

資料1

平成27年度 湖西市バス運行評価改善報告書

平成27年12月

湖西市バス運行評価改善委員会

目次

1.	湖西市のバスの取り組みと利用状況など	2
1-1.	湖西市のバスの取り組み	2
1-1-1.	路線・時刻の改正	2
1-1-2.	利用促進の展開	4
1-1-3.	現状把握	6
1-2.	利用状況など	7
1-2-1.	利用状況	7
1-2-2.	利用実態、利用者意向	38
1-2-3.	患者の意向	41
2.	湖西市のバスに対する評価	43
2-1.	バス交通全般に対する評価	43
2-2.	路線別の評価	44
2-2-1.	白須賀新居鷺津線	44
2-2-2.	白須賀鷺津線	44
2-2-3.	白須賀岡崎線	44
2-2-4.	岡崎循環線	45
2-2-5.	岡崎鷺津線	45
2-2-6.	知波田鷺津線	45
2-2-7.	浜名線	45
2-3.	運営・運行主体に対する評価	46
2-3-1.	利用促進に対する評価	46
2-3-2.	その他	46
3.	改善策の提案	47
3-1.	路線の改善について	47
3-2.	運賃について	47
3-3.	利用促進策の検討	48
3-4.	その他	48

はじめに

湖西市では、平成 23 年度に湖西市地域公共交通基本計画を策定し、「誰もが移動しやすい湖西市」を目指して取り組むこととなりました。

そして、平成 25 年 4 月から、誰でも利用できる湖西市コミュニティバス「コーちゃんバス」の運行を開始しました。コーちゃんバスを運行しながら、利用状況や市民の意向などを把握するとともに、路線改正を行い、より利用しやすいバス運行を心がけております。

平成 26 年 10 月からは、民間路線の廃止に伴い、自主運行バス浜名線の運行を開始しました。今後も様々な取り組みを行うことで、市民の生活に浸透する移動手段に育てていくことが重要です。

本報告書は、市民や各種団体の代表を中心に、利用者目線で地域公共交通を評価し、改善策を取りまとめたものです。

本報告書に示す内容が、バス交通の見直しの取り組みにいかされるとともに、利便性の高い運行になることを期待しています。

平成 27 年 12 月

湖西市バス運行評価改善委員会

湖西市のバスの取り組みと利用状況など

1-1. 湖西市のバスの取り組み

1-1-1. 路線・時刻の改正

○鷺津地区内の循環運行と各地区から鷺津地区にアクセスする路線を分ける検討

湖西病院や鷺津駅等を短時間でつなぐ往復路線とするとともに、鷺津駅を起点とした鷺津循環線の新設を検討し、平成27年10月1日より経路・時刻を変更することとしました。



図 3-1 鷺津地区内の運行を改正

○予約型の移動手段の可能性を検討

需要の少ない地域と交通空白地域では、定時定路線では対応がしづらくなっています。そこで、このような地域におけるデマンド型交通の導入を検討しています。なお、10月8日には、先行してデマンド型交通を導入した磐田市にヒアリングを実施しました。

○わかりやすい運賃制度への検討を継続

コーちゃんバス運行開始前に市内均一運賃も検討しましたが、民間事業者の路線と整合性をとった結果ゾーン制運賃を導入しています。運賃体系については、民間事業者と調整をとった上で、できるだけわかりやすく使いやすい運賃となるよう、検討をすすめました。(P47 3-1 改善案に掲載)

○土日祝日運行は、利用意向の調査を継続

平日に利用しない市民や観光客の利用促進を図るため、土日祝日に開催されるイベントの実施団体との打ち合わせに参加して、市公用バスによる試験運行を実施しました。(P47 3-2 改善案に掲載)

○JA湖西北支店での乗り継ぎの安全性が向上

岡崎循環線のバス車両が変更になったことにより、JA湖西北支店の駐車場への乗り入れが可能になりました。これにより、乗り継ぎ場所をJA湖西北支店内に変更し、安全性が向上しました。

○買い物ツアー&モビリティ・マネジメントの実施

初めての利用不安を解消し、新規顧客獲得につなげるために、買い物ツアーを実施しました。

知波田地区と白須賀地区の2地区で開催し、各11名が参加しました。

あわせて、買い物ツアー実施後、参加者宅を訪問し、買い物ツアーやコーちゃんバスを利用した感想などを把握しました。

また、買い物ツアーの効果把握するため、ツアー1ヶ月後の移動実態についてアンケートを実施しました。アンケート結果からは、このツアー後に自家用車からバスへの交通行動の変化は見られませんでした。企画自体は、参加者から非常に好評でした。



写真 1-1 買い物ツアーの風景

○バスの乗り方教室の開催

大倉戸地区と新居幼稚園にて、バスの乗り方教室を開催しました。

乗り方教室では、実際にバスに乗車して、乗り方をお伝えするとともに、通院、買い物での使い方をお伝えしました。



写真 1-2 乗り方教室の開催風景

○バスマップ・時刻表の制作

平成27年10月1日に経路・時刻表の変更に合わせて、持ち運びが便利なポケット時刻表を制作しました。



図 1-4 平成27年度版バスマップ・時刻表

(2) その他

○引き続き、利用促進を積極的に展開

①敬老週間における高齢者割引の実施

9月の敬老週間に合わせて、高齢者の運賃を100円に割引しました。

②夏休み子ども割引の実施

小学校が夏休みの間、子どもの利用促進を目的に1乗車50円キャンペーンを実施しました。期間中、昨年よりも29人多い330人が利用しました。

③「バスの日」イベントにおいてチラシの配布

平成27年9月16日(水)に、遠鉄ストアなどの店舗前にて、チラシを配布し、平成27年10月1日の路線変更をPRしました。

1-1-3. 現状把握

○湖西病院、クリニック・診療所の患者アンケート実施

コーちゃんバスを利用していない人も含めて、広く意見を把握するために実施しました。コーちゃんバスの主の利用目的である「通院」に焦点を絞って、その実態を把握しました。

1-2. 利用状況など

1-2-1. 利用状況

(1) 全体の利用者数

通年の利用者数は、333人/日で昨年と同程度でした。しかし、4月以降は減少傾向にあります。

夏休み子供割引策は、利用者が増加しました。

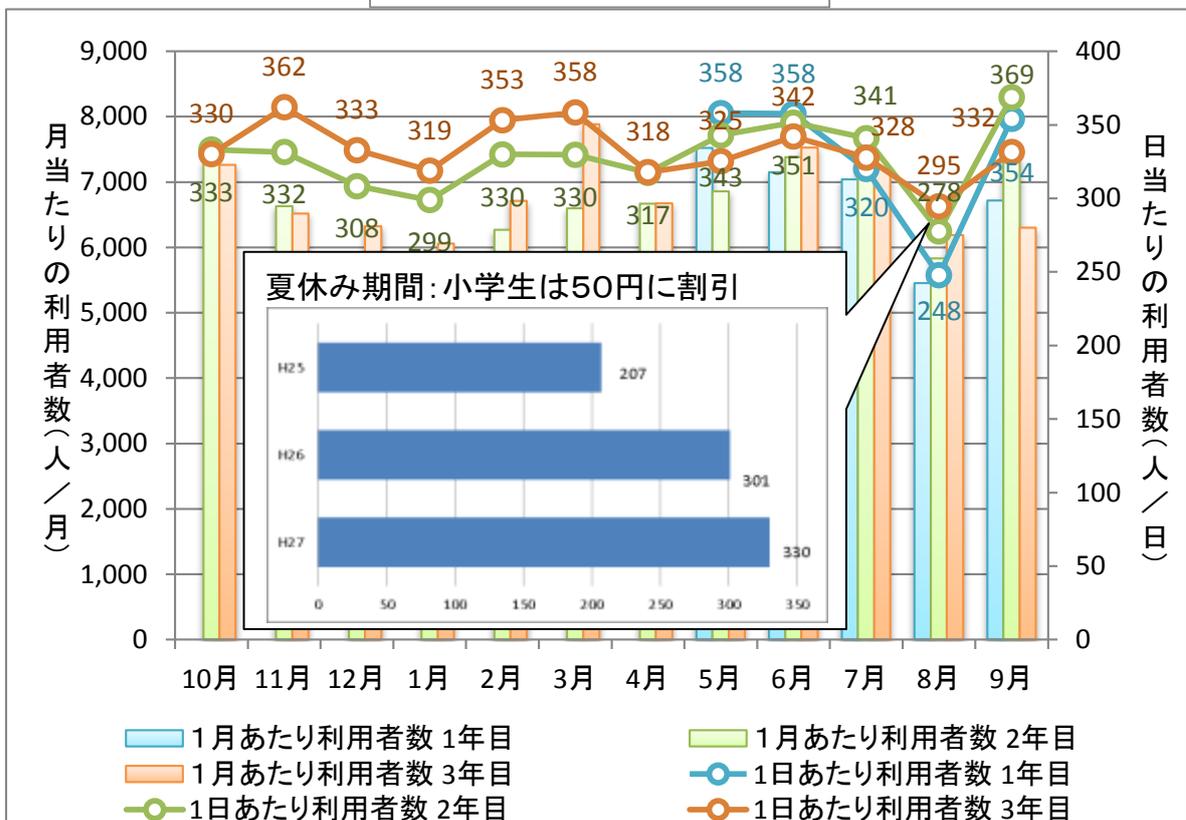
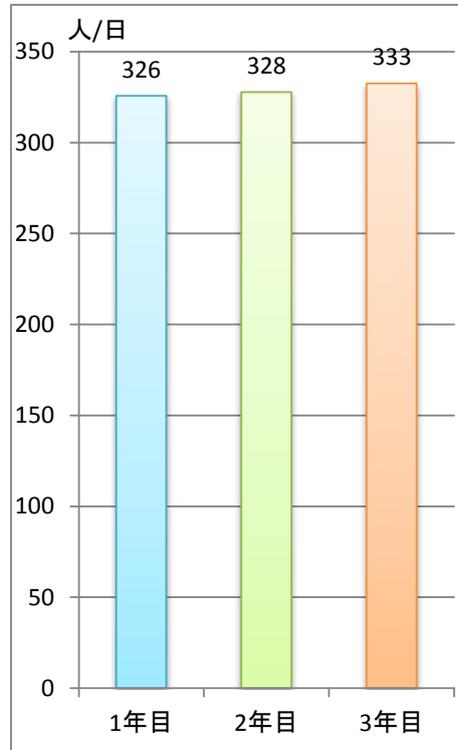


図 1-5 月あたりの利用者数

(2) 路線ごとの利用者数

① 路線別平均日利用者数

白須賀新居鷺津線、白須賀岡崎線、知波田鷺津線は増加傾向にあります。岡崎鷺津線は、昨年利用者が若干減少しましたが、今年度は増加しました。白須賀鷺津線は、最も利用が多い路線でしたが、今年度は減少しました。岡崎循環線は利用者が年々減少しています。

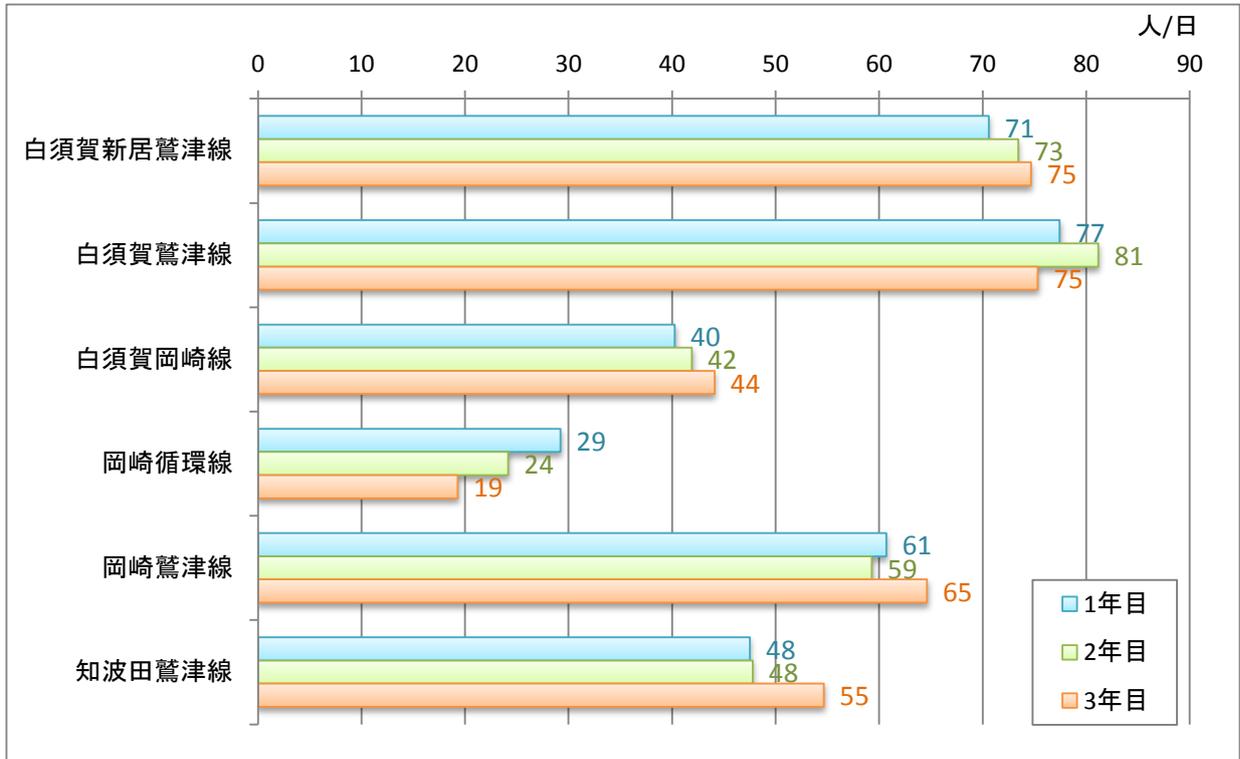


図 1-6 各路線の年度別日利用者数の推移

※1年目は、H25.5～H25.9の平均

②白須賀新居鷲津線

白須賀新居鷲津線は、1・5・9月で利用減少、10・6・7・8月は前年と同程度、その他は増加しています。

便別の利用者数に大きな変化はありません。

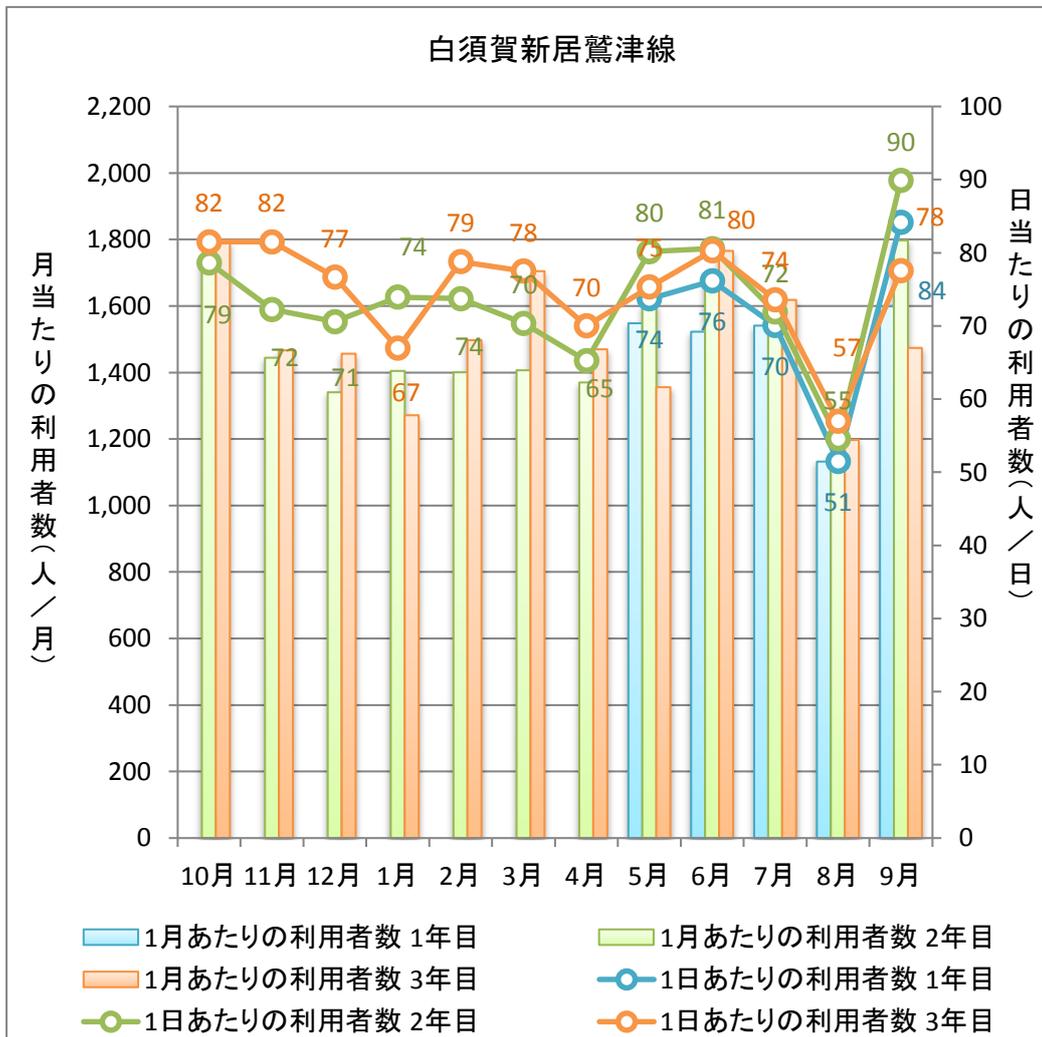


図 1-7 白須賀新居鷲津線の月あたりの利用者数

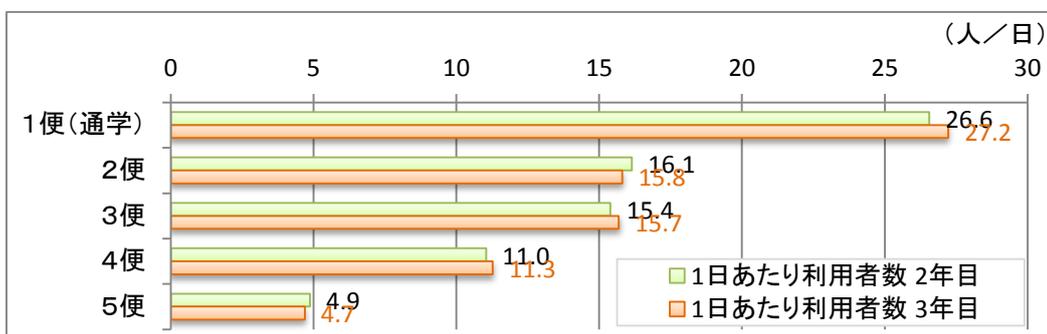


図 1-8 白須賀新居鷲津線の便あたりの利用者数

第1便は新居小学校の通学で10~15人が乗車しています。
 第2便は新居町駅や湖西病院へ、第3便は1便を通じた利用があります。
 午後の便は利用が少ない傾向にあります。

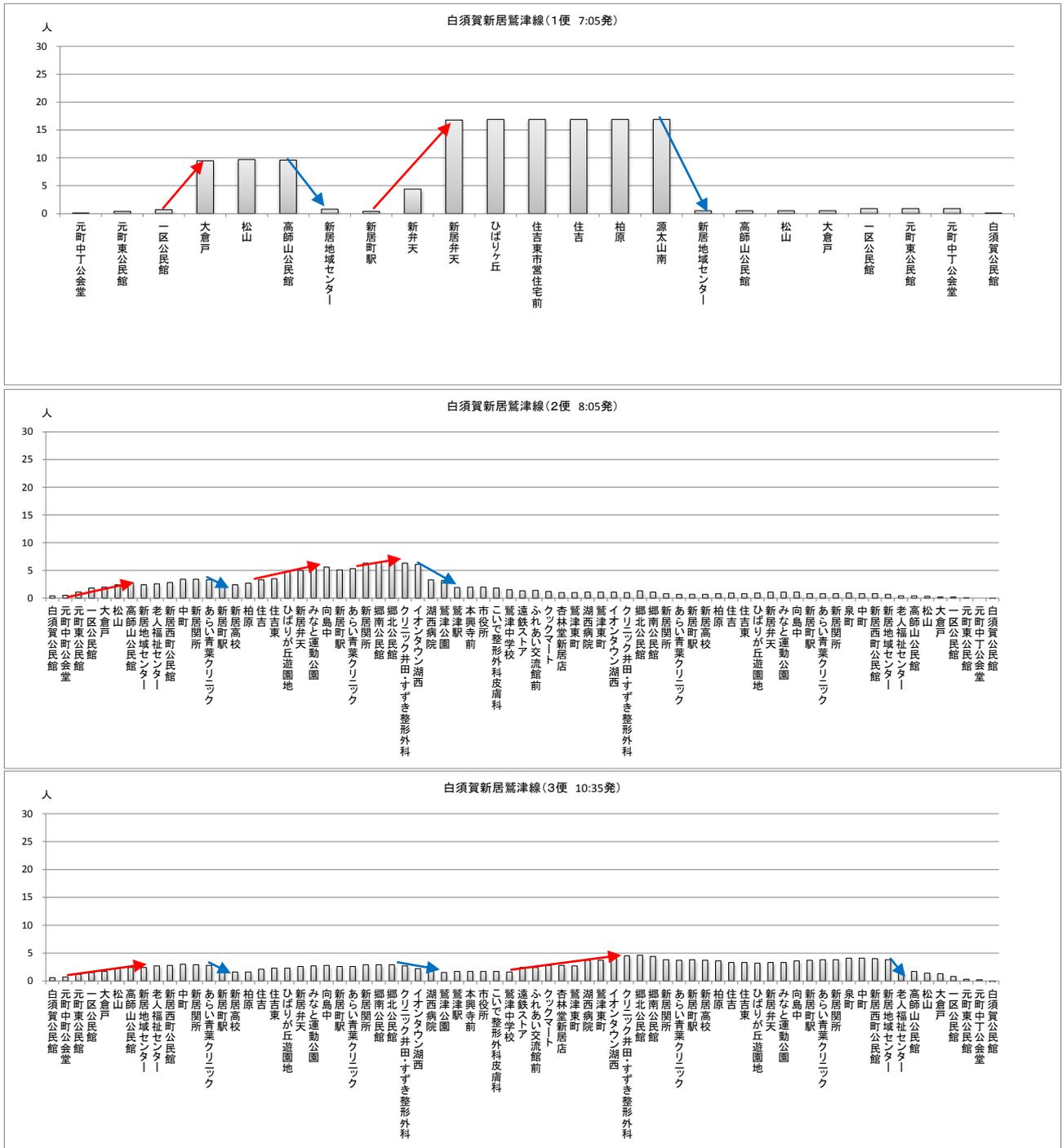


図 1-9 白須賀新居鷺津線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

③白須賀鷲津線

白須賀鷲津線は、4月以降利用が減少しています。
どの便もおおむね10人を超える利用があります。

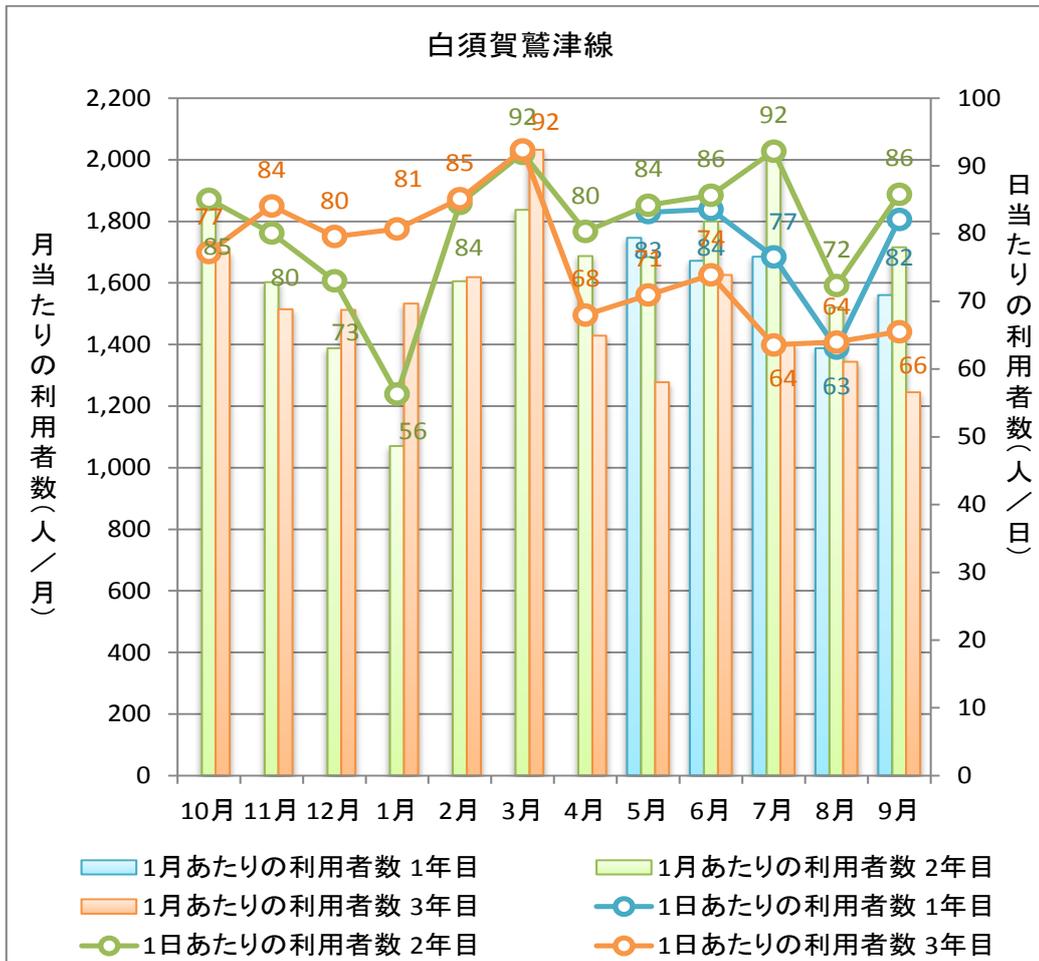


図 1-11 白須賀鷲津線の月あたりの利用者数

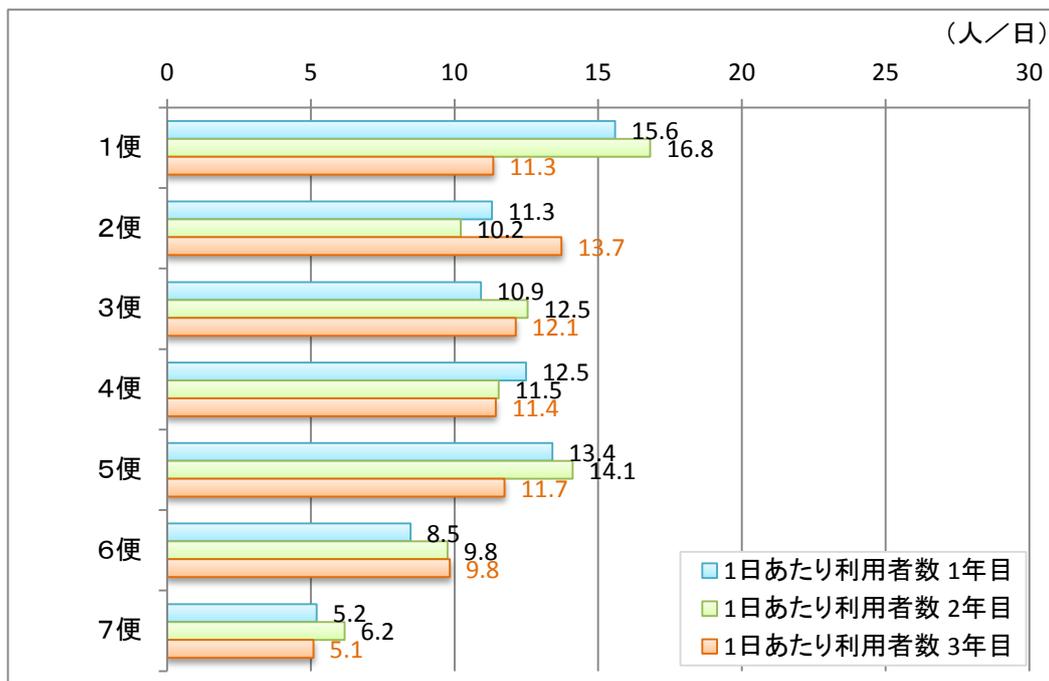


図 1-12 白須賀鷲津線の便あたりの利用者数

第1便は浜名湖電装の通勤で利用されています。

第2便以降は、午前で鷺津地区での買い物や通院に多く利用されています。

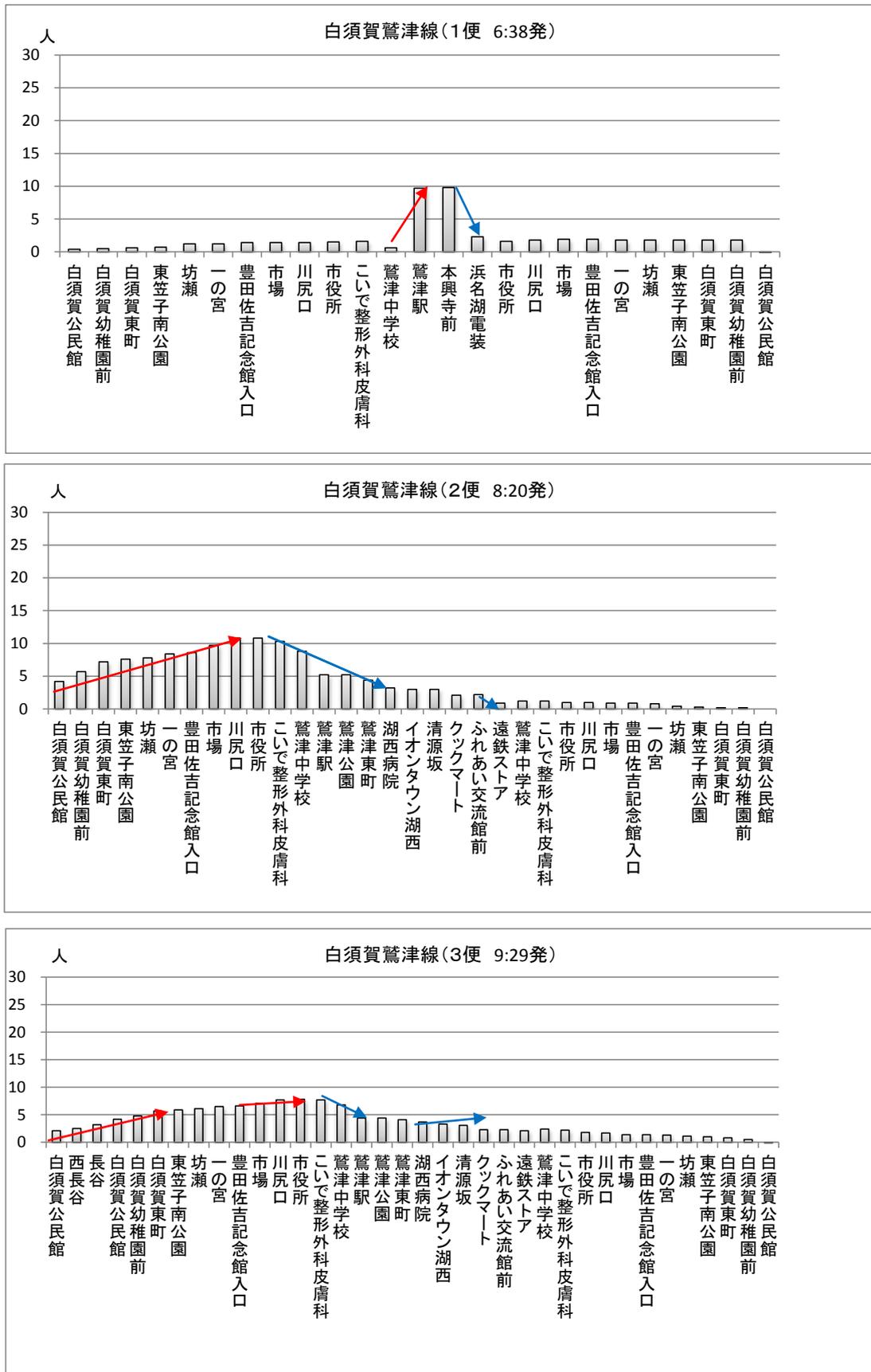


図 1-13 白須賀鷺津線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

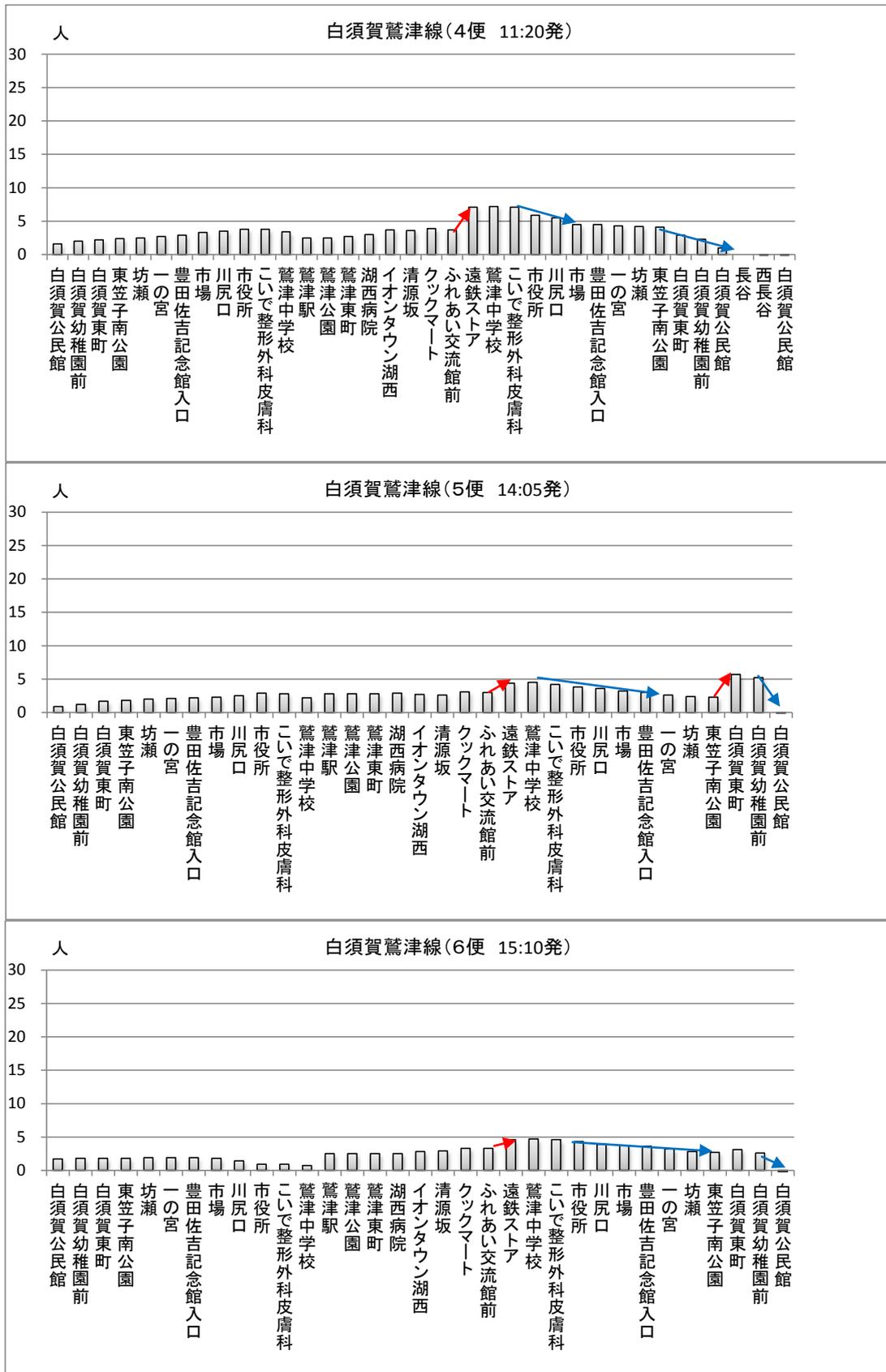


図 1-14 白須賀鷺津線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

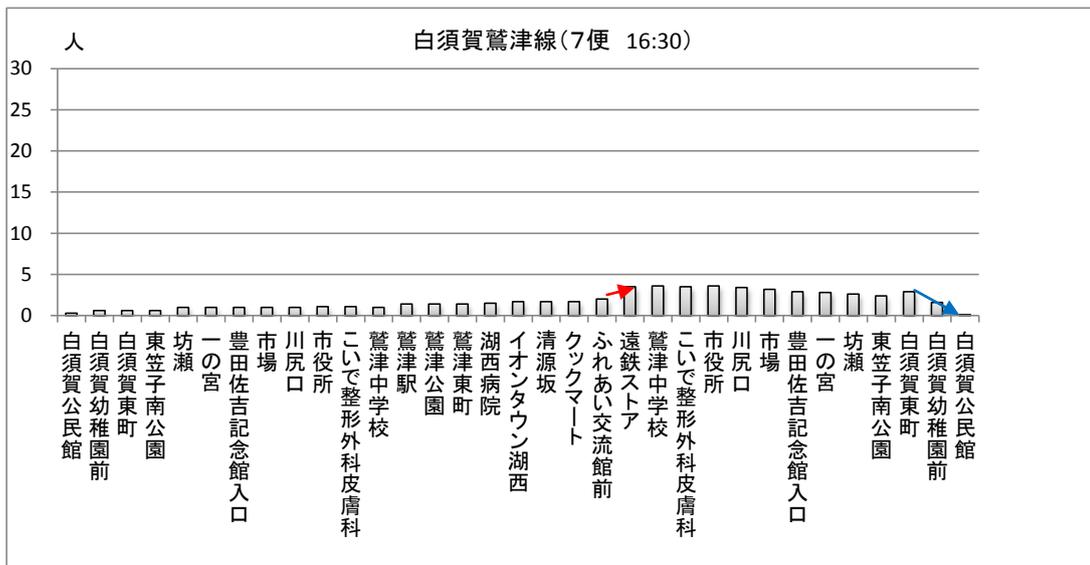


図 1-15 白須賀鷺津線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

④白須賀岡崎線

白須賀岡崎線は、6月以降の利用が増加しています。

1便、5便以外の便の利用が増加しています。

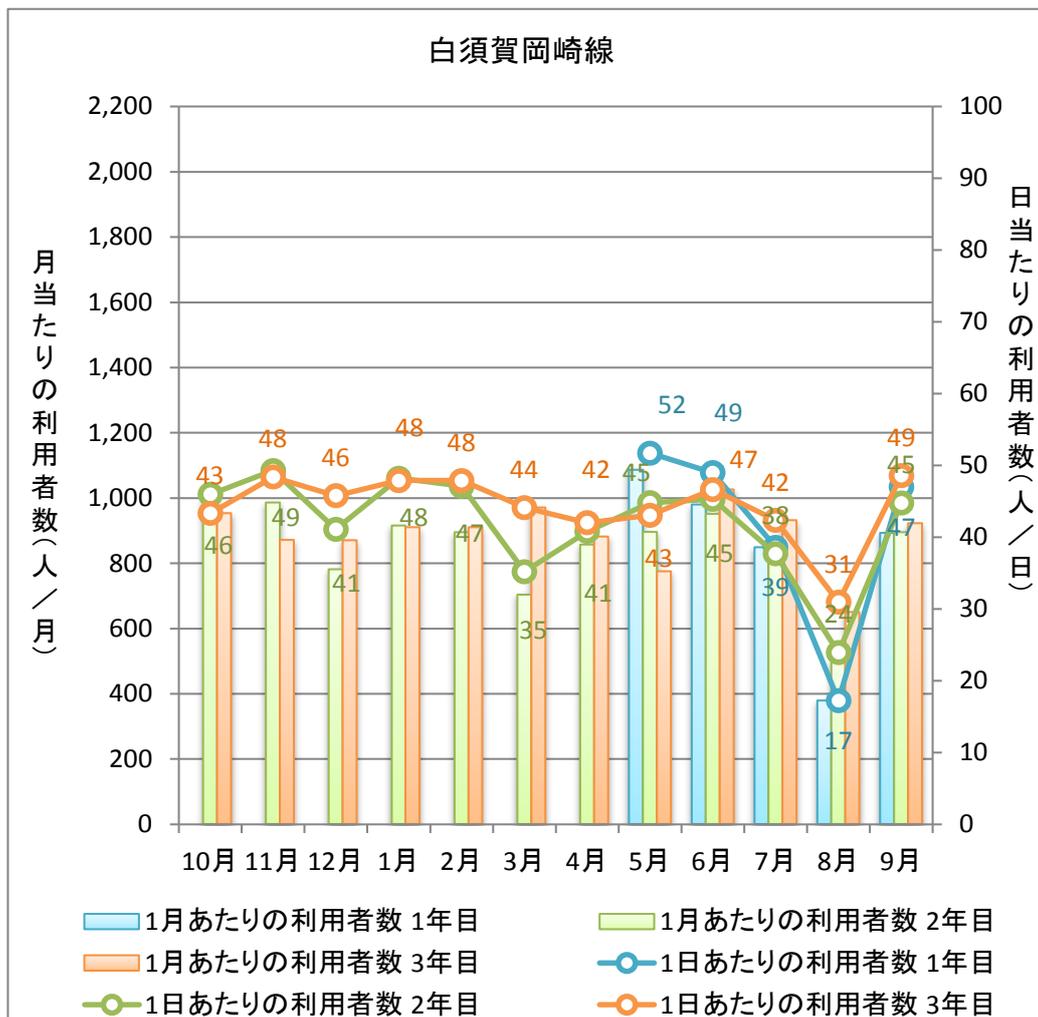


図 1-16 白須賀岡崎線の月あたりの利用者数

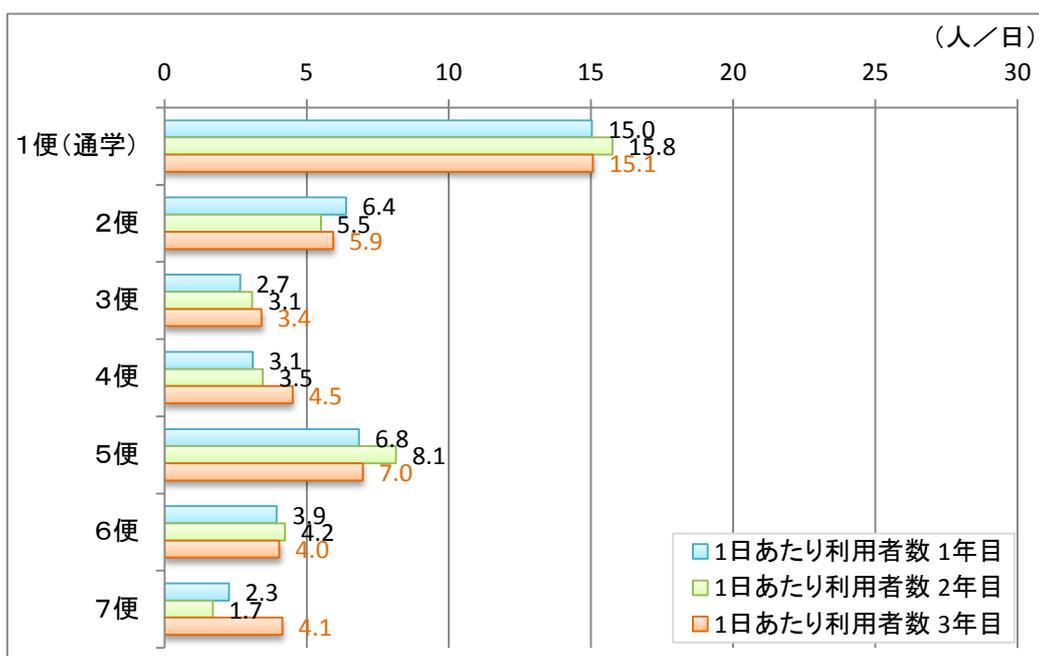


図 1-17 白須賀岡崎線の便あたりの利用者数

第1便は笠子地区の小学生の通学で利用され、第5便は下校で利用されています。
 第2便は浜名病院等への利用がありますが、第3便以降は少なくなっています。

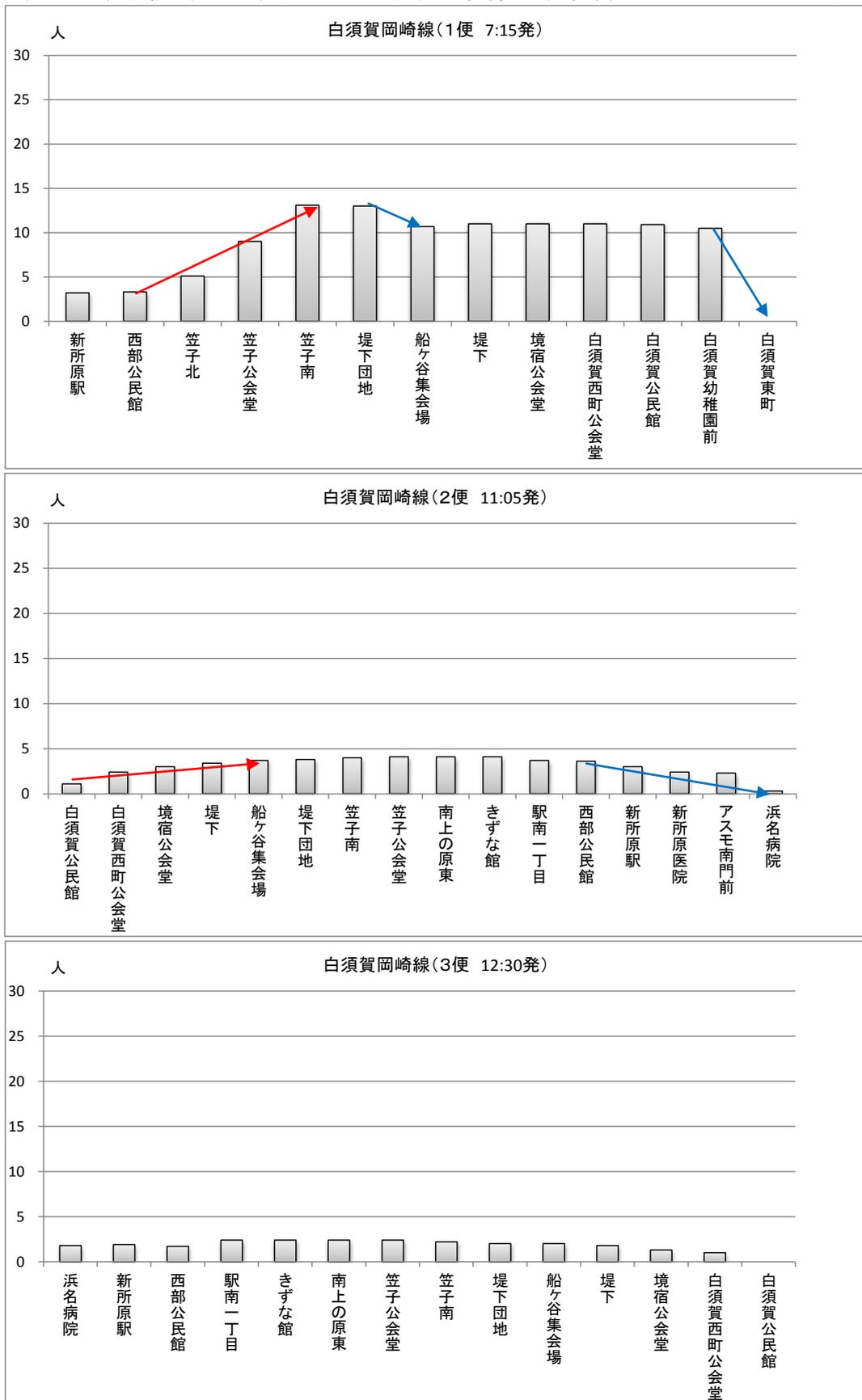


図 1-18 白須賀岡崎線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

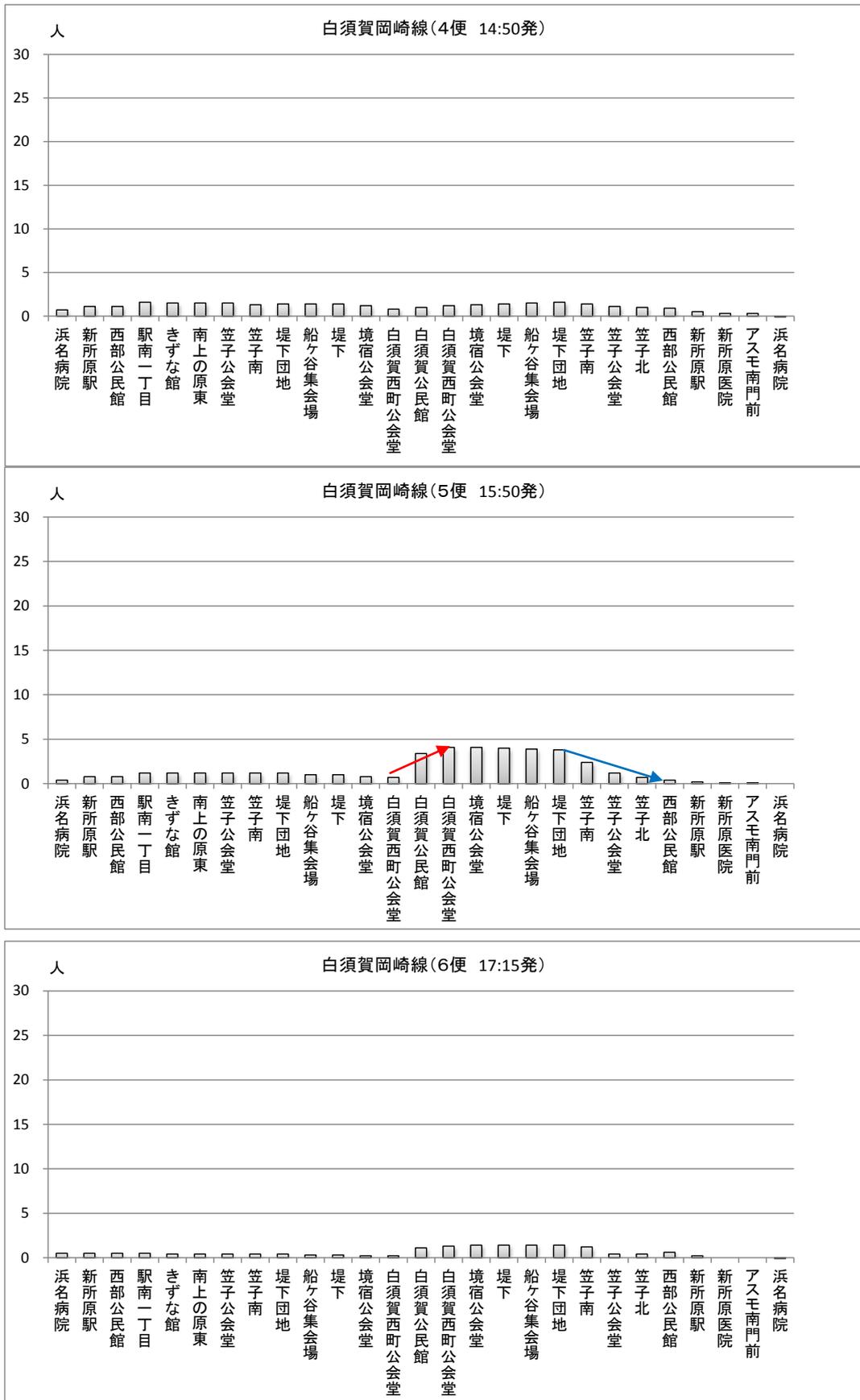


図 1-19 白須賀岡崎線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

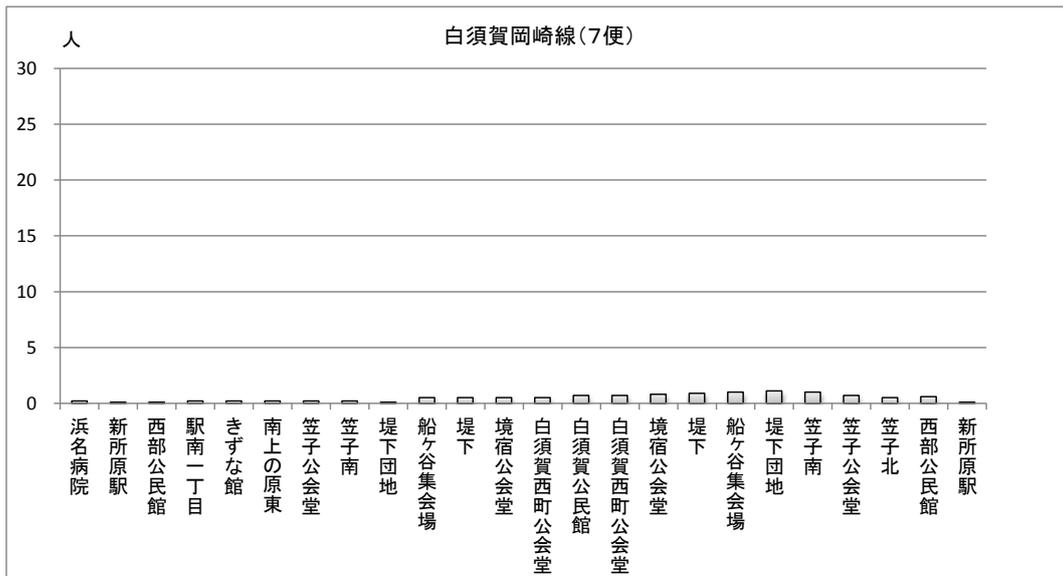


図 1-20 白須賀岡崎線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ⇨ 車内の人数

⑤岡崎循環線

岡崎循環線は、昨年よりも一貫して利用が減少しています。
 利用は1日20人ほどであり、他路線と比べて少なくなっています。
 いずれの便も利用は減少しています。

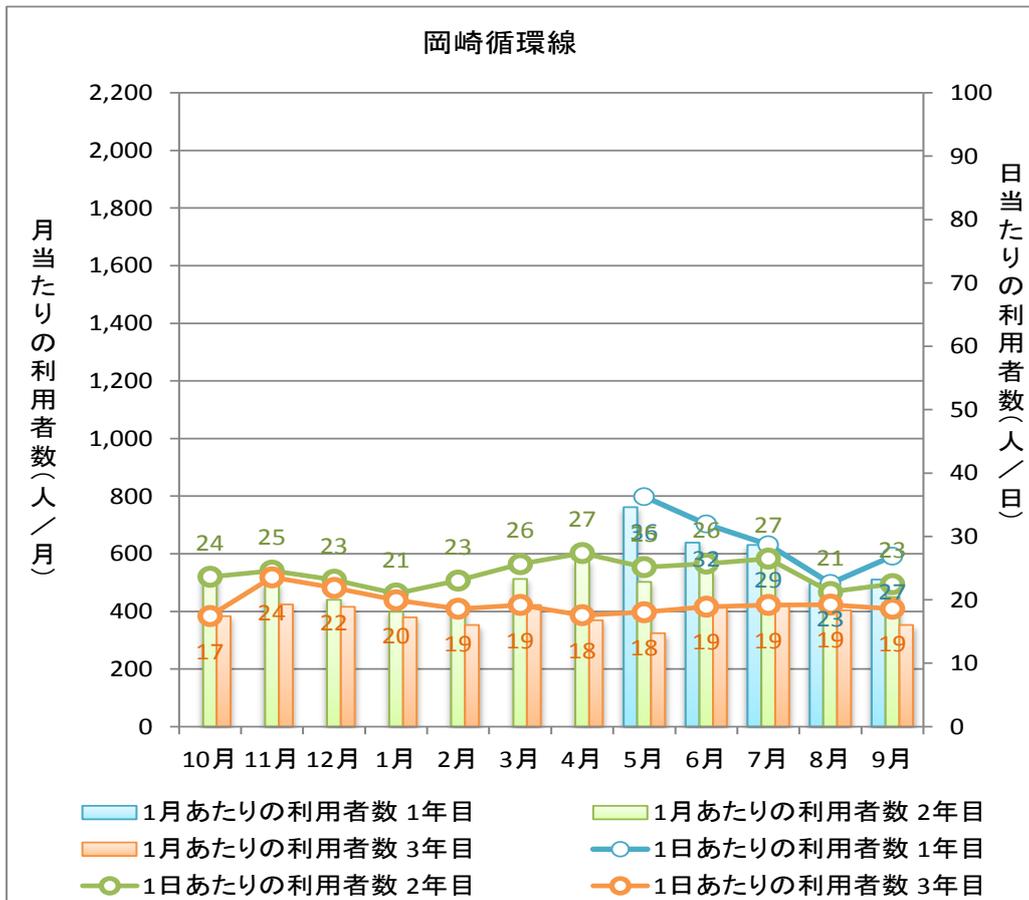


図 1-2 1 岡崎循環線の月あたりの利用者数

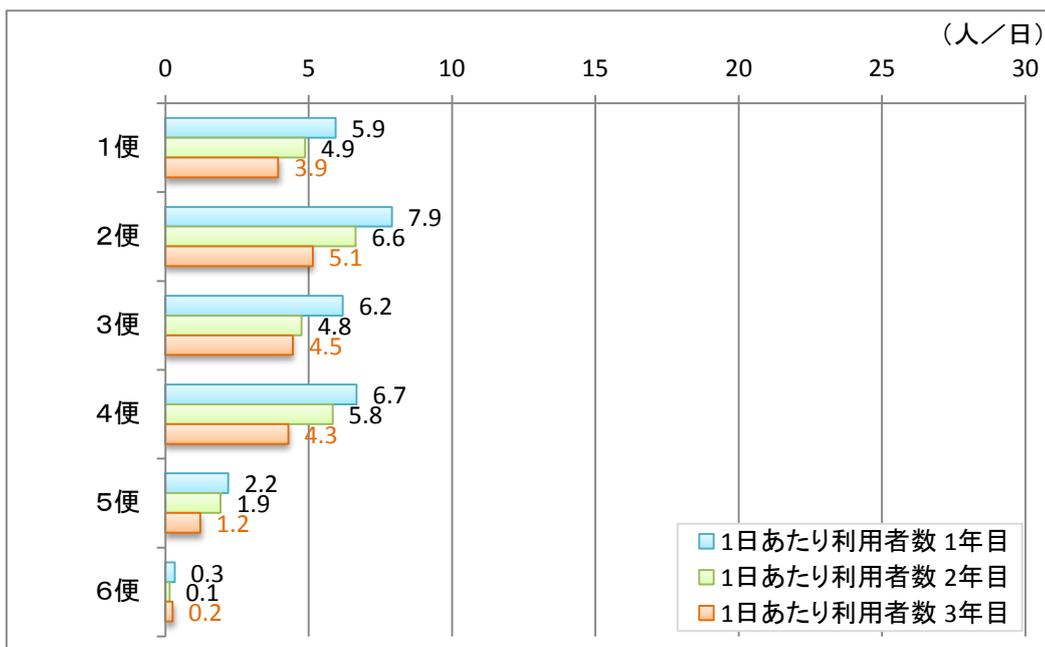


図 1-2 2 岡崎循環線の便あたりの利用者数

概ね知波田鷲津線からの乗り継ぎ利用であり、岡崎地区内の利用は多くありません。車内人数が5人以上となる便はなく、午後は利用がほとんどありません。

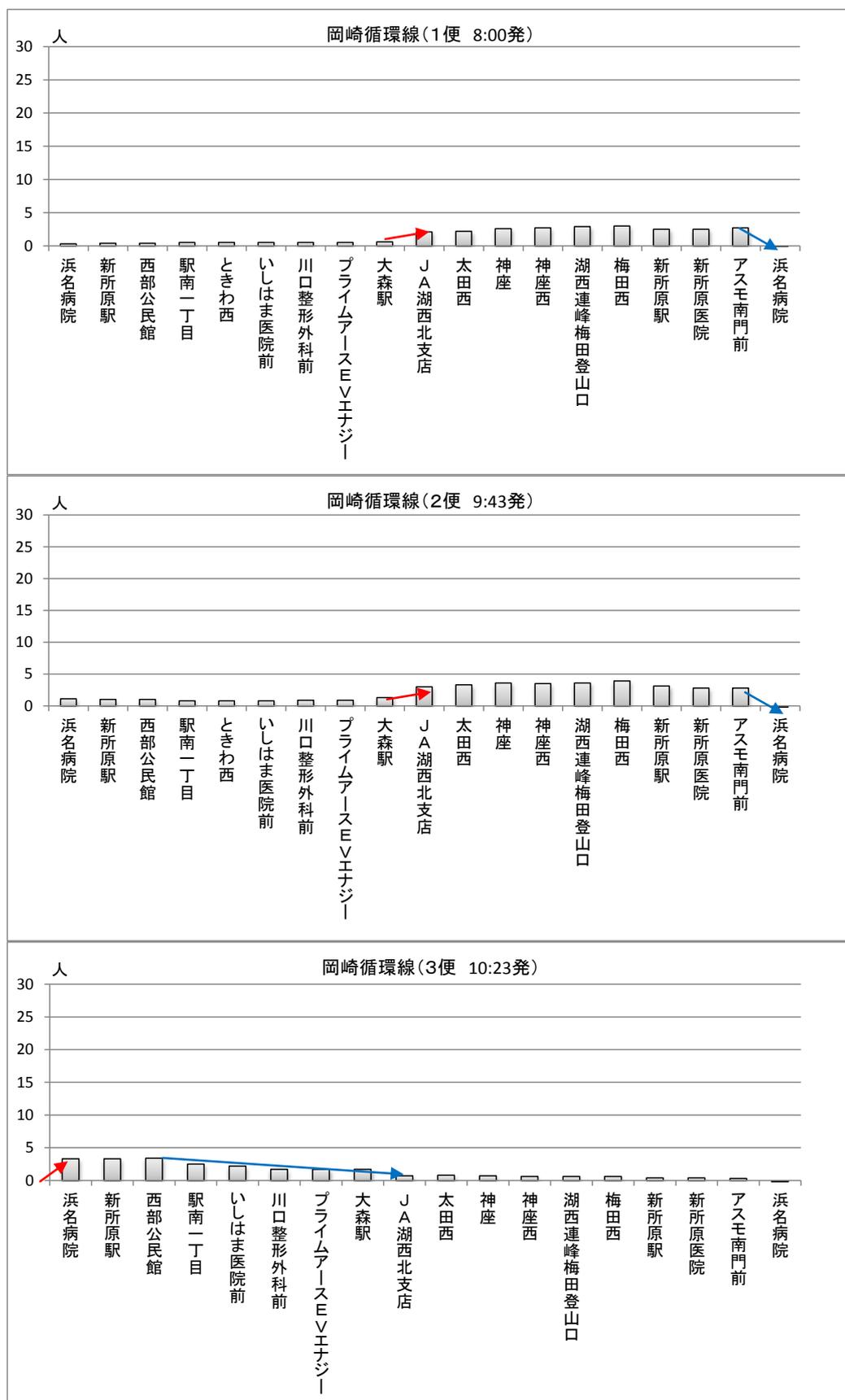


図 1-23 岡崎循環線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

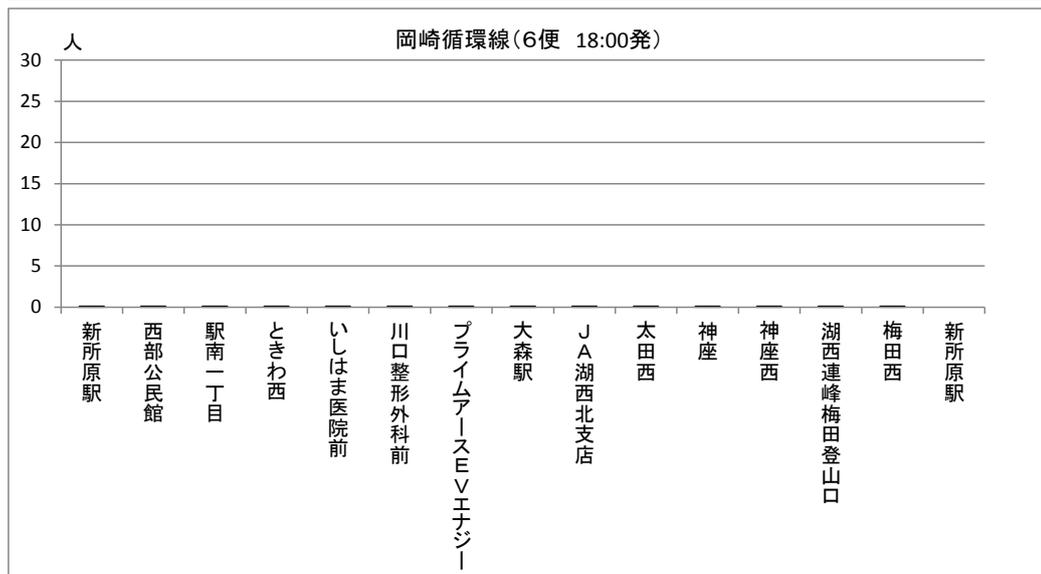
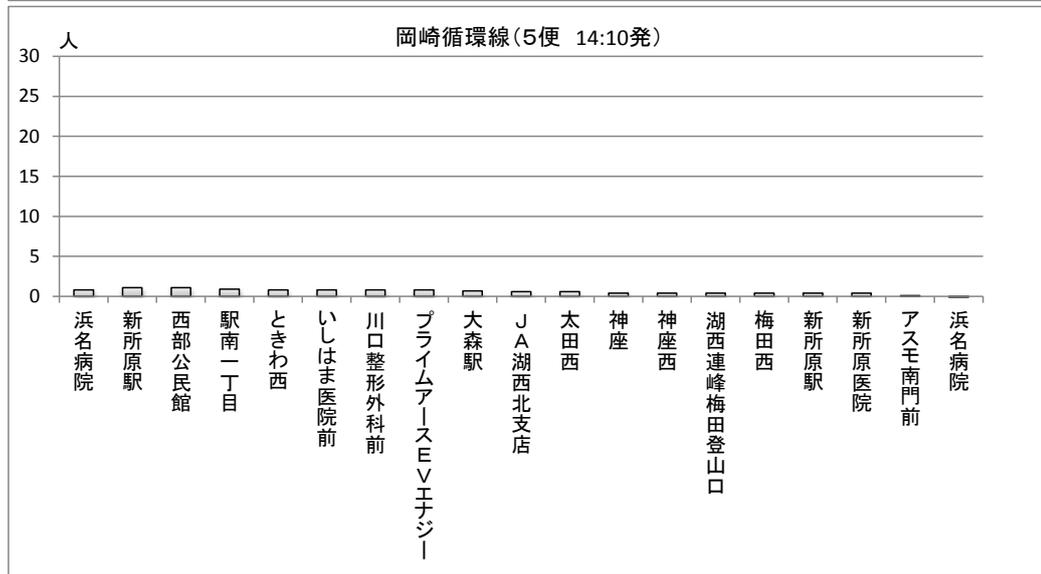
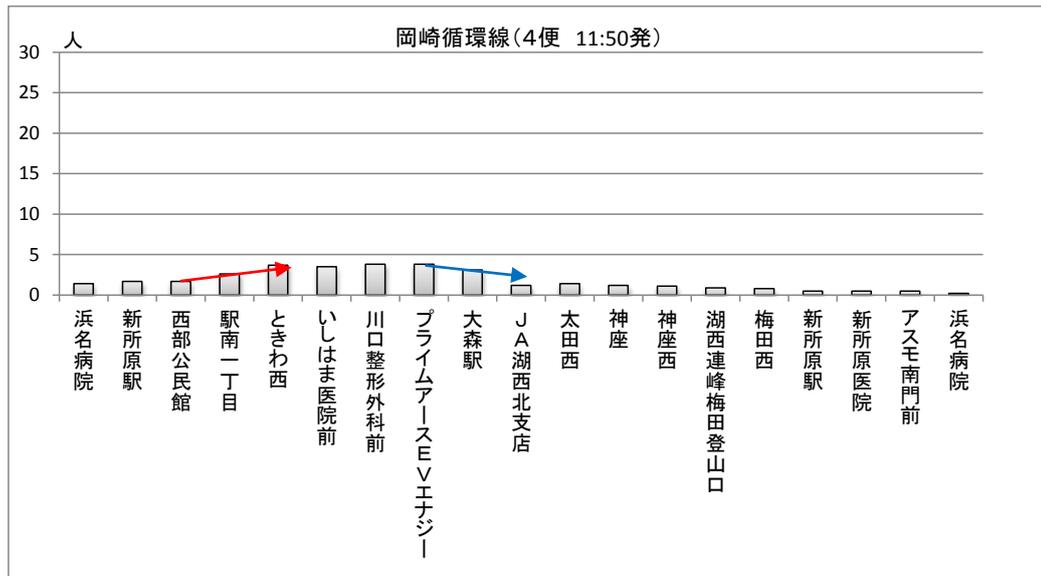


図 1-24 岡崎循環線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

⑥岡崎鷲津線

岡崎鷲津線は、7月、8月と、昨年よりも利用が増加しています。
第2便以外は、昨年と比べて増加傾向にあります。

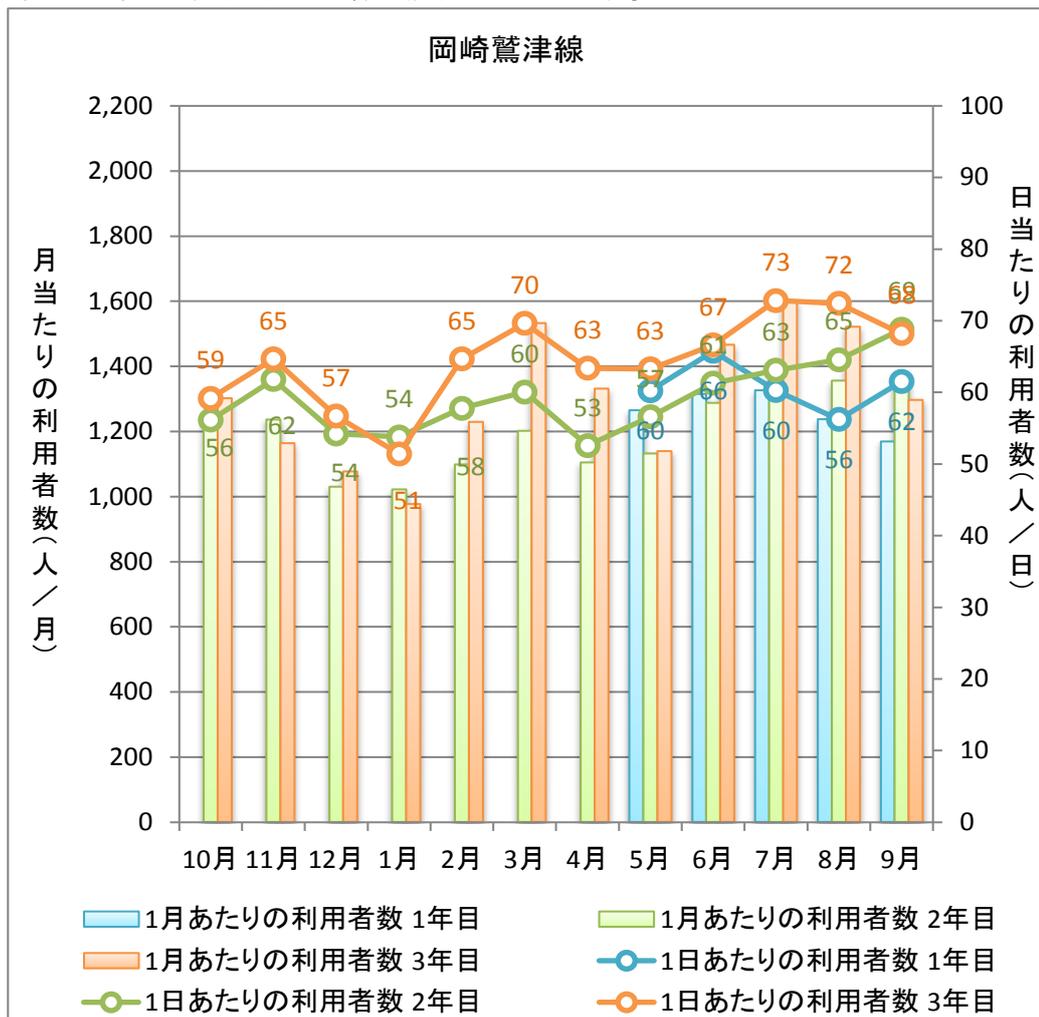


図 1-25 岡崎鷲津線の月あたりの利用者数

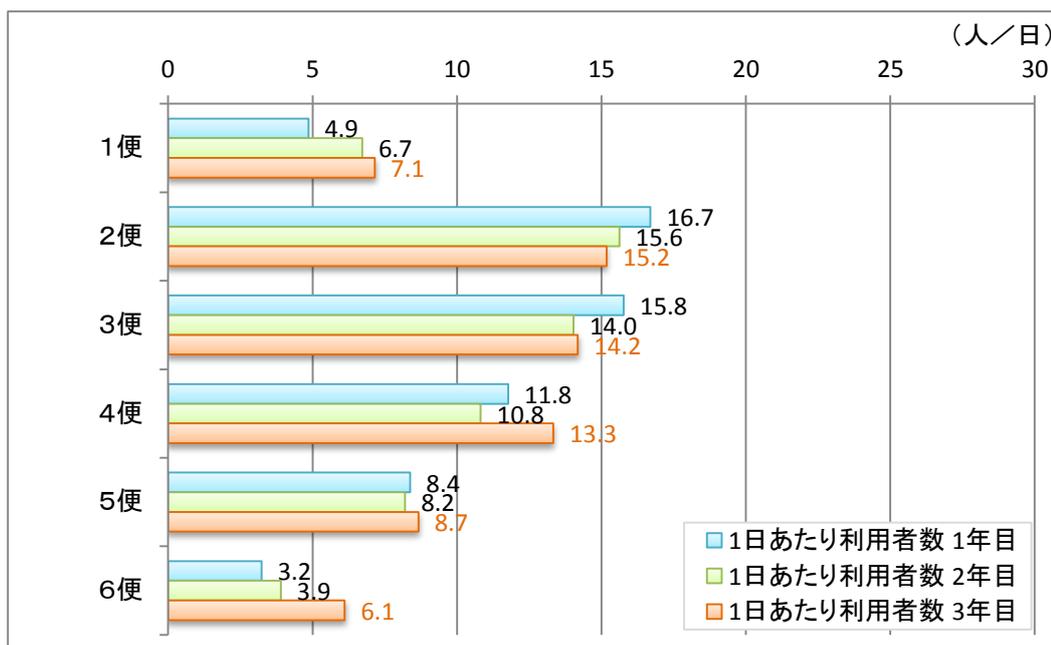


図 1-26 岡崎鷲津線の便あたりの利用者数

第1便は、復路の岡崎地区内の利用にとどまっています。
 第2便から第4便までは、鷺津地区への利用が見られます。

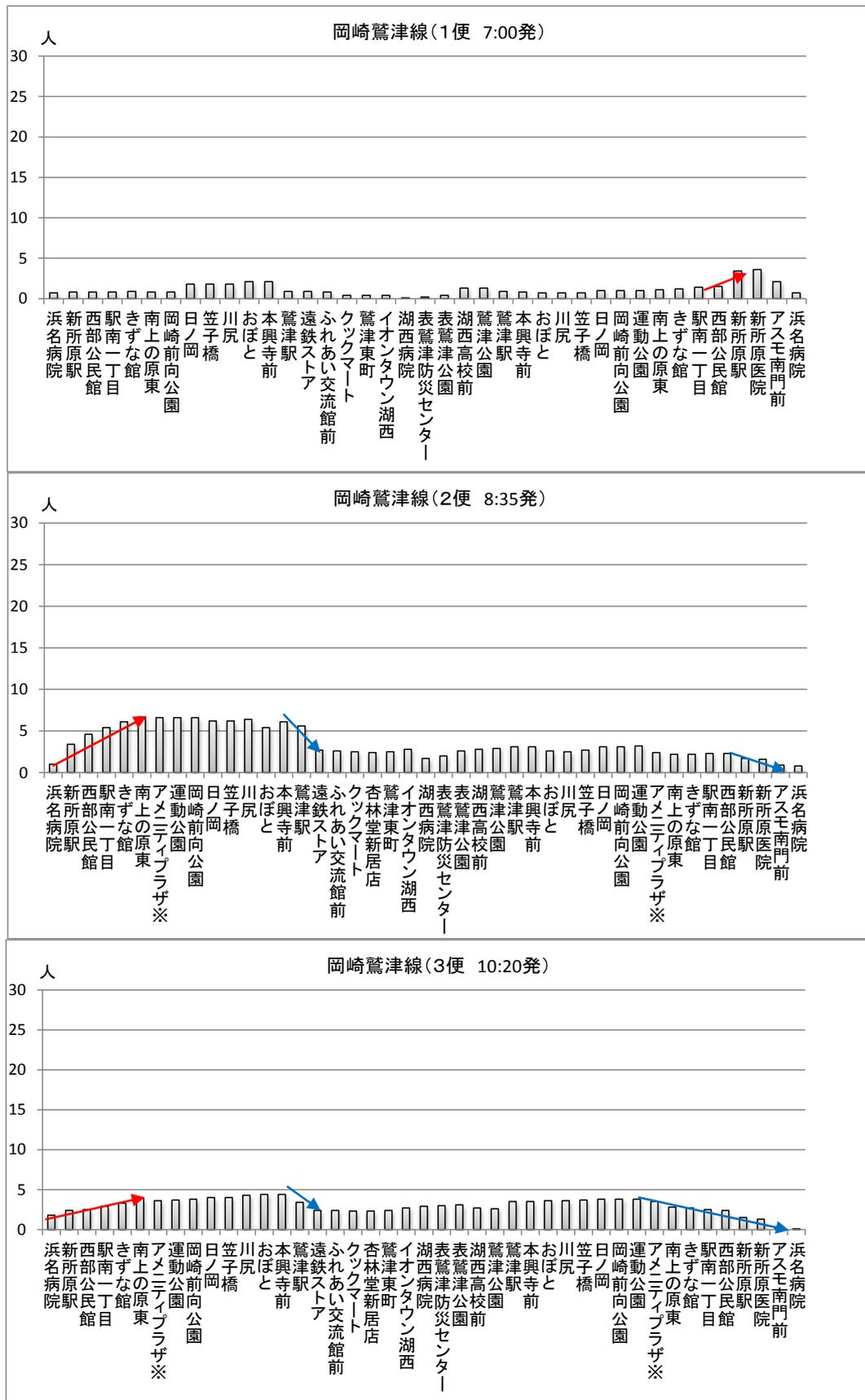


図 1-27 岡崎鷺津線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

○第5便の利用はそれほど多くありませんが、往路、復路通じた利用があります。
 ○第6便の利用はそれほど多くありませんが、鷺津地区から新所地区や岡崎地区への利用があります。

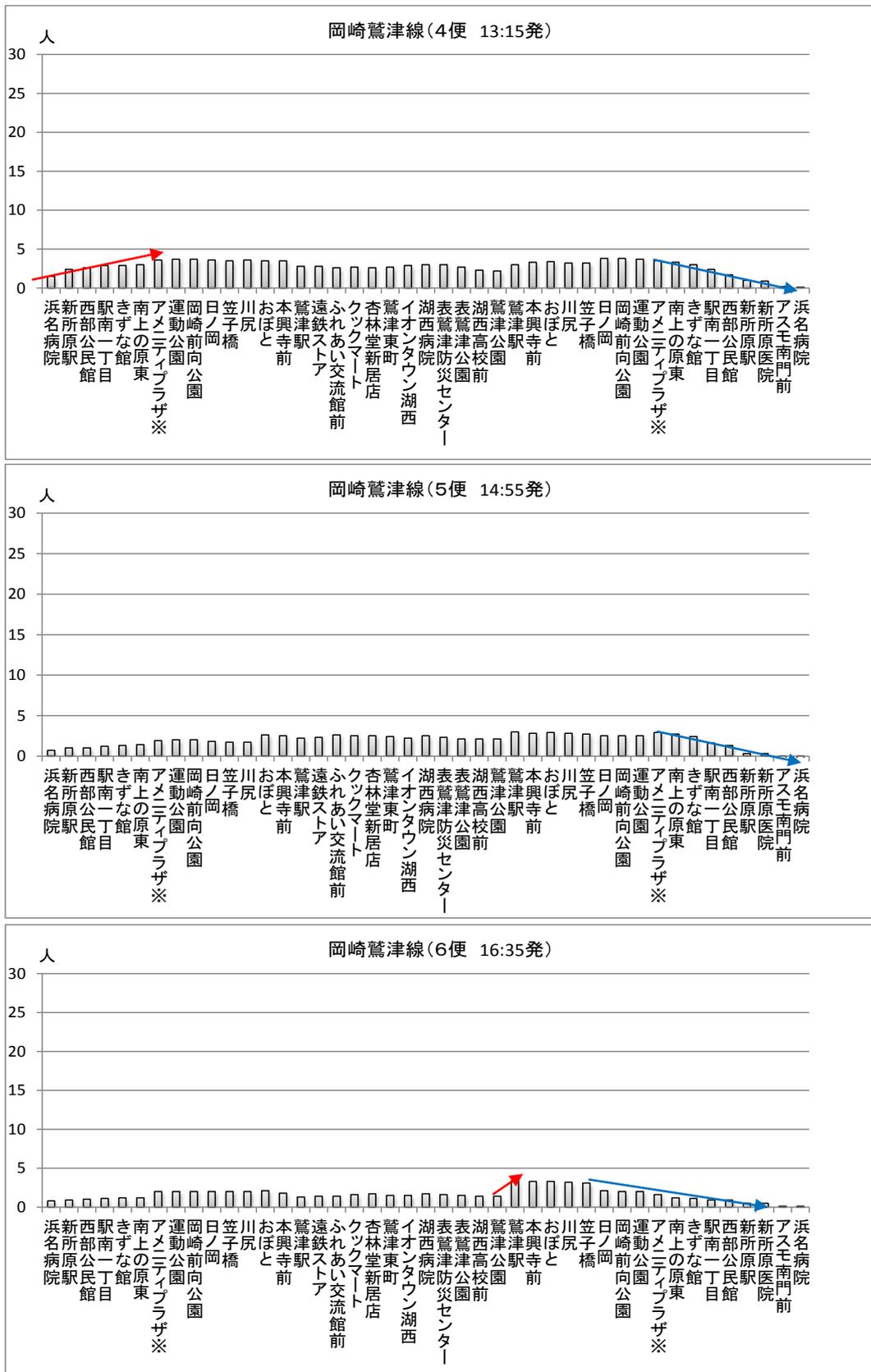


図 1-28 岡崎鷺津線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

⑦知波田鷲津線

知波田鷲津線は、9月の利用が昨年より減少しています。
 全ての便で利用が増加しています。

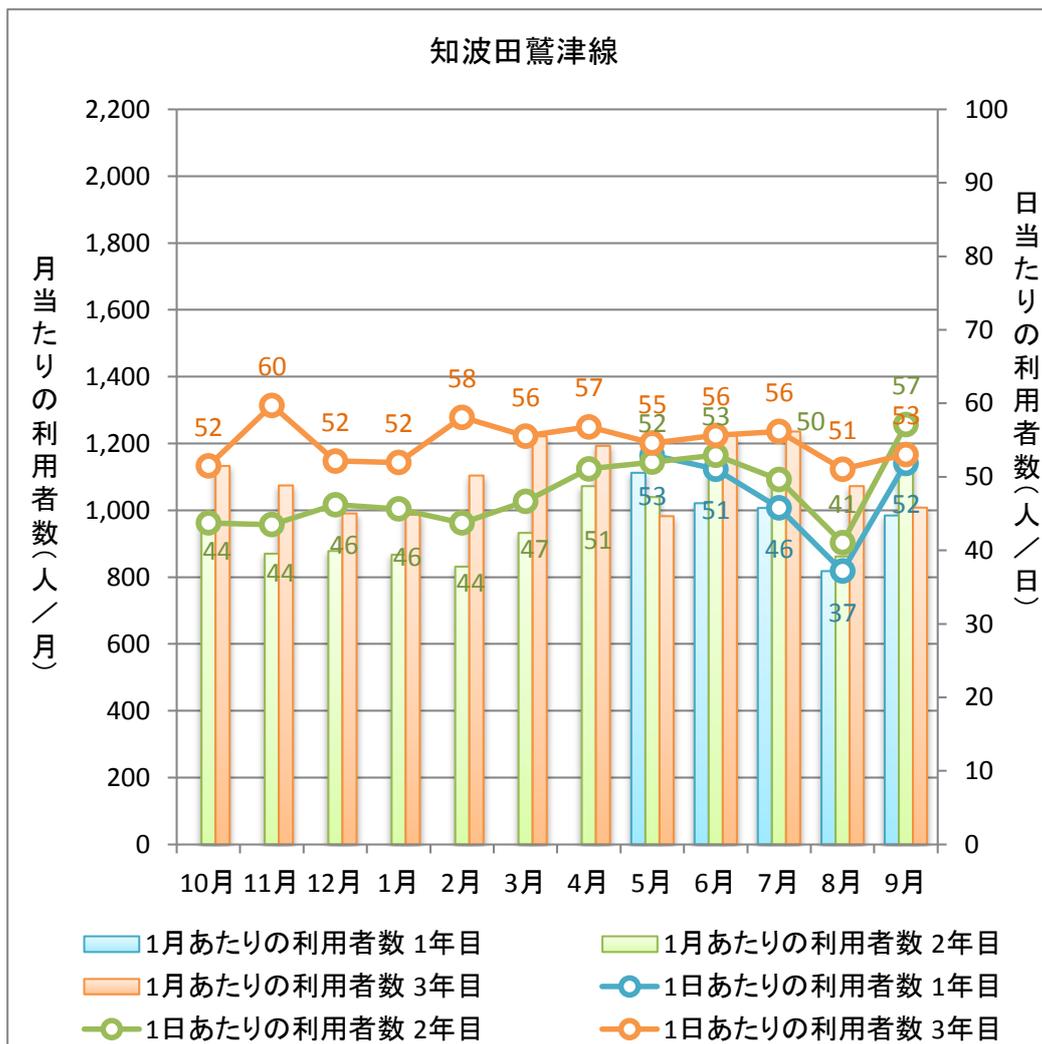


図 1-29 知波田鷲津線の月あたりの利用者数

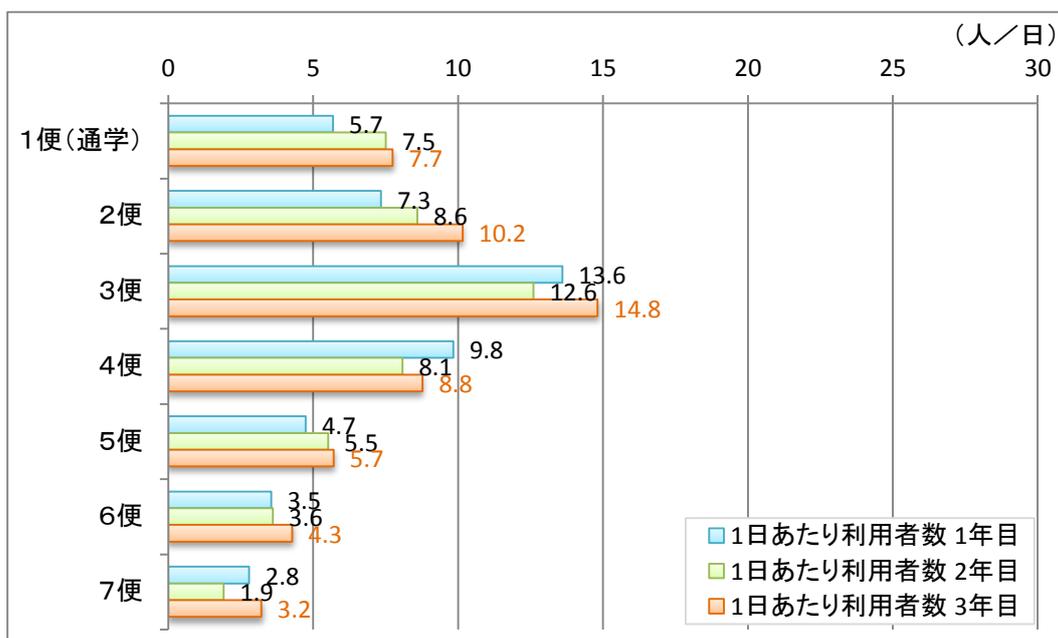


図 1-30 知波田鷲津線の便あたりの利用者数

第1便の利用は、横山地域の小学生の通学のみとなっています。
 第2便から第4便は利用がありますが、第5便以降は利用が多くありません。

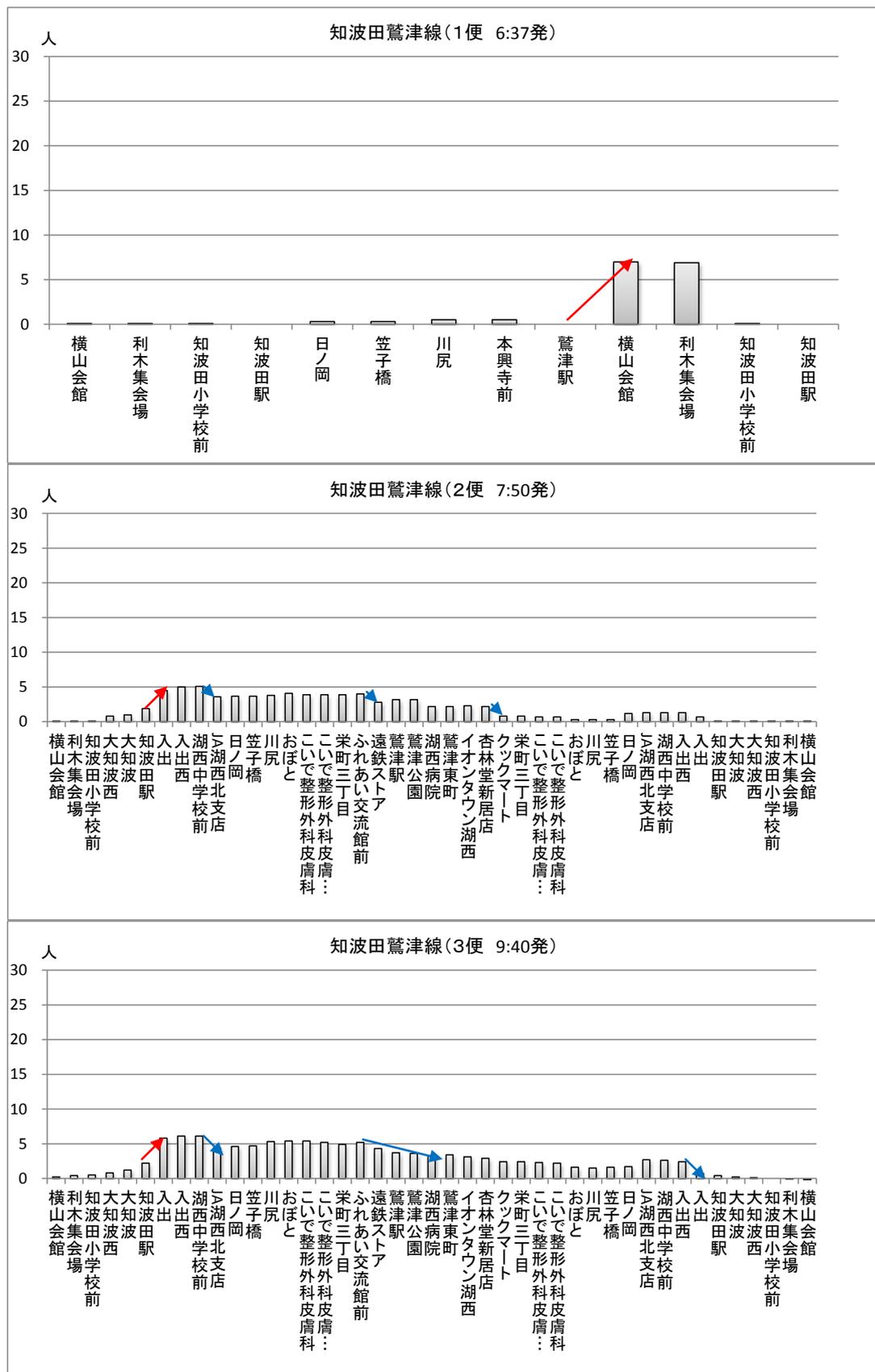


図 1-3 1 知波田鷺津線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

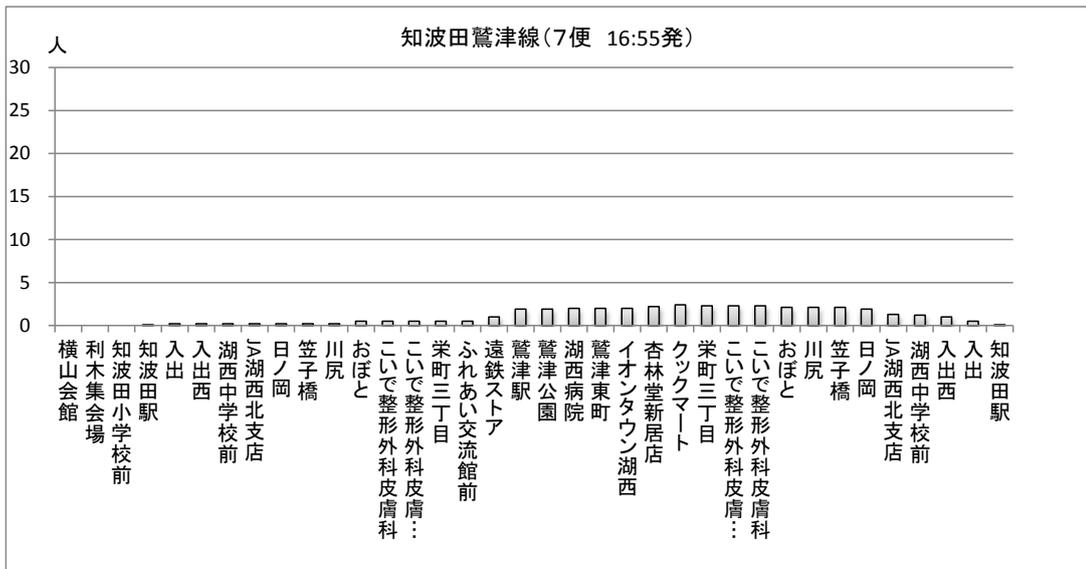


図 1-3 3 知波田鷺津線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≡ 車内の人数

⑧遠州鉄道浜名線、自主運行バス浜名線

平成 26 年 10 月より入出系統は自主運行バスとなりましたが、利用者は横ばいとなっています。

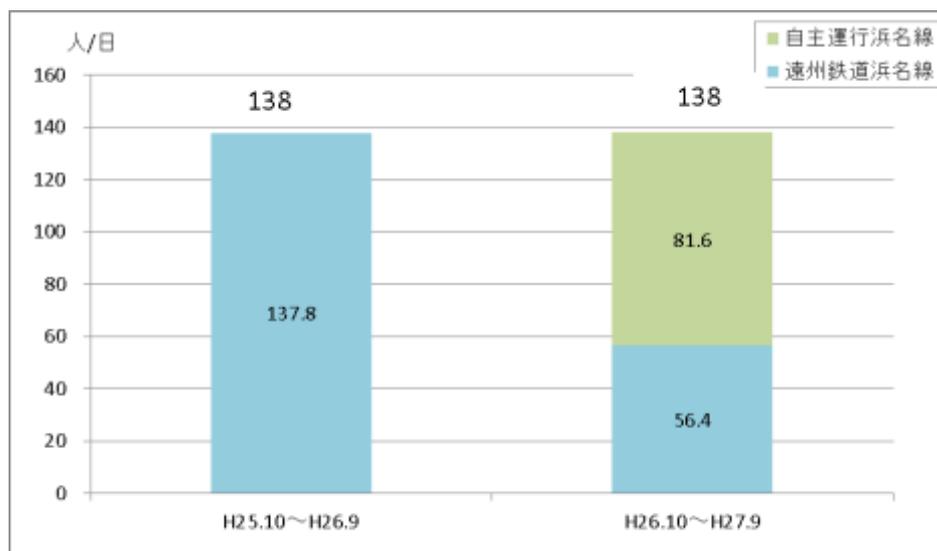


図 1-3 4 遠州鉄道浜名線と自主運行バス浜名線日あたり乗降客数の推移

⑨【参考】鷺津循環線

鷺津循環線の利用者数は 30～40 人/日で週別で大きな変化はありません。

日によって利用者に増減があり、45 人/日程度の利用がある日と 30 人/日に満たない日があります。

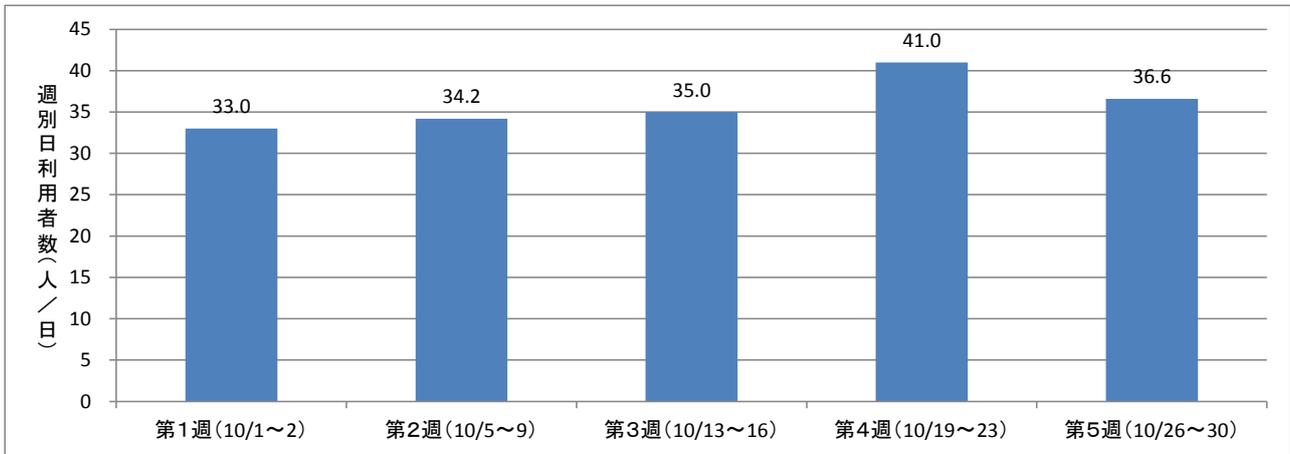


図 1-3 5 鷺津循環線の週別の日利用者数

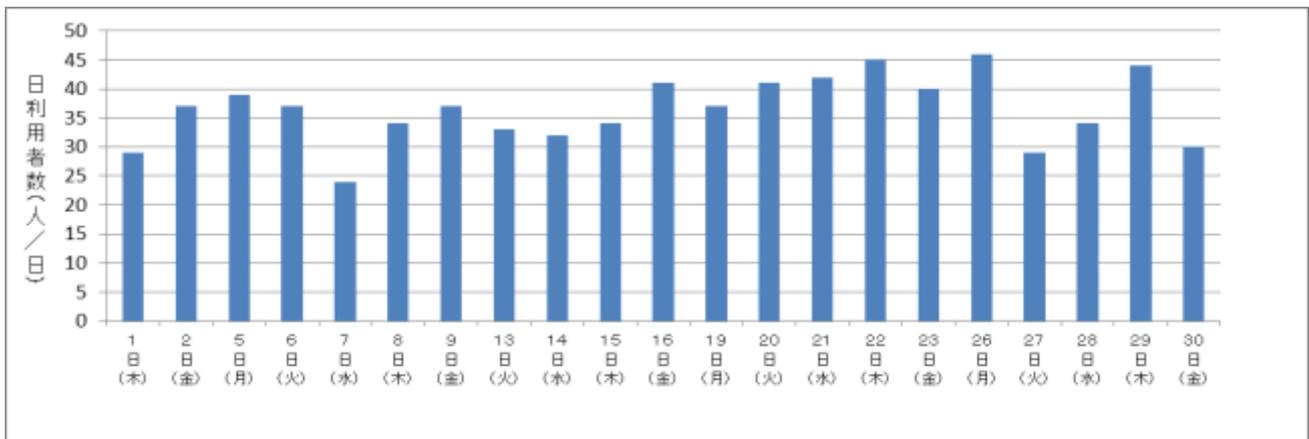


図 1-3 6 鷺津循環線の日別利用者数

第1便、第2便は東回りで3人程度車内に乗っています。
 通勤便や第3便以降の便はどの便も車内に1人いるかどうかであり多くありません。

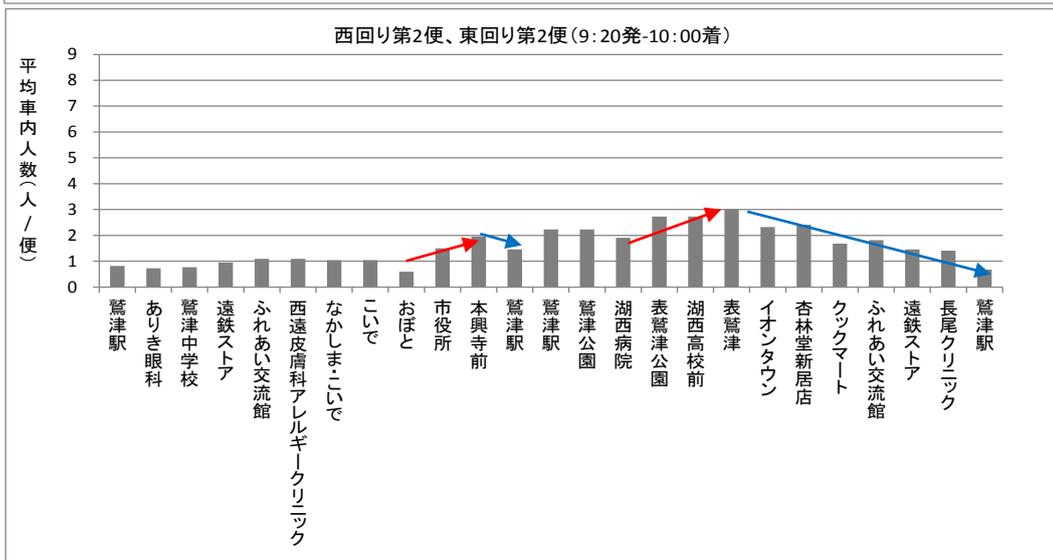
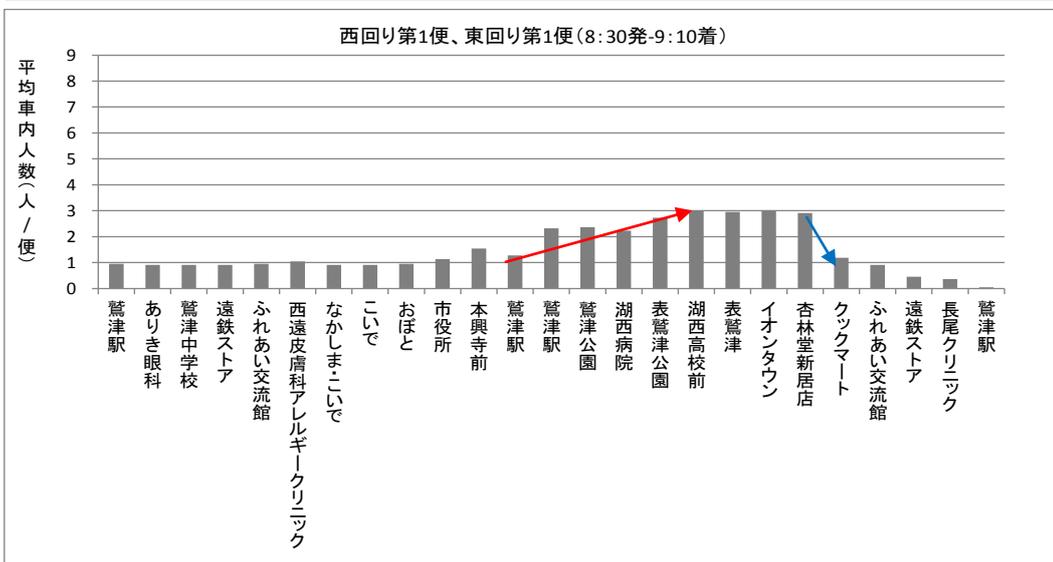
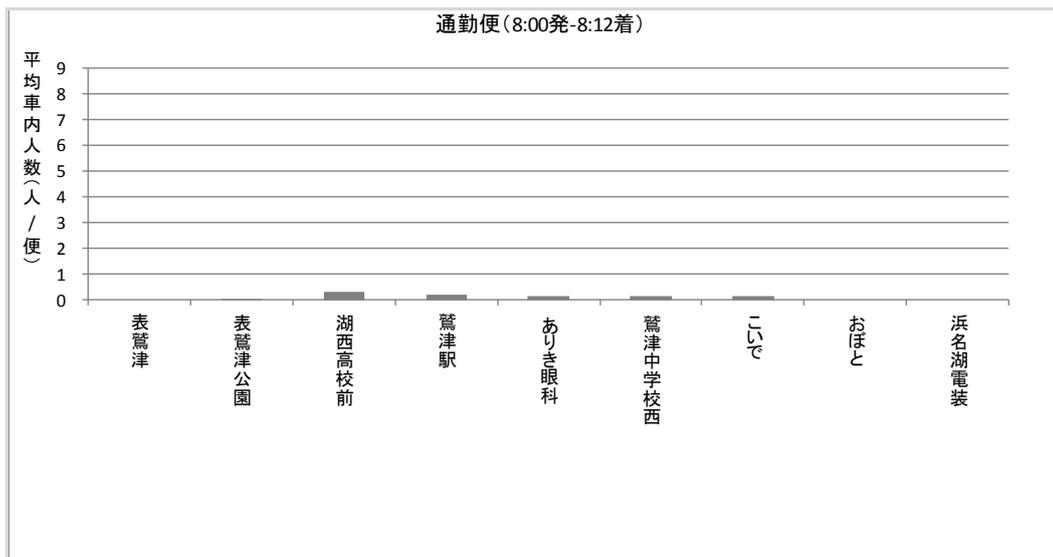


図 1-37 鷺津循環線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≒ 車内の人数

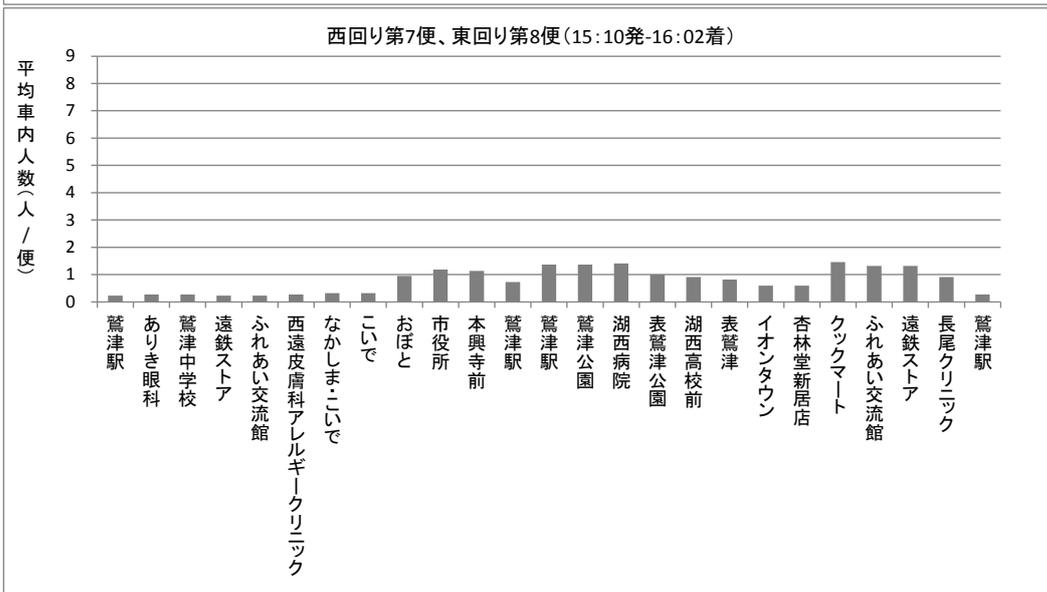
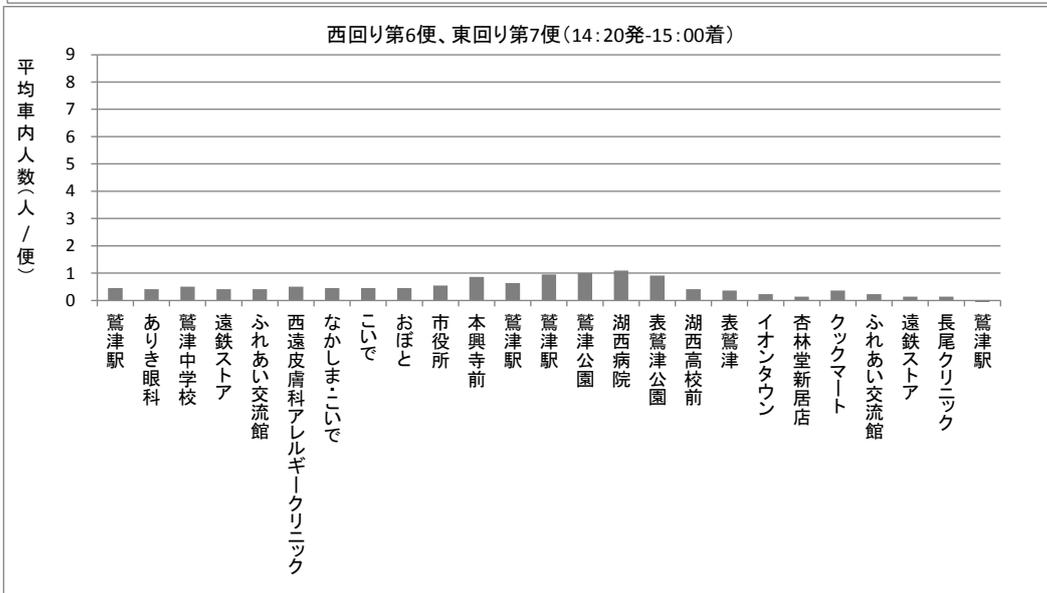
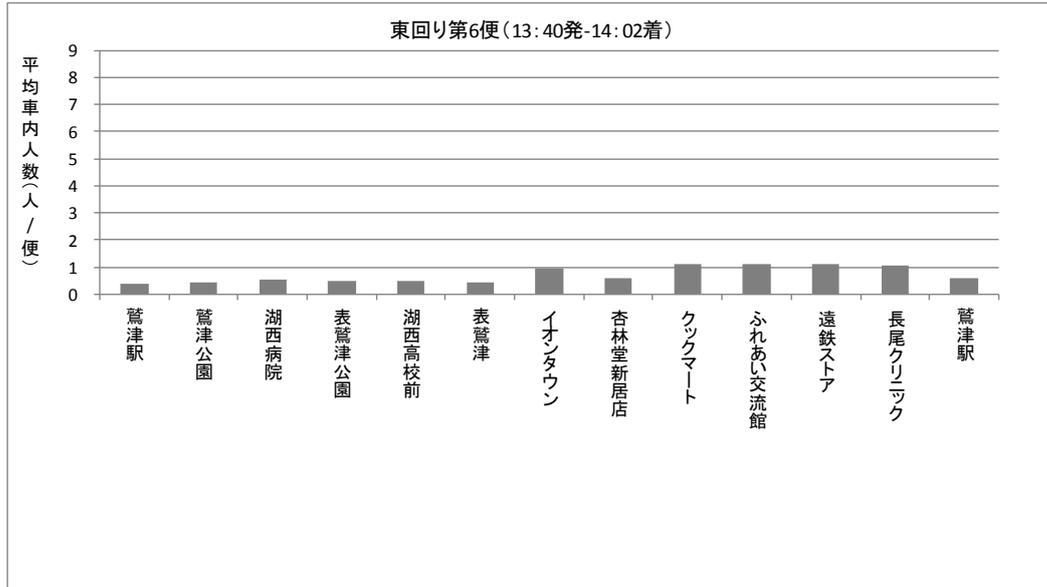


図 1-39 鷺津循環線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ÷ 車内の人数

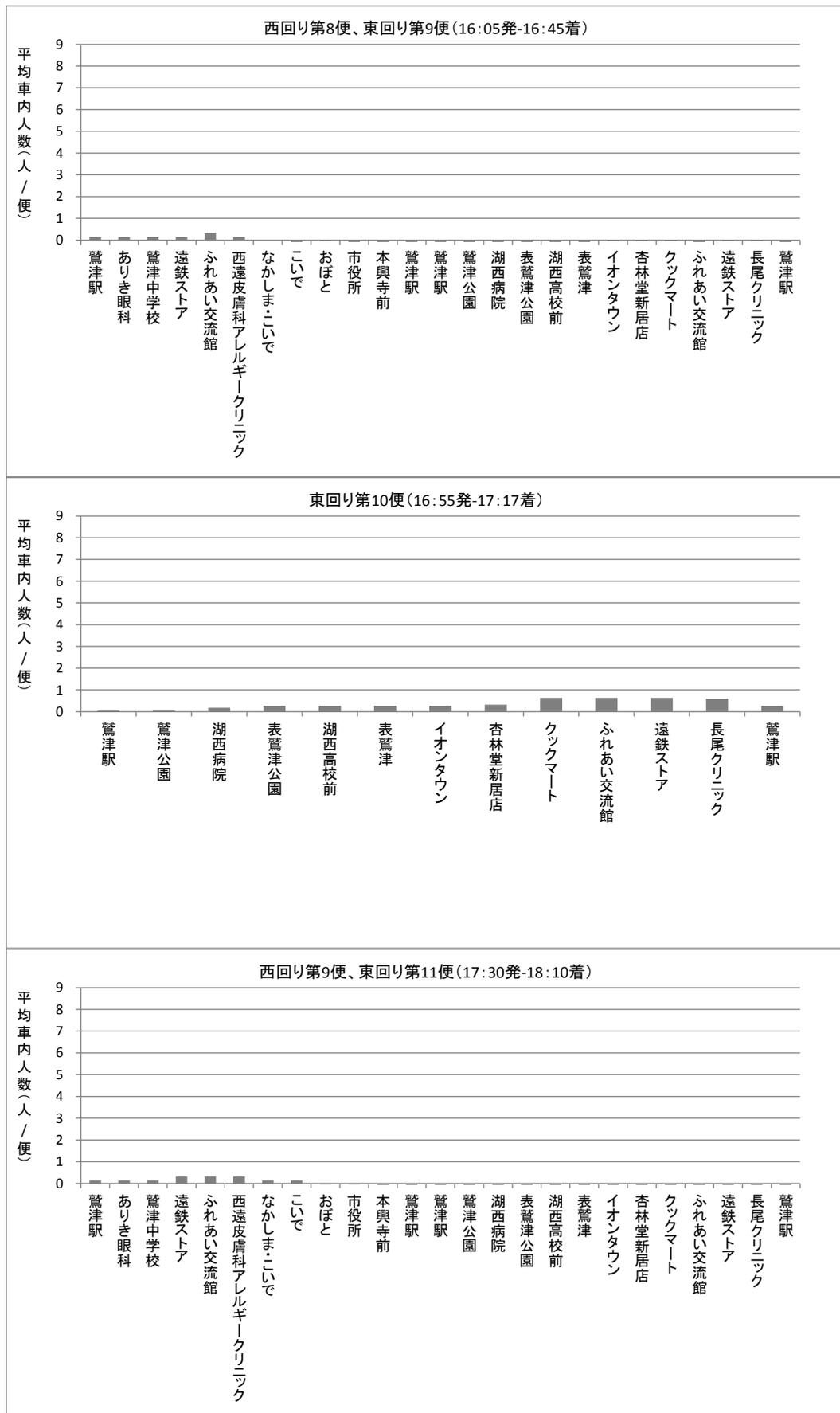


図 1-40 鷺津循環線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≒ 車内の人数

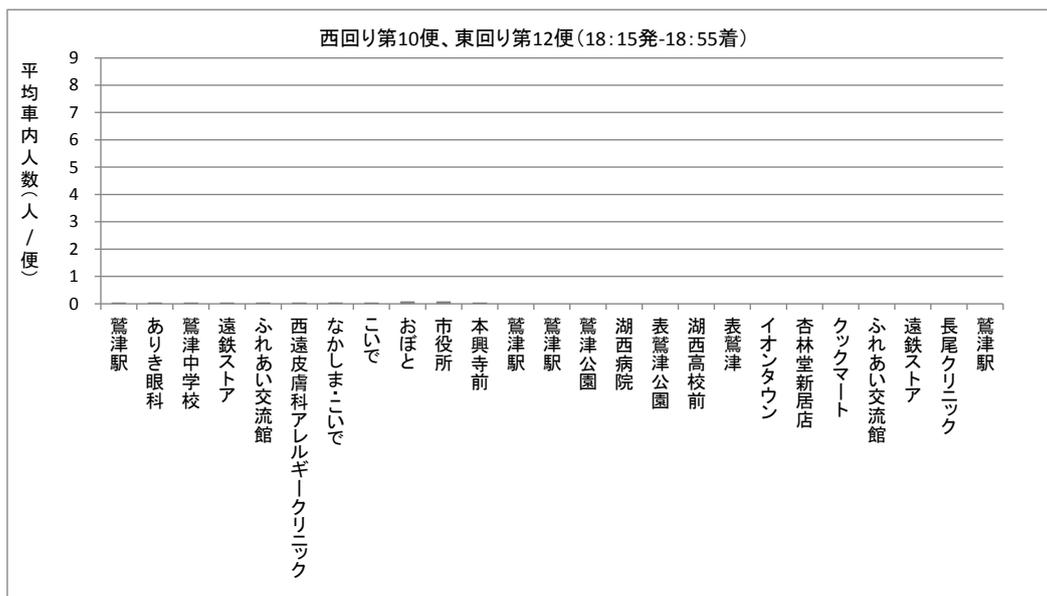


図 1-4 1 鷺津循環線の乗降状況

※各バス停の「乗車」－「降車」の累計値 ≒ 車内の人数

10月当初は、工事の影響から15分以上遅れる便が存在しています。

10月後半（16日以降）も5～10分遅れる便が存在しています。

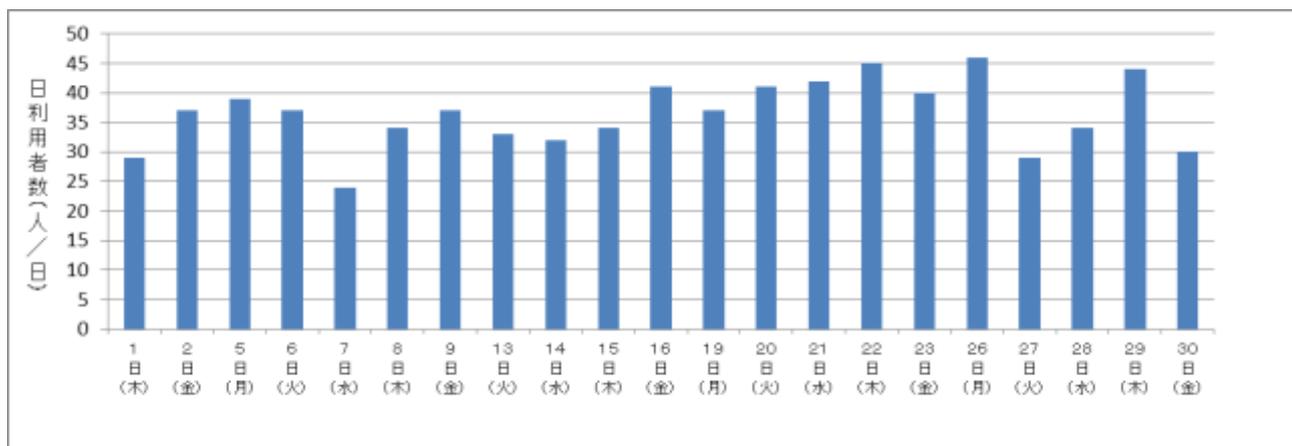


図 1-4 2 鷺津循環線の日最大遅れ時間

(3) 乗降バス停

平成 27 年度は、浜名湖電装の通勤での利用がなくなりました。

おぼと～鷺津駅間、市役所～鷺津駅間といった鷺津循環線の利用が増加しました。

表 1-1 起終点の組み合わせの推移（上位 20 位まで）

H25				H26				H27			
順位	乗降	OD数 (人/日)	備考	順位	乗降	OD数 (人/日)	備考	順位	乗降	OD数 (人/日)	備考
1	新居地域センター⇔新居弁天	18.5	通学	1	新居地域センター⇔新居弁天	17.5	通学	1	新居地域センター⇔新居弁天	13	通学
2	白須賀東町⇔白須賀公民館	15.5	通学	2	大倉戸⇔新居地域センター	14.0	通学	2	おぼと⇔鷺津駅	11.5	
3	鷺津駅⇔浜名湖電装	13.0	通勤	3	横山会館⇔知波田小学校前	10.0	通学	3	大倉戸⇔新居地域センター	10.5	通学
4	大倉戸⇔新居地域センター	11.0	通学	3	鷺津駅⇔浜名湖電装	10.0	通勤	4	笠子公会堂⇔白須賀小学校前	9.5	通学
5	横山会館⇔知波田小学校前	10.0	通学	5	白須賀東町⇔白須賀公民館	8.0	通学	5	市役所⇔鷺津駅	8.5	
6	笠子公会堂⇔白須賀東町	8.0	通学	6	市役所⇔鷺津駅	7.0		6	JA湖西北支店⇔入出	8	
7	白須賀公民館⇔笠子公会堂	7.5	通学	7	鷺津駅⇔白須賀公民館	6.0		7	笠子南⇔白須賀小学校前	7.5	通学
8	市役所⇔鷺津駅	7.0		7	笠子南⇔白須賀東町	6.0	通学	8	横山会館⇔知波田小学校前	7	通学
9	笠子南⇔白須賀東町	6.0	通学	9	新弁天⇔新居地域センター	5.0	通学	9	新所原駅⇔船ヶ谷集会場	5.5	
10	JA湖西北支店⇔入出	5.0		9	笠子公会堂⇔白須賀東町	5.0	通学	9	鷺津駅⇔クックマート	5.5	
11	おぼと⇔鷺津駅	4.5		9	笠子北⇔白須賀東町	5.0	通学	11	鷺津駅⇔入出	5	
12	おぼと⇔遠鉄ストア	4.0		12	入出⇔湖西病院	4.5		11	新所原駅⇔アスモ南門前	5	
12	笠子北⇔白須賀東町	4.0	通学	12	笠子南⇔白須賀公民館	4.5		11	白須賀東町⇔鷺津駅	5	通学
12	白須賀公民館⇔笠子南	4.0	通学	14	駅南1丁目⇔イオンタウン湖西	4.0		14	JA湖西北支店⇔浜名病院	4.5	
12	白須賀公民館⇔笠子北	4.0	通学	14	清源坂⇔新居泉町	4.0		15	新弁天⇔新居地域センター	4	通学
16	新所原駅⇔船ヶ谷集会場	3.5	通学	16	鷺津駅⇔クックマート	3.5		15	市役所⇔長尾クリニック	4	
17	JA湖西北支店⇔入出西	3.0		17	JA湖西北支店⇔入出	3.0		15	J A 白須賀支店⇔鷺津駅	4	
17	JA湖西北支店⇔鷺津駅	3.0		17	鷺津駅⇔入出	3.0		15	鷺津駅⇔JA白須賀支店	4	
17	おぼと⇔アメニティプラザ	3.0		17	日ノ岡⇔鷺津駅	3.0		19	日ノ岡⇔鷺津駅	3.5	
17	新弁天⇔新居地域センター	3.0	通学	17	新所原駅⇔おぼと	3.0		19	浜名病院⇔新所原駅	3.5	
17	白須賀幼稚園前⇔鷺津駅	3.0		17	新所原駅⇔浜名病院	3.0		19	アメニティプラザ⇔鷺津駅	3.5	
				17	入出⇔遠鉄ストア	3.0		19	アスモ南門前⇔浜名病院	3.5	
								19	笠子北⇔白須賀小学校前	3.5	通学

□: 浜名湖電装の通勤

□: 鷺津循環線の利用

※調査実施日：(H25 年度) 10/1 (火)、10/2 (水)、(H26 年度) 9/18 (木)、9/19 (金)

※平成 27 年度は、鷺津循環線が新設されているため、他路線から鷺津循環線に乗り継いだ利用者数や起終点ペア数は重複して計上されている場合がある。

1-2-2. 利用実態、利用者意向

(1) “コーちゃんバスの運賃”について

妥当な額として、100円が最も多くなっています。

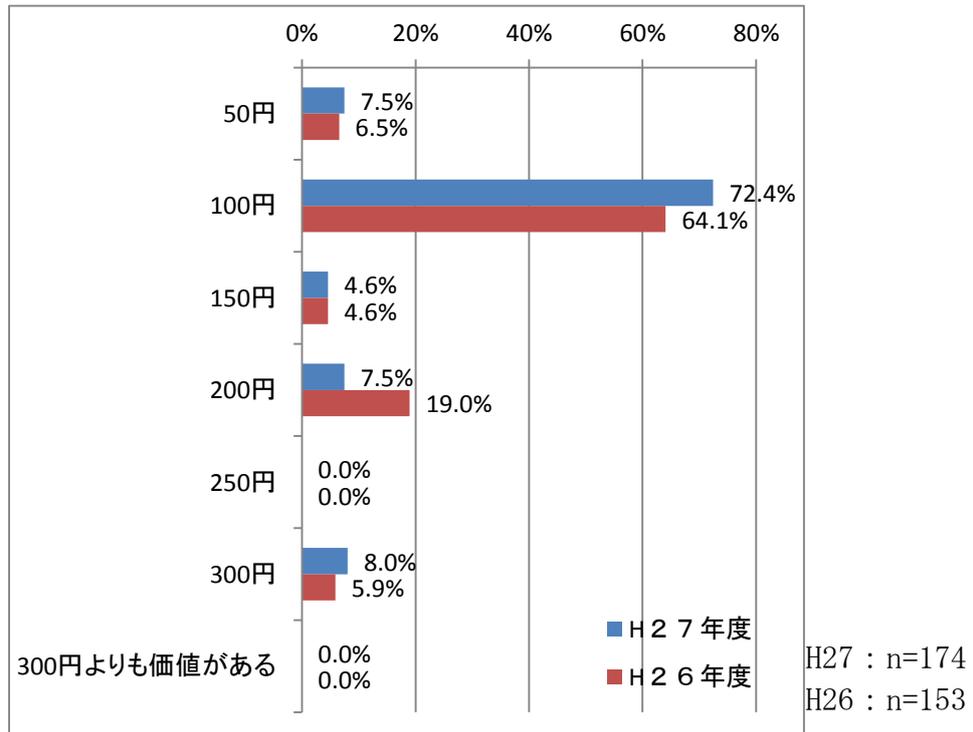


図 1-43 コーちゃんバスの妥当な額

※調査対象者のゾーン区間（利用料金）別は未検証

(2) 路線変更について

① 路線変更の認知度

認知度は、「当初から知っていた」が75.3%、「10月に入ってから知った」が14.9%でした。

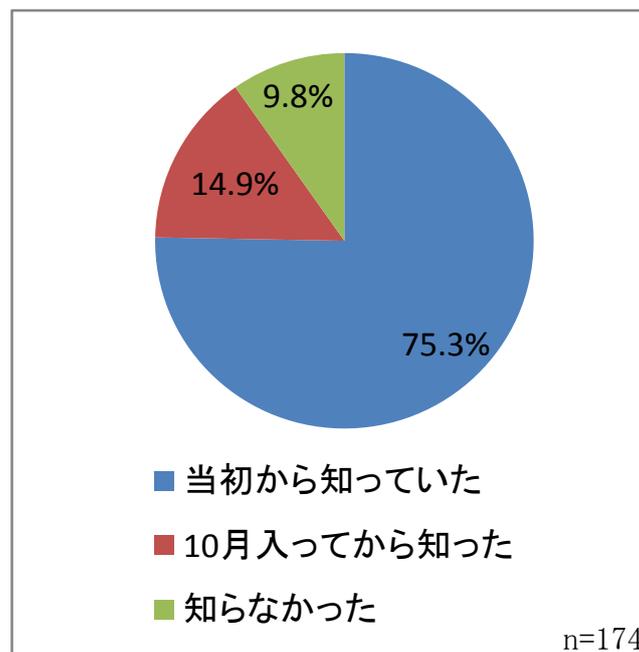


図 1-44 路線変更の認知度

②路線変更を知った媒体

媒体では、広報が 35.6%、バス停の路線図・時刻表が 25.9%でした。

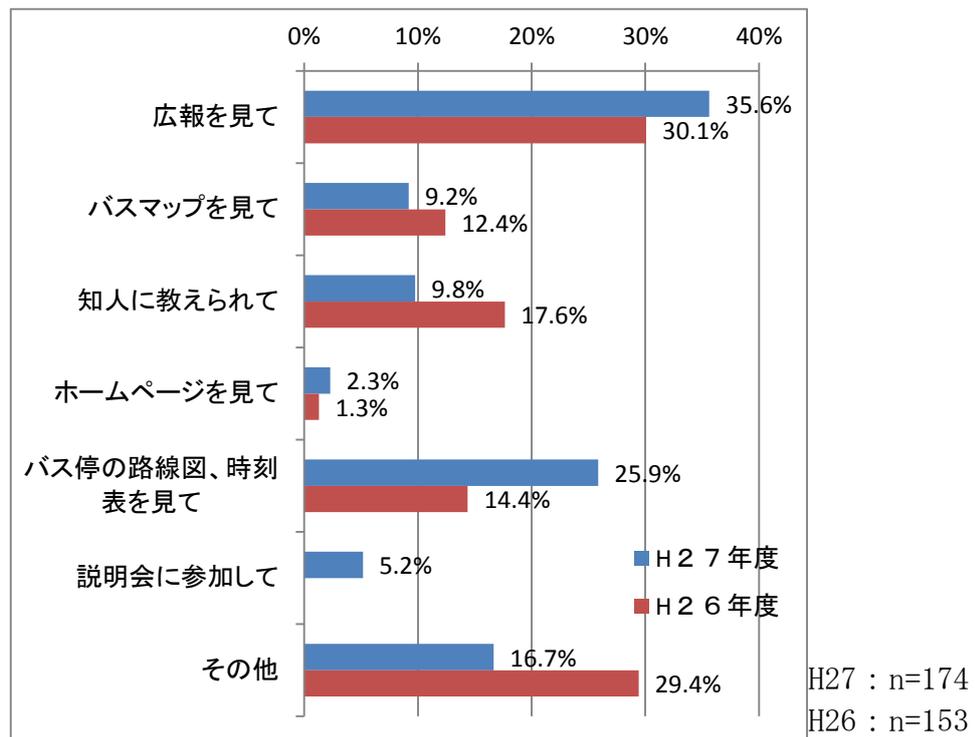


図 1-45 路線変更を知った媒体

③路線改正の評価

路線改正は、良いが 23.0%、まあまあ良いが 14.9%でした。

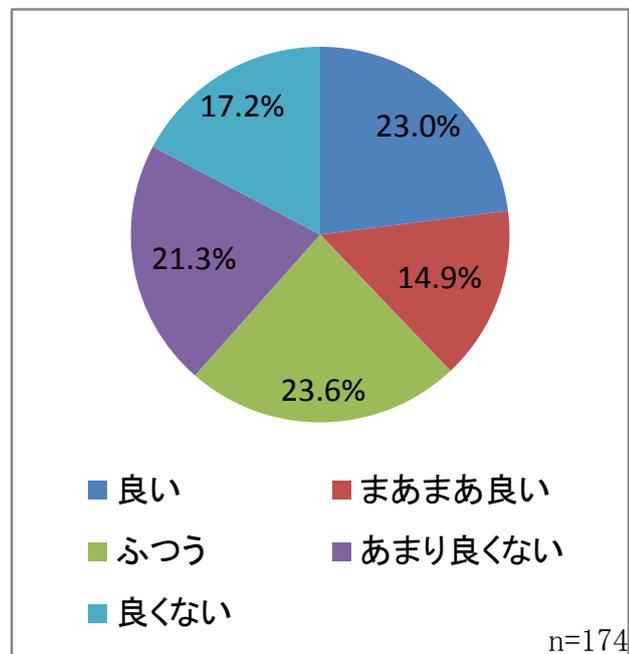


図 1-46 路線改正の評価

④ 鷺津循環線への乗り継ぎ

鷺津循環線への乗継は、乗り継がないが 84.5%でした。

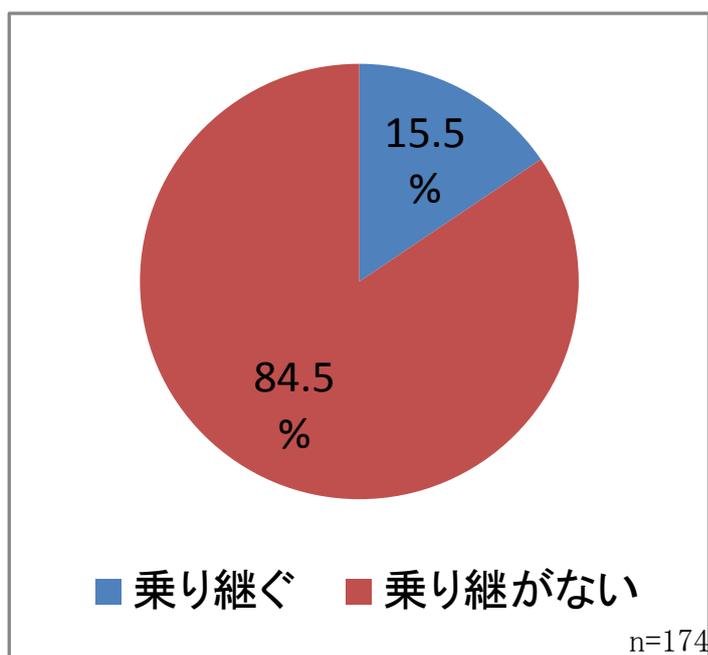


図 1-4-7 鷺津循環線の乗継

1-2-3. 患者の意向

(1) 利用状況

市内の医療施設への通院者でコーちゃんバスを利用している人は、15%にとどまります。

「利用しづらそうで利用していない」人が1割存在します。

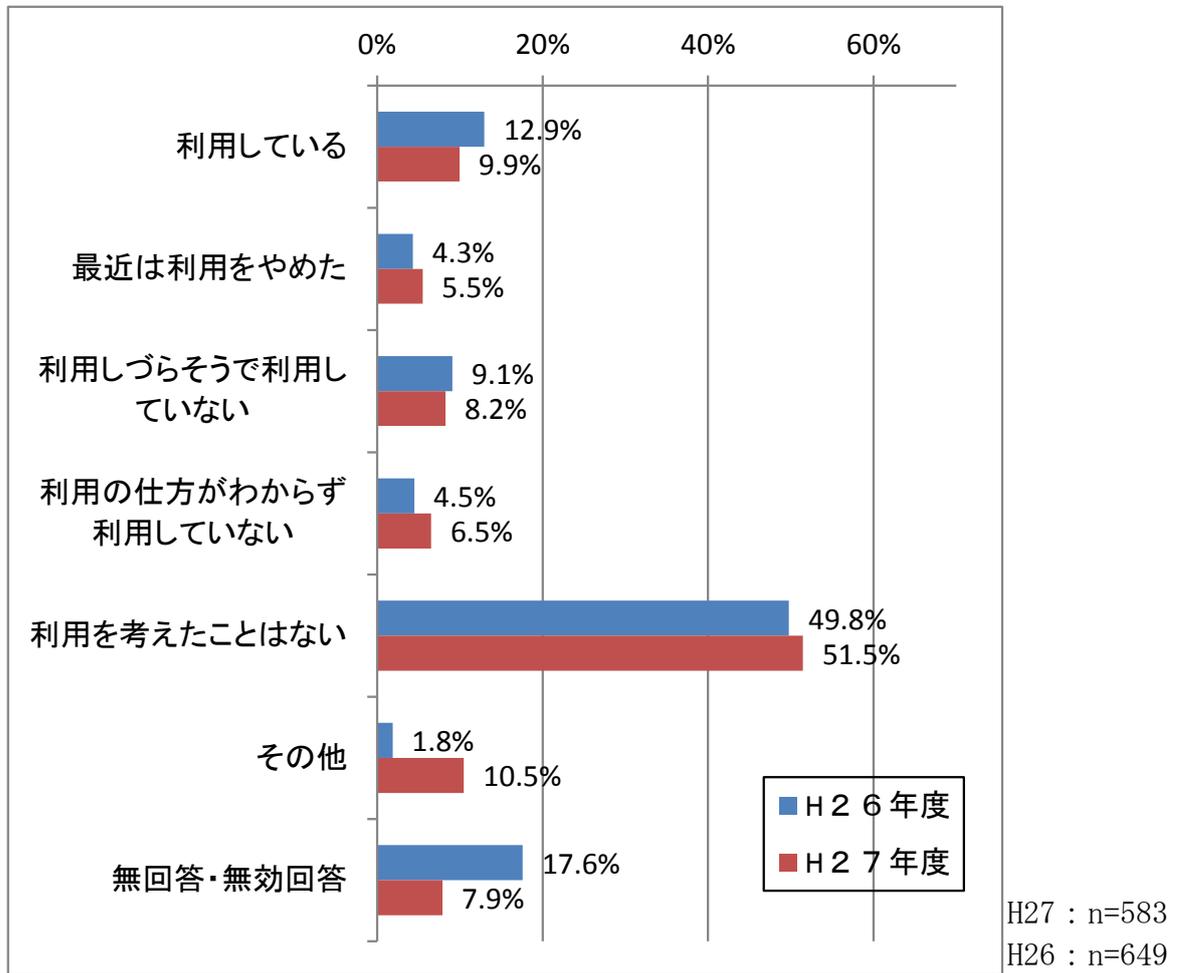


図 1-48 コーちゃんバスの利用状況

(2) 通院手段

通院にバスを利用している患者は1割以下であり、半数以上が自分で運転して通院しています。

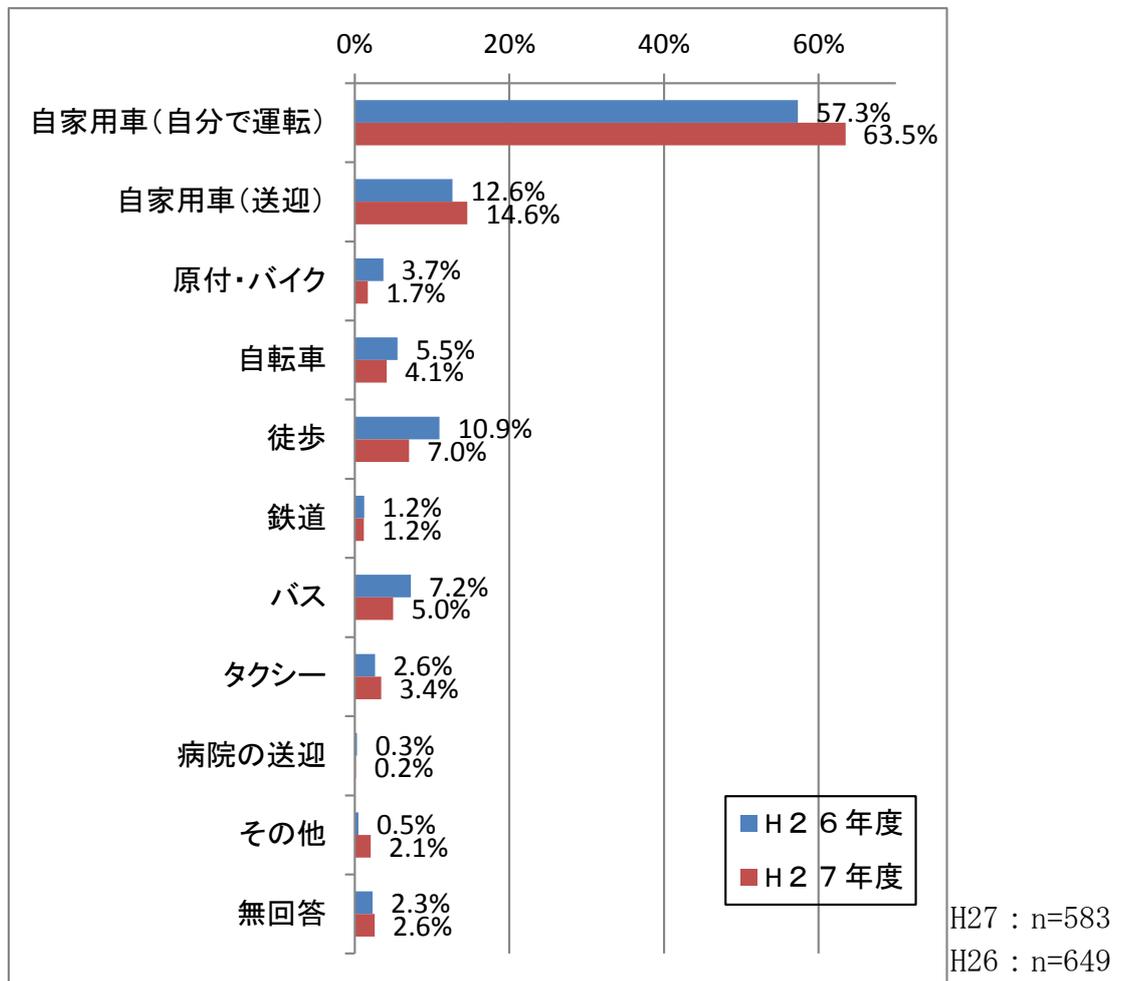


図 1-49 調査当日の通院手段

2. 湖西市のバスに対する評価

2-1. バス交通全般に対する評価

(1) 評価できる点

- 3月までは利用者が増加しており評価できます。
また、8月の利用者は、夏休みこども割引による増加以上に年々増加していることから、通勤・通学以外の利用者が増加していると考えられます
ただし、いずれも大きな増加とは言えず、今後さらなる増加を目指すためにも、現在の利用者に関するより詳細な調査が必要だと考えます。
- 鷺津地区の路線を切り離し、速達性と定時性の向上を図ったことは評価できます。

(2) 改善が必要な点

- 4月以降の利用者が減少しており、コーちゃんバスの利用者数は、通勤・通学に左右されることがわかりました。今後は、通院、買い物など通勤・通学以外の利用促進が必要だと考えます。
高齢者など主要な対象の利用者像を明確化し、効果的な周知方法を検討し実行することが必要だと考えます。
- どの路線のどの便も、車両の定員（約30人）と比較すると利用はまだ多くはありません。来年度改定する市の公共交通計画では、計画期間の定量的な目標を設定し、それを達成できるよう更なる利用促進が必要だと考えます。
- 通学に対しては、通常授業に合わせたダイヤとなっていますが、それ以外の時間割や運動会に合わせた運行も検討するとよいと考えます。
- バス路線沿線地域を活性化させるため、JR、JA、商工会、スーパー、観光事業者、市の施設管理者等と連携するとよいと考えます。

2-2. 路線別の評価

2-2-1. 白須賀新居鷺津線

(1) 評価できる点

- 始点から終点まで利用があり、路線を通じた利用があり評価できます。
- 新居町駅や鷺津駅への利用が増加傾向にあります。駅端末交通手段として利用されていると推測されますが、特に鷺津駅は周辺に目的地となる店舗などが存在するため、どのように利用されているかは、別途調査する必要があると考えます。

(2) 改善が必要な点

- 老人福祉センター、イオンタウン湖西、湖西病院、遠鉄ストアといった主要な目的地への利用が減少していると考えられます。
減少理由を把握し、改善策を検討する必要があると考えます。
- 1月、5月、9月の利用が大きく減少しているため、減少理由を把握し、改善策を検討する必要があると考えます。
- 午後（4、5便）の利用が極端に少なくなっています。
このままでは、空気を運んでいるという批判を受けることが懸念されることから、利用されない理由を把握し、優先的に改善策を検討する必要があると考えます。

2-2-2. 白須賀鷺津線

(1) 評価できる点

- 今年度、白須賀鷺津線で評価できる点はありません。

(2) 改善が必要な点

- 浜名湖電装、白須賀東町、白須賀幼稚園前の利用が減少しており、これが4月以降の減少理由となっています。このような通勤・通学以外の利用促進を実施する必要があると考えます。
- ※ 企業のコーちゃんバス利用を喚起するために積極的な企業意向の把握や利用啓発が求められます。

2-2-3. 白須賀岡崎線

(1) 評価できる点

- 新所原駅の利用が増加しており、駅端末交通手段として利用されていると考えられます。

(2) 改善が必要な点

- 新所原駅や浜名病院の利用が増加したものの、依然、多くは白須賀小学校への通学需要であるため、通勤・通学以外の利用促進を行う必要があると考えます。

2-2-4. 岡崎循環線

(1) 評価できる点

- 今年度、岡崎循環線で評価できる点はありません。

(2) 改善が必要な点

- 利用者は昨年度よりもさらに減少しています。加えて、大部分が岡崎地区外の住民の利用となっています。
運行時間帯の地形条件、人口分布、豊橋市への移動需要、区画整理事業などのまちづくりなど諸条件を再調査・再整理した上で、運行形態の見直しを検討する必要があると考えます。

2-2-5. 岡崎鷺津線

(1) 評価できる点

- 利用者は増加傾向にあり、特に午後の便の利用が増加しており評価できます。
- 始点から終点まで路線を通じた利用があり、評価できます。

(2) 改善が必要な点

- 自主運行バス浜名線と岡崎鷺津線の日ノ岡における乗り継ぎでは、利用者が横断歩道を2度渡らなければなりません。
高齢者の利用を考えると、決して利便性が良いとは言えずこれまでも改善が必要との評価がなされてきましたが、依然対策はとられていません。

2-2-6. 知波田鷺津線

(1) 評価できる点

- 利用者は増加傾向にあり、評価できます。

(2) 改善が必要な点

- J A湖西北支店での乗り継ぎは年々減少しています。
湖西病院へ移ったのか、浜名病院の患者がコーちゃんバスを利用しなくなったのか、詳細を把握する必要があると考えます。
- 第1便は知波田小の通学利用に限られており、鷺津駅方面の区間は利用がありません。利用しない理由を把握する必要があると考えます。
- 第6便、第7便は横山会館発となっていますが、利用は非常に少ないため、起点の妥当性を検証する必要があると考えます。

2-2-7. 浜名線

(1) 評価できる点

- 当該路線は、バス利用の意識が根付いた路線と考えられ、地域住民の移動手段確保のため、路線を維持継続したことが評価できます。

(2) 改善が必要な点

- 現在は、既存利用者によって支えられていますが、住民からはコーちゃんバスと同様の運賃を望む意見も出ており、対応を検討する必要があると考えます。

2-3. 運営・運行主体に対する評価

2-3-1. 利用促進に対する評価

(1) 評価できる点

- ポケット時刻表は、持ち運びができるサイズで好評とのことで評価できますが、その効果は把握できていません。今後は、定量的に把握できるようにするとよいと考えます。
また、これに加えて、路線ごとのコンパクトな時刻表作成も作成するとよいと考えます。
- 夏休みの小学生割引は、効果が出ており評価できます。
アンケートでも「子供のころからバスに乗る習慣をつけるべき」という意見もあるため、当該施策実施は評価できます。
- 買い物ツアーの効果は定量的には計測できませんでしたが、参加者からはおおむね好評だったため、評価できます。
今後は、他地域への展開など継続的な取り組みが望まれます。

(2) 改善が必要な点

- 昨年度、全利用者を対象とする運賃割引の提案がなされており、市民の利用意向も高いため、実施を検討する必要があると考えます。
- 乗り方教室は、幼稚園児だけでなく小学生にも対象を広げるとよいと考えます。
その際、施策の効果などを把握する必要があると考えます。
- 買い物ツアーなどは継続して定期的実施することで効果が出ると考えられる。
今後も継続的な利用促進ツアーの企画・実施する必要があると考えます。
また、実施したツアーの様子や利用者の声を広報こさい等で紹介するなど、施策のPRにも力を入れたほうがよいと考えます。

2-3-2. その他

(1) 評価できる点

- その他の評価できる点はありません。

(2) 改善が必要な点

- 現在の運賃体系は、コーちゃんバスと自主運行バスで異なる体系となっています。
また、コーちゃんバスの運賃体系についても一部地域で不公平感が出ています。
将来に向けて、ゾーンの再設定、均一運賃など最適な運賃体系を検討する必要があると考えます。
- 土日祝日運行や地域のイベントでの利用について、昨年度提案されており、実験を行うなどして検討することが必要です。イベントの一つとして、コーちゃんバスに乗ること自体をイベント化する等も検討するとよいと考えます。

3. 改善策の提案

3-1. 路線の改善について

○自主運行バス浜名線の運行内容の見直し

自主運行バス浜名線は、日ノ岡のバス停で岡崎鷲津線と乗り継げるようになっていますが、乗り継ぎの際は、横断歩道を2度渡らなければならないため、乗り継ぎが不便となっています。そこで、経路変更などにより、乗り継ぐ距離の短縮化などを検討するとよいと考えます。

また、本興寺前から新居町駅間は、遠州鉄道浜名線と同じ経路となっています。民業圧迫を避ける観点から、自主運行バス浜名線は、正太寺から湖西病院間の運行とするほうが良いと考えます。

以上の運行内容見直しは、出来ることから随時実施して行ってください。

○新居地域における循環路線の検討

白須賀新居鷲津線の短縮と新居地区の利便性の向上、観光振興の一施策として、土日運行の検証を含めた、新居地区を循環するバス路線の可能性を検討してください。

3-2. 運賃について

○自主運行バス浜名線の運賃制度変更

自主運行バス浜名線の運賃制度は、遠州鉄道浜名線入出系統の時と同じ対距離制運賃となっています。自主運行バス浜名線の運賃体系は3-1路線の改善で示したとおり、遠州鉄道浜名線と重複する路線を短縮して重複解消することで、運賃体系の見直しを図れることから、経路変更と併せて運賃体系の見直しをすることがよいと考えます。

○わかりやすい運賃制度への改善

現行のゾーン運賃制は、知波田・入出地区のみ鷲津地区へのアクセスに300円かかってしまうなど、利用抵抗を生じている恐れがあります。

そこで、ゾーンの簡素化や均一運賃の導入など、わかりやすい運賃制度への改善に向けた検討を行い、地域住民との情報交換を実施してください。

3-3. 利用促進策の検討

○バス利用体験会の定期的な開催

バスは運行内容がわかりづらい乗り物です。
そのため、利用したくても利用できていない市民も1割程度存在します。
そこで、これまで実施してきた買い物ツアーのような実際にバスを利用するイベントを年間3回程度定期的に行うとよいと考えます。

○積極的な情報ツールの活用

コーちゃんバス運行開始から2年たった現在でも、高齢者しか乗れないと考えている市民もいます。そこで、今以上にコーちゃんバスをPRしていく必要があります。
例えば、上記のバス利用体験会の様子を広報こさい等に掲載し、定期的に情報発信する場を作るとよいと考えます。

○コーちゃんバス案内人の検討

コーちゃんバス案内人とは、バスの乗降時のサポートやバスの乗り継ぎ案内を行います。バス案内人を配置することにより、バスを利用できていない市民のバス利用への抵抗が減少すると考えられます。
例えば、利用者が多く、乗り継ぎ拠点でもある鷺津駅に配置するとよいと考えます。

3-4. その他

○コーちゃんバスモニターの検討

コーちゃんバスについて検討する際には、データ等だけでなく利用者の目線での分析が必要です。そして、利用者の目線での意見については、少なくともコーちゃんバスの運行内容を知っている方の意見が有効です。
そのため、コーちゃんバスを継続的に見ている市民に、定期的に意見を言うってもらう場があるとよいと考えます。

○企業担当者との従業員のコーちゃんバス利用意向調査を実施

湖西市内には、多くの工場が立地しており、そのうちのいくつかの工場は自社でバスを運行し従業員を送迎しています。
そこで、企業のコーちゃんバス利用の意向を調査するため、各企業担当者と情報交換を実施するとよいと考えます。

○利用促進案の提案

市内の学校、バス交通市民会議等の場でコーちゃんバスの利用に付加価値を加える方法、併せて利用促進案について意見を頂き、実行していくとよいと考えます。