

湖西市地域公共交通網形成計画（素案）について

平成 29 年 1 月

湖西市地域公共交通会議

目次

序. 湖西市地域公共交通網形成計画策定の背景と目的	1
1. 湖西市の地域概況の整理	2
1) 湖西市の概況	2
2) 上位・関連計画の整理	10
3) 湖西市地域公共交通総合連携計画の評価	13
2. 公共交通の現状に関する整理	16
1) サービス水準の整理	16
2) 公共交通の利用状況	17
3) バス事業の実態整理	20
3. 市民ニーズ等の把握	21
1) 調査実施概要	21
2) 各種調査結果	23
4. 公共交通に関する現況及びニーズにおける課題	62
1) 湖西市の地域概況の課題	62
2) 公共交通の現状の課題	64
3) 市民ニーズ等の把握の課題	65
5. 湖西市における地域公共交通の課題	69
6. 持続可能な地域公共交通の形成に資する 地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針（案）	81
1) 湖西市の交通将来像	81
2) 地域公共交通の基本方針（案）	82
7. 計画の区域と計画期間（案）	85
8. 計画の目標（案）	86

序. 湖西市地域公共交通網形成計画策定の背景と目的

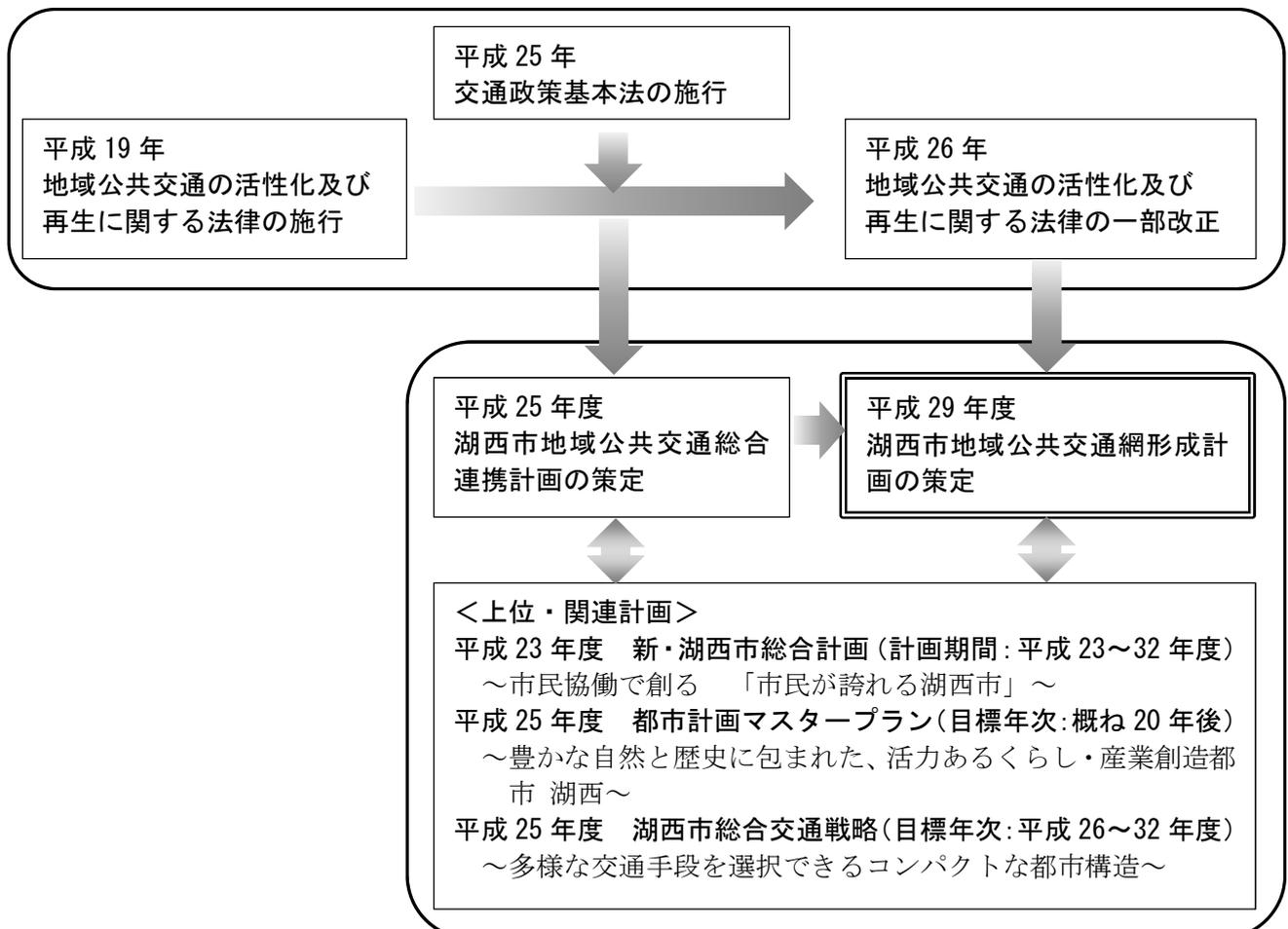
湖西市では、平成25年度に福祉バス「ふれあいバス」からコミュニティバス「コーちゃんバス」へ全面的な見直しが行われるとともに、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進していくため「湖西市地域公共交通総合連携計画（H26.3）」を策定しました。しかし、バス利用者は伸び悩みの状況にあり、「湖西市バス運行評価改善報告書（H27.12）」において、個別路線の見直し改善等が示されていますが、一方で評価のあり方そのものも課題となっています。

また、新・湖西市総合計画（H23）によると、本市の人口は平成20年をピークに減少傾向に転じるとともに、更なる高齢化も進展します。このような人口動向の中、地域公共交通は単なる移動手段に留まらず、高齢者の生活基盤の確保、地域活力の再生など、様々な役割が期待されています。

国の動向としては、日常生活に必要な交通手段の確保を図るべく、交通政策基本法が平成25年12月4日に公布・施行されたことを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が施行されました。これは、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（立地適正化計画の策定）と連動しており、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築することが重要なポイントに位置づけられています。そして、その実効性を高めるため、地域公共交通確保維持改善事業の制度改正により、法定協議会の機能が強化されたところです。

これらより、湖西市においても法制度改正の主旨を踏まえ、持続可能な公共交通網の形成を図るため、関係者の連携のもと、地域公共交通網形成計画を策定します。

<国の法制度の動向と湖西市における公共交通計画策定の経緯>



1. 湖西市の地域概況の整理

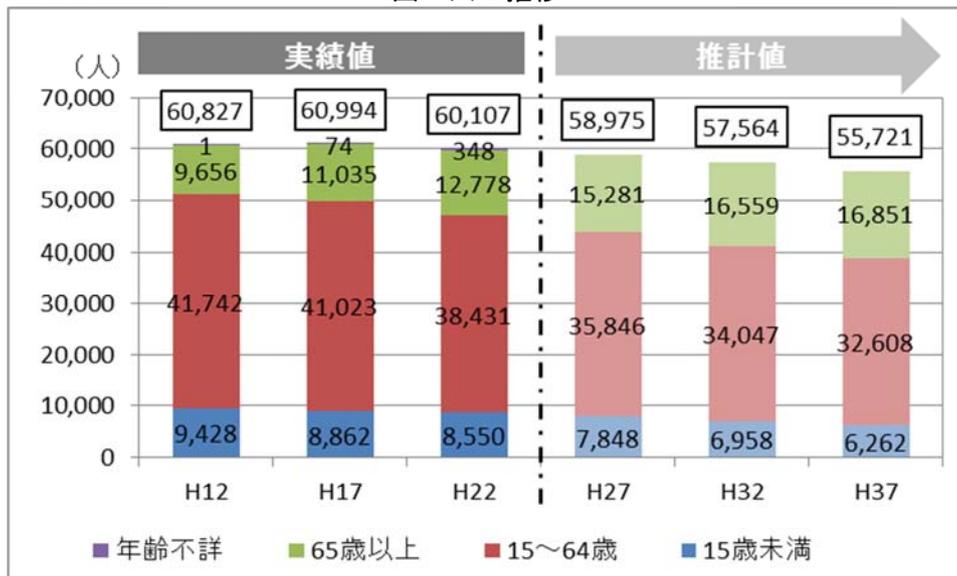
1) 湖西市の概況

①人口推移

湖西市の人口は、平成17年をピークに減少傾向にあり、平成22年国勢調査によると平成22年は60,107人、人口問題研究所の推計によると平成37年の推計値は約56,000人となっています。また、平成27年国勢調査の速報値では、平成27年は59,817人となっています。

年齢3区分別の人口では、「65歳以上」の年齢層のみ人口の増加が予測されています。

図 人口推移

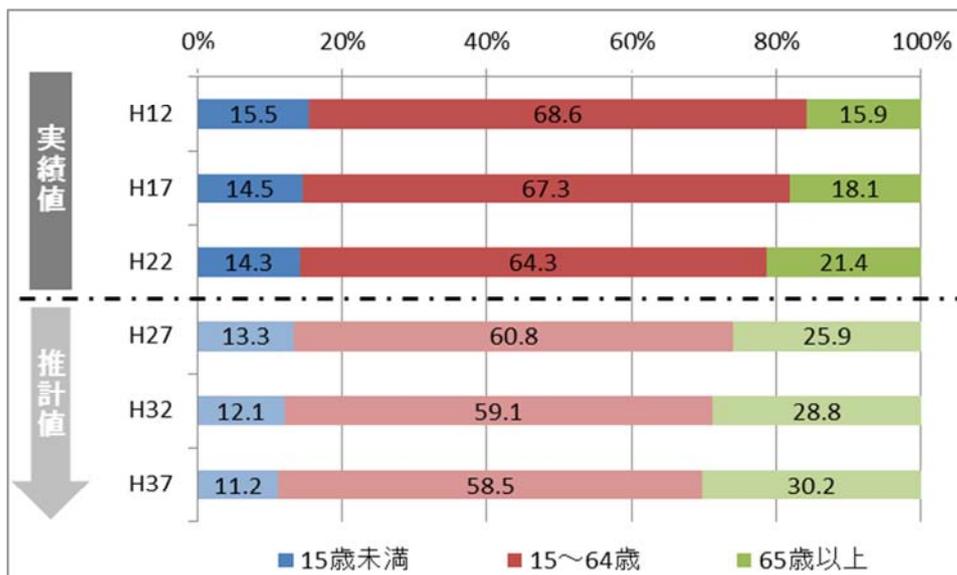


資料：国勢調査（H12～22）人口問題研究所（H27～37）

②年齢3区分別人口割合の推移

年齢3区分別の人口割合は、人口問題研究所の推計によると「15歳未満」と「15～64歳」の年齢層は減少を続け、「65歳以上」の年齢層は増加を続けると予測されています。

図 年齢3区分別人口割合の推移

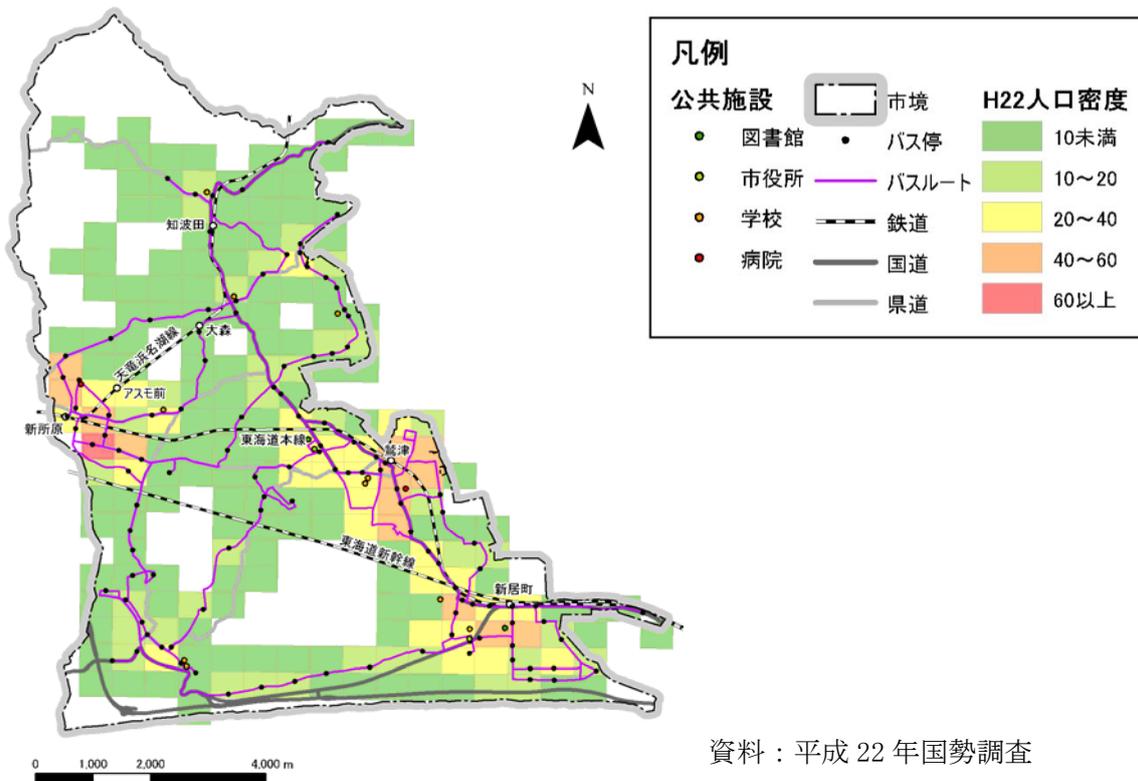


資料：国勢調査（H12～22）人口問題研究所（H27～37）

③人口分布

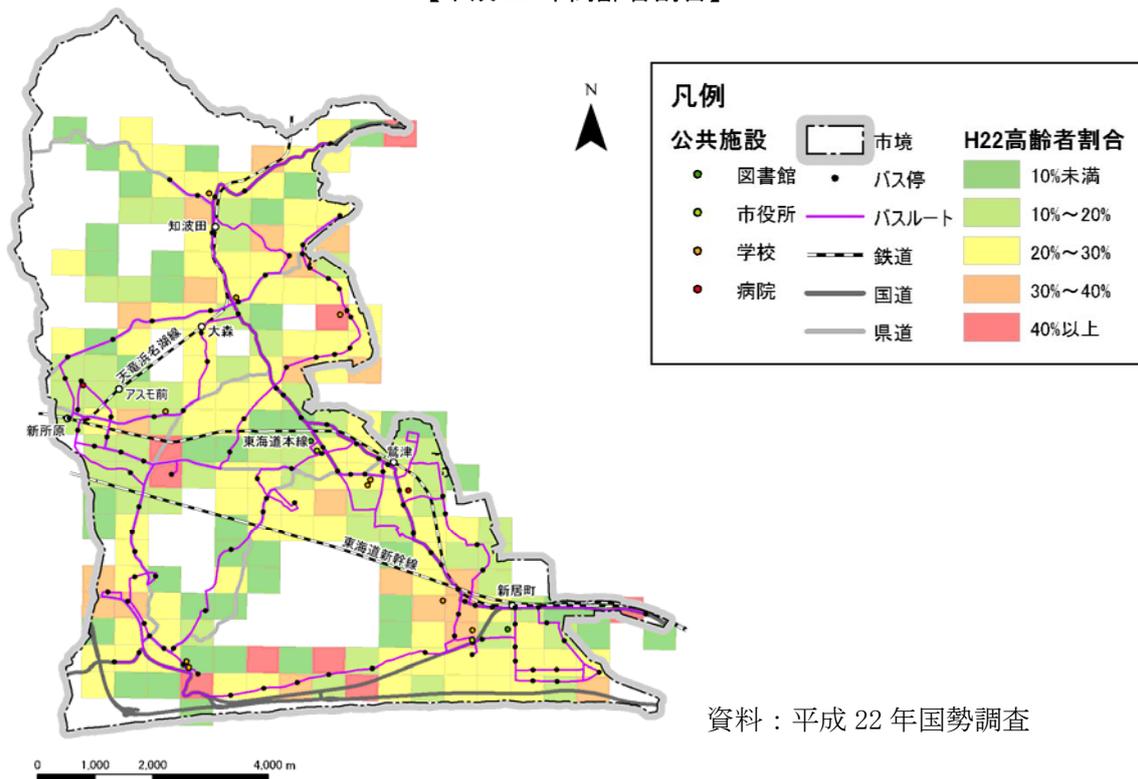
平成22年の夜間人口密度の分布状況は、東海道本線の駅周辺の地域で他の地域よりも高くなっています。高齢者割合の分布状況は、白須賀地区、岡崎地区、知波田地区の一部の地域で高齢者割合が40%を超えています。

図 人口分布
【平成22年夜間人口密度】



資料：平成22年国勢調査

【平成22年高齢者割合】



資料：平成22年国勢調査

④通勤通学人口流動

通勤通学流動は、静岡県内では浜松市や磐田市、静岡県外では、豊橋市や豊川市との結びつきが強くなっています。特に、湖西市と隣接する浜松市と豊橋市では、流出人口、流入人口ともに多くなっています。

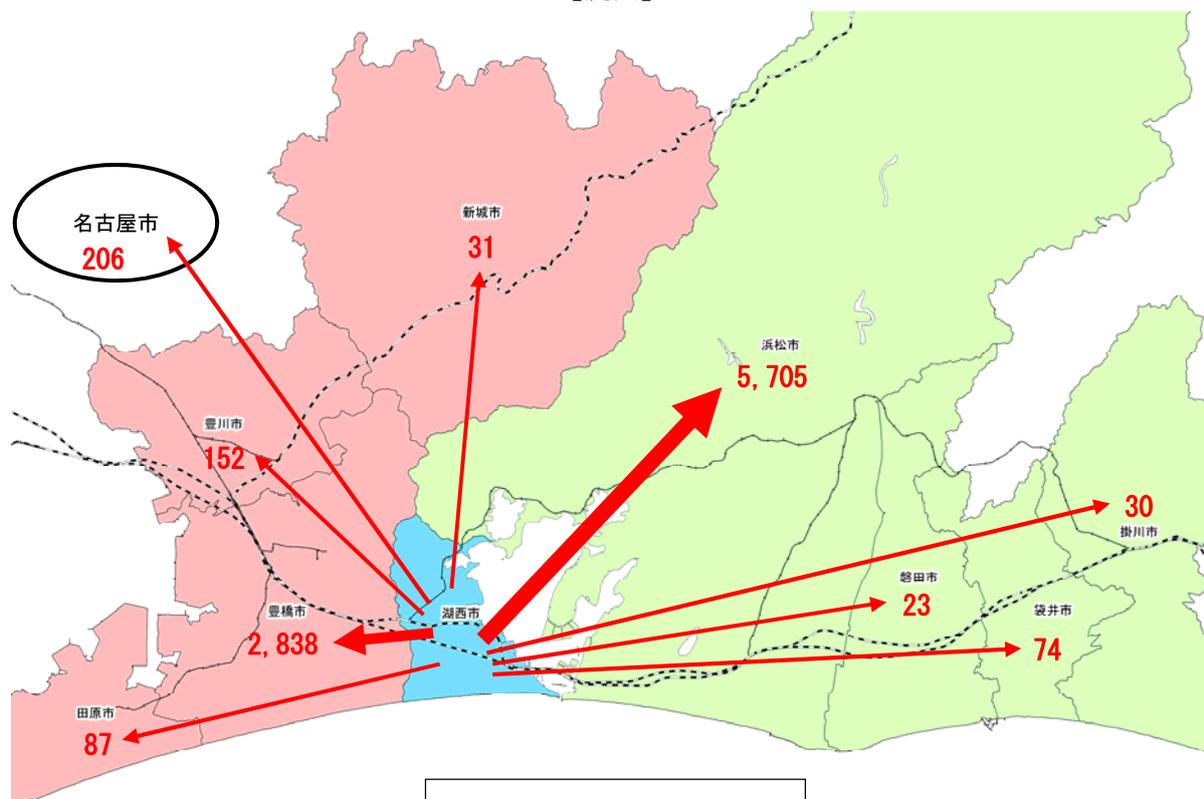
表 通勤通学人口流動一覧

流出先	流出			流入-流出	流入			流入元
	総数	就業者	通学者		総数	就業者	通学者	
当地に常在する 就業者・通学者	34,257	31,794	2,463	7,296	41,553	39,969	1,584	当地で従業 ・通学する者
自市町村で 従業・通学	23,443	22,621	822	0	23,443	22,621	822	市内に常住
他市町村で 従業・通学	10,467	8,840	1,627	6,715	17,182	16,507	675	他市町村 に常住
静岡県内	6,180	4,958	1,222	3,513	9,693	9,094	599	静岡県内
浜松市	5,705	4,551	1,154	3,310	9,015	8,496	519	浜松市
中区	1,948	1,386	562	-356	1,592	1,503	89	中区
東区	357	321	36	114	471	439	32	東区
西区	1,667	1,366	301	2,293	3,960	3,712	248	西区
南区	788	668	120	524	1,312	1,206	106	南区
北区	825	706	119	622	1,447	1,412	35	北区
浜北区	108	92	16	97	205	198	7	浜北区
天竜区	12	12	-	16	28	26	2	天竜区
磐田市	236	210	26	116	352	299	53	磐田市
袋井市	74	59	15	27	101	92	9	袋井市
掛川市	30	28	2	44	74	69	5	掛川市
その他静岡県内	135	110	25	16	151	138	13	その他静岡県内
愛知県内	3,620	3,310	310	3,753	7,373	7,298	75	愛知県内
豊橋市	2,838	2,709	129	3,341	6,179	6,110	69	豊橋市
豊川市	152	148	4	437	589	584	5	豊川市
新城市	31	30	1	83	114	114	-	新城市
田原市	87	87	-	37	124	124	-	田原市
名古屋市	206	112	94	-176	30	30	-	名古屋市
その他愛知県内	306	224	82	31	337	336	1	その他愛知県内
その他県外	86	64	22	30	116	115	1	その他県外

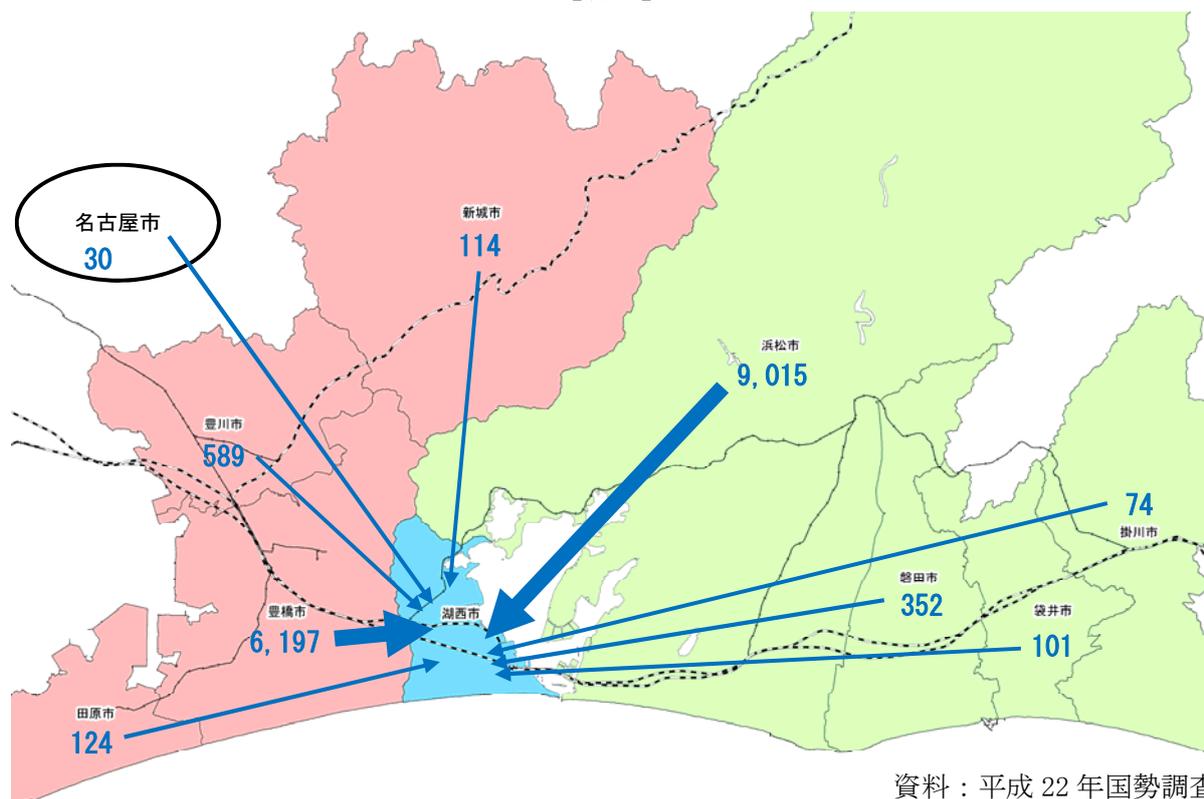
資料：平成22年国勢調査

図 通勤通学人口流動

【流出】

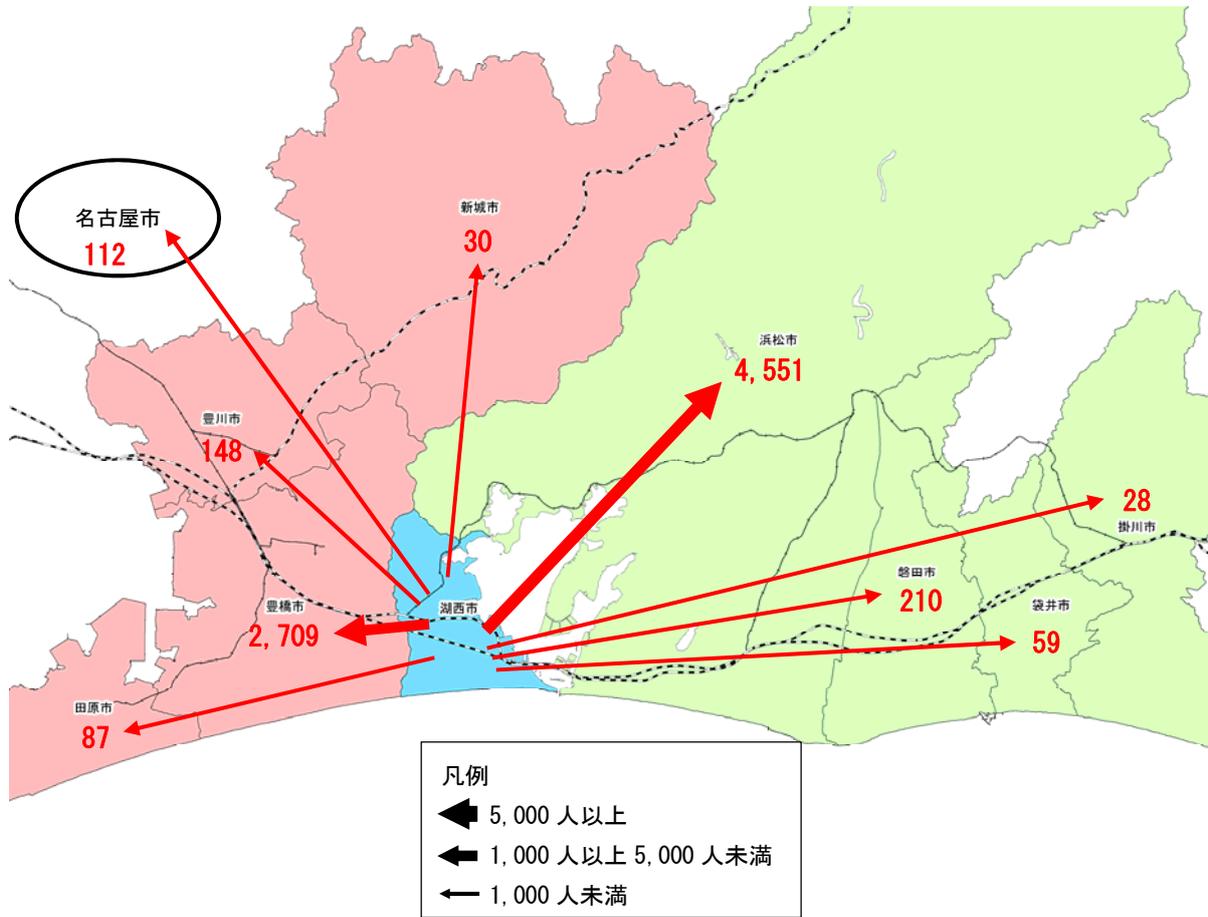


【流入】



資料：平成22年国勢調査

図 通勤人口流動
【流出】



【流入】

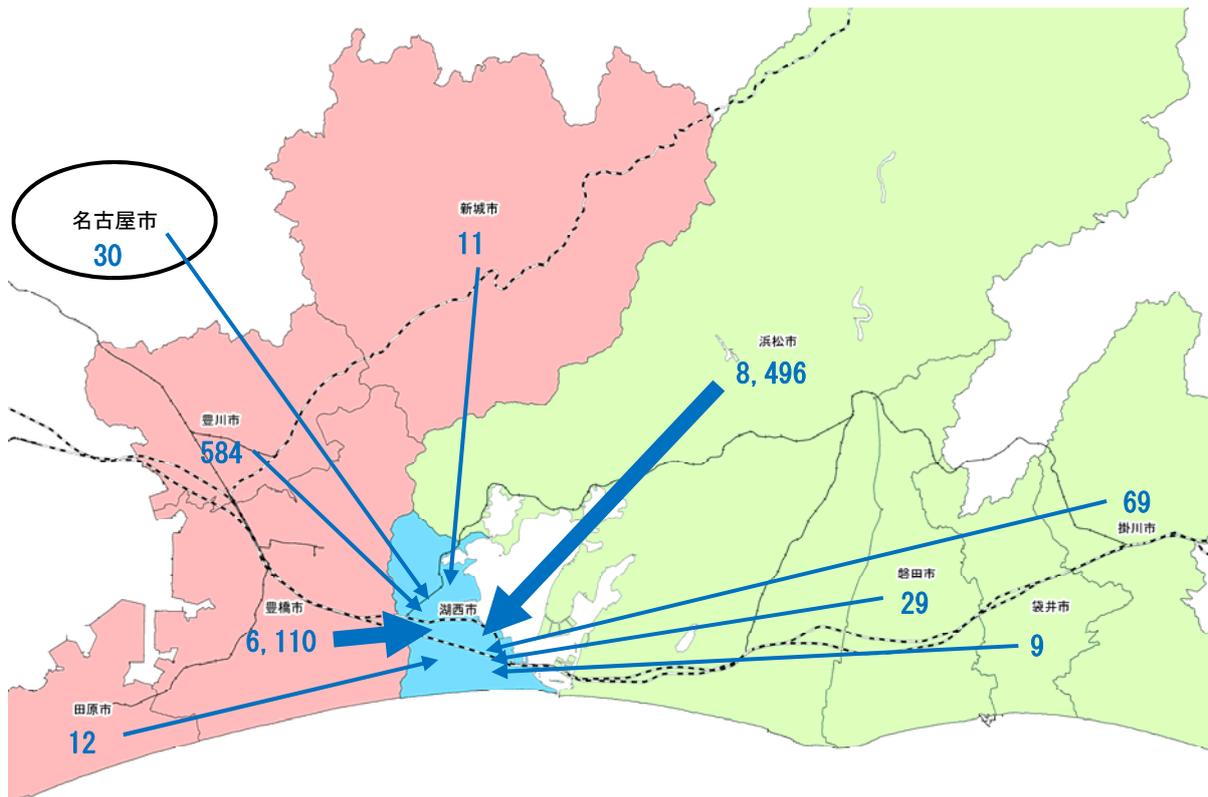
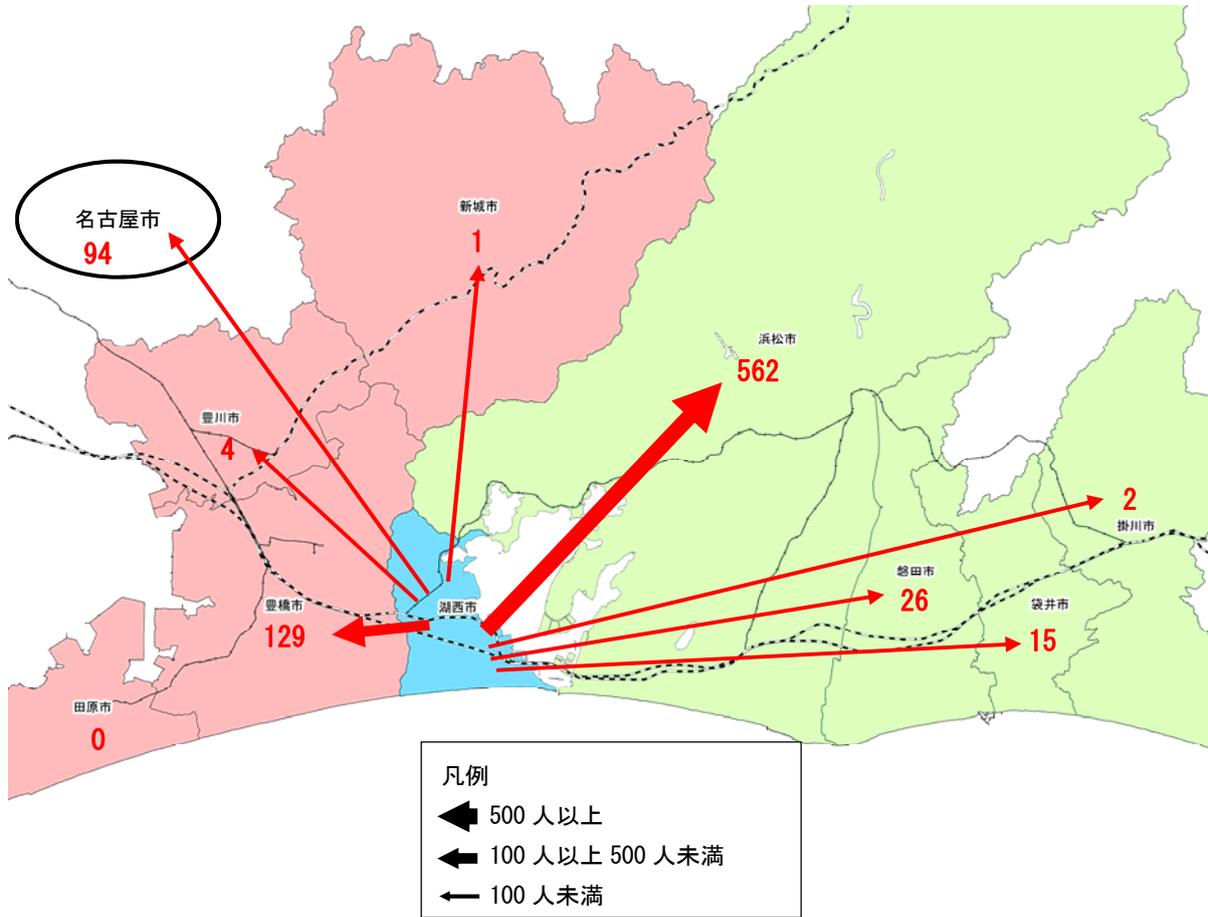
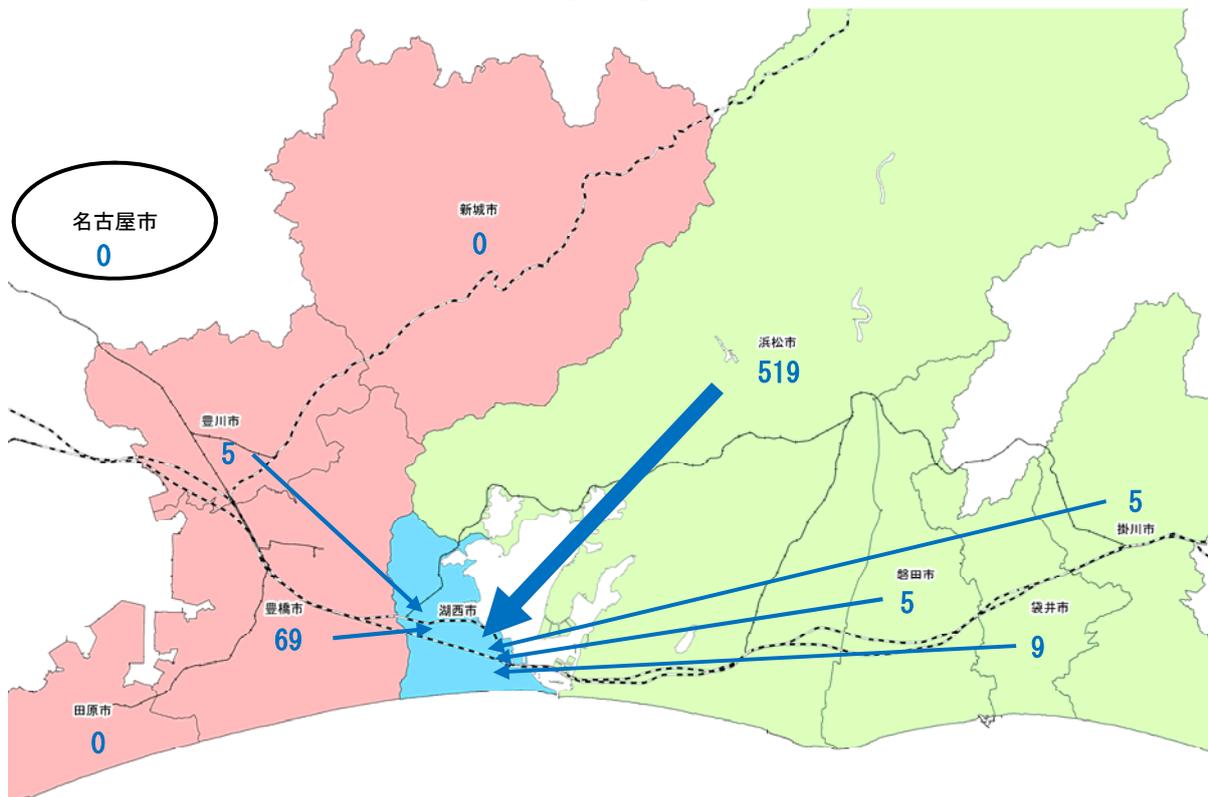


図 通学人口流動
【流出】



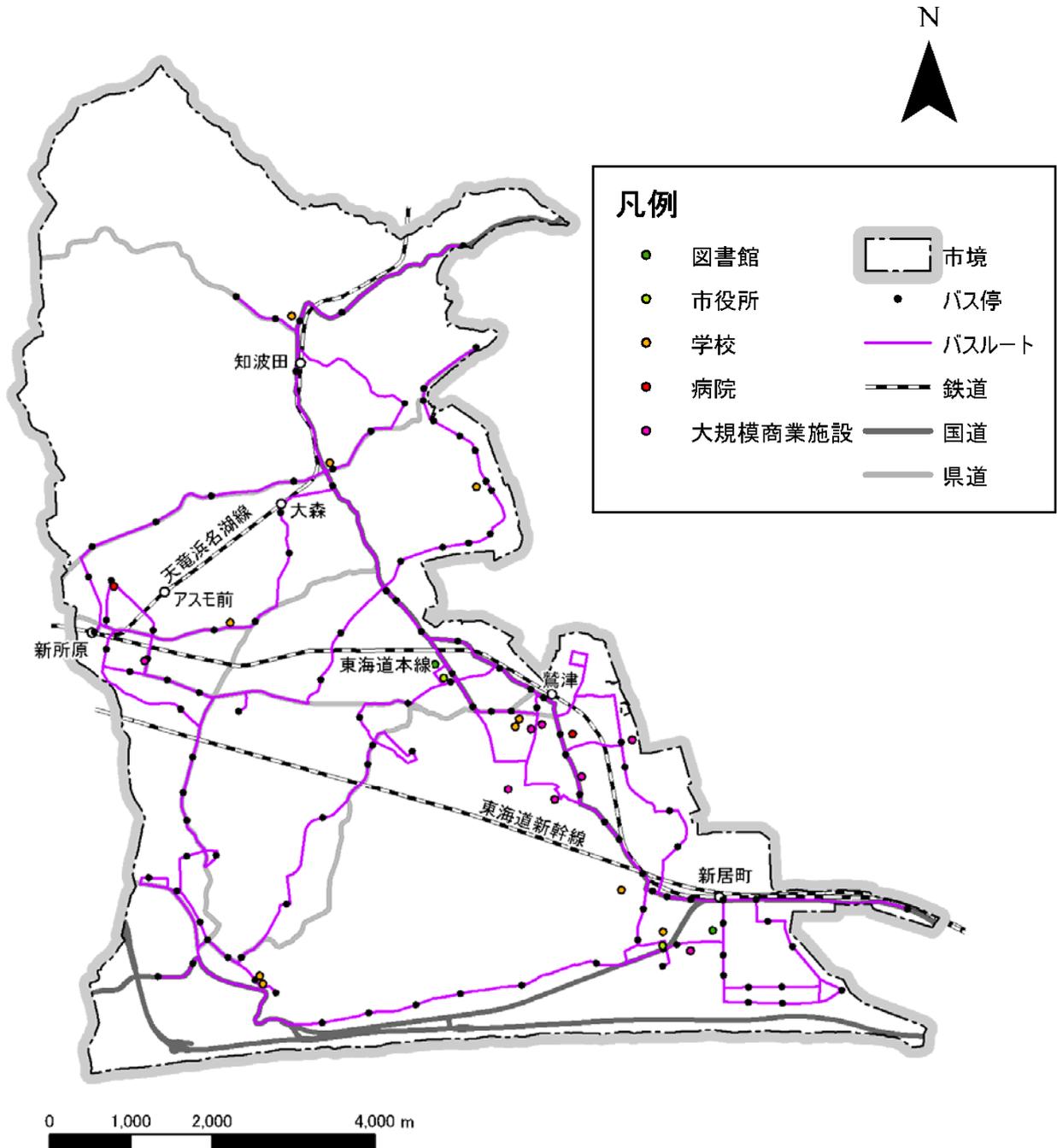
【流入】



⑤主要集客施設の立地状況

図書館や市役所などの公共施設、学校、病院、大規模商業施設（店舗面積が1,000㎡以上）の多くは駅やバス停の近くに立地しています。

図 主要集客施設の立地状況



資料：国土交通省「国土数値情報」、(株)東洋経済新報社「大型小売店データ 2015年度版」

⑥観光資源の現状

湖西市内のレクリエーション客数は、平成22年度以降、増減を繰り返しています。また、市内の観光地点やイベントのうち、海釣り公園や新居関所などでレクリエーション客数が多くなっています。

表 観光資源別レクリエーション客数

観光地点名	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
海釣り公園	315,908	236,790	249,365	267,367	287,516
新居関所	30,165	31,344	32,560	29,866	32,509
紀伊国屋	15,658	15,681	15,222	14,416	15,238
わんぱくランド	26,023	22,845	27,540	29,976	22,413
豊田佐吉記念館	20,498	19,929	20,204	20,527	22,502
手筒花火	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
新居町産業まつり	12,000	12,000	12,000	15,000	15,000
新居弁天海水浴場	11,357	9,848	11,036	11,011	11,498
女河浦海水浴場	10,768	6,863	6,078	6,112	4,950
本興寺	6,576	6,175	3,460	2,791	3,662
おんやど白須賀	6,020	6,054	5,375	5,665	5,459
その他	99,656	88,901	89,116	65,834	52,526
合計	574,629	476,430	491,956	488,565	493,273

資料：湖西市統計書

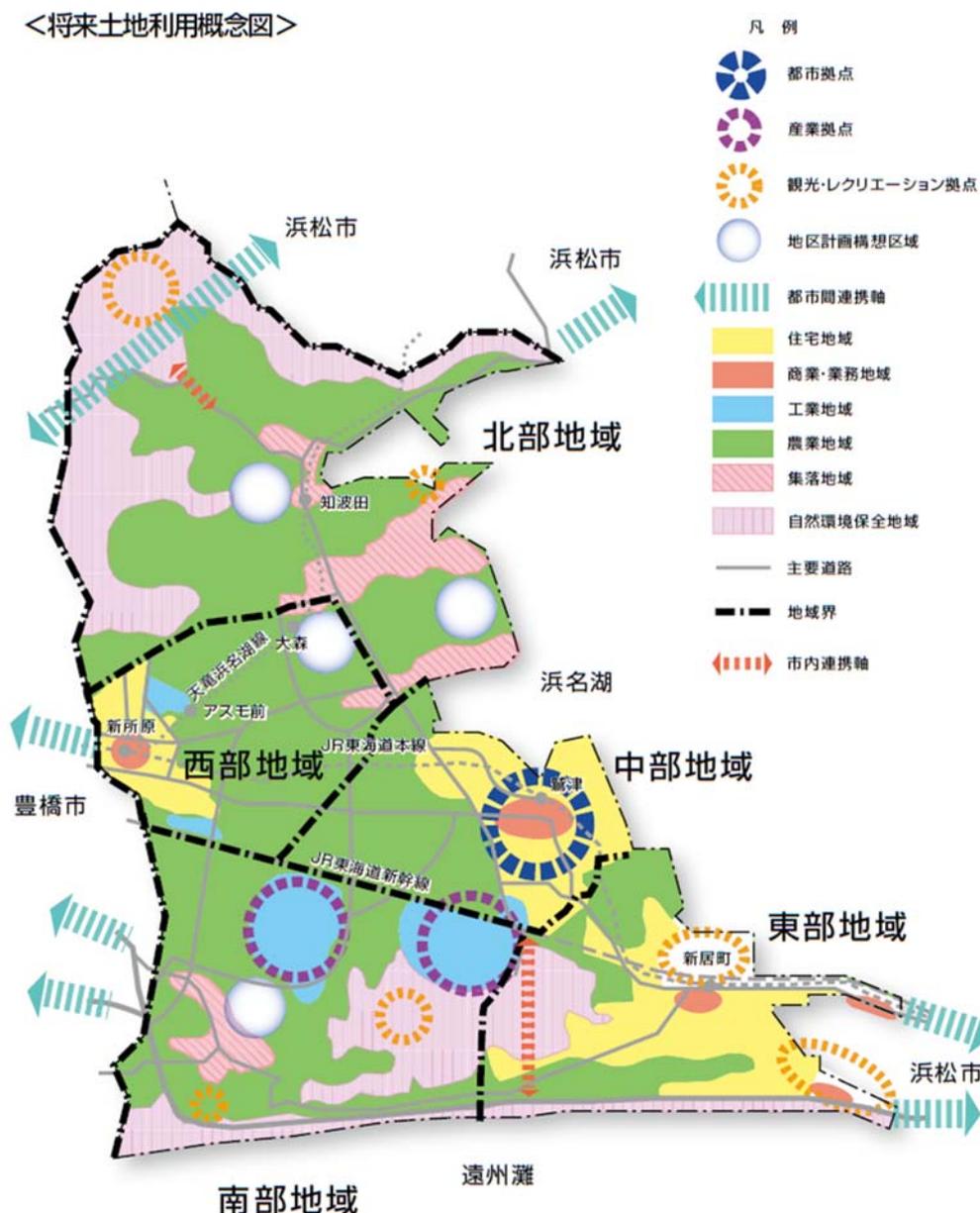
2) 上位・関連計画の整理

①新・湖西市総合計画

新・湖西市総合計画（2011年度～2020年度）では、市民協働で創る「市民が誇れる湖西市」を将来像に掲げています。めざすまちの姿として7つのまちの姿（「まちの姿1 ひとが育つまち」「まちの姿2 ふれあいあふれる、はつらつとしたまち」「まちの姿3 安全で安心して暮らせるまち」「まちの姿4 自然と環境に配慮したきれいなまち」「まちの姿5 調和のとれた便利なまち」「まちの姿6 産業の発展や交流による活力あふれるまち」「まちの姿7 歴史・伝統・文化を生かし次世代に継承するまち」）を示し、さまざまな分野の事業を連携させることで、めざすまちの姿を効率的・効果的に実現し、市民が内外に誇れるまちづくりを進めています。

また、「自然と共生したうるおいのある土地利用」「快適な生活環境をめざす土地利用」「活力ある産業振興を図る土地利用」「災害に強い安全な土地利用」という基本方針のもと、土地利用構想を定めています。

図 将来土地利用概念図（新・湖西市総合計画）



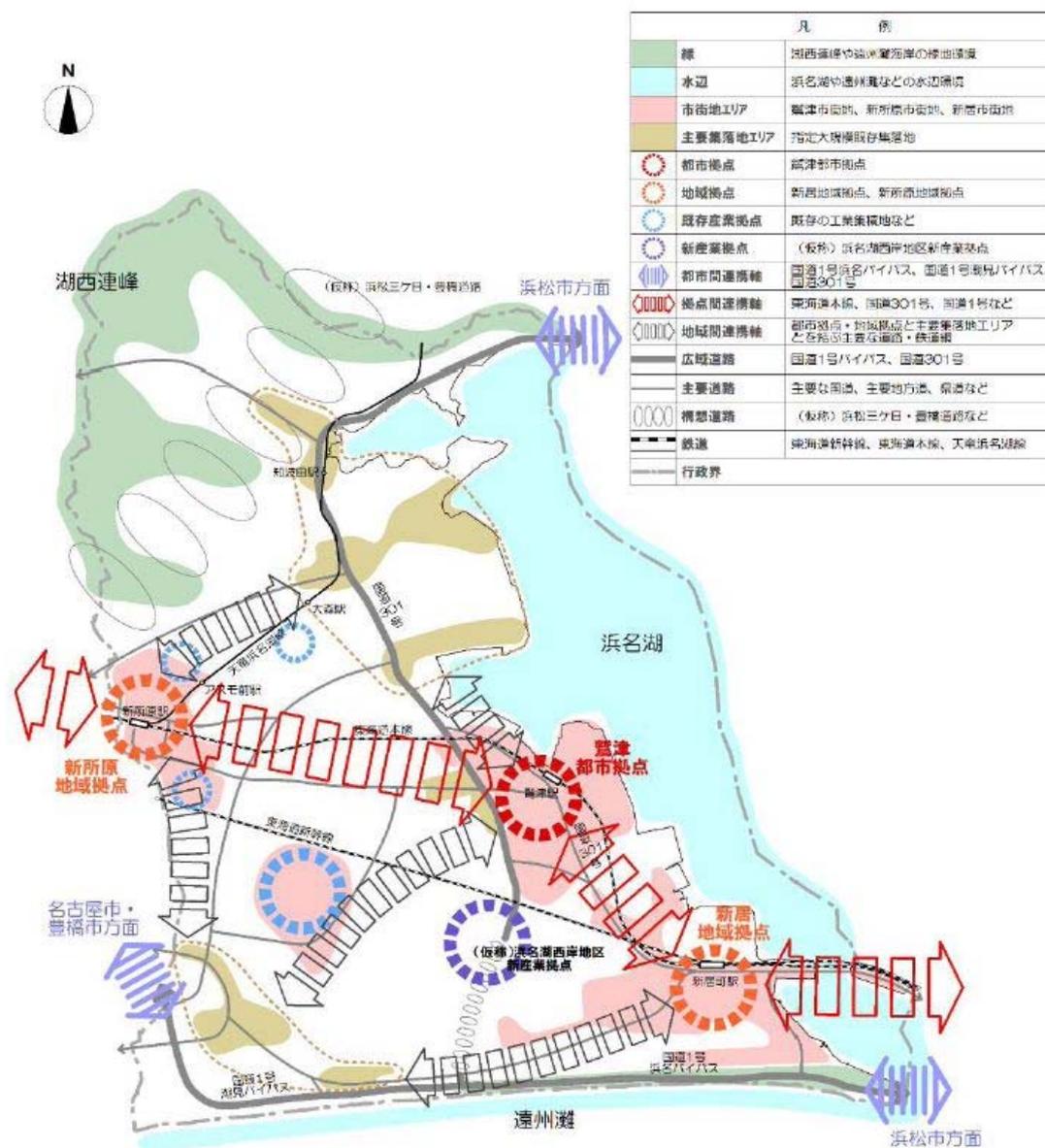
資料：新・湖西市総合計画

②湖西市都市計画マスタープラン

湖西市都市計画マスタープランでは、「自然と共生し歴史を身近に感じる都市の構築」「持続可能なくらし環境を創造する都市の構築」「産業の多様な価値と活力を創造する都市の構築」という3つの基本理念を踏まえ、将来都市像を「豊かな自然と歴史に包まれた、活力あるくらし・産業創造都市 湖西」と定めています。そして、「集約・連携型の都市構造」を湖西市が目指す将来都市構造としています。

図 将来都市構造図（湖西市都市計画マスタープラン）

〈将来都市構造図〉



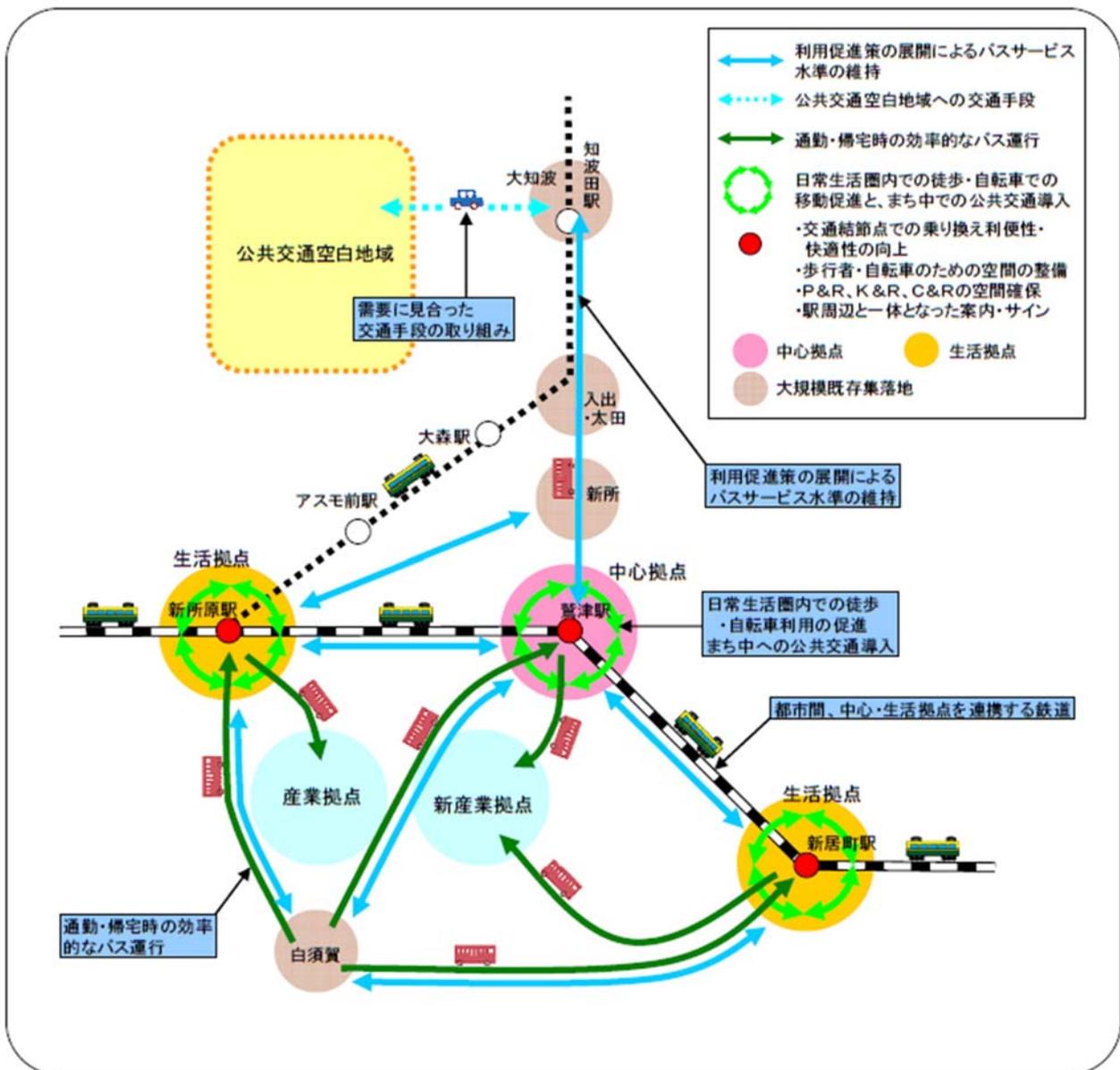
資料：湖西市都市計画マスタープラン

③湖西市総合交通戦略

湖西市総合交通戦略では、「全ての人にとって生活しやすく元気なまち」という基本理念として掲げ、「基本目標Ⅰ：全ての人安全・安心に生活できる交通」「基本目標Ⅱ：利便性の高い交通」「基本目標Ⅲ：湖西市の活力を支える交通」「基本目標Ⅳ：環境にやさしい交通」という4つの基本目標を定めています。

特に公共交通ネットワークに関する戦略展開として、「誰もが利用できる公共交通サービス水準の維持と交通手段の検討」「環境負荷の少ない交通行動の推進」「人が集まる交通結節点におけるにぎわいの創出」という3つの戦略展開の取り組みと「市街地における快適で、利便性の高い公共交通づくり」「集落など郊外部における公共交通サービスの維持」「環境負荷の少ない交通システムづくり」「公共交通と一体となったにぎわいのまちづくり」という4つのテーマを設定しています。

図 公共交通ネットワークに関する戦略展開における交通施策のイメージ（湖西市総合交通戦略）



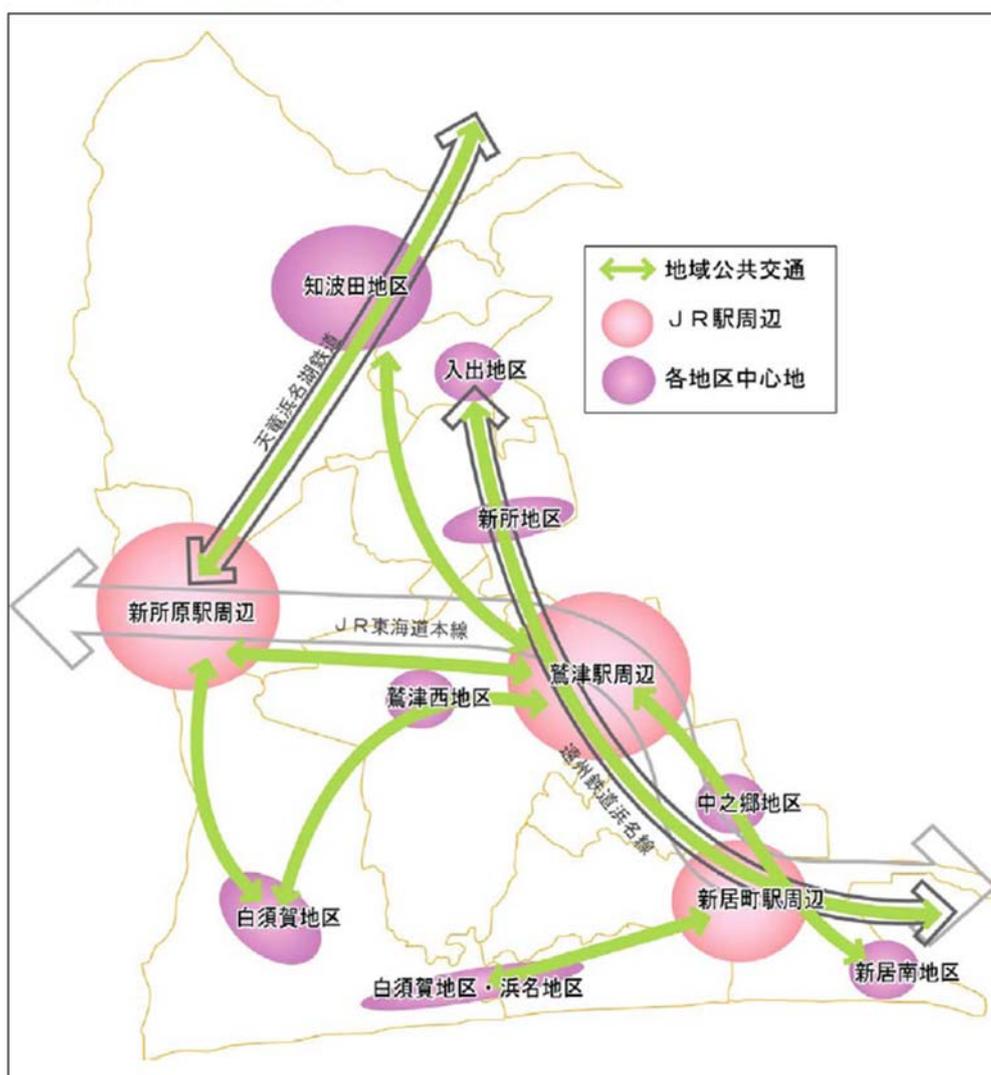
資料：湖西市総合交通戦略

3) 湖西市地域公共交通総合連携計画の評価

①湖西市地域公共交通基本計画の概要

湖西市地域公共交通基本計画（2011年度～2016年度）では、「誰もが移動しやすい湖西市」を基本理念に掲げています。基本理念を達成するため4つの基本方針（「現在、移動に困っている住民を主対象に、速やかにバス路線全体をゼロベースで構築」「市民との積極的な情報共有による市民生活に身近な地域公共交通の実現」「地域公共交通について地域とともに考え、取り組むような姿の実現」「PDCAサイクルの実行による確実な進行管理」）を設定しています。

図 公共交通ネットワークのイメージ（湖西市地域公共交通基本計画）



資料：湖西市地域公共交通基本計画

②湖西市地域公共交通総合連携計画の概要

湖西市地域公共交通総合連携計画（2013年度～2016年度）では、「誰もが移動しやすい湖西市」を基本方針に掲げています。基本的な方針を達成するため3つの目標（「市民が使いやすい移動環境を整備します。」「市民の日常生活に地域公共交通が浸透するよう図ります。」「市民、事業者、行政の協働で、継続的に地域公共交通を改善する仕組みを確立します。」）を設定しています。そして、目標を達成するために事業を実施してきました。

③湖西市地域公共交通総合連携計画における実施事業の進捗と評価

達成状況の実績値と目標値を比較してみると、この事業の実施により、地域公共交通の利用圏域の人口割合は、目標値には届かなかったものの様々な方策を実行する傾向が見られました。また、毎年継続して増加するバス利用者数については、横ばい傾向で推移しています。こうしたことから、路線再編等の実施状況を踏まえて総合的に評価した結果、バスへの認知度は、改善に向けて進んでいるといえます。

(1) 路線再編等事業

主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・報告会の開催 ・老人クラブ聞き取り調査の実施 ・路線の改善 ・地域公共交通空白地域の解消 ・交通結節点の整備
プラス評価	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の大幅な増加はありませんが、利用者が増加している路線もあります。 ・鉄道駅前での利用が増加傾向にあり、駅端末交通手段として機能しています。 ・遠州鉄道浜名線については、通勤・通学を主目的にした路線として維持していくことが大切です。
マイナス評価	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学の利用者数に大きく左右される傾向があります。 ・商業施設前や病院前での利用が減少しています。 ・極端に利用が少ない時間帯や区間がみられます。 ・自主運行バス浜名線の運賃体系（対距離制）とコーちゃんバスの運賃体系（ゾーン性運賃）が異なっている。 ・コーちゃんバスの運賃体系について、一部地域で不公平感が発生しています。 ・浜名線とコーちゃんバスの乗継の利便性が悪い拠点があります。 ・交通空白地域が残っています。 ・土日祝日運行の要望があります。

(2) 利便性向上・利用促進事業

主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・コーちゃんバスグッズ製作 ・周知ツールの制作 ・バスマップ・時刻表の制作 ・バス利用ガイドブックの制作 ・バスアテンダントの実施 ・モビリティ・マネジメントの実施 ・バスラッピング ・サポーター制度
プラス評価	<ul style="list-style-type: none"> ・ポケット時刻表は持ち運びができ好評です。 ・買い物ツアーは参加者から好評です。 ・買い物や通院目的で利用できるように乗継の方法まで示したガイドブックを作成しました。 ・夏休みの小学生割引により8月の利用が増加しました。
マイナス評価	<ul style="list-style-type: none"> ・ポケット時刻表の配布や買い物ツアーの実施による利用促進への効果が不明です。 ・企画乗車券など全利用者を対象とする運賃割引の要望があります。 ・バスの乗り方教室などの乗車体験は、実施対象が限定的です。 ・買い物ツアーは実施回数や実施内容の拡大により効果が期待できます。 ・利用促進策のPRが不足しています。

(3) 進行管理事業

事業内容	・市民、事業者、行政によるPDCAサイクルの継続的な実施計画策定
プラス評価	・評価改善委員会を継続的に開催しました。
マイナス評価	・計画で位置づけた事業の進捗状況が定性的な評価に留まっています。

<湖西市地域公共交通総合連携計画の達成状況>

項 目	実績 平成28年度	目標 平成28年度		実績 平成28年度
誰もが乗れる地域公共交通の利用圏域の人口割合	86%	95%以上	⇒	91%
年間のバス利用者数が毎年継続して前年度を上回る	—	前年を上回る	⇒	H26年度より 年々減少

2. 公共交通の現状に関する整理

1) サービス水準の整理

東海道本線が東西を横断し、浜松方面及び豊橋方面をつなぐ軸として重要な役割を担っています。また、浜名湖に沿って天竜浜名湖線が運行されています。

湖西市と浜松駅をつなぐ遠鉄バス浜名線が運行されています。

市内での日常生活における移動確保のため、市内各地と鉄道駅周辺を結ぶ自主運行バス浜名線（平成26年に遠鉄バス浜名線の湖西入出系統の運行主体が遠鉄バスから湖西市へ移行）とコミュニティバス「コーちゃんバス」が運行しています。

表 湖西市内の公共交通の運行状況（平成28年10月現在）

	路線名	平日			休日			料金	運行主体	備考
		運行本数 (本/日)	始発時刻	終発時刻	運行本数 (本/日)	始発時刻	終発時刻			
鉄道	東海道本線	103	5:52	23:53	103	5:52	23:53	対距離制	東海旅客鉄道	—
	天竜浜名湖線	24	5:59	22:40	24	5:59	22:40	対距離制	天竜浜名湖鉄道	—
路線バス	浜名線	20	6:00	21:25	20	6:12	21:22	対距離制	遠州鉄道	—
自主運行バス	浜名線	14	6:20	18:58	8	6:20	11:34	対距離制	湖西市	日曜日、祝日、年末年始 (12/29～1/3) 運休
コミュニティバス	鷺津循環線	20	7:45	18:15	—	—	—	ゾーン制	湖西市	土・日曜日、祝日、年末 年始(12/29～1/3) 運休
	知波田鷺津線	12	6:37	17:40	—	—	—			
	白須賀新居鷺津線	8	7:05	17:45	—	—	—			
	白須賀鷺津線	13	6:32	17:39	—	—	—			
	岡崎鷺津線	14	7:14	18:10	—	—	—			
	白須賀岡崎線	11	7:15	17:30	—	—	—			
岡崎循環線	6	8:00	18:00	—	—	—				

※東海道本線は、鷺津駅の発本数及び発時刻。天竜浜名湖線は、新所原駅の発本数及び発時刻。遠州鉄道の浜名線は、鷺津駅バス停の発本数及び発時刻。自主運行バス浜名線とコミュニティバス各線は、運行本数及び始発バス停における発時刻。

※自主運行バス浜名線は、日曜日・祝日は運休。コミュニティバスは、土曜日・日曜日・祝日・年末年始（12/29～1/3）は運休。

図 湖西市及びその周辺の公共道路網図

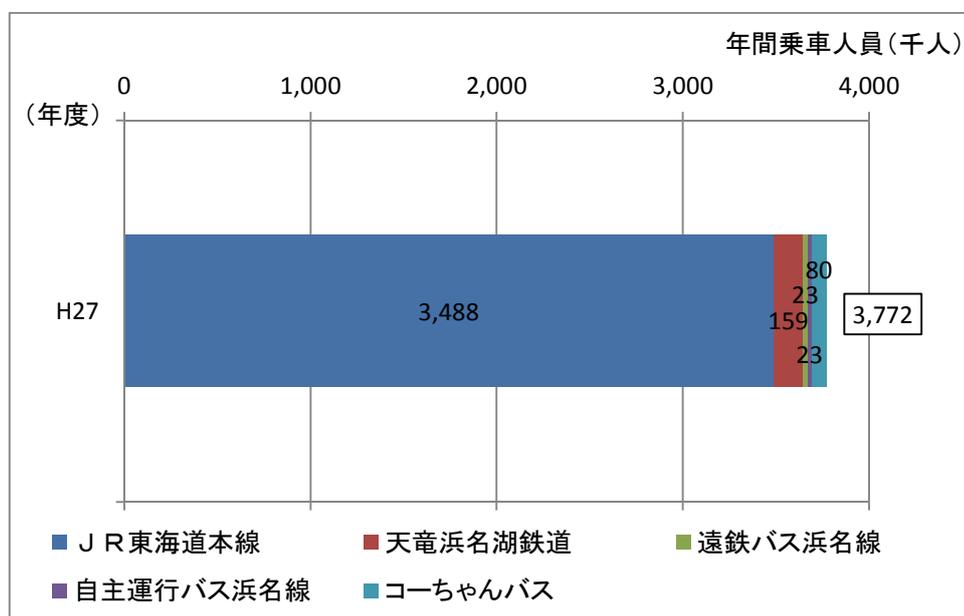


2) 公共交通の利用状況

①公共交通全体の利用状況

公共交通の手段別乗車人員は、東海道本線の市内駅の利用が大多数を占めています。

図 手段別の乗車人員

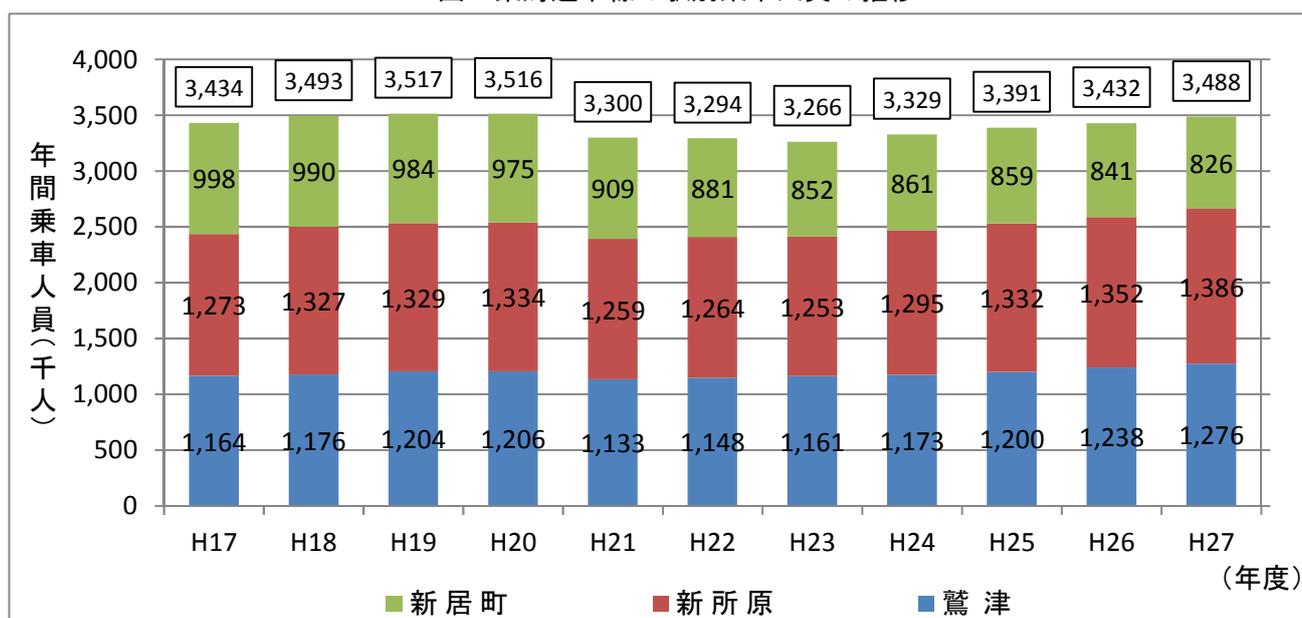


資料：東海旅客鉄道、天竜浜名湖鉄道、遠州鉄道、湖西市

②鉄道利用者数の推移

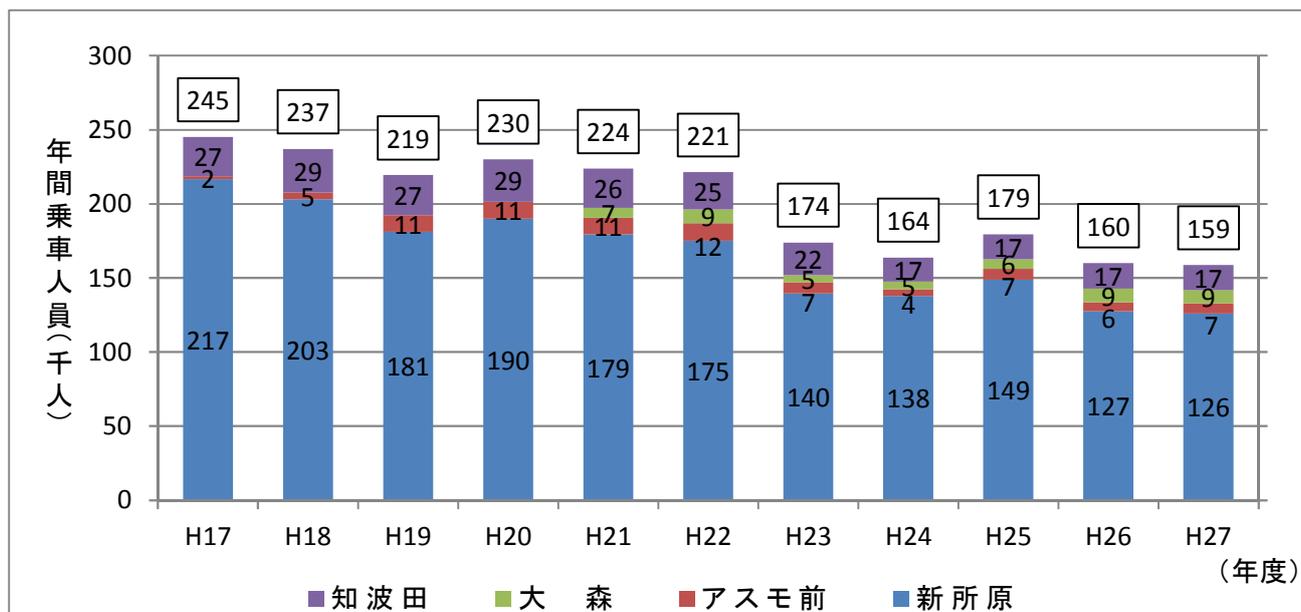
東海道本線の市内駅の乗車人員は、平成23年度以降では増加傾向にあります。天竜浜名湖線の市内駅の乗車人員は、近年では減少傾向にあります。

図 東海道本線の駅別乗車人員の推移



資料：東海旅客鉄道

図 天竜浜名湖線の駅別乗車人員の推移



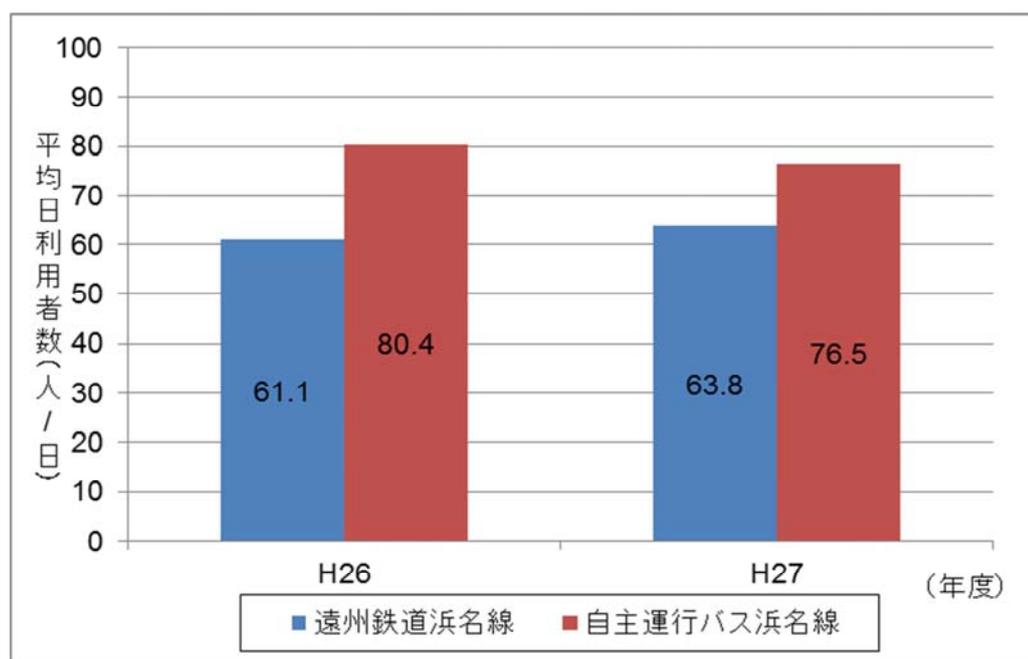
資料：天竜浜名湖鉄道

③バス利用者数の推移

市内路線バスの平均日利用者数の推移は、遠鉄バス浜名線は微増し、自主運行バス浜名線は、減少しています。また、平均日利用者数の推移は、路線バス道浜名線、自主運行バス浜名線共に減少しています。

ふれあいバス及びコーちゃんバスの利用者数は、ふれあいバスの導入以降、増加傾向にありますが、コーちゃんバスへの移行以来、毎年増減を繰り返しています。また、平成27年度のコーちゃんバスの路線別利用者数は、平成26年度と比較すると岡崎鷲津線を除く全路線で減少しています。

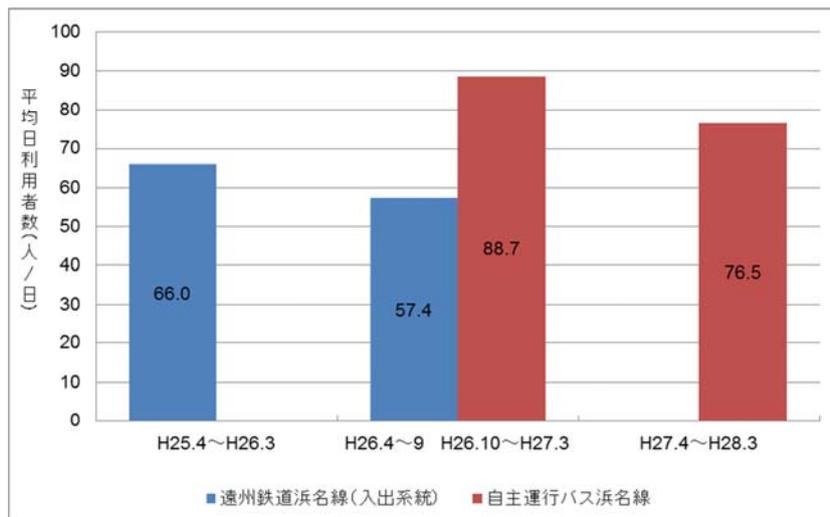
図 市内の路線バスの平均日利用者数の推移



※平成26年度の自主運行バス浜名線は、遠鉄バス浜名線（入出系統）（平成26年4～9月）と自主運行バス浜名線（平成26年10月～平成27年3月）の平均日利用者数より算出。

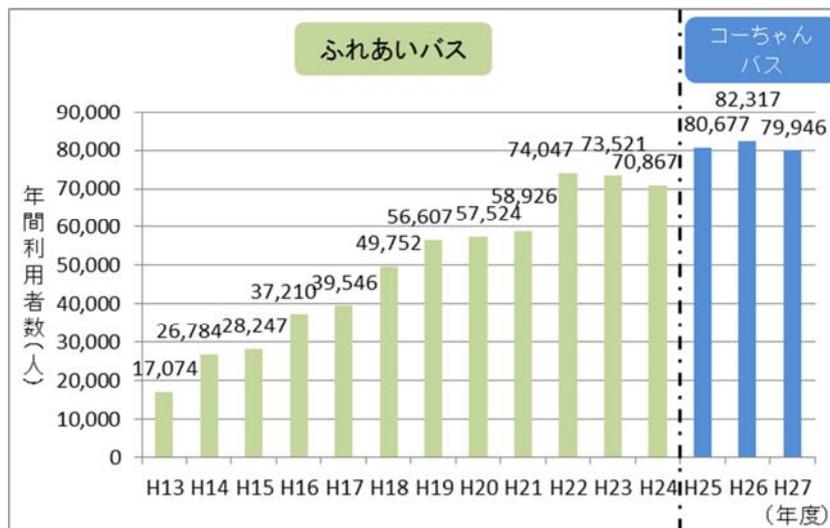
資料：遠州鉄道、湖西市

図 遠鉄バス浜名線（入出系統）及び自主運行バス浜名線の平均日利用者数の推移



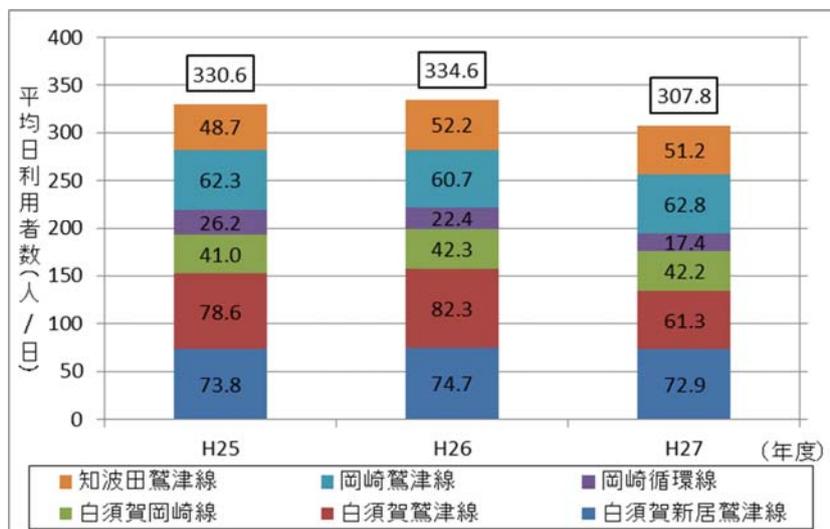
資料：遠州鉄道、湖西市

図 ふれあいバス及びコーちゃんバスの利用者数の推移



資料：湖西市

図 コーちゃんバスの路線別利用者数



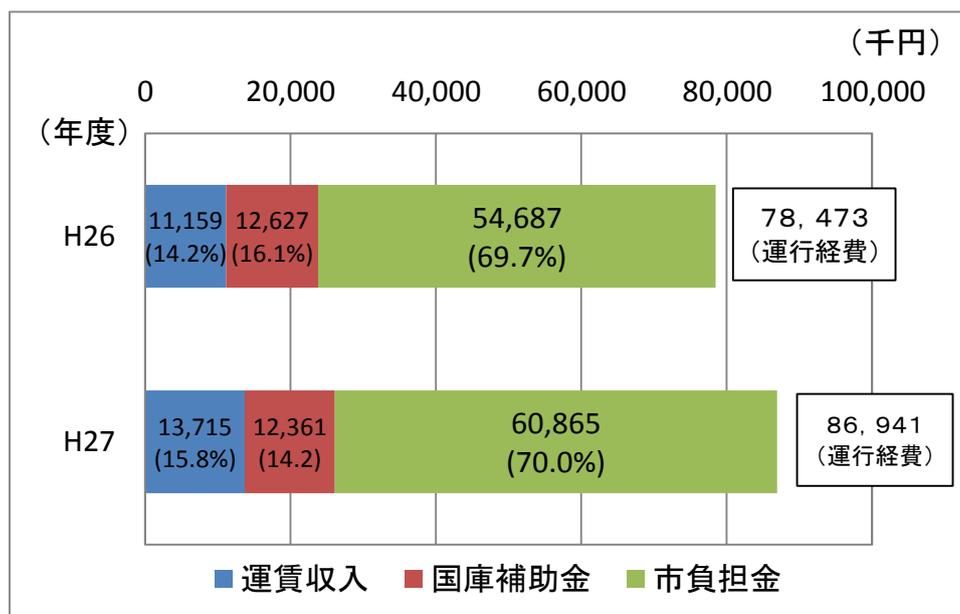
資料：湖西市

3) バス事業の実態整理

コーちゃんバス及び自主運行バス浜名線の年間運行経費は、H26年度は約7,800万円でしたが、H27年度には約8,700万円と、約900万円増加しています。

この運行経費の内訳を見ると、運賃収入は約1,400万円、収支率は約16%に留まっています。一方、欠損額約7,300万円のうち国庫補助金は約1,200万円（運行経費全体の約14%、欠損額の約16%）となっていますので、残りの約6,100万円（運行経費全体の約70%、欠損額の約74%）が市負担金となっています。

図 市内バス路線の年間運行経費内訳



資料：湖西市

3. 市民ニーズ等の把握

1) 調査実施概要

(1) 調査実施概要

①市民アンケート

項目	内容
調査目的	現在の交通行動実態や今後の公共交通の確保・維持のあり方など、公共交通のより良い利用環境を創出する上で必要となる基礎指標を把握する
調査対象	市内在住の15歳以上の3,000人
調査方法	郵送による配布、回収
抽出方法	無作為抽出
調査時期	平成28年8月29日(月)～9月12日(月)
回収結果	1248票(回収率:41.6%)

②バス利用者ヒアリング

項目	内容
調査目的	バス利用者の日頃のバスの利用実態を調査し、バスの使われ方を把握する
調査対象	湖西市内を運行するバス路線(遠鉄バス浜名線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバス全線)の全便全利用者
調査方法	調査員による車内での聞き取り方式(遠鉄バス浜名線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバス全線) 車内設置での調査票配布及び回収(鷺津循環線)
調査時期	平成28年7月12日(火)(市内全バス路線) 平成28年7月11日(火)、7月13日(水)～7月15日(金)(鷺津循環線)
実施結果	536票(市内全バス路線) 123票(鷺津循環線)

③バス利用者アンケート

項目	内容
調査目的	バス利用者のバスの利用実態や今後の公共交通の確保・維持のあり方など、バス交通のより良い利用環境を創出する上で必要となる基礎指標を把握する
調査対象	湖西市内を運行するバス路線(遠鉄バス浜名線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバス全線)の利用者
調査方法	手渡し配布、郵送回収
調査時期	平成28年7月12日(火)～7月25日(月)
回収結果	107票(回収率:49.5%)

④病院利用者アンケート

項目	内容
調査目的	病院利用者のコーちゃんバスの利用状況やバスを利用するための条件など、公共交通のより良い利用環境を創出する上で必要となる基礎指標を把握する
調査対象	湖西市内に立地する病院 20 施設の来訪者
調査方法	病院を通じてのし配布、回収
調査時期	平成 28 年 7 月
回収数	751 票

⑤グループインタビュー

項目	内容
調査目的	住民のおでかけの実態やその際の問題点、公共交通への期待やアイデアに対する地域住民の生の意見を把握する
参加対象	湖西市民
開催方法	地区ごとのワークショップ形式
開催時期	平成 28 年 11 月
参加人数	7 地区 113 人

⑥交通事業者、関係団体、民間企業ヒアリング

項目	内容
調査目的	バス運行の安全を確保するための支障要因と利便性向上に向けたアイデアを把握する（対象①） 施設利用者及び職員等の公共交通利用が可能となる条件、期待する役割等を把握する（対象②③）
調査対象	対象①：交通事業者及びバス運転士 対象②：福祉施設職員 対象③：主要集客施設関係者
調査方法	ヒアリングまたはアンケート方式
調査時期	平成 28 年 12 月
実施結果	

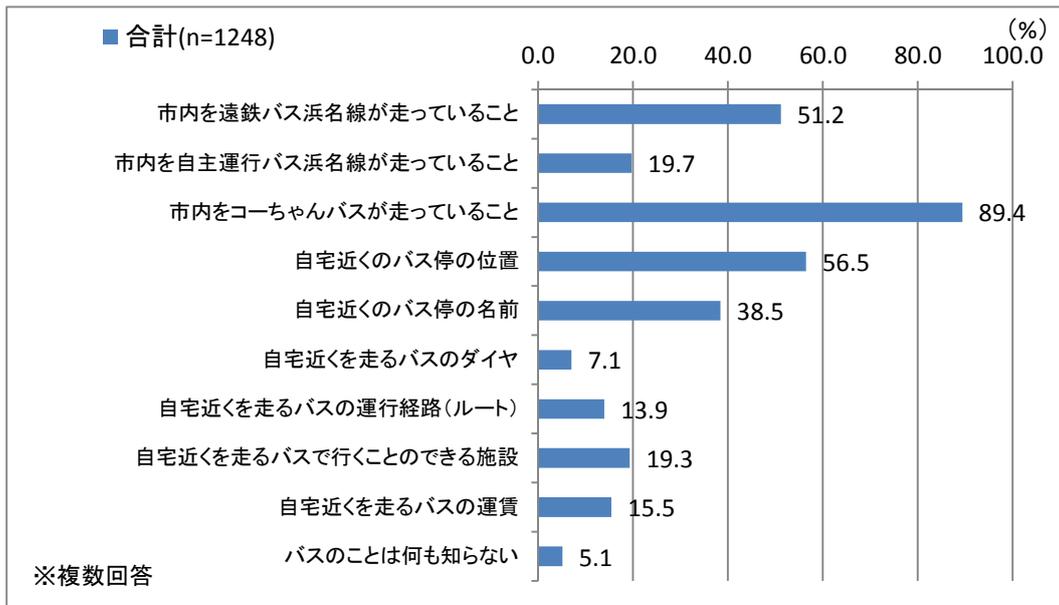
2) 各種調査結果

(1) 市民アンケートの集計結果

【問1】バスについて知っていること

- 「コーちゃんバス及び遠鉄バス浜名線が走っていること」は半数以上の方が認知しているものの、「自主運行バス浜名線の運行」、「自宅近くを走るバスのダイヤ」、「運行経路(ルート)」、「バスで行くことのできる施設」、「運賃」の認知度は3割を下回っています。

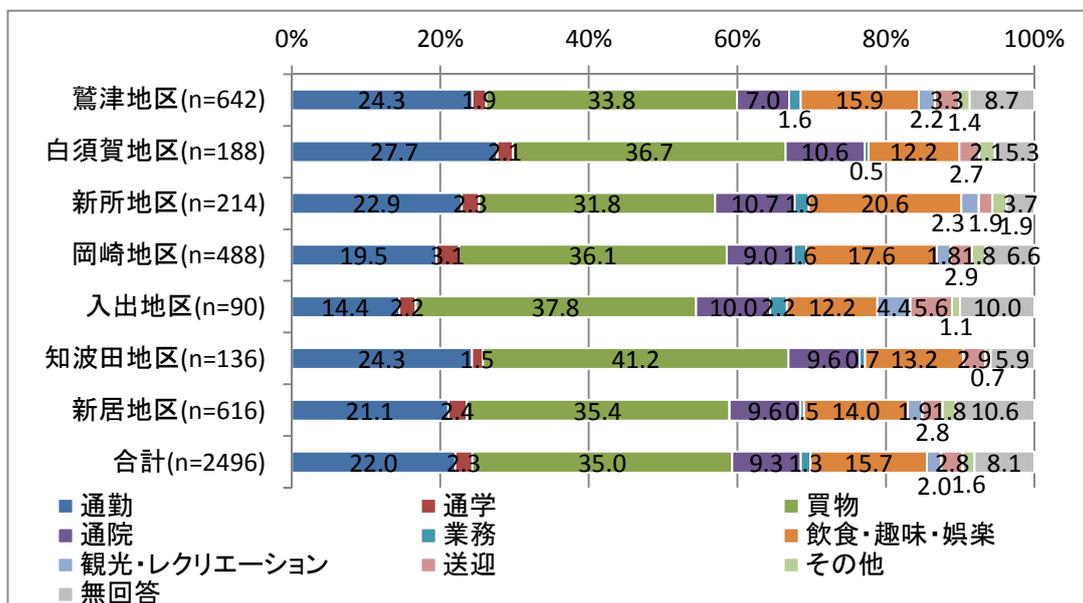
図 バスについて知っていること



【問2①】お出かけの目的

- 市全体で「買物」が約35%と最も多く、次いで「通勤」が約22%、「飲食・趣味・娯楽」が約16%の順となっています。各地区とも同様の傾向にあります。

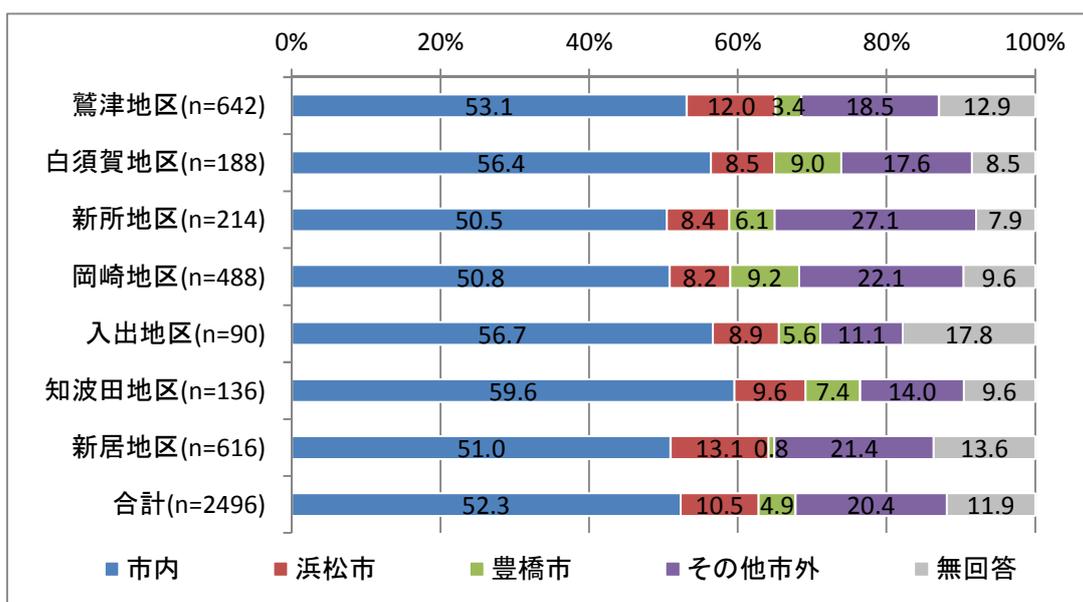
図 お出かけの目的



【問2②】お出かけの目的地

- 市全体で「市内」が約52%と約半数を占めています。また、白須賀地区及び岡崎地区では、隣接する「豊橋市」が約9%、新居地区では「浜松市」が約13%と他地区と比較して高い割合を示しています。

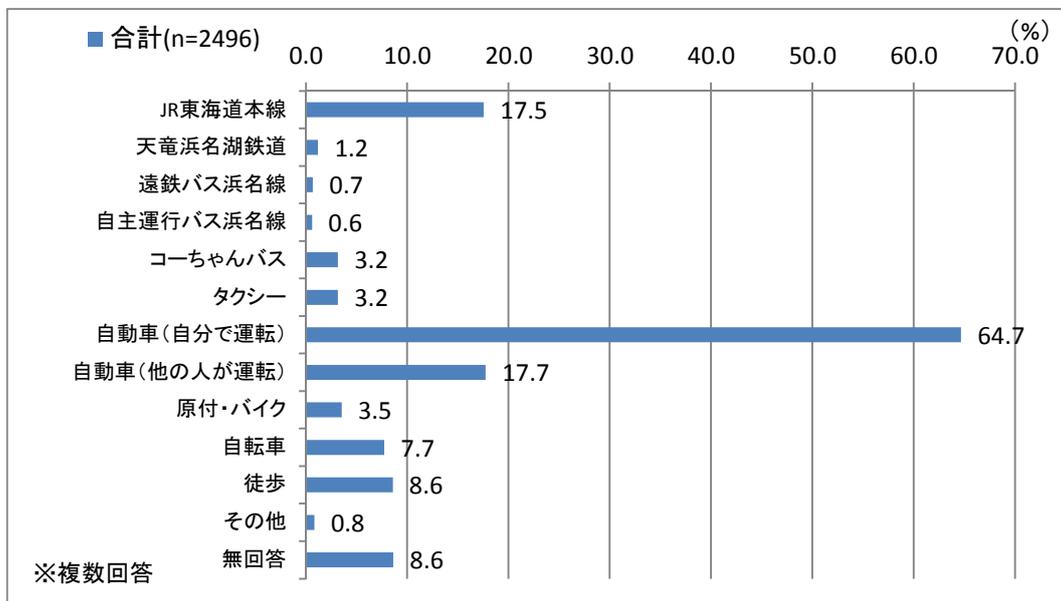
図 お出かけの目的地



【問2④】お出かけの移動手段

- 「自動車（自分で運転）」が約65%と突出して高く、公共交通では「東海道本線」が約18%を占める他、「天竜浜名湖線及び各種バス交通」は約3%を下回っています。

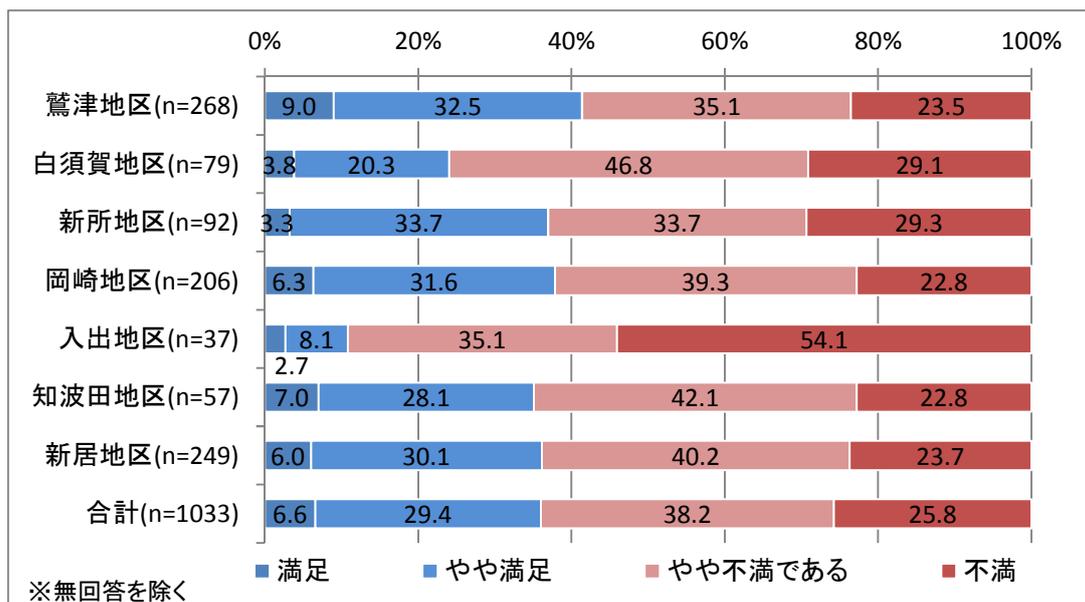
図 お出かけの移動手段



【問3】公共交通に対する満足度

- 市全体で「満足（満足+やや満足）」が約36%、「不満（不満+やや不満）」が約64%と不満が満足を大きく上回っています。また、入出地区の「不満（不満+やや不満）」は約89%を占めています。

図 公共交通に対する満足度

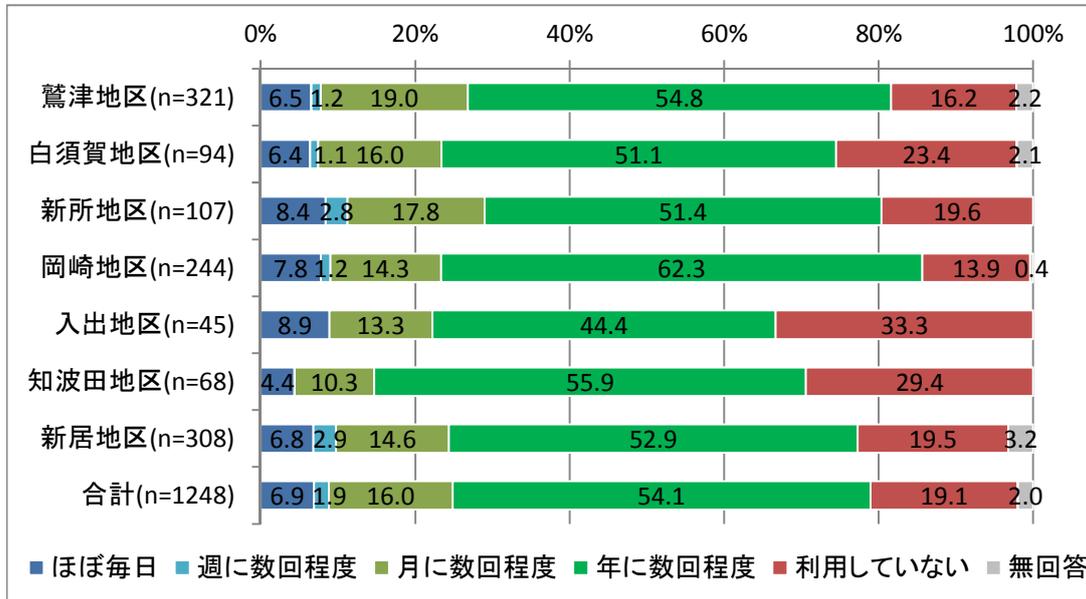


<東海道本線>

【問4①】 利用する頻度

- 市全体の東海道本線利用割合は約79%となっています。また、利用頻度は「年に数回程度」が約54%と多く、「ほぼ毎日+週に数回程度」利用する方は約9%に留まっています。

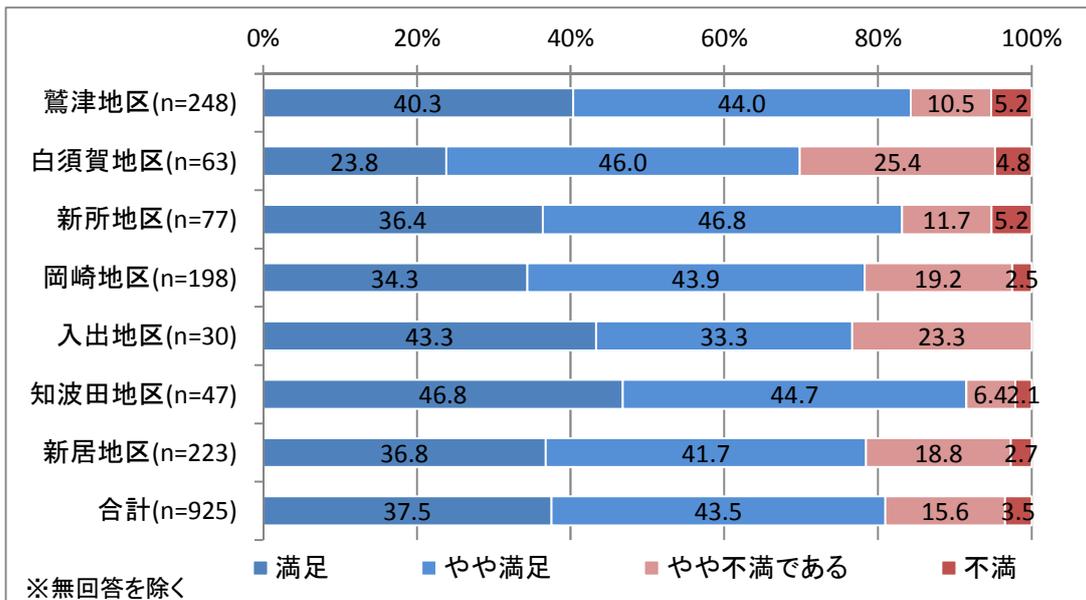
図 利用する頻度



【問4②】 満足度（※利用している方のみ）

- 市全体で「満足（満足+やや満足）」が約81%、「不満（不満+やや不満）」が約19%と満足が不満を大きく上回っています。

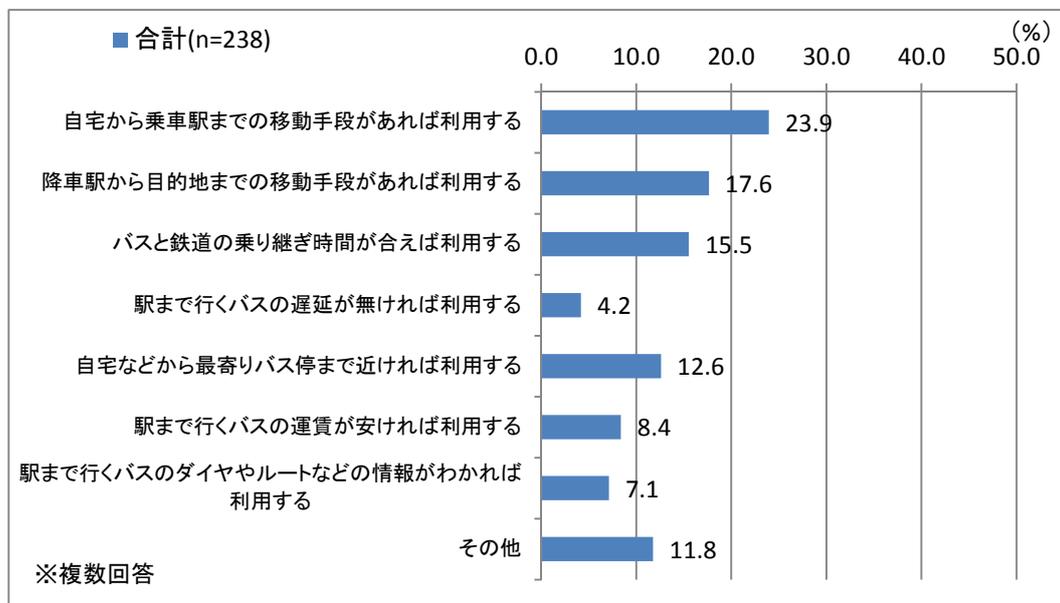
図 満足度



【問4③】 利用するための条件（※利用していない方のみ）

- 東海道本線を利用していない方が利用可能となる条件は、「自宅から乗車駅までの移動手段があれば利用する」が約24%と最も多く、次いで「降車駅から目的地までの移動手段があれば利用する」が約18%と、駅端末交通手段（2次交通）の確保が利用条件となっています。

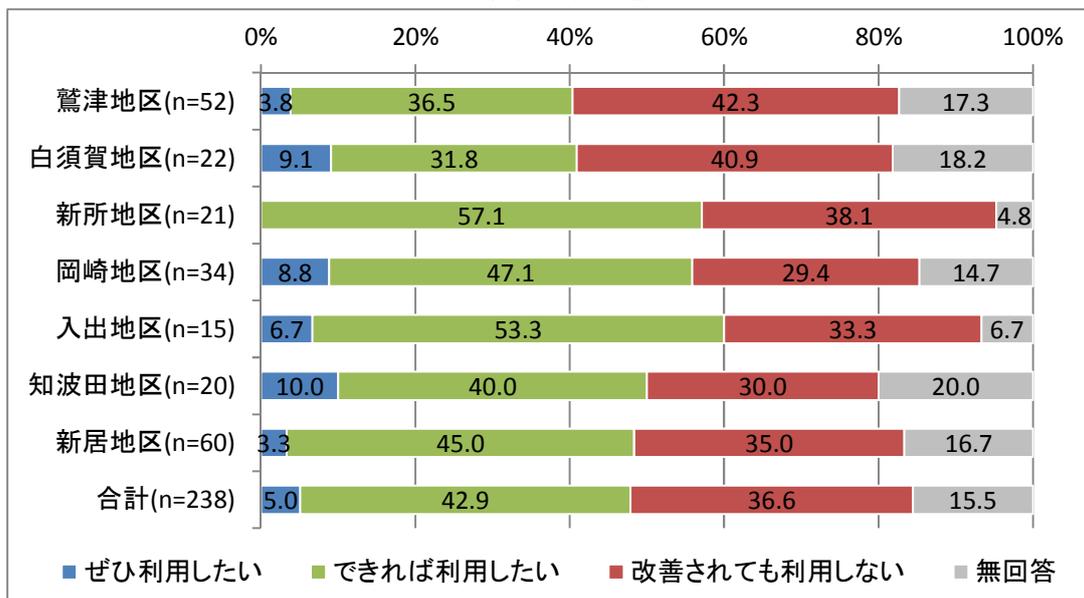
図 利用するための条件



【問4④】 今後の利用意向（※利用していない方のみ）

- 市全体で「利用したい（ぜひ+できれば）」が約48%と約半数を占める一方、「改善されても利用しない」が約37%存在しています。

図 今後の利用意向

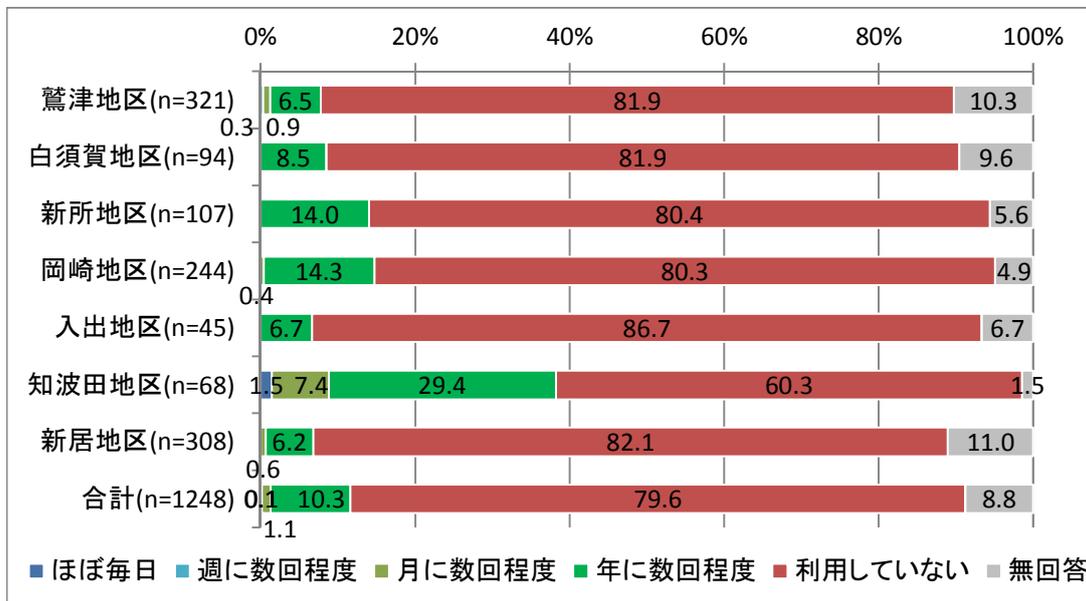


<天竜浜名湖線>

【問4①】 利用する頻度

- 市全体の天竜浜名湖線利用割合は約12%となっています。天竜浜名湖線が経由する知波田地区の利用割合は約38%となっています。

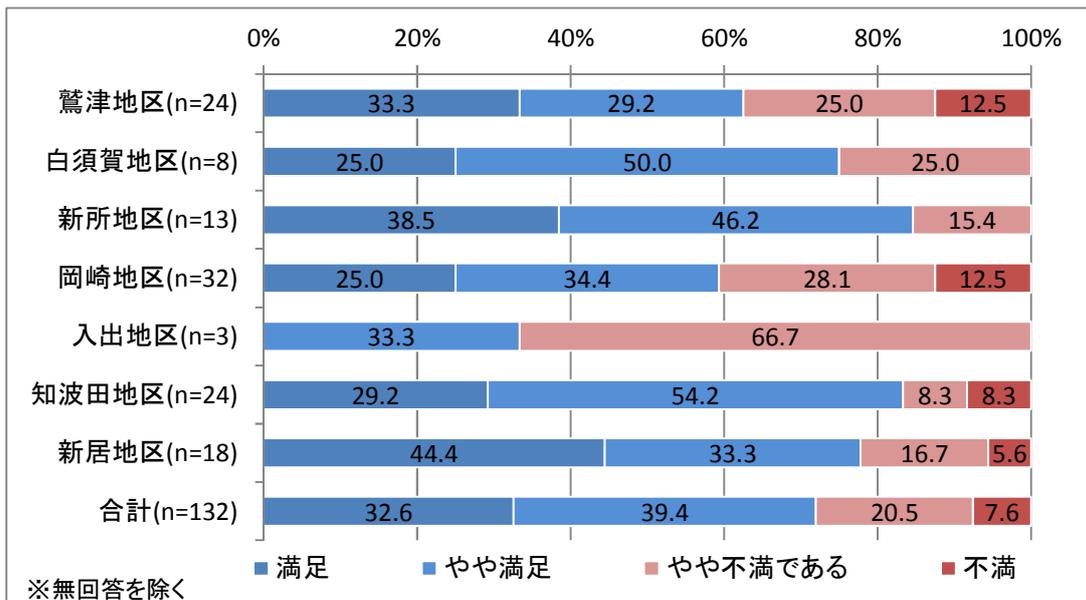
図 利用する頻度



【問4②】 満足度（※利用している方のみ）

- 市全体で「満足（満足+やや満足）」が約72%、「不満（不満+やや不満）」が約28%と満足が不満を大きく上回っています。

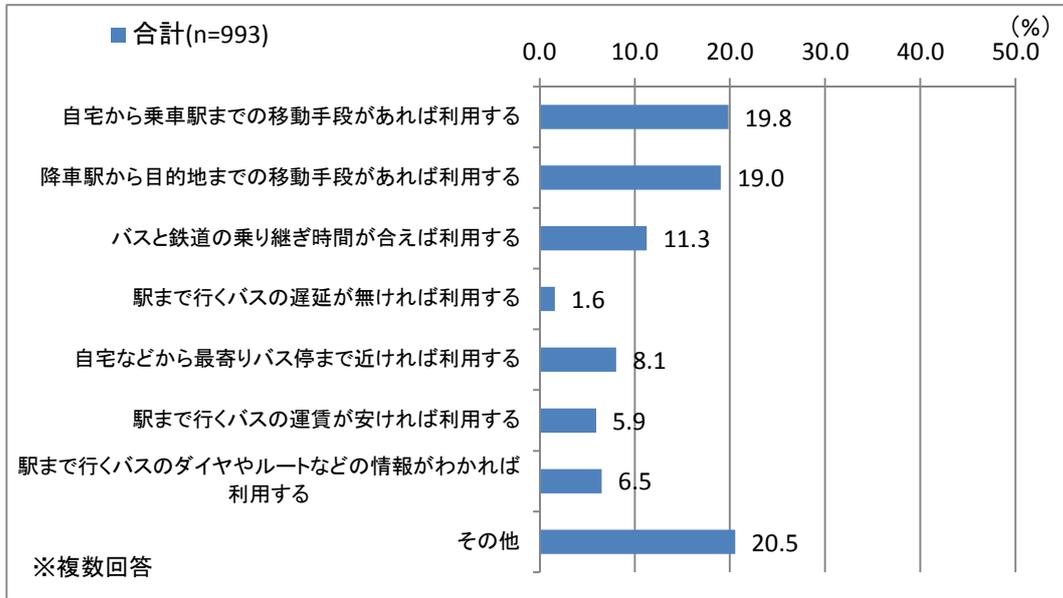
図 満足度



【問4③】 利用するための条件（※利用していない方のみ）

- 天竜浜名湖線を利用していない方が利用可能となる条件は、「自宅から乗車駅までの移動手段があれば利用する」が約20%、「降車駅から目的地までの移動手段があれば利用する」が約19%と、駅端末交通手段（2次交通）の確保が利用条件となっています。

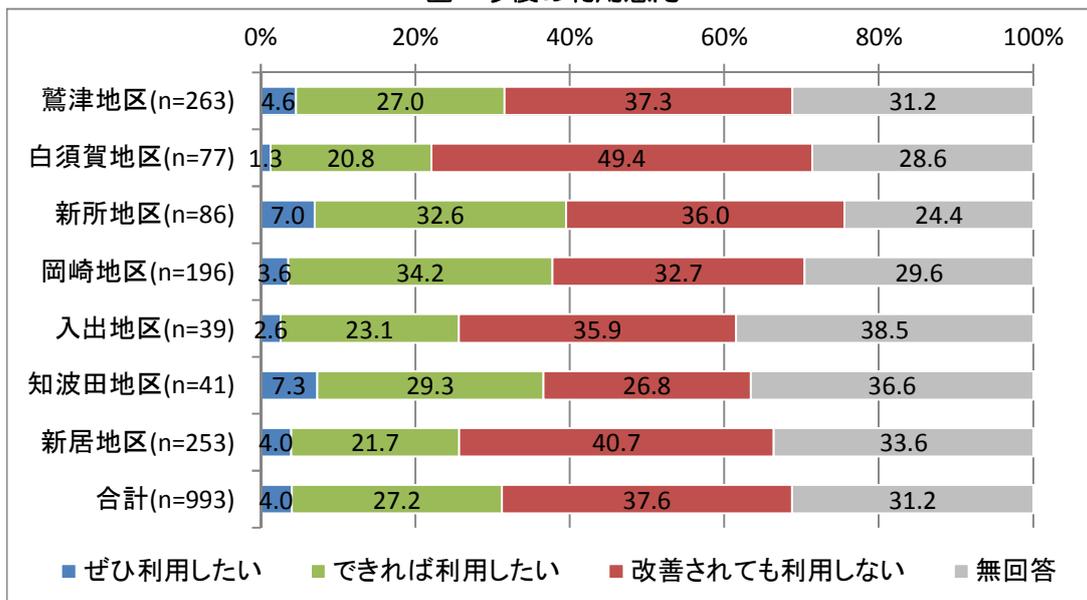
図 利用するための条件



【問4④】 今後の利用意向（※利用していない方のみ）

- 市全体で「利用したい（ぜひ+できれば）」が約31%を占める一方、「改善されても利用しない」が約38%存在しています。

図 今後の利用意向



<遠鉄バス浜名線>

【問5①】 利用する頻度

- 市全体の遠鉄バス浜名線利用割合は約5%となっています。遠鉄バス浜名線が経由する新居地区の利用割合は約9%となっています。

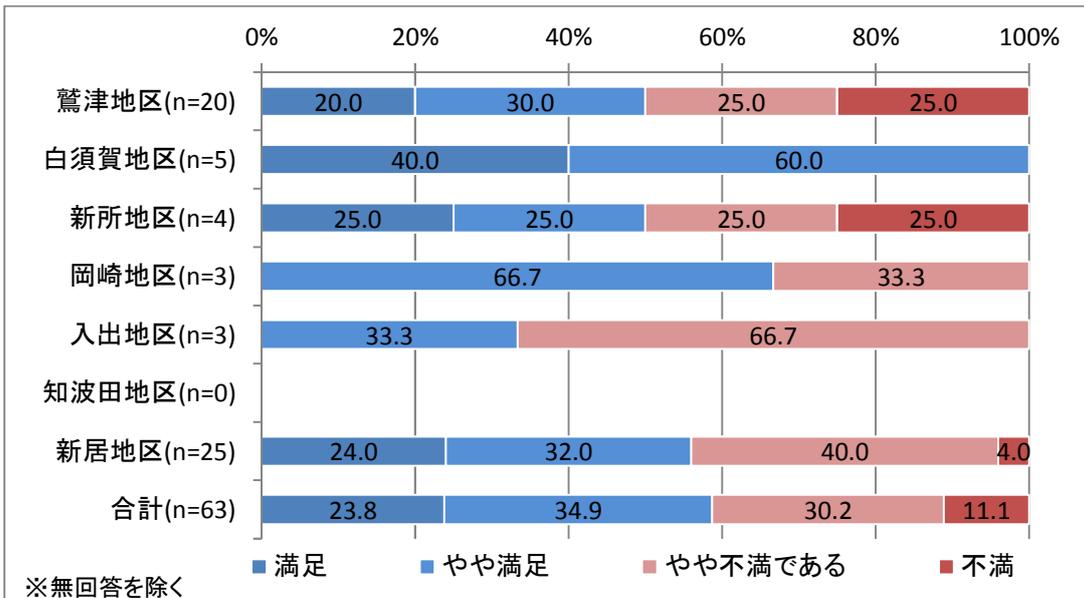
図 利用する頻度



【問5②】 満足度 (※利用している方のみ)

- 市全体で「満足 (満足+やや満足)」が約59%、「不満 (不満+やや不満)」が約41%と満足が不満を上回っています。

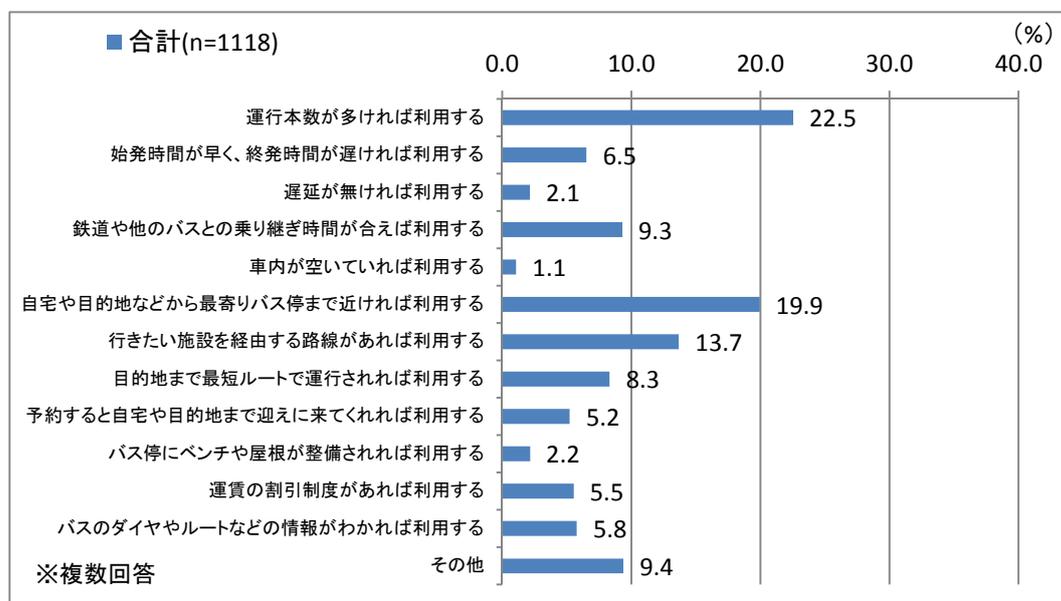
図 満足度



【問5③】 利用するための条件（※利用していない方のみ）

- 遠鉄バス浜名線を利用していない方が利用可能となる条件は、「運行本数が多ければ利用する」が約23%と最も多く、次いで「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ利用する」が約20%の順となっています。

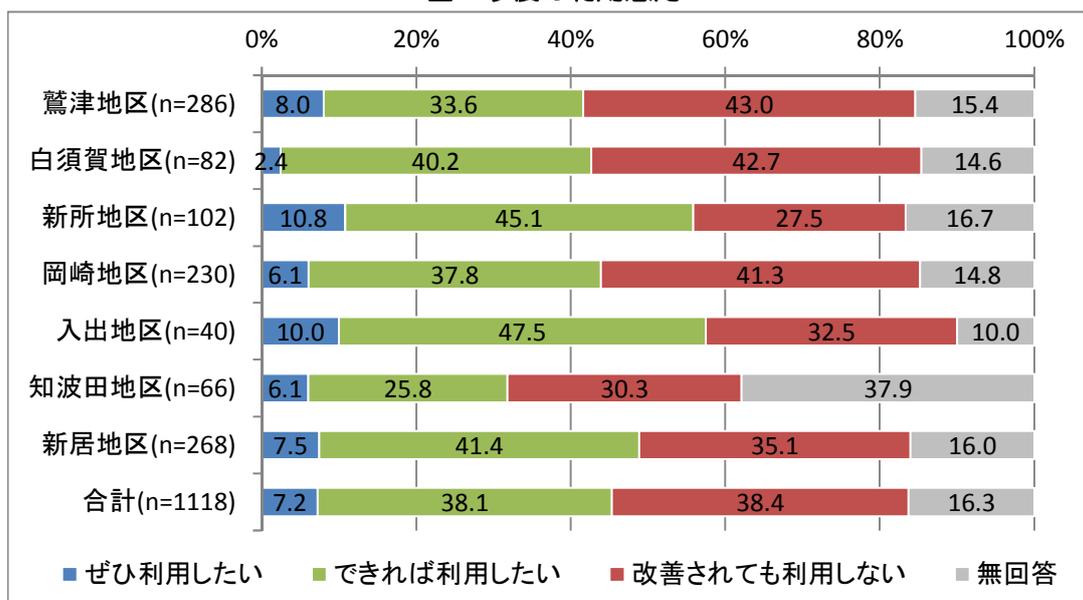
図 利用するための条件



【問5④】 今後の利用意向（※利用していない方のみ）

- 市全体で「利用したい（ぜひ+できれば）」が約45%を占める一方、「改善されても利用しない」が約38%存在しています。

図 今後の利用意向

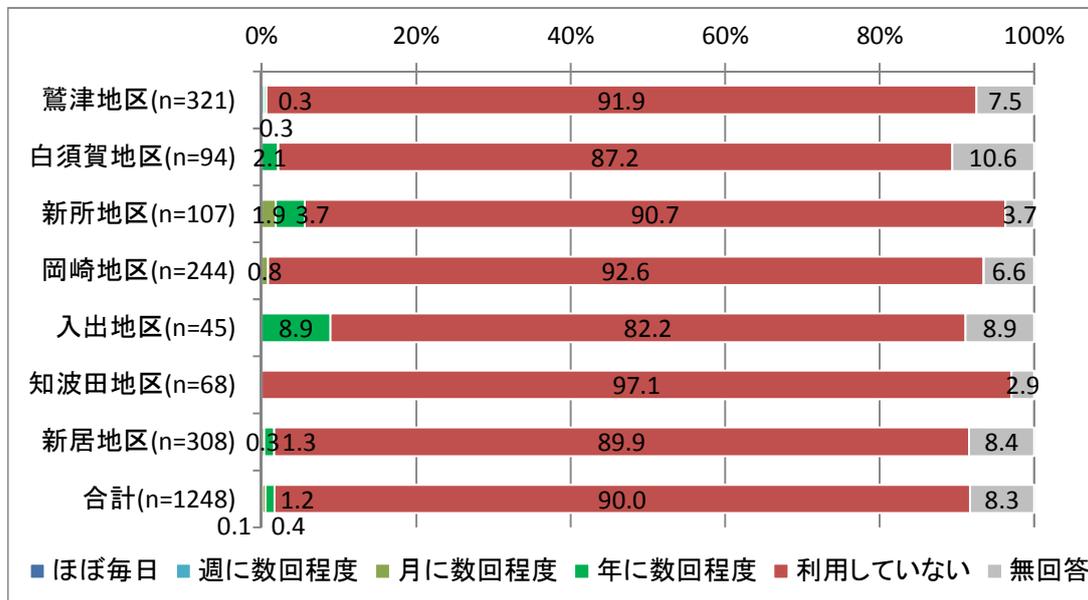


<自主運行バス浜名線>

【問5①】 利用する頻度

- 市全体の自主運行バス浜名線利用割合は約2%となっています。自主運行バス浜名線が経由する入出地区の利用割合は約9%となっています。

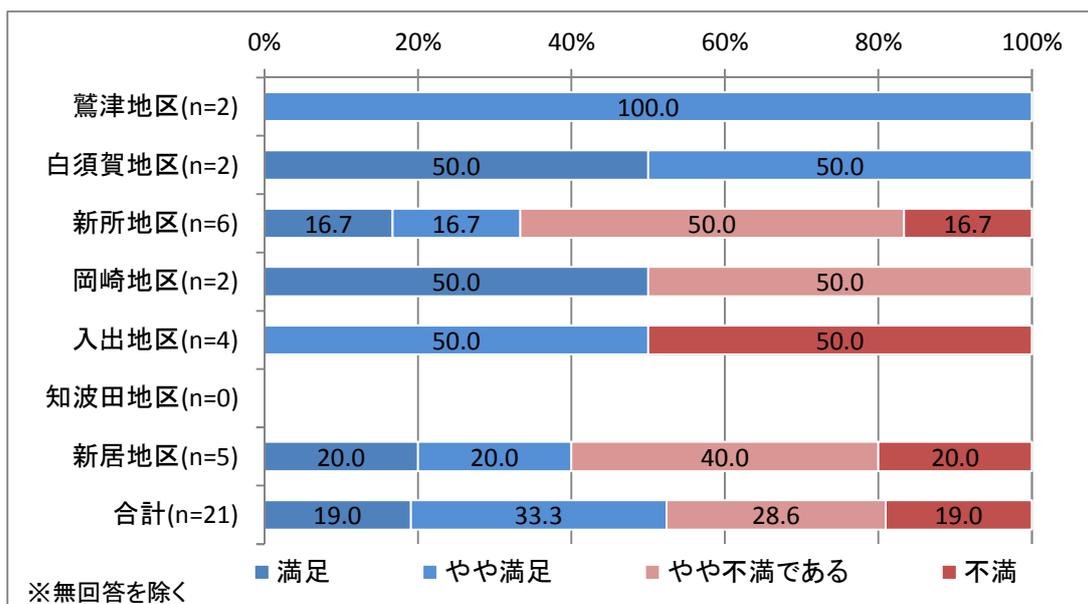
図 利用する頻度



【問5②】 満足度（※利用している方のみ）

- 市全体で「満足（満足+やや満足）」が約52%、「不満（不満+やや不満）」が約48%と満足が不満を若干上回っています。

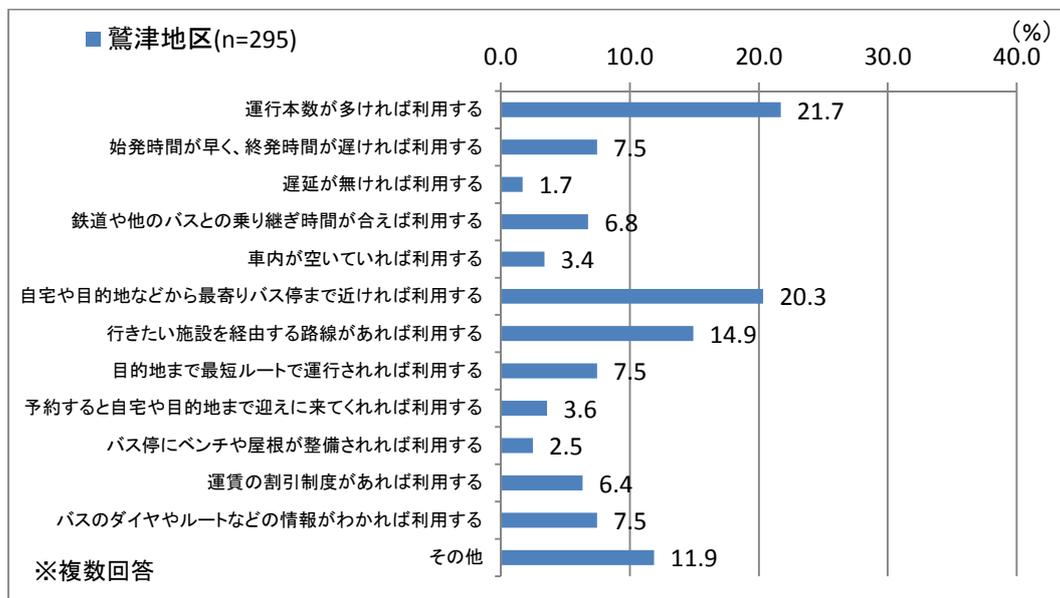
図 満足度



【問5③】 利用するための条件（※利用していない方のみ）

- 自主運行バス浜名線を利用していない方が利用可能となる条件は、「運行本数が多ければ利用する」が約22%と最も多く、次いで「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ利用する」が約20%の順となっています。

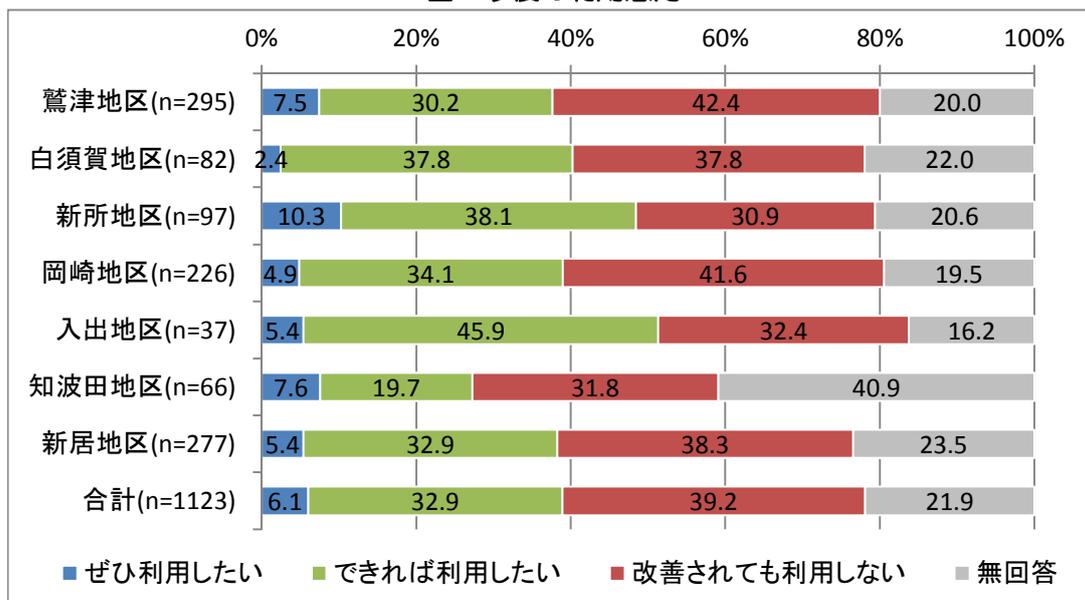
図 利用するための条件



【問5④】 今後の利用意向（※利用していない方のみ）

- 市全体で「利用したい（ぜひ+できれば）」が約39%を占める一方、「改善されても利用しない」が約39%存在しています。

図 今後の利用意向

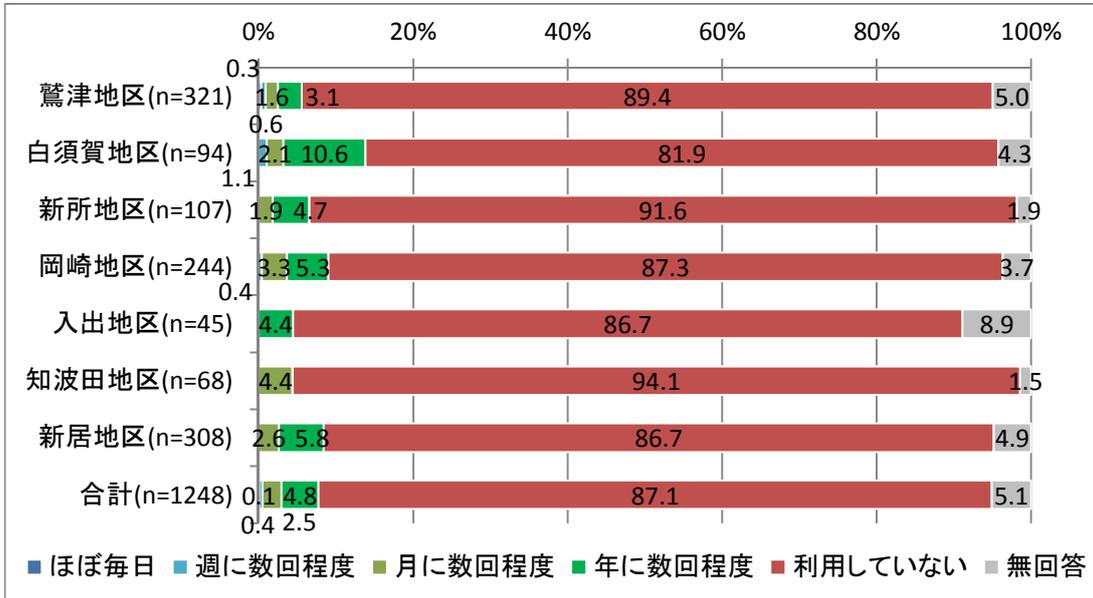


<コーちゃんバス>

【問5①】 利用する頻度

- 市全体のコーちゃんバス利用割合は約8%となっています。市内で最も多く利用されている白須賀地区では約14%を占めています。

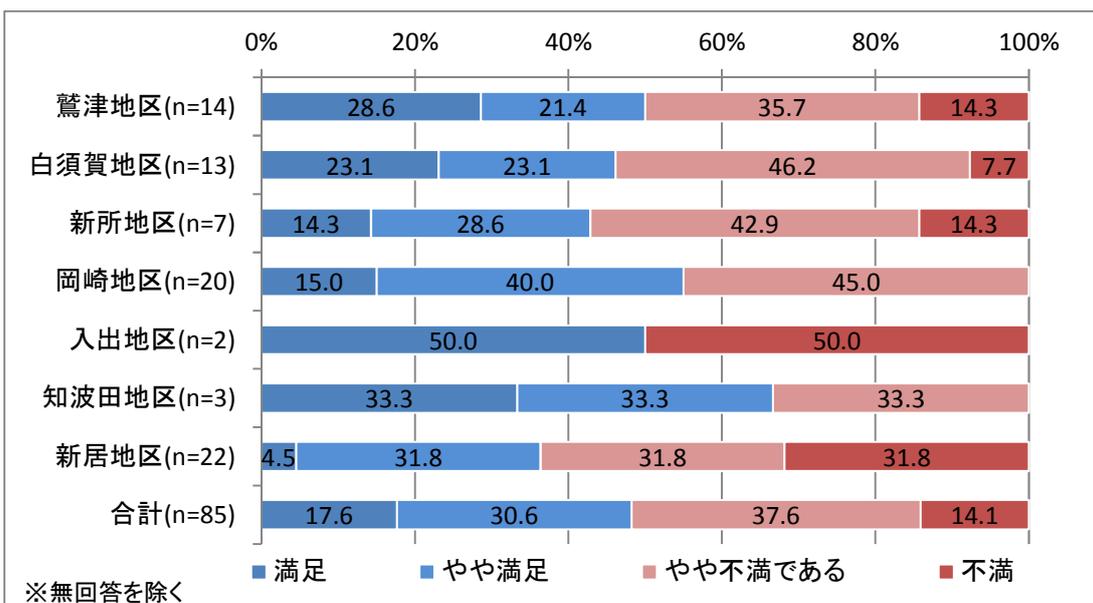
図 利用する頻度



【問5②】 満足度（※利用している方のみ）

- 市全体で「満足（満足+やや満足）」が約48%、「不満（不満+やや不満）」が約52%と不満が満足を若干上回っています。

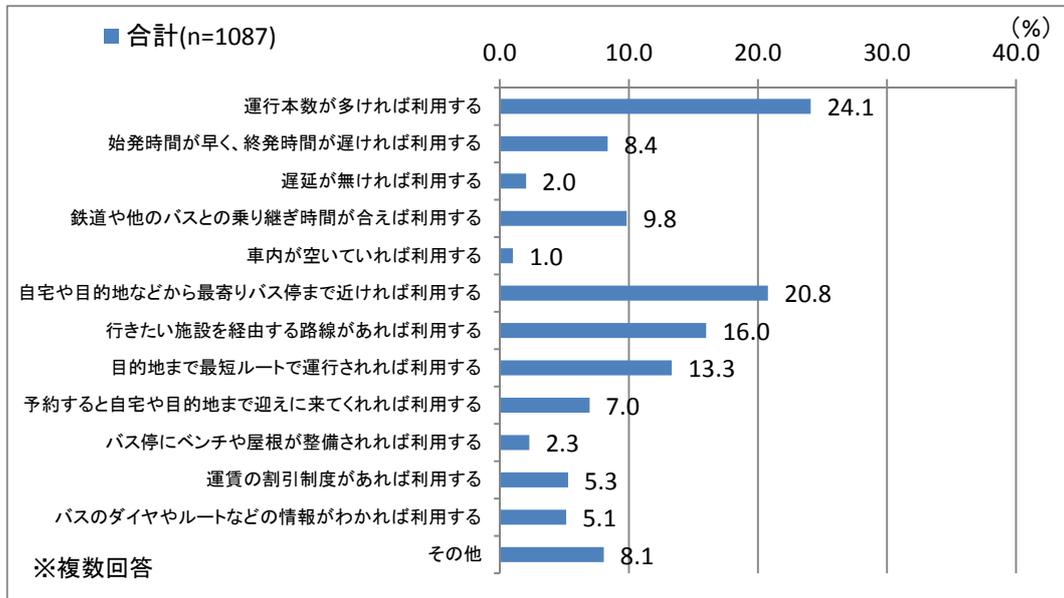
図 満足度



【問5③】 利用するための条件（※利用していない方のみ）

- コーちゃんバスを利用していない方が利用可能となる条件は、「運行本数が多ければ利用する」が約24%と最も多く、次いで「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ利用する」が約21%の順となっています。

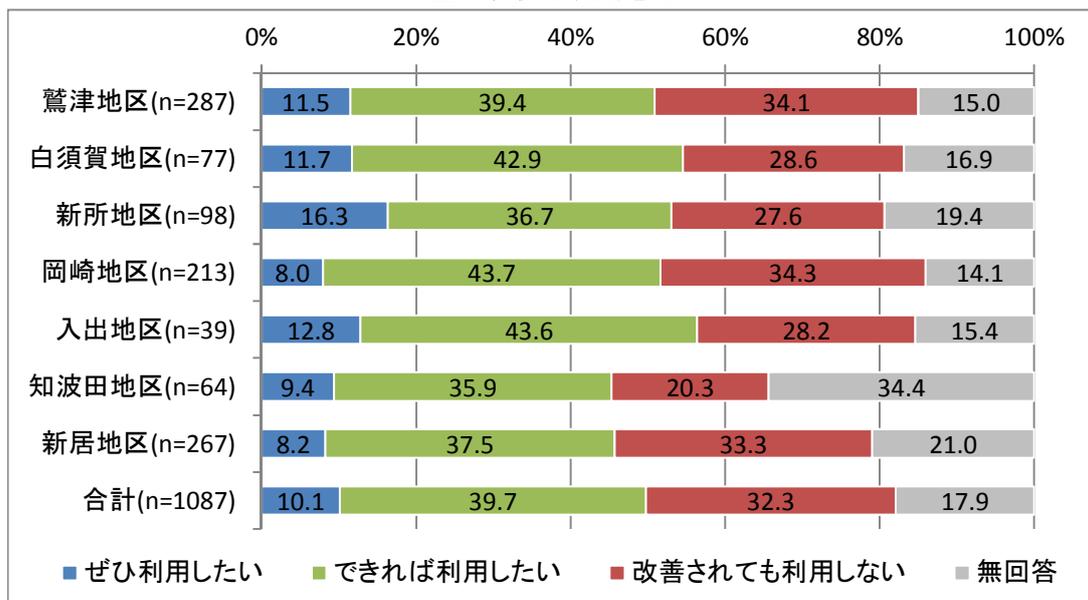
図 利用するための条件



【問5④】 今後の利用意向（※利用していない方のみ）

- 市全体で「利用したい（ぜひ+できれば）」が約50%を占める一方、「改善されても利用しない」が約32%存在しています。

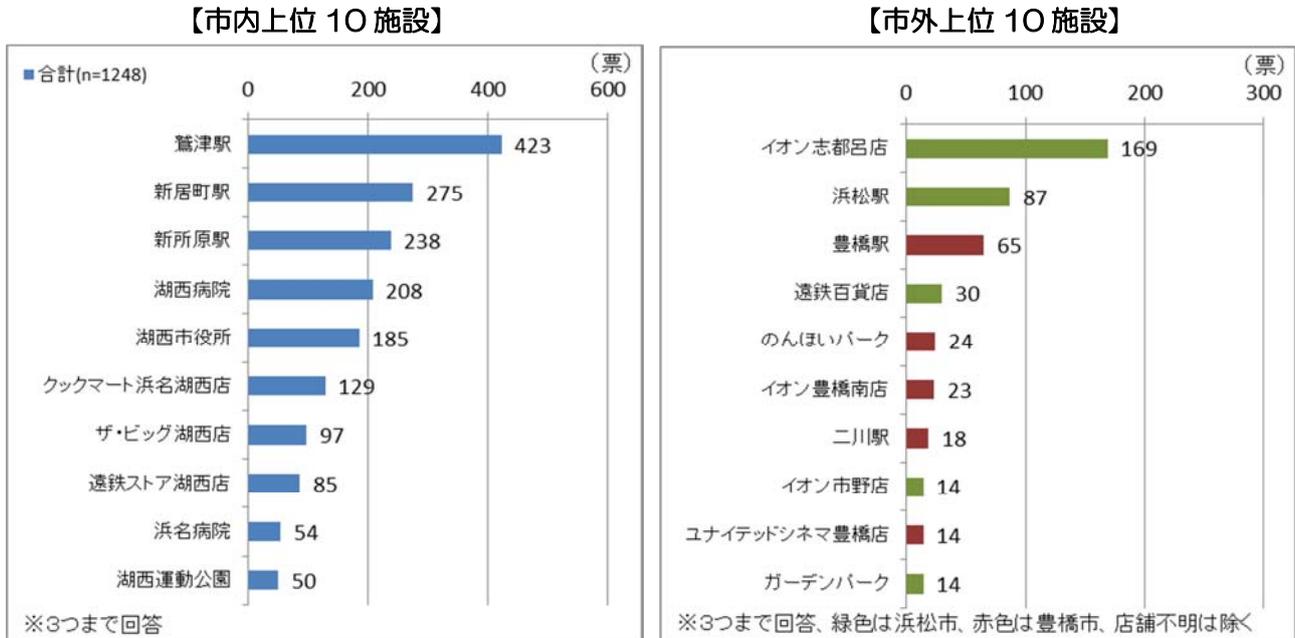
図 今後の利用意向



【問6】バスで行きたい施設

- バスで行きたい施設は、市内では「鷺津駅」、「新居町駅」、「新所原駅」といった鉄道駅が上位3位を占め、「湖西病院」、「湖西市役所」の順となっています。市外では「イオン志都呂店」が多くなっています。

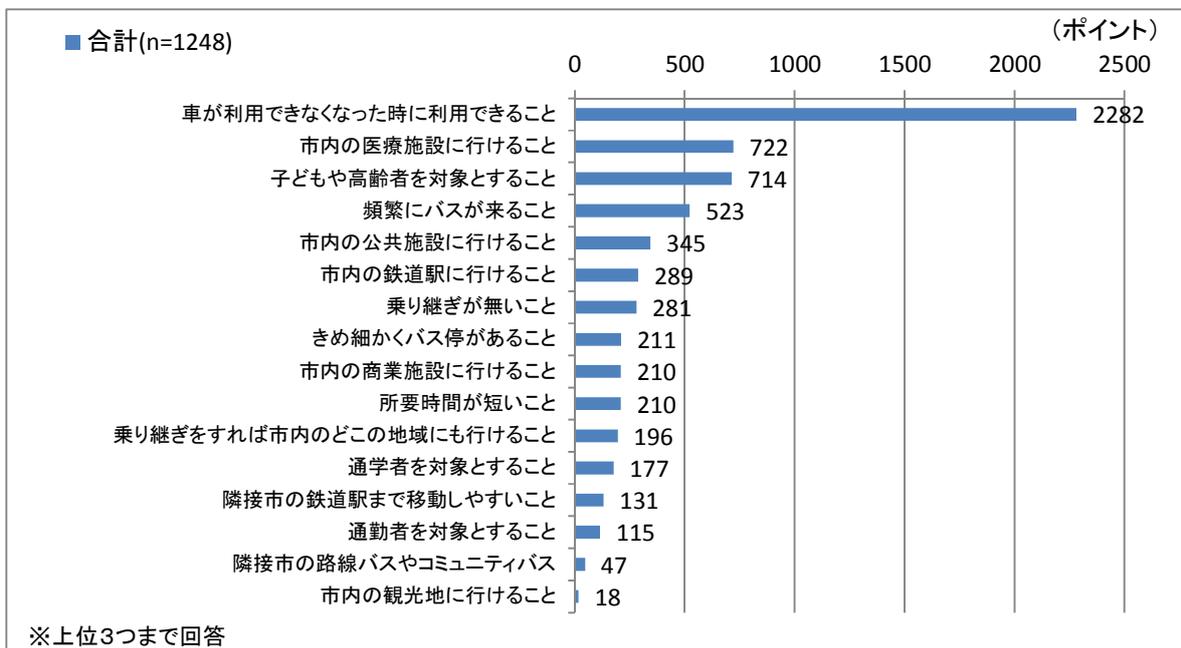
図 バスで行きたい施設



【問7】優先したい今後の市内を運行するバスの方向性

- 今後のバスの方向性は、「車が利用できなくなった時に利用できること」が最も多く、次いで「市内の医療施設に行けること」、「子どもや高齢者を対象とすること」の順となっています。

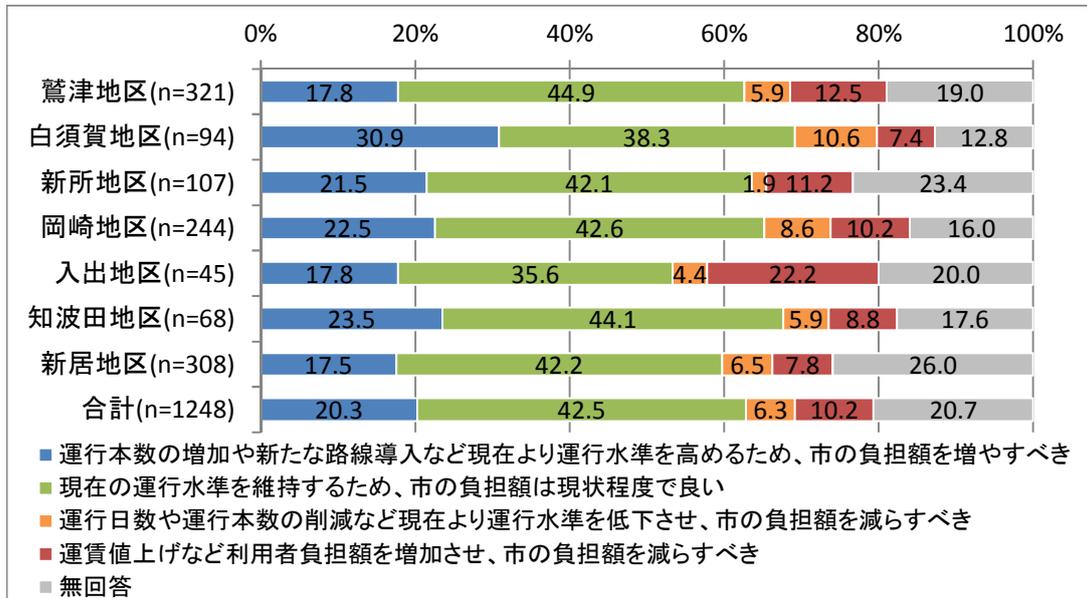
図 バスの方向性



【問 8】 今後の公共交通への費用負担

- 今後の公共交通への費用負担の考えは、市全体で「現在の運行水準を維持するため、市の負担額は現状程度で良い」が約 43%と最も多く、次いで「運行本数の増加や新たな路線導入など現在より運行水準を高めるため、市の負担額を増やすべき」が約 20%を占めています。

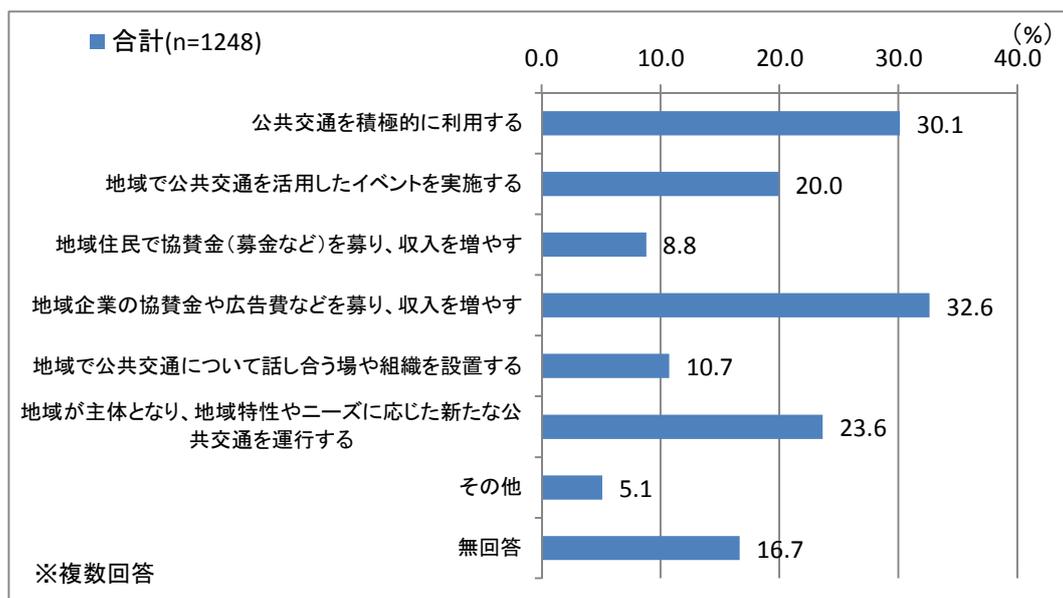
図 今後の公共交通への費用負担



【問 11】 地域の公共交通を維持するために、取り組んでもよいと思うもの

- 公共交通の維持に向けた取り組みのあり方については、「地域企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」が約 33%と最も多く、次いで「公共交通を積極的に利用する」が約 30%の順となっています。

図 取り組んでもよいと思うもの



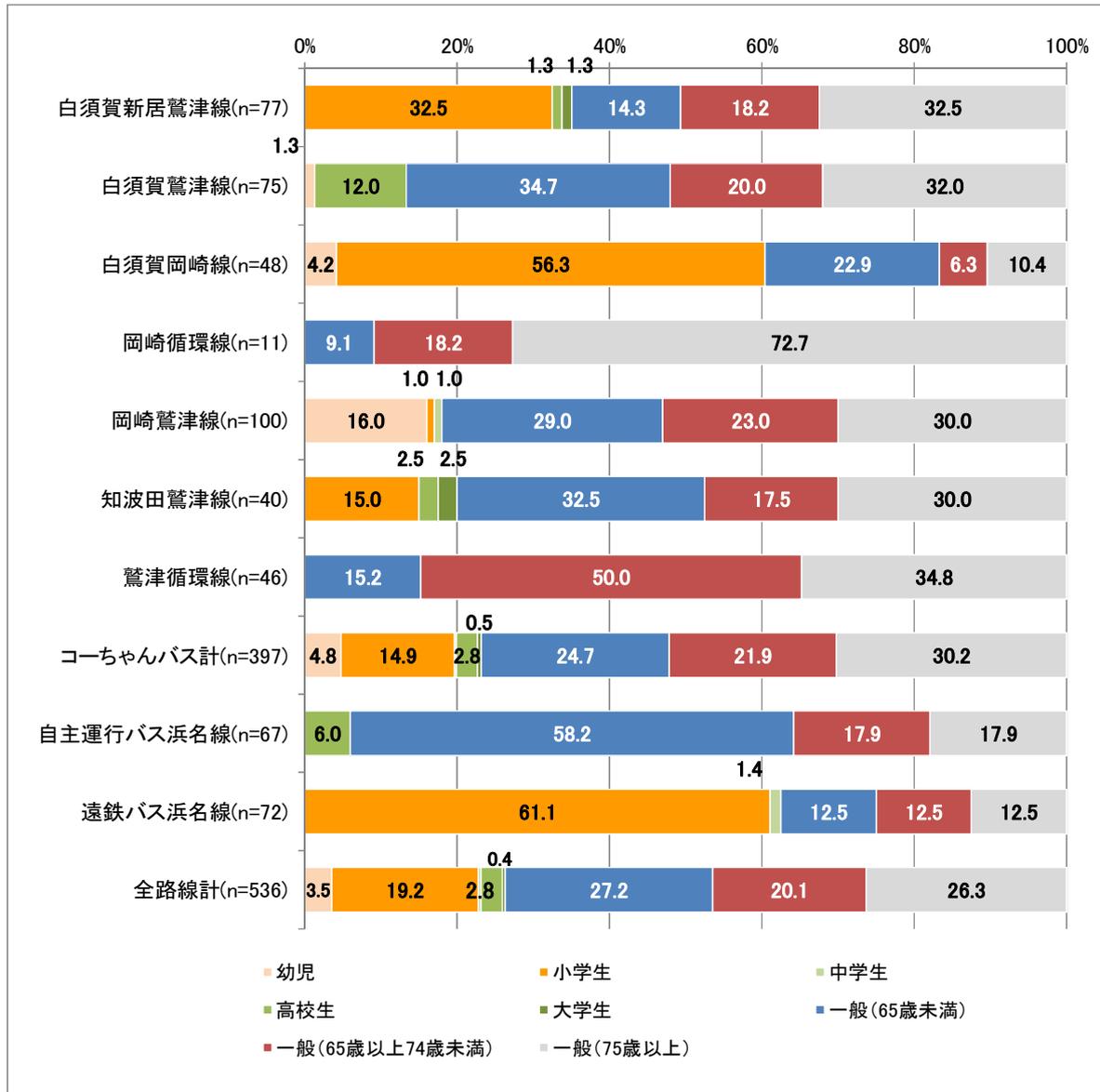
(2) バス利用者ヒアリングの集計結果

①利用者属性

【問2】年齢

- バス利用者の年齢層は、路線により異なり、白須賀新居鷺津線、白須賀岡崎線、遠鉄バス浜名線は「高校生」の利用が主体を占めています。一方、鷺津循環線は「65歳以上の高齢者」が主体を占めています。

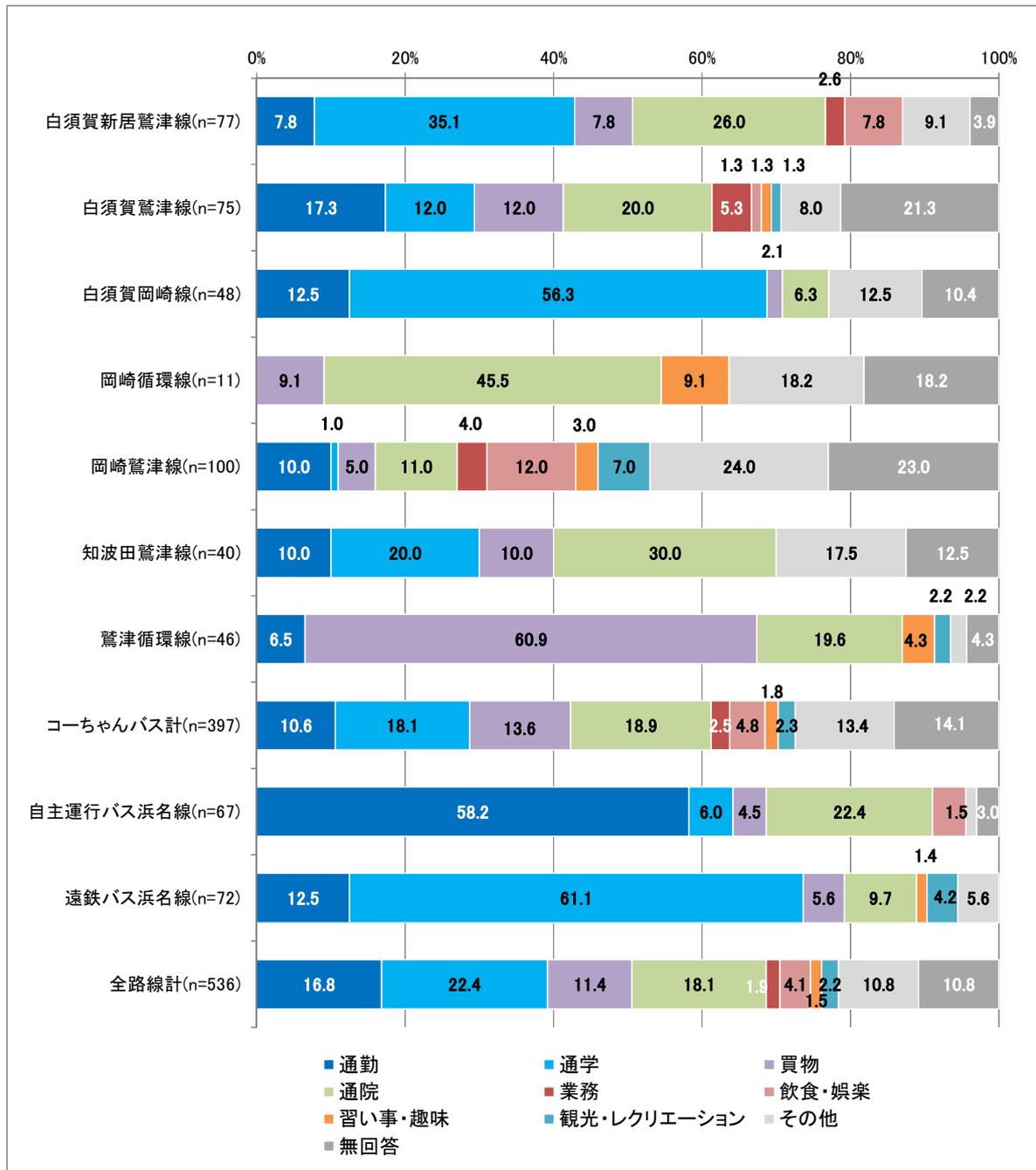
図 年齢



【問4】利用目的

➤ 利用目的についても路線により傾向は異なりますが、コーちゃんバス全体では多様な目的の利用がされる中、白須賀岡崎線、白須賀新居鷺津線は「通学」利用が多く、岡崎循環線、知波田鷺津線は「通院」利用が多く見られます。一方、自主運行バス浜名線では「通勤」、遠鉄バス浜名線では「通学」利用が多く見られます。

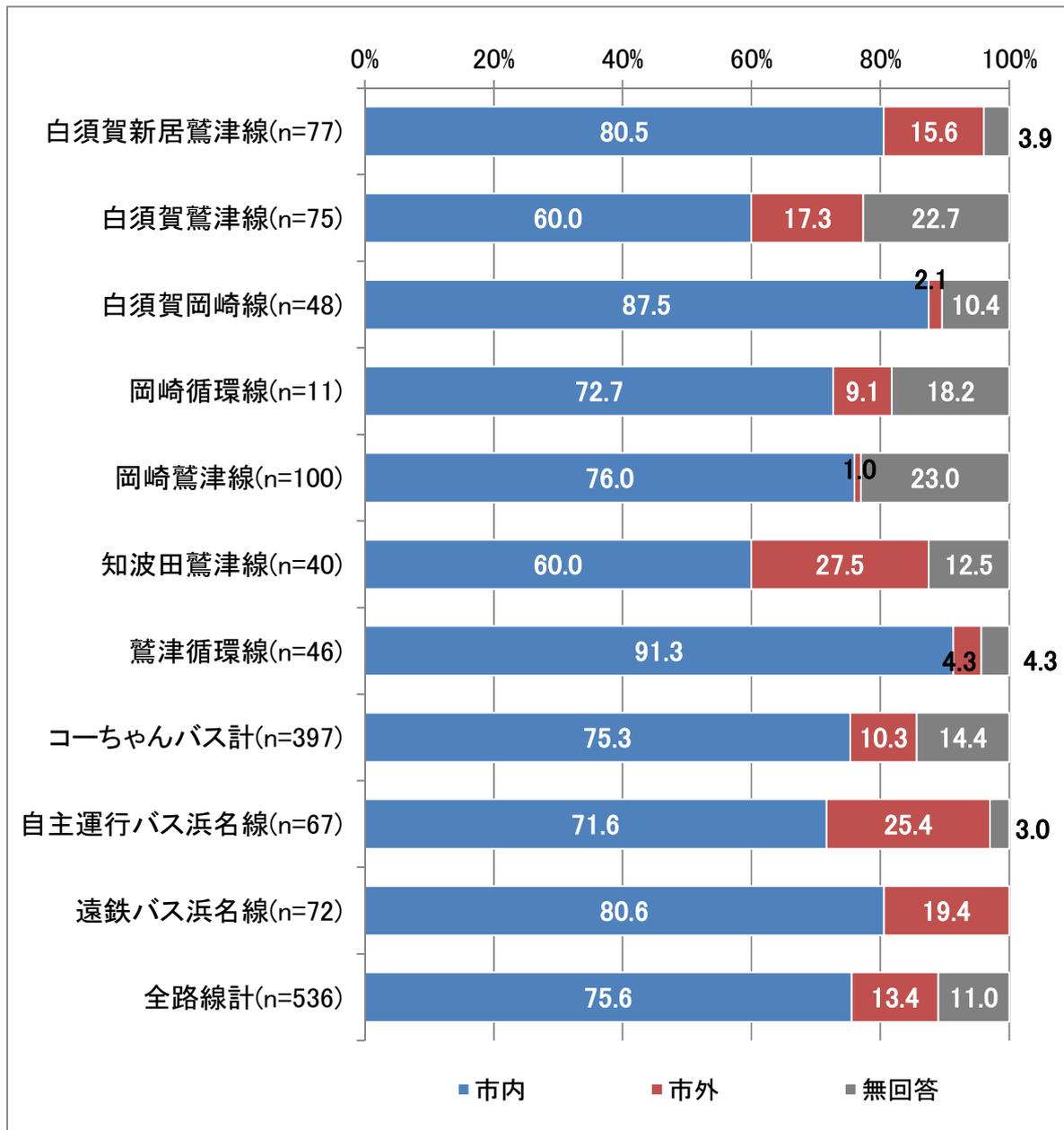
図 利用目的



【問5】最終目的地

- 最終目的地は、各路線、バス種別とも「市内」が約 61 から 91%と主体を占めています。また、知波田鷺津線、自主運行バス浜名線では「市外」が約 25~28%存在しています。市外へ運行する遠鉄バス浜名線では、先の利用目的で「通学」利用者が主体を占めているため、最終目的地を「市内」とする割合が多くなっていると推察される。

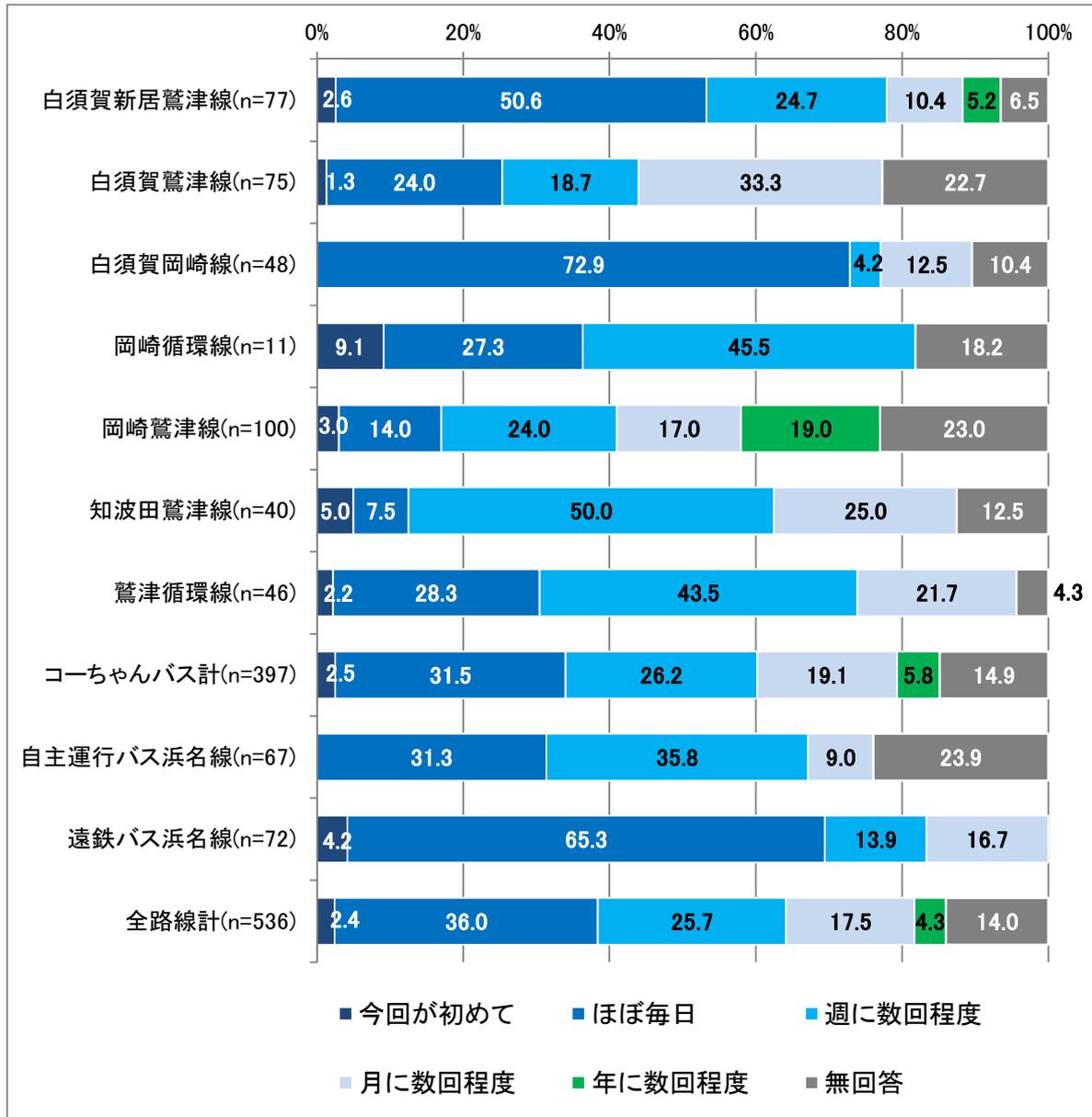
図 最終目的地



【問6】利用頻度

➤ 利用頻度は、各路線、バス種別とも「週に数回程度」以上利用する割合が約41%～79%と主体を占めています。

図 利用頻度



【問8】 乗り継ぎ状況と乗り継ぎ手段

➤ 乗り継ぎ割合は、全路線計で乗車前約 14%、乗車後約 16%となっています。

図 乗り継ぎ状況（乗車前）

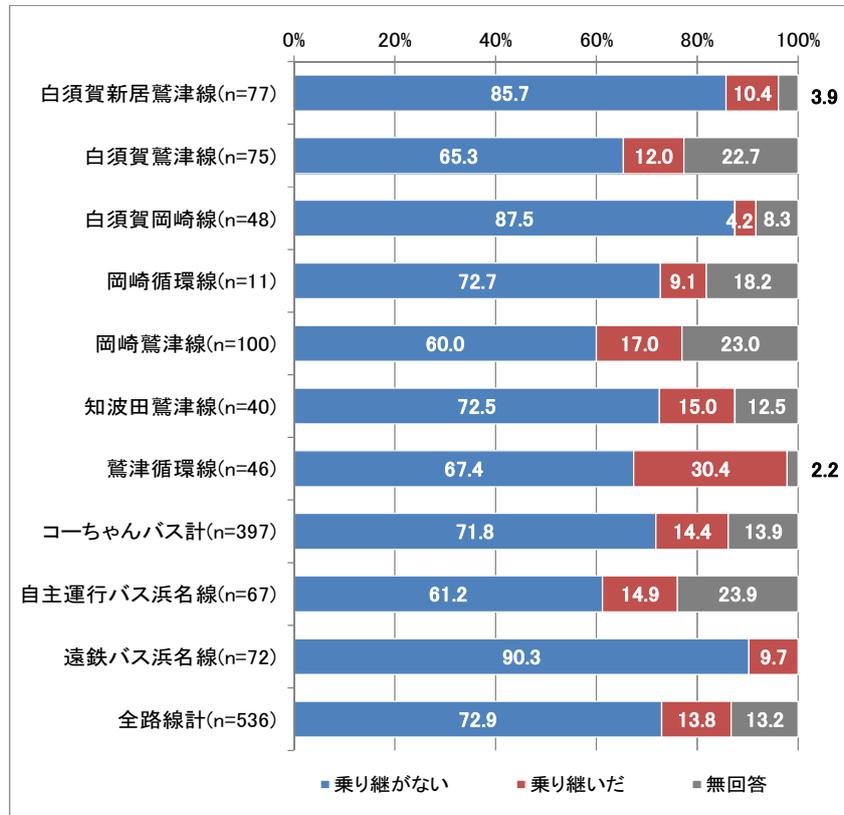
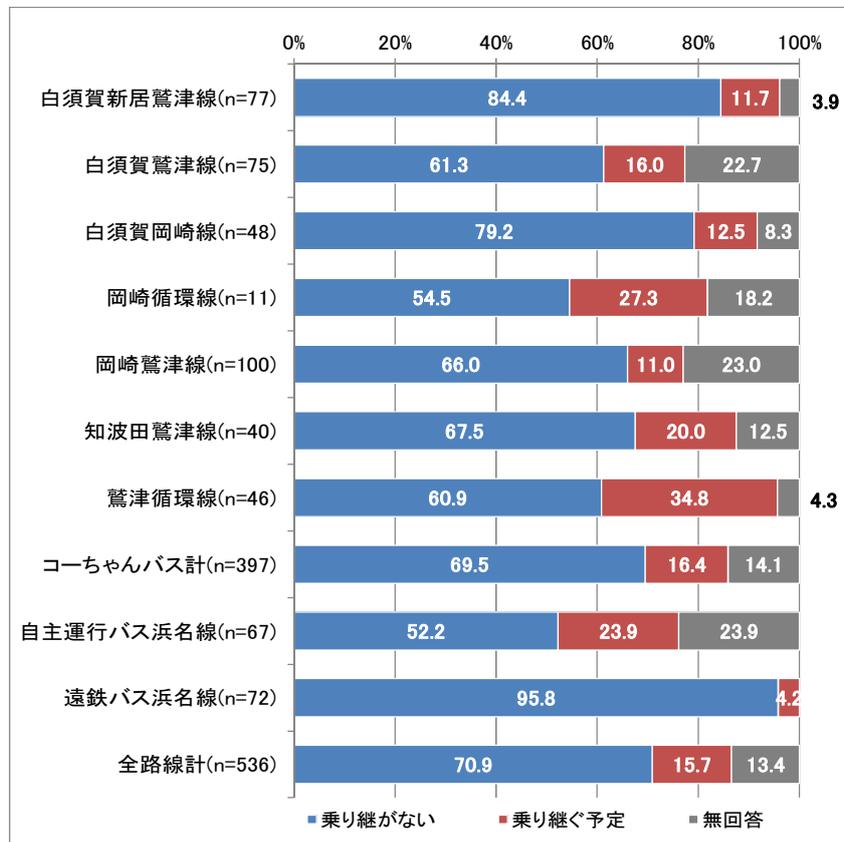
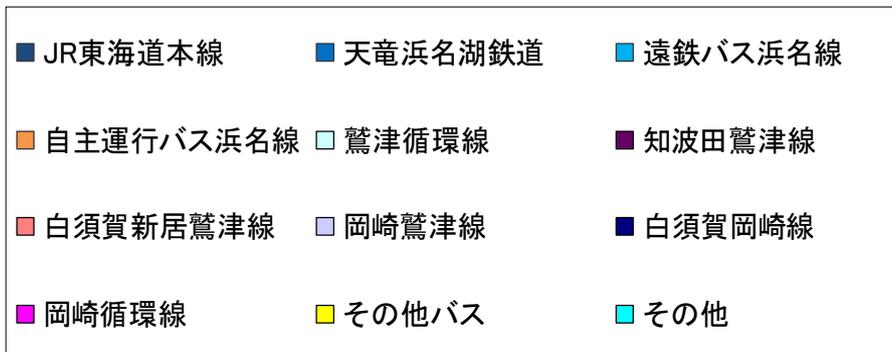
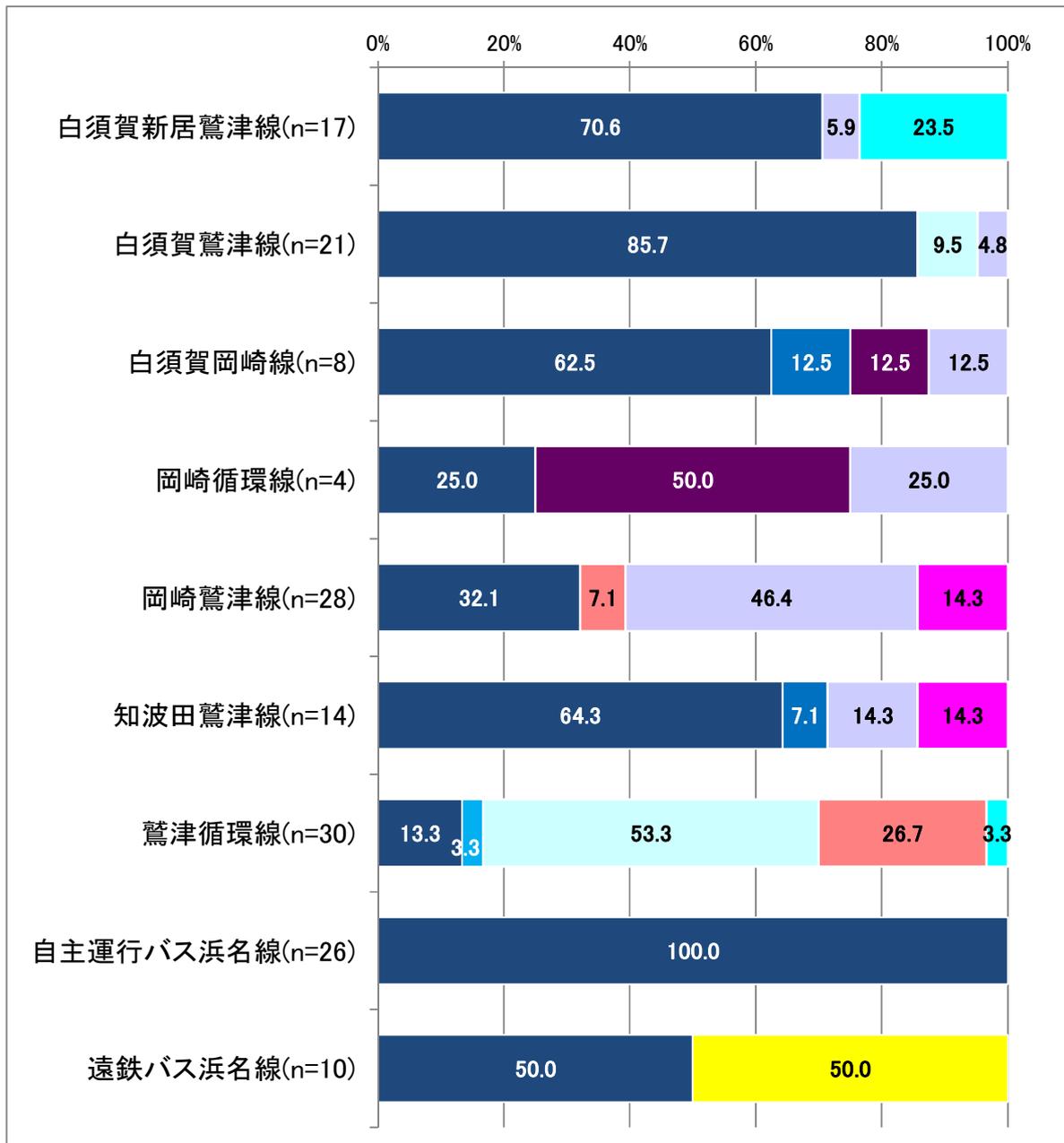


図 乗り継ぎ状況（乗車後）



➤ 乗り継ぎ手段は、多くの路線で「東海道本線」が多く、バス路線相互の乗り継ぎも見られる。

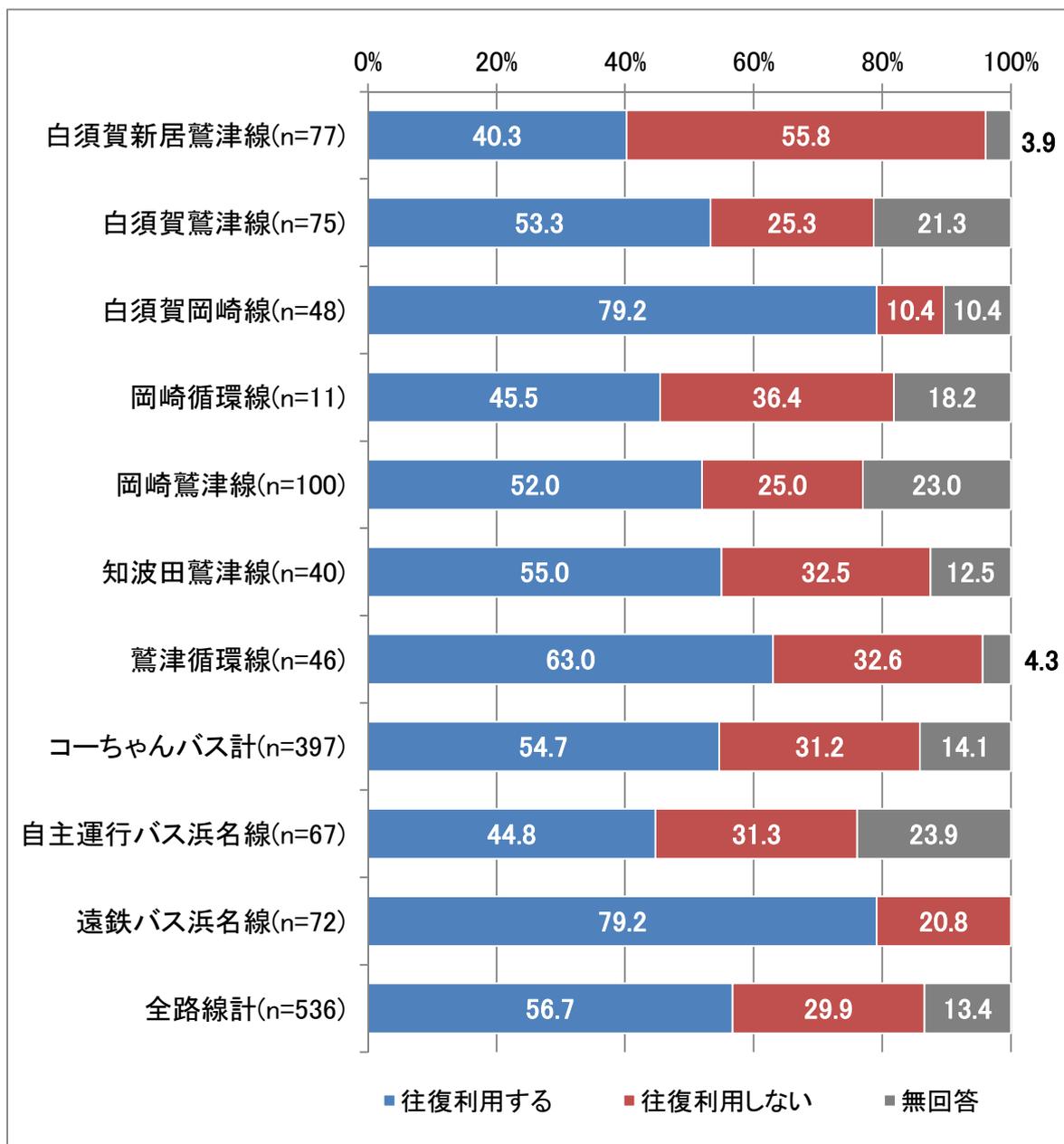
図 乗り継ぎ手段（乗継利用者のみ）



【問9】 往復利用と利用時間帯

- 路線、バス種別により異なるものの、全路線計で「往復利用」は約57%となっています。白須賀鷺津線、遠鉄バス浜名線では「往復利用」が約79%を占めています。

図 往復利用

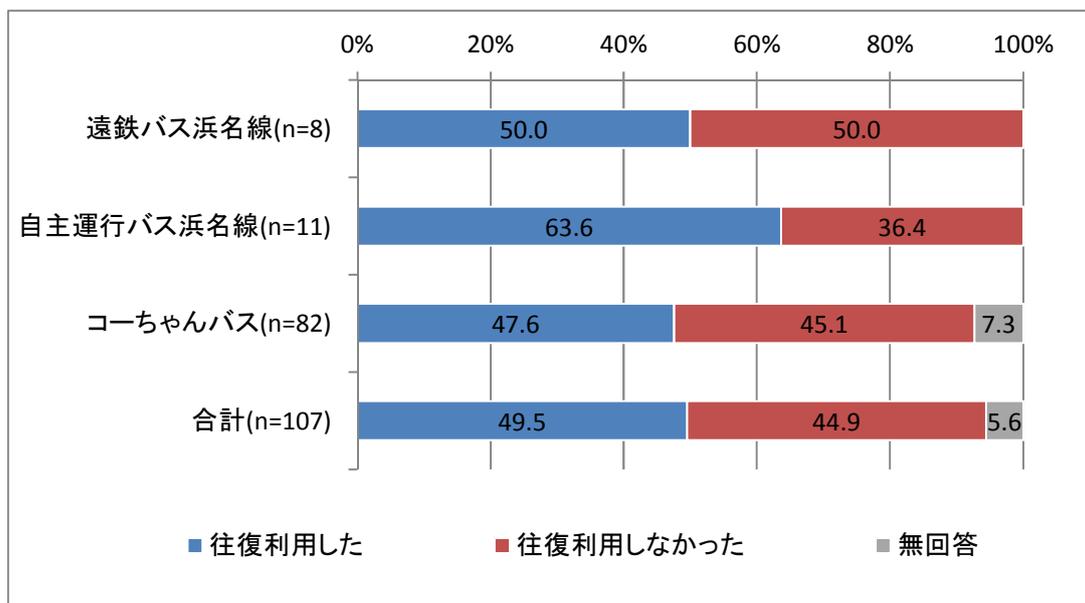


(3) バス利用者アンケートの集計結果

【問1⑨】往復利用

- 往復利用しなかった理由は、全路線計で「利用したい時間と合わないから」が約31%となっています。
- 往復利用しなかった際に利用した交通手段は、全路線計で「自動車（他の人が運転）」が約23%を占めています。

図 往復利用



往復利用しなかった理由と往復利用しなかった際に利用した交通手段

図 往復利用しなかった理由（片道利用者のみ）

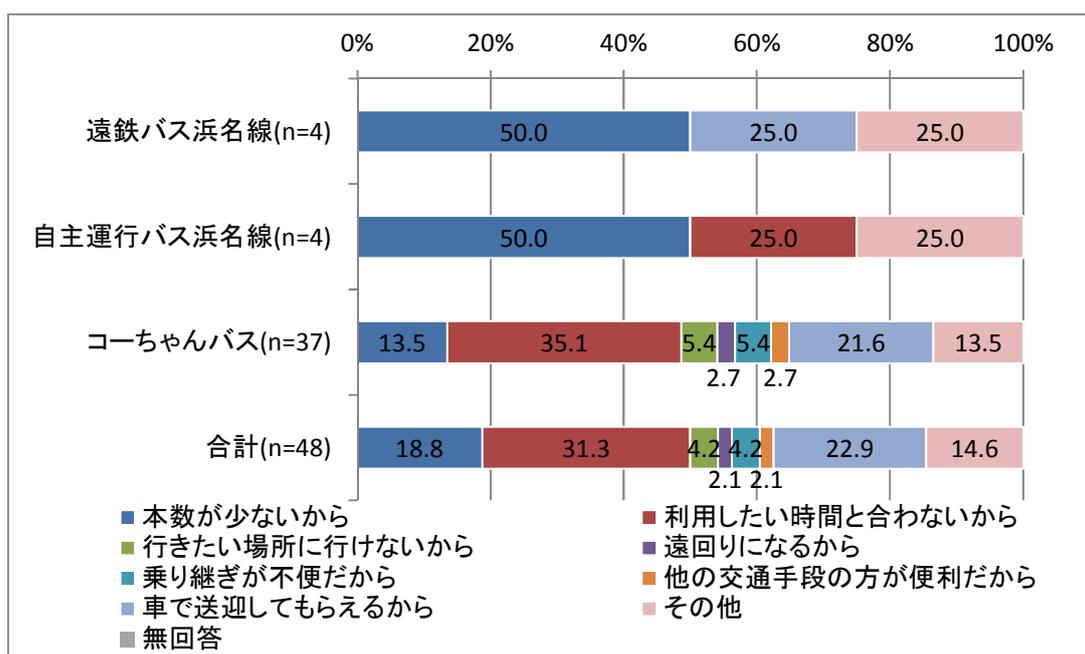
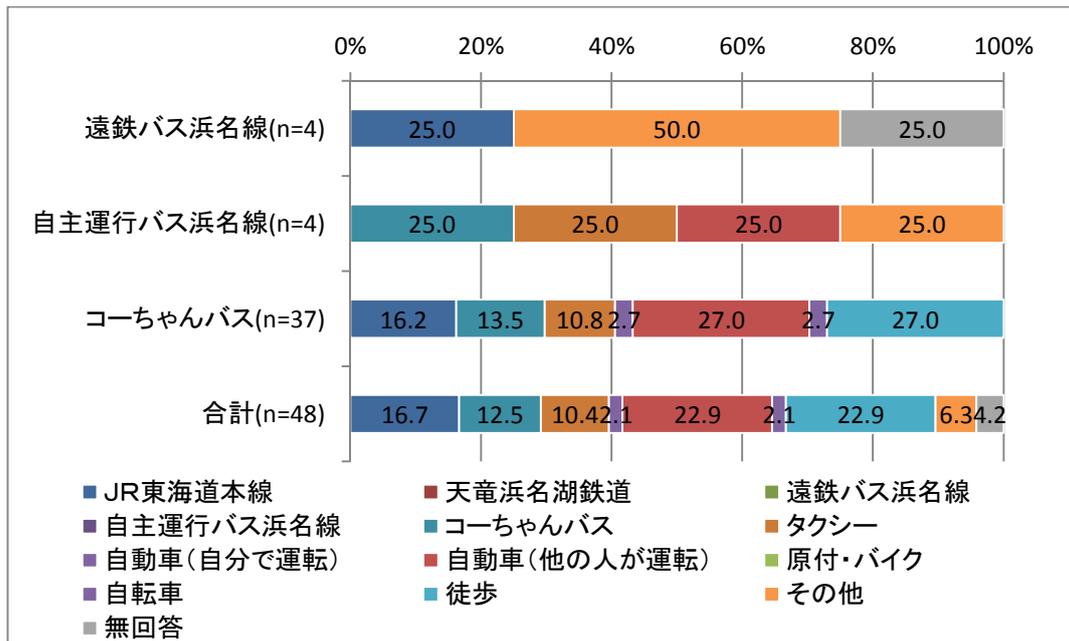


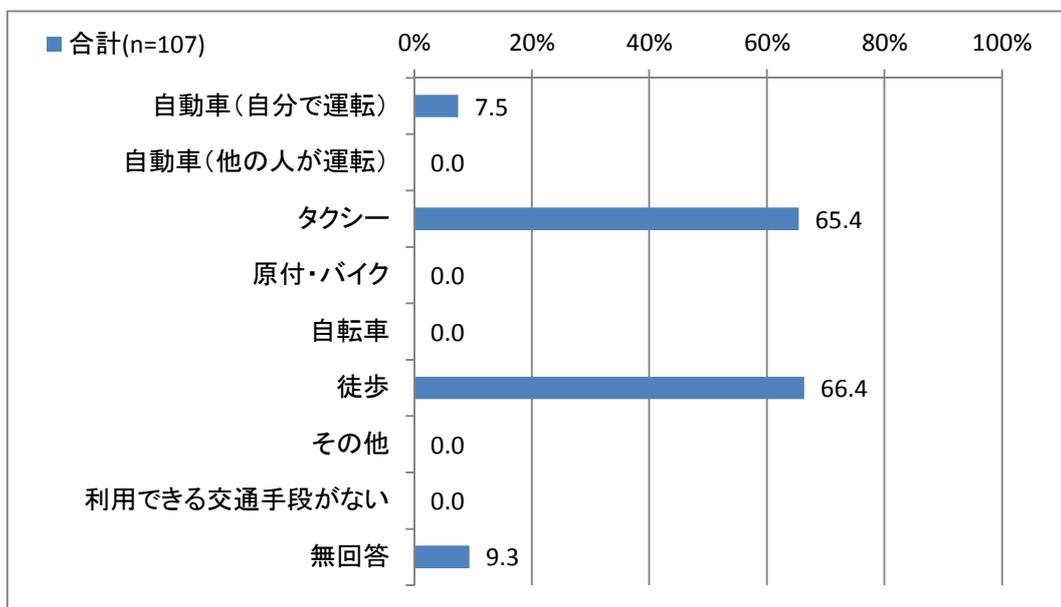
図 往復利用しなかった際に利用した交通手段（片道利用者のみ）



【問2】バス以外に利用できる交通手段

➤ 全路線計で「徒歩」は約67%、「タクシー」は約66%となっています。

図 バス以外に利用できる交通手段

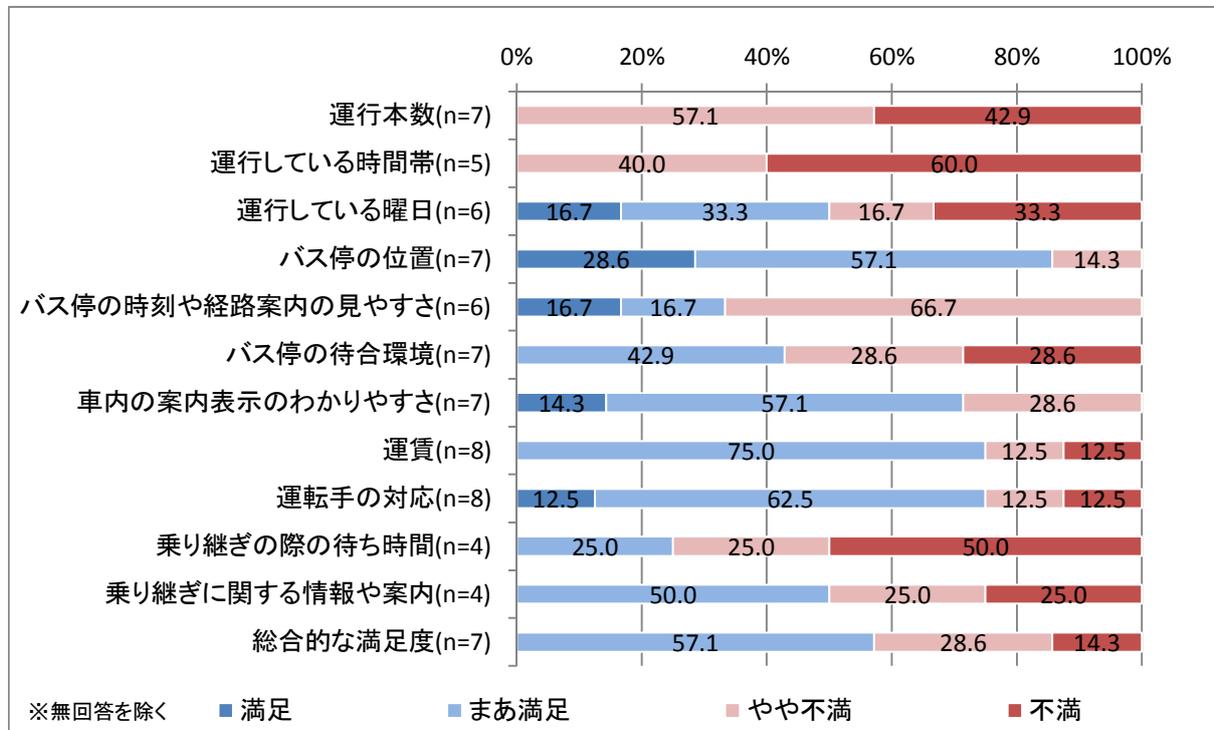


②バスの満足度と重要度について

【問3 遠鉄バス浜名線】満足度

- 遠鉄バス浜名線では、「運行本数」「運行している時間帯」「乗り継ぎの際の待ち時間」の「不満（不満+やや不満）」が高くなっています。

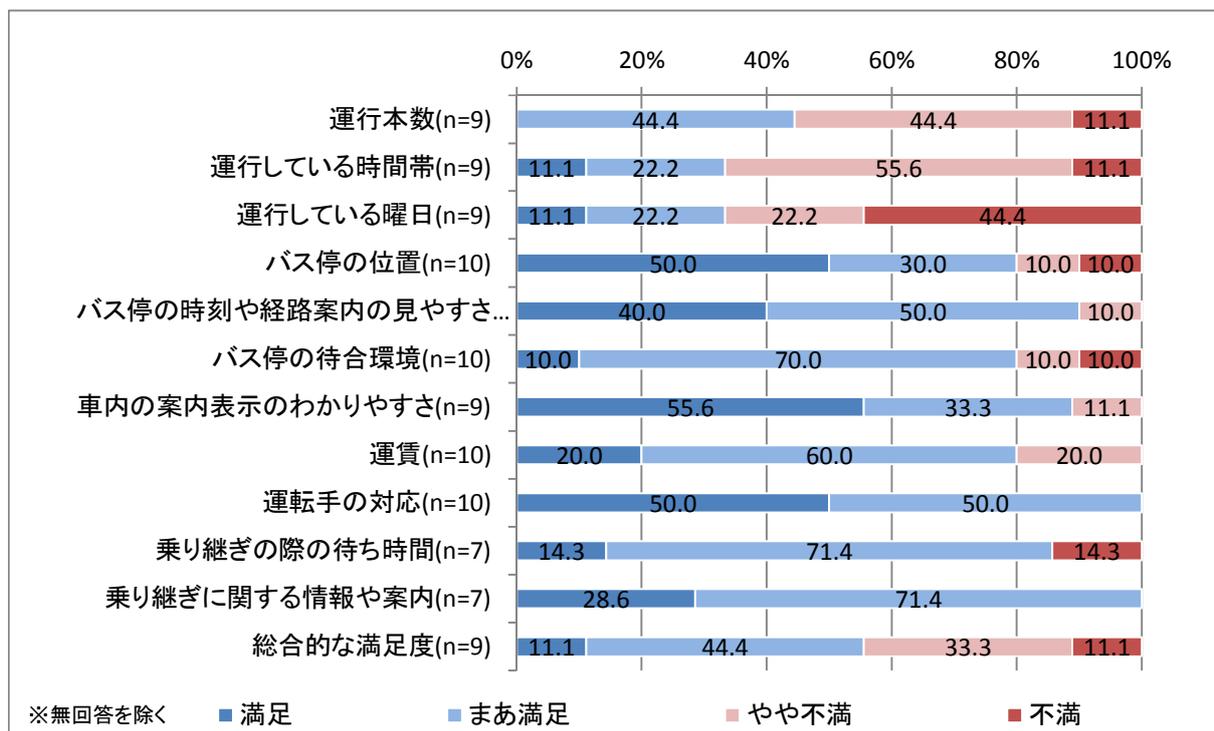
図 満足度（無回答を除く）



【問3 自主運行バス浜名線】満足度

- 自主運行バス浜名線では、「運行している時間帯」「運行している曜日」「運行本数」の「不満（不満+やや不満）」が高くなっています。

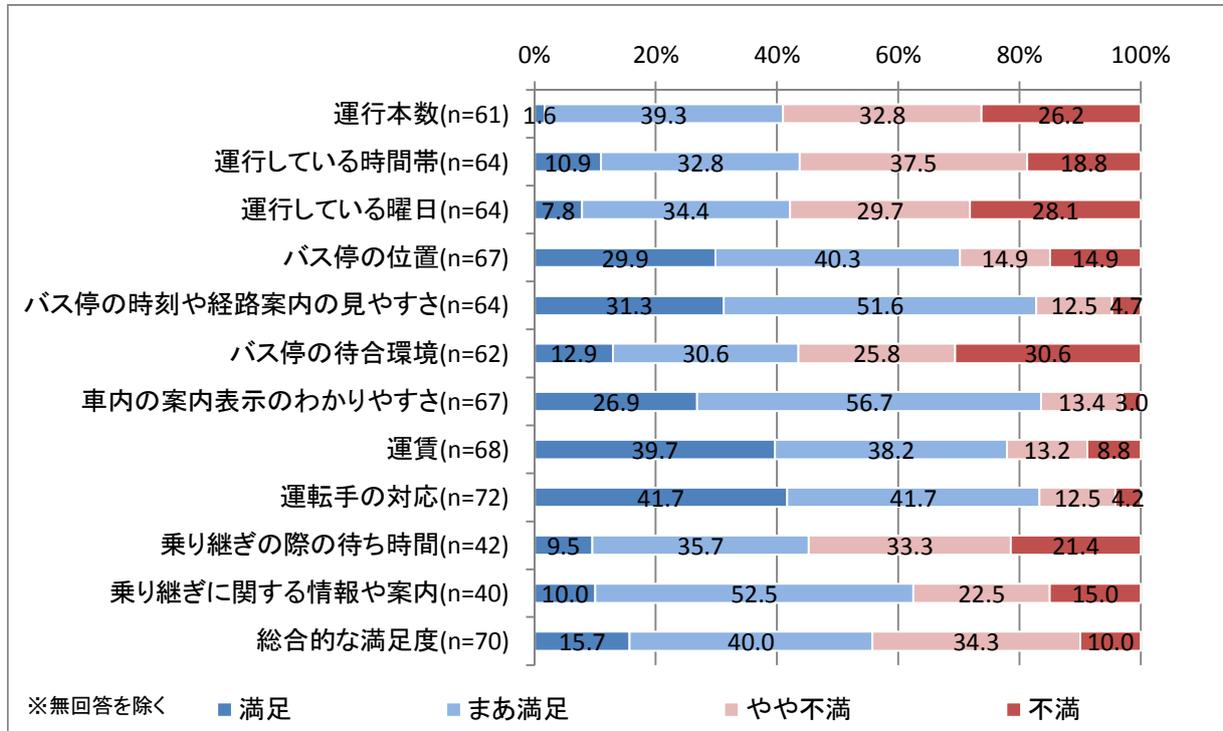
図 満足度（無回答を除く）



【問3 コーちゃんバス】満足度

- コーちゃんバスでは、「運行本数」「運行している曜日」「バス停の待合環境」の「不満（不満+やや不満）」が高くなっています。

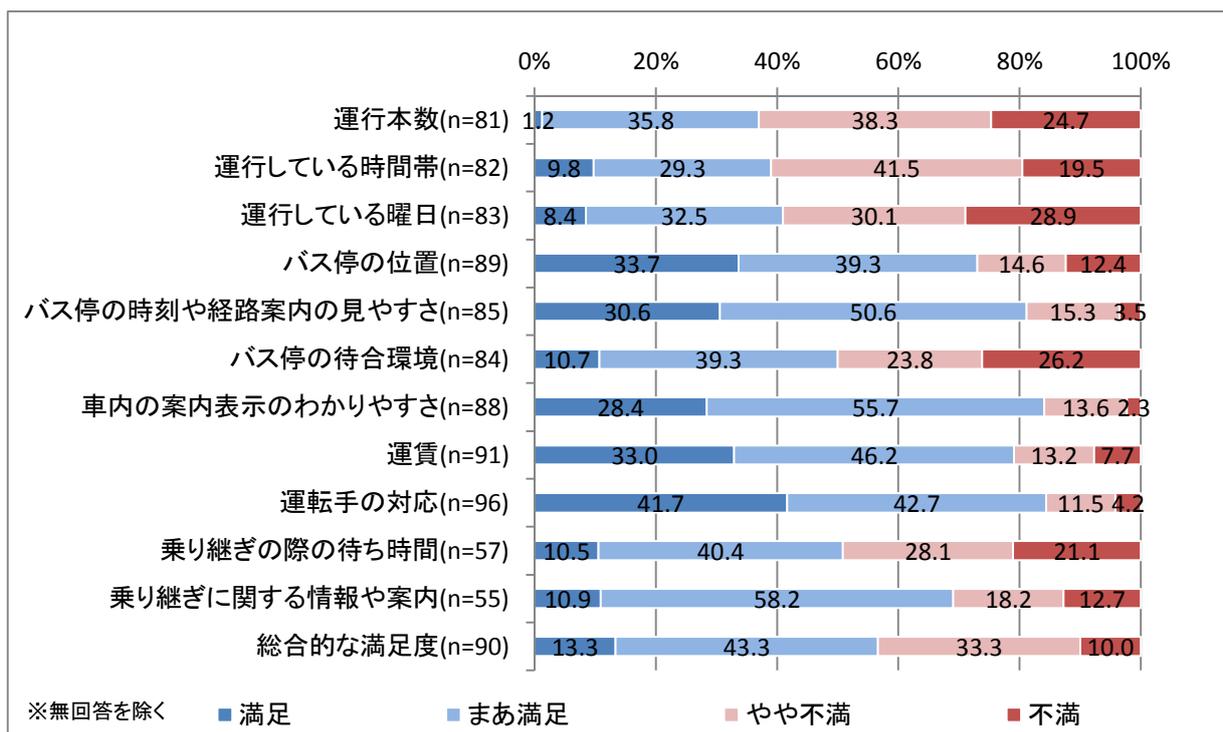
図 満足度（無回答を除く）



【問3 バス利用者合計】満足度

- バス利用者数合計では、「運行本数」「運行している時間帯」「運行している曜日」の「不満（不満+やや不満）」が高くなっています。

図 満足度（無回答を除く）



(4) 病院利用者アンケートの集計結果

【問9】行き・帰りの利用交通手段

➤ どの病院でも行き帰りともに、「自動車（自分で運転）」が多くなっています。

図 交通手段（行き）

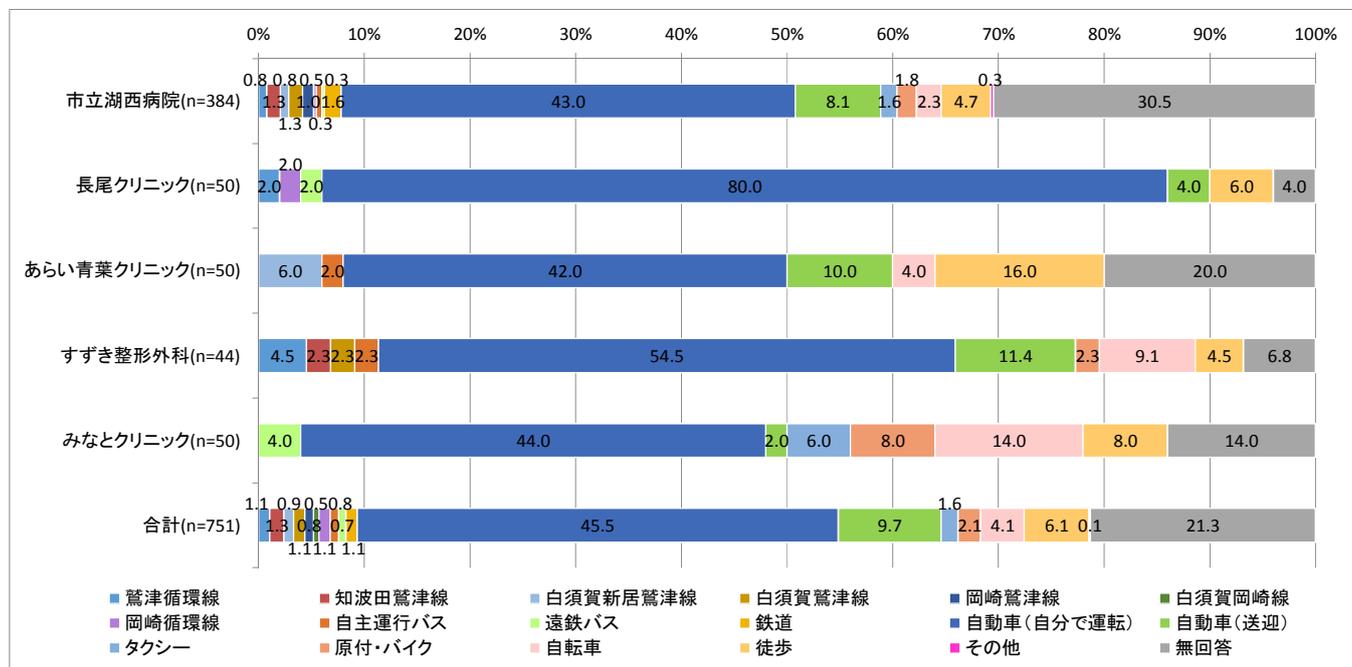
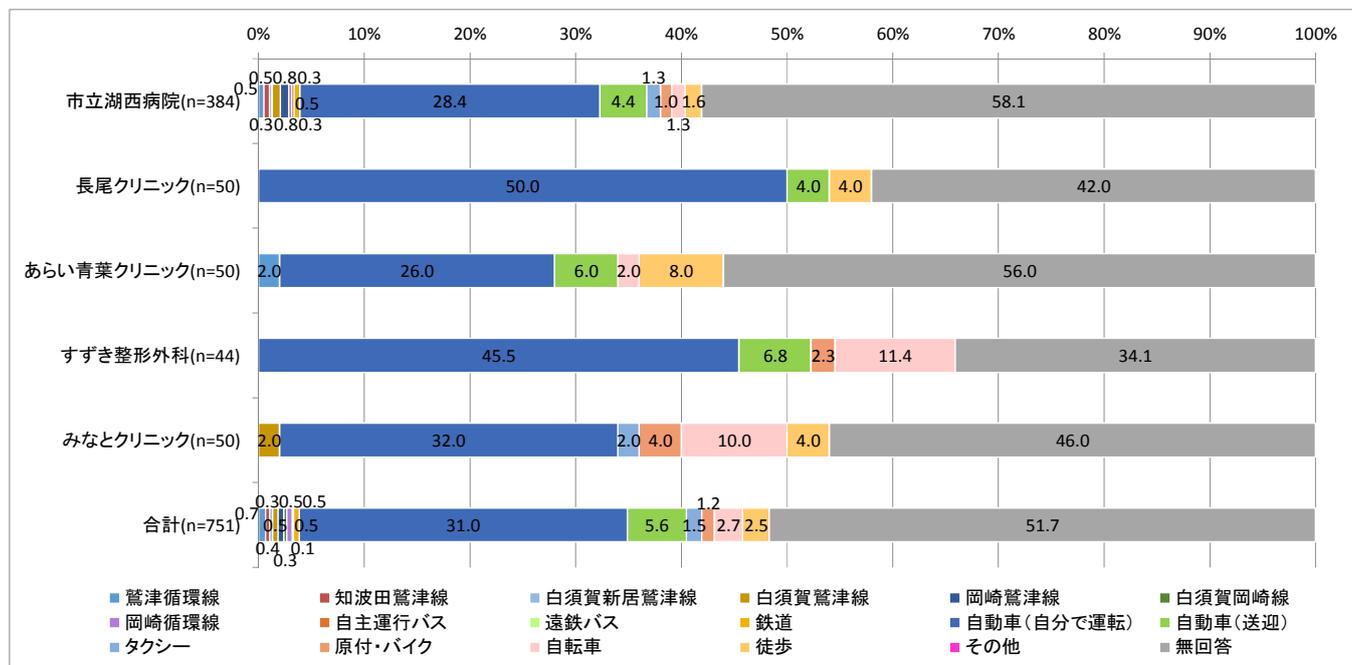


図 交通手段（帰り）



【問10】バス以外を利用された方のコーちゃんバスの認知度

- 全病院合計では、「病院にバスが乗り入れていること」と「バス停の位置」の認知度が高くなっています。

図 認知度

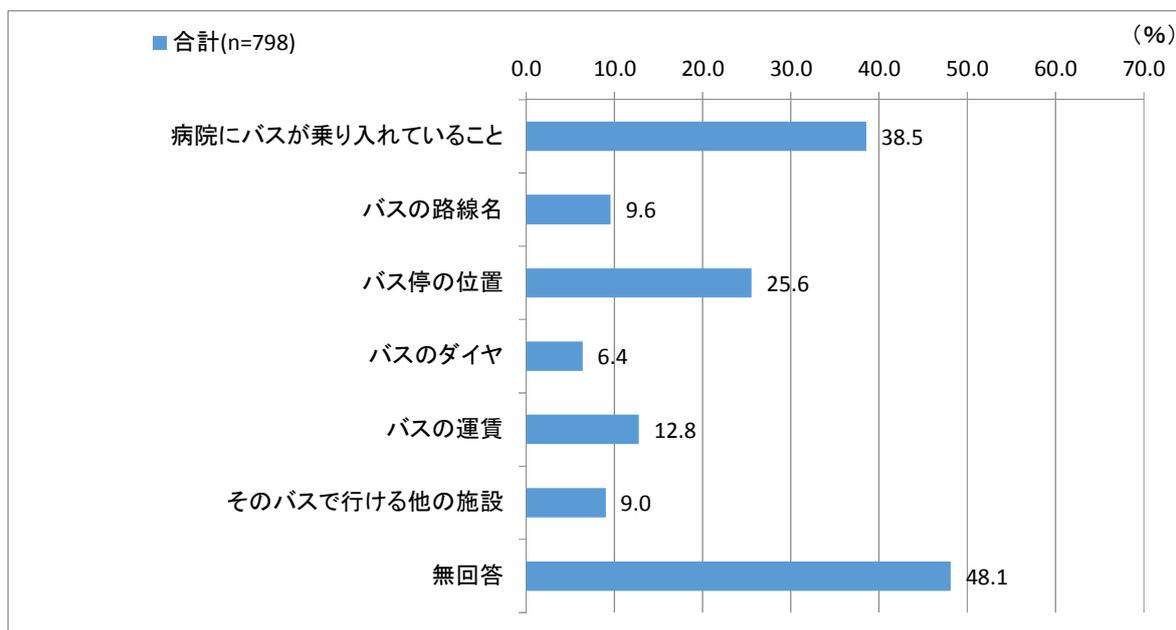


表 認知度

	病院にバスが 乗り入れていること	バスの路線名	バス停の位置	バスのダイヤ	バスの運賃	そのバスで行 ける他の施設	無回答	合計
市立湖西病院	116	21	64	18	30	19	119	387
浜名病院	13	2	5	1	4	2	7	34
ありき眼科	3	1	2	0	2	0	6	14
牛田クリニック	1	0	3	0	0	1	3	8
長尾クリニック	20	5	16	6	7	11	12	77
なかしま内科	5	2	10	2	4	2	2	27
川口整形外科	0	0	0	0	0	0	0	0
新所原医院	2	1	2	1	0	1	5	12
なかむらクリニック	7	5	4	1	3	0	13	33
あらい青葉クリニック	12	1	6	1	7	2	18	47
クリニック井田	1	0	1	0	0	1	6	9
すずき整形外科	12	8	11	1	8	3	18	61
新村医院	2	2	2	1	0	1	13	21
疋田クリニック	1	0	0	0	0	0	1	2
西遠皮膚科アレルギークリニック	3	0	3	0	0	3	1	10
伊藤医院	0	0	0	0	0	0	4	4
みなとクリニック	7	3	7	2	3	2	28	52
合計	205	51	136	34	68	48	256	798

【問 1 1】 バス以外を利用された方のバス利用が可能となる条件

- 全病院合計では、「自宅や目的地からバス停が近ければ」と「運行本数が多ければ」が高くなっています。

図 バス利用が可能となる条件

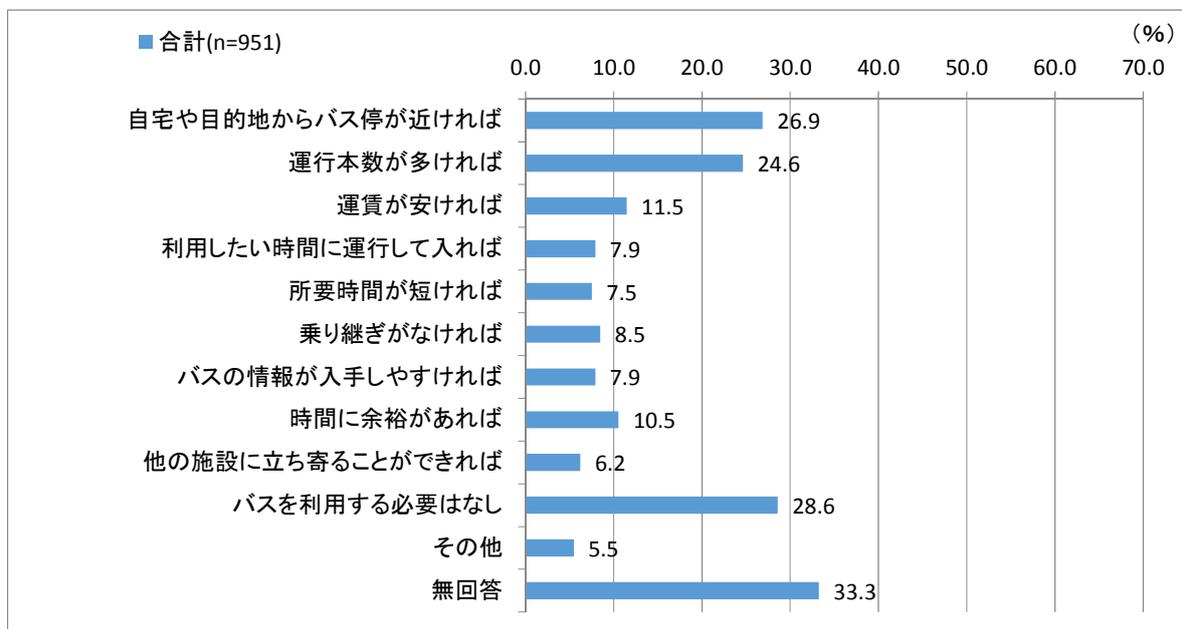


表 バス利用が可能となる条件

	自宅や目的地からバス停が近ければ	運行本数が多ければ	運賃が安ければ	利用したい時間に運行して入れれば	所要時間が短ければ	乗り継ぎがなければ	バスの情報が入手しやすければ	時間に余裕があれば	他の施設に立ち寄ることができれば	バスを利用する必要はなし	その他	無回答	合計
市立湖西病院	63	51	26	18	17	20	16	19	10	55	18	99	412
浜名病院	12	10	7	4	3	5	4	4	4	6	11	5	65
ありま眼科	3	1	1	0	1	0	2	1	1	2	0	4	16
生田クリニック	5	7	3	3	0	1	4	0	4	0	1	1	29
長屋クリニック	13	14	7	5	8	3	5	8	2	25	0	4	94
なかしま内科	6	7	1	3	1	1	1	4	1	6	2	0	33
川口整形外科	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新所原医院	1	1	1	0	0	1	1	1	1	6	0	1	14
なかむらクリニック	2	1	1	0	1	1	2	1	2	10	1	10	32
あらい青葉クリニック	7	9	4	2	3	7	3	6	2	9	3	14	69
クリニック井田	2	2	0	2	2	0	0	1	0	1	0	2	12
すずき整形外科	10	10	2	1	1	2	2	4	1	13	1	7	54
新村医院	4	7	2	1	1	2	1	2	1	6	1	6	34
疋田クリニック	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	3
西遠皮膚科アレルギークリニック	3	1	1	1	1	0	0	3	1	3	0	1	15
伊藤医院	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	7
みなとクリニック	10	9	4	2	1	1	1	1	2	10	1	20	62
合計	143	131	61	42	40	45	42	56	33	152	29	177	951

【問 1 2】 上記条件が改善された場合のバス利用意向

- 全病院合計では、バス以外を利用された方のうち「利用意向のある方（利用する＋多分利用する）」は約 30%となっています。

図 利用意向

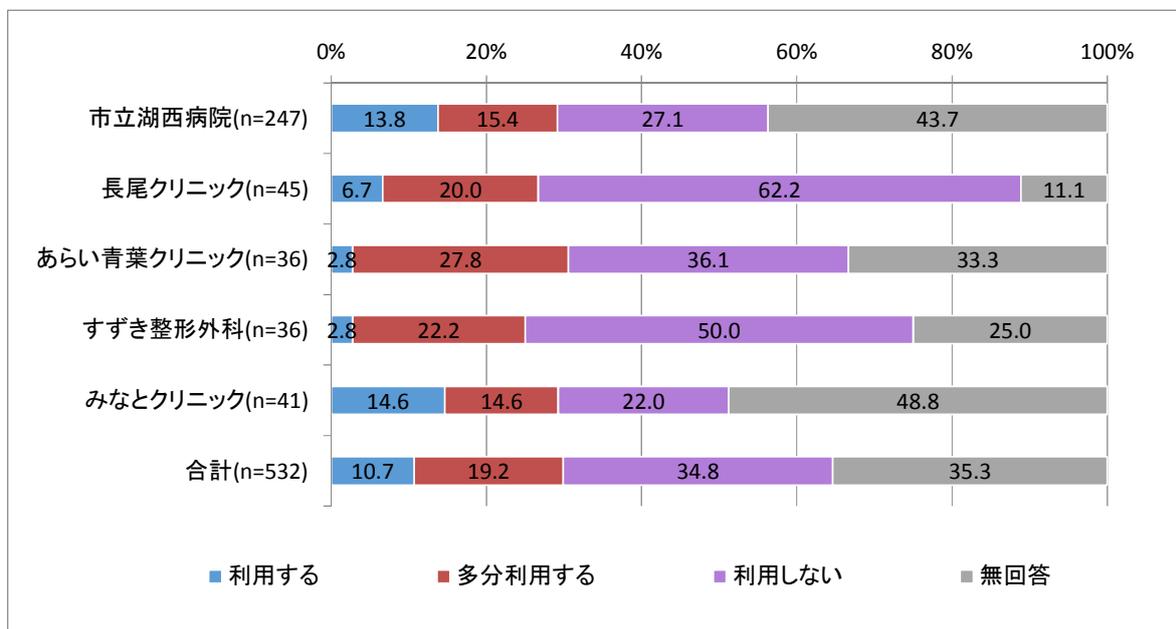


表 利用意向

	利用する	多分利用する	利用しない	無回答	合計
市立湖西病院	34	38	67	108	247
浜名病院	1	5	11	5	22
ありき眼科	1	2	4	3	10
牛田クリニック	2	4	1	1	8
長尾クリニック	3	9	28	5	45
なかしま内科	0	9	7	0	16
川口整形外科	0	0	0	0	0
新所原医院	0	2	6	1	9
なかむらクリニック	0	2	9	13	24
あらい青葉クリニック	1	10	13	12	36
クリニック井田	3	1	1	2	7
すずき整形外科	1	8	18	9	36
新村医院	4	3	5	6	18
疋田クリニック	0	1	1	0	2
西遠皮膚科アレルギークリニック	0	1	5	1	7
伊藤医院	1	1	0	2	4
みなとクリニック	6	6	9	20	41
合計	57	102	185	188	532

(5) グループインタビュー実施概要

①開催の目的

湖西市地域公共交通網形成計画を策定する上で、地域住民の日常的な移動特性とその移動における問題点を把握します。

今年度実施した各種ニーズ調査結果を示しつつ、各路線・地域の特性及び課題が的確に把握できているかどうかを確認するとともに、地域の公共交通に期待することやより良い公共交通とするためのアイデアを地域の生の声として引き出します。

バス利用環境（待ち合い、乗り継ぎ環境を含む）の改善や各種利用促進施策など、利用者目線から見た具体的なアイデアを整理する中で、地域住民が主体的に取り組むことができる施策を抽出し、マイバス意識の醸成を図ります。

②開催テーマ

～乗り続けることができる、乗ってみたいくなる公共交通を皆で考えよう！～

③開催概要及び参加人数

地区	開催日	開催時間	開催場所	参加人数
白須賀	10月22日(土)	10時00分～	南部構造改善センター 会議室1・2	9人
岡崎	10月22日(土)	13時30分～	西部公民館 講座室1・2	19人
入出	10月23日(日)	13時30分～	入出集落センター	21人
新居	10月29日(土)	13時30分～	新居地域センター	13人
新所	10月30日(日)	16時00分～	むつみ荘大会議室	17人
知波田	10月30日(日)	19時00分～	北部多目的センター 多目的ホール	18人
鷺津	11月5日(土)	10時00分～	湖西市防災センター 2階	16人

④参加者の主な意見

白須賀地区	
①移動で困っていること	<p>■運行ダイヤ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの本数が少ない ・時間がかかり過ぎる 等 <p>■バス停</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停までの距離が遠い <p>■乗り継ぎ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・白須賀岡崎線から白須賀鷲津線への乗り継ぎが出来ない ・目的地が近くても遠まわりであり、乗り換えもある <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷物が多いと使いづらい ・赤字の垂れ流しが多すぎる 等
②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	<p>■バス停</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若葉台団地前にバス停がほしい ・西長谷地区にあったバス停を復活して欲しい ・小型化によって西長谷まで行ってほしい <p>■ダイヤ・時間帯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・早朝と夜を運行し、学生の利用率をあげる ・白須賀地区から新所原駅に行くときに 7:30 頃着くと良い ・白須賀岡崎線の浜名病院行を 10:00 台と 11:00 台に増やす。 ・病院開始時間には着けるようにしてほしい。 ・買物や病院へ行った際の帰りに利用できる時間にバスがほしい ・通勤通学に便利な時間にしてほしい ・通学時間帯に新居町駅又は新居高校行きのバスが無い 等 <p>■運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・料金を一律にしてほしい ・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 ・利用者の負担が多少は増えてもよい 等 <p>■運行日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土日祝日の公共交通が欲しい ・土日が運行されれば、市内の人だけでなく観光者も利用できる 等 <p>■運行方式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コーちゃんバスをデマンドタクシーのようなものに変える ・市内循環バスを走らせる ・もっと小型のバスにして乗り合いで、玄関から目的地まで行けるようにする 等 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・白須賀地区のみでいろんな実験をしたらどうか ・町内単位での会合を開催したらもっと意見が出せる ・地元で運転手を見つけるなどコストを削減する 等

岡崎地区

① 移動で困っていること

■ 運行ダイヤ

- ・夜の便を多くしてほしい
- ・公共交通は待ち時間が長い
- ・バス運行の時間間隔が長い 等

■ バス停

- ・停留所まで遠い
- ・自宅の近くに乗降場所がない

■ ルート

- ・岡崎循環線でアメリティプラザへいけない
- ・目的地まで遠回りしている
- ・新所原駅に行きたいが、コーちゃんバスに乗ると遠回りで時間がかかる
- ・大森から湖西病院、市役所等へ行くに不便 等

■ 乗り継ぎ

- ・目的地への乗換が不便である

■ 運賃

- ・区間をまたぐと運賃が上がるが、100円で行きたい
- ・運賃が高い 等

■ その他

- ・車を利用すると目的地での駐車場の有無が心配である
- ・東海道本線の始発が遅い

② 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

■ バス停

- ・バス停でなくても乗れ又降りられるようにする
- ・道路途中で手を上げたら止まってほしい 等
- ・屋根がほしい。

■ ダイヤ・時間帯

- ・運行本数を増やす。
- ・小型の車両で本数を増やす 等

■ ルート

- ・バス停を多くする
- ・岡崎循環線は逆回りを作る

■ 運賃

- ・1乗車100円にする
- ・病院・市役所・駅に行った場合、100円の差額を返す
- ・70歳以上は無料
- ・回数券の枚数を増やしてはどうか
- ・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

■ 運行日

- ・土日運行してほしい

■ 隣接市との連携

- ・二川駅までコーちゃんバスが行ってほしい 等

■ 情報提供

- ・市の負担金をもっと周知するべき

■ 観光・イベント

- ・湖西市の名所の観光用としても併用出来ないか
- ・おいでん祭にバスを出してほしい 等

■ その他

- ・新所原駅周辺に商業施設等が整備されれば利用が増えると思う
- ・タクシーチケットを配布する
- ・知波田や白須賀の人が移動しやすいように自治会タクシーがいい
- ・東海道本線を10分間隔で運行してほしい 等

入出地区	
①移動で困っていること	<ul style="list-style-type: none"> ■運行ダイヤ <ul style="list-style-type: none"> ・本数が少ない ・電車とコーちゃんバスの時刻が合わないのでタクシーでくる事になる 等 ■運行日 <ul style="list-style-type: none"> ・土日に運行がない ・土曜日の16～20時頃の運行が1便ほしい 等 ■バス停 <ul style="list-style-type: none"> ・自宅よりバス停まで遠い ・入出から入出西の間に止まれないか。 ・バス停に屋根やイス付の待ち合い所があるとよい 等 ■乗り継ぎ <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎがわからない。 ・浜名病院の帰りに乗り換えが無い時間がある ・バスの便が少ないので時間調整は困難 等 ■運賃 <ul style="list-style-type: none"> ・入出地区からの料金が高い 等 ■情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表に料金を入れると料金の計算をしなくてもよい ・マップが見にくい。拡大図わかりにくい 等
②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	<ul style="list-style-type: none"> ■ダイヤ・時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ・コーちゃんバスと自主運行バスが交互に運行してほしい。 ・ゆとりのあるダイヤ設定にしてほしい ・自主運行バスとコーちゃんバスを1本化にして、朝7時から夜7時位に入出新所まわりで出すことはできないか 等 ■ルート <ul style="list-style-type: none"> ・入出～新所～鷲津～正太寺→スーパーとする ・時間帯によって停留所をへらす 等 ■運賃 <ul style="list-style-type: none"> ・便を減らして運賃を安くする。 等 ■運行日 <ul style="list-style-type: none"> ・土日祝日もバスを出してほしい ■乗り継ぎ <ul style="list-style-type: none"> ・バスからバスへの乗り継ぎ時間は10分～15分くらいにしてほしい ・駅や市役所でいろんな路線と乗り継ぎたい ・バス停にイスと屋根がほしい ・鷲津循環線との乗り継ぎがスムーズに出るようになってほしい 等 ■情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の位置もわかりやすくしてほしい ■その他 <ul style="list-style-type: none"> ・時間によってバスの大きさを変えたらどうか ・高齢者に何故利用しないか、寿クラブ等においてアンケートをとったらどうか ・入出町内会長さんに実際に乗ってもらって、問題点を調べてもらったらどうか 等

知波田地区

<p>①移動で困っていること</p>	<p>■運行ダイヤ ・横山は本数が少なく通学にも使えない ・本数が少ない ・時間が合わない ・乗り継ぎで、バスを待っている時間が長い 等</p> <p>■運行日 ・毎日運行していない</p> <p>■バス停 ・バス停が遠い ・停留所で雨や風がしのげない。 等</p> <p>■タクシー ・タクシーは金がかかる ・鷲津駅終電時のタクシーの台数が少ない</p> <p>■その他 ・乗り降り時のサポートがほしい ・天竜浜名湖線の駅まで遠く、歩けない</p>
<p>②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</p>	<p>■ダイヤ・時間帯 ・AM10時までとPM4時以降の本数を増やす ・時刻表を見なくても乗れる本数がほしい ・通勤時間に合う時刻にしてほしい ・学校の始業終業に合わせた時刻にしてほしい 等</p> <p>■ルート ・すべての停留所に止まる ・停留所をへらす 等</p> <p>■バス停 ・どこでも停まれるようにしてほしい ・バス停に雨や日差しを防げる、屋根などが欲しい。</p> <p>■運行方式 ・電話予約で家の近くに来てほしい 等</p> <p>■運行日 ・毎日運行して欲しい 等</p> <p>■乗り継ぎ ・夏休みだけでも乗り継ぎ時間短縮 ・時刻に合わせたバス時刻にする</p> <p>■情報提供 ・バス停をわかりやすくする。</p> <p>■天竜浜名湖線 ・駅を増やす ・20分～30分に1本となるように本数を増やす ・新所原地区に病院・マーケット・高校の設置による利便性向上</p> <p>■タクシー ・タクシー運賃の助成 ・コーちゃんバスをやめてタクシー券・バス券を配布</p> <p>■その他 ・移動病院や移動スーパーがいい ・運転手を定年後のバイトで賄う 等</p>

新所地区

<p>① 移動で困っていること</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運行ダイヤ <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数を増やす ・20時ごろまで運行してほしい ・時間が合わない。 ・時間がかかる 等 ■ 運行日 <ul style="list-style-type: none"> ・土日運行を実施 等 ■ バス停 <ul style="list-style-type: none"> ・バス停までが遠い ・バス停が少なすぎる。 等 ■ ルート <ul style="list-style-type: none"> ・目的地まで遠回りせずに行ってほしい 等 ■ 乗り継ぎ <ul style="list-style-type: none"> ・乗り換えが面倒 ・乗り継ぎ時間がわからない 等 ■ その他 <ul style="list-style-type: none"> ・帰りが不便 等
<p>② 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ ダイヤ・時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ・病院への回数を増やすべき ・バスが中間の時間帯は少ない。 ■ バス停 <ul style="list-style-type: none"> ・途中乗車や途中下車ができるとうい ・浜名製作所の所にバス停を希望 ・雨が降った時バス停に屋根がない ・停留所にベンチがほしい 等 ■ 運行方式 <ul style="list-style-type: none"> ・家から目的地に直接行きたい。 ・デマンド型乗合タクシーの検討 ・地域やNPOによるバスで利用者が自由に利用出来るようにしてほしい ・年会費1万円の家から公共タクシーを運行し、15年後は自動運転車タクシーにするとうい ■ 運行日 <ul style="list-style-type: none"> ・バスを土日に運行し、行事に参加したい ■ 情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・地域版や目的地別の時刻表がほしい ・目的地ごとに運行スケジュールを作ってもらいたい ・バスの運転手が行き先を聞いて、方法を教えてくれるとうい ・バス停に案内装置を設置する ・電話で乗り場や時間を聞きやすいようにするとよい 等 ■ イベント <ul style="list-style-type: none"> ・臨時バスを用意してほしい ■ タクシー <ul style="list-style-type: none"> ・地区内たすけ合いタクシーを制度化してほしい ・コーちゃんバスに乗れない人に利用券をタクシー券に交換できるようにしてほしい ・コーちゃんバスの利用券をタクシー券に変えてもらいたい 等 ■ その他 <ul style="list-style-type: none"> ・必要な時に呼べる安価な白タクが欲しい 等

新居地区

①移動で困っていること

- 運行ダイヤ
 - ・バスの本数が少なく使い勝手が悪い。
 - ・目的地まで時間がかかりすぎる。
 - ・帰りたいときすぐ帰れない。等
- 運行日
 - ・アメニティプラザに土日大会に行けない。
- 情報提供
 - ・運賃が高齢者にはわかりにくい
 - ・乗り継ぎ集内が少ない
 - ・そもそも乗り方が分からない 等
- ルート
 - ・コーちゃんバスが通っていない
 - ・ピックに行くとき、松山の村までバスが行かない
- 乗り継ぎ
 - ・電車とバスの乗り継ぎができない
- その他
 - ・要介護者を安心して乗せられない
 - ・足の悪い人がシルバーカーを持って乗るのが大変 等

②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

- ダイヤ・時間帯
 - ・19時台まで運行して欲しい
- バス停
 - ・バス停にイスがほしい
 - ・雨宿りする場所がほしい
 - ・どこでも自由に乗り降りできる制度の導入 等
- 運行方式
 - ・デマンドバス、介護タクシーなどのシミュレーションを示して、公共交通政策を検討してほしい
 - ・地域内に限定したバス運行ルート
 - ・デマンド式にして、2人乗ると1人当たり100円になるやり方がいい
 - ・車両小さくして自宅近くまで来て欲しい
 - ・予約乗り合いバス運行
 - ・予約タクシーとしてデイスサービス送迎車利用したらどうか 等
- 運行日
 - ・土日運行して欲しい
- ルート
 - ・公共交通の空白地域の解消
 - ・路線の中で利用率の高い区内に短縮し、本数を増やす
 - ・目的地への直行便があれば早いける 等
- 運賃
 - ・どこで乗っても、降りても200円にし、6歳以下は無料
 - ・利用金を一律にする
- 情報提供
 - ・携帯用アプリで時刻表などのサービスを提供する
- イベント
 - ・無料でツアーを開催すればこのコースで行ける所を皆が理解する
 - ・ふれあい広場でのイベント等にバスで行けるようにするとよい
 - ・夜の飲み屋を回るコースを作って欲しい。
- タクシー
 - ・タクシーなどの利用チケット券の配布
- その他
 - ・「市民が公共交通機関を育てる」といった意識を持てるようにシカケがほしい 等

鷲津地区

① 移動で困っていること

- 運行ダイヤ
 - ・時間がかかる
 - ・通院時に予約時間にバスの発着時間が合わない 等
- バス停
 - ・ジャンボエンチョーに乗り入れはできないか。
 - ・バス停が遠い
 - ・買い物をした時、荷物を持ってバス停から自宅までが大変
- 運賃
 - ・地区またぐと100円プラスになる
- 情報提供
 - ・この時刻表で年寄りが理解しづらい
 - ・運行時間が判らない
 - ・バス、乗りこなさないと調べるのに時間がかかる
- ルート
 - ・鷲津循環線、一方向になっている 等
- 乗り継ぎ
 - ・他の交通機関との乗り継ぎが合わない
 - ・乗り継ぎ券わかりづらい
- その他
 - ・バスの運転手の対応が悪い 等

② 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

- ダイヤ・時間帯
 - ・塾に通う子供達に合う時間帯が欲しい
- バス停
 - ・手を上げればどこでも乗れる。
 - ・谷山のタンク下にバス停がほしい
 - ・園児登校する時間に運行し、乗車してもらう
 - ・バス停で待ち時間があると、そこにイスがあるといい 等
- ルート
 - ・岡崎鷲津線を時間帯によって直行便にする
 - ・利用の少ない行先は廃止し、利用の多い所への到着時間を早くする
 - ・利用度の高い所への「特急バス」便を作る 等
- 運賃
 - ・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
 - ・コーちゃんバス券とタクシー券の両方を配布されたらどうか 等
- 情報提供
 - ・各家庭に時刻表を配布する
 - ・バスの運行時刻がリアルタイムで判るようにする
- イベント
 - ・観光バスコースが欲しい
 - ・バスに自転車積載できる様なればバスを降りた後自転車で移動できる
 - ・市内観光めぐりのガイド付きバスがほしい
 - ・利用した人にポイントを付けて物品がもらえる等の特典を付ける 等
- タクシー
 - ・定期運行制からタクシーチケット制へ変更する
 - ・自宅まで送迎できるようにする 等
- その他
 - ・バスの統一デザインを変える

4. 公共交通に関する現況及びニーズにおける課題

1) 湖西市の地域概況の課題

①人口動態

<人口動態のまとめ>

- ・湖西市の人口は平成 17 年をピークに減少傾向に転じ、平成 27 年には 6.0 万人、平成 37 年には 5.6 万人と減少傾向が継続すると予測されています。
- ・湖西市の高齢者人口割合（総人口に対する 65 歳以上人口が占める割合）は平成 22 年現在約 21%となっていますが、平成 37 年には約 30%になると予測されています。
- ・特に、白須賀地区、岡崎地区、知波田地区の一部の地域では既に高齢者人口割合が 40%を超える地区も見られます。



【人口流動実態と施設立地状況から見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・人口減少に伴う移動ニーズの低下や、高齢化に伴う移動ニーズの変化への対応
- ・地域特性（まちなか・郊外部）を踏まえた公共交通サービスのあり方を検討

②人口流動実態と施設立地状況

<人口流動実態と施設立地状況のまとめ>

- ・通勤通学流動は、湖西市と隣接する浜松市と豊橋市において、流出人口、流入人口ともに多くなっており、つながりが強くなっています。
- ・図書館や市役所などの公共施設、学校、病院、大規模商業施設の多くは駅やバス停の近くに立地しています。
- ・湖西市内のレクリエーション客数は、平成 22 年度以降、増減を繰り返しており、海釣り公園や新居関所などの利用が多くなっています。



【人口流動実態と施設立地状況から見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・隣接市との連携による広域的な移動ニーズへの対応

③上位・関連計画

<上位・関連計画のまとめ>

- ・新・湖西市総合計画では、市民協働で創る「市民が誇れる湖西市」を将来像に掲げ、「調和のとれた便利なまち」の姿の実現に向け、「利用しやすい公共交通」の施策展開を図るものとしています。
- ・湖西市都市計画マスタープランでは、将来都市構造として「集約・連携型の都市構造」を目指しています。また、誰もが、いつでも都市内を安全・安心・快適に移動できるよう、「都市間連携軸」、「拠点間連携軸」及び「地域間連携軸」を形成し、地域公共交通や自動車交通ネットワークの充実・強化を図るものとしています。
- ・湖西市総合交通戦略では、「全ての人にとって生活しやすく元気なまち」という基本理念を掲げ、公共交通ネットワークに関する戦略展開として、「誰もが利用できる公共交通サービス水準の維持と交通手段の検討」「環境負荷の少ない交通行動の推進」「人が集まる交通結節点におけるにぎわいの創出」という3つの戦略展開の取り組みを設定しています。



【上位・関連計画から見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・まちづくり等各分野の計画・事業及び関係者が連携した公共交通ネットワークのあり方を検討
- ・集約・連携型の都市構造を支える公共交通ネットワーク形成のあり方を検討

④湖西市地域公共交通総合連携計画の評価

<湖西市地域公共交通総合連携計画の評価のまとめ>

- ・湖西市地域公共交通総合連携計画では、「誰もが移動しやすい湖西市」を基本方針に掲げています。基本的な方針を達成するため3つの目標を設定しています。
- ・湖西市地域公共交通総合連携計画で定めた事業の実施により、地域公共交通の利用圏域の人口割合は、目標値には届かなかったものの様々な方策を実行する傾向が見られました。また、毎年継続して増加するバス利用者数については、横ばい傾向で推移しています。



【湖西市地域公共交通総合連携計画の評価に関する個別課題】

- ・湖西市地域公共交通総合連携計画で定めた事業実施における残された課題への対応

2) 公共交通の現状の課題

①公共交通の現状

<サービス水準のまとめ>

- ・JR 東海道本線は市内を東西に横断し、浜松方面及び豊橋方面をつなぐ都市間連携軸及び拠点間連携軸の役割を担い、運行本数（平日）は 103 本/日。
- ・天竜浜名湖線は本市新所原駅と浜松市、掛川市をつなぐ都市間連携軸及び拠点間連携軸の役割を担い、運行本数（平日）は 24 本/日。
- ・遠州鉄道浜名線は拠点間連携軸及び浜松駅をつなぐ都市間連携軸としての役割を担い、運行本数（平日）は 20 本/日。
- ・自主運行バス浜名線は拠点間連携軸の役割を担い、運行本数（平日）は 14 本/日。
- ・コーちゃんバスは拠点間連携軸及び地域間連携軸の役割を担い、運行本数（平日）は 6～20 本/日。
- ・コーちゃんバスは平成 25 年度に通院・買い物などの日常生活における移動を確保するため、サービス水準の増加など、各種利用促進施策を展開しています。

<公共交通の利用状況のまとめ>

- ・JR 東海道本線の市内 3 駅合計の年間乗車人員は、近年微増傾向にあります
- ・天竜浜名湖線の市内 4 駅合計の年間乗車人員は、近年横這い傾向にありますが、長期的な視点で見た場合、減少傾向にあります。
- ・遠州鉄道浜名線及び自主運行バス浜名線の平均日利用者数は減少しています。
- ・コーちゃんバスの年間利用者は H26 年度から H27 年度において、岡崎鷲津線を除く 5 路線で減少しています。

<バス事業の実態のまとめ>

- ・コーちゃんバス及び自主運行バス浜名線の運行経費は H27 年度現在約 8,700 万円、このうち市負担額は約 6,100 万円となっており、増加傾向にあります。



【公共交通の現状から見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・公共交通ネットワークを形成する各種路線の役割の明確化
- ・将来都市像（湖西市が目指すまちづくり）を支援する公共交通ネットワークの形成を検討
- ・日常生活における移動手段として定着しているコーちゃんバスの維持、活性化
- ・利用者減少（運行経費増大）が見られる路線・地域への対応

3) 市民ニーズ等の把握の課題

①市民アンケート

<市民アンケートのまとめ>

- ・公共交通の手段別利用者割合（複数回答）は、JR 東海道本線が約 79%、天竜浜名湖線が約 12%、遠鉄バス浜名線が約 5%、自主運行バス浜名線が約 2%、コーちゃんバスが約 8% となっています。
- ・バスで行きたい場所・施設は、市内では鷺津駅、新居町駅、新所原駅といった鉄道駅を始め、湖西病院、湖西市役所、クックマート浜名湖西店等の医療、公共、商業施設が挙げられています。市外ではイオン（志都呂店、豊橋南店、市野店）、遠鉄百貨店等の商業施設を始め、浜松駅、豊橋駅が挙げられています。
- ・今後のバス利用意向は、「車が利用できなくなった時に利用できる」、「市内の医療施設に行ける」、「子どもや高齢者を対象とする」の順に多く挙げられています。
- ・今後の公共交通への費用負担については、「現在の運行水準を維持するため、市の負担額は現状程度で良い」が最も多く、約 43%を占めています。
- ・「地域住民が中心となり、地域の公共交通を維持する取り組み」への参加意向は約 34%を占めています。



【市民アンケートから見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・天竜浜名湖線及び各種バス交通の利用増進
- ・公共交通非利用者が利用可能となる条件への対応
- ・鉄道駅、医療施設及び商業施設等へのアクセス確保への対応
- ・子どもや高齢者の移動手手段の確保への対応
- ・公共交通の費用負担のあり方と地域の公共交通の確保・維持に向けた住民参加のあり方を検討

②乗降調査

<乗降調査のまとめ>

- ・遠鉄バス浜名線の市内区間では、小学生の通学利用が約61%を占めています。また、通院利用も約14%を占め、その多くは浜松市内の病院を利用しています。
- ・自主運行バス浜名線では、通勤利用が約58%を占めています。また、通院利用も約22%を占め、その多くは湖西病院を利用しています。
- ・コーちゃんバス利用者は65歳以上の高齢者が約52%を占め、通勤・通学、通院、買物目的で約61%を占めていますが、路線により利用の特性は異なります。
- ・コーちゃんバス利用者は週に数回以上の利用が約58%、他の公共交通との乗り継ぎ利用が約71%、往復利用が約57%を占めています。



【乗降調査から見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・通勤・通学手段及び市内外医療施設への通院手段として利用される路線バス及び自主運行バスの機能確保と利便性向上
- ・市民の日常的な移動手段としての機能確保と利便性向上
- ・路線（地域）により異なる移動ニーズへの対応

③バス利用者アンケート

<バス利用者アンケートのまとめ>

- ・遠鉄バス浜名線の項目別満足度は、「バス停の位置」、「乗り継ぎに関する情報や案内」、「運賃」、「運転手の対応」、「車内の案内表示のわかりやすさ」は満足度（満足+まあ満足）が約70%を上回っていますが、「運行本数」、「運行している時間帯」、「乗り継ぎの際の待ち時間」は不満足度（不満+やや不満）が約70%を上回っています。
- ・自主運行バス浜名線の項目別満足度は、「運転手の対応」、「乗り継ぎに関する情報や案内」、「バス停の時刻や経路案内の見やすさ」は満足度（同前）が約90%を上回っていますが、「運行している時間帯」、「運行している曜日」、「運行本数」は不満足度（同前）が約50%を上回っています。
- ・コーちゃんバスの項目別満足度は、「車内の案内表示のわかりやすさ」、「運転手の対応」、「バス停の時刻や経路案内の見やすさ」は満足度（同前）が約80%を上回っていますが、「運行本数」、「運行している曜日」、「運行している時間帯」、「バス停の待合環境」、「乗り継ぎの際の待ち時間」は不満足度（同前）が約50%を上回っています。
- ・遠鉄バス浜名線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバスの総合満足度は、各路線とも満足度が不満足度を上回っています。



【バス利用者アンケートから見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・バス利用者の満足度が高いサービス項目（乗り継ぎや車内での情報・案内の提供等）の維持
- ・バス利用者の不満足度が高いサービス項目（運行本数、時間帯、曜日等）の改善

④病院利用者アンケート

<病院利用者アンケートのまとめ>

- ・自動車等バス利用者以外の方は、コーちゃんバスの各種サービスの認知度は約50%未満となっています。
- ・公共交通の利用が可能となる条件は、「自宅や目的地からバス停が近ければ」、「運行本数が多ければ」の2項目が約20%を占めています。
- ・上記条件が改善された場合のバス利用意向は、「利用する」と「多分利用する」を合わせた割合が約30%を占めています。



【病院利用者アンケートから見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・新規バス利用者の発掘に資するバスサービス（バス停の近接性、運行本数の確保等）の改善

⑤ グループインタビュー

<グループインタビューのまとめ>

- ・どの地区においても、バスサービスに対して「運行本数の拡大」「土日運行」「フリー乗降」「均一運賃」を求める意見や「タクシーの活用」に関する意見が多く挙げられています。
- ・多くの地区で、「情報提供の充実」「観光やイベントとの連携」「デマンド交通の検討」に関する意見が挙げられています。
- ・白須賀地区では「ゾーン制運賃の見直し」、岡崎地区では「新所原駅改築との連携」や「豊橋方面への移動」、入出地区では「コーちゃんバスと自主運行バス浜名線の連携強化」、知波田地区では「天竜浜名湖線の活用」、新所地区では「地域別や目的別の情報提供」、新居地区では「バスを使ったツアーの開催」、鷺津地区では、「直行便の運行」といった意見も挙げられています。



【グループインタビューから見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・運行本数の増加や土日運行といった市内全地域の共通意見への対応
- ・路線（地域）により異なる地域特性や移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供

⑥ 交通事業者、関係団体、民間企業ヒアリング

<交通事業者、関係団体、民間企業ヒアリングのまとめ>

- ・交通事業者やバス運転手から、一部区間の遅延、運行ルート上の安全確保、待合環境の改善に関する意見が挙げられています。
- ・交通事業者から、沿線の企業や商業施設との連携による利用促進策の展開等のアイデアが挙げられています。
- ・バス利用者から交通事業に対して、浜名線の運行本数、コーちゃんバスの料金体系や土日運行に関する意見等が寄せられています。
- ・近年、バス事業者においては、運転手の確保が困難な状況が続いており、人材確保のための早急な対策が必要となっています。



【交通事業者、関係団体、民間企業から見た湖西市の地域公共交通に関する個別課題】

- ・行政と交通事業者の更なる連携による安全な運行を前提とした持続可能な公共交通サービスの提供

5. 湖西市における地域公共交通の課題

調査区分	湖西市の地域公共交通に関する個別課題
人口動態	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 人口減少に伴う移動ニーズの低下や、高齢化に伴う移動ニーズの変化への対応(課題②③④) ➢ 地域特性(まちなか・郊外部)を踏まえた公共交通サービスのあり方を検討(課題①②)
人口流動実態と施設立地状況	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 隣接市との連携による広域的な移動ニーズへの対応(課題①)
公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通ネットワークを形成する各種路線の役割の明確化(課題①②) ➢ 将来都市像(湖西市が目指すまちづくり)を支援する公共交通ネットワークの形成を検討(課題③) ➢ 日常生活における移動手段として定着しているコーちゃんバスの維持、活性化(課題①②) ➢ 利用者減少(運行経費増大)が見られる路線・地域への対応(課題②)
市民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 天竜浜名湖線及び各種バス交通の利用増進(課題①②) ➢ 公共交通非利用者が利用可能となる条件への対応(課題②) ➢ 鉄道駅、医療施設及び商業施設等へのアクセス確保への対応(課題①) ➢ 子どもや高齢者の移動手段の確保への対応(課題②) ➢ 公共交通の費用負担のあり方と地域の公共交通の確保・維持に向けた住民参加のあり方を検討(課題④)
乗降調査	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 通勤・通学手段及び市内外医療施設への通院手段として利用される路線バス及び自主運行バスの機能確保と利便性向上(課題②) ➢ 市民の日常的な移動手段としての機能確保と利便性向上(課題①②) ➢ 路線(地域)により異なる移動ニーズへの対応(課題①②④)
バス利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ➢ バス利用者の満足度が高いサービス項目(乗り継ぎや車内での情報・案内の提供等)の維持(課題②) ➢ バス利用者の不満度が高いサービス項目(運行本数、時間帯、曜日等)の改善(課題②)
病院利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 新規バス利用者の発掘に資するバスサービス(バス停の近接性、運行本数の確保等)の改善(課題②)
グループインタビュー	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 運行本数の増加や土日運行といった市内全地域の共通意見への対応(課題②) ➢ 路線(地域)により異なる地域特性や移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供(課題②④)
交通事業者、関係団体、民間企業にアテンド	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 行政と交通事業者の更なる連携による安全な運行を前提とした持続可能な公共交通サービスの提供(課題④)

	湖西市が目指すまちづくりに向けた地域公共交通に関する個別課題
上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ➢ まちづくり等各分野の計画・事業及び関係者が連携した公共交通ネットワークのあり方を検討(課題①③) ➢ 集約・連携型の都市構造を支える公共交通ネットワーク形成のあり方を検討(課題①③)
総合交通連携計画	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 湖西市地域公共交通総合連携計画で定めた事業実施における残された課題への対応(課題①②③④)

湖西市の地域公共交通に関する主な課題

①市内及び隣接市を含む広域的な移動ニーズに対応した公共交通ネットワークを形成する必要があります。

②路線・地域特性に応じた誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通サービスを提供する必要があります。

③集約連携型都市構造を実現する戦略的な公共交通施策を展開する必要があります。

④市民、事業者、自治会、市民活動団体及び行政の各主体が連携し、皆で公共交通を支える仕組みを検討する必要があります。

課題① 市内及び隣接市を含む広域的な移動ニーズに対応した公共交通ネットワークを形成する必要があります。

湖西市では、平成 25 年度に福祉バス「ふれあいバス」からコミュニティバス「コーちゃんバス」へ全面的な見直しを行いました。また、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するため「湖西市地域公共交通総合連携計画（H26.3）」を策定し、市内全域にきめ細かなバスサービスを提供するとともに、各種利用促進施策を展開してきましたが、コーちゃんバスを始めとしたバス利用者は伸び悩みの状況にあります。

また、市外をまたぐ移動については、東海道本線が浜松市・豊橋市と湖西市をつなぎ、天竜浜名湖線、と遠鉄バス浜名線が湖西市と浜松市をつないでいます。特に天竜浜名湖線、と遠鉄バス浜名線については、近年、利用者数は減少傾向にあります。

市民アンケート結果では、市民の移動需要（バスで行きたい施設）として、市内鉄道駅（鷲津駅、新居町駅、新所原駅等）や医療施設（湖西病院、浜名病院）、商業施設（クックマート浜名湖西店、ザ・ビッグ湖西店、遠鉄ストア湖西店）が挙げられる一方、隣接市（浜松市、豊橋市）への移動需要も存在しています。

また、国勢調査による通勤通学流動では、浜松市や豊橋市と強い結びつきがあることがわかっています。

これらより、市域をまたぐ広域的な移動需要への対応を図るとともに、市内鉄道駅等の主要集客施設に行きやすい公共交通ネットワークを形成する必要があります。

<該当する個別課題>

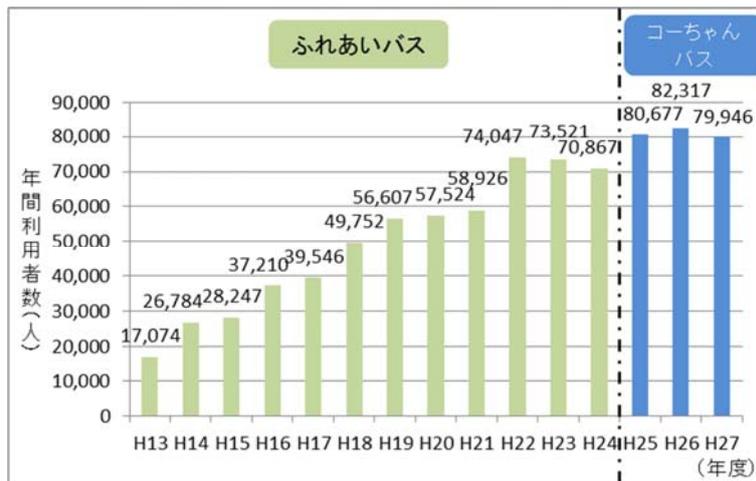
- ・ 地域特性（まちなか・郊外部）を踏まえた公共交通サービスのあり方を検討
- ・ 隣接市との連携による広域的な移動ニーズへの対応
- ・ 公共交通ネットワークを形成する各種路線の役割の明確化
- ・ 日常生活における移動手段として定着しているコーちゃんバスの維持、活性化
- ・ 天竜浜名湖線及び各種バス交通の利用増進
- ・ 鉄道駅、医療施設及び商業施設等へのアクセス確保への対応
- ・ 市民の日常的な移動手段としての機能確保と利便性向上
- ・ 路線（地域）により異なる移動ニーズへの対応
- ・ まちづくり等各分野の計画・事業及び関係者が連携した公共交通ネットワークのあり方を検討
- ・ 集約・連携型の都市構造を支える公共交通ネットワーク形成のあり方を検討
- ・ 湖西市地域公共交通総合連携計画で定めた事業実施における残された課題への対応

図 湖西市及びその周辺の公共交通路線網図



資料：湖西市

図 ふれあいバス及びコーちゃんバスの利用者数の推移



資料：湖西市

図 バスで行きたい施設（市内上位 10 施設）

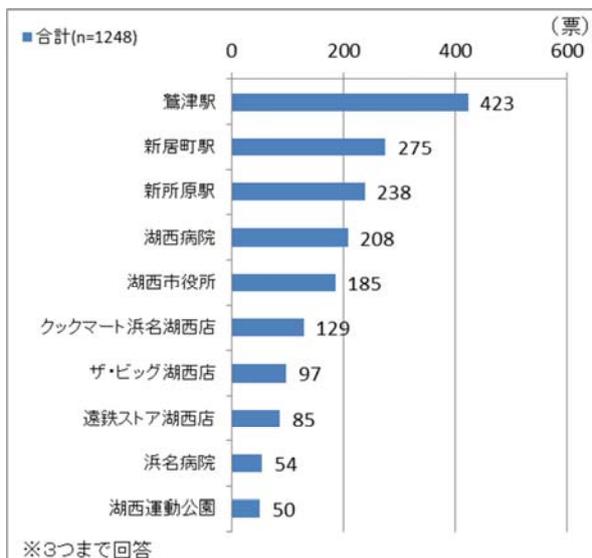
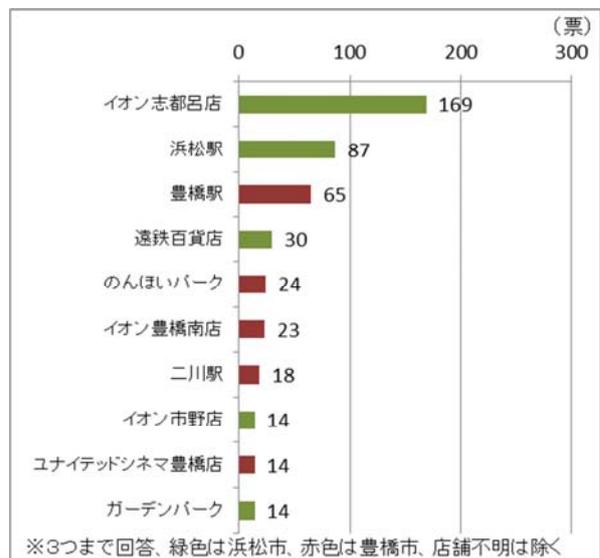
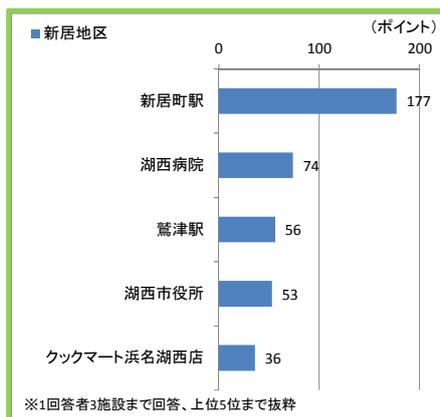
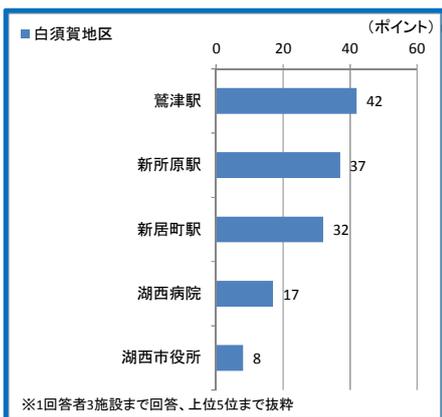
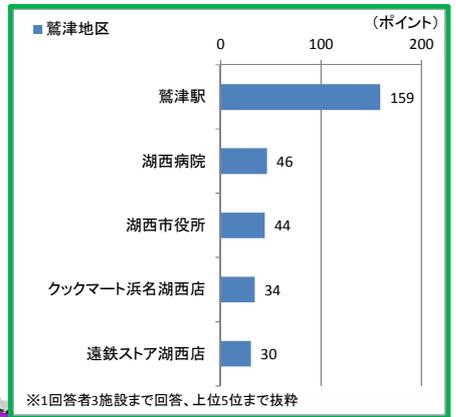
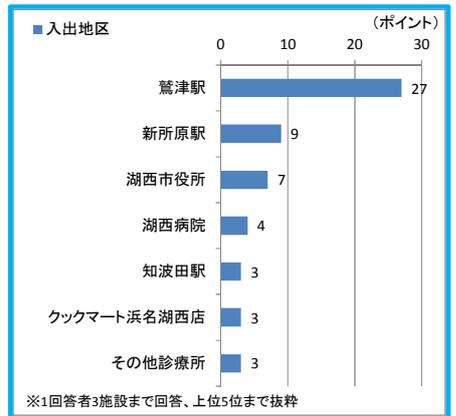
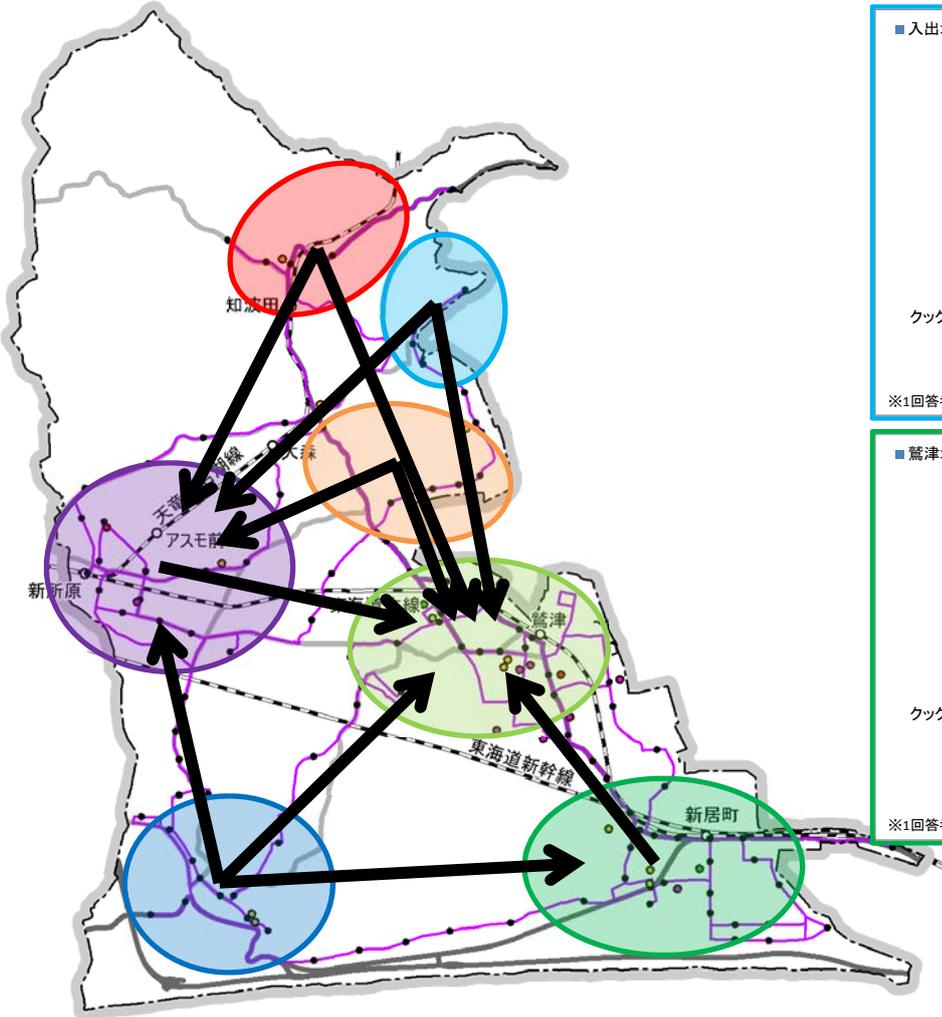
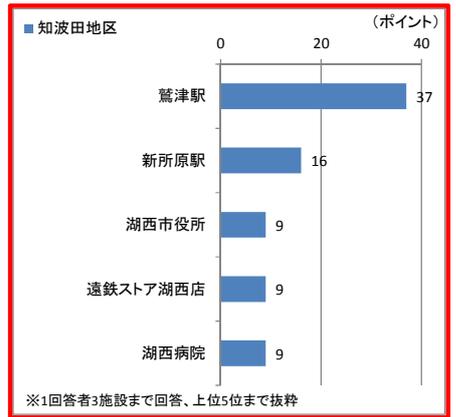
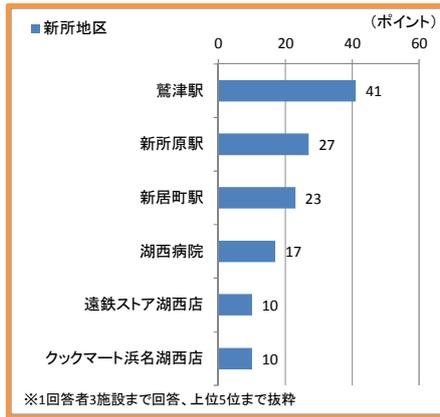
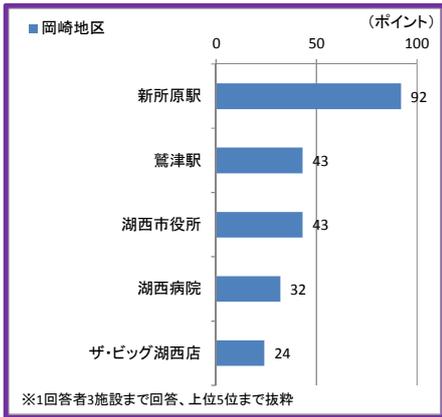


図 バスで行きたい施設（市外上位 10 施設）



資料：市民アンケート

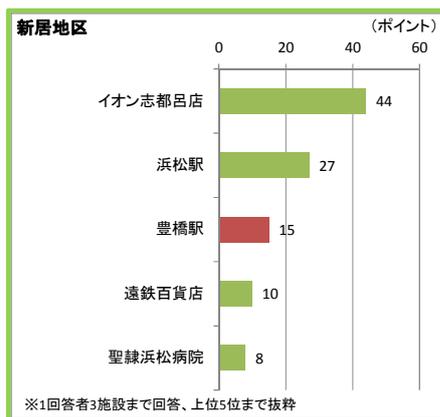
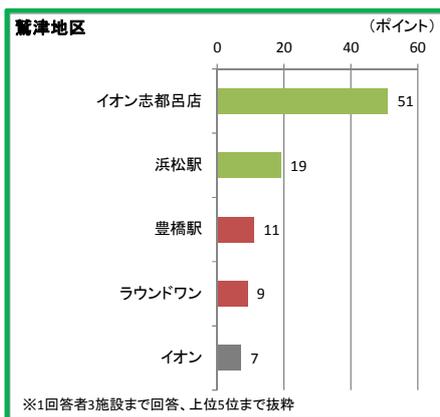
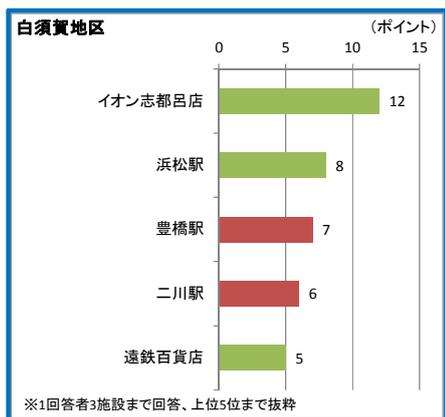
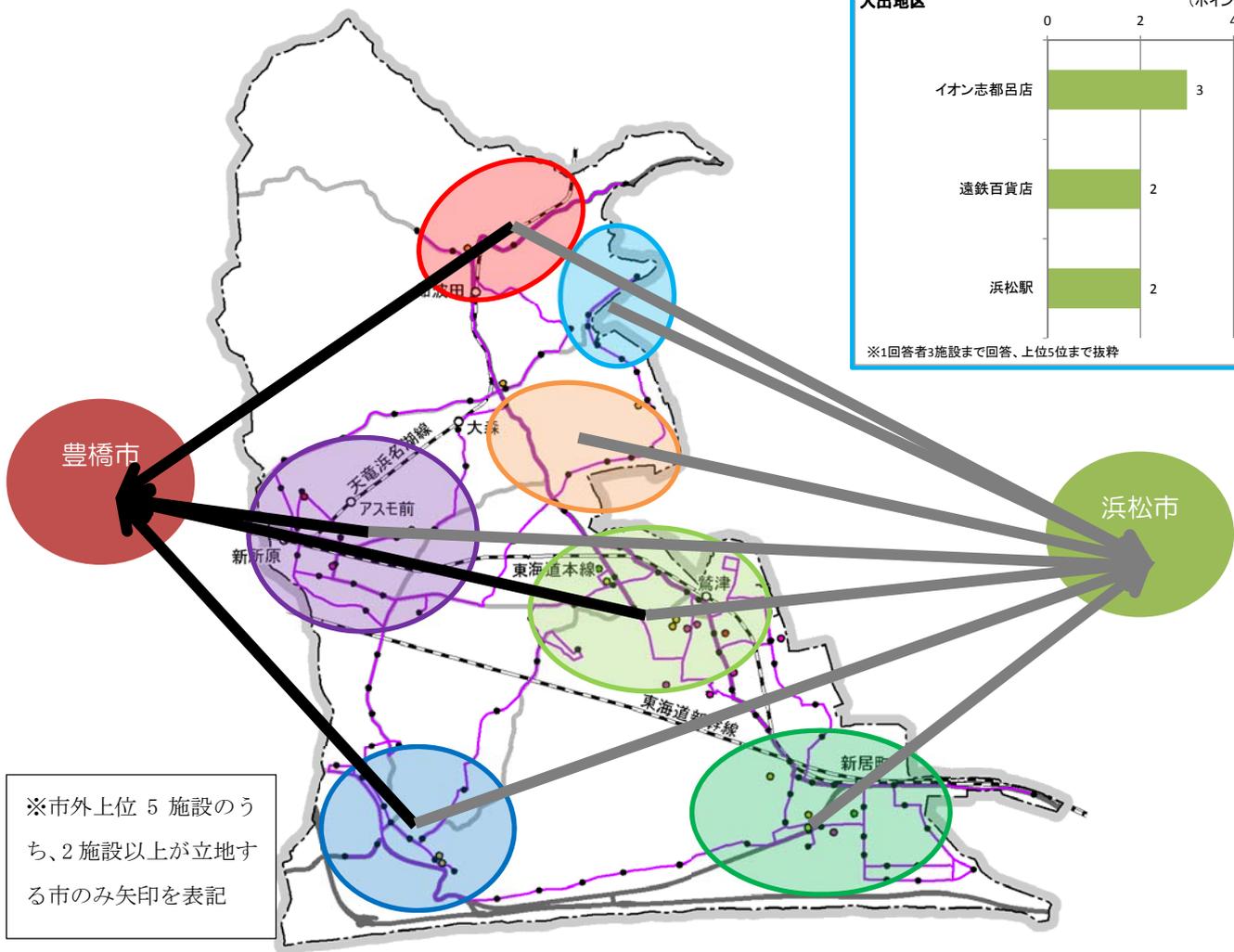
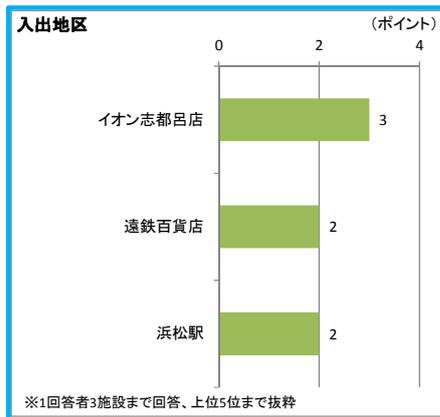
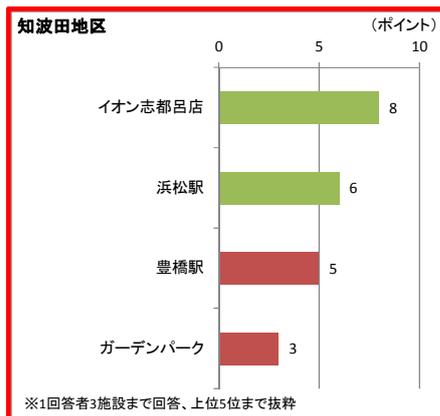
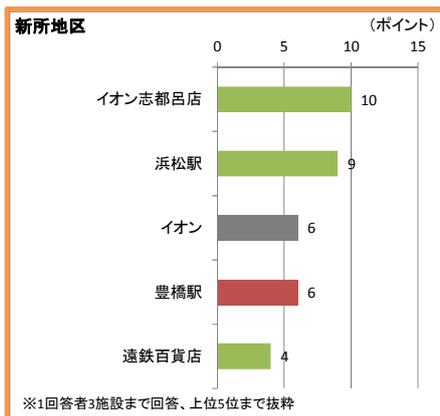
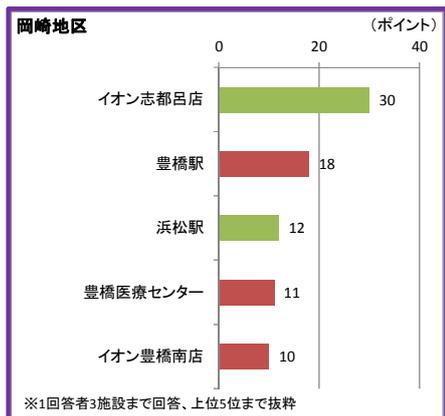
図 各地区のバスで行きたい施設（市内上位5施設）



※市内上位3施設の立地地区のみ矢印を表記

資料：市民アンケート

図 各地区のバスで行きたい施設（市外上位5施設）



資料：市民アンケート

課題② 路線・地域特性に応じた誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通サービスを提供する必要があります。

国勢調査における湖西市の人口は、平成 17 年度をピークに減少傾向にあり、平成 27 年度には約 6.0 万人、平成 37 年度には約 5.6 万人と、今後も人口減少傾向が継続すると予測されています。また、65 歳以上の高齢化人口割合は、平成 22 年度の約 21%から平成 37 年度には約 30%に増加すると予測されています。白須賀、岡崎、知波田地区では、既に 40%を超える地域も見られます。

バス利用者ヒアリング結果では、コーちゃんバス利用者の年齢層は路線により異なるものの、全線平均で約 52%が 65 歳以上の高齢者で占めており、現在の高齢者利用率が今後とも同規模で推移するとした場合、更なる高齢化の進展とともに、コーちゃんバス利用者の増加が期待されます。

市民アンケート結果では、今後のバス交通の方向性について、「車が利用できなくなった時利用できること」が突出して高く、次いで「市内の医療施設に行けること」、「子どもや高齢者を対象とすること」の順となっています。また、バス利用者アンケート結果では、市内バス路線の項目別満足度において、「運行本数、時間帯、曜日及び乗り継ぎの際の待ち時間」といった項目の不満が多く挙げられています。

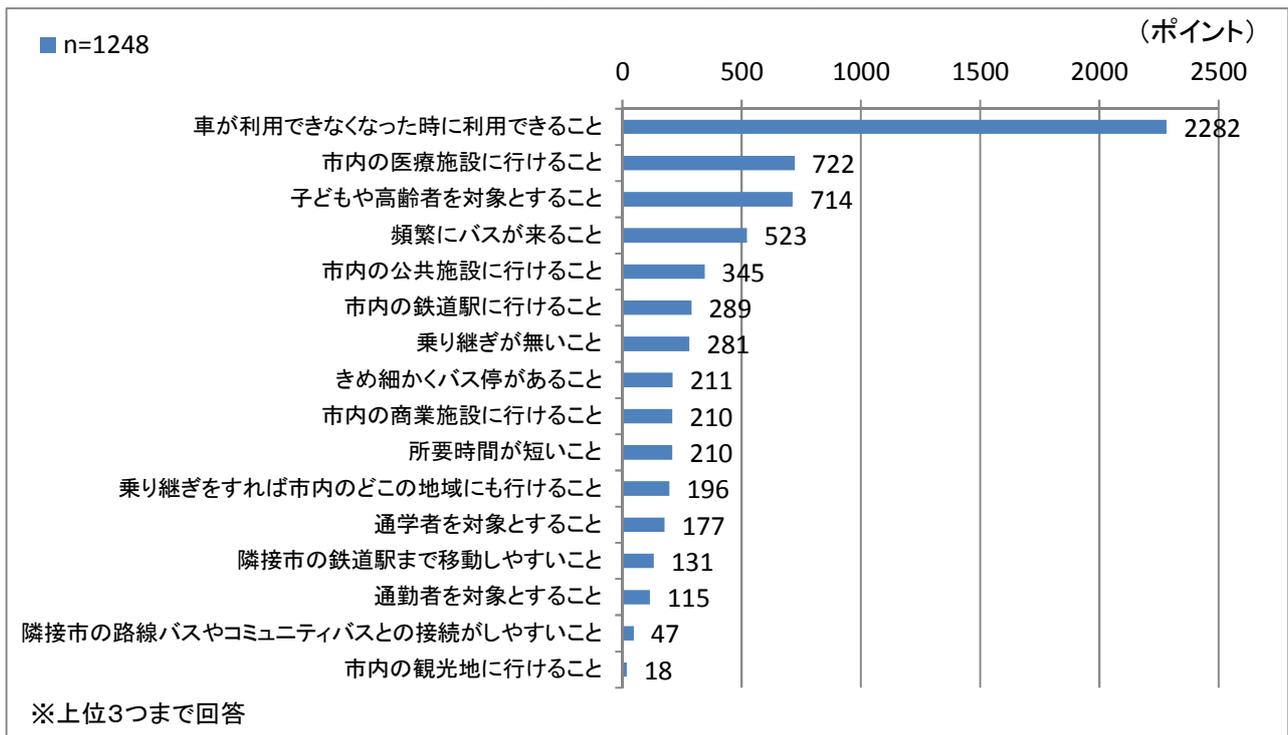
また、グループインタビューでは、どの地域においても現在のゾーン制運賃に対する意見が挙げられており、利用者がわかりやすい運賃体系が求められています。

これらより、路線・地域（中心部・郊外部）の特性を踏まえつつ、鉄道、路線バス、コーちゃんバス及びタクシーに求められる役割と確保すべきサービス水準を明確にし、誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通サービスを提供する必要があります。

<該当する個別課題>

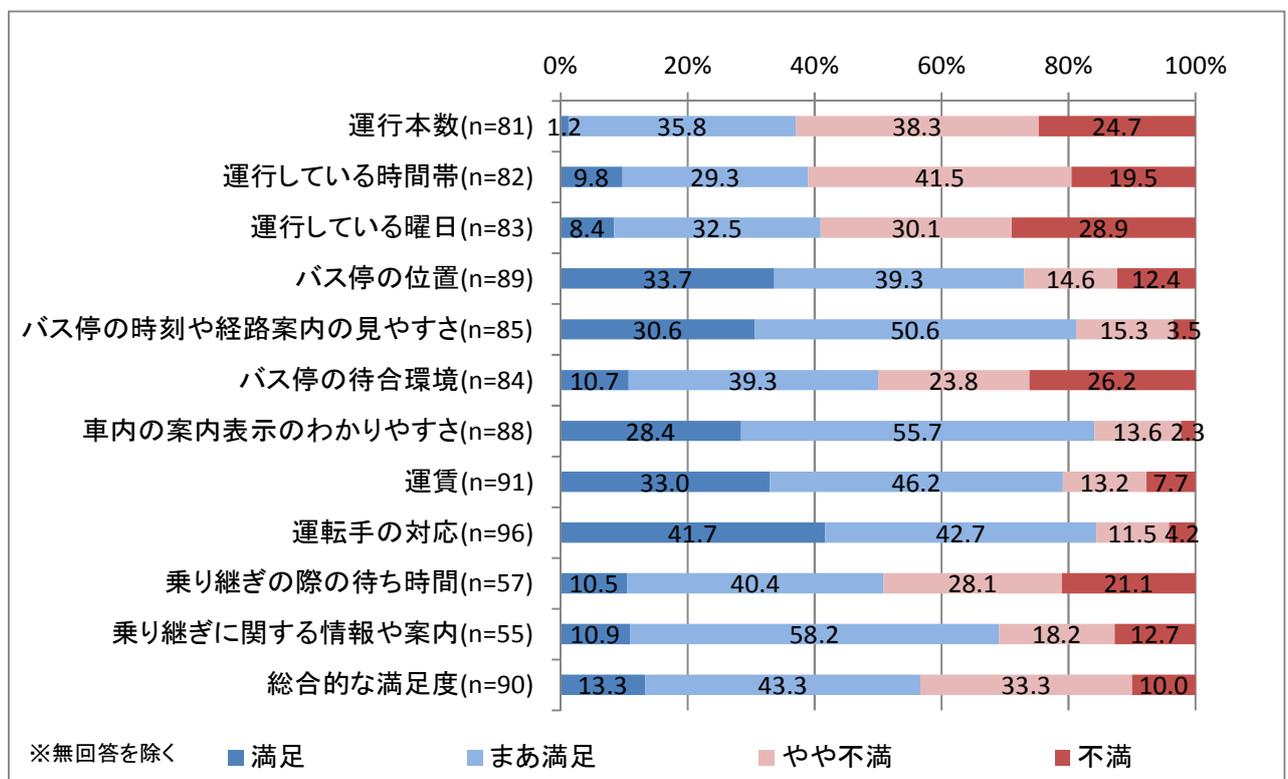
- ・人口減少に伴う移動ニーズの低下や、高齢化に伴う移動ニーズの変化への対応
- ・地域特性（まちなか・郊外部）を踏まえた公共交通サービスのあり方を検討
- ・公共交通ネットワークを形成する各種路線の役割の明確化（課題①②③）
- ・日常生活における移動手段として定着しているコーちゃんバスの維持、活性化
- ・利用者減少（運行経費増大）が見られる路線・地域への対応
- ・天竜浜名湖線及び各種バス交通の利用増進
- ・公共交通非利用者が利用可能となる条件への対応
- ・子どもや高齢者の移動手段の確保への対応
- ・通勤・通学手段及び市内外医療施設への通院手段として利用される路線バス及び自主運行バスの機能確保と利便性向上
- ・市民の日常的な移動手段としての機能確保と利便性向上
- ・路線（地域）により異なる移動ニーズへの対応
- ・バス利用者の満足度が高いサービス項目（乗り継ぎや車内での情報・案内の提供等）の維持
- ・バス利用者の不満度が高いサービス項目（運行本数、時間帯、曜日等）の改善
- ・新規バス利用者の発掘に資するバスサービス（バス停の近接性、運行本数の確保等）の改善
- ・運行本数の増加や土日運行といった市内全地域の共通意見への対応
- ・路線（地域）により異なる地域特性や移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供
- ・湖西市地域公共交通総合連携計画で定めた事業実施における残された課題への対応

図 今後のバス交通の方向性



資料：市民アンケート

図 バス利用者の項目別満足度（路線バス+コーちゃんバスの計）



資料：バス利用者アンケート

図 公共交通に関する市内各地区の特徴のまとめ

<岡崎地区>

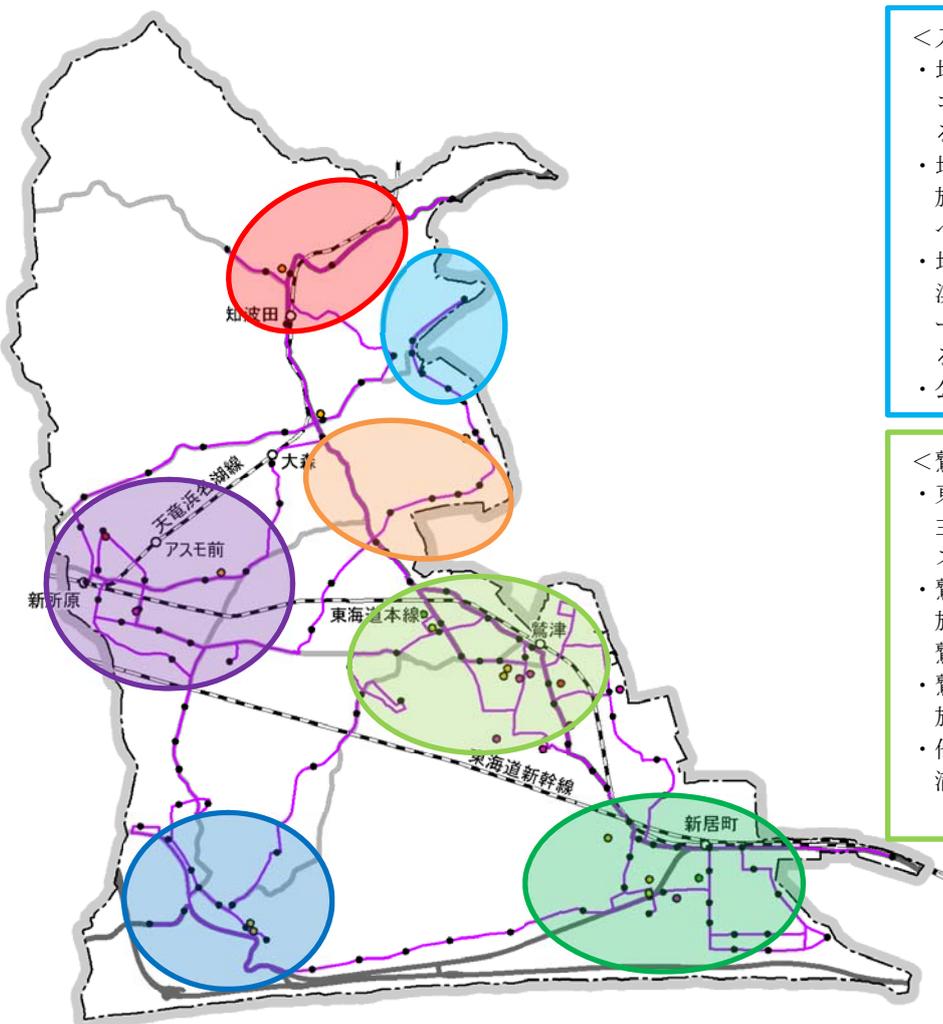
- ・新所原駅を有し、東海道本線、天竜浜名湖線、コーちゃんバスが乗り入れている。
- ・地区内には浜名病院や主要企業の工場が立地している。
- ・豊橋市と隣接していることから豊橋市内の施設への移動ニーズが強い。
- ・新所原駅は、駅舎及び駅前の再開発が行われており、将来的な交通需要の変化が予想される。

<新所地区>

- ・地区内には天竜浜名湖線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバスが乗り入れている。
- ・地区内には、主要な施設がないため、鷺津駅やその他主要施設を有する鷺津地区や新所原駅への移動ニーズがある。
- ・自主運行バス浜名線やコーちゃんバスの複数路線が乗り入れていることからバス同士の乗り継ぎに対する意見も挙げられている。

<知波田地区>

- ・地区内には天竜浜名湖線、コーちゃんバスが乗り入れている。
- ・地区内は知波田駅を中心に公共施設や診療所が立地している。
- ・市内では、鷺津駅や新所原駅への移動ニーズがある。
- ・豊橋市と浜松市の両市と隣接していることから両市内の施設への移動ニーズが強い。
- ・コーちゃんバスの曜日限定運行に対する意見が多い。



<入出地区>

- ・地区内には自主運行バス浜名線、コーちゃんバスが乗り入れている。
- ・地区内には、鷺津駅やその他主要施設を有する鷺津地区や新所原駅への移動ニーズがある。
- ・地区内の公共交通は自主運行バス浜名線が中心であることから、コーちゃんバスとの連携強化を求める意見がある。
- ・公共交通に対する不満度が多い。

<鷺津地区>

- ・東海道本線、遠鉄バス浜名線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバスが乗り入れる。
- ・鷺津駅や市役所などの市内の主要施設が集積しており、他地区から鷺津地区への移動ニーズが強い。
- ・鷺津駅や湖西病院などの地区内の施設への移動ニーズが強い。
- ・他の地区よりも公共交通に対する満足度は高い。

<白須賀地区>

- ・地区内にコーちゃんバスは乗り入れるが、鉄道や路線バスは乗り入れてない。
- ・鷺津駅、新所原駅、新居町駅へは同程度の距離があり、3駅へのニーズが強い。
- ・地区内には医療施設や主要な商業施設は立地していない。
- ・公共交通に対する不満度が高く、コーちゃんバスの運賃体系に対する意見も多い。

<新居地区>

- ・新居町駅を有し、東海道本線、遠鉄バス浜名線、コーちゃんバスが乗り入れている。
- ・地区内には主要な公共施設や商業施設に加え、新居関所等の観光施設も立地する。
- ・浜松市と隣接しており、浜松市内の施設への移動ニーズが強い。
- ・遠鉄バス浜名線は地区内の小学生の通学手段としても利用されている。

課題③ 集約連携型都市構造を実現する戦略的な公共交通施策を展開する必要があります。

人口減少、少子・高齢化が進展する局面下において、地域公共交通は単なる移動手段に留まらず、高齢者の生活基盤の確保、地域活力の再生など、様々な役割が期待されています。また、まちづくり計画や商業・観光振興等と連携する中で、通勤、通学、買物、通院等の日常生活における移動需要への対応に加え、観光等目的の来訪者を誘引することで公共交通の利用者を確保する必要があります。

特に、「湖西市都市計画マスタープラン（H26.3）」では、湖西市が目指す将来都市構造として「集約・連携型の都市構造」を掲げ、これを支える「都市間連携軸」、「拠点間連携軸」、「地域間連携軸」の形成に向け、地域公共交通によるネットワークの充実・強化を図るものとしています。

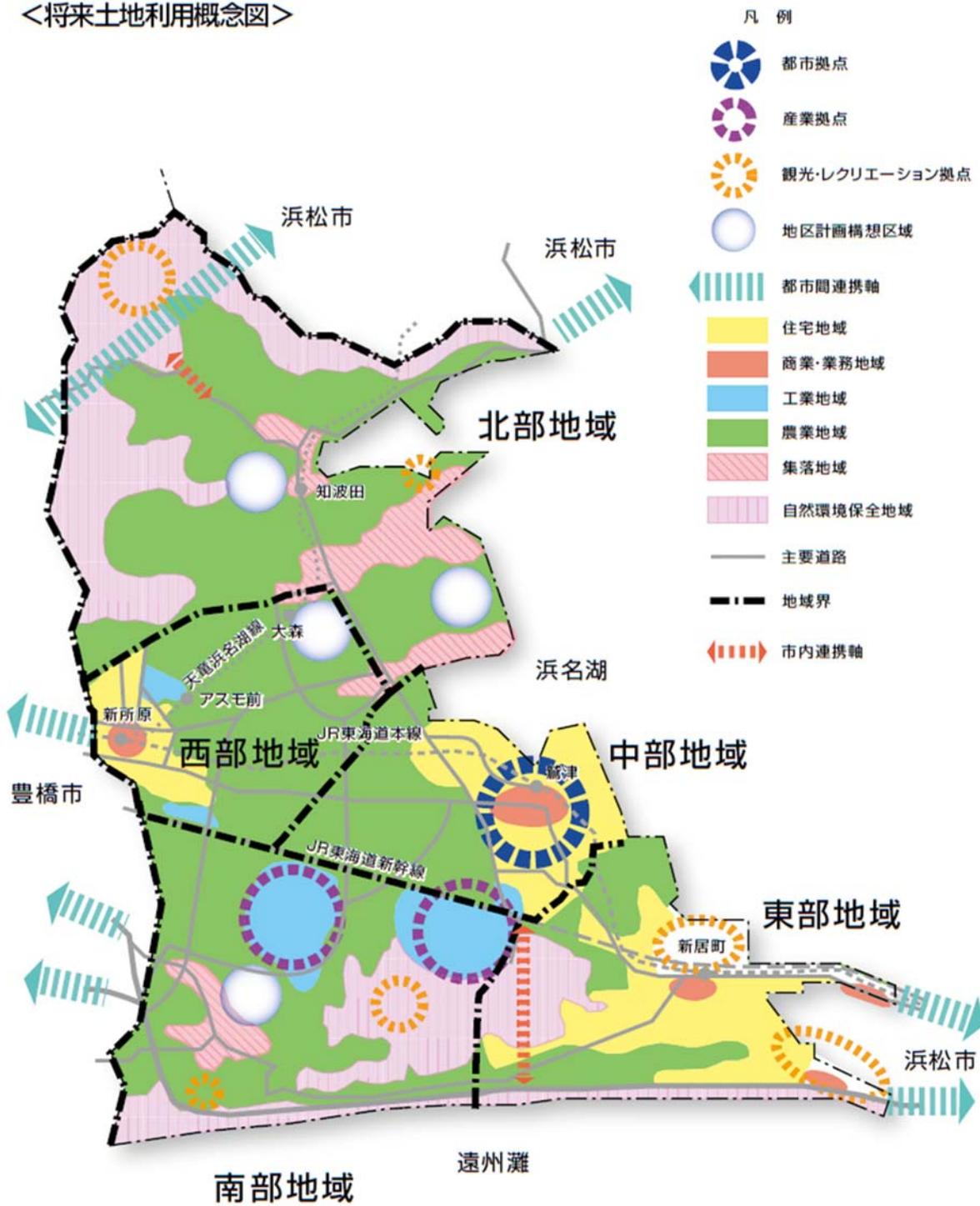
これらより、湖西市が目指す「集約・連携型の都市構造」の実現に向け、まちづくり戦略、商業活性化、観光振興、福祉政策など、各種分野の計画・事業と連携した戦略的な公共交通施策を展開する必要があります。

<該当する個別課題>

- ・人口減少に伴う移動ニーズの低下や、高齢化に伴う移動ニーズの変化への対応
- ・将来都市像（湖西市が目指すまちづくり）を支援する公共交通ネットワークの形成を検討
- ・まちづくり等各分野の計画・事業及び関係者が連携した公共交通ネットワークのあり方を検討
- ・集約・連携型の都市構造を支える公共交通ネットワーク形成のあり方を検討
- ・湖西市地域公共交通総合連携計画で定めた事業実施における残された課題への対応

図 将来土地利用概念図

<将来土地利用概念図>



資料：新・湖西市総合計画

課題④ 市民、事業者、自治会、市民活動団体及び行政の各主体が連携し、皆で公共交通を支える仕組みを検討する必要があります。

平成 27 年度のコーちゃんバス及び自主運行バス浜名線の運行経費は約 8,700 万円、うち市負担額は約 6,100 万円（市負担額割合約 70%）と、近年、市負担金は増加傾向にあります。

市民アンケート結果では、公共交通の費用負担と維持のあり方について、「現在の運行水準を維持するため、市の負担額は現状程度で良い」とする回答が約 43%を占める一方、「運行本数の増加や新たな路線導入など現在より運行水準を高めるため、市の負担額を増やすべき」とする回答も約 20%存在しています。また、公共交通を維持するために取り組めることについて、「地域企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」とする回答が約 22%、「公共交通を積極的に利用する」とする回答が約 20%となっています。

日常生活に必要不可欠な移動手段の確保を図るべく、交通政策基本法が平成 25 年 12 月 4 日に公布・施行されたことを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が施行され、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築することが重要なポイントに位置づけられています。そして、その実効性を高めるため、地域公共交通確保維持改善事業の制度改正により、法定協議会の機能が強化されたところです。

これらより、市民ニーズ及び法制度改正の主旨を踏まえ、市民、事業者、自治会、市民活動団体及び行政の各主体が連携し、皆で公共交通を支える仕組みを検討する必要があります。

<該当する個別課題>

- ・人口減少に伴う移動ニーズの低下や、高齢化に伴う移動ニーズの変化への対応
- ・公共交通の費用負担のあり方と地域の公共交通の確保・維持に向けた住民参加のあり方を検討
- ・路線（地域）により異なる移動ニーズへの対応
- ・路線（地域）により異なる地域特性や移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供
- ・行政と交通事業者の更なる連携による安全な運行を前提とした持続可能な公共交通サービスの提供
- ・湖西市地域公共交通総合連携計画で定めた事業実施における残された課題への対応

図 公共交通の費用負担と維持のあり方

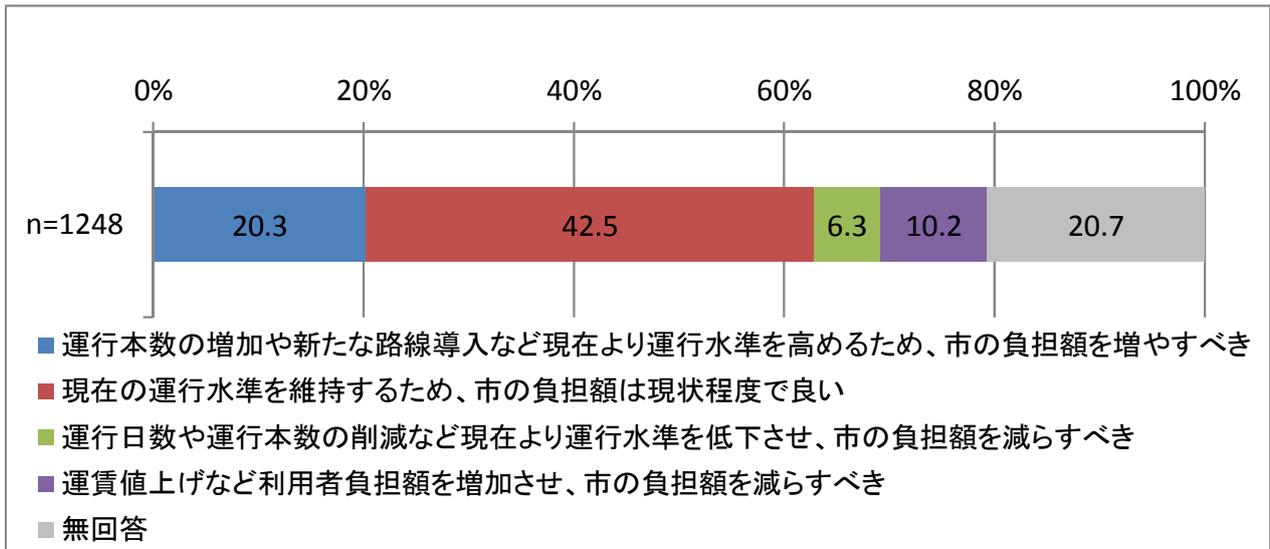
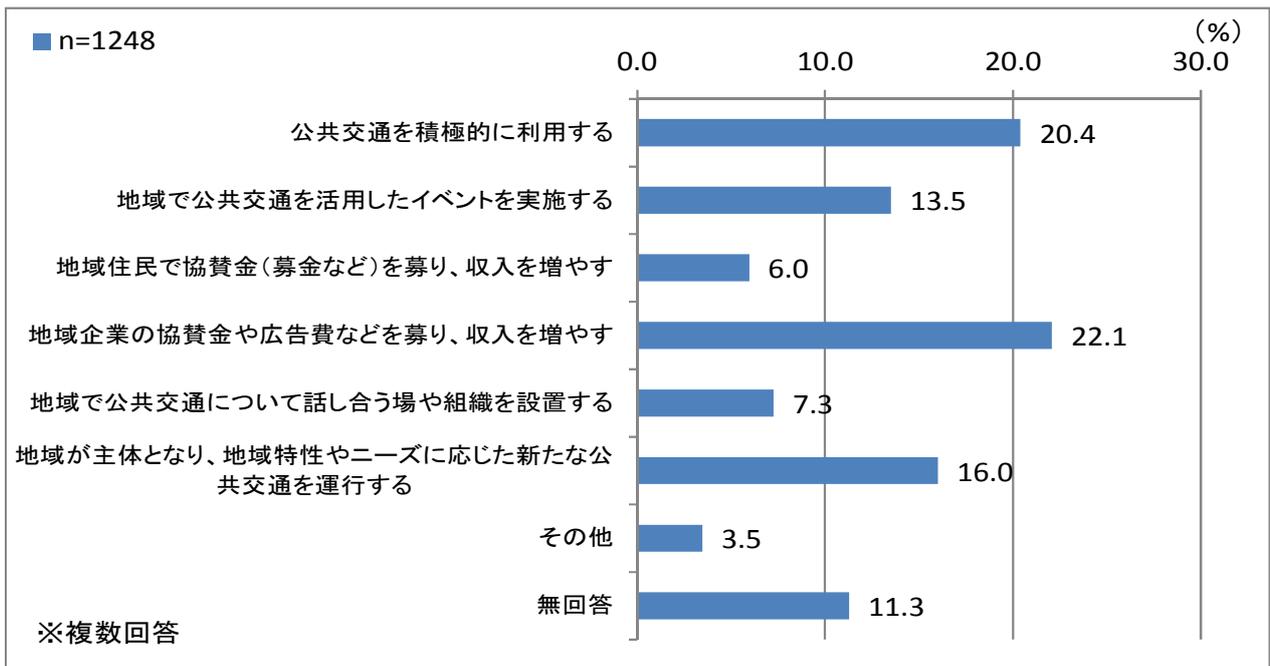


図 公共交通を維持するために取り組めること



6. 持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針(案)

1) 湖西市の交通将来像

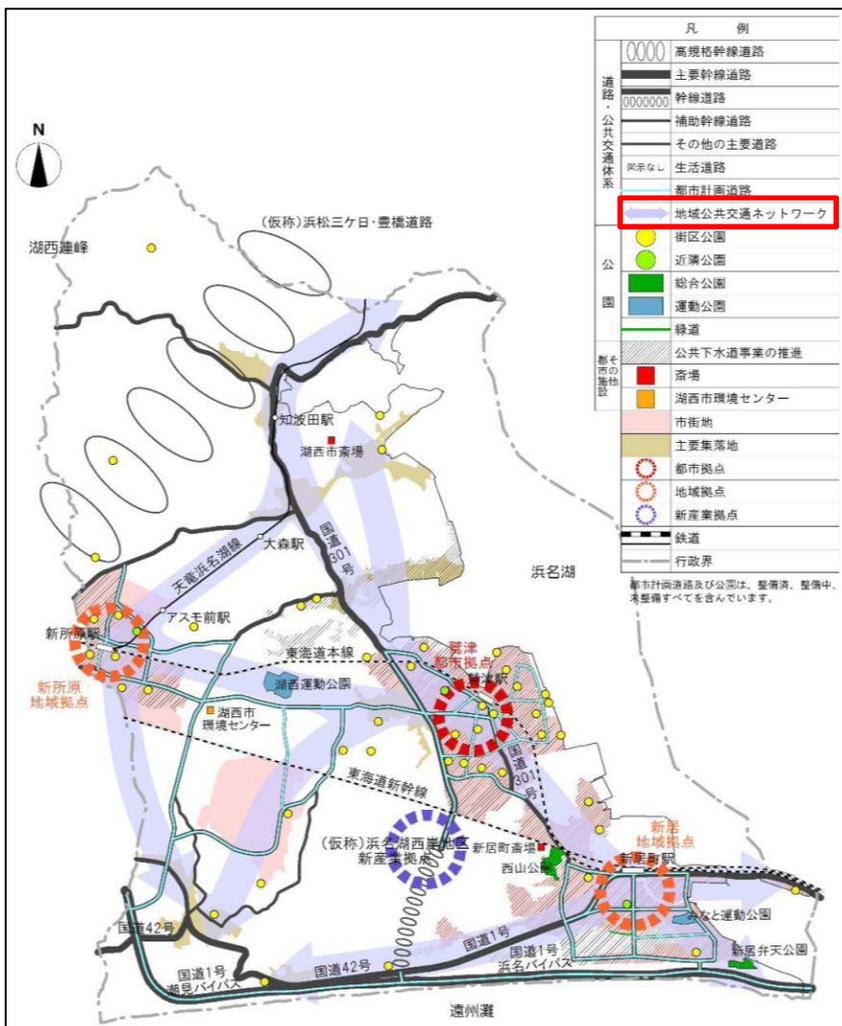
新・湖西市総合計画では、市民協働で創る「市民が誇れる湖西市」を将来都市像に掲げ、様々な分野・主体が連携し、便利な暮らしを実現するため、利用しやすい公共交通の展開を進めています。

湖西市都市計画マスタープランでは、湖西連峰や浜名湖等の豊かな自然・歴史資源を保全・活用しながら、基幹的な公共交通である東海道本線の3つの駅周辺に拠点形成し、都市機能の充実を図るとともに、市内拠点相互、市内拠点と周辺都市、市内拠点と既存集落地等を鉄道や地域公共交通などにより連携する「集約・連携型の都市構造」の構築を目指しています。

これらより、本市が目指す将来都市像の実現を支援する交通将来像は、鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等の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」を目指します。

そして、将来的にも公共交通を確保・維持するため、市民、事業者、自治会、市民活動団体及び行政といった多様な主体がそれぞれの立場を尊重しつつ、相互に連携し、皆で公共交通を支える取り組みを実施することで、市民生活に必要な公共交通を育むものとします。

図 湖西市が目指す「集約・連携型の都市構造」の実現を支援する公共交通体系のイメージ



湖西市の交通将来像
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

2) 地域公共交通の基本方針（案）

湖西市の地域特性や各種ニーズ結果から見た地域公共交通の課題及び、湖西市が目指す交通将来像を踏まえ、以下に地域公共交通の基本方針を示します。

地域公共交通の基本方針

**「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」の実現に向けて**

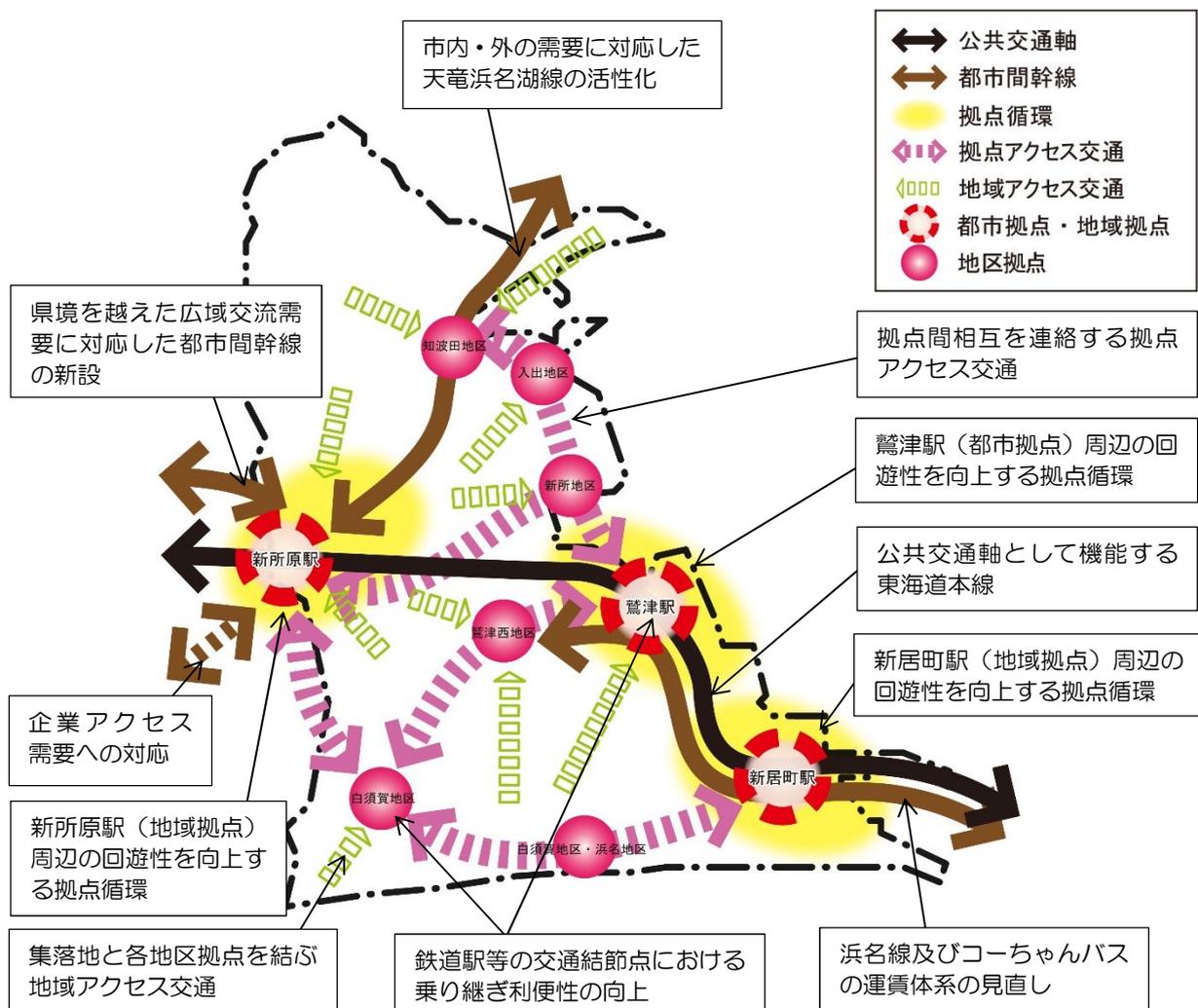
基本方針 1 鉄道、路線バス、コーちゃんバス及びタクシーが一体となり、日常生活の移動を支える地域公共交通ネットワークを形成します。

基本方針 2 公共交通の充実により各拠点のにぎわいと交流の創出を支援します。

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。

基本方針 4 多様な主体の連携・協働による取り組みを推進するとともに、地域公共交通を育む仕組みを構築します。

図 湖西市における地域公共交通のネットワークイメージ



基本方針 1 鉄道、路線バス、コーちゃんバス及びタクシーが一体となり、日常生活の移動を支える地域公共交通ネットワークを形成します。

- ・市内には、鉄道、路線バス、コーちゃんバス及びタクシーといった多様な公共交通が運行しています。これまでは、交通事業者、行政が個別に地域住民の移動需要に対応してきましたが、今後は、地域の公共交通が果たすべき役割を明確化し、各路線が連携・協働して、効果的かつ効率的な運行を図ります。
- ・地域住民の日常生活の移動ニーズに対応するため、商業施設、医療施設、公共施設等の多様な都市機能が集積・充実した鉄道駅周辺へ移動しやすい公共交通ネットワークを形成します。
- ・地域住民の移動ニーズは、市内に留まらず隣接都市への広域的な移動も存在します。これら広域的な移動ニーズに対応するため、東海道本線及び遠鉄バス浜名線の活用とともに、県境を越えた広域的な交流需要や集積する企業アクセス需要に対応する新たな都市間連携路線の導入について協議・調整します。
- ・高齢化に伴う移動ニーズの変化や残存する交通空白地域への対応については、個別路線の見直しとともに、地域の移動ニーズに応じた新たな移動手段の必要性を検討します。
- ・これら多様な公共交通ネットワークの形成にあたっては、鉄道駅等の交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

基本方針 2 公共交通の充実により各拠点のにぎわいと交流の創出を支援します。

- ・本市が目指す集約・連携型の都市構造において、鷺津駅（都市拠点）、新所原駅（地域拠点）、新居町駅（地域拠点）が拠点として位置づけられています。基本方針 1 を踏まえ形成された公共交通ネットワークにより公共交通が充実することで、拠点相互及び拠点と各地域の連絡、拠点周辺における回遊性の向上を図り、各拠点のにぎわい創出を支援します。
- ・市内には、海釣り公園、新居関所、豊田佐吉記念館などの貴重な自然・歴史・文化資源が数多く分布・立地しています。活性化再生法の改正目的において、まちづくりとの連携とともに観光振興・交流の促進が位置づけられています。これらより、湖西市特有の観光資源と公共交通が連携を図ることで、市内外からの来訪者との交流の創出を支援します。

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。
- ・鉄道駅等の交通結節点やバス車内において、乗り継ぎやバス沿線の主要施設（商業施設、観光施設等）に関する情報・案内を提供することで、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。

基本方針 4 多様な主体の連携・協働による取り組みを推進するとともに、地域公共交通を育む仕組みを構築します。

- ・本市においては、地域公共交通会議とは別に、市民代表、交通事業者及び行政等で構成する「評価改善委員会」を設置し、地域公共交通の検討・実施及びその効果把握を行っており、平成 27 年度に減少したコーちゃんバスの要因分析を行い、市内商業施設へのアクセス改善等を図ることで、平成 28 年度の利用者数は前年同月比で増加に転じています。
- ・今後も、多様な主体の連携・協働による取り組みを推進するとともに、これら取り組みの評価・検証を通じて適切なサービス内容への見直しを継続的に実施します。
- ・また、市民自らが主体性を持って活動する組織の立ち上げなど、地域公共交通を育む仕組みを構築します。

7. 計画の区域と計画期間(案)

(1) 湖西市地域公共交通網形成計画の区域

本計画の計画区域は、湖西市全域を基本としますが、市内バス路線が運行する周辺市の一部を含んだ区域を対象とします。

(2) 湖西市地域公共交通網形成計画の計画期間

本計画は、平成29年度～33年度までを計画期間とします

本市がめざす将来都市像を見据え、これを支える公共交通計画を策定するため、上位・関連計画である新・湖西市総合計画及び都市計画マスタープランの計画期間との整合を図り、上位・関連計画が更新される翌年度に本計画を見直すものとします。

8. 計画の目標(案)

※成果指標の目標値は、今後検討する実施事業の内容を踏まえ設定する。

湖西市が目指す交通将来像の実現に向け、本計画の基本方針に基づき、目標を設定します。また、各目標の達成度を検証するため、以下の示す成果指標を設定します。

表 目標と目標値

	目標	目標値	成果指標		
基本方針1	目標1 公共交通相互が連携を図る、地域公共交通ネットワークの形成を目指します。	目標値1 公共交通の利用頻度の増加 (月に数回以上の利用をする人の割合の増加)	【指標】月に数回以上の利用をする人の割合 (市民アンケート)		
				現況値[H28]	目標値[H33]
			東海道本線	24.8%	※
			天竜浜名湖線	1.3%	※
基本方針2	目標2 拠点駅(鷺津駅、新所原駅、新居町駅)へのアクセス利便性の向上によりにぎわいと交流を創出します。	目標値2 拠点駅(鷺津駅、新所原駅、新居町駅)における各公共交通機関の利用者数の増加	【指標】拠点駅の駅・バス乗車人数(事業者提供データ)		
				現況値[H27]	目標値[H33]
			東海道本線	3,488千人	※
			天竜浜名湖線	126千人	※
基本方針3	目標3 乗り継ぎがしやすい情報提供を目指します。	目標値3 乗り継ぎに関する不満割合の減少	【指標】乗り継ぎに関する不満割合(バス利用者アンケート)		
				現況値[H28]	目標値[H33]
			乗り継ぎに関する情報や案内	30.9%	※
			基本方針4	目標4 多様な主体が連携して各種取り組みを実施します。	目標値4 市民等が主体的に取り組む事業の件数
	現況値[H28]	目標値[H32]			
市民等が主体的に取り組む事業の件数	—	※			



	目標	目標値	成果指標		
計画全体	全体目標 湖西市地域公共交通網形成計画全体の目標	全体目標値1 公共交通利用者数の増加	【指標】公共交通利用者数(乗車人数)(事業者提供データ)		
				現況値[H27]	目標値[H33]
			公共交通利用者数	3,772千人	※
		全体目標値2 公共交通に対する不満足割合の減少	【指標】公共交通に対する不満足割合(市民アンケート)		
				現況値[H28]	目標値[H33]
			公共交通に対する不満足割合	64.0%	※
		全体目標値3 レクリエーション客数の増加	【指標】レクリエーション客数の増加(湖西市統計書)		
				現況値[H26]	目標値[H33]
			レクリエーション客数	493,273人	※