

令和7年9月 16 日

(件名)

湖西市地域公共交通計画の改定について

(都市整備部都市計画課)

1 概要

湖西市地域公共交通計画の改定について、第1回湖西市地域公共交通会議でお知らせし、その後、委員の皆様へ書面にて、課題や計画の目標についてご意見を伺った。

今回は、目標を達成するための施策・個別事業、目指す将来像とそれに向けた考え方についてご意見を伺いたい。

2 議題

① 体系図の確認(課題・目標等)

② 施策と個別事業について

③ 将来像・考え方について

3 今後のスケジュール案

令和7年10月 委員意見募集(書面)

令和7年12月 原案の協議

令和8年1～2月 パブリックコメント実施

令和8年 2月 パブリックコメント結果反映版の協議

以上

■ 各事業の役割分担



	コーちゃんバス	コーちゃんタクシー	企業シャトルBaaS
運送の態様	定時定路線	予約に応じて区域運行	定時定路線
種別 (道路運送法)	4 条	4 条	78条 2 号
運賃	1 乗車200円	1 乗車500円/人	1 乗車100円
役割	鉄道駅や商業施設、医療施設などの拠点間を結び、まとまった需要を担う	コーちゃんバスでは拾いきれない、ドアツードアの個人移動に対応	コーちゃんバスの補完として、手薄なエリア・時間帯を埋める
輸送量	大量輸送	少量輸送	少量～中量輸送
備考	市内公共交通の軸	自宅・目的地を直接結ぶ	企業と連携 (輸送資源の活用)

湖西市地域公共交通計画(次期計画)策定に向けた現状整理

1. はじめに

(1) 地域公共交通計画の策定の背景

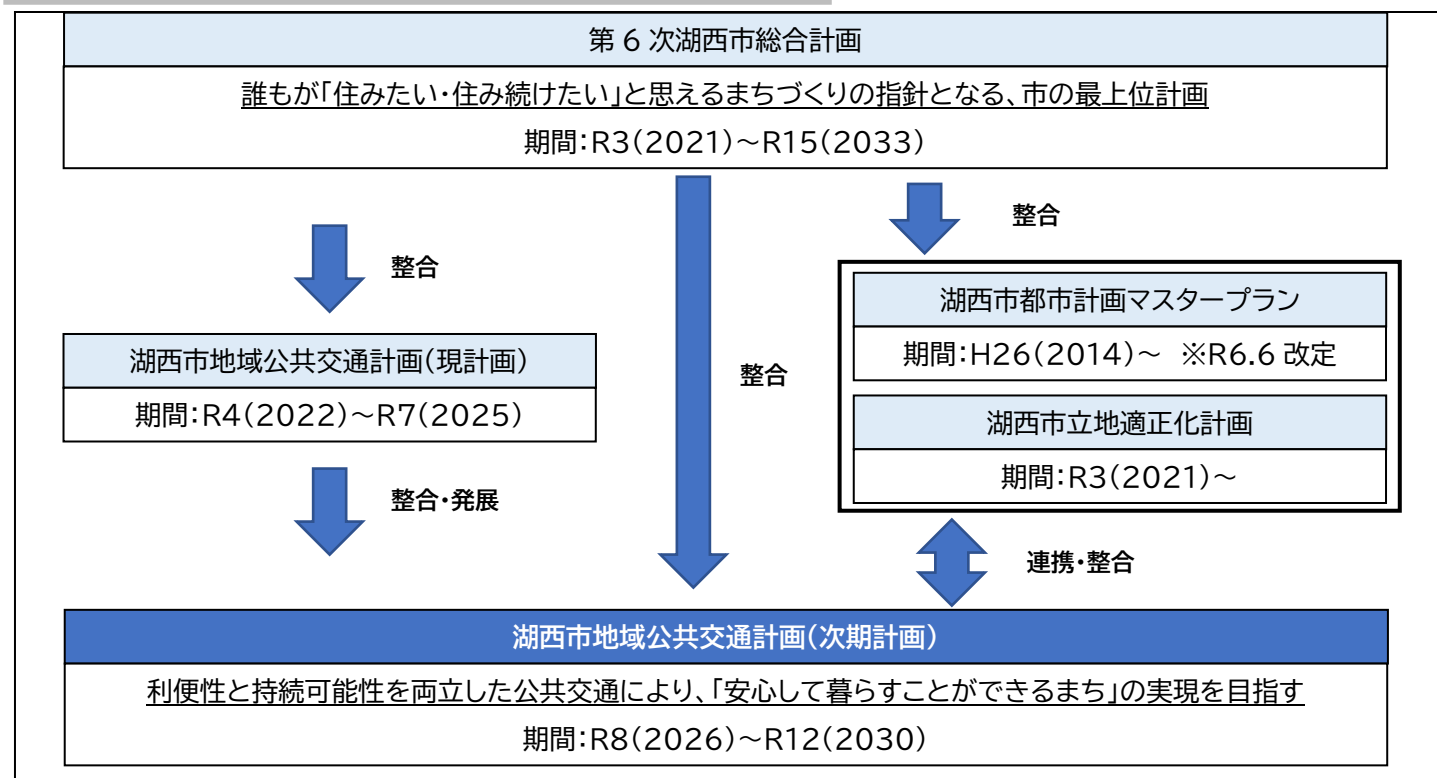
- 湖西市では令和 4 年 3 月に湖西市地域公共計画(現計画)を策定し、以後、コーちゃんバスやコーちゃんタクシー、企業 BaaS や共創・MaaS 実証事業(今年度予定する土日での公共ライドシェア)、交通空白地解消プラットフォーム(今年度以降予定)など、様々な取組みを実施してきました。
- 民間バス事業者が撤退した中でのコーちゃんバスによる定時定路線を維持し、市内全域でのコーちゃんタクシーの実施、企業バスを活用した地域交通など、公共交通(鉄道、バス、)を利用する方は以前よりも着実に増加し、計画の成果が出ていると言えます。
- 一方で、今後は人口減少が進み、高齢化による免許返納者も増加が想定されるほか、労働時間規制による運転手不足、公共交通利用者の減少などにより、今後発生する課題に対応した取組みを今一度考える必要があります。
- 令和 3 度に策定した現在の計画は、今年度計画期間満了を迎えることから、本年度は次年度以降の取組み内容、公共交通の目指す姿について協議を行い、「湖西市地域公共交通計画(仮称・次期計画)」を策定します。

(2) 計画の区域、期間

計画区域:湖西市全域 →市内全域の現状や課題を踏まえ、取組み内容を設定します

計画期間:令和 8 年度～令和12年度(5年間) →次の5年間でやるべき取組み内容を、今年度設定します

(3) 計画の位置づけ



2. 地域及び公共交通の現状

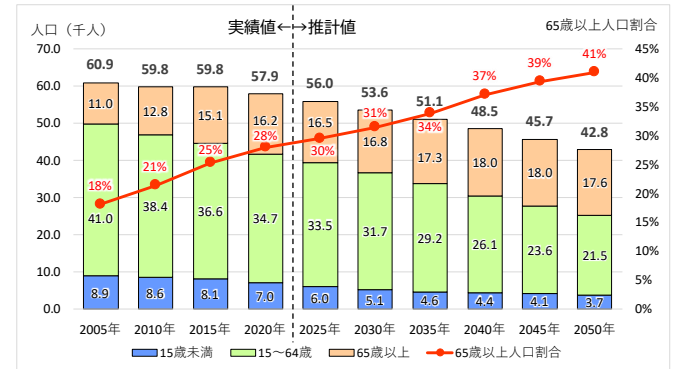
(1) 地域の現状

人口、高齢化の推移

人口、高齢化の推移

- 湖西市の人口は減少傾向となる一方で、2040 年には高齢化率が 35%を超える見込みです。
- 65 歳以上人口は増加傾向であり、公共交通を必要とする方の比率の増加が想定されます。

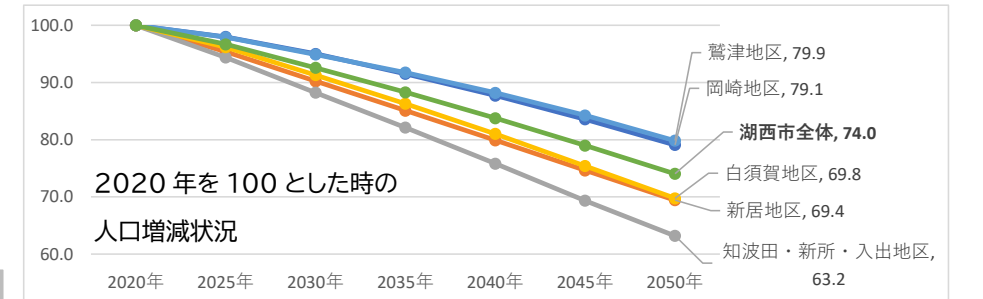
出典:国勢調査、社人研推計



地区別の人口増減

地区別の将来人口推移

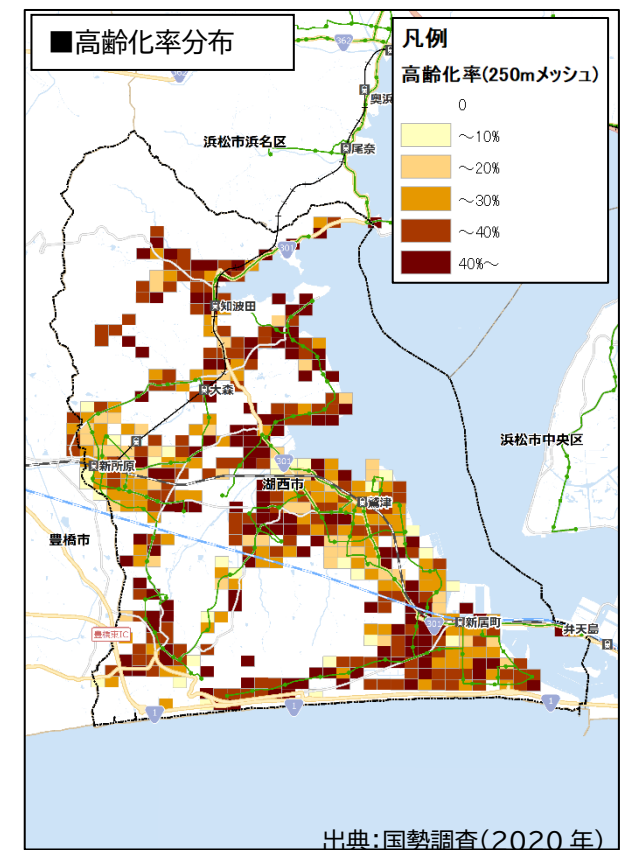
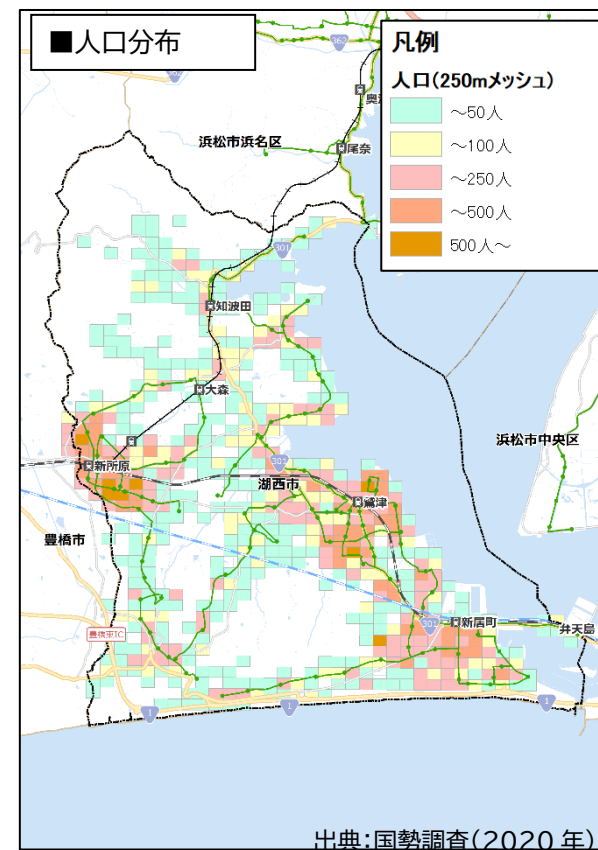
- 知波田・新所・入出地区は、他の地区に比べて人口の減少が進む見込みです。



出典:社人研推計の250mメッシュごとの人口をもとに作成

人口分布、高齢化率分布

- 市内の人口は、新所原・鷺津・新居町など鉄道駅周辺に集中していますが、市内全域に薄く広がっています。
- 高齢化率は、鉄道駅周辺は比較的低くなっていますが、それ以外の地域で高いところが見られます。



2. 地域及び公共交通の現状

(2)公共交通の現状

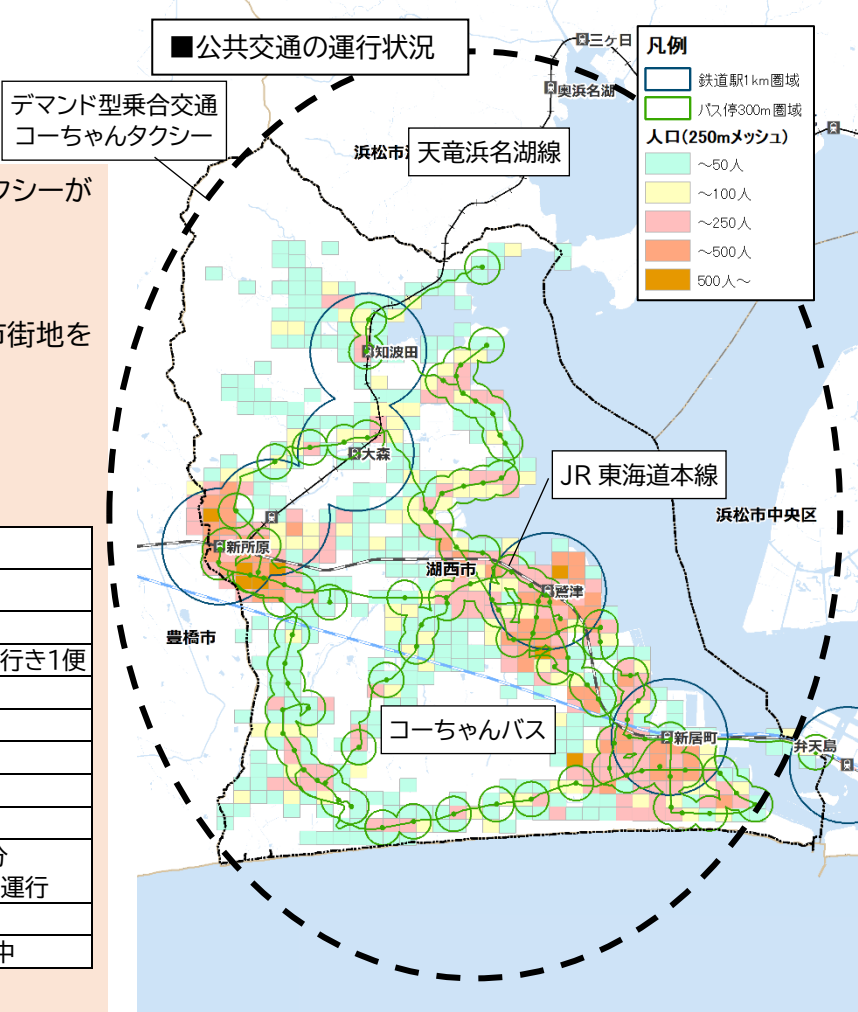
公共交通の運行概要

- ・鉄道、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーが運行し、BaaS 事業を実施中
- ・鉄道は市内と周辺市の間を運行
- ・バスは鉄道を補完する役割として、鷺津市街地を中心に地域拠点・集落間を運行
- ・デマンド交通システムが市内全域をカバー

各交通手段の運行概要

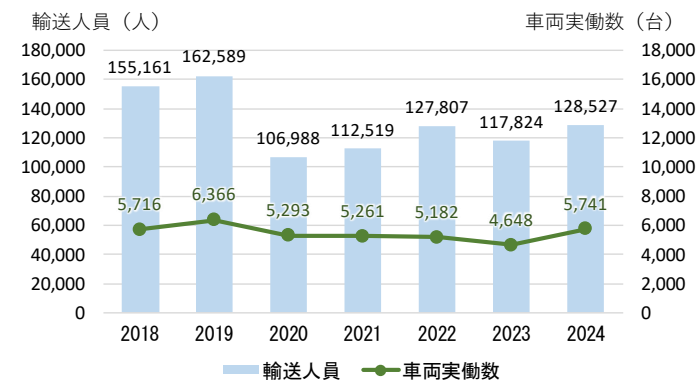
鉄道	JR 東海道本線	1～4 往復/時
	天竜浜名湖線	1～2 往復/時
コーちゃんバス	①新居鷺津線	循環 1 日 6 往復 その他 新居行き4便、松山行き1便
	②白須賀鷺津線	1 日 5.5 往復
	③白須賀岡崎線	1 日 1.5 往復
	④知波田入出線	1 日 6 往復
	⑤岡崎太田鷺津線	1 日 3 往復
	⑥岡崎鷺津線	1 日 5 往復
コーちゃんタクシー		8 時～17 時 30 分 2 地域・1 時間毎に運行
タクシー		市内に 1 社
企業シャトル BaaS		2 地区で実証実験中

※令和 7 年 7 月時点



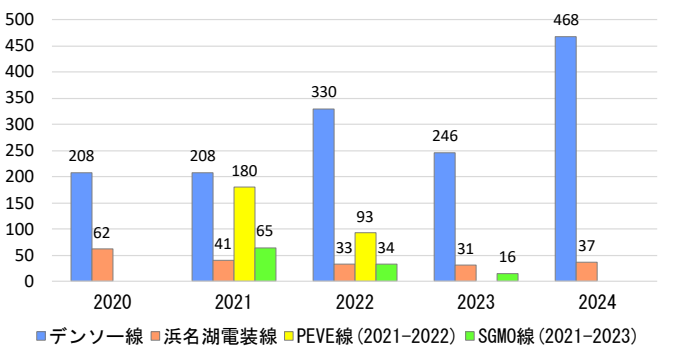
タクシーの利用実態

- ・タクシーの利用者数は新型コロナウイルス感染拡大の影響で 2020 年に減少し、その後は回復傾向にありますが、2019 年の水準には至っていません。
- ・一方で、車両実働数は 2020 年以前から横ばい傾向にあります。



企業シャトルバス BaaS の利用実態

- ・企業シャトルバス BaaS について、現在も運行しているデンソー線は増加傾向、浜名湖電装線は微減傾向にあります。



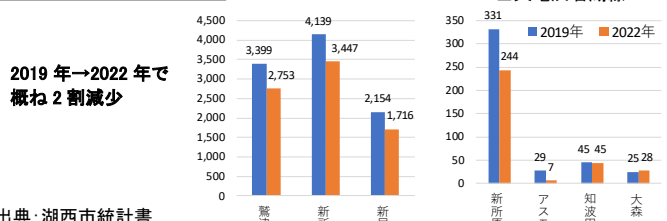
運転手不足の状況(全国・静岡県)

- ・大型二種免許の保有者数は全国的に減少しており、バス等の運転手不足につながっています。
- ・自動車運転従事者(バス・タクシー・トラック等)の有効求人倍率は他の運転業務従事者や全職業の平均のいずれよりも大きく上回っており、全国的に運転手不足となっています。

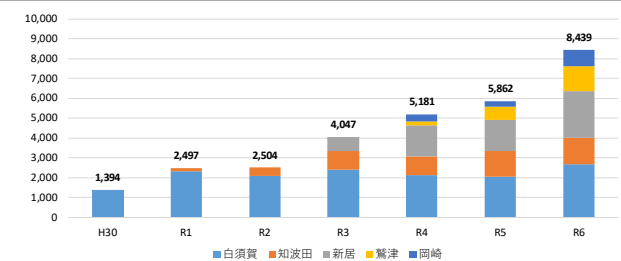
利用者数、公的負担額の推移

- ・バス、デマンドタクシーは着実な増加が見られます。(令和 2 年度はコロナの影響で減少)
- ・路線バス、デマンド交通システムでの行政負担額は、令和2年度で 1 億円程度となっています。

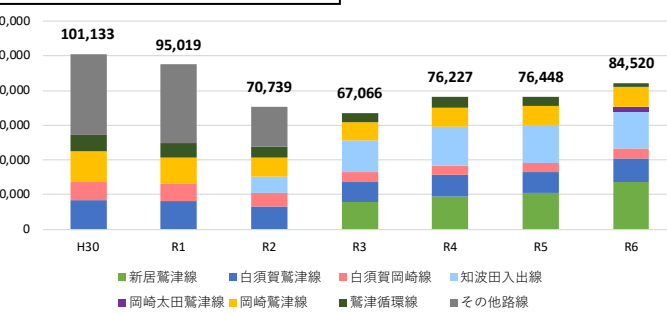
鉄道の利用者数



デマンドタクシー「コーちゃんタクシー」の利用者数



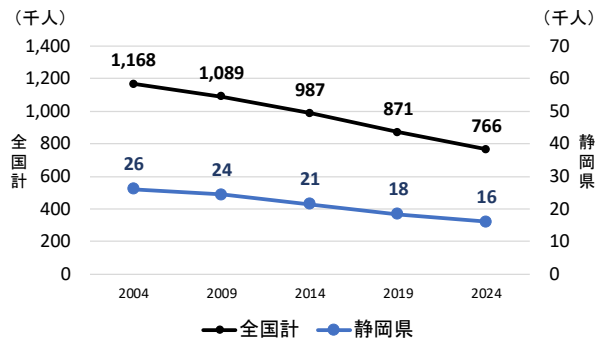
コーちゃんバスの利用者数



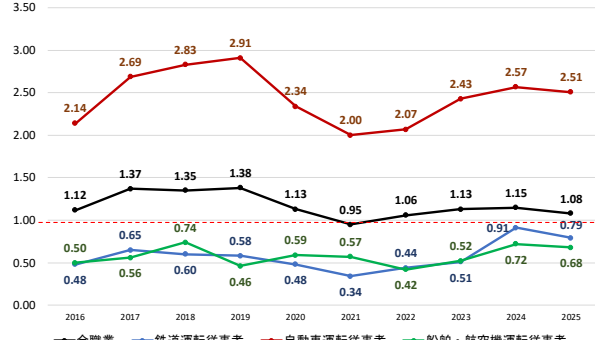
公共交通の公的負担の推移

		R2	R3	R4	R5	R6
収支率	コーちゃんバス	9.4%	9.8%	10.5%	10.2%	10.2%
	コーちゃんタクシー	21.4%	19.9%	20.4%	19.2%	19.8%
	合計	10.1%	11.1%	11.7%	11.4%	11.8%
利用者1人あたりに かかる市の負担額		1,018円	1,919円	925円	960円	965円

大型二種免許保有者数の推移



運転業務従事者の有効求人倍率の推移



出典：厚生労働省 職業安定業務統計

出典：警察庁 運転免許統計

2. 地域及び公共交通の現状

(3) コーちゃんバスの利用実態

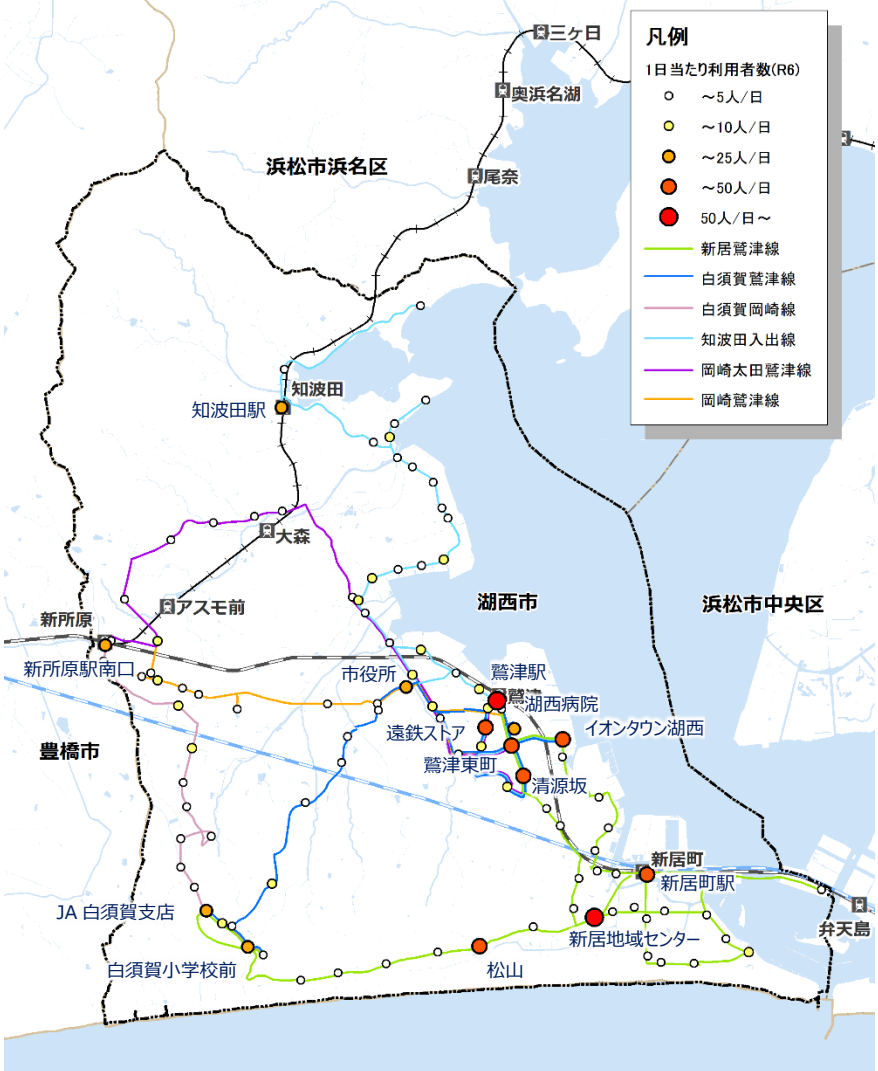
・各鉄道駅から各方面への、通学や私事の移動に対応した路線として機能

■路線別・時間帯別利用者数(1日当たり)

- ・6～8 時台の利用が多く、特に新居鷺津線は朝夕に通学利用があり、他の路線に比べて利用が多くなっています。
- ・バス停別では、鷺津地区と新居地区の駅・商業施設・病院等の利用が多くなっています。

出発時間帯	新居鷺津線	白須賀鷺津線	白須賀岡崎線	知波田入出線	岡崎太田鷺津線	岡崎鷺津線	合計
6時台	運行なし	6.8	運行なし	8.9	運行なし	運行なし	15.7
7時台	88.5	運行なし	15.3	12.7	運行なし	運行なし	116.5
8時台	運行なし	19.4	運行なし	12.7	2.6	2.2	36.8
9時台	7.1	2.2	運行なし	3.1	3.1	10.4	25.9
10時台	運行なし	5.7	運行なし	5.6	運行なし	7.5	18.9
11時台	4.5	5.2	運行なし	6.4	3.2	3.7	23.1
12時台	運行なし	4.9	運行なし	4.2	4.0	4.7	17.8
13時台	2.3	6.4	運行なし	運行なし	運行なし	5.4	14.1
14時台	15.0	運行なし	4.2	6.0	運行なし	6.5	31.7
15時台	20.6	運行なし	5.0	1.9	運行なし	4.3	31.9
16時台	1.9	1.3	運行なし	9.3	1.2	3.9	17.6
17時台	運行なし	5.1	運行なし	4.3	1.2	0.4	10.9
18時台	運行なし	運行なし	運行なし	4.4	運行なし	運行なし	4.4
路線計	140.0	57.0	24.5	79.6	15.2	49.1	365.5

※令和6年度下半期実績より整理、同じ時間帯に複数の便が運行している場合は合算



※令和6年度下半期実績より整理、10人/日以上の利用のバス停名を表示

(4) コーちゃんタクシーの利用実態

地区別の利用状況

- ・白須賀地区、新居地区からの利用が多く、鷺津地区の指定施設の利用が多くなっています。
- ・乗合率はいずれの地区も 1.3 人/便程度となっています。

■地区別の利用者数

地区	人数	比率
白須賀	2,672	31.7%
知波田	1,344	15.9%
新居	2,342	27.8%
鷺津	1,278	15.1%
岡崎	803	9.5%
市全体	8,439	100.0%

■地区別の乗合率

地区	乗合率
白須賀	1.32
知波田	1.25
新居	1.32
鷺津	1.34
岡崎	1.39
市全体	1.32

登録者の利用頻度(R6年度)

- ・登録者別の利用頻度は、10回以下の利用が約7割となっていますが、週に1回程度(年間101回以上)利用している方も3%程度います。

利用の多い指定施設

- ・湖西病院・浜名病院などの病院、クックマート・遠鉄ストアなどのスーパーマーケットの利用が多くなっています。

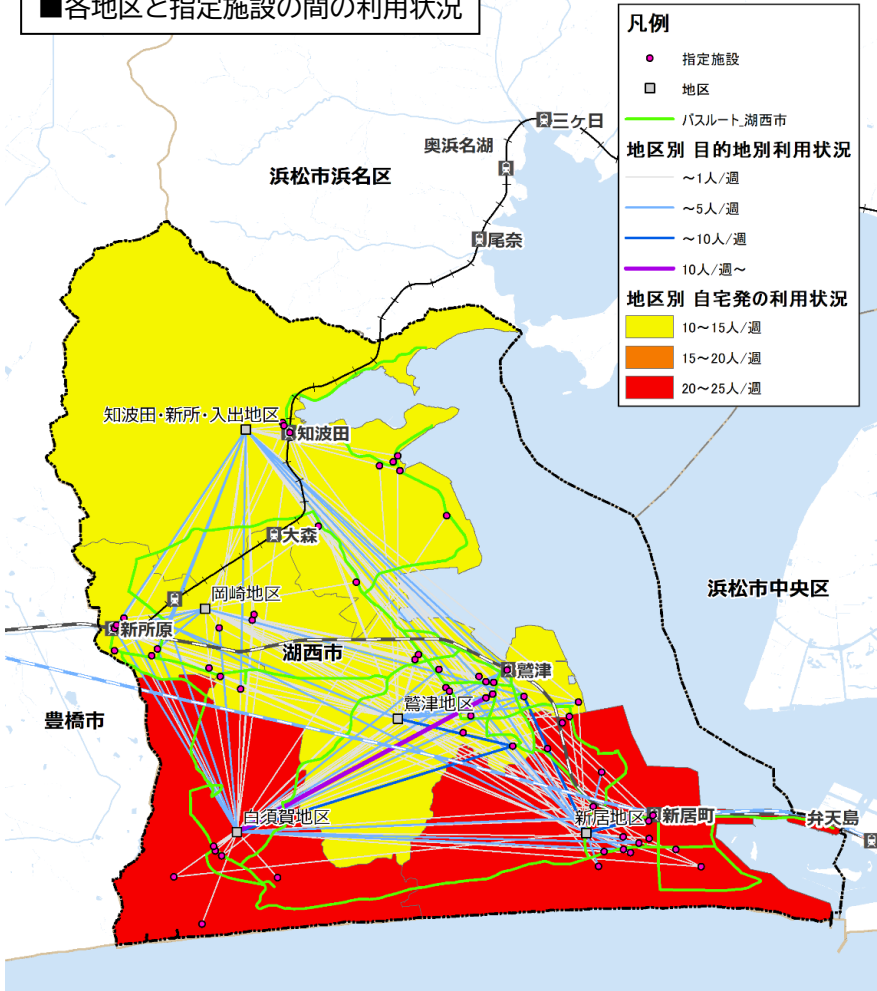
■降車場所(往路) 上位10位

順位	降車場所	人数
1	湖西病院	804
2	クックマート	442
3	浜名病院	440
4	遠鉄ストア	369
5	あらい眼科	243
6	JR新居町駅	210
7	JR鷺津駅	202
8	JR新所原駅	123
9	こいで整形外科皮膚科	114
10	パレマルシェ	113
参考	自宅	4,020

■乗車場所(復路) 上位10位

順位	乗車場所	人数
1	遠鉄ストア	826
2	クックマート	556
3	湖西病院	455
4	JR新居町駅	276
5	パレマルシェ	233
6	浜名病院	200
7	ザ・ビッグ湖西店	191
8	JR鷺津駅	116
9	イオン湖西新居	106
10	JR新所原駅	100
参考	自宅	4,418

■各地区と指定施設間の利用状況



※令和6年度実績より整理

利用回数	登録者数	比率
1～10回	342	67%
11～25回	79	15%
25～100回	78	15%
101回以上	13	3%

2. 地域及び公共交通の現状

(5)市民の移動先

出典：国勢調査(2020 年)

- ・市内での通勤者は約 7 割、市内での通学者は約 4 割となっています。
- ・市外への通勤・通学者については、近隣の浜松市・豊橋への移動が多く見られます。

■15 歳以上就業者の通勤先

市内・市外	人数	割合
総数	30,450	100.0%
うち、市内で通勤・通学	21,148	69.5%
うち、市外へ通勤・通学	9,097	29.9%

市区町村別	人数	割合
浜松市	4,577	15.0%
豊橋市	3,159	10.4%
磐田市	220	0.7%
豊川市	158	0.5%
名古屋市	125	0.4%
田原市	109	0.4%
刈谷市	91	0.3%
牧之原市	84	0.3%
静岡市	64	0.2%
袋井市	50	0.2%

■15 歳以上就学者の通学先

市内・市外	人数	割合
総数	2,553	100.0%
うち、市内で通勤・通学	934	36.6%
うち、市外へ通勤・通学	1,602	62.7%

市区町村別	人数	割合
浜松市	1,155	45.2%
豊橋市	102	4.0%
名古屋市	93	3.6%
磐田市	34	1.3%
湖西市	34	1.3%
静岡市	26	1.0%
袋井市	22	0.9%
東京23区	17	0.7%
豊田市	14	0.5%
岡崎市	11	0.4%

(6)交通手段分担率

出典：国勢調査(2020 年)

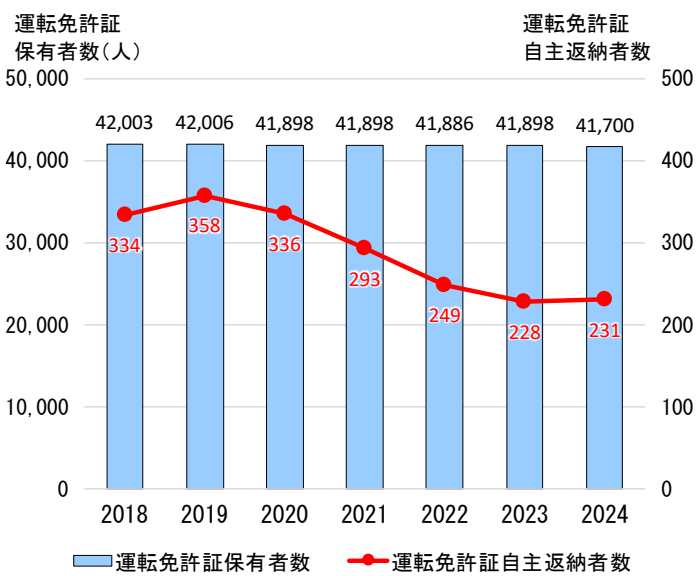
- ・通勤・通学時の交通手段は自家用車が約 7 割となっており、鉄道・電車は約 1 割となっています。
- ・市外への通勤・通学は全体と比べて鉄道・電車の比率がやや増え、約 3 割となります。

	通勤・通学全体	市内で通勤・通学	市外へ通勤・通学
徒歩のみ	8%	12%	1%
鉄道・電車	11%	3%	27%
乗合バス	2%	0%	4%
勤め先・学校のバス	2%	3%	2%
自家用車	70%	71%	71%
ハイヤー・タクシー	0%	0%	0%
オートバイ	3%	4%	2%
自転車	9%	9%	9%
その他	1%	1%	1%
利用交通手段「不詳」	1%	1%	0%

(7)免許、車両の保有状況

湖西市の免許保有・返納状況

- ・運転免許の返納者数は、近年微減傾向です。



出典：警察庁 運転免許統計

自家用車保有率の都市間比較

- ・湖西市の自家用車保有数は 1.55 台/世帯となっており、県の平均(1.46 台/世帯)を超えています。

市町村	世帯当たり台数[台/世帯]
森町	1.79
御前崎市	1.78
牧之原市	1.76
小山町	1.70
掛川市	1.67
磐田市	1.66
菊川市	1.65
島田市	1.63
袋井市	1.60
御殿場市	1.58
吉田町	1.58
富士市	1.58
藤枝市	1.58
湖西市	1.55
川根本町	1.53
富士宮市	1.52
浜松市	1.51
裾野市	1.50
伊豆市	1.48
焼津市	1.48
函南町	1.43
伊豆の国市	1.40
清水町	1.38
沼津市	1.37
静岡市	1.30
南伊豆町	1.29
河津町	1.29
長泉町	1.29
三島市	1.24
下田市	1.24
松崎町	1.24
西伊豆町	1.17
伊東市	1.13
東伊豆町	1.08
熱海市	0.84
静岡県	1.46

出典：統計センターしずおか(2024 年)

次期湖西市地域公共交通計画【課題～目標】に関するご意見(8月5日照会)

No.	該当箇所	ご意見・ご質問	対応
1	課題⑥	計画の目標3持続可能な公共交通にも結びつくと思われます。	交通サービスの最適化と併せて施策・個別事業を検討します。
2	将来像	「誰もが不自由なく移動でき、…」と記載があり、高齢者のみでなく、障害者や子ども・学生、妊婦などについても言及した個別事業が設定されるとよいと思います。	通学・通塾想定、健康福祉事業等と連携した事業について設定します。
3	成果指標 「市民の公共交通に対する満足度」	『主な手段「自家用車」、利用方法「自分で運転」と回答した人』を除いた人の満足度であることがわかる指標名にした方がよいと思います。例えば、「非運転者の公共交通に対する満足度」など。	「非運転者の満足度」とし、別途「全体の満足度」も記載します。
4		「市民の」とあるため、実際に評価する際は、参考数値として全体の満足度も記載願います。交通について、使わない人にも理解を深めることは引き続き必要な視点と思います。	
5	成果指標 「市民1人あたりの公共交通年間利用回数」	BaaSについて、地域企業や地域工業団地がある他の企業でもやってもらえる可能性があると考えるが、可能性調査・企業アンケート等を実施する予定はあるか。	既存路線の維持だけでなく横展開も視野に入れており、ニーズ調査と協力企業の発掘に向けた調査を検討します。