

湖西市地域公共交通計画

令和 8 年度～令和 11 年度



令和 8 年 3 月 湖西市

目次

第1章 計画の概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的.....	1
1-2. 計画の位置づけ.....	2
1-3. 計画の区域.....	2
1-4. 計画の期間.....	2
第2章 湖西市の現状と課題	5
2-1. 地域の現状.....	5
2-2. 公共交通の現状（令和7年10月時点）.....	17
2-3. 前計画の取り組みの実施状況.....	28
2-4. 公共交通を取り巻く課題.....	30
第3章 基本計画	32
3-1. 計画の基本方針.....	32
3-2. 計画の目標.....	33
3-3. 公共交通の将来像.....	34
第4章 目標を達成するための事業	36
4-1. 体系図.....	36
4-2. 個別事業.....	38
第5章 事業の評価と進行管理	55
5-1. 評価の指標.....	55
5-2. 進行管理の基本的な方針.....	57
用語集	59

第1章 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

人口減少や少子高齢化の本格化により、我が国においては令和32年(2040年)頃に高齢化のピーク期を迎えます。湖西市でも同様に今後、人口減少と少子高齢化がさらに進み、市政運営に様々な影響を及ぼすと予測されます。

湖西市では、人口減少に歯止めをかけ、住民が不自由なく暮らせるまちであり続け、誰もが「住みたい・住み続けたい」と思えるまちづくりの指針として令和3年度に「第6次湖西市総合計画」(以下、「総合計画」)を策定しました。令和8年度からの第Ⅱ期実践計画では、「魅力ある湖西市を子どもたちへ～次世代へつなぐチャレンジ～」をテーマに掲げ、実現に向けて「暮らしやすさの向上」と「元気なまちの実現」を図ることとしており、「暮らしやすさの向上」のための取り組みの1つとして「利便性、効率性の高い公共交通ネットワークの形成」を進めます。2040年の理想の姿「KOSAI 2040」に向け、「ひと・自然・業(わざ)」がつながり未来へ続く湖西市のまちづくりを進める上で、「公共交通」は欠かせない存在です。

交通については、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築し、持続可能な公共交通網の形成を図るため、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、コミュニティバス「コーちゃんバス」やデマンド型乗合タクシー「コーちゃんタクシー」を導入し、令和4年3月には「湖西市地域公共交通計画」(前計画、令和6年8月一部修正)を策定し、「コーちゃんバス」や「コーちゃんタクシー」の見直し、企業シャトルBaaS(以下、「BaaS」)の実証実験など、様々な取り組みを実施し、令和2年のコロナ禍以降は公共交通利用者が増加傾向にあります。一方で、移動手段として自動車への依存度は高く、市民意識調査等では住みにくさの理由として公共交通が挙げられるなど、市民の移動ニーズを十分に満たしている状況とは言えません。

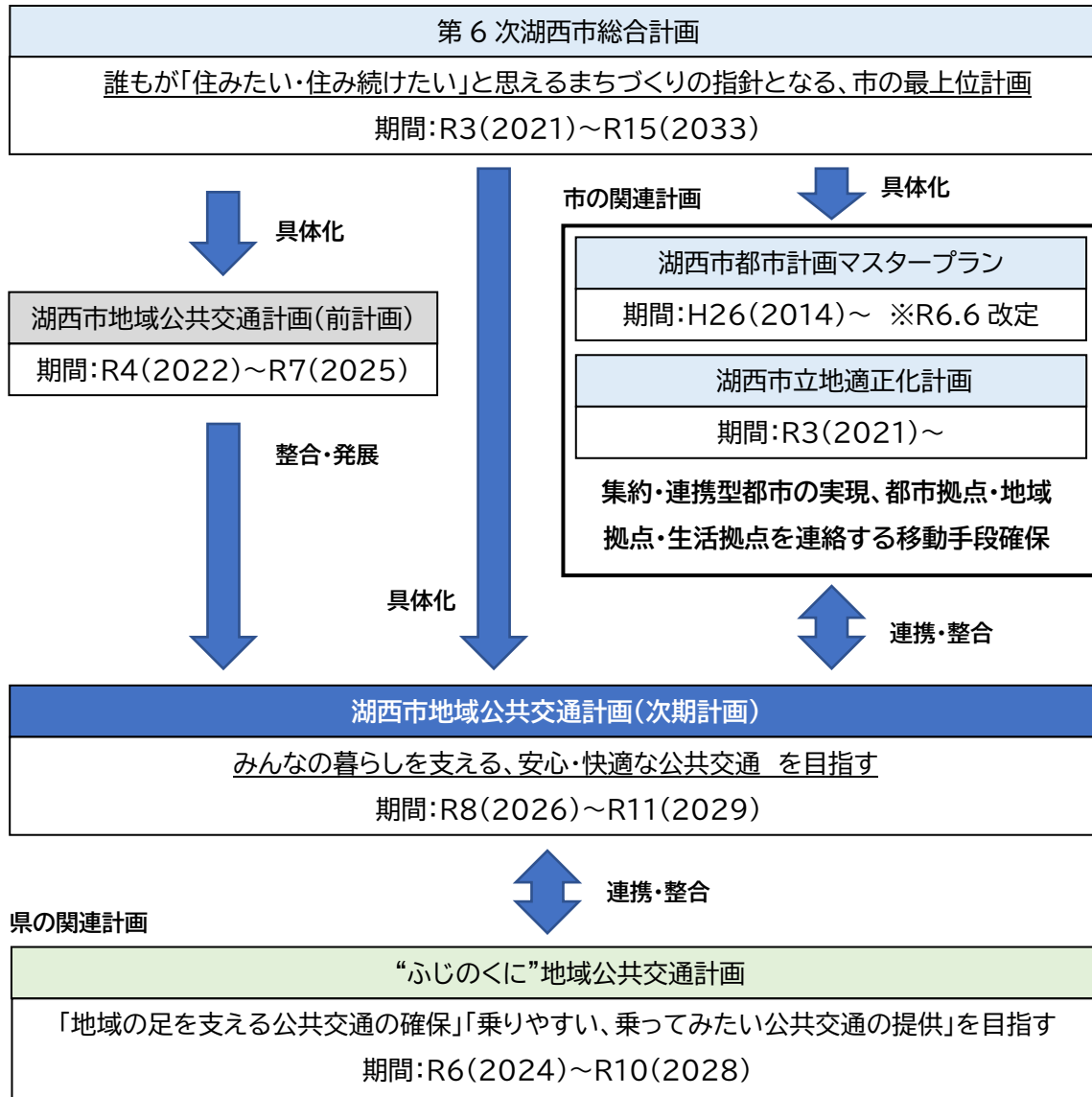
今後は人口減少に加え、高齢化の進展による高齢ドライバーの事故の増加が想定されるとともに、運転手の労働時間規制による担い手不足の深刻化や燃料費をはじめとする経費高騰など、公共交通を取り巻く環境が厳しくなりつつあります。このような中、国は令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」改正による「地域公共交通計画」の策定の努力義務化に続き、令和5年の法改正では、地域の多様な関係者が連携・協働する「共創」の考え方のもと、交通ネットワークを再構築(リ・デザイン)していくことを示しています。

こうした状況を踏まえ、上位計画である総合計画や市の関連計画である「湖西市都市計画マスタープラン」「湖西市立地適正化計画」、県の関連計画である「“ふじのくに”地域公共交通計画」などと整合・連携を図り、利便性と持続可能性を両立した公共交通を目指し、「市民が安心して暮らすことができるまち」を実現するために「湖西市地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画の総合計画や関連計画の湖西市都市計画マスタープラン、立地適正化計画などと整合を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定します。

図表 1 計画の位置付け



1-3. 計画の区域

本計画の区域は、湖西市全域とします。

1-4. 計画の期間

本計画の期間は、令和8年度(2026)から令和11年度(2029)までの4年間とします。なお、公共交通を取り巻く環境の変化に応じて、計画は随時見直します。

【参考】都市計画マスタープランにおける将来都市構造

●集約・連携型の都市構造

- ・「集約・連携型の都市構造」を目指す上で、都市機能を集約する拠点は、JR 東海道本線鷺津駅、新居町駅及び新所原駅の、各駅を中心とする市街地に配置します。
- ・このうち、鷺津駅を中心とする鷺津市街地は「都市拠点」として位置づけ、市民や来訪者など、あらゆる人が集まり交流する本市の中心地として、医療・福祉、子育て・教育、商業、文化、行政などの都市機能の集約を図ります。
- ・また、新居町駅を中心とする新居市街地や、新所原駅を中心とする新所原市街地は「地域拠点」として位置づけ、地域における生活・交流の中心地として、居住機能のほか、生活に身近な商業・業務機能や、自然や歴史などの地域資源を活かした観光機能などの充実を図ります。
- ・地域コミュニティ・地域活力の維持を図る「生活拠点」は、合併前の旧町村の中心地を含む指定大規模既存集落地に配置します。

図表 2 将来都市構造図



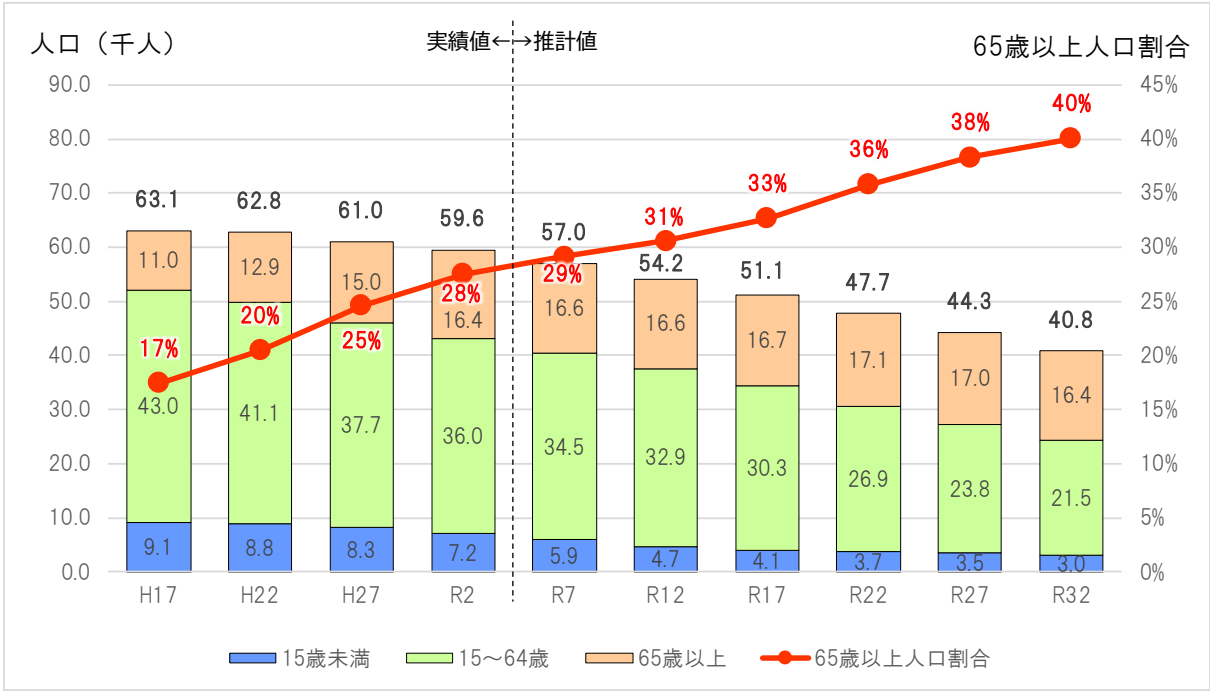
第2章 湖西市の現状と課題

2-1. 地域の現状

(1) 人口推移と推計

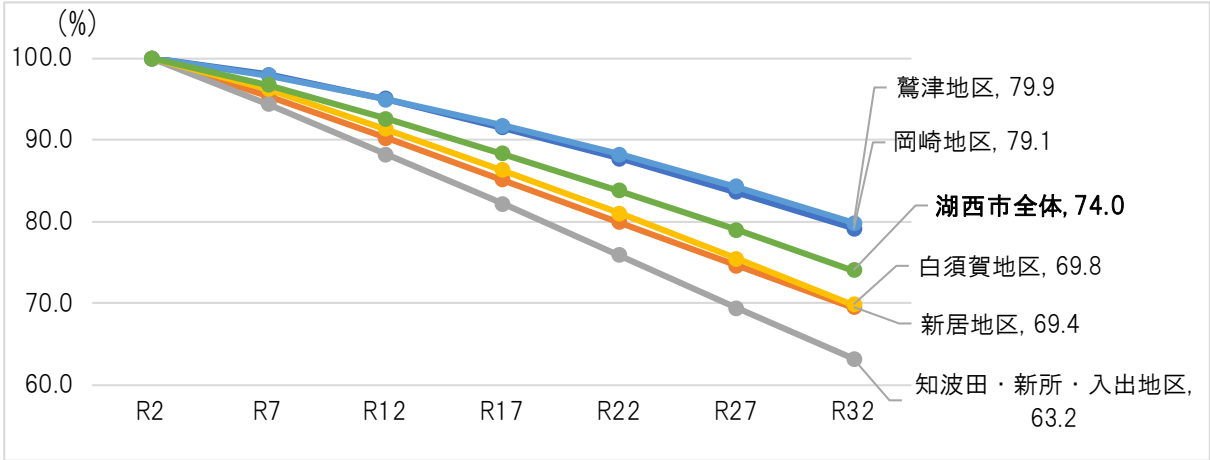
湖西市の人口は減少傾向となる一方で、令和32年には高齢化率が40%を超える見込みです。65歳以上人口は増加傾向であり、公共交通を必要とする方の比率の増加が想定されます。また、知波田・新所・入出地区は、他の地区に比べて人口の減少が進む見込みです。

図表4 湖西市の人口推計(3区分)



出典：湖西市総合計画

図表5 地区別の将来人口推移



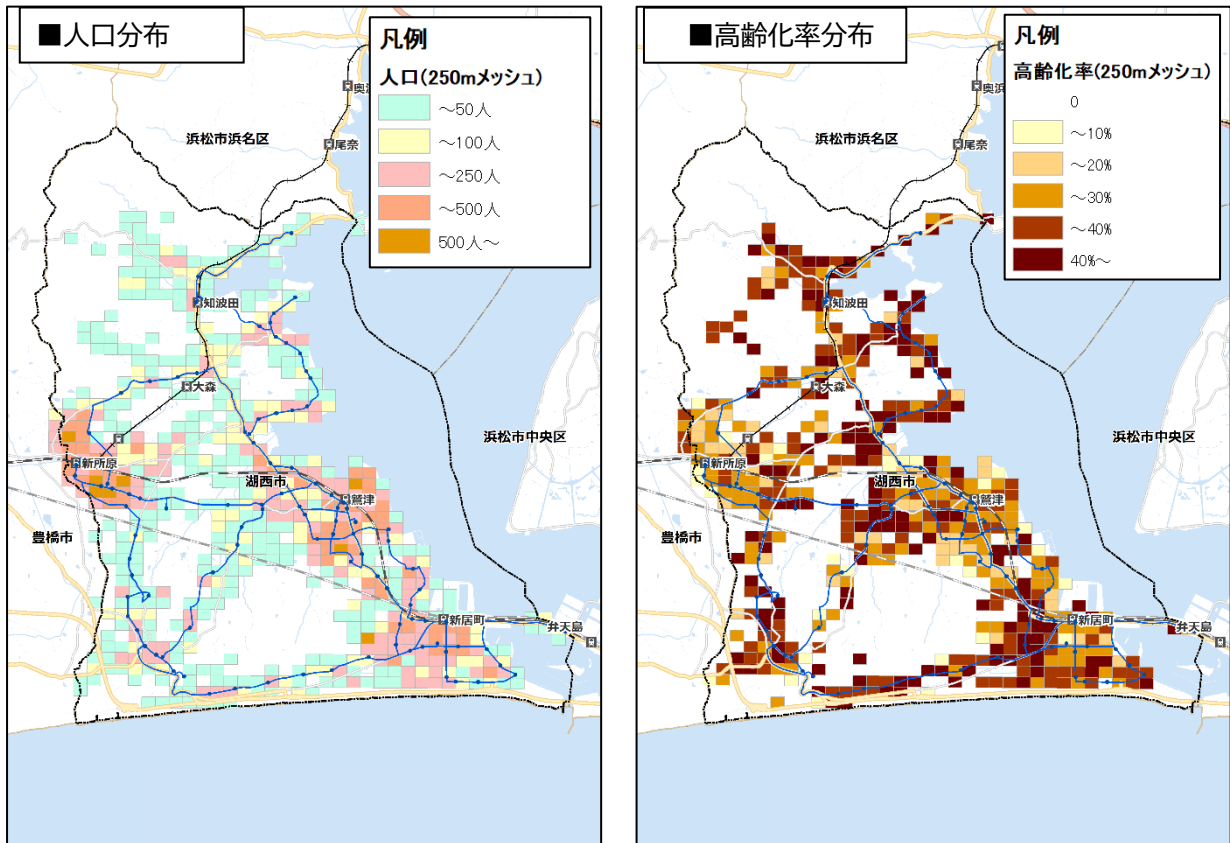
出典：国立社会保障・人口問題研究所による人口推計(令和5年)より作成された250mメッシュ人口をもとに作成

(2) 人口の分布と高齢化率分布

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。

図表 6 湖西市の人口分布、高齢化率分布（250m メッシュ単位）



出典：国勢調査（令和2年）

(3) 湖西市の代表交通別分担率・人の動き

湖西市の代表交通手段別分担率は、鉄道、バスの分担率が低く、自動車が高い状態となっていることから、市全体として自動車への依存度が高くなっています。

地区別にみると、岡崎地区の自動車分担率は比較的低く、白須賀地区の自動車分担率が高くなっています。

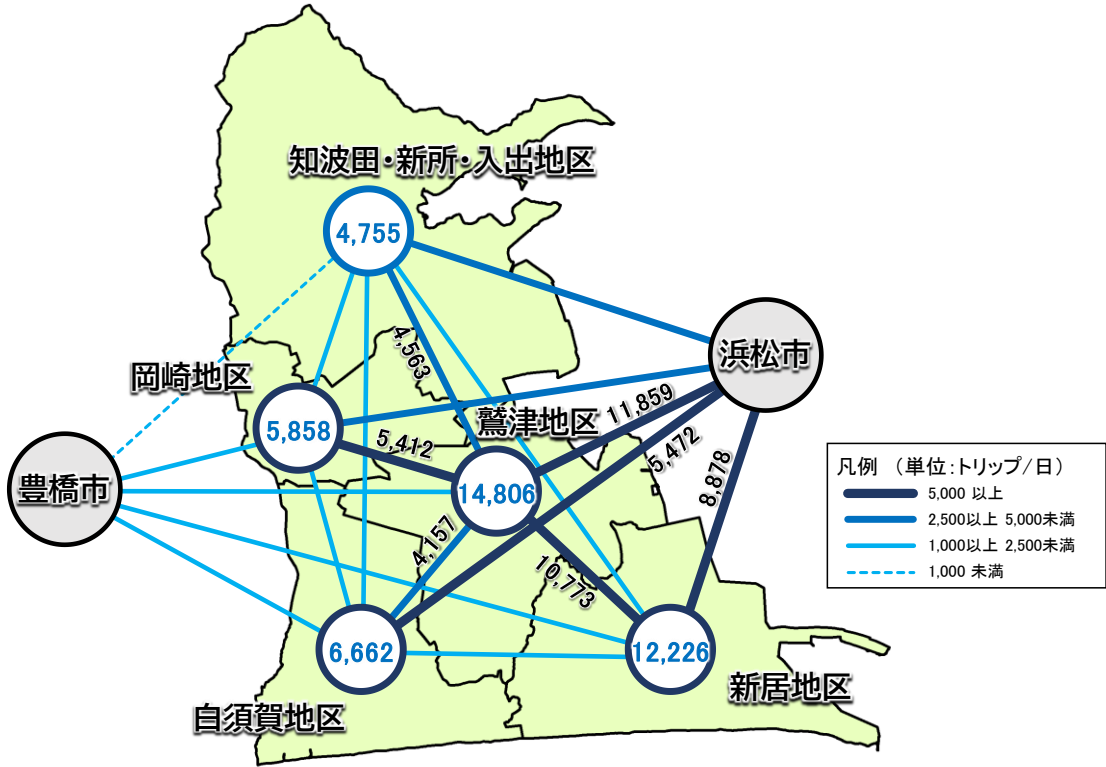
図表 7 地区別代表交通手段

	岡崎地区	新居地区	知波田・新所・入出地区	白須賀地区	鷺津地区	全体
鉄道	8%	2%	3%	0%	5%	4%
バス	1%	0%	0%	0%	0%	0%
自動車	70%	82%	83%	92%	83%	81%
バイク	1%	2%	0%	0%	0%	1%
自転車	3%	6%	3%	0%	3%	4%
徒歩	16%	8%	11%	8%	9%	10%
その他	0%	0%	0%	0%	0%	0%

図表 8 移動目的別代表交通手段

	通勤	通学	帰宅	業務	私事	全体
鉄道	5%	21%	4%	2%	3%	4%
バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
自動車	85%	13%	81%	93%	85%	81%
バイク	1%	0%	1%	0%	1%	1%
自転車	3%	21%	4%	2%	2%	4%
徒歩	5%	45%	10%	2%	9%	10%
その他	0%	0%	0%	1%	0%	0%

図表 9 地区間及び周辺市との流動



出典：第5回西遠都市圏PT調査

(4) 通勤・通学における人の動き（令和2年）

通勤・通学において、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・豊橋市への移動が多く見られます。

図表 10 15歳以上就業者・就学者の移動先

●15歳以上就業者

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

●15歳以上就学者

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

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%

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%

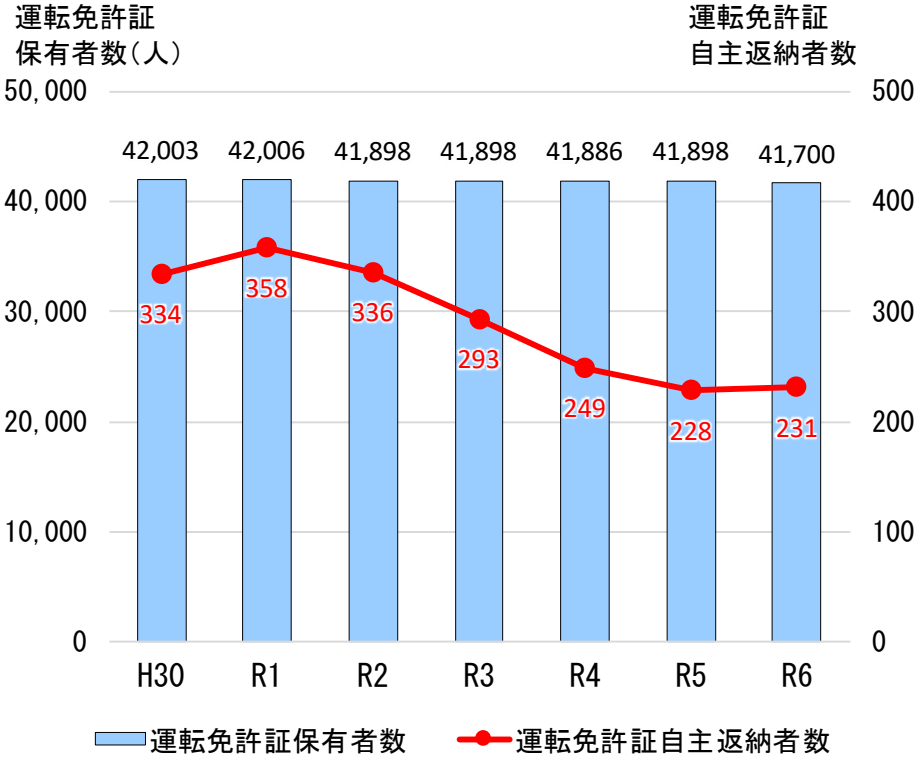
出典：国勢調査（令和2年）

(5) 運転免許保有者数・運転免許返納者数の状況

運転免許の返納者数は、近年微減傾向です。

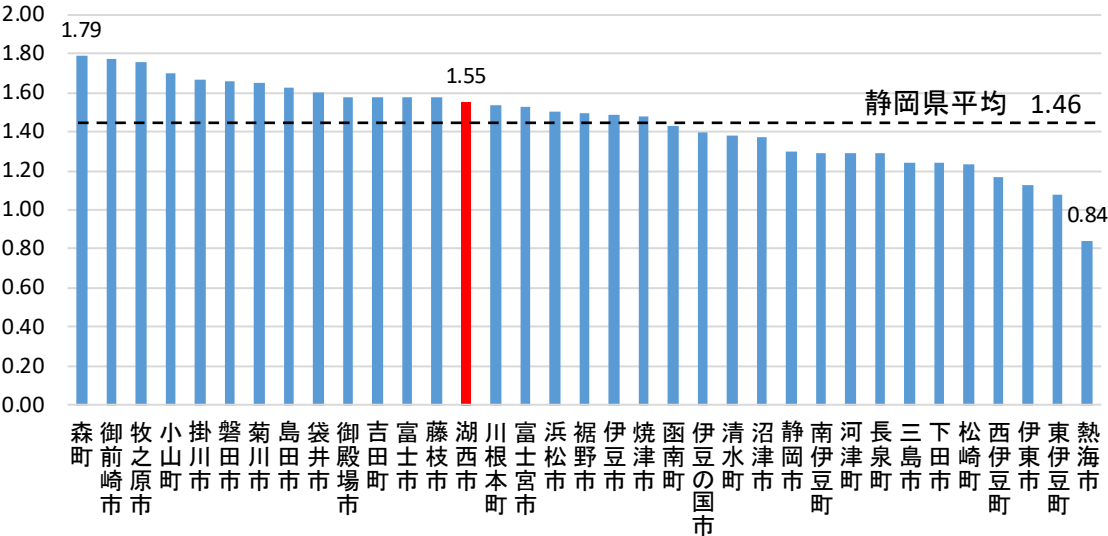
湖西市の世帯あたり自動車保有台数は1.55台/世帯であり、静岡県の平均値1.46台/世帯より多くなっています。

図表 11 運転免許保有者数・運転免許返納者数の推移



出典：警察庁 運転免許統計

図表 12 自家用車保有台数の都市間比較（静岡県内）



出典：統計センターしずおか（令和6年）

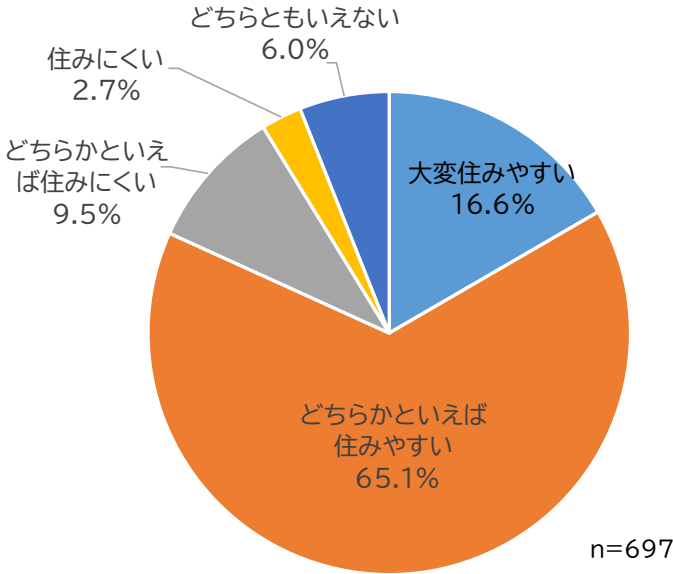
(6) 令和7年度市民意識調査の結果

令和7年度市民意識調査における、公共交通等に関する主な結果は以下の通りです。
※回答から「無回答」を除いているため、市で公開している結果と異なります。

図表 13 湖西市は住みやすいまちだと感じますか（過去3年間の推移）

■湖西市の住みやすさの評価

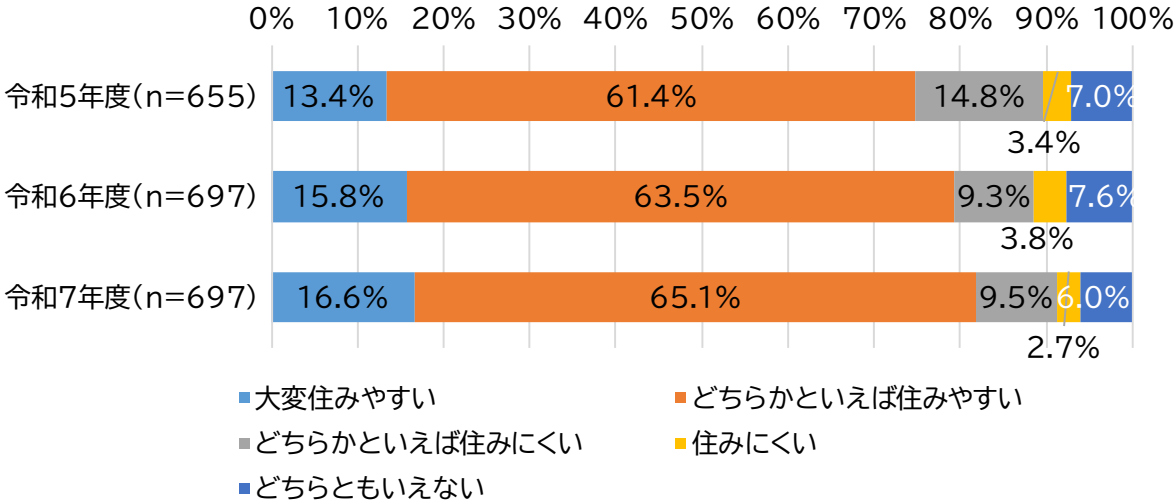
「大変住みやすい」、「どちらかといえば住みやすい」を合わせた『住みやすい』は81.7%となっています。



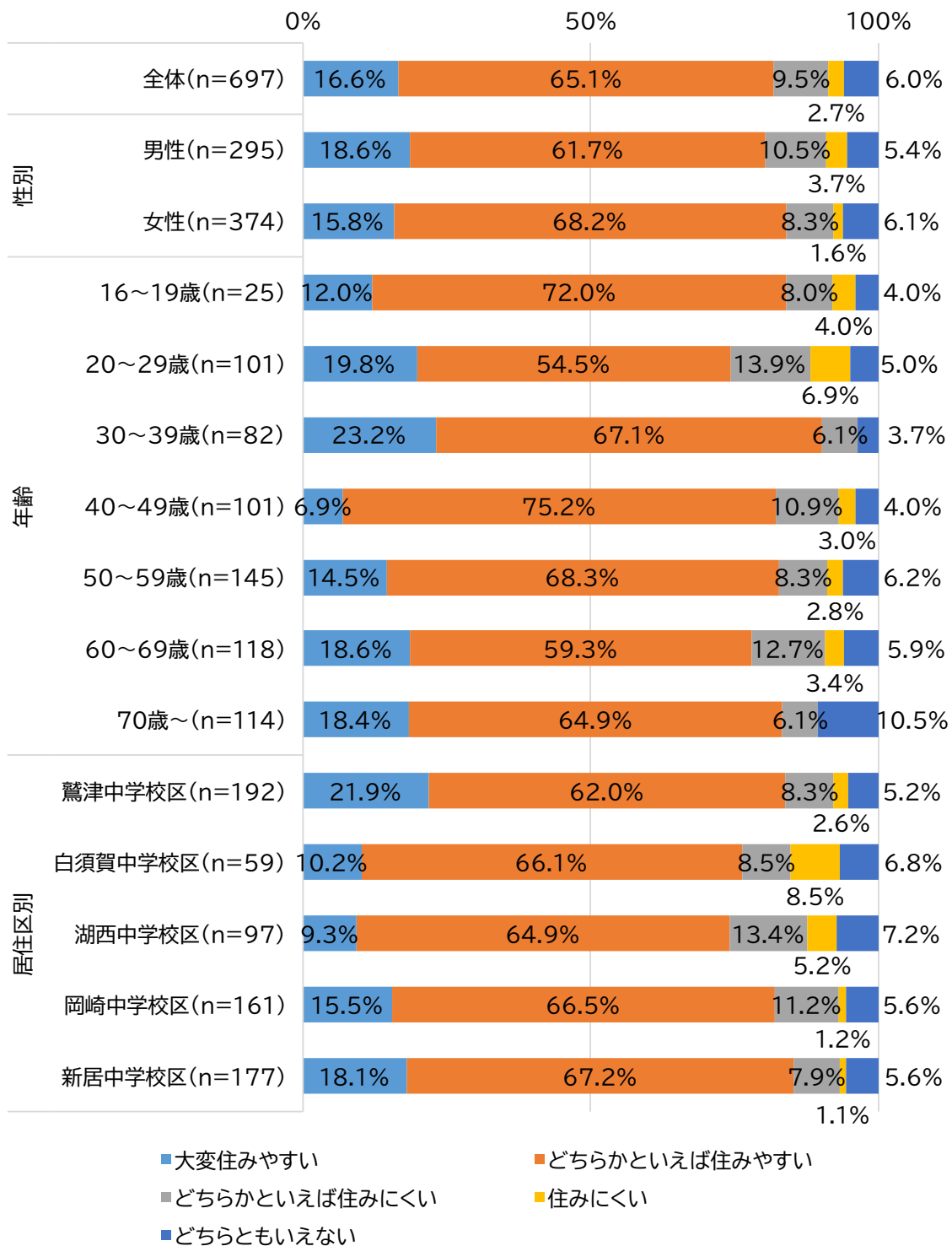
図表 14 湖西市は住みやすいまちだと感じますか（令和7年度結果）

■近年の変化

令和6年度調査と比較すると「大変住みやすい」、「どちらかといえば住みやすい」を合わせた『住みやすい』は2.4ポイント上昇しています。



図表 15 湖西市は住みやすいまちだと感じますか（個人属性別）

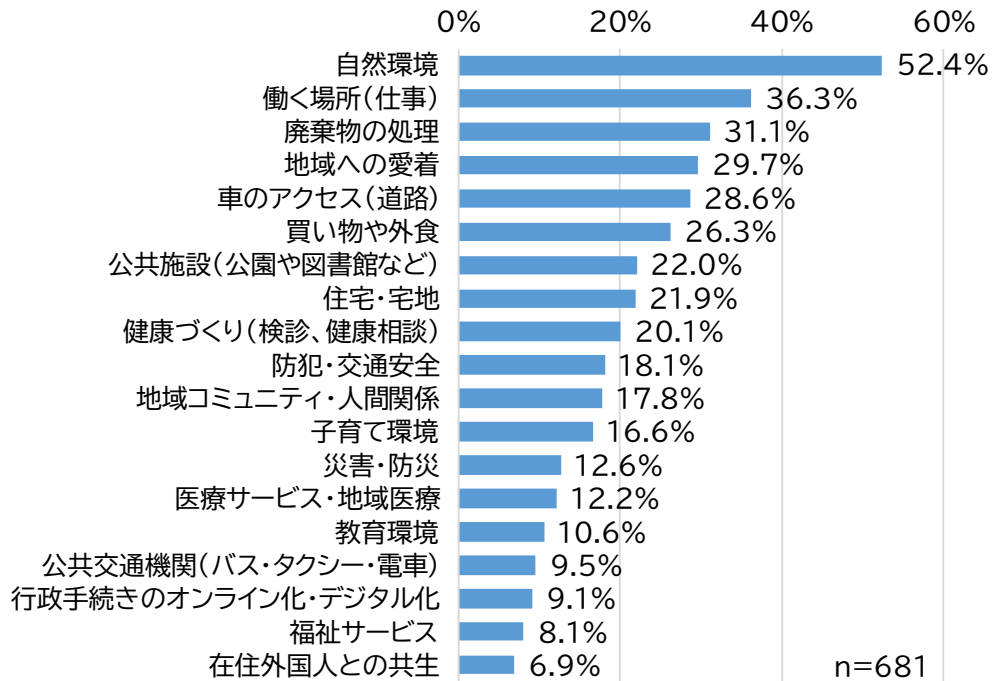


図表 16 住みやすい理由

■住みやすい理由（複数回答）

「自然環境に恵まれている」が52.4%と最も高くなっています。

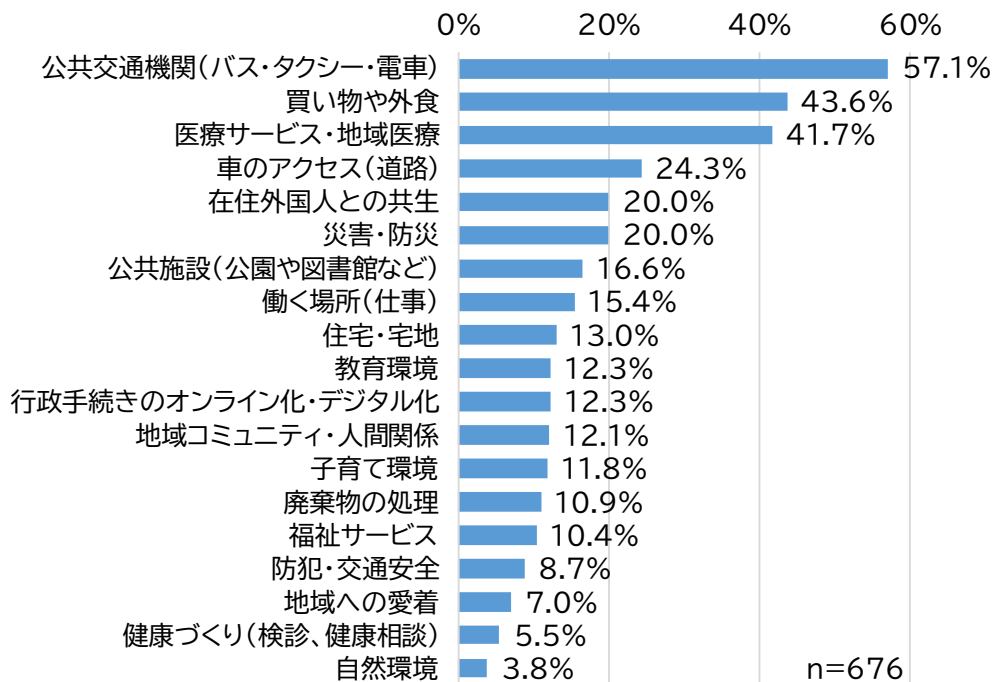
住みやすい理由として「公共交通機関」を挙げた方は9.5%と低くなっています。



図表 17 住みにくい理由

■住みにくい理由（複数回答）

住みにくい理由として「公共交通機関」を挙げた方は57.1%と最も高くなっています。

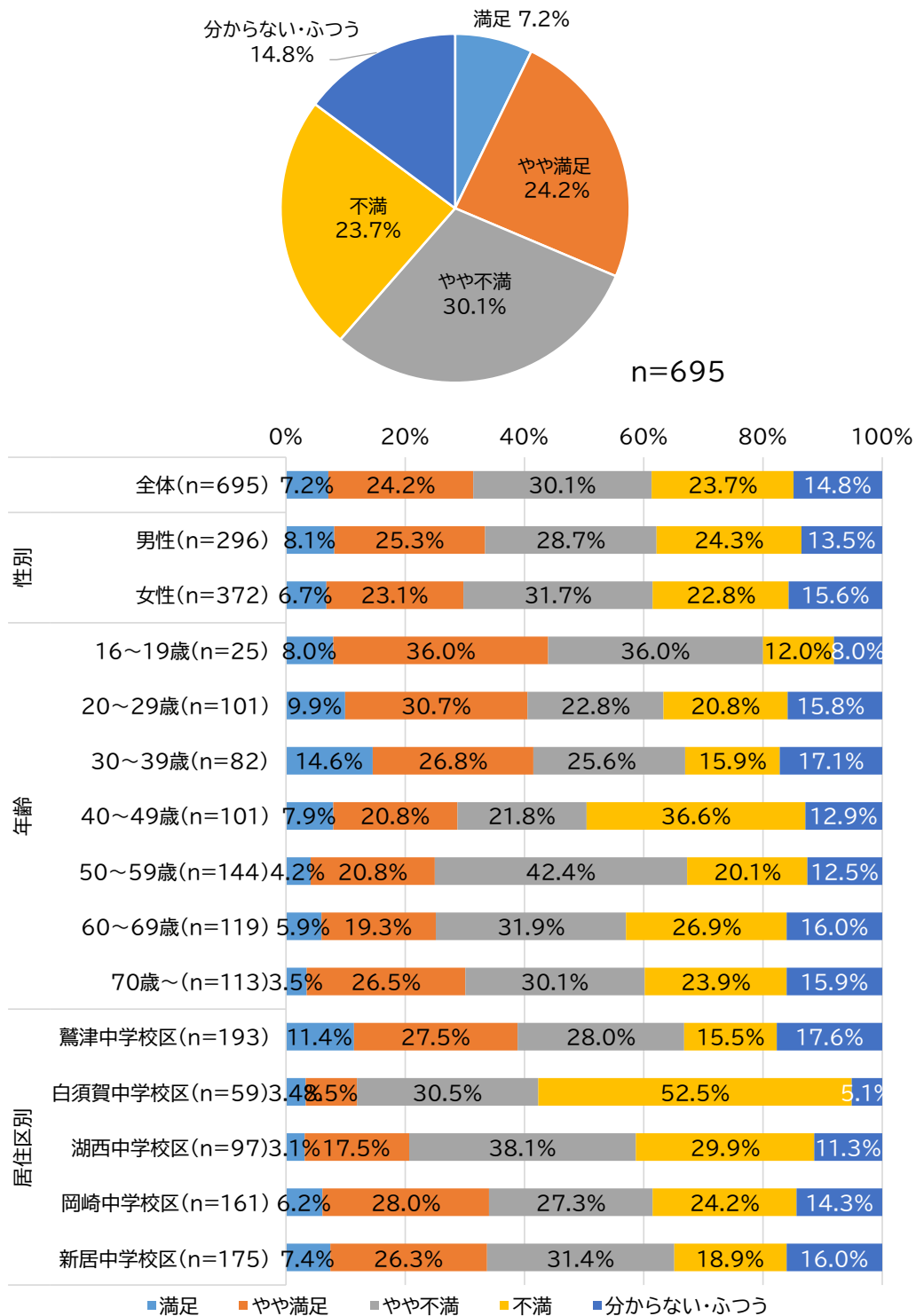


図表 18 公共交通の満足度評価

設問. 施策の成果管理の指標として伺います。「満足度」について、あなたのお気持ちに最も近いものを教えてください。【公共交通機関について】

■公共交通の満足度評価

湖西市の公共交通に関する満足度は低く、「満足」と「やや満足」をあわせた『満足』は31.4%に留まっています。

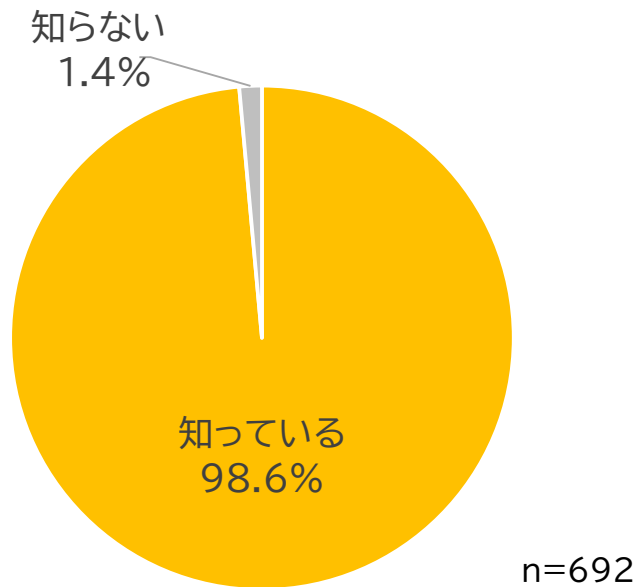


図表 19 コーちゃんバスの認知度

設問. コーちゃんバスを知っていますか。

■コーちゃんバスの認知度

コーちゃんバスの認知度は高く、回答者のほぼすべてを占めています。

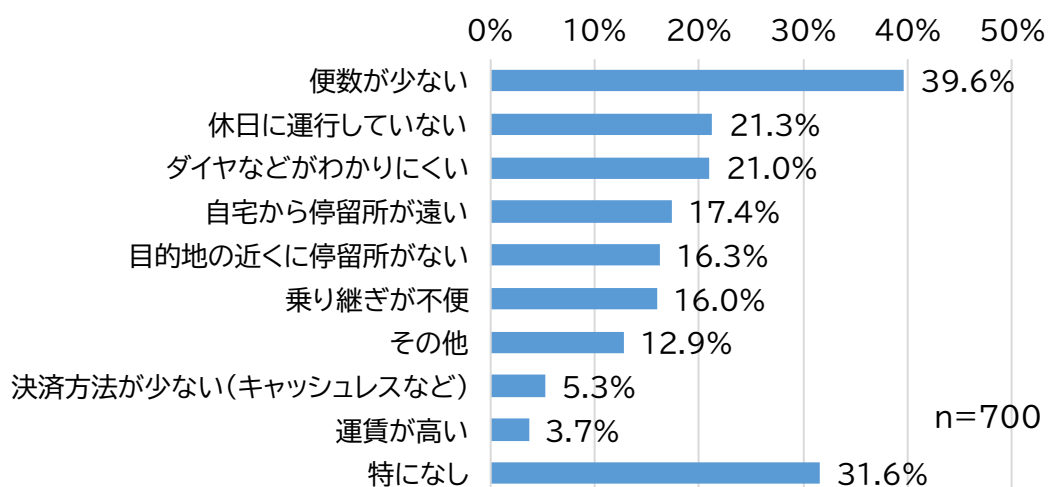


図表 20 コーちゃんバスを利用しない理由、改善を望むこと

設問. コーちゃんバスを利用しない理由、または改善を望むことは何ですか。

■コーちゃんバスを利用しない理由、改善を望むこと

コーちゃんバスを利用しない理由、改善を望むことについて、「便数が少ない」が39.6%と最も高くなっています。

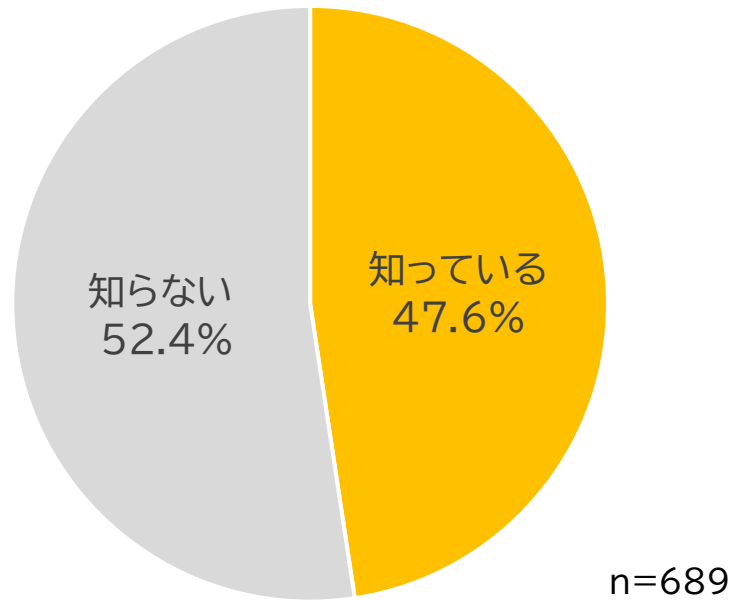


図表 21 コーちゃんタクシーの認知度

設問. コーちゃんタクシーを知っていますか。

■コーちゃんタクシーの認知度

コーちゃんタクシーの認知度はコーちゃんバスに比べて低く、47.6%に留まっています。

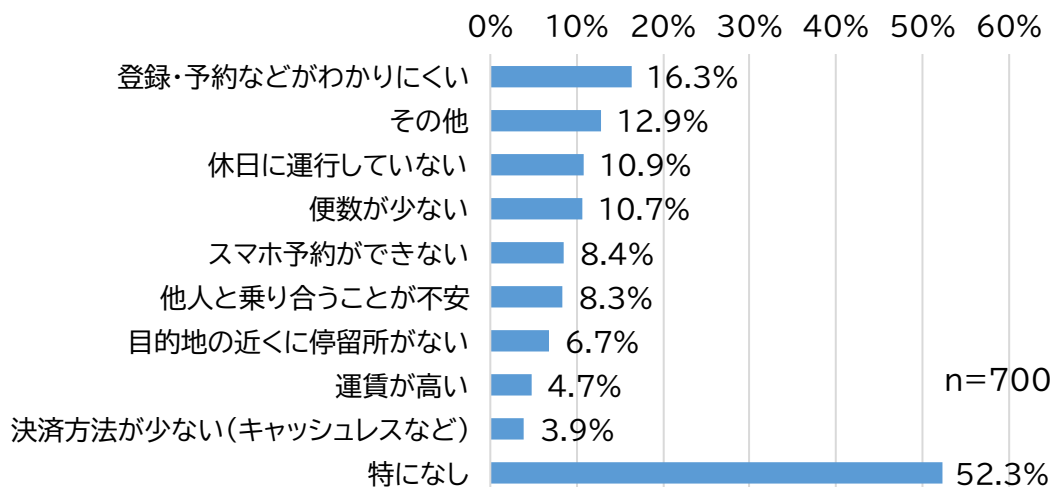


図表 22 コーちゃんタクシーを利用しない理由、改善を望むこと

設問. コーちゃんタクシーを利用しない理由、または改善を望むことは何ですか。

■コーちゃんタクシーを利用しない理由、改善を望むこと

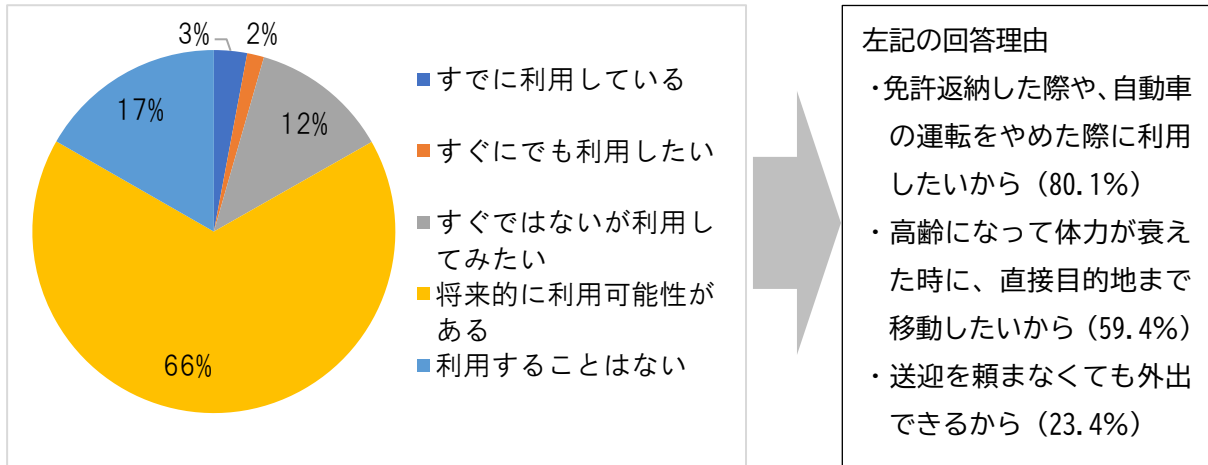
コーちゃんタクシーを利用しない理由、改善を望むことについて、「登録・予約などがわかりにくい」が16.3%と最も高くなっています。



(7) 令和7年度湖西市の公共交通に関するアンケートの結果

湖西市民を対象としたアンケート調査より、将来的に免許返納や高齢で移動が困難になった際に、公共交通の利用意向があることがわかります。

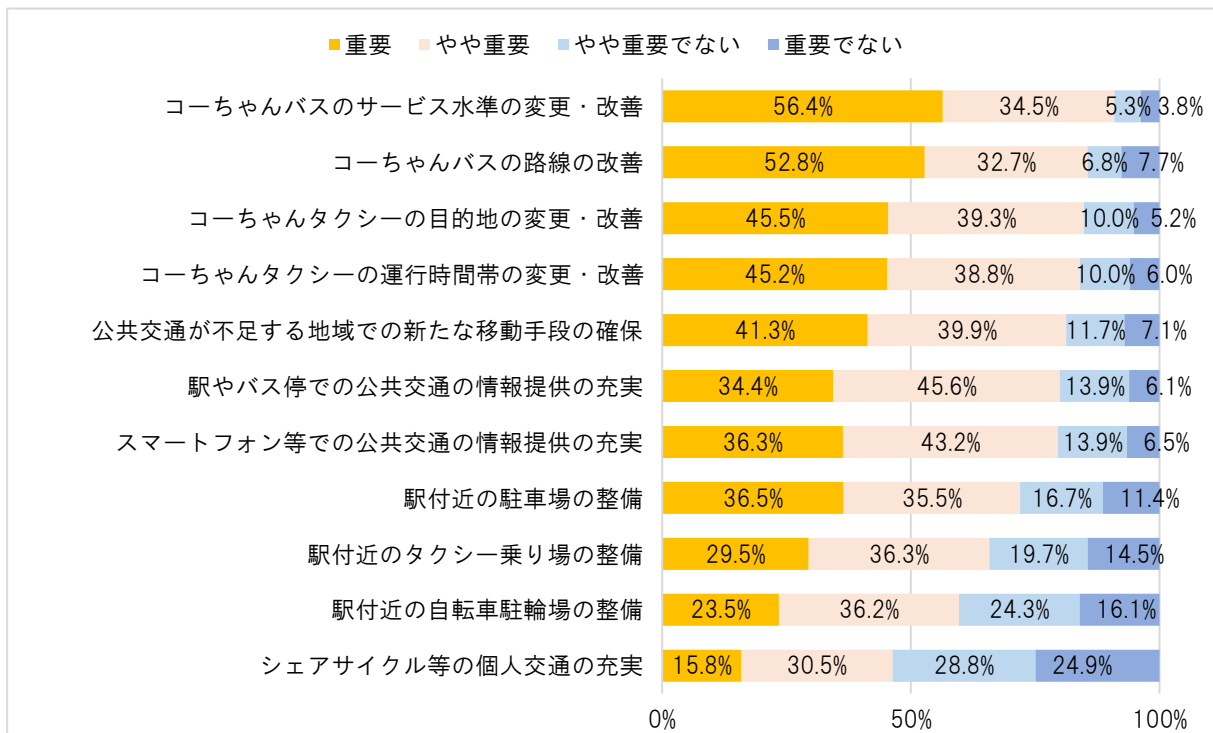
図表 23 将来的な公共交通の利用意向及びその理由



今後重要と考える取り組みとして、コーちゃんバスやコーちゃんタクシーの利便性向上に関する取り組みが多く、湖西市の地域交通の根幹であるコーちゃんバス、コーちゃんタクシーについて、利便性の向上を求めていることがわかります。

また、これらに続く形で、公共交通が不足する地域での新たな移動手段の確保、駅やバス停、スマートフォン等での情報提供など、これからのデジタル化の進展とも連携可能な取り組みが求められています。

図表 24 今後の取り組みの重要度

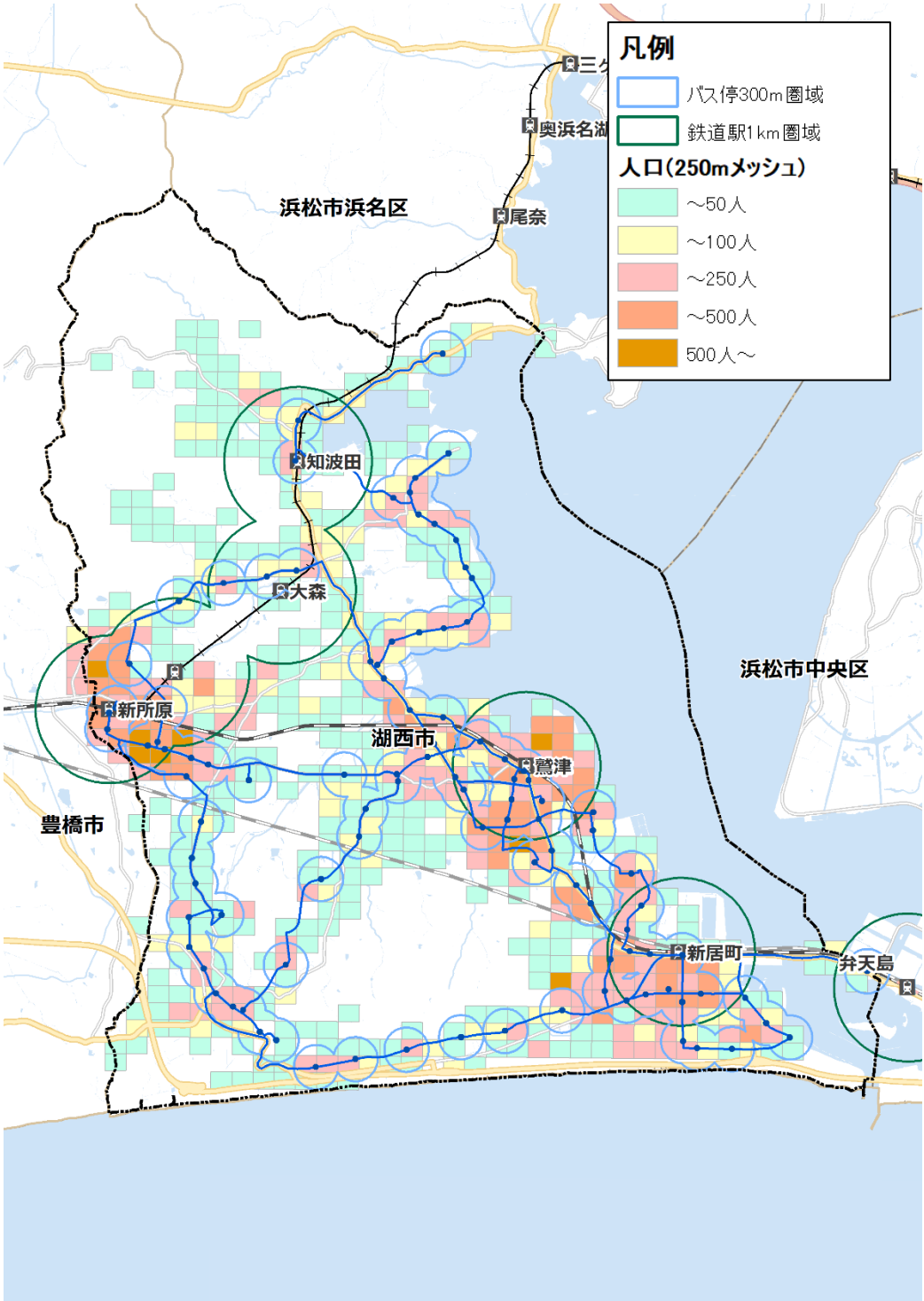


2-2. 公共交通の現状(令和7年10月時点)

(1) 地域公共交通ネットワーク

路線型の公共交通の利用圏域（鉄道駅から1km、バス停から300m）の範囲外のエリアにも人口が分布していますが、コーちゃんタクシーが市内全域をカバーしており、市内全域で公共交通を利用できる状況です。

図表 25 地域公共交通ネットワーク



(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コミュニティバス「コーちゃんバス」

コーちゃんバスは、平成25年4月から運行を開始し、現在6路線で運行しています。運行経路は、都市拠点である鷺津市街地を中心に地域拠点の新所原市街地、新居市街地、生活拠点の大知波、入出・太田、新所、吉見・吉美、白須賀を結ぶ路線が設けられており、市民の通院や買い物などの日常生活に利用され、年間約8万4千人の方が利用しています。



④デマンド型乗合タクシー「コーちゃんタクシー」

平成30年3月より、自宅と指定施設を結ぶ新たな移動手段として白須賀地区で運行を開始しました。現在は市内全域で利用でき、令和7年10月よりサービスを拡充した実証実験を行っています。



⑤企業シャトルBaaS

令和2年度より、市内を運行する企業シャトルバスを有効活用し、市民も利用可能なものとする自家用有償旅客運送サービスの実証実験を開始しました。官民連携による新たなモビリティサービスとして実証実験を実施しており、令和8年1月からは鷺津地区と岡崎地区で通年運行を開始しています。



◇コーちゃんバスの国庫補助対象路線について

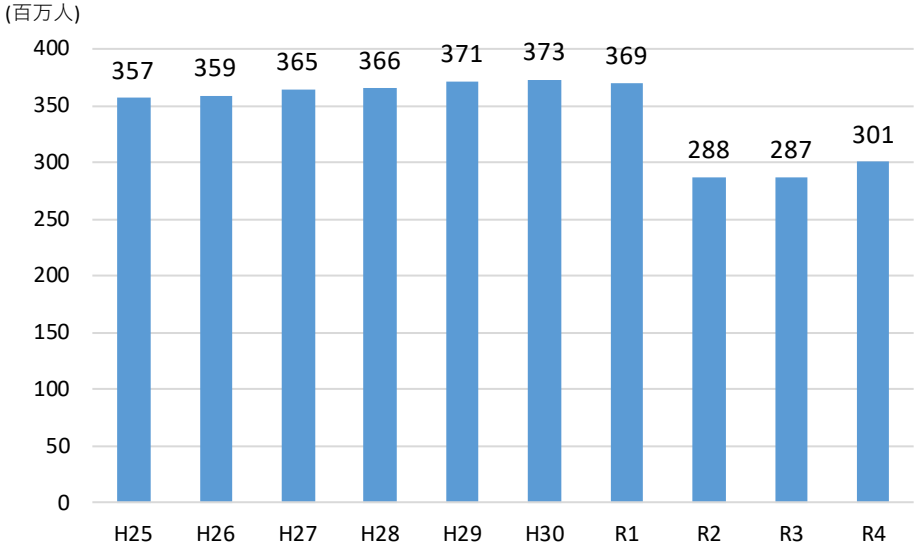
新居鷺津線、白須賀鷺津線、白須賀岡崎線、岡崎太田鷺津線、知波田入出線のうち、白須賀地区、知波田地区、入出地区内の交通不便地域の指定を受けている地区を運行している系統は、当該地区の住民が都市拠点や地域拠点へ移動する際の移動手段を確保維持するため、国の認定(地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統))を受け国庫補助対象路線となっています。

また、他系統についても生活交通確保のため県の補助を受ける等により、市は地域全体の公共交通ネットワークを維持しています。

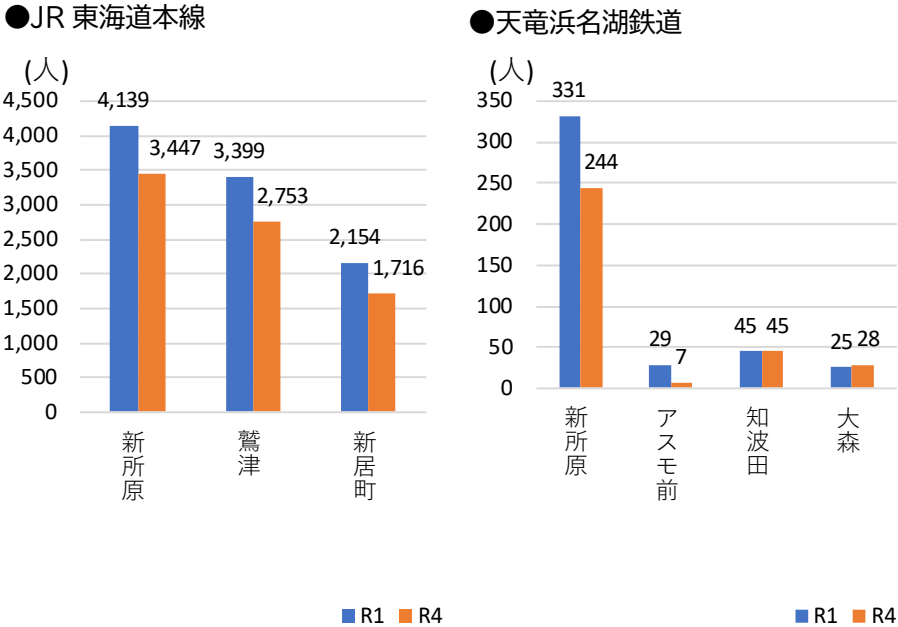
(3) 鉄道の利用状況

市内の鉄道駅の乗車人員は横ばい傾向にありましたが、コロナ禍により大きく減少し、令和4年時点でコロナ禍前の約8割程度の利用者数となっています。

図表 27 市内鉄道駅の年間乗車人員の推移



図表 28 市内鉄道駅の1日平均乗車人員の変化

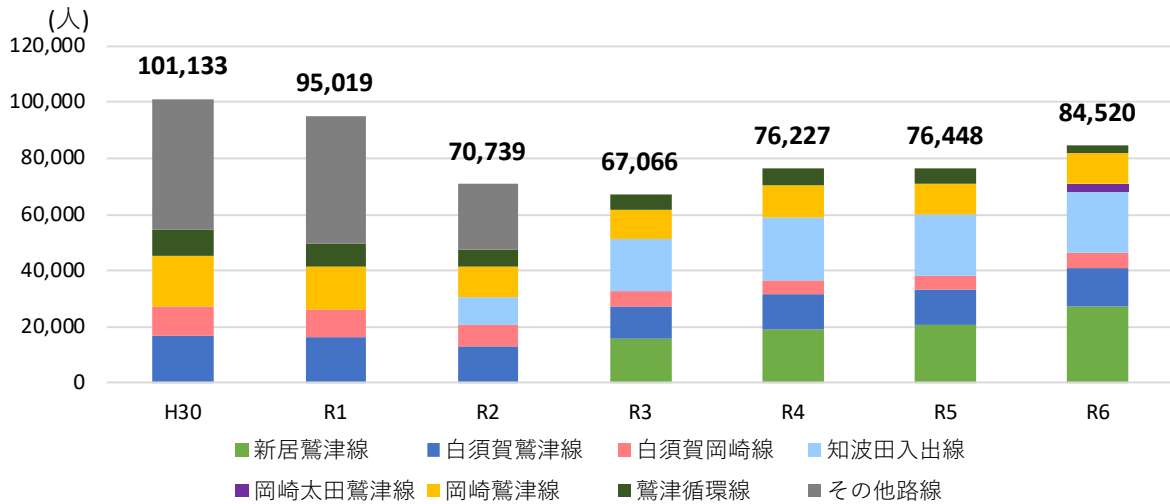


(4) コーちゃんバスの利用状況

コーちゃんバスの利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響やコーちゃんタクシーの利用可能地区の拡大で減少傾向にありましたが、現在は回復傾向にあります。

時間帯別にみると新居鷺津線、白須賀鷺津線、白須賀岡崎線、知波田入出線は朝の通勤・通学時間帯にまとまった利用があり、岡崎太田鷺津線、岡崎鷺津線は運行時間帯を通して利用者数の変動は小さくなっています。

図表 29 コーちゃんバス利用者数の推移



図表 30 コーちゃんバスの路線別時間帯別利用者数

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

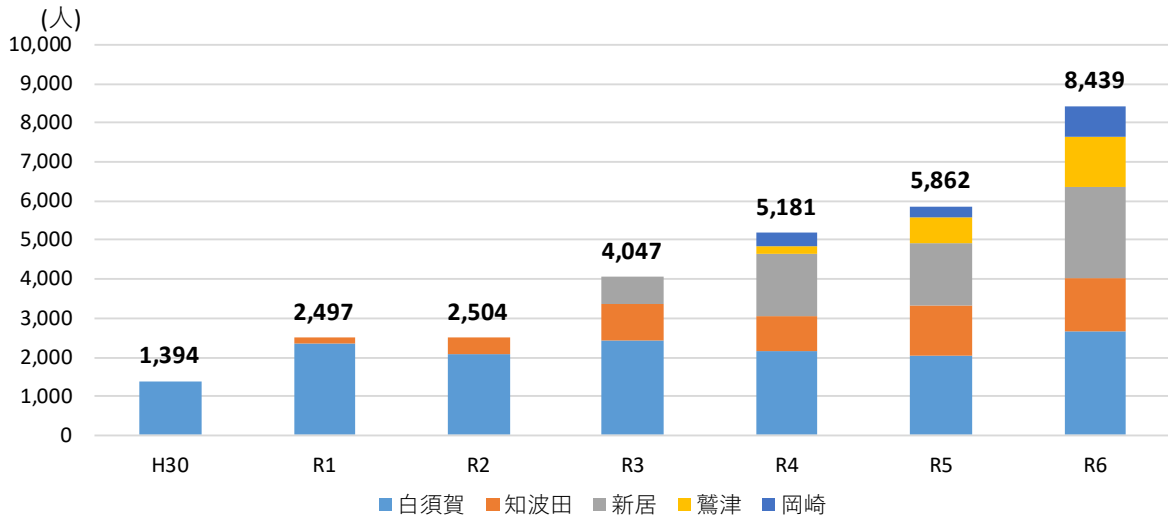
※令和6年度下半期実績より整理、同じ時間帯に複数の便が運行している場合は合算

(5) コーちゃんタクシーの利用状況

運行エリアについて、令和4年4月にJR各駅周辺を除く原則市内全域へ、令和6年10月に市内全域へと順次拡大し、利用者数は増加傾向にあります。

また、白須賀地区、新居地区からの利用が多く、病院、スーパーマーケットの利用が多くなっています。

図表 32 コーちゃんタクシー利用者数の推移



図表 33 コーちゃんタクシーの地区別の年間利用者数 (左)・乗合率 (右)

地区	人数	比率	地区	乗合率
白須賀	2,672	31.7%	白須賀	1.32
知波田	1,344	15.9%	知波田	1.25
新居	2,342	27.8%	新居	1.32
鷺津	1,278	15.1%	鷺津	1.34
岡崎	803	9.5%	岡崎	1.39
市全体	8,439	100.0%	市全体	1.32

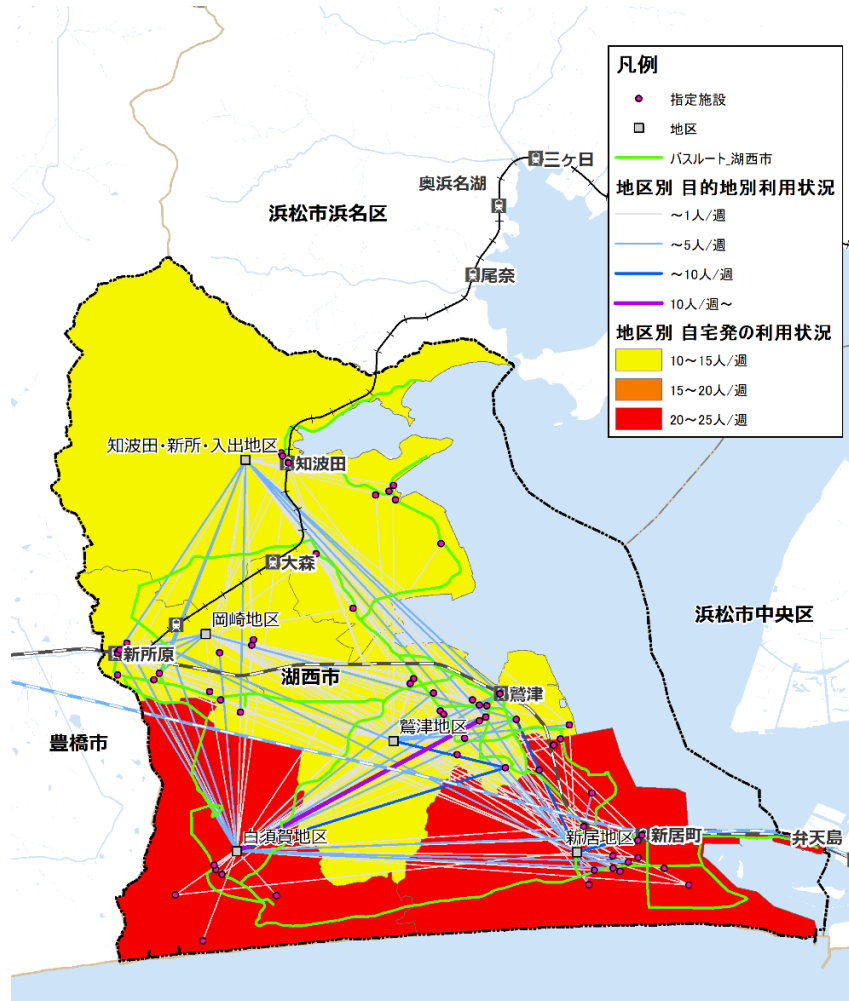
※令和6年度実績より整理

図表 34 コーちゃんタクシーの利用の多い指定施設 (年間利用者数の上位10ヶ所)

■降車場所(往路) 上位10位			■乗車場所(復路) 上位10位		
順位	降車場所	人数	順位	乗車場所	人数
1	湖西病院	804	1	遠鉄ストア	826
2	クックマート	442	2	クックマート	556
3	浜名病院	440	3	湖西病院	455
4	遠鉄ストア	369	4	JR新居町駅	276
5	あらい眼科	243	5	パレマルシェ	233
6	JR新居町駅	210	6	浜名病院	200
7	JR鷺津駅	202	7	ザ・ビッグ湖西店	191
8	JR新所原駅	123	8	JR鷺津駅	116
9	こいで整形外科皮膚科	114	9	イオン湖西新居	106
10	パレマルシェ	113	10	JR新所原駅	100
参考	自宅	4,020	参考	自宅	4,418

いずれの地区も朝9時台、朝10時台の利用が多く、鷺津地区では全時間帯を通じて一定の利用があります。

図表 35 コーちゃんタクシーの各地区と指定施設の利用状況



※令和6年度実績より整理

図表 36 コーちゃんタクシーの地区別時間帯別利用者数 (1日当たり)

出発時間帯	鷺津	白須賀	岡崎	新居	知波田	合計
6時台	運行なし					0.0
7時台	運行なし					0.0
8時台	0.1	0.4	0.6	0.8	0.4	2.3
9時台	0.8	2.1	0.5	2.2	1.3	6.8
10時台	2.3	1.2	0.8	1.6	0.3	6.2
11時台	1.8	0.5	0.9	1.2	0.1	4.6
12時台	1.8	0.1	0.7	0.9	0.1	3.7
13時台	1.4	0.3	0.6	0.6	0.3	3.2
14時台	1.1	0.2	0.4	0.5	0.3	2.6
15時台	1.4	0.0	0.3	0.3	0.1	2.3
16時台	0.9	0.0	0.4	0.4	0.1	1.7
17時台	0.4	0.0	0.2	0.1	0.0	0.7
18時台	運行なし					0.0
路線計	12.1	5.1	5.4	8.6	3.0	34.2

※令和6年度実績より整理

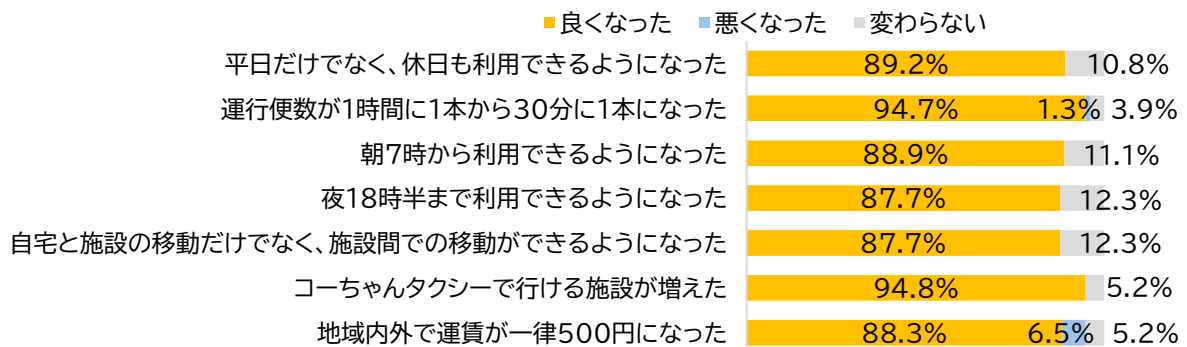
コーちゃんタクシーについては、令和7年10月より、利便性の拡大を目的とした実証運行（1年間を予定）を行っています。

図表 37 コーちゃんタクシーの利便性拡大の実験内容

No.	内容	現行	拡充後
1	休日運行の実施	平日のみ	全日 ※12/31-1/3は連休
2	乗り降りできる場所となる指定施設の増加	62箇所	240箇所
3	便数の拡大	1時間に1本	30分に1本
4	運行時間の拡大	8:00~17:30	7:00~18:30
5	指定施設間移動の解禁	① 自宅 ⇄ 指定施設	① 自宅 ⇄ 指定施設 ② 指定施設 ⇄ 指定施設
6	運賃の改定	地区内：400円/人 地区外：800円/人、乗り合いで500円/人	市内均一 500円/人

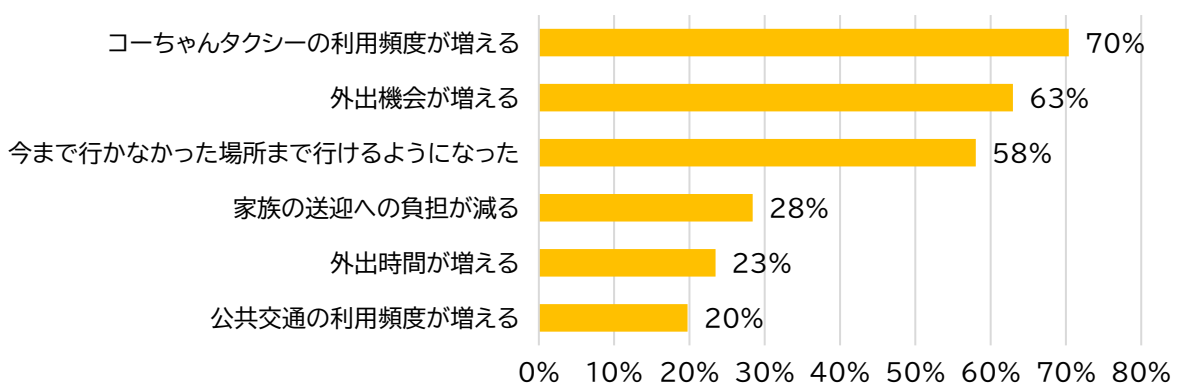
コーちゃんタクシーの利用目的は、通院が最も多い状況であり、便数や時間帯の拡大、行先の拡大などについて、おおむね高評価です。

図表 38 コーちゃんタクシーの運行内容変更に関する評価



また、コーちゃんタクシーの運行拡大による生活の変化も、外出機会の増加、家族の送迎への負担が減るなどの効果が期待されます。

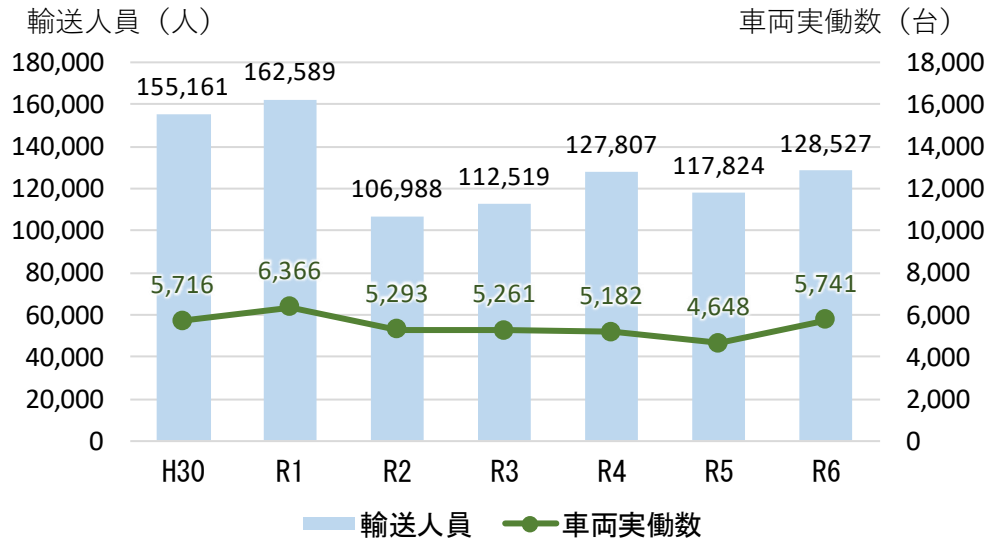
図表 39 コーちゃんタクシーの運行拡大による生活の変化



(6) 一般乗用タクシーの利用状況

一般乗用タクシーの利用者数は令和2年に減少し、その後は横ばいとなっています。一方で、車両実働数は令和2年以前から横ばい傾向にあります。

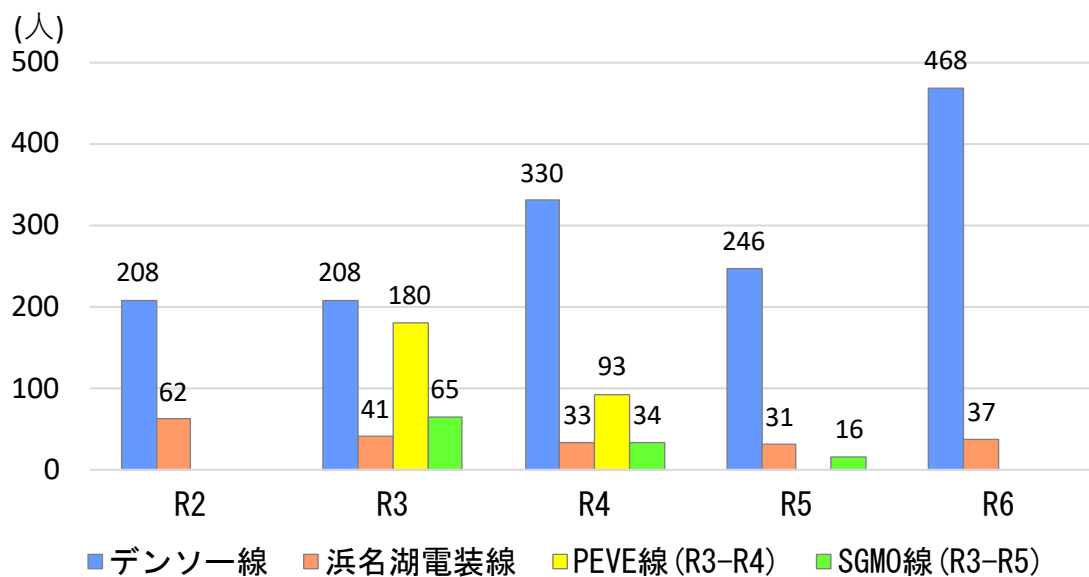
図表 40 一般タクシーの利用者数の推移



(7) 企業シャトル BaaS の利用状況

企業シャトルバス BaaS については、令和6年度までの実証実験結果を踏まえ、令和7年度より2社の協力で本格運行を行っています。

図表 41 企業シャトル BaaS の利用者数の推移

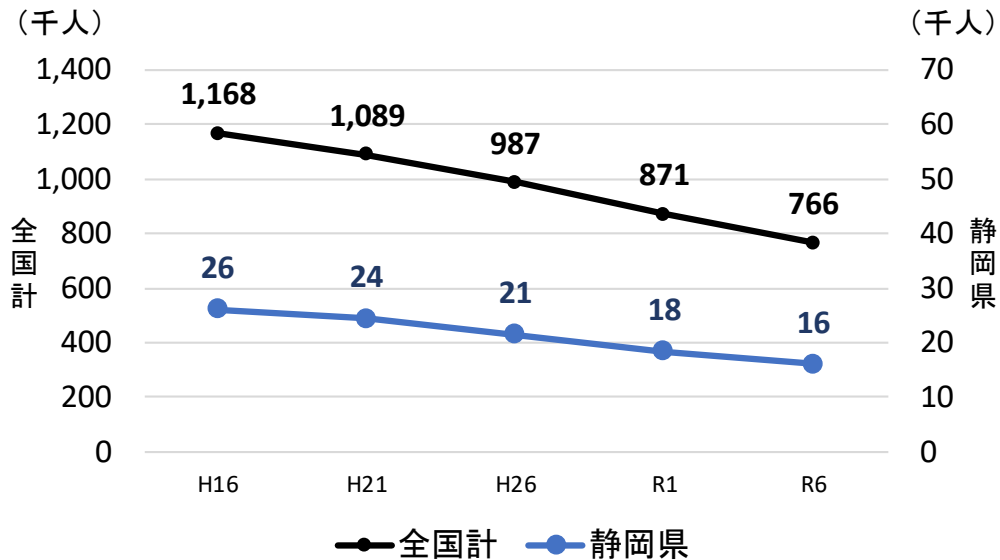


(8) 公共交通を取り巻く運転手不足の状況

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。

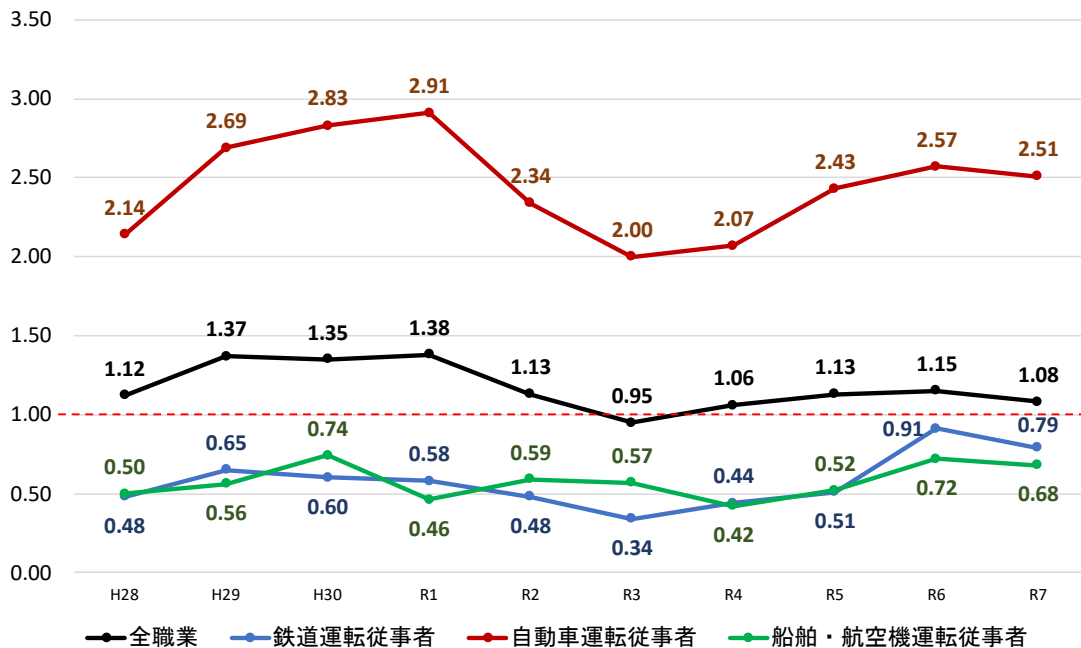
自動車運転従事者（バス・タクシー・トラック等）の有効求人倍率は他の運転業務従事者や全職業の平均のいずれよりも大きく上回っており、全国的に運転手不足となっています。

図表 42 大型二種免許保有者数の推移（静岡県、全国）



出典：警察庁 運転免許統計

図表 43 運転業務従事者の有効求人倍率の推移（日本全国）



出典：厚生労働省 職業安定業務統計

2-3. 前計画の取り組みの実施状況

本市では、令和4年3月に前計画である「湖西市地域公共交通計画」を策定（令和6年8月一部修正）し、様々な取組を行ってきました。事業の実施状況は以下の通りです。

(1) 計画の目標に対する評価

計画の目標・成果指標		基準値	目標値	実績値	評価
目標1 安心して暮らせる公共交通サービスへ					
(1)	70歳以上の市民の公共交通に対する満足度	47.2% (R3)	67.0% (R7)	29.3% (R7)	×
目標2 魅力ある公共交通サービスへ					
(2)	市民1人あたりの公共交通年間利用回数	1.28回/人 (R2)	1.58回/人 (R6)	1.61回/人 (R6)	○
目標3 持続可能な公共交通サービスへ					
(3) ①	コーちゃんバスの収支率	9.35% (R2)	11.64% (R6)	10.18% (R6)	×
(3) ②	コーちゃんタクシーの収支率	21.39% (R2)	29.34% (R6)	19.77% (R6)	△
(3) ③	①②の合計の収支率	10.11% (R2)	16.00% (R6)	11.83% (R6)	△
(4)	利用者1人当たりにかかる市の負担額	1,018円 (R2)	830円 (R6)	976円 (R6)	×

【評価】

○:目標達成

△:目標未達成だが前年度から改善

×:目標未達成かつ前年度から悪化

(2) 個別事業の KPI

個別事業・個別事業の KPI		基準値	目標値	実績値	評価
目標1 安心して暮らせる公共交通サービスへ					
1-1	公共交通軸の維持 (JR東海道本線)	—	—	事業実施	○
1-2	公共交通軸の維持 (天竜浜名湖線)	—	—	事業実施	○
1-3	コーちゃんタクシーの市内全域 KPI:コーちゃんタクシーの利用者数	2,506人 (R2)	10,774人 (R6)	8,439人 (R6)	△
1-4	湖西市企業シャトル BaaS の社会実装 KPI:企業シャトル BaaS の利用者数	248人 (R2)	1,000人 (R6、年間)	505人 (R6、5ヶ月)	○
1-5	バス停付近におけるバス利用者の自転車駐輪場の確保 KPI:周知を行った利用可能な駐輪場の数	0カ所 (R2)	10カ所 (R6)	10カ所 (R6)	○
1-6	免許返納者への優遇措置	—	—	事業実施	○
1-7	高齢者バス・タクシー利用料金助成	—	—	事業実施	○
目標2 魅力ある公共交通サービスへ					
2-1	市内事業者と連携した付加価値の創出	—	—	事業実施	○
2-2	ふじのくに COOL チャレンジクルポとの連携	—	—	事業実施	○
2-3	利用モデルの作成と周知・啓発の強化 KPI:啓発チラシや SNS サービスを活用した情報発信回数	年3回 (R2)	年14回 (R6)	年18回 (R6)	○
2-4	夏休み小学生50円バスや乗り方教室の実施 KPI:夏休み小学生50円バスの利用者数	104人 (R3)	210人 (R7)	219人 (R7)	○
目標3 持続可能な公共交通サービスへ					
3-1	交通事業者と連携した運転手等の人材確保	—	—	事業実施	○
3-2	コーちゃんタクシーの乗合割引の導入 KPI:コーちゃんタクシーの乗合率(全地区合計)	1.21人/台 (R2)	1.30人/台 (R6)	1.32人/台 (R6)	○
3-3	コーちゃんバス路線の見直し KPI:コーちゃんバス1日1便あたりの利用者数	4.12人 (R2)	7.27人 (R6)	5.97人 (R6)	△
3-4	鷺津地区におけるコーちゃんバスの効率化	—	—	事業実施	○

2-4. 公共交通を取り巻く課題

湖西市の公共交通は、主に以下の6つの課題を抱えています。

(1) 利便性の向上

コーちゃんバスは、これまで市民ニーズに合わせた見直しを行っていますが、運行経路が長大で目的地まで時間がかかる路線もあり、交通空白時間が残るなどダイヤ設定の柔軟性が低くなっています。一方で、コーちゃんタクシーは運行内容の見直しにより、市内全域での利用や土日祝日の利用も可能となりました。これらの交通手段や企業シャトル BaaS、公共ライドシェアを含め、いかに利便性を向上するかが課題となります。

(2) 時代・環境の変化（高齢化の進行、新技術）への対応

全国的に高齢化が進行し、本市においても65歳以上人口は増加傾向にあり、令和20年頃には団塊ジュニア世代が高齢者となり高齢化のピーク期を迎えます。免許返納者の増加や高齢ドライバーによる交通事故の増加が懸念されており、高齢者に対応した公共交通サービスの充実が喫緊の課題です。また、自動運転技術をはじめとする新技術の開発が進み、それに伴う制度の変更やその他デジタル化の進展が著しい中で、これらの技術の導入に向けた検討を進める必要があります。

(3) わかりやすい情報提供

コーちゃんバスの運行経路やダイヤが複雑化していることに加え、市内ではコーちゃんタクシーや企業シャトル BaaS など多様な移動手段が提供されています。さらに、これらの移動手段については市民の認知度が低い状況もあり、初めて利用する方や高齢者、市外からの来訪者等にとって、わかりやすい情報提供が必要となります。

(4) あらゆる資源の有効活用と公共交通サービスの効率化

コーちゃんバスやコーちゃんタクシーの運行には、年間約1億円程度の経費がかかっています。人口減少や少子高齢化による税収減、社会保障費の増加が見込まれる中、限られた財源で公共交通サービスを維持するためには、あらゆる資源を活用し、サービス水準の向上と運行の効率化を両立させる必要があります。

(5) 異業種との連携による運行効率化、利便性向上、付加価値創出

地域全体で移動を支える仕組みづくりとして、更なる利便性向上や利用促進には異業種との連携強化が不可欠です。商業施設や医療機関と連携した運賃割引やサービス提供など、公共交通利用に対する付加価値の創出も求められています。

(6) 公共交通軸各駅と地域・生活・観光の各拠点とのネットワークを強化

湖西市には公共交通軸となる鉄道の JR 東海道本線や天竜浜名湖線の駅が存在しますが、本市は自動車への依存度が高い状況です。市内の公共交通軸である鉄道の各駅と市民の日常生活を支える施設（生活拠点）や観光地（観光拠点）とを結ぶネットワークが不足しており、これらの拠点間を結ぶ交通ネットワークの強化が必要となります。

<コラム>

湖西市バス停オーナー制度

- ・コーちゃんバスの安定的な運営と、地域と一緒に公共交通を守り、育てるため、バス停オーナー制度を実施し、市内事業者などにバス停オーナーとなっていただくことで運行にご協力をいただいています。なお、令和7年度は13事業者にご協力いただいています。

コーちゃんバスの乗り方教室

- ・市内6ヶ所の小学校と連携し、公共交通の学習機会に合わせたバスの乗り方教室を開催しています。
- ・バスを利用する機会の少ない児童に、コーちゃんバスの利用方法やマナーの学習を通じて、公共交通に慣れ親しんでもらうことで、利用に対する意識の醸成を図ることを目的としたモビリティ・マネジメントとともに、身近にある公共交通の大切さを知ってもらっています。

**夏休み小学生 50 円バス**

- ・小学生にコーちゃんバスの愛着と親しみをもらうために、夏休みの期間にプールや街への買い物などに出かけてもらうことを目的として、夏休みに特別運賃割引(夏休み小学生1乗車50円バス)を実施しています。

実施期間：市内小学校の夏休み期間（土日、祝日は除く）

実施内容：小学生運賃について、1乗車50円とする（通常1乗車100円）。

企業シャトル BaaS の運行

- ・コーちゃんバスを補完する目的で、企業の保有する車両を活用し、令和2年度より地域住民も利用可能な移動手段として運行しています。
- ・令和6年度までの実証実験を踏まえて、令和7年度以降、通年運行しています。



第3章 基本計画

3-1. 計画の基本方針

第6次湖西市総合計画では、2040年の湖西市の理想の姿として、以下の4つのまちの姿を掲げています。

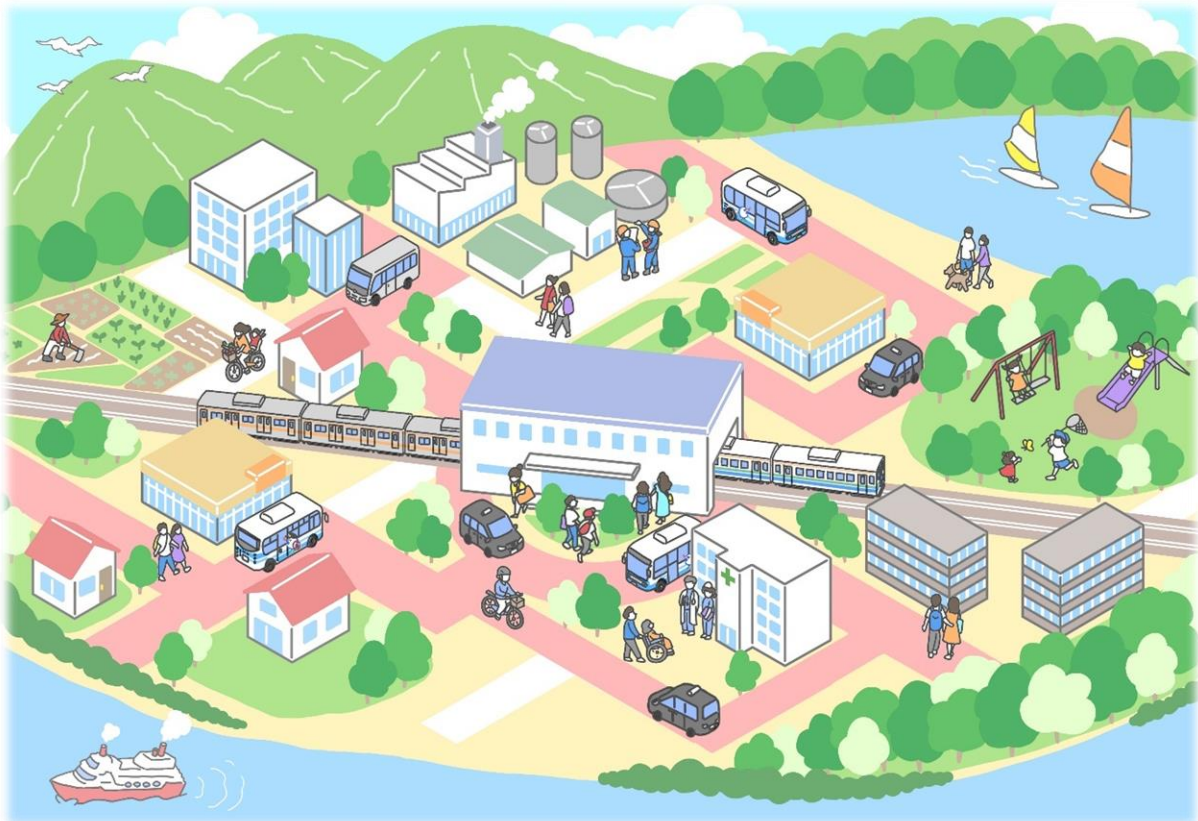
1. 安心して暮らすことができるまち
2. 結婚・出産・子育ての希望がかなえられ、誰もが活躍できるまち
3. 稼ぐ力に満ち、安心して働けるまち
4. 新たなつながりを築き、新しいひとの流れがあるまち

公共交通は、市民の生活や活動を支える社会基盤であり、理想の姿を実現するために必要不可欠なものです。

上位計画や関連計画で求められる役割等を踏まえ、鉄道、バス、タクシーなどの地域の輸送手段を総動員し、多様化するニーズに対応することで、誰もが自由に、安心して移動でき、暮らしを支える公共交通を目指し、以下の基本方針を掲げます。

みんなの暮らしを支える、安心・快適な公共交通

～公共交通で「ひと」と「まち」をつなぐ～



3-2. 計画の目標

計画の基本方針に基づき、「湖西市地域公共交通計画」の目標として以下の3つを設定します。

【目標1】安心して暮らせる公共交通 ー行きたいときにどこへでも行けるー

- ・高齢ドライバーが免許を返納しても外出できる公共交通サービスの提供と啓発
- ・公共交通軸と各拠点をつなぐネットワークの強化やコーちゃんタクシーの運行エリア拡大によるラストワンマイルを含めた移動の利便性向上
- ・MaaSによる移動手段選択の最適化や異業種連携を含めた地域資源の活用により、多様な交通手段を提供し、利便性を向上

【目標2】魅力ある公共交通 ー使いたくなる、出かけたくなるー

- ・公共交通サービスを認識し、利用してもらうためのわかりやすい情報発信の強化により、市民や来訪者の利用を促進
- ・様々な事業と連携し、付加価値を創出
- ・コーちゃんバスやコーちゃんタクシーなど多様な公共交通サービスを利用者が選択できる環境を構築することで、魅力と利便性が両立した公共交通網を構築

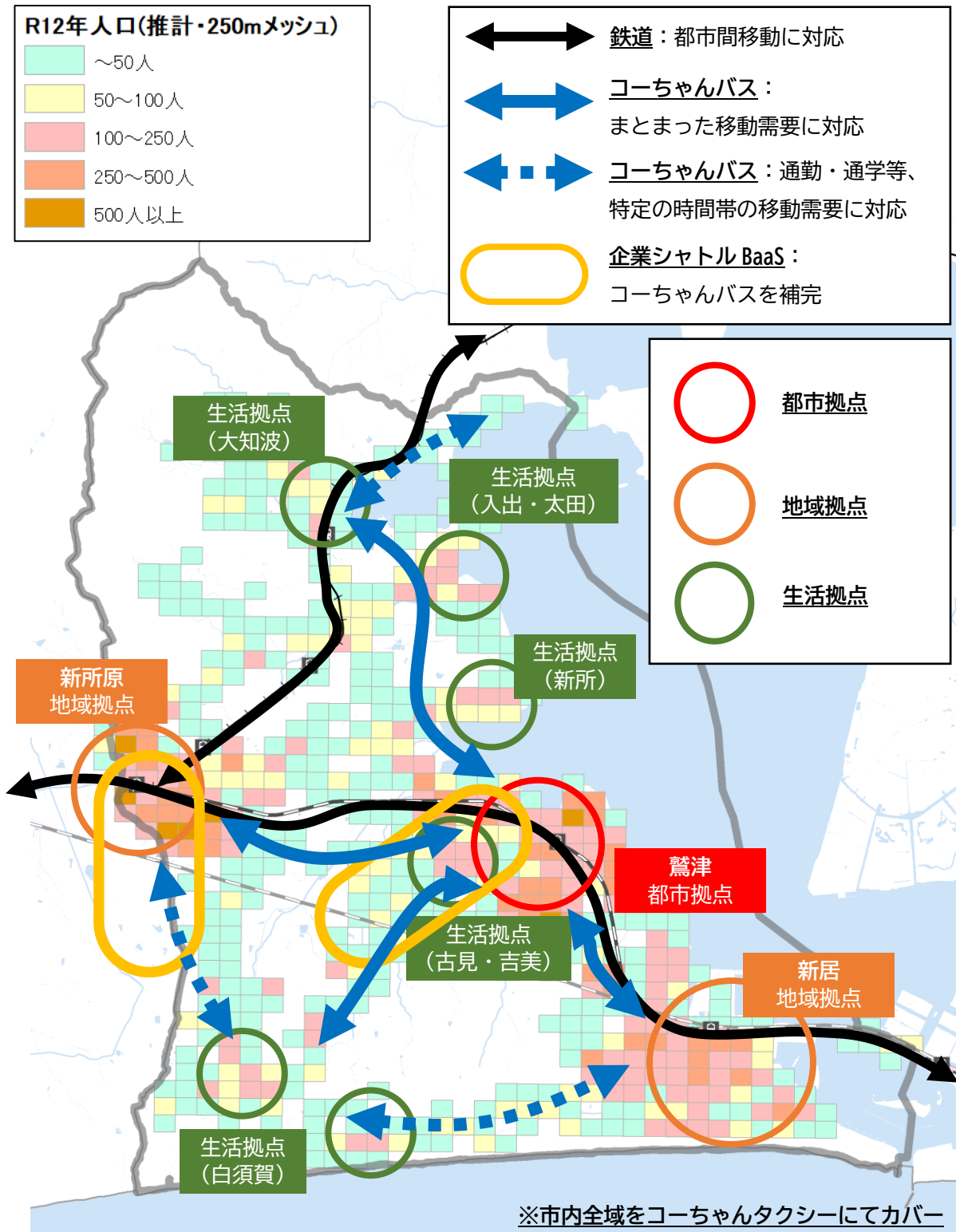
【目標3】持続可能な公共交通 ー無理なく続けられるー

- ・交通事業者と連携した担い手の確保や、企業シャトル BaaS などの地域資源の有効活用による持続可能な公共交通網の構築
- ・コーちゃんバス、コーちゃんタクシー、企業シャトル BaaS などの各交通手段の役割分担を明確化し、継続的な見直しによる運行の効率化とサービス水準の向上


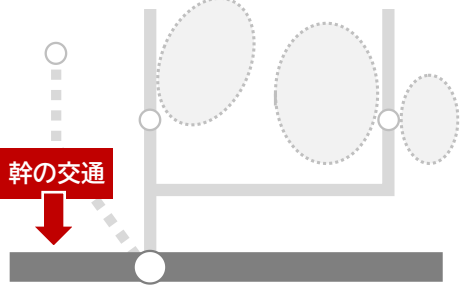
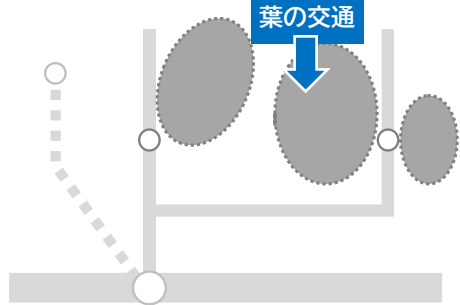
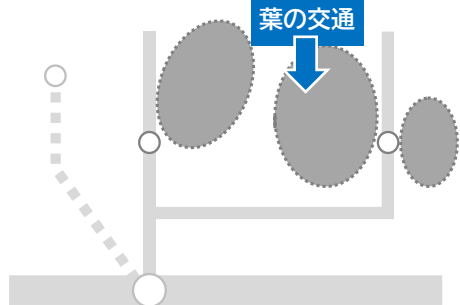

3-3. 公共交通の将来像

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



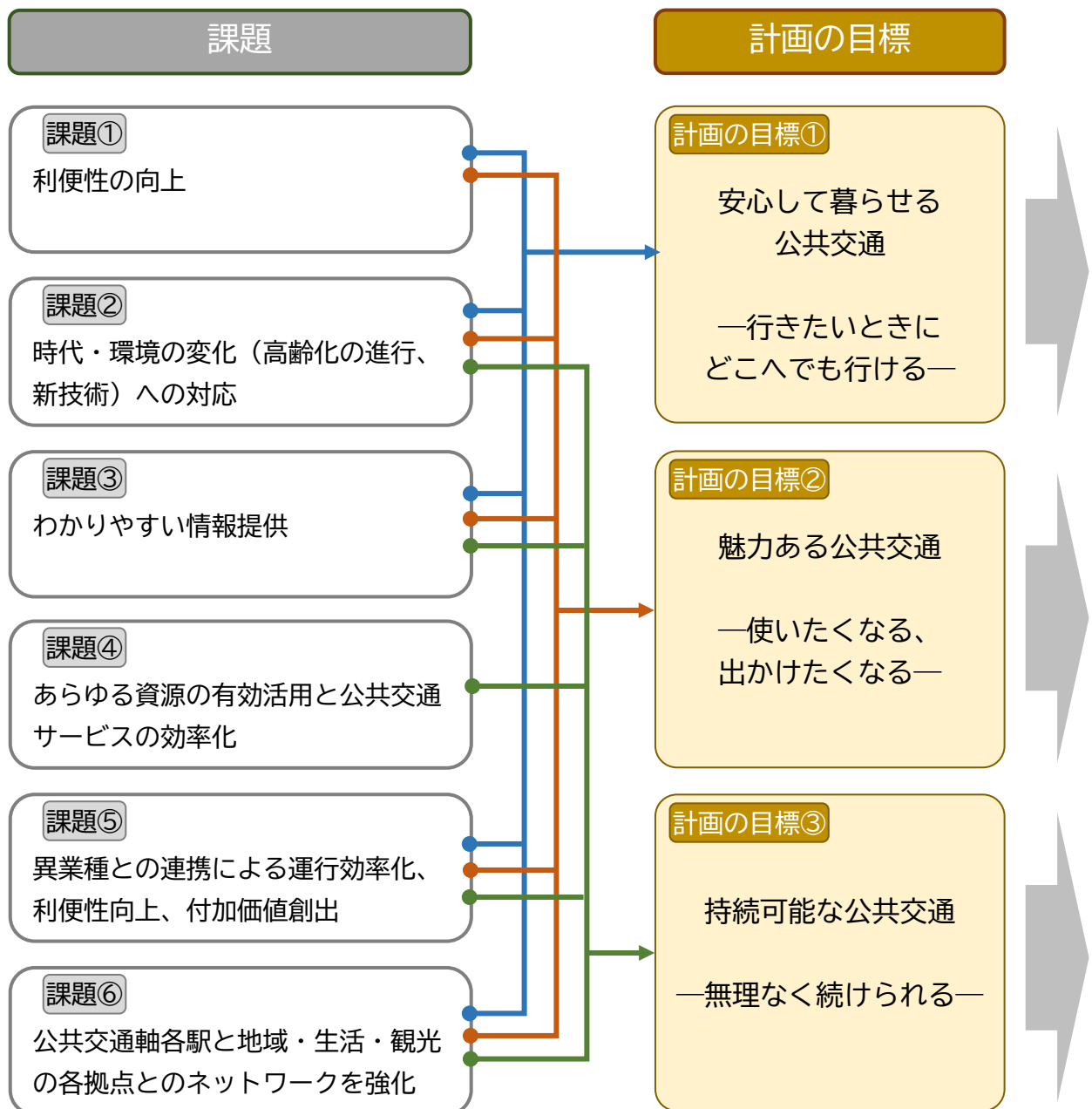
図表 45 公共交通の役割分担

交通手段	役割・輸送量	役割分担のイメージ
<p>鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 東海道線 ・ 天竜浜名湖鉄道 	<p>役割 - 都市間移動の軸 -</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主に都市間を結ぶ <p>輸送量：大量輸送</p>	
<p>コーちゃんバス</p> 	<p>役割 - 市内公共交通の軸 -</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅や商業施設、医療施設などの拠点間を結び、まとまった需要に対応 ・ 鉄道駅と生活拠点を結び、朝夕の通勤通学の需要に対応 <p>輸送量：大量輸送</p>	
<p>コーちゃんタクシー</p> 	<p>役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>輸送量：少量輸送</p>	
<p>企業シャトル BaaS</p> 	<p>役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コーちゃんバスの補完として、企業と連携（輸送資源活用）しながら、手薄なエリア・時間帯を埋める <p>輸送量：少量～中量輸送</p>	
<p>一般乗用タクシー</p> 	<p>役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市外からの来訪、病院送迎などを中心に個別移動に対応 <p>輸送量：少量輸送</p>	

第4章 目標を達成するための事業

4-1. 体系図

湖西市の公共交通が抱える6つの課題を解決し、理想のまちの姿を実現するために、3つの目標を設定します。また、3つの目標を達成するために、13の個別事業を計画的に実施します。



個別事業		R8	R9	R10	R11
計画の目標1 安心して暮らせる公共交通 —行きたいときにどこへでも行ける—					
1-1	公共交通軸の維持（JR東海道本線）		実施		
1-2	公共交通軸の維持（天竜浜名湖線）		実施		
1-3	コーちゃんバス路線の見直し	検討、調整、実施、分析			
1-4	コーちゃんタクシーの制度検証	検討、調整、実施、分析			
1-5	湖西市企業シャトル BaaS の運行		実施		
1-6	非運転者の移動支援		検討・実施		
計画の目標2 魅力ある公共交通 —使いたくなる、出かけたくなる—					
2-1	公共交通利用による付加価値の創出	検討・調整		実施	
2-2	周知・啓発の強化		実施		
2-3	デジタル化の推進		検討・実施		
計画の目標3 持続可能な公共交通 —無理なく続けられる—					
3-1	交通事業者と連携した運転手等の人材確保		実施		
3-2	公共交通ネットワークの最適化		検討・実施		
3-3	コーちゃんタクシーの乗合率向上		実施		
3-4	運賃収入以外の収入確保		実施		

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一

- ・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。

1-1 公共交通の維持（JR 東海道本線）

<事業の背景・概要>

- ・市内に新居町駅、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。
- ・総合交通マップへの運行時刻の掲載など、利用啓発を図ります。
- ・公共交通と自転車交通の利用促進及び乗り継ぎ利便性の向上を図るため、鷺津駅、新居町駅及び新所原駅付近において、駐車場及び駐輪場を確保します。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
総合交通マップへ運行時刻を掲載	実施			
駅駐輪場の確保	実施			

<実施主体>

- ・交通事業者、湖西市

<KPI>

KPI	基準値	目標値
JR 東海道本線 市内3駅（新居町駅、鷺津駅、新所原駅）の乗車人員	295.6万人 (R5)	295.6万人 (R11)

1-2 公共交通の維持（天竜浜名湖線）

<事業の背景・概要>

- ・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。
- ・総合交通マップへの運行時刻の掲載など、利用啓発を図るとともに、沿線市町と連携して利用促進事業を実施します。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
総合交通マップへ運行時刻を掲載	実施			
天浜線利用促進提案事業の実施	実施			

<実施主体>

- ・交通事業者、湖西市

<KPI>

KPI	基準値	目標値
天竜浜名湖線 市内4駅（新所原駅、アスモ前駅、大森駅、知波田駅）の乗降人員	27.8万人 (R6)	27.8万人 (R11)

1-3 コーちゃんバス路線の見直し

<事業の背景・概要>

- ・平成25年4月から市内7路線でゾーン制運賃を用いて運行を開始しました。
- ・その後、自主運行バス浜名線のコーちゃんバスへの編入、路線再編や料金体系の見直し等を経て、現在は6路線が運行しています。
- ・コーちゃんバスの一部路線は、交通不便地域の住民等の移動手段を確保するための地域間交通ネットワークに接続する役割を担っており、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な路線の確保を目指します。
- ・今後も市民の通院、買い物、通勤、通学の手段を確保するため、利用実績や利用者、交通事業者などの意見を参考に定期的に見直しを行うことで、利便性の向上、運行の効率化を図ります。
- ・GTFS（標準的なバス情報フォーマット）などのオープンデータを整備し、Google マップ等の経路検索サービスに対応させることで、デジタルツールを活用した分かりやすい情報提供と利便性の向上を図ります。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
運行経路の見直し、ダイヤの見直し	検討	実施	検討	
オープンデータ、デジタルツールの活用	実施			

<実施主体>

- ・交通事業者、湖西市

<KPI>

KPI	基準値	目標値
コーちゃんバスの年間利用者数	83,493人 (R6)	85,600人 (R11)

1-4 コーちゃんタクシーの制度検証

<事業の背景・概要>

- ・平成30年3月より、白須賀地区の一部で実証実験を開始し、その後は実証実験を重ねながら運行区域を拡大してきました。令和6年10月に市内全域での利用が可能となり、さらに令和7年10月には土日祝日運行の開始と便数の増加を実施するなど、サービスを大幅に拡充しています。
- ・これらのサービス拡充（市内全域化、土日祝日運行、便数拡大）が、市民の利便性向上や利用促進にどの程度寄与したかを検証し、今後の運行について検討します。
- ・現在、コーちゃんタクシーの予約は電話のみに対応しており、支払い方法は現金、回数券等となっています。利用者の利便性向上と予約のハードルを下げるため、電話予約だけでなくスマートフォン等を活用したwebやアプリによる予約システムの導入や、キャッシュレス決済の導入について検討します。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
サービス最適化の検証	実施			
webやアプリ予約、キャッシュレス決済の導入検討	検討	実施		

<実施主体>

- ・交通事業者、湖西市

<KPI>

KPI	基準値	目標値
コーちゃんタクシーの年間利用者数	8,439人 (R6)	28,000人 (R11)



※令和7年10月より、サービス拡大を行っており、令和7年10月、11月は1月あたり2,000人を超える利用があることから、今後の増加を見込んだ目標値としています。

1-5 湖西市企業シャトル BaaS の運行

<事業の背景・概要>

- ・令和2年度に鷺津駅周辺地区、新所原駅周辺地区にて実証実験を実施し、現在にかけて市内の事業者の協力のもと毎年運行しています。全路線で予約・事前登録不要としており、利用者は増加傾向にあります。令和7年度からは通年運行を開始し、引き続き協力事業者と連携し、移動手段の確保・充実を図ります。
- ・企業シャトル BaaS は新しい取り組みであり、市民の認知度向上が課題であり、沿線施設での周知や、乗車体験会に付加価値を加えるイベントの実施など、積極的な周知・啓発活動を行います。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
協力事業者との連携	実施 			
沿線住民への周知、利用啓発	実施 			

<実施主体>

- ・湖西市、民間事業者（地域企業等）

<KPI>

KPI	基準値	目標値
企業シャトル BaaS 利用者数	505 人 (R6、5ヶ月間)	1,500 人 (R11、1年間)

1-6 非運転者の移動支援

<事業の背景・概要>

- ・平成29年4月から公共交通の利用促進を図ることを目的に、運転免許証の自主返納をされた方に2年間のコーちゃんバスの無料乗車券を交付していました。令和6月10日より2年間無料から永年半額に支援内容を変更しました。引き続き事業を実施するとともに、効果的な事業とするための優遇措置内容の見直しを実施します。
- ・平成25年4月から75歳以上の高齢者を対象に、買い物、通院などの利便性の確保と社会活動への参加の促進に貢献するため、バス・タクシーの利用料金の一部を助成する事業を実施しています。引き続き、免許返納者への案内など、窓口における制度の周知を行うとともに、公共交通の利用促進を図ります。
- ・免許返納者や高齢者だけでなく、通学で公共交通を利用する学生を対象に、経済的負担を軽減し、利用を促進するため、学生向けの割引回数券の導入を検討します。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
免許返納者への優遇措置	実施			
高齢者バス・タクシー利用料金助成	実施			
学生回数券の検討	検討	実施		

<実施主体>

- ・湖西市

<KPI>

KPI	基準値	目標値
免許返納者のコーちゃんバス・コーちゃんタクシー利用者数	6,647人 (R6)	10,150人 (R11)

※コーちゃんバス、コーちゃんタクシーそれぞれの利用者に占める免許返納者を把握したうえで、それぞれの利用者数の今後の増加を見込んだ目標値としています。

目標2 魅力ある公共交通 —使いたくなる、出かけたくなる—

- ・公共交通ネットワークを維持・改善するとともに、市民や来訪者にその存在を「認識」していただき、日常生活の中で「利用」につなげてもらうことが重要です。
- ・そのためには、乗り方、乗り継ぎ方法、目的地までの所要時間など、必要な情報をデジタルツールや紙媒体、出前講座など、利用者の特性に応じた多様な方法で「分かりやすく」発信していく必要があります。
- ・また、単なる移動手段としてだけでなく、「使いたくなる、出かけたくなる」ような動機付けが求められます。既存の公共交通サービスに留まらず、商業・観光・医療福祉など様々な事業・業種と連携し、クーポンやイベントとの連動といった付加価値の創出により、公共交通利用の魅力を高めます。

成果指標	基準値	目標値
公共交通を利用する人の割合	6.3% (R7)	8.0% (R11)

2-1 公共交通利用による付加価値の創出

<事業の背景・概要>

- ・市内の商業施設や飲食店、医療機関および静岡県、近隣自治体と連携して公共交通の利用に付加価値を生み出すことで、利用促進を図ります。
- ・商業施設や飲食店、医療機関などを利用した方に対する運賃割引制度の導入や、公共交通を利用した方に対する事業者によるサービスなど、それぞれの利用促進に繋がる仕組みについて検討するとともに、協力可能な事業者を募ります。
- ・市外からの来訪者が、JR 東海道本線や天竜浜名湖線の駅から観光地や拠点へスムーズに移動できるよう、周遊手段のあり方を検討します。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
市内民間事業者等と連携した利用促進事業		検討	実施	
他の行政機関と連携した利用促進事業		実施		
来訪者周遊手段の検討		実施		

<実施主体>

- ・湖西市、民間事業者（市内施設等）

<KPI>

KPI	基準値	目標値
市内民間事業者や他の行政機関等と連携した利用促進事業の実施回数	0回 (R6)	1回 (R10)

2-2 周知・啓発の強化

<事業の背景・概要>

- ・市内の老人クラブや子育て支援センター等の市民が集まる場所へ出向き、コーちゃんバスの利用方法やコーちゃんタクシーの登録方法・予約方法、利用のメリットなどを直接説明する「出前講座」を実施します。
- ・これまで公共交通を利用していなかった高齢者や子供をはじめとした市民に対して、買い物や通院、通学など、目的に応じた利用モデルを様々な手段で定期的に情報発信することで、行き方がわからない、時刻表の見方が難しいなどの課題を解決し、利用者数の増加を図ります。
- ・夏休み期間中に小学生のコーちゃんバス運賃を50円で利用できる「夏休み小学生50円バス」や、市内の小学2年生を対象とした「コーちゃんバス乗り方教室」を実施しています。これらの事業により、幼少期から公共交通に親しむ機会を作り、利用啓発を図ります。
- ・鉄道駅やバス停でのバスマップやバスルート、時刻表等の案内強化を図ります。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
出前講座の実施(高齢者向け・子育て世帯向け)	実施			
私の時刻表作成	実施			
夏休み小学生50円バスや乗り方教室の実施	実施			
情報発信の強化	実施			

<実施主体>

- ・湖西市

<KPI>

KPI	基準値	目標値
50円バス乗車人数	219人 (R7)	250人 (R11)

2-3 デジタル化の推進

<事業の背景・概要>

- ・第6次湖西市総合計画で掲げる「DX推進」において、行政サービスのオンライン化・効率化を進めることとしています。窓口申請が必要であるコーちゃんバス定期券の購入申込などを電子化することを検討します。
- ・現在、コーちゃんタクシーの予約は電話のみに対応しており、支払い方法は現金、回数券等となっています。利用者の利便性向上と予約のハードルを下げるため、電話予約だけでなくスマートフォン等を活用したwebやアプリによる予約システムの導入や、キャッシュレス決済の導入について検討します。【再掲】
- ・GTFS（標準的なバス情報フォーマット）などのオープンデータを整備し、Google マップ等の経路検索サービスに対応させることで、デジタルツールを活用した分かりやすい情報提供と利便性の向上を図ります。【再掲】

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
バス定期券購入、回数券の電子化	検討	実施		
webやアプリ予約、キャッシュレス決済の導入検討	検討	実施		
GTFSデータの整備、利活用	実施			

<実施主体>

- ・湖西市、民間事業者（アプリ等提供事業者）

<KPI>

KPI	基準値	目標値
定期券購入、回数券の電子化	未実装 (R7)	実装 (R9)

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)

※令和6年度実績はサービス拡充前のものであり、サービス拡充後の令和7年10月から令和8年1月の4か月間における収支率は16.2%、同期間の市の負担額は1,899円。

3-1 | 交通事業者と連携した運転手等の人材確保

<事業の背景・概要>

- ・全国的なバス・タクシードライバー不足は、本市でも公共交通の維持における課題です。交通事業者と連携し、市の就職イベントでの雇用情報の発信や、女性活躍推進事業を活用した女性向け企業説明会の実施など、人材確保の取り組みを支援します。
- ・ドライバー不足が深刻化する中、既存の人材確保だけでなく、新技術や新たな輸送資源の活用による持続可能な運行体制の構築が求められています。本市では、令和7年度にコーちゃんタクシーを活用して一般の運転手（市の職員）が運転する公共ライドシェアの実証運行を実施しました。公共ライドシェアに加え、自動運転技術についても、技術開発の進展や国の動向を注視しつつ、本市への導入可能性や課題について調査・研究を進めます。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
ドライバー確保の支援	実施			
公共ライドシェア・自動運転の研究	実施			

<実施主体>

- ・交通事業者、湖西市

<KPI>

KPI	基準値	目標値
採用情報発信回数	1回/年 (R6)	2回/年 (R11)

<コラム>

湖西市での公共ライドシェアの取組みについて

- ・湖西市では、将来を見据えた運転手不足による移動の足の不足問題を解決するため、交通事業者だけではなく、市民同士でも移動手段を補完するタクシーとの共同運行の仕組みとして、「公共ライドシェア」の取組みを実施しました。



※公共ライドシェアとは？

- ・地方自治体や公共交通機関に係るライドシェアで、公共交通の空白地域や高齢化地域での移動手段の確保を目的としたものです。従来の「自家用有償旅客運送」に該当します。
- ・運転手は自治体の職員、タクシードライバー、地域住民が担当します。

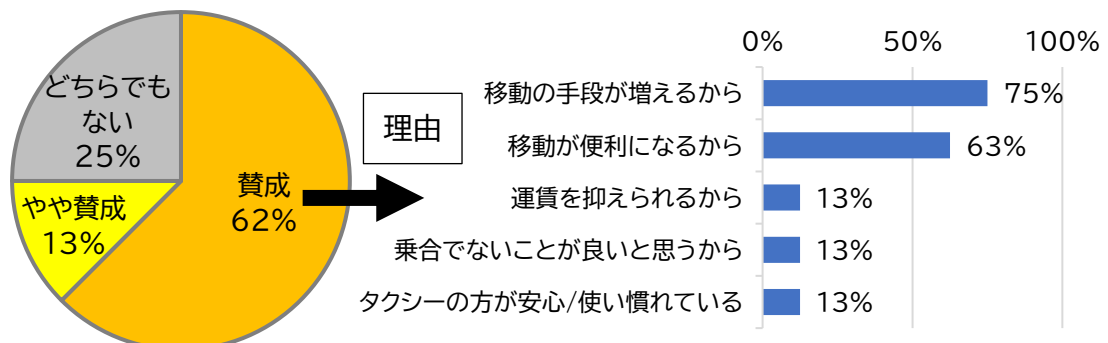
【公共ライドシェアの実験概要】

- ・実施期間：2025年10～11月の土曜日午前中
- ・時間帯：8時30分から13時まで30分おき（計10便）
- ・運転手：大臣認定の講習および遠鉄タクシーの講習を受けた市の職員（普通1種免許所持者）
又は遠鉄タクシーの運転手（普通2種免許所持者）
- ・車両：遠鉄タクシーのタクシー車両
- ・運賃：1乗車1人あたり500円（半額対象者は250円）
- ・予約方法：電話 ※事前登録が必要（コーちゃんタクシーと同じ）
- ・利用者数：15名（9回稼働）

【利用者、運転手の意見】

- ・実験期間中の利用者、ドライバーからの意見より、本格導入について肯定的な意見が得られています。一方、ドライバーからはアプリや領収書発行の操作をなれるために、定期的な講習等の必要性が出ています。

■ライドシェア導入に対する利用者の考え



■ドライバーによる主な意見

- ・機器の操作や乗客対応などのタクシー会社による事前講習は役に立った。
- ・利用時のトラブルはなかったが、領収書発行やタブレット操作に慣れるため、定期的な講習の実施が望ましい。

3-2 公共交通ネットワークの最適化

<事業の背景・概要>

- ・都市拠点である鷺津地区は、複数のバス路線が乗り入れる利便性の高いエリアですが、同時に路線の重複も発生しています。令和6年10月の路線再編において、鷺津地区の路線を集約・効率化し、乗り継ぎ時間の短縮やJR（鷺津駅）との接続改善を図りました。また、コーちゃんタクシーは令和6年10月に市内全域での利用が可能となり、さらに令和7年10月には土日祝日運行の開始と便数の増加を実施するなど、サービスを大幅に拡充した実証運行を実施しています。これらの結果を踏まえ、今後もニーズやデータに基づき、バス路線の見直しや新たな交通手段の転換を検討し、公共交通ネットワークの最適化を検討します。
- ・コーちゃんバス・コーちゃんタクシーの運行維持には市が年間約1億円負担しており、収支率は11.83%となっています（令和6年度実績）。持続可能性の観点から、上記の取り組みや後述の運賃外収入の確保などを組み合わせることで、公共交通全体の収支率の改善を図ります。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
コーちゃんタクシーの実証運行結果を踏まえたコーちゃんバスの効率化や新たな交通手段の検討	検討	実施		
公共交通全体の収支率の改善	実施			

<実施主体>

- ・湖西市

<KPI>

KPI	基準値	目標値
バス1便当たりの利用者数	5.69人 (R6)	6.63人 (R11)

3-3 コーちゃんタクシーの乗合率向上

<事業の背景・概要>

- ・コーちゃんタクシーは乗合が前提ですが、乗合率（1台当たりの乗車人数）は1.32人/台（令和6年度）となっており、より多くの市民の移動ニーズに効率的に応え、サービスを持続可能なものとするため、乗合率の向上が課題となっています。
- ・コーちゃんバスについては、私の時刻表作成サービスや市公式LINEサービスを活用した情報発信を行っています。コーちゃんタクシーについても同様に、各地区でさまざまな利用モデル等を掲載した啓発チラシを配布するとともに、SNSサービス等を活用し情報発信を行うことで、誰もが選択できる移動手段の1つとして認識してもらい利用を促します。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
コーちゃんタクシー利用モデル提案	実施 			

<実施主体>

- ・湖西市、交通事業者

<KPI>

KPI	基準値	目標値
コーちゃんタクシーの乗合率	1.32人/便 (R6)	1.50人/便 (R11)

3-4 運賃収入以外の収入確保

<事業の背景・概要>

- ・バス停オーナー制度について、地域と一体となって公共交通を支える仕組みとして、市内の事業者や団体に「バス停オーナー」となっていただき、バス停の維持管理にご協力いただく制度を実施しています。これにより運賃収入以外の収入を確保し、持続可能な運行体制の構築を目指します。
- ・同様に、コーちゃんバスの車体を広告媒体として活用する車両ラッピング広告を導入し、バス停オーナー制度と同様に運賃収入以外の収入確保を図ります。
- ・さらに、市内の事業者や団体を対象に、コーちゃんバスの車内外の広告利用モデルを提案し、さらなる協賛の確保を図ります。

<事業内容・実施スケジュール>

事業内容	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
バス停オーナー制度	実施			
車両ラッピング	実施			
車内外広告	実施			

<実施主体>

- ・湖西市、民間企業（バス停周辺の施設や市内企業等）

<KPI>

KPI	基準値	目標値
公共交通における運賃収入以外の収入	720 千円 (R7)	1,000 千円 (R11)

第5章 事業の評価と進行管理

5-1. 評価の指標

成果指標	基準値	目標値
目標1 安心して暮らせる公共交通 ー行きたいときにどこへでも行けるー		
(1) 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)
(2) 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)
目標2 魅力ある公共交通 ー使いたくなる、出かけたくなるー		
(3) 公共交通を利用する人の割合	6.3% (R7)	8.0% (R11)
目標3 持続可能な公共交通 ー無理なく続けられるー		
(4) 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)
(5) 利用者1人あたりにかかる市の負担額	976円 (R6)	960円 (R11)

【(1)の算出方法】・・・市民意識調査の結果より

【集計方法】公共交通機関の満足度の設問において、非運転者と全体の回答者のそれぞれについて、選択肢から（満足、やや満足）を選んだ人の割合

【(2)の算出方法】・・・公共交通利用者数／住民基本台帳人口（年度）

※公共交通利用者数：コーちゃんバスとコーちゃんタクシーの利用者数の合計

※住民基本台帳人口：各年度3月末時点の住民基本台帳人口

【(3)の算出方法】・・・市民意識調査の結果より

【集計方法】主な交通手段の設問において、選択肢（鉄道・バス・タクシー・自家用車・バイク・自転車・徒歩・その他）から（鉄道・バス）を選んだ人の割合

【(4)の算出方法】・・・運賃収入／運行経費（年度）

【(5)の算出方法】・・・市の負担額／公共交通利用者数（年度）

※市の負担額：運行経費から運賃収入、国県補助金を除いた額

※公共交通利用者数：コーちゃんバスとコーちゃんタクシーの利用者数合計

個別事業のKPI		基準値	目標値
目標1 安心して暮らせる公共交通 ー行きたいときにどこへでも行けるー			
1-1	JR 東海道本線 市内3駅（新居町駅、鷺津駅、新所原駅）の乗車人数	295.6万人 (R5)	295.6万人 (R11)
1-2	天竜浜名湖線 市内4駅（新所原駅、アスモ前駅、大森駅、知波田駅）の乗車人数	13.9万人 (R6)	13.9万人 (R11)
1-3	コーちゃんバスの年間利用者数	83,493人 (R6)	85,600人 (R11)
1-4	コーちゃんタクシーの年間利用者数	8,439人 (R6)	28,000人 (R11)
1-5	企業シャトル BaaS 利用者数	505人 (R6、5ヶ月)	1,500人 (R11、1年間)
1-6	免許返納者のコーちゃんバス・コーちゃんタクシー利用者数	6,647人 (R6)	10,150人 (R11)
目標2 魅力ある公共交通 ー使いたくなる、出かけたくなるー			
2-1	市内民間事業者や他の行政機関等と連携した利用促進事業の実施回数	0回 (R6)	1回 (R10)
2-2	50円バス乗車人数	219人 (R7)	250人 (R11)
2-3	定期券購入、回数券の電子化	未実装 (R7)	実装 (R9)
目標3 持続可能な公共交通 ー無理なく続けられるー			
3-1	採用情報発信回数	1回/年 (R6)	2回/年 (R11)
3-2	バス1便当たりの利用者数	5.97人 (R6)	6.63人 (R11)
3-3	コーちゃんタクシーの乗合率	1.32人/便 (R6)	1.50人/便 (R11)
3-4	公共交通における運賃収入以外の収入	720千円 (R7)	1,000千円 (R11)

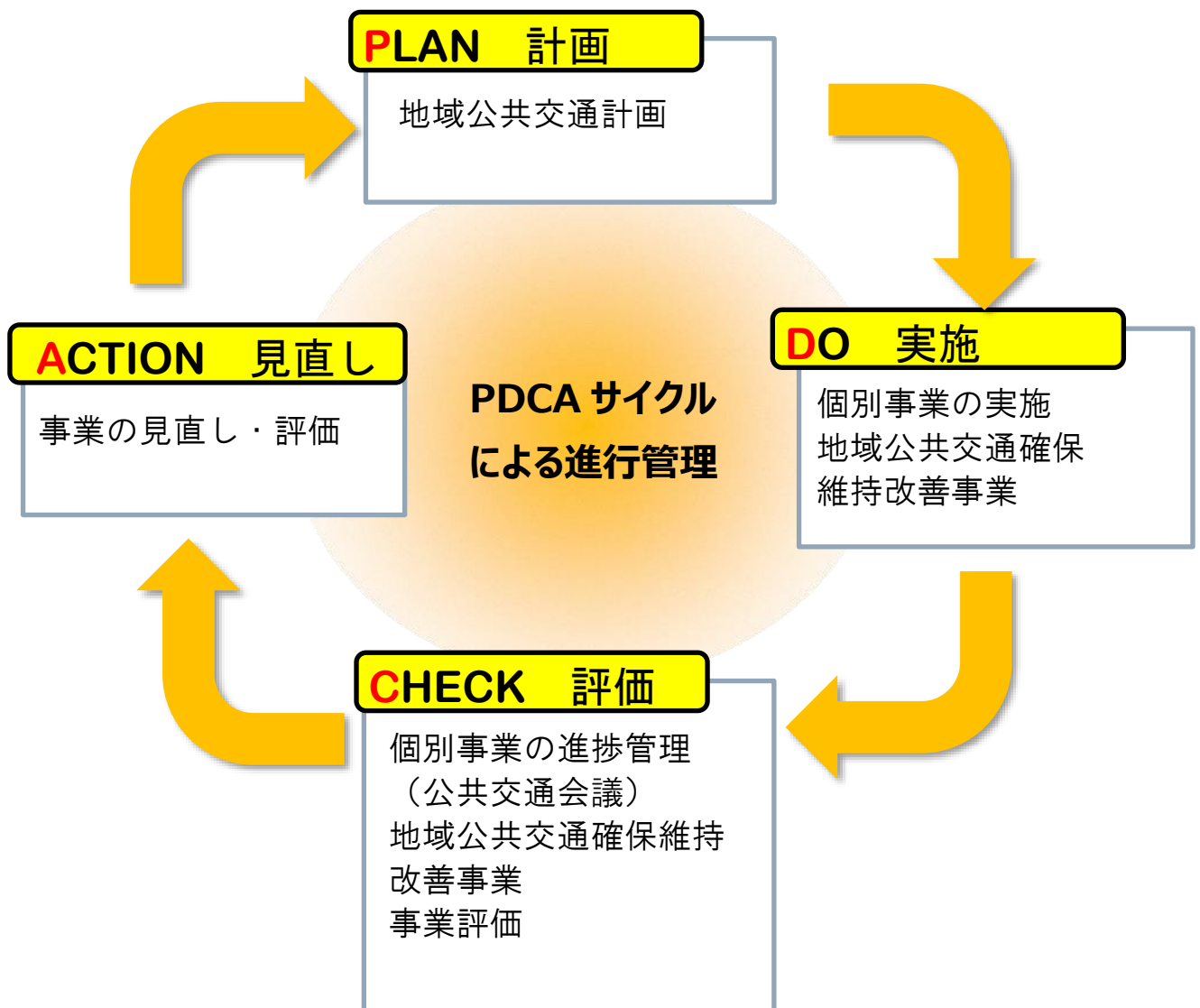
- ・基準値の設定年次は、本計画策定時点（令和7年度）で確定している実績
- ・目標値の設定年次は、基準値より計画期間である5年後の実績

5-2. 進行管理の基本的な方針

【実施体制】

- ・本計画で定める各種事業を計画的及び効果的に実施するため、市民、交通事業者、行政などで構成する「湖西市地域公共交通会議」が主体となり、関係機関などの意見を反映しながら事業を進めます。
- ・湖西市地域公共交通会議を開催し、事業の進行を管理します。
- ・事業の進行管理においては、計画から実施・評価を一連の流れとして実施する「PDCA サイクル」の考え方により、個別事業の実行による評価や計画の見直しを適切に進めることで、本計画の計画的・効果的な実施を進めていきます。

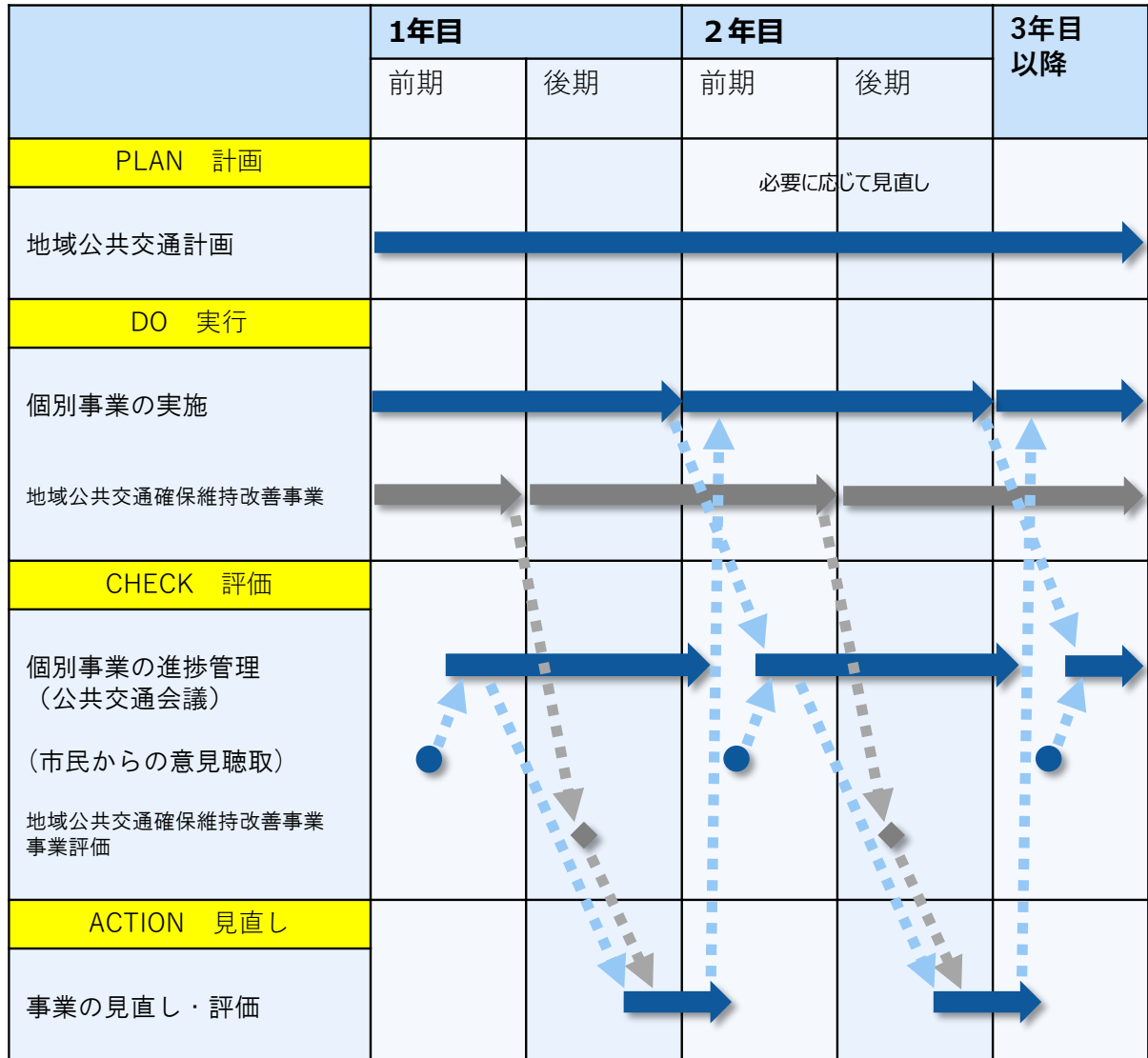
図表 46 実施体制



【計画の評価スケジュール】

・本計画の進行管理・評価は、PDCA サイクルにより以下のスケジュールに基づき進めます。

図表 47 計画の評価スケジュール



→ =市関連

→ =国関連

用語集

1. 地域公共交通に関する制度、事業等について

●地域公共交通計画

- ・地域にとって、望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たす計画のこと。既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて、自家有用償旅客運送等の地域の多様な輸送資源を活用することで、持続可能な地域旅客運送サービスを確保することを目的とします。
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が令和2年11月に施行されたことで、地域公共交通網形成計画に替わり、地方公共団体での策定が努力義務化されました。

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）は、地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律です。

●地域公共交通会議

- ・地域の住民、交通事業者、行政などが集まり、地域のニーズに合ったバスやタクシーなどの公共交通サービス（運行ルート、ダイヤ、運賃など）について協議・合意形成を行うための会議体を指し、道路運送法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づくものです。

●地域公共交通確保維持改善事業

- ・国土交通省では「地域公共交通確保維持改善事業」により、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援しています。本事業は大きく分けて以下の3つの内容で構成されます。
 - …地域の特性に応じた生活交通の確保維持（地域公共交通確保維持事業）
 - …快適で安全な公共交通の構築（地域公共交通バリア解消促進等事業）
 - …地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画等策定の後押し（地域公共交通調査等事業）

●国庫補助対象路線

- ・地域公共交通確保維持改善事業の1つとして、主に地域の生活交通（バス、鉄道、離島航路など）を維持するために、国が運行費や車両購入費などの一部を補助する対象となっている路線のことを指します。
- ・特にバス路線においては、複数の自治体をまたぐ「基幹的な路線」などが対象となり、地域の公共交通ネットワークを維持するための重要な役割を担っています。

●地域内フィーダー系統

- ・地域公共交通確保維持改善事業の1つとして、地域間幹線路線（複数市町や地域間を結ぶ国庫補助路線）に接続し、主に生活圏内の移動手段として確保する移動サービスが位置付けられ、国から補助を受けて運行を維持するものです。

●公共ライドシェア

- ・道路運送法第78条第2号（自家用有償旅客運送）に基づき、地方公共団体の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に、地方公共団体やNPO法人等が自家用車や一般ドライバーを活用し、有償で旅客を運送する事業を指します。
- ・交通空白地有償運送（バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域で地域住民等の運送を行うもの）と福祉有償運送（タクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であって、市町村に会員登録を行った者等の輸送を行うもの）に分けられます。

2. 湖西市に係る移動手段、計画、調査について

●コミュニティバス

- ・コミュニティバスは、交通空白地帯の解消や高齢者・学生などの移動手段確保を目的に、地方自治体（市町村）が主体となって運行する公共バスのことです。
- ・一般的な路線バスが採算性を重視するのに対し、コミュニティバスは住民の利便性や福祉を優先するため、細い路地を通ったり、病院や公共施設を細かく回ったりするのが特徴です。

●デマンド型乗合タクシー

- ・デマンド型乗合タクシーは、利用者の予約（要求：デマンド）に応じて、タクシー車両などを用いて複数の人を相乗りで運ぶ公共交通システムです。
- ・路線バスのように決まった時刻やルートを巡回するのではなく、予約があった時だけ運行するのが特徴で、「バスとタクシーの中間」のようなサービスとして多くの自治体で導入されています。

●企業シャトル BaaS

- ・湖西市独自の取組であり、自家用車に頼らなくても豊かな生活が送れるように、市内企業の協力のもと、各社が運行するシャトルバスに地域の皆様も乗車できる取組です。

●総合交通マップ

- ・湖西市内の鉄道、コミュニティバス（コーちゃんバス）のルートや時刻表、タクシー等を含めた乗り方、連絡先を網羅したマップです。

●交通空白時間

- ・湖西市内ではコーちゃんバスが運行していますが、運行便数が限られており、バスが運行しない時間帯を交通空白時間と位置付けています。

●交通不便地域

- ・鉄道や路線バスが運行していない地域を指し、湖西市では、コーちゃんバスの一部路線について、交通不便地域での移動サービスの確保を目的とした運行を行っています。

●立地適正化計画

- ・人口減少・高齢化が進む都市において、医療・福祉・商業といった都市機能や住居を特定の区域に集約させ、公共交通網で結ぶことで、持続可能でコンパクトなまちづくりを目指す計画です。この計画では、居住誘導区域や都市機能誘導区域を定め、一定の区域外での開発行為などに対しては届出が必要となります。

●国勢調査

- ・日本に住むすべての人と世帯を対象に5年ごとに実施される、国の最も基本的で重要な統計調査で、人口の構造や世帯の実態を明らかにし、福祉、防災、行政施策などの基礎資料として利用されます。

●西遠都市圏パーソントリップ調査

- ・地域の人々の日常の移動の実態を把握するため、静岡県内の浜松市、磐田市、掛川市、袋井市、湖西市、菊川市、森町の7市町において実施した調査です。
- ・本計画では、令和4年に実施した、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果を掲載しています。

●市民意識調査

- ・湖西市民を対象に、「湖西市総合計画」や市の施策に対する市民の皆様の意見をお聞きし、今後の市政運営に役立てることを目的に実施するものです。
- ・調査は毎年度実施しており、令和7年度については、市内にお住いの満16歳以上の方1500人を対象に実施しています。

3. その他サービス、技術について

●自動運転技術

- ・運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせる技術を指します。

●MaaS

- ・MaaS (Mobility as a Service) とは、複数の交通手段（電車、バス、タクシー、シェアサイクルなど）を統合し、スマートフォンアプリなどで検索・予約・決済を一括で行える次世代の移動サービスです。マイカー所有から「移動サービス購入」への転換を目指し、地域の課題解決や利便性向上に貢献します。

●GTFS（標準的なバス情報フォーマット）

- ・GTFS（General Transit Feed Specification）は、「標準的なバス情報フォーマット」と呼ばれ、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットです。国土交通省により平成 28 年から標準化が進められています。公共交通データのデファクトスタンダードである GTFS を元に作られた、交通事業者と開発者の双方に優しいフォーマットです。

●オープンデータ

- ・国や地方公共団体などが保有する公共データを、誰でも無料で、営利目的も含めて自由に二次利用（加工・編集・再配布）できるように公開すること、またはそのデータ自体を指します。

●キャッシュレス決済

- ・現金を使用せずにお金を支払うことを指し、クレジットカード、デビットカード、電子マネー（プリペイド）やスマートフォン決済など、さまざまな手段があります。

4. 計画の目標、評価方法について

●KPI

- ・KPI（Key Performance Indicator）とは「重要業績評価指標」の略で、計画目標の達成に向けたプロセスの中間目標となる、数値化された指標のことです。本計画では、個別事業の進捗を評価するための指標として使用します。

●PDCA サイクル

- ・PDCA サイクルとは、計画の継続的な改善を目的としたマネジメント手法です。Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Act（改善）の 4 段階を繰り返すことで、計画や事業の質、効率を高めていきます。

湖西市地域公共交通計画（令和8年3月発行）

編集・発行：湖西市 都市整備部 都市計画課 公共交通係

〒431-0492 静岡県湖西市吉美 3268 番地

TEL：053-576-4560、FAX：053-576-1897

E-Mail：koutuu@city.kosai.lg.jp

