

(2) 公共交通の運行状況

市内では鉄道、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーが運行しています。鉄道は市内と周辺市の間を運行し、コミュニティ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・集落間を運行しているほか、デマンド型乗合タクシーは市内全域をカバーしています。また、独自の取り組みとして市内を運行する企業シャトルバスを有効活用した BaaS を鷺津地区と岡崎地区で運行しており、既存公共交通の補完機能として期待されています。

図表 26 公共交通の運行状況

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	7時~18時30分の間で30分毎に運行	
	タクシー	市内に1社	
	企業シャトル BaaS	2地区で運行	

①鉄道

JR 東海道本線

市内には新居町駅、鷺津駅、新所原駅の3つの駅があり、東に位置する浜松市と西に位置する愛知県豊橋市を結び、市内を東西に横断する形で運行しています。市内外からの通勤・通学などの日常生活に利用されており、最も多くの利用がある新所原駅では、1日当たり約3,400人の方が乗車しています。



天竜浜名湖線

市内に新所原駅、アスモ前駅、大森駅、知波田駅の4つの駅があり、浜名湖の北部を経て掛川駅まで運行しています。経路には、浜松市、磐田市、袋井市、森町、掛川市があり、市内外からの通勤・通学などの日常生活や静岡県の西の玄関口として観光客にも多く利用されており、最も多くの利用がある新所原駅では、1日当たり約240人の方が乗車しています。



②タクシー

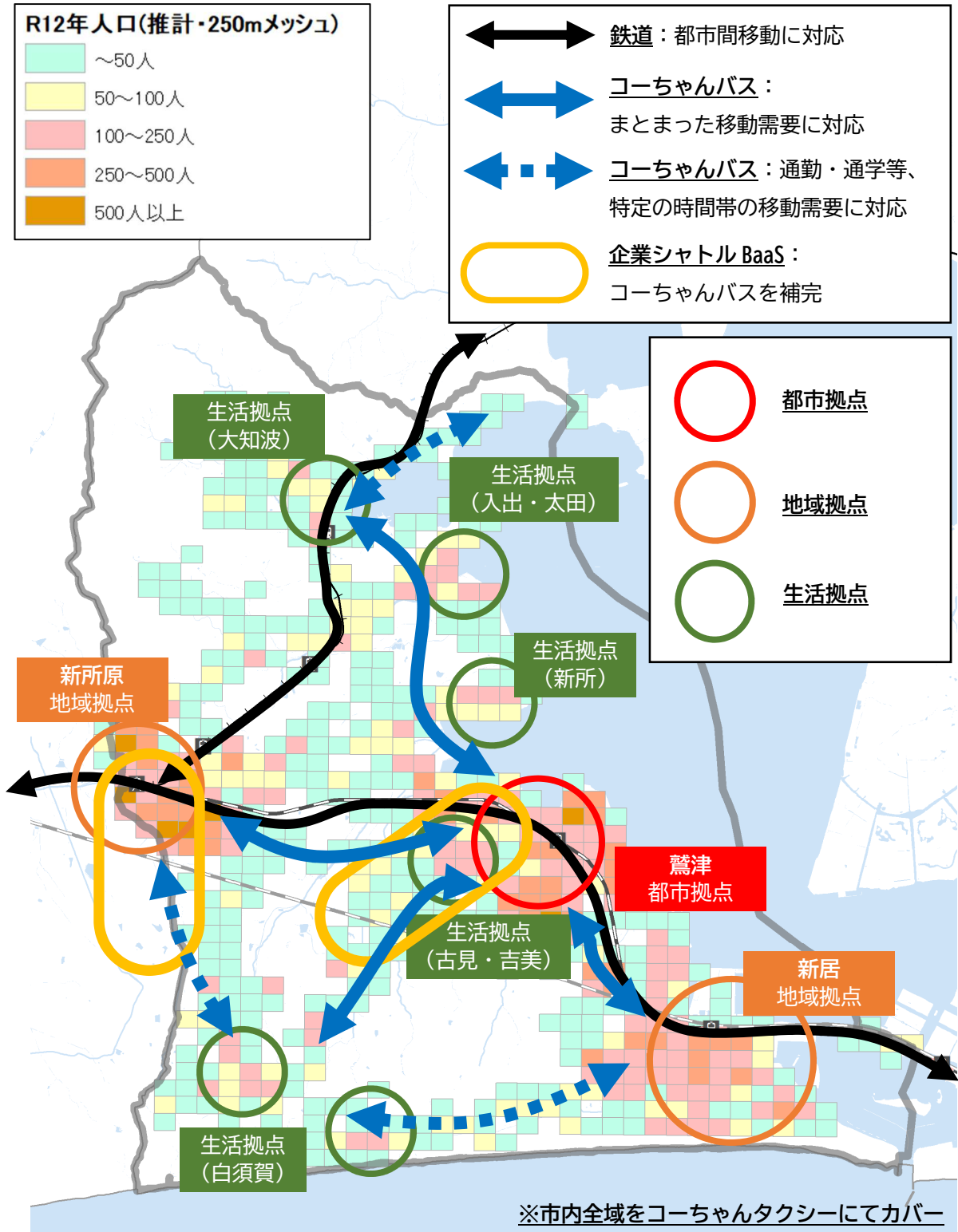
本市では、鷺津駅を中心に JR 各駅にタクシーの待機所があり、**民間**タクシー事業者が運行しています。主に高齢者の通院、買い物や市内事業所への出張者などに利用されています。



3-3. 公共交通の将来像

湖西市の公共交通の将来像は以下を設定します。鉄道、コーちゃんバス、コーちゃんタクシー、企業シャトル BaaS により、市内全域をカバーし、役割分担を明確にした交通体系を目指します。

図表 44 公共交通の将来像



4-2. 個別事業

目標1 安心して暮らせる公共交通 一行きたいときにどこへでも行ける

- ・自家用車は、非常に便利な移動手段であり、日常生活で使用している方にとって簡単に手放せない移動手段です。一方で、高齢により免許を返納した方や学生、自家用車を持たない方にとって、公共交通は必要不可欠な移動手段です。
- ・また、公共交通は、遠方への外出で鉄道を利用する際の駅までの移動手段や、自家用車を使用できない時の移動手段など、普段は利用しなくても、安心して暮らすために欠かせないものでもあります。
- ・人口減少と少子高齢化が進む中で、公共交通ネットワークを維持するとともに、多様な交通手段の役割分担を明確にし、MaaSなども活用しながら最適に組み合わせることで、誰もが不自由なく移動できる、持続可能で安心な公共交通サービスの実現を目指します。

成果指標	基準値	目標値
市民の公共交通に対する満足度		
①非運転者の公共交通に対する満足度	①32.9% (R7)	①50.0% (R11)
②市民全体の公共交通に対する満足度	②31.1% (R7)	②50.0% (R11)
市民1人あたりの公共交通年間利用回数	1.61回 (R6)	2.16回 (R11)

※非運転者とは、市民意識調査で『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

※暮らしの安心を支える公共交通サービスの実現に向けて、公共交通を特に必要とされる可能性がある非運転者の満足度を、市民全体の満足度とは別に測定します。

目標3 持続可能な公共交通サービス —無理なく続けられる—

- ・公共交通は、高齢化の進行に伴いその重要性が増す一方で、全国的に深刻な運転手不足という課題に直面しています。運転手が確保できなければ、路線の維持や運行便数の確保が困難となり、市民生活に直結する大きな問題となります。
- ・また、財政面においても、働く世代の減少による税収減や社会保障費の増加など、将来的に厳しい財政状況が予測されます。
- ・この状況を踏まえ、将来にわたり公共交通ネットワークを維持するため、交通事業者と連携して運転手等の担い手の確保を支援するとともに、利用実績やニーズに基づき継続的な見直しを行うことで、運行の効率化と市民の利便性の確保を両立させます。
- ・企業シャトル BaaS のほかに公共ライドシェアの研究に取り組むなど、地域の輸送資源の有効活用のほか、バス停オーナー制度や広告収入など運賃収入以外の収入確保を行い、持続可能な公共交通サービスを目指します。

成果指標	基準値	目標値
コーちゃんバス・コーちゃんタクシーの収支率	11.83% (R6)	15.00% (R11)
【参考】コーちゃんバスの収支率	10.18% (R6)	12.16% (R11)
【参考】コーちゃんタクシーの収支率	19.77% (R6)	18.79% (R11)
利用者1人あたりにかかる市の負担額	976円 (R6)	960円 (R11)
【参考】コーちゃんバスの利用者1人あたりにかかる市の負担額	914円 (R6)	739円 (R11)
【参考】コーちゃんタクシーの利用者1人あたりにかかる市の負担額	1,594円 (R6)	1,639円 (R11)