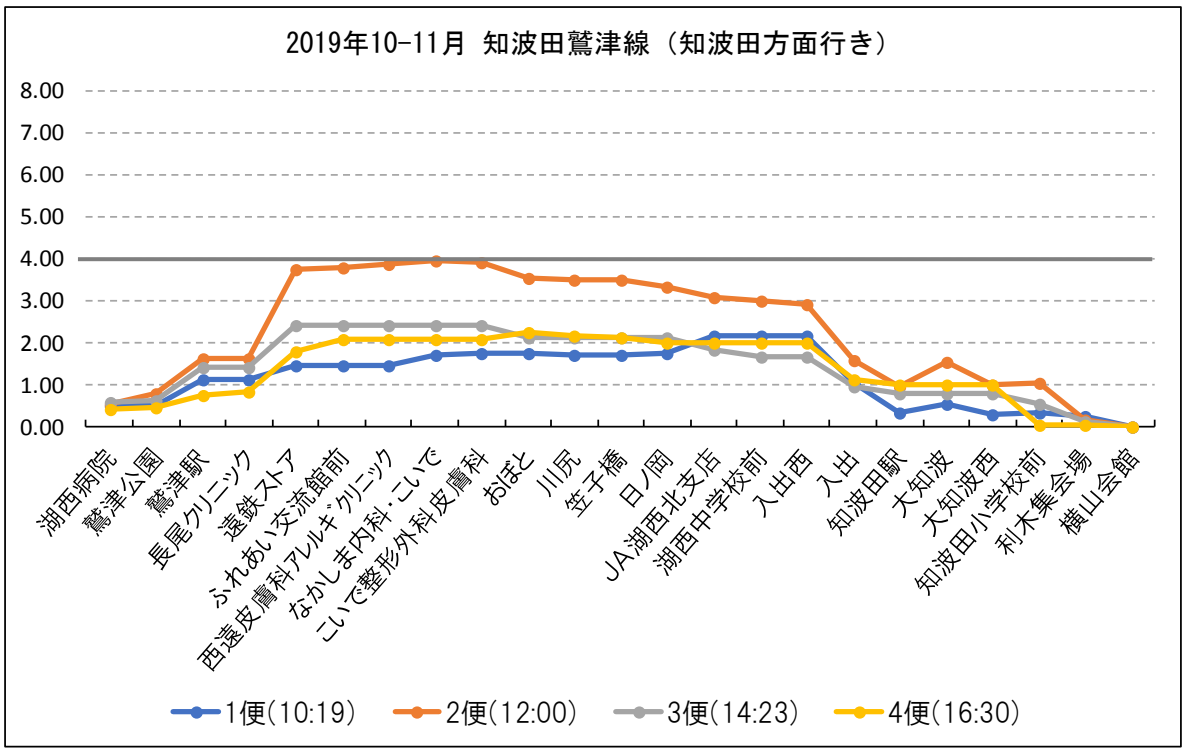
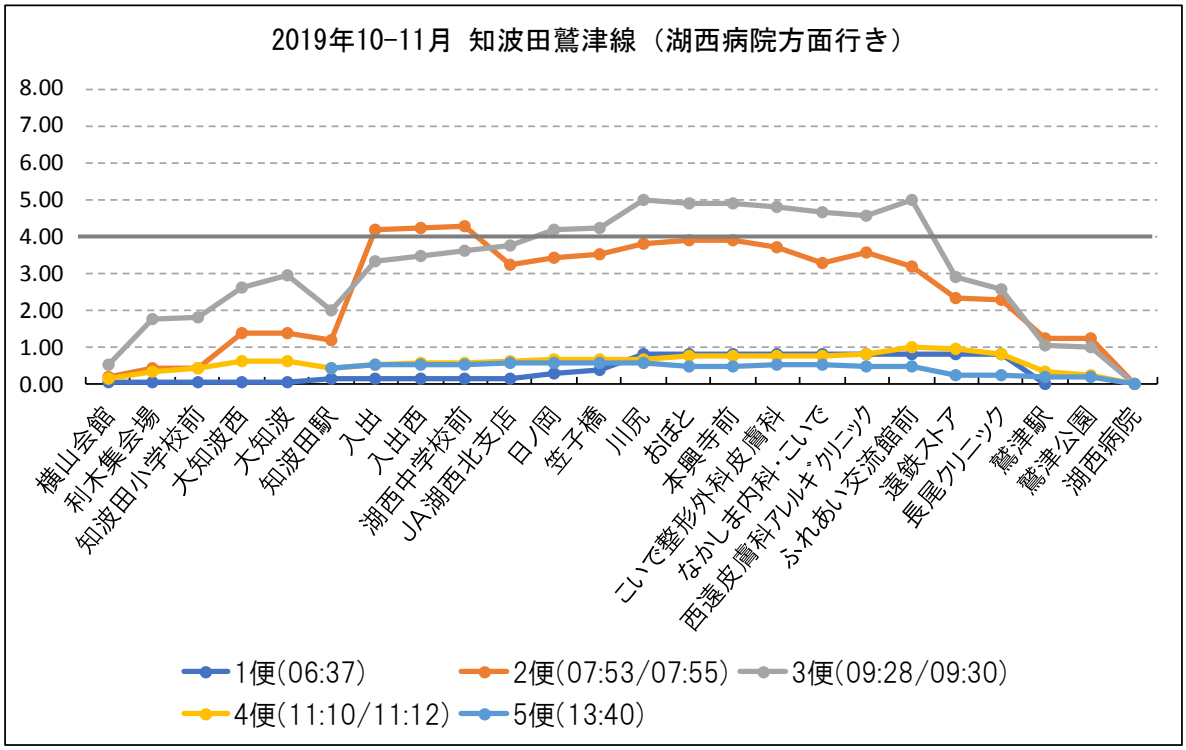


図　令和元年 10 月改正後

10 月・11 月の平均知波田鷲津線 バス停別バス車内乗車人員





②利用者・運行事業者ヒアリング

・知波田鷲津線の通学便は、横山会館方面の小学生の通学の足として重要な役割を担っている。

・事業者ヒアリングより、朝の第２便では入出地区からＪＡ湖西北支店で乗り継ぎ、浜名病院へ行く利用者がいることが分かったため、通学便も含めた利用者を補完する案を提案する。

（3）　入出新所鷲津線と知波田鷲津線の再編案

・入出新所鷲津線の第１便から３便と浜名湖電装の通勤便も存続させる必要がある
・知波田鷲津線の通学便は存続し、再編後の路線においては、現状の利用者を配慮したルートの設定を行うため、複数の系統（岡崎鷲津線）との統合する。
・上記以外の運行については、湖西病院（鷲津駅）～正太寺・知波田駅という基本のルートを運行する路線を複数案提示する。

Ａ案

Ｂ案

Ｃ案

図　入出新所鷲津線・知波田鷲津線再編イメージ

A 案　バス路線の圧縮　（２路線統合　＋　鷲津駅・遠鉄ストア・湖西病院行き　最短ルート）

【メリット】　距離延長が短く効率がよい

【デメリット】　知波田鷲津線の「入出」「入出西」「湖西中学校前」は停車しない。

乗継ポイントの「ＪＡ湖西北支店」「日ノ岡」で乗継ができない。津地区を巡回しない。

B 案　バス路線の圧縮　（２路線統合　＋　JA 湖西支店　＋　鷲津駅・遠鉄ストア・湖西病院行き）

【メリット】　知波田鷲津線のバス停を概ね取り入れている。

【デメリット】　「ＪＡ湖西北支店」で旋回でいないため、バス車両の変更が必用となる。

距離はＡ案より長くなるが、鷲津地区は巡回しない。

C 案　バス路線の圧縮　（２路線統合　＋　JA 湖西支店　＋　アルカミーノ経由鷲津駅・湖西病院行き）

【メリット】　知波田鷲津線のバス停を概ね取り入れている。鷲津地区を巡回する。

【デメリット】　距離は長くなり効率が悪い。。

【参考】　早朝便　知波田鷲津線の通学便と岡崎地区への移動を補完する案

岡崎鷲津線による補完案で知波田通学便と入出地区から浜名病院行きを確保する。

・知波田鷲津線の通学便については、現状の運行を維持するが、入出新所鷲津線と路線を集約化した際に、１台では対応しきれないため、バス車両の配車方法を変更し、知波田鷲津線の通学便は存続し岡崎地区（浜名病院行）の便を確保するなど、複数の系統（岡崎鷲津線）との統合することも対応はできる。

【起点　横山会館　→　知波田小学校　→　入出地区　→　終点　浜名病院】

4．白須賀地区　デマンド型乗合タクシー運行区域におけるバス路線延長の見直し

1） ３路線の利用状況

白須賀地区を運行する３つの路線（白須賀新居鷲津線、白須賀鷲津線、白須賀岡崎線）の利用実態を把握し、白須賀地区における、バスとデマンド型交通とのすみ分けについて整理する。

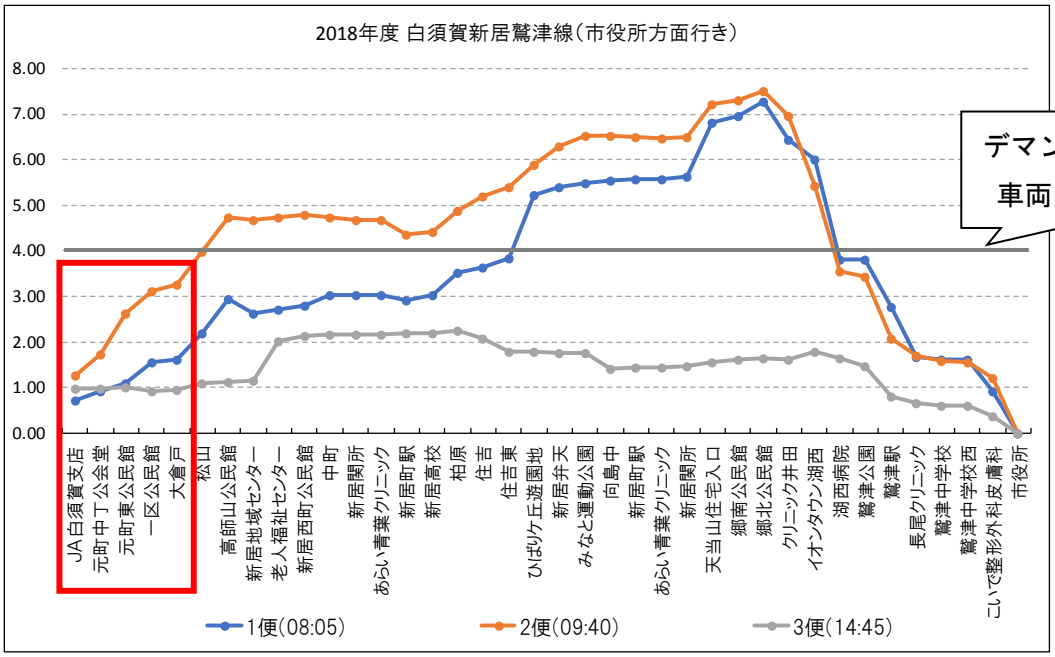
（1） 白須賀新居鷲津線

・令和元年 10 月のダイヤ改正以降の利用傾向は、2018 年度実績の平均と比較して、同じ時間帯の便では、概ね同じような利用があることがわかる。

・JA 白須賀支店から大倉戸の区間では、デマンド型交通の車両定員を超える利用はみられない。

・新居地区では、「ひばりヶ丘遊園地」、「天当山住宅入口」で利用者が多いことがわかる。

図　2018 年度平均白須賀新居鷲津線 バス停別バス車内乗車人員



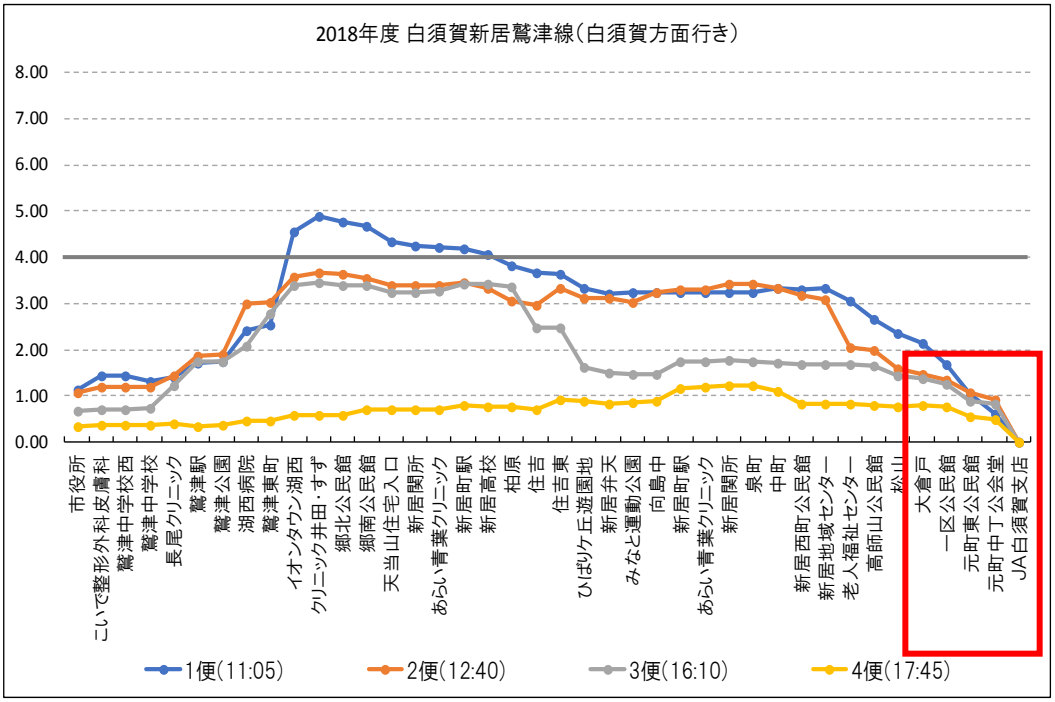
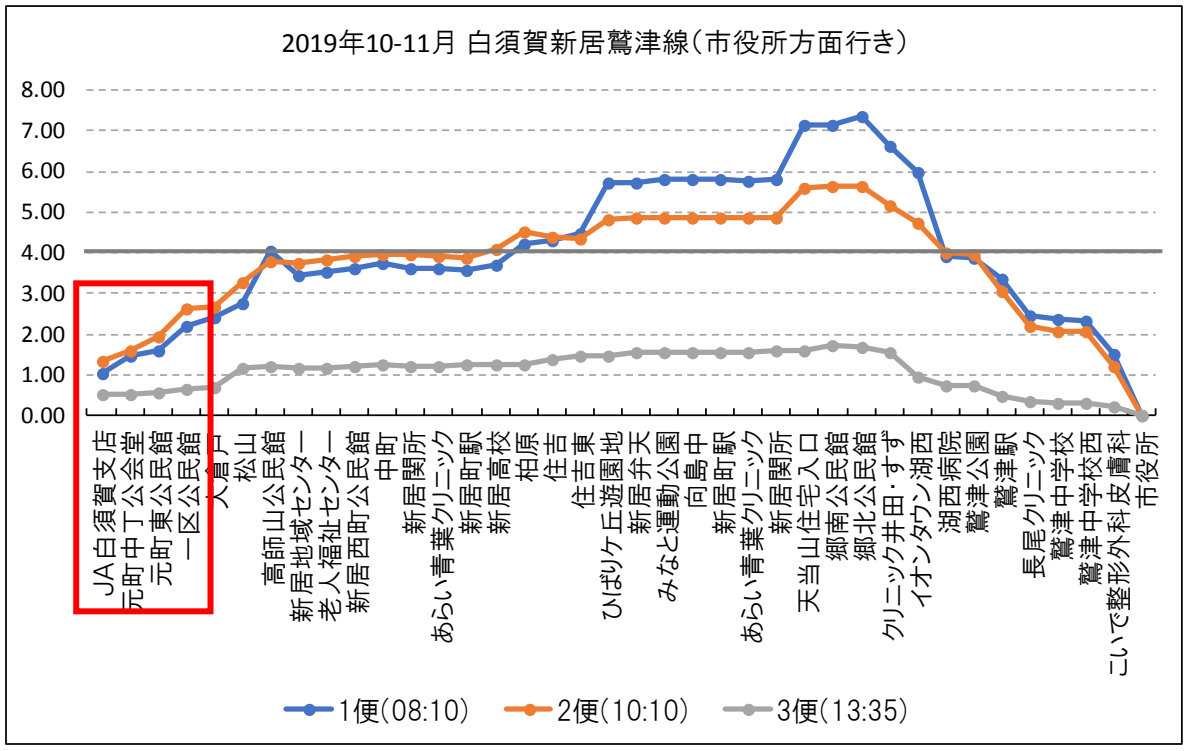
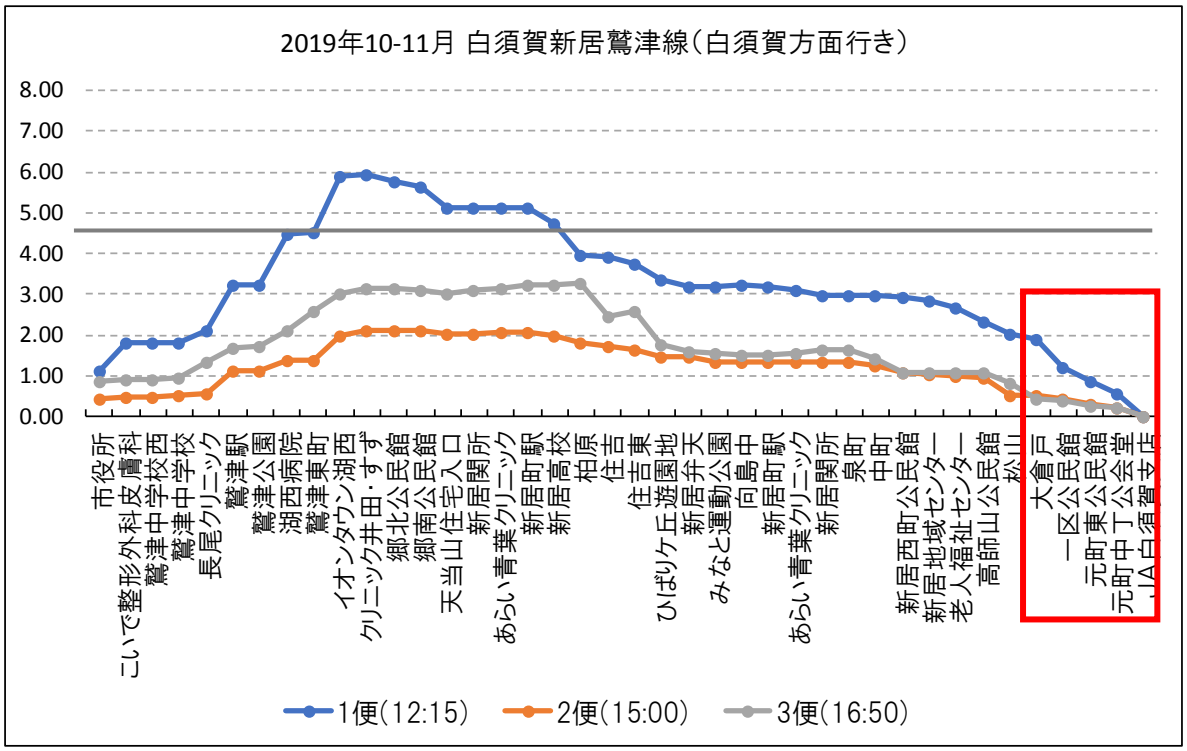


図　令和元年 10 月改正後

10 月・11 月の平均白須賀新居鷲津線 バス停別バス車内乗車人員





・令和元年 10 月のダイヤ改正以降の利用傾向は、2018 年度実績の平均と比較して、同じ時間帯の便では、概ね同じような利用があることがわかる。

図　白須賀新居鷲津線（市役所方面行き）ＯＤ

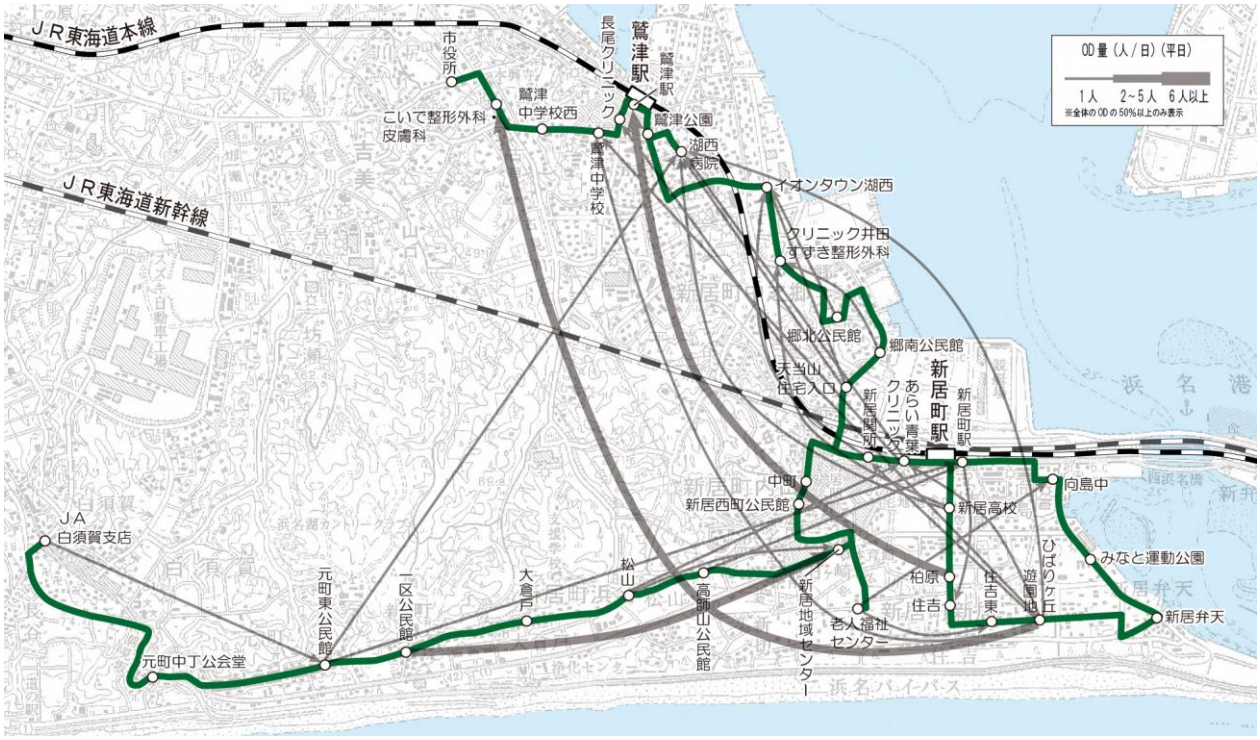
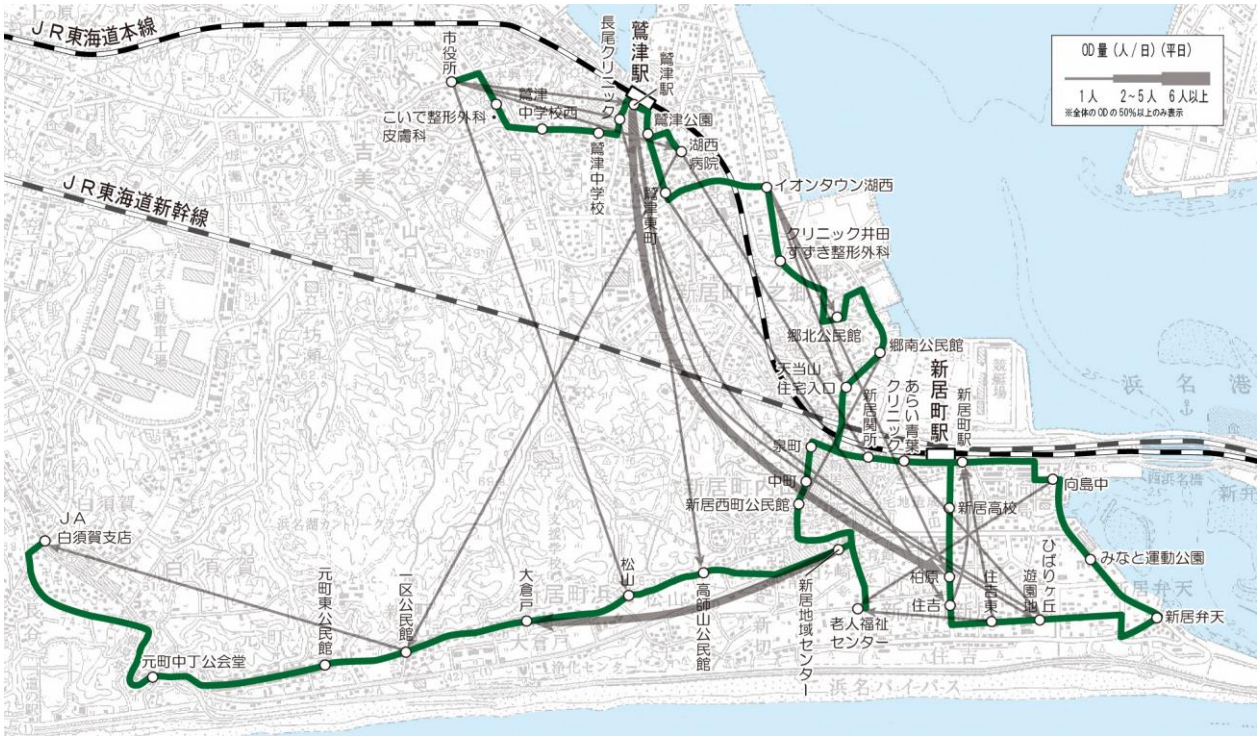


図　白須賀新居鷲津線（白須賀方面行き）ＯＤ

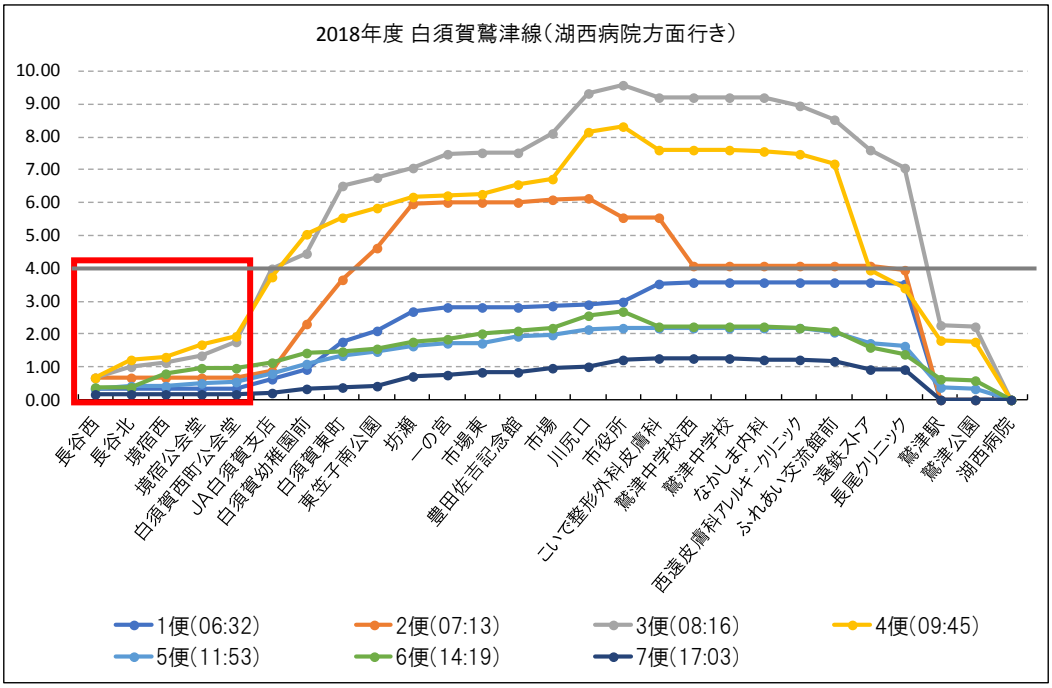


※ＯＤ調査は、平成 30 年７月の１日を抽出し、調査員による車内での聞き取り方式
※新居地域センターから大倉戸は、この日小学生が短縮日課で乗車した経緯がある。

（2） 白須賀鷲津線

・令和元年 10 月のダイヤ改正以降の利用傾向は、2018 年度実績の平均と比較して、同じ時間帯の便では、概ね同じような利用があることがわかる。
・赤枠内においては、どの便でもデマンド交通車両の定員を超える利用がみられない
・湖西病院方面行き２、３、４便において、デマンド交通車両の定員を超えた利用がみられる
・湖西病院方面行きでは５便以降、白須賀方面行きでは午前、午後それぞれの鷲津地区からの帰りとみられる２便と４便以外で、デマンド交通車両の定員を超える利用がみられない

図　2018 年度平均白須賀鷲津線 バス停別バス車内乗車人員



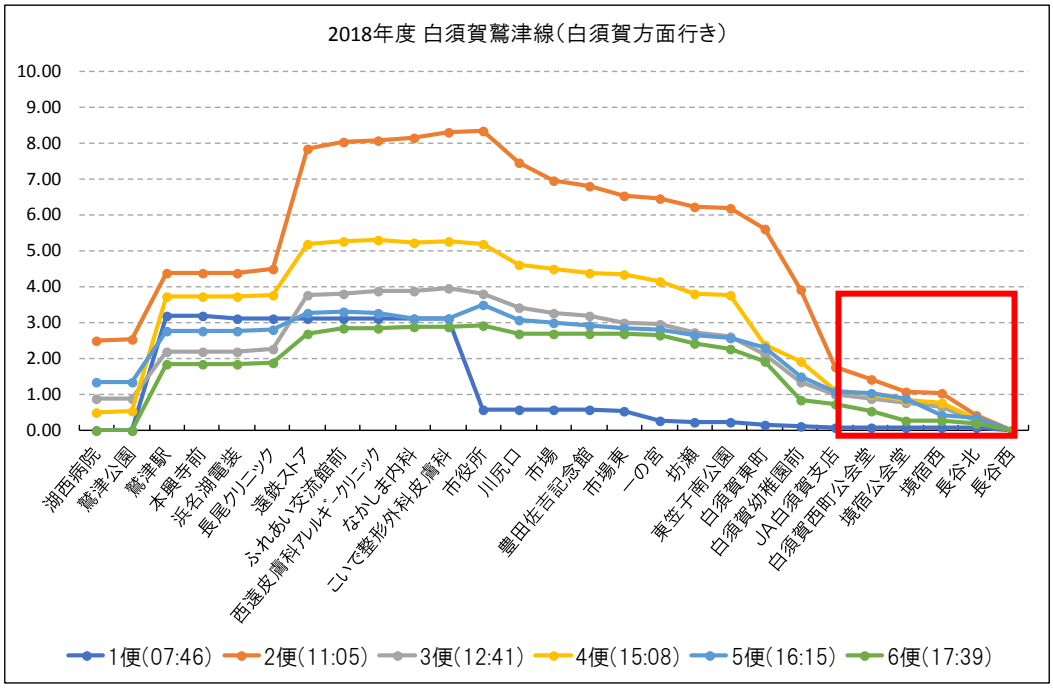
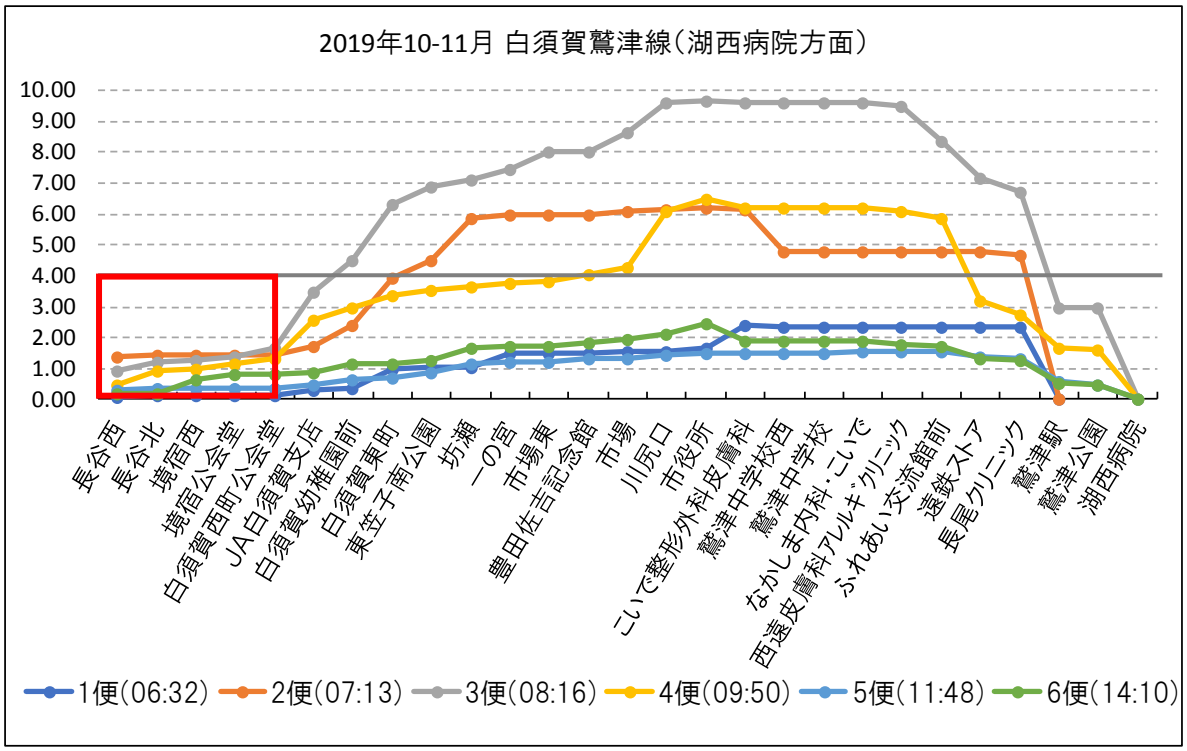


図　令和元年 10 月改正後

10 月・11 月の平均白須賀鷲津線 バス停別バス車内乗車人員



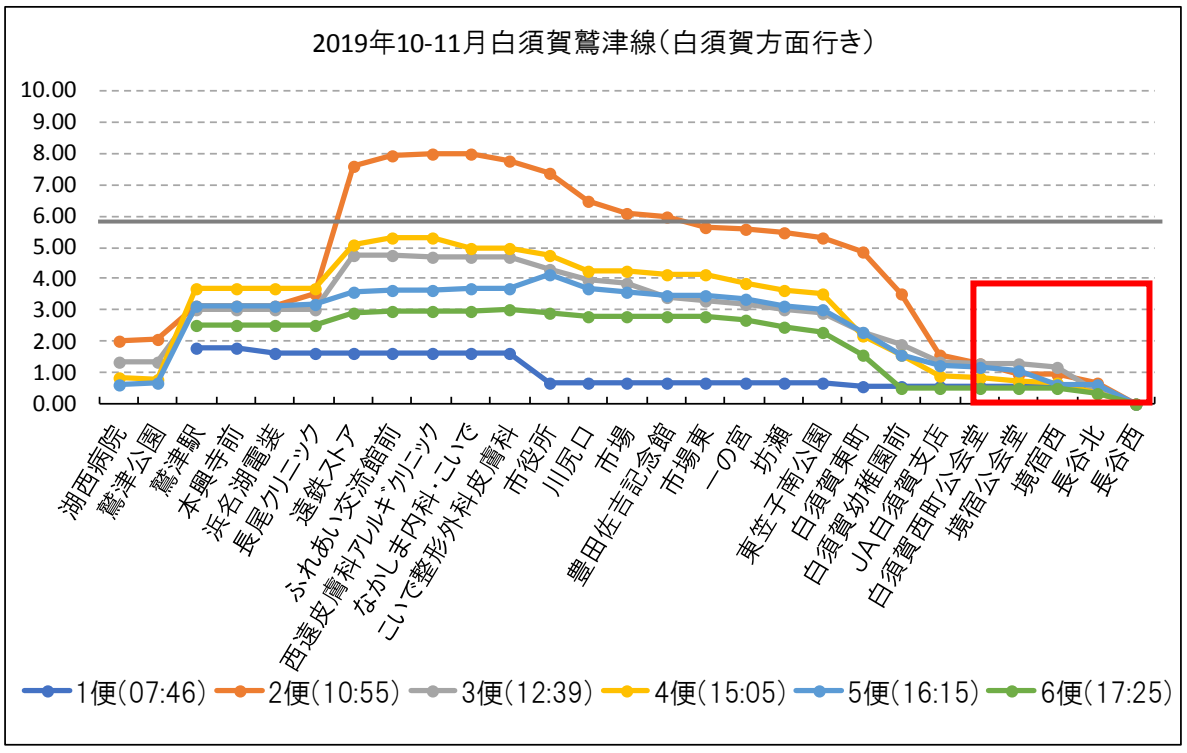


図　白須賀鷲津線（湖西病院方面行き）ＯＤ

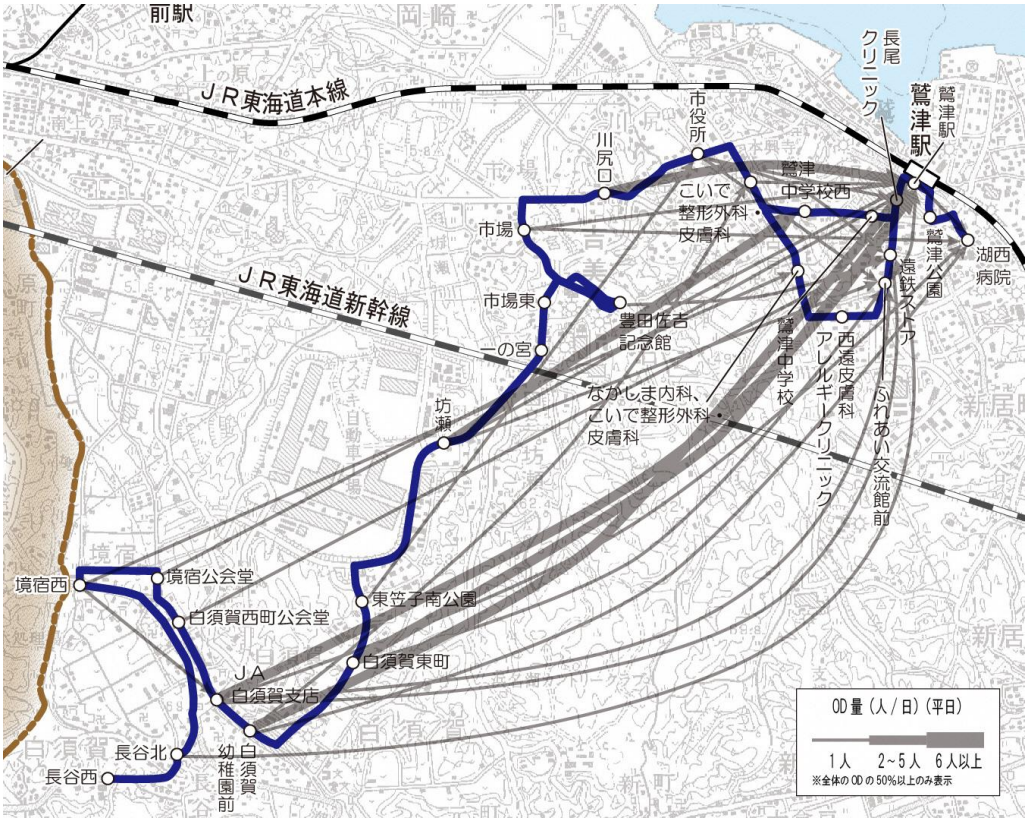
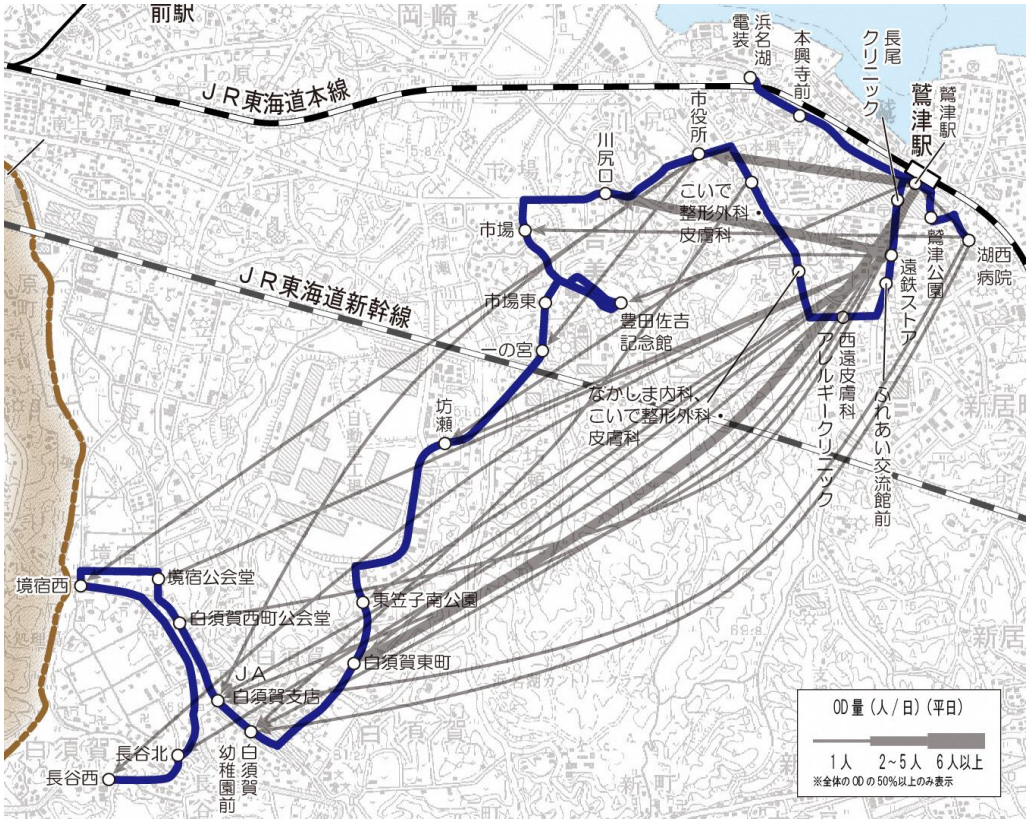


図　白須賀鷲津線（白須賀方面行き）ＯＤ



（3）白須賀岡崎線

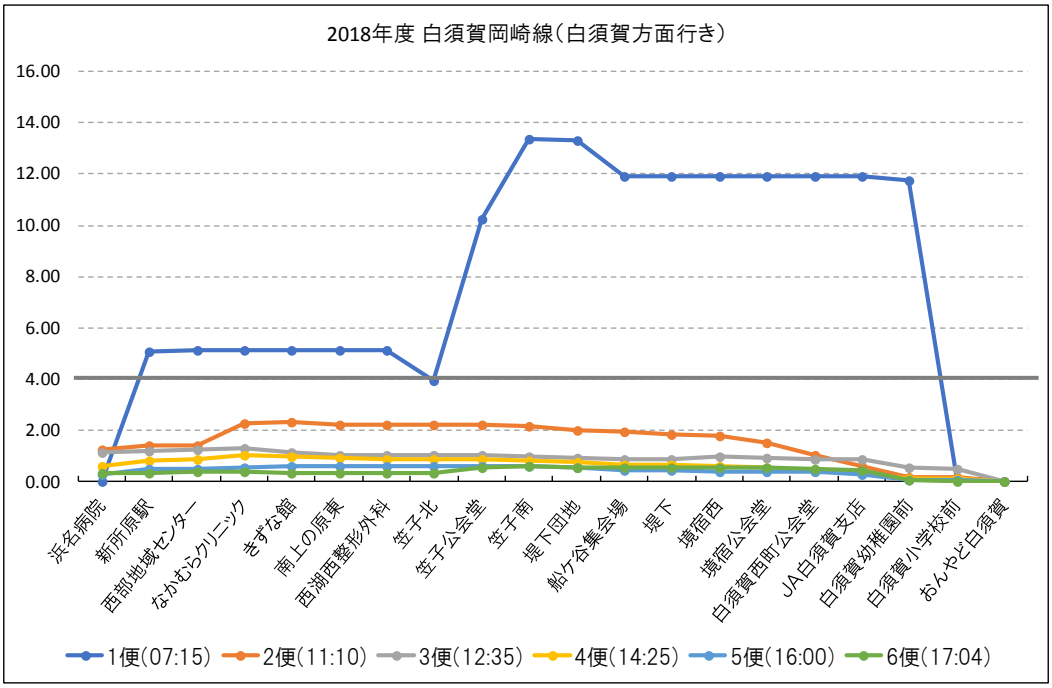
・令和元年 10 月のダイヤ改正以降の利用傾向は、2018 年度実績の平均と比較して、同じ時間帯の便では、概ね同じような利用があることがわかる。

・白須賀方面行きの１便、浜名病院方面行きの３便において、小学生の登下校と思われる利用がみられる

・浜名病院方面行きの１便において、岡崎地区の医療施設や新所原駅への利用がみられる

・上記の便以外では、デマンド型交通の車両で対応できない量の利用はみられない

図　2018 年度平均白須賀岡崎線 バス停別バス車内乗車人員



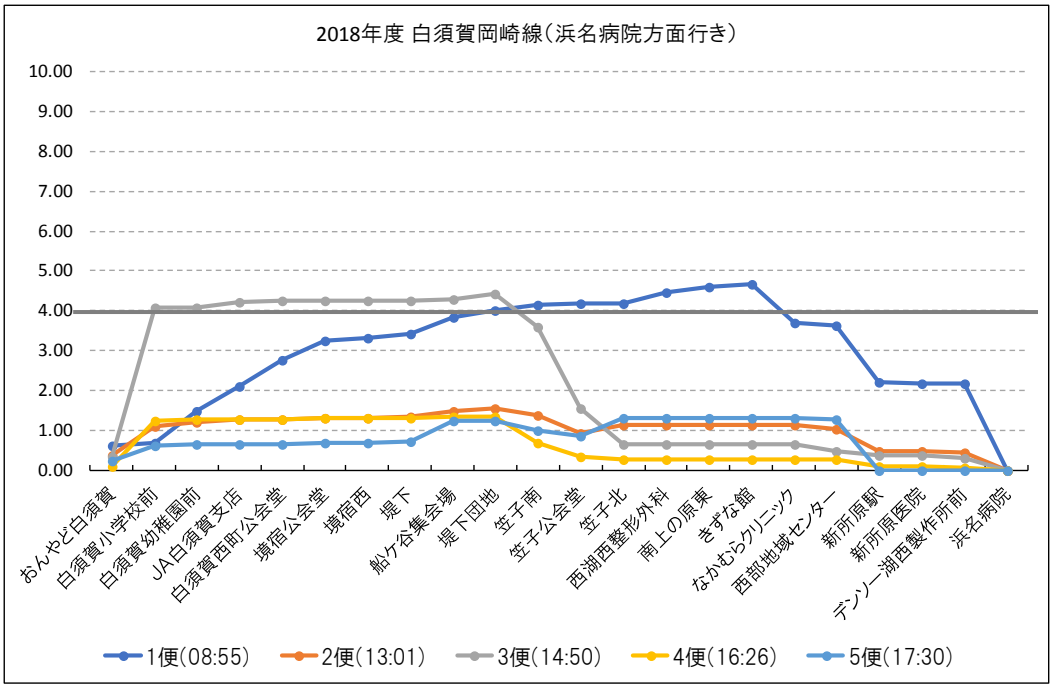
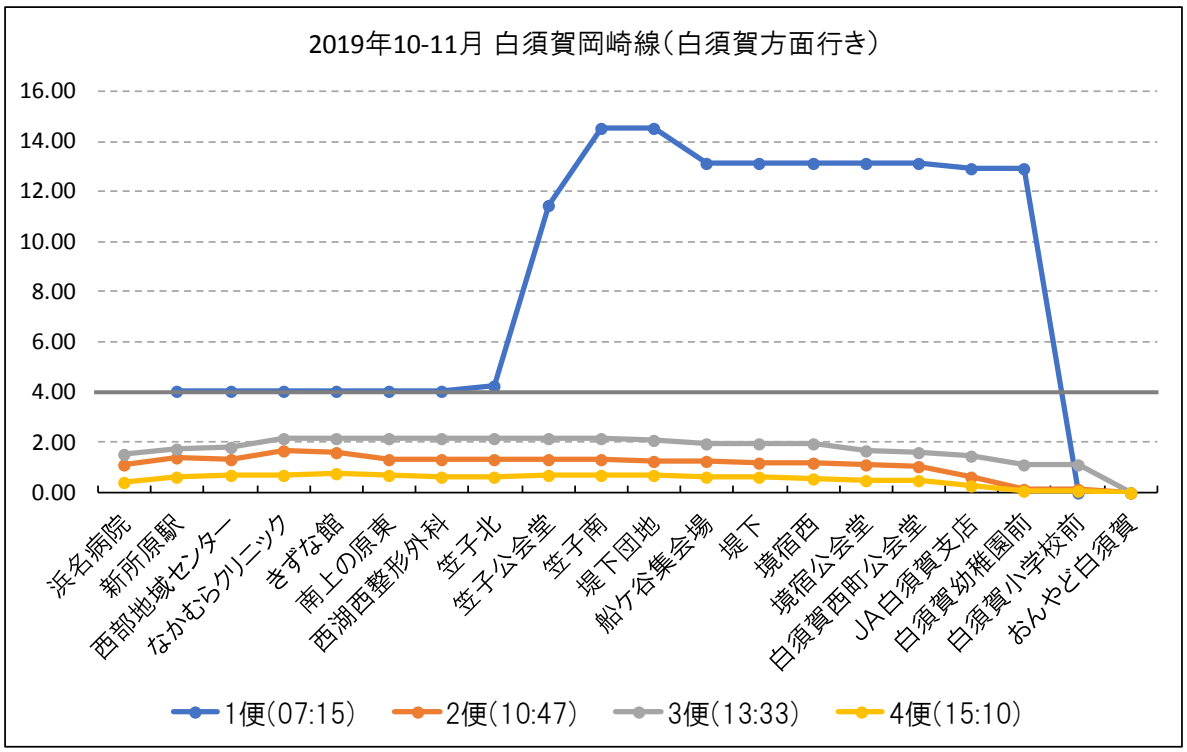


図　令和元年 10 月改正後

10 月・11 月の平均白須賀岡崎線 バス停別バス車内乗車人員



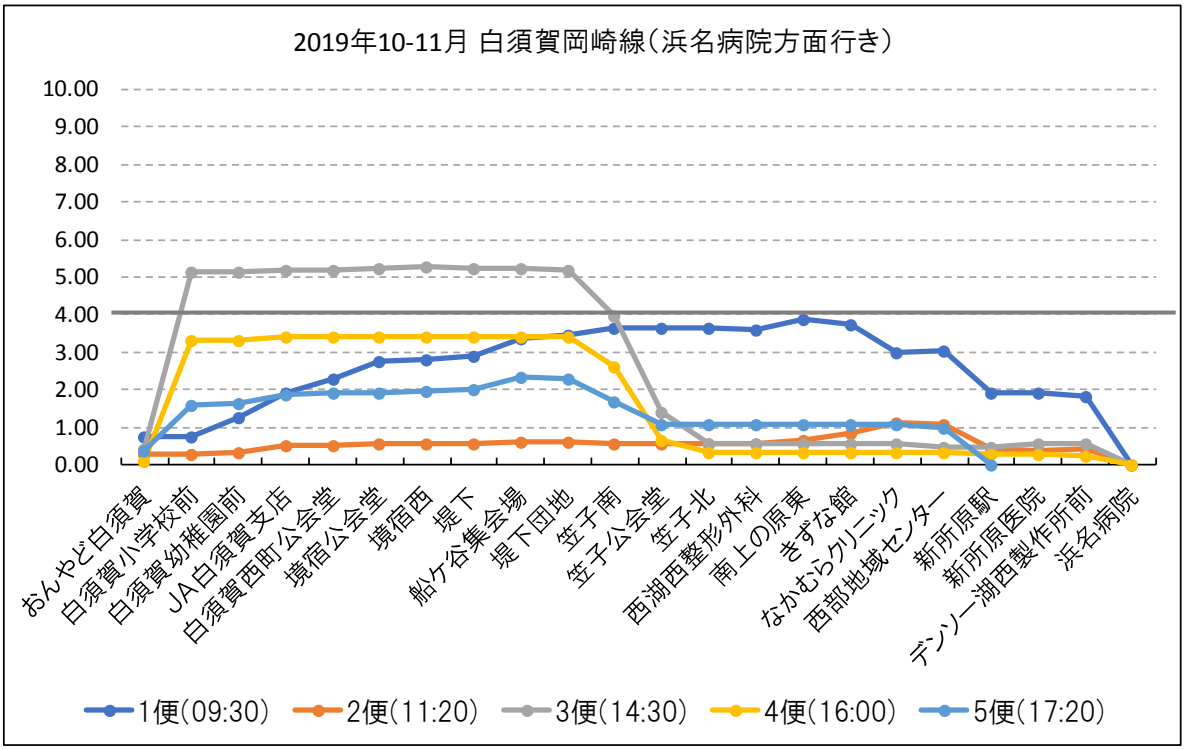


図　白須賀岡崎線（浜名病院方面行き）ＯＤ

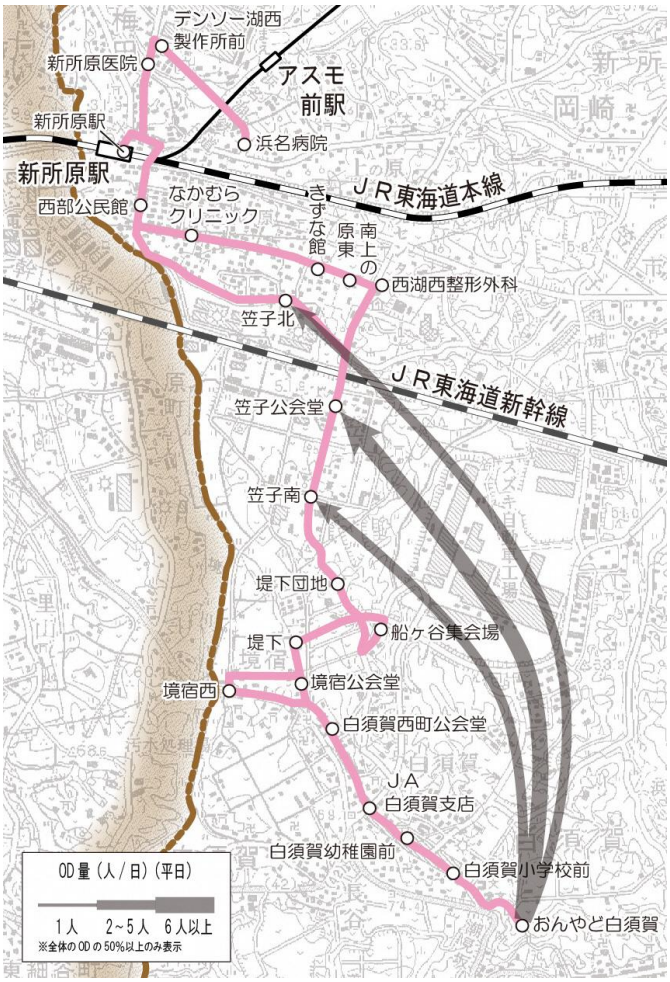
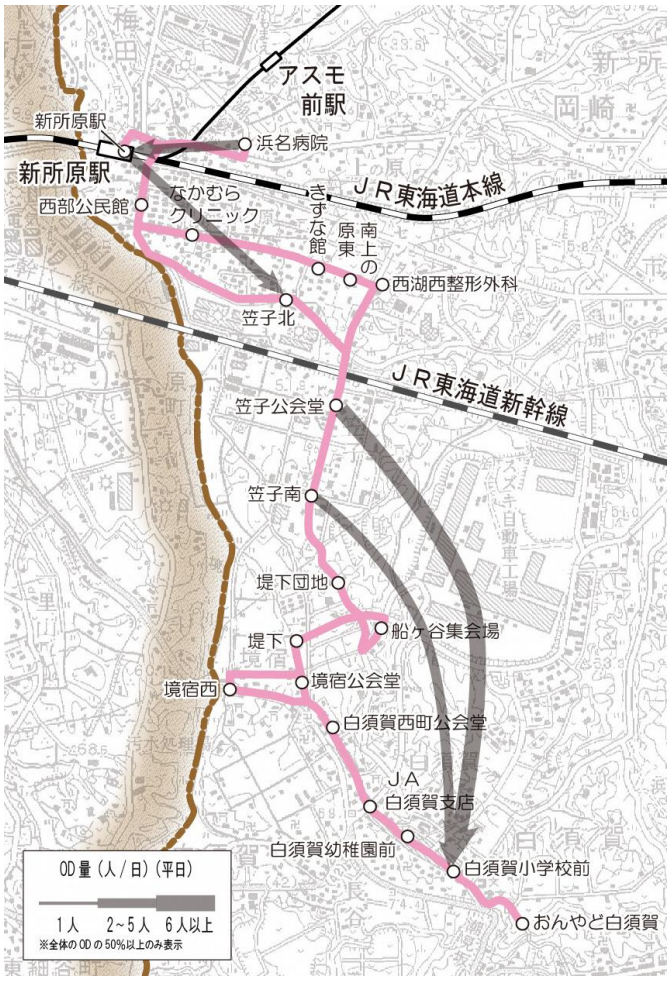


図　白須賀岡崎線（白須賀方面行き）ＯＤ



2）今後の対応方針（案）

白須賀地区については、デマンド型交通の本格運行を検討していることから、コーちゃんバスとの機能的なすみ分けを行うため、現在運行している３路線を現状の利用実態を踏まえたうえで効率化し、デマンド乗合型タクシーで移動を補完する。

◆白須賀鷲津線は、長谷地区の路線を短縮する

・白須賀鷲津線については、午前・午後ともにバスで対応すべき利用がみられるため、基本的に現状の運行を維持する。しかし、JA 白須賀支店以西のバス停においては、１日を通して利用者数が少なく、デマンド型交通での対応が可能であるため、路線を短縮する。

◆白須賀新居鷲津線の白須賀地区～新居地区の路線は、通学便のみの運行とする

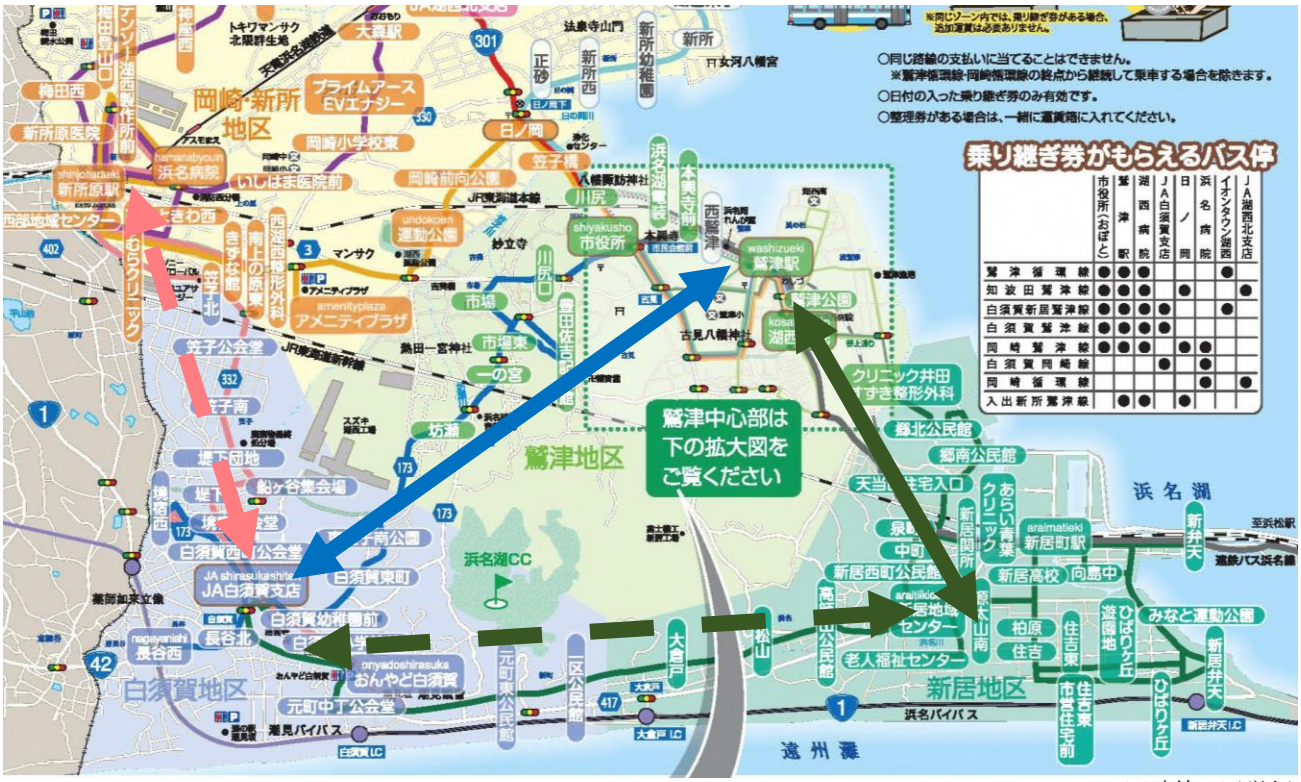
・白須賀新居鷲津線については、通学便以外にもデマンド型交通の車両定員を超える利用がみられるものの、新居地区・鷲津地区それぞれへの OD が存在しており、デマンド型交通に切り替えた際には車両が分散するため、デマンド型交通での対応が可能であるため、通学便の運行は維持し朝の便のみ白須賀地区と新居地区を結ぶ便を運行する。

また、日中の運行については、鷲津地区と新居地区を結ぶ路線へ再編する。

◆白須賀岡崎線は、通学便のみの運行とする

・白須賀岡崎線については、現在の１便及び３便以外において、バス車両で対応すべき利用がみられないため、小学校の通学需要に対応する便のみの運行とし、それ以外の時間帯においては、車両を共通して使用している岡崎循環線の運行に車両を充てるなど、より効率的な運行となるよう検討を進める。

図　白須賀地区バス路線再編イメージ



※破線は通学便

5．白須賀新居鷲津線のの見直し

1）新居地区におけるルートについて

新居地区を運行する白須賀新居鷲津線は、現在新居地区内を循環する形式をとっている。白須賀新居鷲津線の再編に合わせて、分かりやすさを向上させるために複雑な経路を解消することや、定時性を確保するために路線延長を短縮する。

市役所 行き

地区	便 / バス停名	第1便	第2便	第3便
白須賀地区	JA白須賀支店	8:10	10:10	13:35
	元町中丁公会堂	8:16	10:16	13:41
	元町東公民館	8:17	10:17	13:42
	一区公民館	8:18	10:18	13:43
100円加算	大倉戸	8:19	10:19	13:44
	松山	8:20	10:20	13:45
	高師山公民館	8:21	10:21	13:46
	新居地域センター	8:23	10:23	13:48
	老人福祉センター	8:26	10:26	13:51
	新居西町公民館	8:28	10:28	13:53
	中町	8:29	10:29	13:54
	新居関所	8:31	10:31	13:56
	あらい青葉クリニック	8:31	10:31	13:56
	新居町駅	8:33	10:33	13:58
新居地区	新居高校	8:34	10:34	13:59
	柏原	8:35	10:35	14:00
	住吉	8:36	10:36	14:01
	住吉東	8:37	10:37	14:02
	ひばりヶ丘遊園地	8:38	10:38	14:03
	新居弁天	8:41	10:41	14:06
	みなと運動公園	8:43	10:43	14:08
	向島中	8:45	10:45	14:10
	新居町駅	8:49	10:49	14:14
	あらい青葉クリニック	8:51	10:51	14:16
	新居関所	8:52	10:52	14:17
	天当山住宅入口	8:53	10:53	14:18
	郷南公民館	8:54	10:53	14:18
	郷北公民館	8:55	10:55	14:20
100円加算	クリニック井田・すずき整形外科	8:57	10:57	14:22
	イオンタウン湖西	9:00	11:00	14:25
	湖西病院	9:05	11:05	14:30
	鷲津公園	9:07	11:07	14:32
	鷲津駅	9:09	11:09	14:34
	長尾クリニック	9:10	11:10	14:35
	鷲津中学校	9:11	11:11	14:36
	鷲津中学校西	9:12	11:12	14:37
	こいで整形外科・皮膚科	9:13	11:13	14:38
鷲津地区	市役所	9:16	11:16	14:41

JA白須賀支店 行き

地区	便 / バス停名	第1便	第2便	第3便
鷲津地区	市役所	12:15	15:00	16:50
	こいで整形外科・皮膚科	12:17	15:02	16:52
	鷲津中学校西	12:18	15:03	16:52
	鷲津中学校	12:18	15:03	16:53
	長尾クリニック	12:19	15:04	16:54
	鷲津駅	12:21	15:06	16:56
	鷲津公園	12:22	15:07	16:58
	湖西病院	12:24	15:09	17:00
	鷲津東町	12:26	15:11	17:02
	イオンタウン湖西	12:29	15:14	17:05
100円加算	クリニック井田・すずき整形外科	12:31	15:16	17:08
	郷北公民館	12:33	15:18	17:10
	郷南公民館	12:35	15:20	17:12
	天当山住宅入口	12:36	15:21	17:13
	新居関所	12:38	15:23	17:14
	あらい青葉クリニック	12:38	15:23	17:14
	新居町駅	12:41	15:26	17:16
	新居高校	12:42	15:27	17:17
	柏原	12:43	15:28	17:18
新居地区	住吉	12:44	15:29	17:19
	住吉東	12:45	15:30	17:20
	ひばりヶ丘遊園地	12:46	15:31	17:21
	新居弁天	12:49	15:34	17:24
	みなと運動公園	12:51	15:36	17:26
	向島中	12:53	15:38	17:28
	新居町駅	12:57	15:42	17:32
	あらい青葉クリニック	12:59	15:44	17:34
	新居関所	12:59	15:44	17:34
	泉町	13:00	15:45	17:35
	中町	13:01	15:46	17:36
	新居西町公民館	13:02	15:47	17:37
	新居地域センター	13:03	15:48	17:38
	老人福祉センター	13:08	15:53	17:45
	高師山公民館	13:10	15:55	17:47
	松山	13:11	15:56	17:48
100円加算	大倉戸	13:12	15:57	17:49
	一区公民館	13:13	15:58	17:50
	元町東公民館	13:14	15:59	17:51
	元町中丁公会堂	13:15	16:00	17:52
白須賀地区	JA白須賀支店	13:20	16:05	17:58

１）白須賀新居鷲津線の見直し案について

前提条件として、白須賀地区の区間は圧縮しデマンド乗合タクシーで補完する。

A 案　バス路線の圧縮　（新居鷲津線　湖西病院行）

【メリット】　現状との変更点が少なくわかりやすい。
【デメリット】　距離は長くなり効率が悪い。

B 案　バス路線の圧縮　（白須賀新居線）

【メリット】　運行距離も短くなり新居地区と白須賀地区の結びつきが強く
【デメリット】　新居地域と鷲津地域を結べなくなる。

C 案　バス路線の圧縮（新居循環線　湖西病院行）

【メリット】　運行距離も短くなり新居の市街地を循環することで効率性があがる。
【デメリット】　公共交通空白地域が増えてしまう。

交通空白地域について

バス停から 300ｍが利用圏域とした場合、そこから離れている地域は、交通空白地域としている。

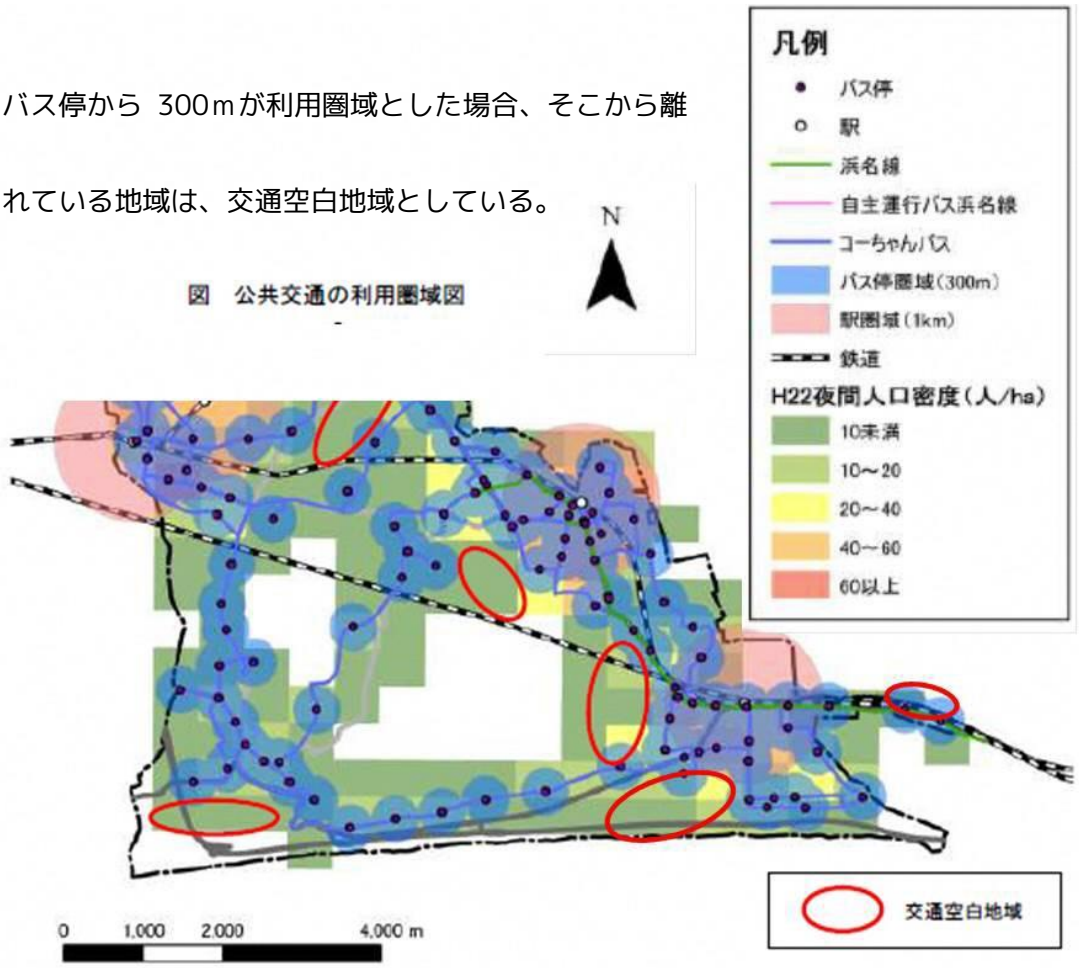


図　公共交通の利用圏域図

５．今後のスケジュール

項目	12 月		３月			６月	７月		10 月
公共交通会議			再編案 方針決定			変更承認			
地元調整									
運行事業者調整									改正
運輸局協議									
運輸局申請									

資料6

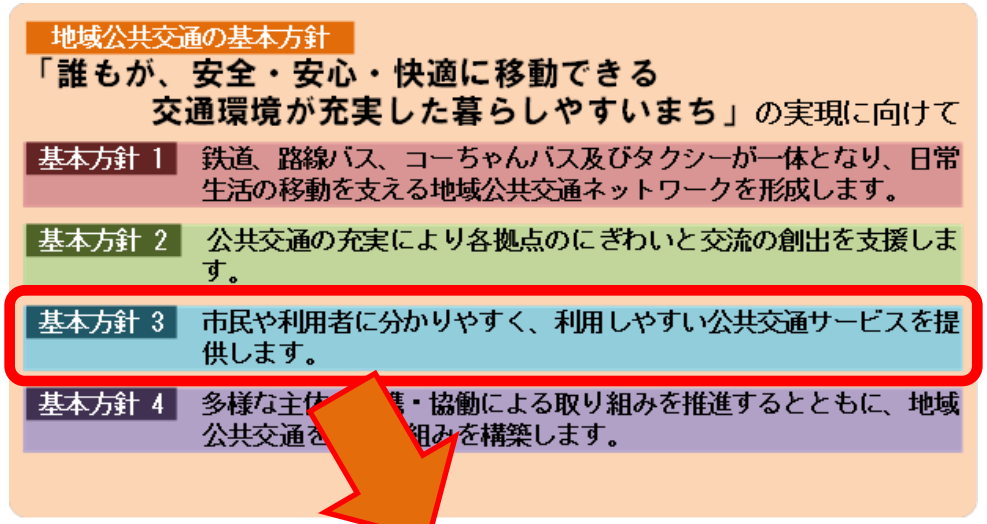
コーちゃんバス
運賃体系の見直しに係る検討について

令和元年12月23日

湖西市産業部産業振興課

検討の背景

湖西市地域公共交通網形成計画（平成29年5月策定）より



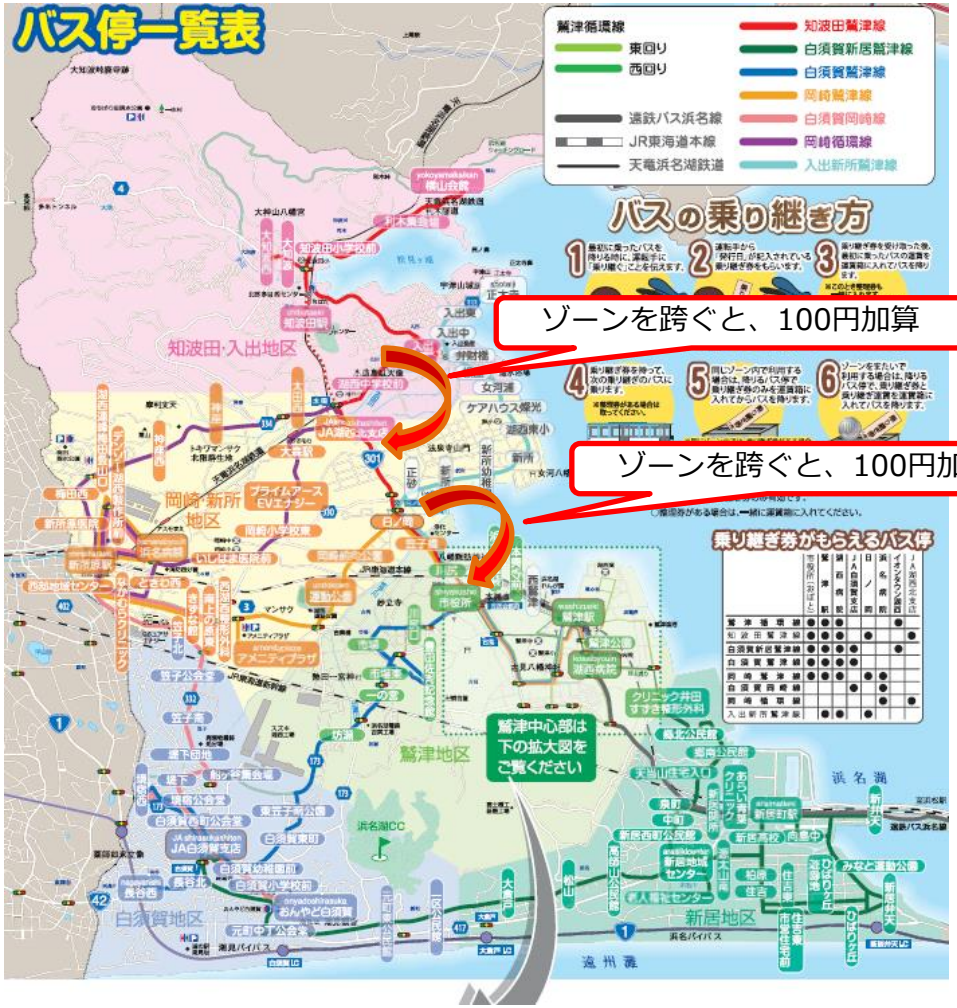
基本方針 3　市民や利用者に分かりやすく、利用しやすい公共交通サービスを提供します。

・コーちゃんバスの運賃体系はゾーン制、自主運行バス浜名線の運賃体系は距離制と、市が運行主体となる路線ですが、路線変遷の経緯により異なる運賃体系が存在しており、市民や利用者からは、ゾーン制運賃は分かりづらい、異なる運賃制度の存在は利用しづらいとの意見・意向が出されています。これらより、各路線のあり方を含め、分かりやすく、利用しやすい運賃体系への見直しを行います。

本日は、運賃体系について複数案を用意したので、御意見を頂戴したい

コーちゃんバスの現状と検討に必要な情報について

現在の運賃体系について



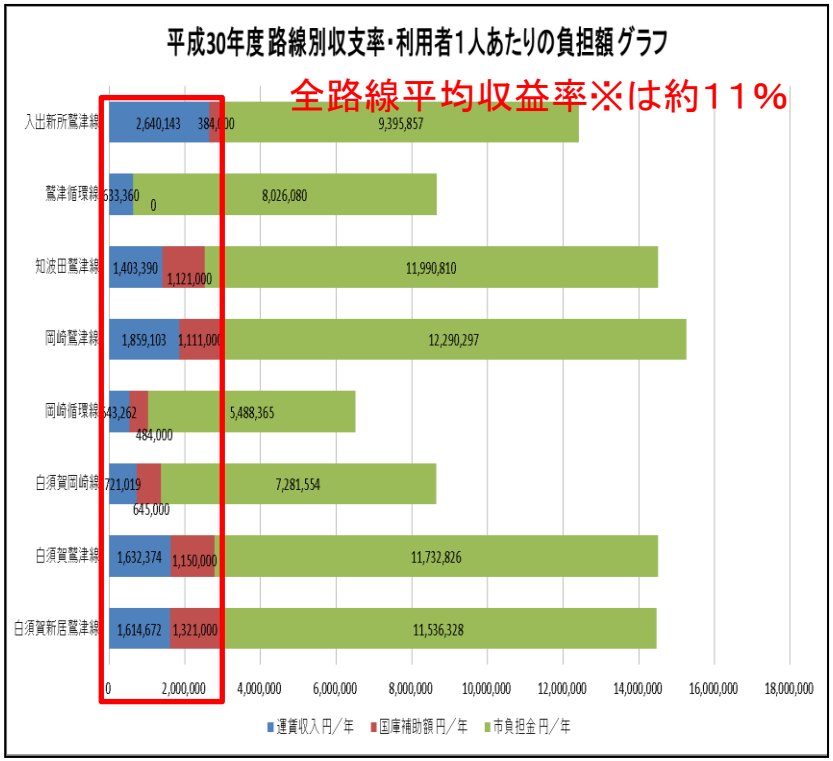
1乗車あたりの運賃		
・同じ地区で利用する場合	中学生以上……	100円
・地区をまたぐ場合	地域をまたぐごとに…	100円加算
①小学生 ②身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を所持している方と、その付き添いの方1人		半額
・未就学児（同伴者1人につき2名まで） ・乳児（同伴者1人につき2名まで） ・コーちゃんバス等無料乗車券をお持ちの方		無料

回数券の種類			
一般用	一般	100円券 11枚綴り	1,000円
	上記①②に該当する方	50円券 22枚綴り	1,000円
通学用	一般	100円券 26枚綴り	2,000円
	上記①②に該当する方	50円券 26枚綴り	1,000円

- 対距離制で運行していた自主運行バス浜名線は、平成30年4月からゾーン制で運行しているコーちゃんバスへ編入した。

コーちゃんバスの収益状況①

- 路線により運行経費に偏りがあるが、平成30年度の収益率は、平均で11%程度であり、市の負担割合が非常に大きくなっている。
- 利用者数は増加したが、前年度と比較して市負担金割合は上昇している（収益率が悪化）。



	H25	H26	H27	H28	H29	H30
利用者数(人)	80,677	82,317	79,946	81,386	83,263	105,697
バス運行に係る市負担金(千円)(A)	49,546	54,674	62,001	73,495	77,430	77,743
一般会計歳出決算額(千円)(B)	20,666,887	22,612,342	21,061,061	21,237,800	20,347,953	19,961,576
一般会計歳出決算額に対するバス運行に係る市負担金の割合(%)((A/B*100)	0.24%	0.24%	0.29%	0.35%	0.38%	0.39%

利用者数は増加

市負担金割合が年々上昇

※収益率＝運賃収入／運行経費として計算

コーちゃんバス運行実績より抜粋

コーちゃんバスの収益状況②

- 平成30年度のコーちゃんバスに関する収支率は、11.63%。
- 公共交通の運行を行政サービスの一環として位置づけた場合、他の行政サービスの負担割合と比較して、やや低い割合となっている。
  (医療費一部負担(自己負担)・・・国保加入者2～3割、後期加入者1～3割)
  (介護サービス負担割合・・・・・1～3割)

路線名	通常経費（A）	運賃収入	国庫補助額	市負担金	乗車数（E）	収支率（B）／（A）	利用者１人当たりに係る市の負担額（D）／（E）
	円／年	円／年	円／年	円／年	人／年	%	円／人
白須賀新居鷲津線	14,472,000	1,614,672	1,321,000	11,536,328	16,127	11.16	715
白須賀鷲津線	14,515,200	1,632,374	1,150,000	11,732,826	16,930	11.25	693
白須賀岡崎線	8,647,573	721,019	645,000	7,281,554	10,256	8.34	710
岡崎循環線	6,515,627	543,262	484,000	5,488,365	4,564	8.34	1,203
岡崎鷲津線	15,260,400	1,859,103	1,111,000	12,290,297	17,923	12.18	686
知波田鷲津線	14,515,200	1,403,390	1,121,000	11,990,810	11,464	9.67	1,046
鷲津循環線	8,659,440	633,360	0	8,026,080	9,492	7.31	846
入出新所鷲津線	12,420,000	2,640,143	384,000	9,395,857	18,941	21.26	496
合　計	95,005,440	11,047,323	6,216,000	77,742,117	105,697	11.63	736

平成30年度コーちゃんバス運行実績より抜粋

ゾーン別利用者数の動向

路線名		ゾーンを跨がなかった利用者(100円)	ゾーンを1つ跨いだ利用者(200円)	ゾーンを2つ跨いだ利用者(300円)	合計
岡崎循環線		19人			19人
岡崎鷲津線	湖西病院行き	24人	21		45人
	浜名病院行き	33人	15		48人
白須賀新居鷲津線	通学便	20人	1		21人
	市役所行き	11人	18	1人	30人
	JA白須賀支店行き	12人	11	1人	24人
白須賀岡崎線	おんやど白須賀行き	24人	10		34人
	浜名病院行き	13人	11		24人
白須賀鷲津線	湖西病院行き	18人	22		40人
	長谷西行き	11人	17		28人
知波田鷲津線	湖西病院行き	25人	2	23人	50人
	横山会館行き	11人	8	22人	41人
入出新所鷲津線	湖西病院行き	12人	10	15人	37人
	正太寺行き	23人	7	7人	37人
鷲津循環線	通勤便	1人			1人
	東回り	30人			30人
	西回り	14人			14人
全路線		301人	153人	69人	523人
		57.55%	29.25%	13.19%	

・ゾーンを跨がない利用者は全体の57.55%、ゾーンを1つ跨ぐ利用者は全体の29.25%、300円を支払い、バスを利用した人は、全体の13.19%であった。
※コーちゃんバスを乗り継いだ場合については、乗り継ぐ前の利用者と乗り継いだ後の利用者へ、それぞれカウント。(コーちゃんバスへ乗り継いだ人数→58人　9.90%)

平成30年度湖西市地域公共交通調査事業(計画推進事業)　OD調査より抜粋

他市が運営するコミュニティバスとの比較について①

近隣市町にて運行しているコミュニティバスを抜粋　（各市ウェブサイトより抜粋）

市町名	運行体系	運賃体系	運賃
浜松市			
細江みをつくしバス	定時定路線	距離制運賃	200円～600円
三ケ日オレンジふれあいバス	定時定路線	距離制運賃	200円～600円
いなさみどりバス	デマンド型	距離制運賃	200円～600円
にこにこバス	定時定路線	距離制運賃	200円～600円
水窪ふれあいバス	デマンド型	距離制運賃	200円～600円
佐久間ふれあいバス	一部デマンド型	距離制運賃	300円～500円
春野ふれあいバス	一部デマンド型	距離制運賃	300円～500円
龍山ふれあいバス	デマンド型	距離制運賃	300円～500円
天竜ふれあいバス（熊・大白木線）	デマンド型	距離制運賃	200円～600円
浜北コミュニティバス	定時定路線	距離制運賃	200円～600円
自主運行バス阿多古線	定時定路線	距離制運賃	200円～600円
自主運行バス北遠本線	定時定路線	エリア制運賃	200円～800円
掛川市			
自主運行バス（市街地循環線）	定時定路線	一律運賃	100円
自主運行バス（市街地循環以外）	定時定路線	距離制運賃	200円～300円
袋井市			
自主運行バス	定時定路線	一律運賃	100円

他市が運営するコミュニティバスとの比較について②

静岡県内コミュニティバスの運賃設定状況【速報値　参考】(静岡運輸支局からの情報提供)

※・自治体数：30自治体(うち4自治体は、コミュニティバスの運行なし）、系統名数：266系統
※・系統名を、「運行形態」及び「運賃体系」別に集計を行う。（速報値のため、参考とする。）

運行形態	運賃体系（数値は系統名数を指す）									
	100円均一	200円均一	300円均一	400円均一	500円均一	ｿﾞｰﾝ制	対距離制	無料	その他均一	その他
4条路線定期	11	48	5	0	1	17	73	0	3	0
4条路線不定期	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0
4条区域運行	0	3	2	4	1	5	34	0	11	9
自家用有償(定期+ﾃﾞﾏﾝﾄﾞ)	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0
自家用有償(定期運行)	7	10	0	0	0	1	3	0	1	0
自家用有償(ﾃﾞﾏﾝﾄﾞ)	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
無償(自家用運行)	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0

参考
市内を運行する民間バス（遠鉄バス浜名線）について
・100円を支払・遠鉄バス浜名線の初乗り料金は、120円であり、市役所乗車→鷲津駅降車の運賃は130円となっている。

現在の運賃体系に対して地域住民からの意見

湖西市地域公共交通網形成計画（平成29年5月策定）より

グループインタビュー　主な意見（抜粋）（平成28年10月開催）

移動で困っていること（運賃）

・区間をまたぐと運賃が上がるが、１００円で行きたい
・入出地区からの料金が高い
・運賃が高齢者にはわかりにくい
・地区またぐと１００円プラスになる

公共交通が利用しやすくなる、利用が可能となるアイデア（運賃）

・地区を渡っても１台のバス料金は１００円にすれば乗車人員が増えると思う
・市内の料金を２００～３００円位に統一して小人、高齢者･障害者を半額にする
・７０歳以上は無料
・免許証返還証明書を提示すれば無料もしくは割引
・乗り継ぎ券をやめてワンコイン料金にする
・便を減らして運賃を安くする。
・利用金を一律にする
・２０００～３０００円程度の年間フリーパスを発行する
・免許の無い人は全員無料にする
・コーちゃんバス料金を１００円とする
・スイカ･ワオンが利用できるようにする

コーちゃんバス
運賃の見直し(案)について

見直し(案)の一覧

パターン１　均一料金の導入！

①全域同一料金（全域100円、乗継券廃止）

②全域同一料金（全域200円、乗継券継続）

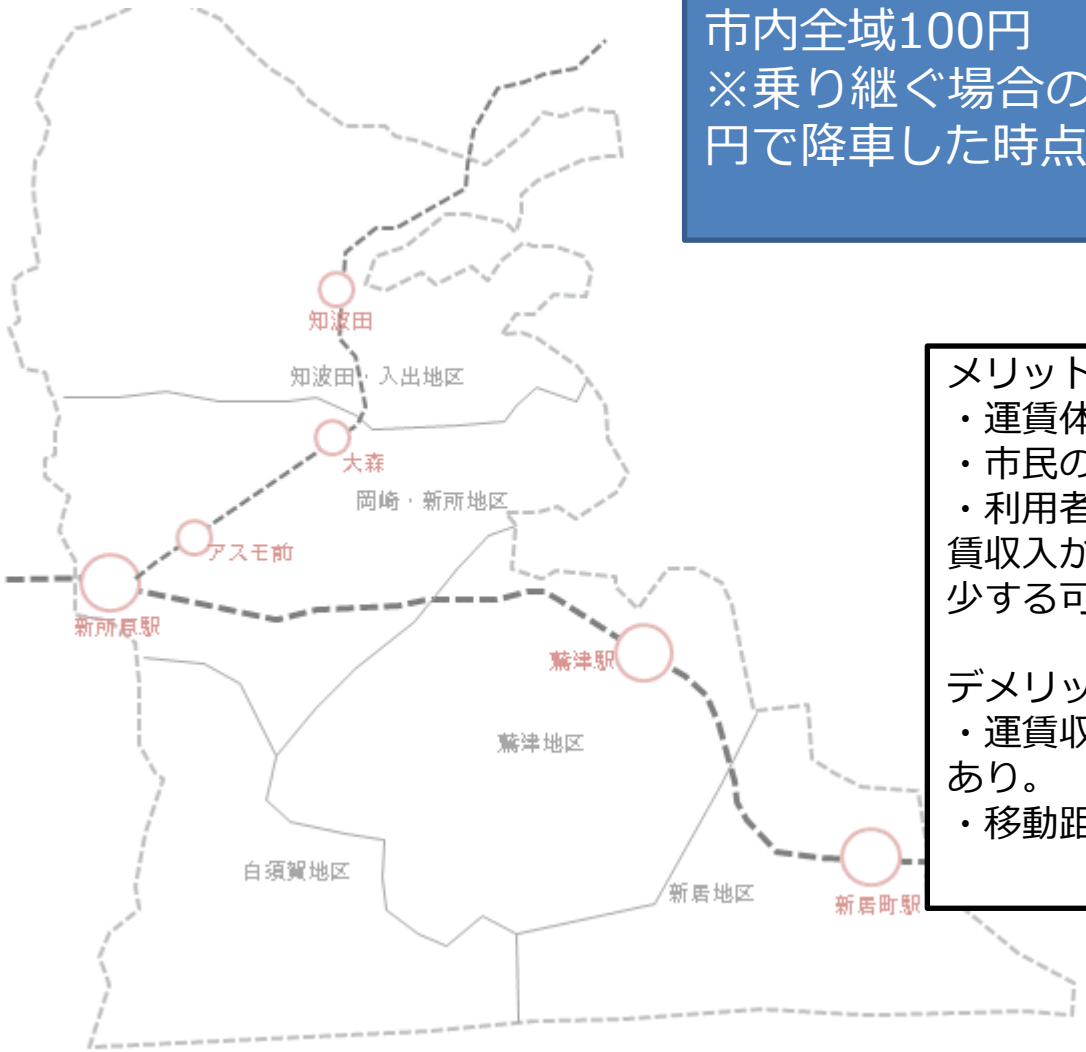
パターン２　現状のゾーン制運賃を継続！

③現状のまま（料金の値上げも同金額。）

④現状のまま（基本料金を100円から200円とする。地区をまたぐ場合の加算額は変わらず。）

⑤現状のまま（基本料金を100円から200円とする。地区をまたぐ場合の加算額を100円から200円とする。）

①全域同一料金（全域100円、乗継券廃止）



市内全域100円
※乗り継ぐ場合の運賃引継ぎは廃止。1乗車100円で降車した時点で清算。

メリット（現在の運賃体系と比較して）
・運賃体系が分かりやすい。
・市民の金銭的負担が減少。
・利用者が増加する可能性あり。それに伴う運賃収入が増加する可能性あり。（市負担金が減少する可能性あり。）

デメリット（現在の運賃体系と比較して）
・運賃収入減による市負担金が増加する可能性あり。
・移動距離に対して不平等がある。

②全域同一料金（全域200円、乗継券継続）

市内全域200円
※乗り継ぐ場合の運賃引継ぎは継続。（乗り継ぐ際に、乗継券を発行。

メリット（現在の運賃体系と比較して）
・料金体系が分かりやすい。
・収入増による市負担金が減少する可能性あり。
・一部の利用者（主に300円区間の利用者）が増加する可能性あり。それに伴う運賃収入が増加する可能性あり。（市負担金が減少する可能性あり。）

デメリット（現在の運賃体系と比較して）
・市民の金銭的負担が増加。
・利用者が減少する可能性あり。
・運賃収入減により、市負担金が増える可能性あり。
・移動距離に対して不平等がある。

③現状のまま（料金の値上げも実施しない。）

メリット（現在の運賃体系と比較して）
・料金体系が周知されている。

デメリット（現在の運賃体系と比較して）
・運賃体系に分かりづらさが残る。
・バス停間での運賃の不平等がある。

④現状のまま

（基本料金を100円から200円とする。地区をまたぐ場合の加算額は変わらず。）

メリット（現在の運賃体系と比較して）
・料金体系が周知されている。
・収入増による市負担金が減少する可能性あり。

デメリット（現在の運賃体系と比較して）
・運賃体系に分かりづらさが残る。
・市民の金銭的負担が増加。
・利用者が減少する可能性あり。
・運賃収入減により、市負担金が増える可能性あり。
・移動距離に対して不平等がある。

⑤現状のまま

（基本料金を100円から200円とする。地区をまたぐ場合の加算額を100円から200円とする。）

メリット（現在の運賃体系と比較して）
・料金体系が周知されている。
・収入増による市負担金が減少する可能性あり。

デメリット（現在の運賃体系と比較して）
・運賃体系に分かりづらさが残る。
・市民の金銭的負担が増加。
・利用者が減少する可能性あり。
・運賃収入減により、市負担金が増える可能性あり。
・移動距離に対して不平等がある。

最後に

- 現在、コーちゃんバスの路線再編と同時並行で検討を行っていますが、「利便性と財政負担の両立」を念頭に、今後も検討を継続していきます。
- コーちゃんバスの運賃体系の見直しと平行して、デマンド型乗合タクシーの運行区域の拡大や、乗合率向上を目的とした運賃（インセンティブの設定等）の見直しも検討しております。
- 委員からのご意見を頂戴した後再度事務局にて検討し、次回以降の公共交通会議にて協議を諮ることを予定しています。

- 今後のスケジュール（案）

項目	12月	1～2月	3月	4月	5月	6月	7月	8～9月	10月
公共交通会議	討議		再編案 方針決定			変更 承認			
地元調整・啓発		⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	改正
運行事業者調整		⟷	⟷	⟷	⟷				
運輸局協議			⟷	⟷	⟷				
運輸局申請							⟷	⟷	