

# 湖西市地域公共交通網形成計画（素案）

平成 29 年 3 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	19
3) バス事業の実態整理	23
3. 市民ニーズ等の把握	24
1) 調査実施概要	24
2) 各種調査結果	26
4. 公共交通に関する現況及びニーズにおける課題	64
1) 湖西市の地域概況の課題	64
2) 公共交通の現状の課題	66
3) 市民ニーズ等の把握の課題	67
5. 湖西市における地域公共交通の課題	71
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	83
1) 湖西市の交通将来像	83
2) 地域公共交通の基本方針	84
7. 計画の区域と計画期間	87
8. 計画の目標（案）	88

<b>9. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体（案）</b> .....	90
1) 地域公共交通ネットワークの形成 .....	90
2) 公共交通の利用促進策 .....	97
3) 地域公共交通を育む仕組みの構築に向けた取り組み .....	102
4) 目標を達成するために行う事業の実施スケジュールと実施主体 .....	103
<b>10. 計画の達成状況の評価に関する事項（案）</b> .....	105
1) 評価・検証の基本的考え方 .....	105
2) 事業単価での評価・検証 .....	107

# 序. 湖西市地域公共交通網形成計画策定の背景と目的

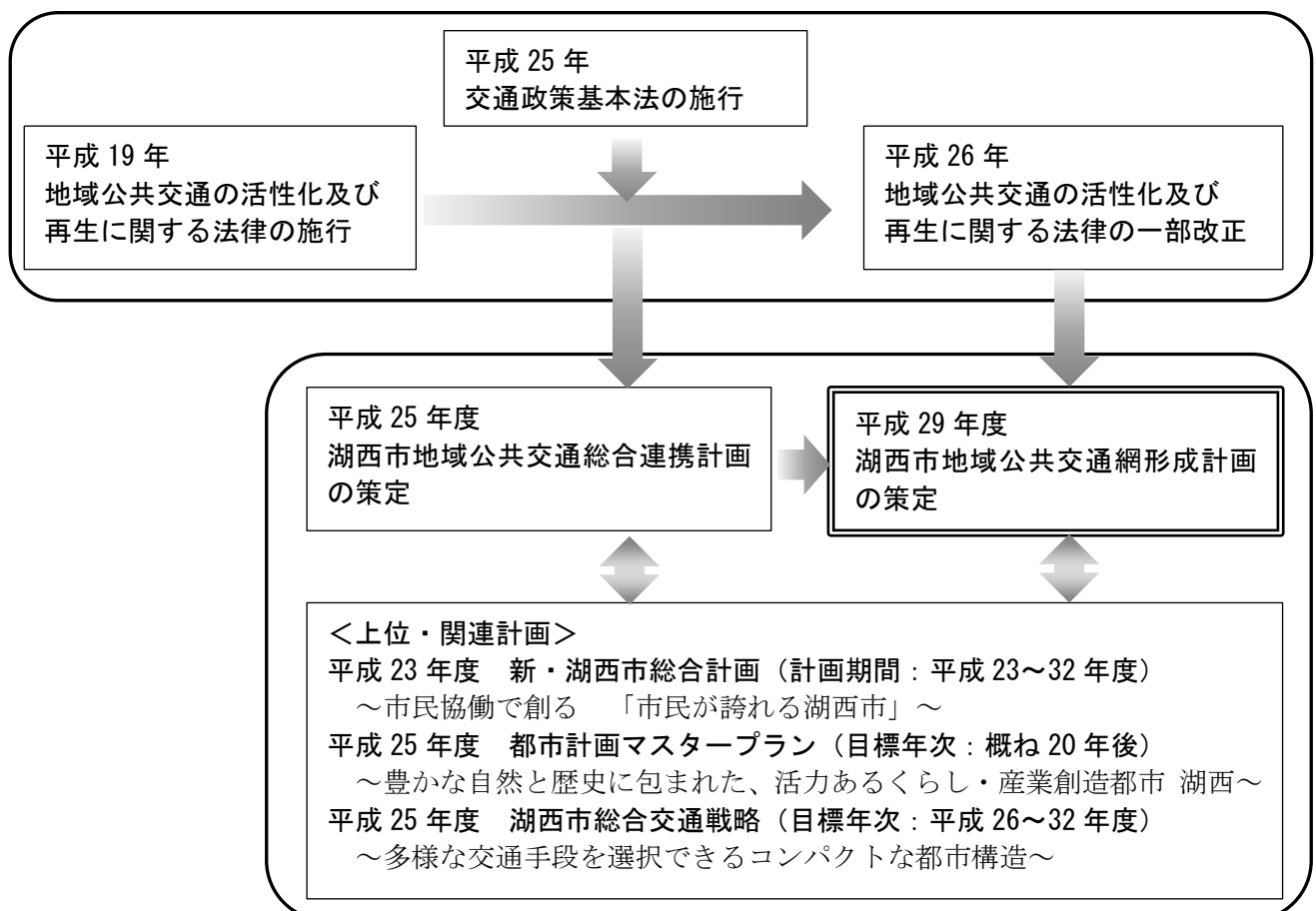
湖西市では、平成25年度に福祉バス「ふれあいバス」(以下、ふれあいバス) からコミュニティバス「コーちゃんバス」(以下、コーちゃんバス) へ全面的な見直しが行われるとともに、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進していくため「湖西市地域公共交通総合連携計画(H26.3)」を策定しました。しかし、バス利用者は伸び悩みの状況にあり、「湖西市バス運行評価改善報告書(H27.12)」において、個別路線の見直し改善等が示されていますが、一方で評価のあり方そのものも課題となっています。

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、日常生活に必要不可欠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

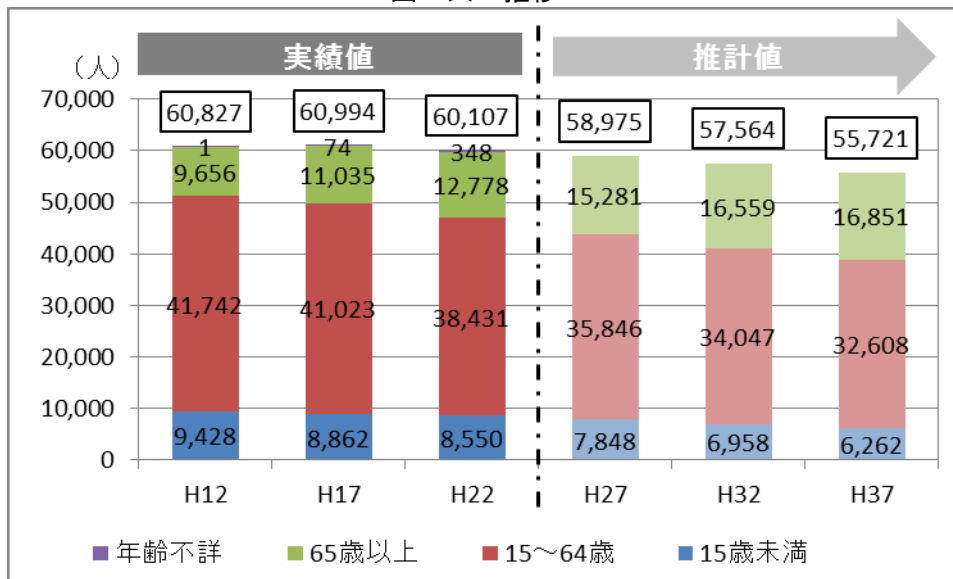
## 1) 湖西市の概況

### 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

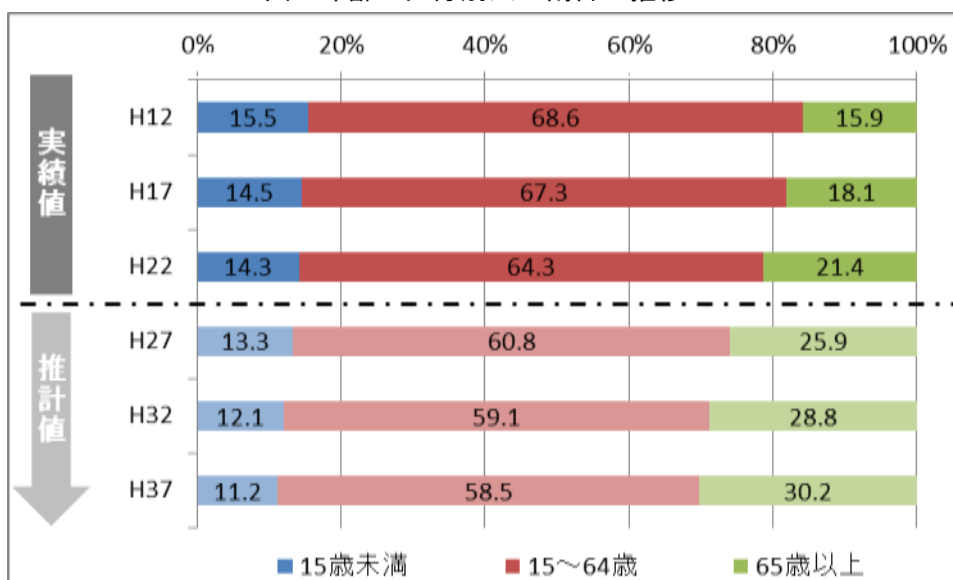


資料：国勢調査（H12～22）人口問題研究所（H27～37）

### 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



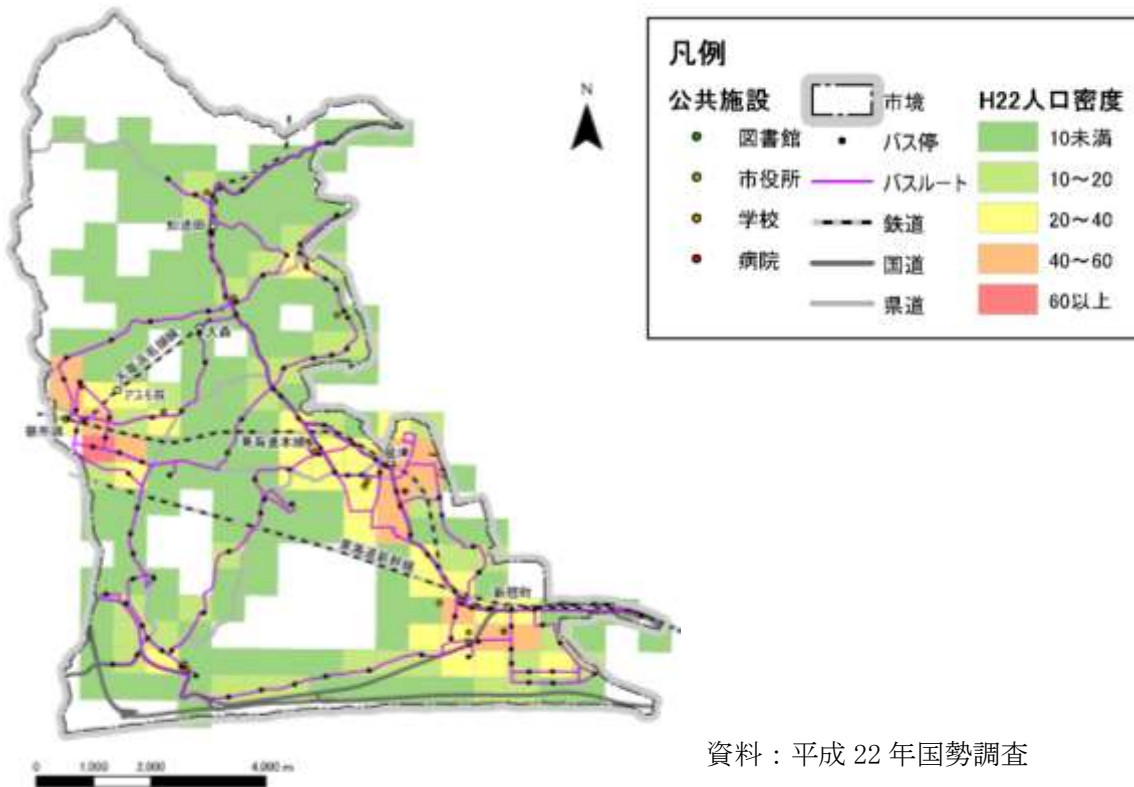
資料：国勢調査（H12～22）人口問題研究所（H27～37）

### ③人口分布

平成22年の夜間人口密度の分布状況は、JR東海道本線（以下、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】



【平成22年高齢者割合】



#### 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。

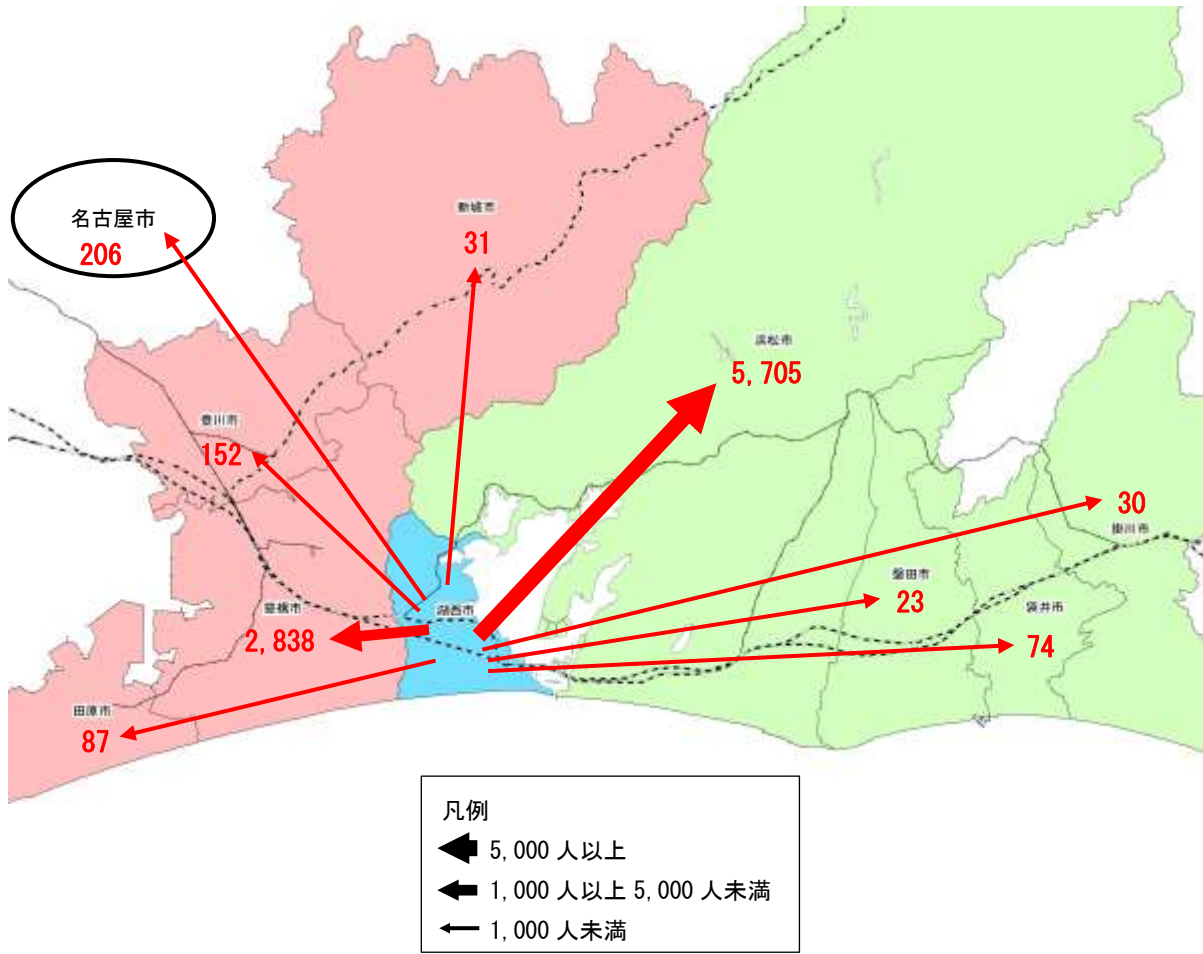
表 通勤通学人口流動一覧

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

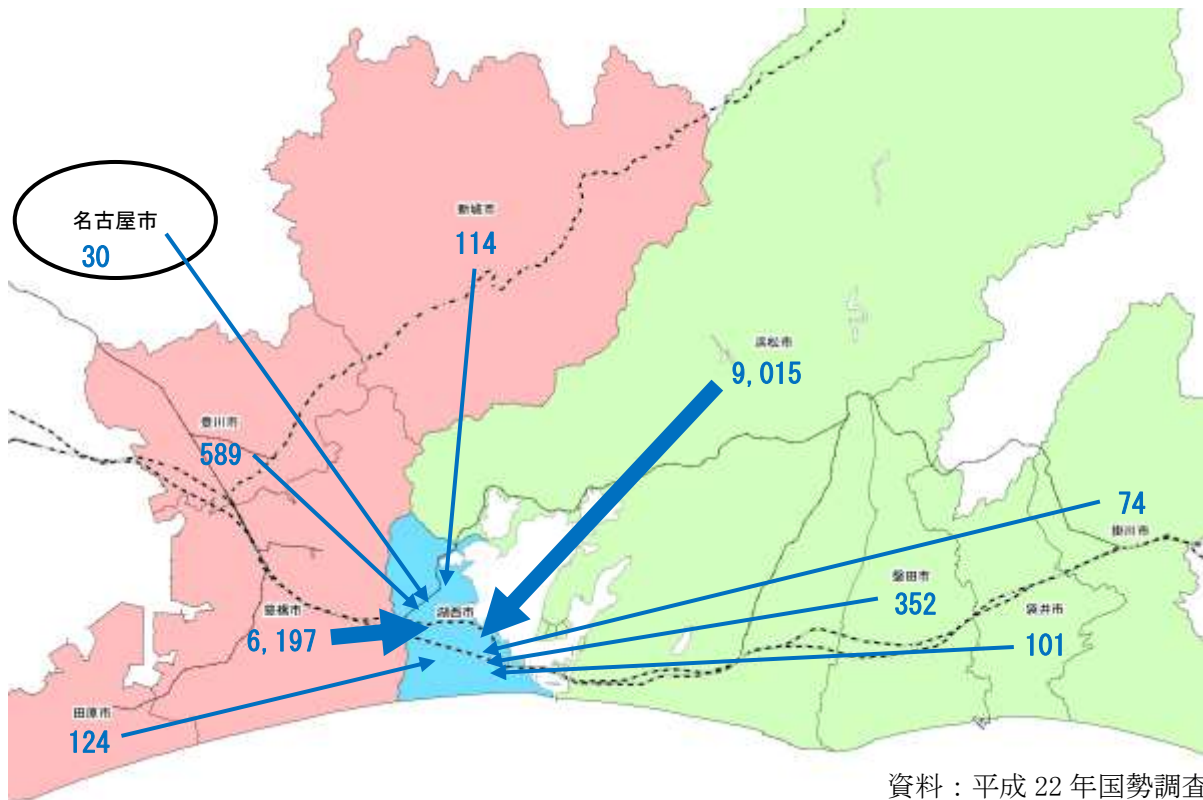
資料：平成22年国勢調査



図 通勤通学人口流動  
【流出】

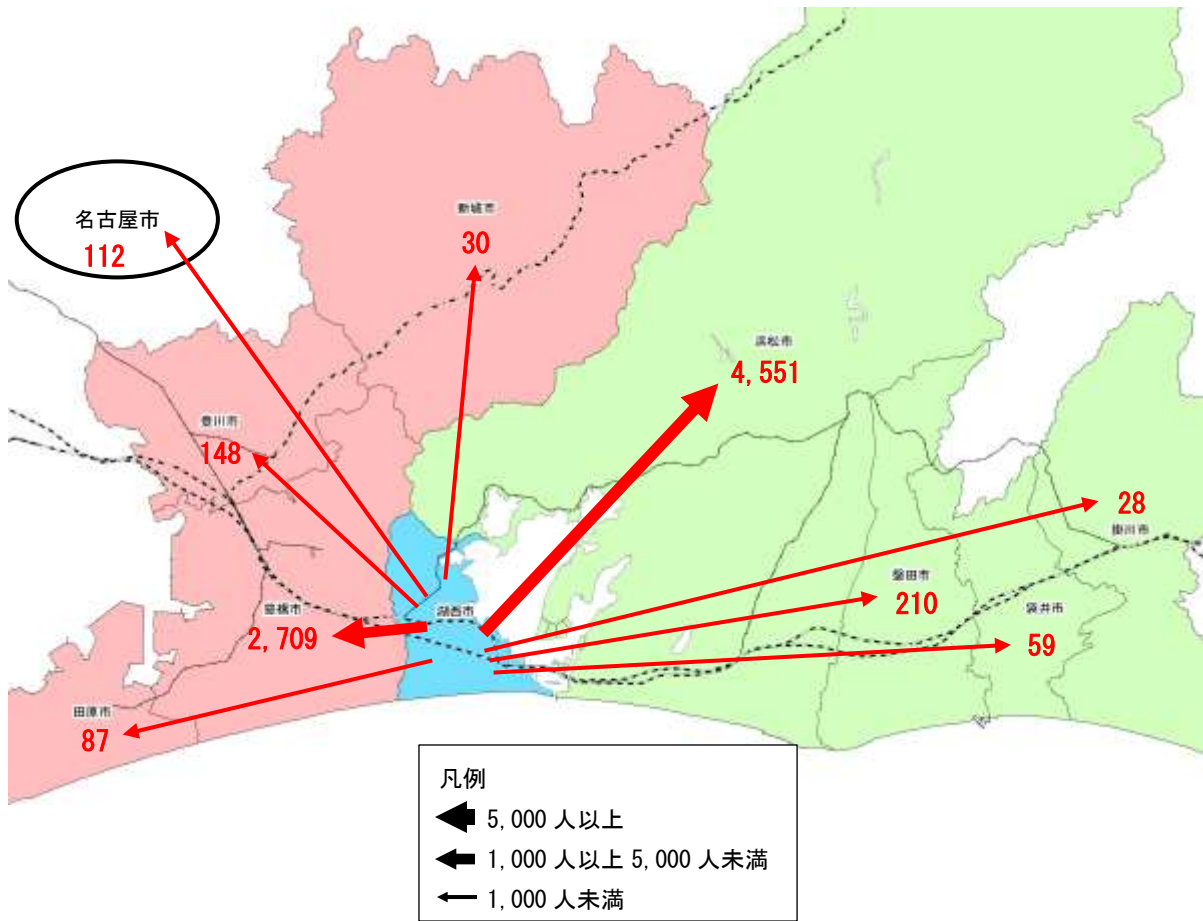


【流入】



資料：平成22年国勢調査

図 通勤人口流動  
【流出】



【流入】

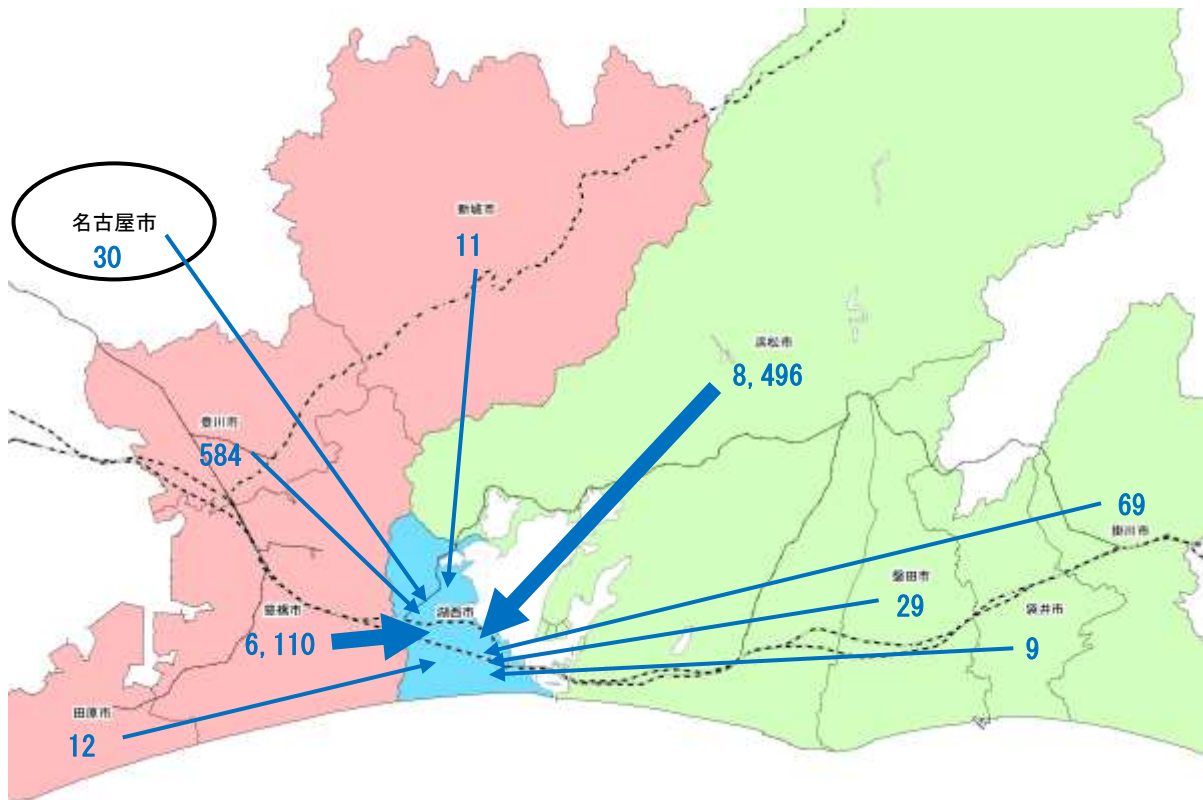
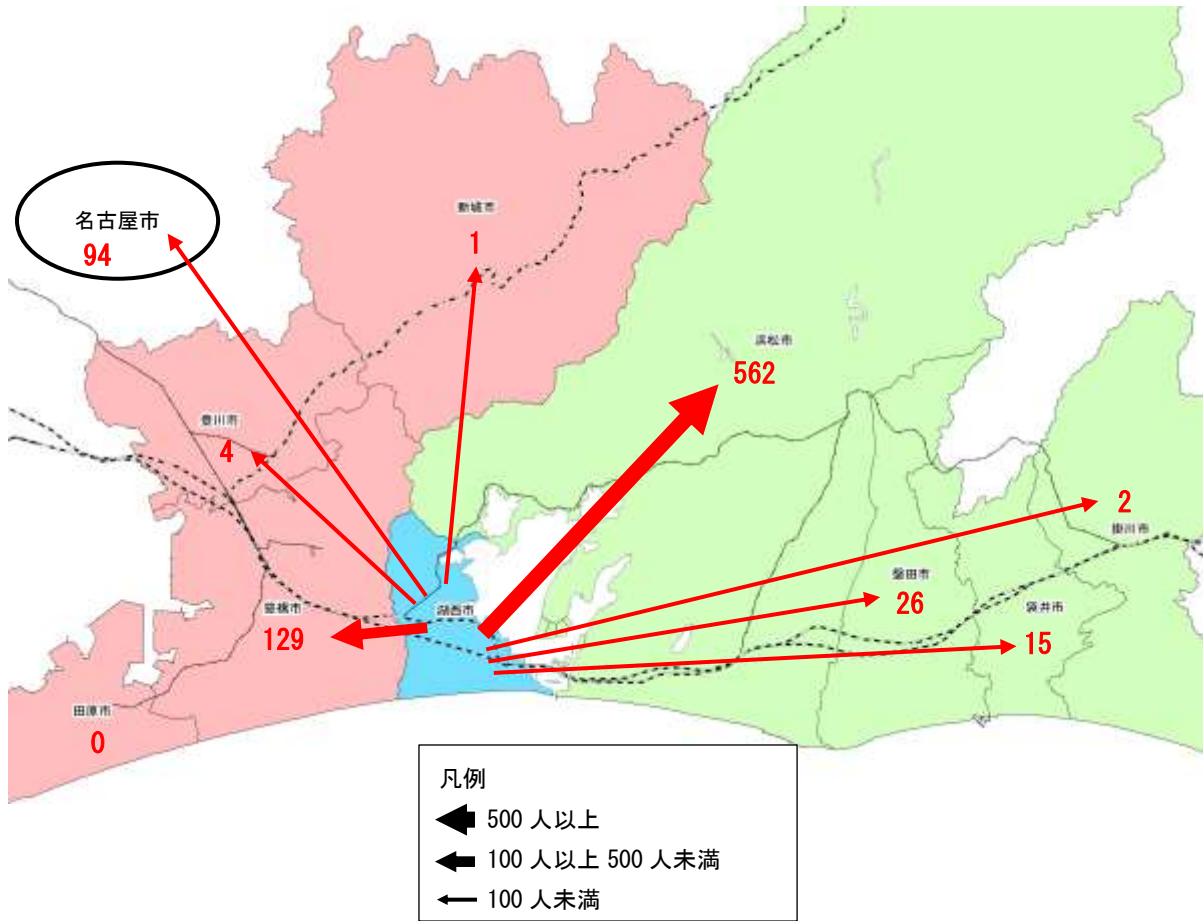
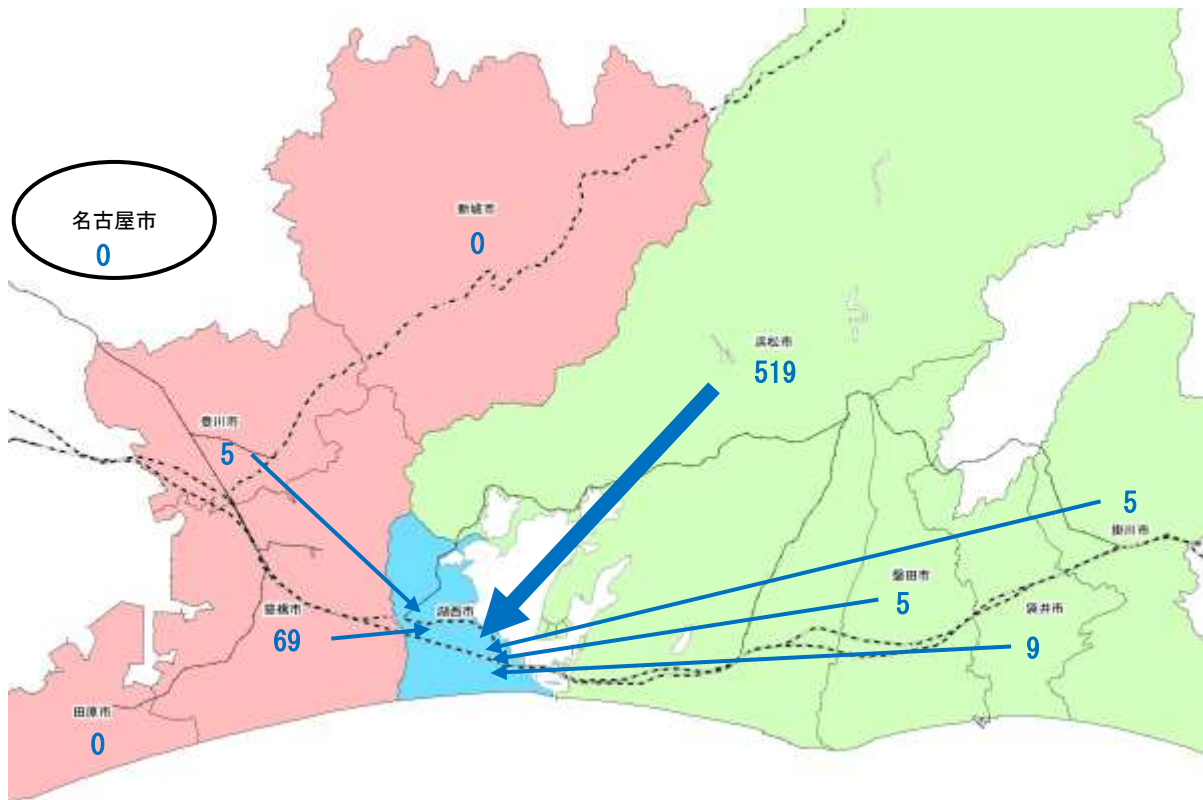


図 通学人口流動  
【流出】



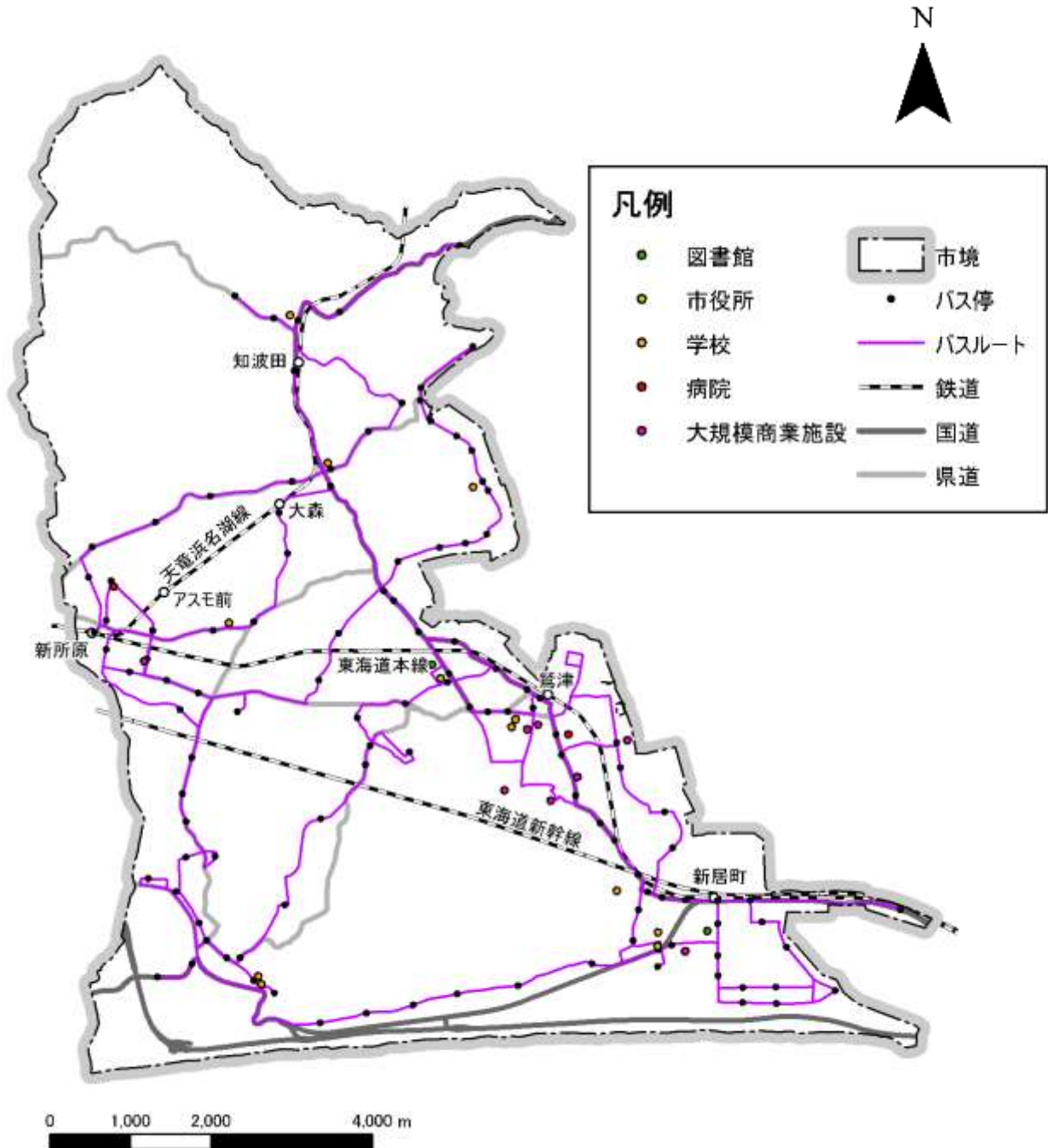
【流入】



### 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

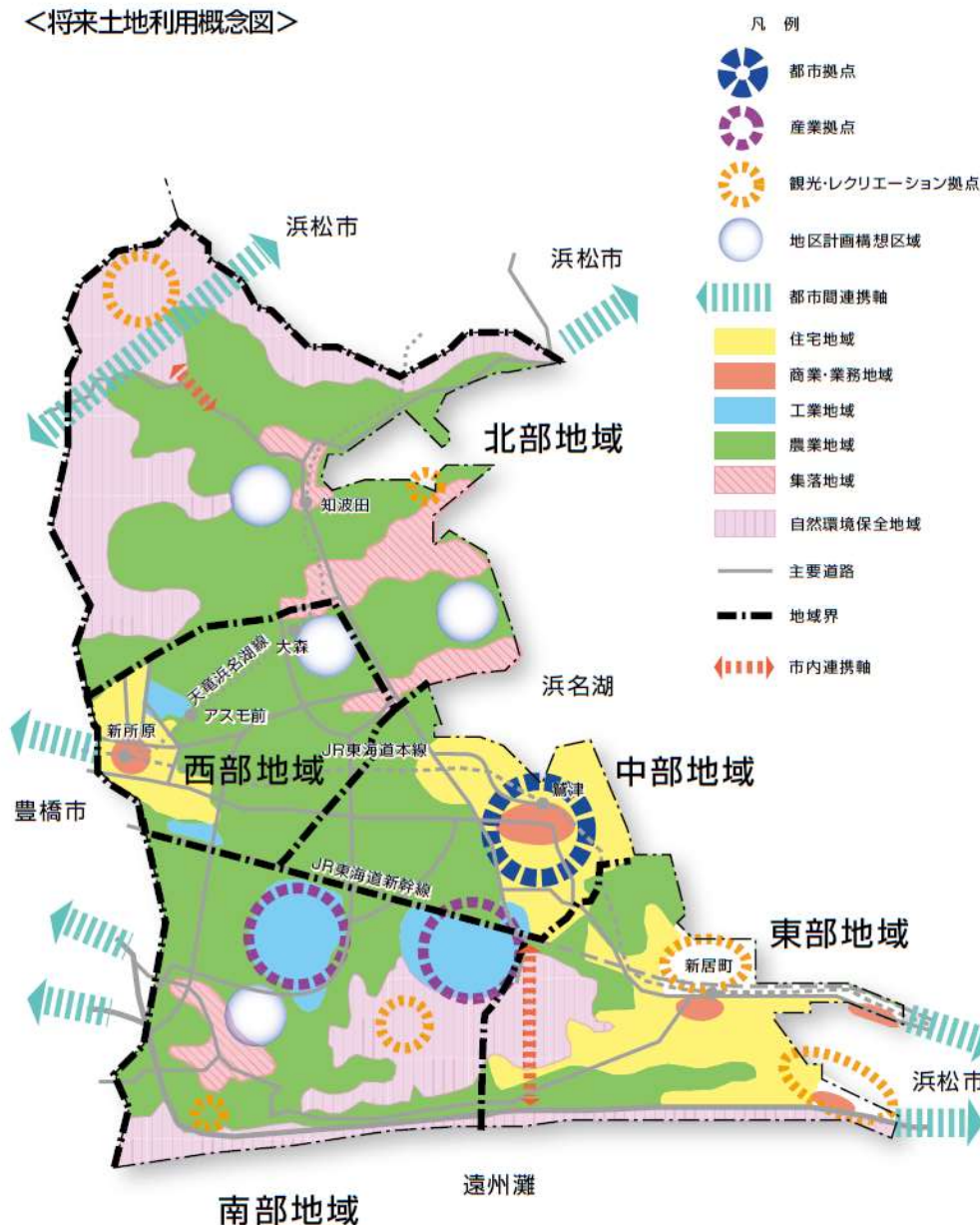
## 2) 上位・関連計画の整理

### 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）



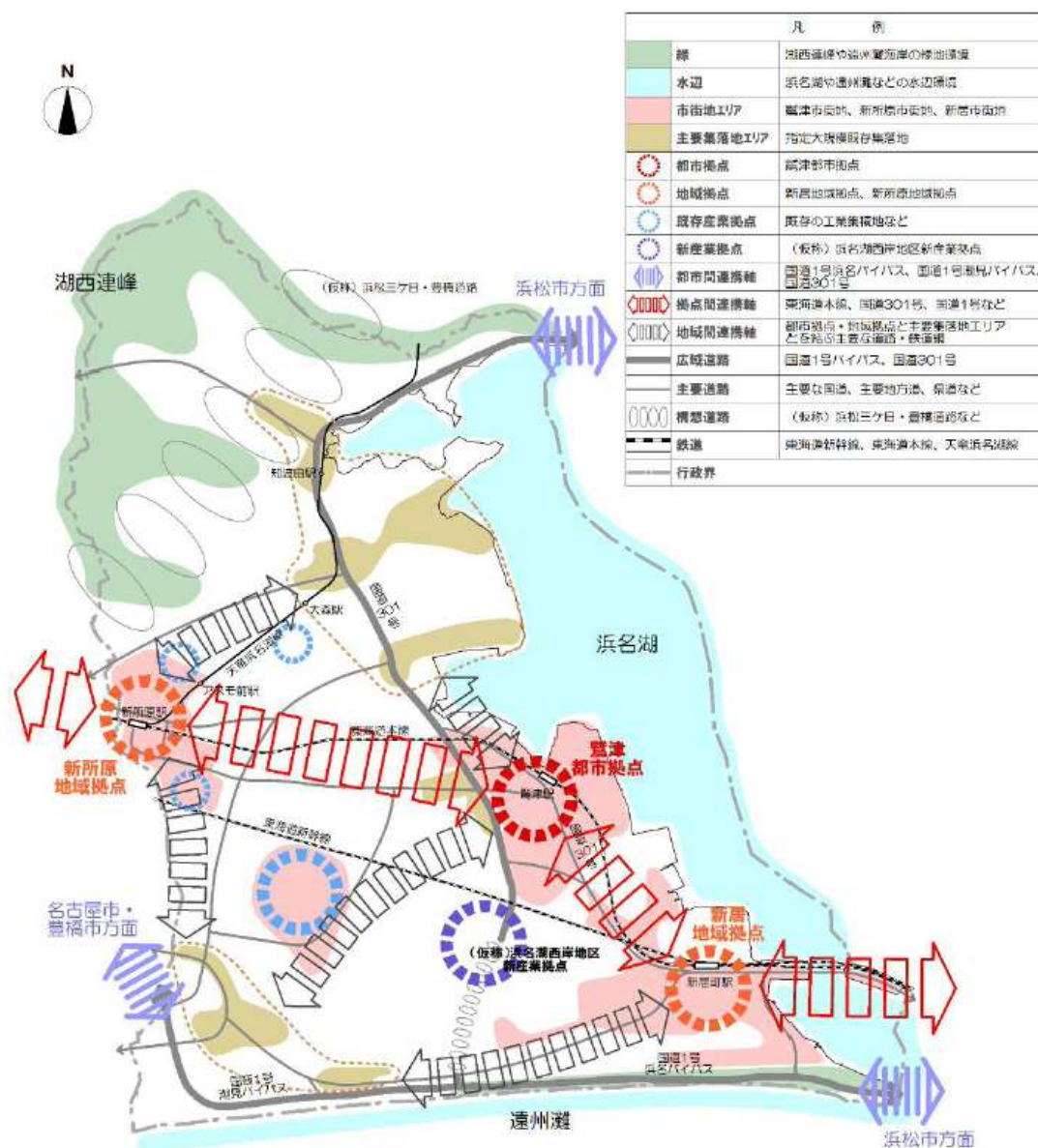
資料：新・湖西市総合計画

## 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〉



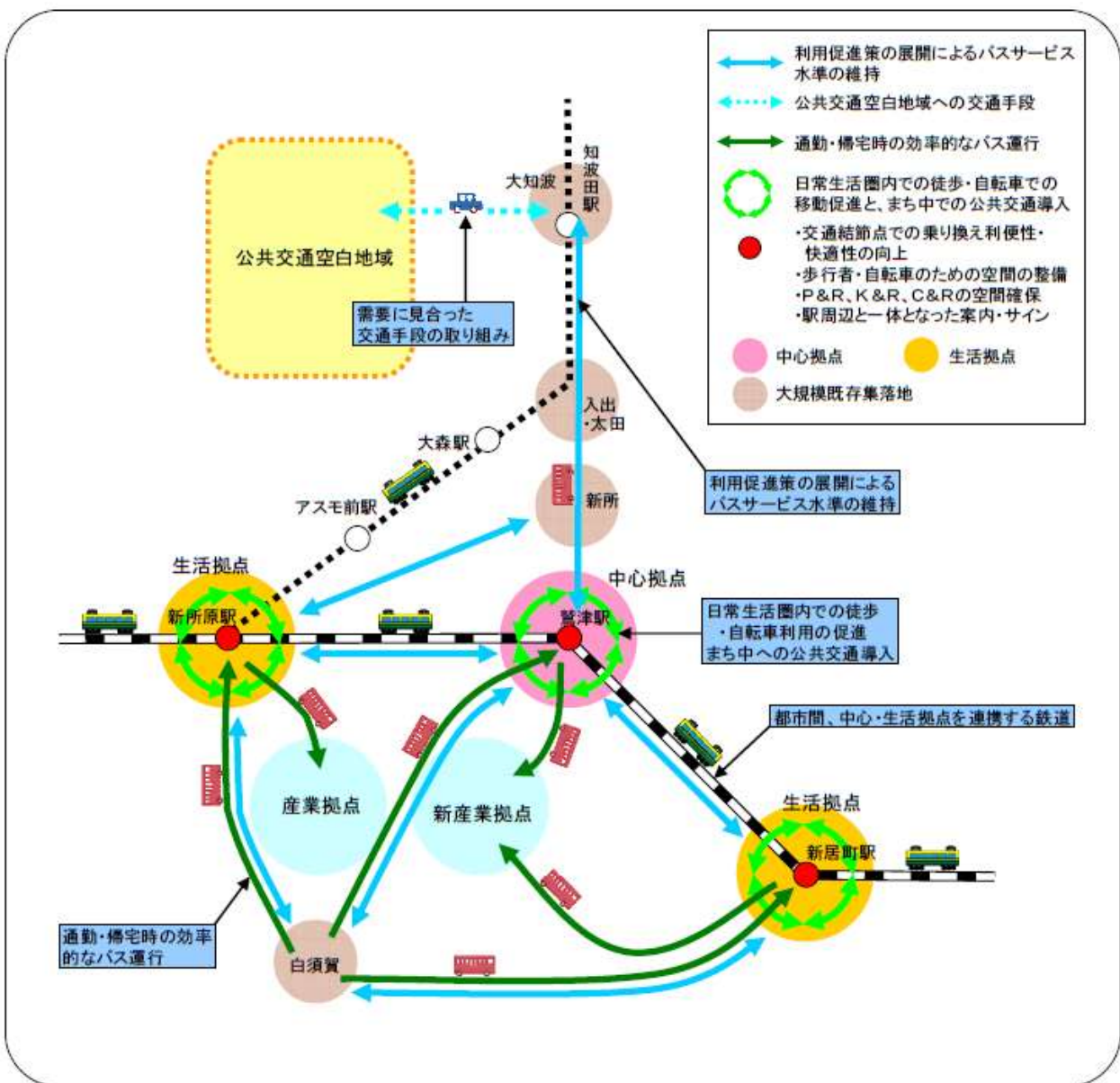
資料：湖西市都市計画マスタープラン

### 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

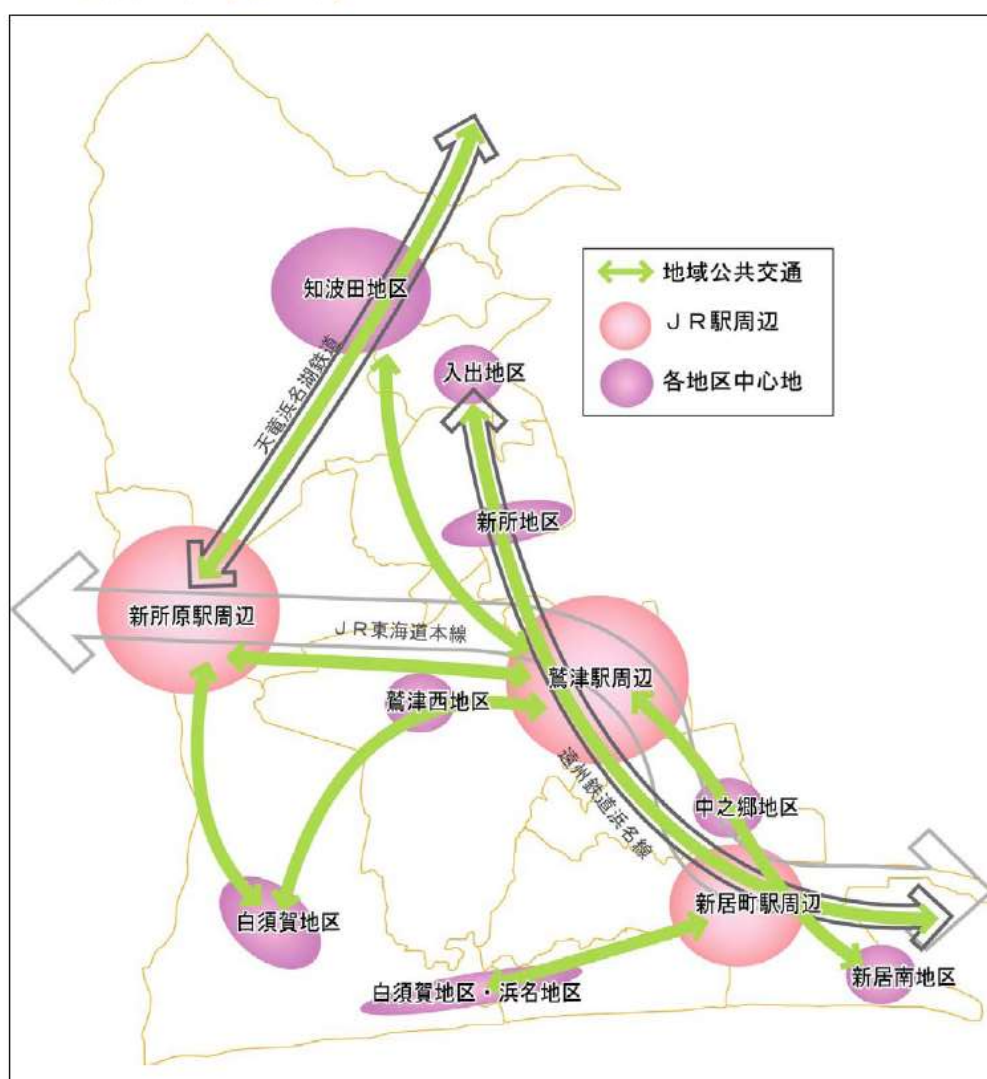


### 3) 湖西市地域公共交通総合連携計画の評価

#### 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"> <li>・報告会の開催</li> <li>・老人クラブ聞き取り調査の実施</li> <li>・路線の改善</li> <li>・地域公共交通空白地域の解消</li> <li>・交通結節点の整備</li> </ul>
プラス評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・遠鉄バス浜名線（以下、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。</li> </ul>
マイナス評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・商業施設前や病院前での利用が減少しています。</li> <li>・極端に利用が少ない時間帯や区間がみられます。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・交通空白地域が残っています。</li> <li>・土日祝日運行の要望があります。</li> </ul>

#### (2) 利便性向上・利用促進事業

主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コーちゃんバスグッズ製作</li> <li>・周知ツールの制作</li> <li>・バスマップ・時刻表の制作</li> <li>・バス利用ガイドブックの制作</li> <li>・バスアテンダントの実施</li> <li>・モビリティ・マネジメントの実施</li> <li>・バスラッピング</li> <li>・サポーター制度</li> </ul>
プラス評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ポケット時刻表は持ち運びができ好評です。</li> <li>・買い物ツアーは参加者から好評です。</li> <li>・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。</li> <li>・夏休みの小学生割引により8月の利用が増加しました。</li> </ul>
マイナス評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・利用促進策のPRが不足しています。</li> </ul>

(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		⇒	実績	
	平成23年度	目標 平成28年度		平成28年度	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	

※誰もが乗れる地域公共交通の利用圏域の人口割合の平成28年度実績値は、湖西市総合交通戦略において算出した値を掲載

## 2. 公共交通の現状に関する整理

### 1) サービス水準の整理

#### ①公共交通全体の運行状況

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鉄道天竜浜名湖線（以下、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年に浜名線の入出系統の運行主体が遠鉄バスから湖西市へ移行）と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	12	6:00	18:27	10	6:12	18:22	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
コーちゃんバス	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。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ーちゃんバス各線は、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。コーちゃんバスは、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交通路線網図



## ②市内主要駅の乗継環境

鷺津駅、新所原駅、新居町駅では、複数のバス路線が乗り入れており、東海道本線や天竜浜名湖線とコーちゃんバスをはじめとするバス路線との乗り継ぎが可能となっています。

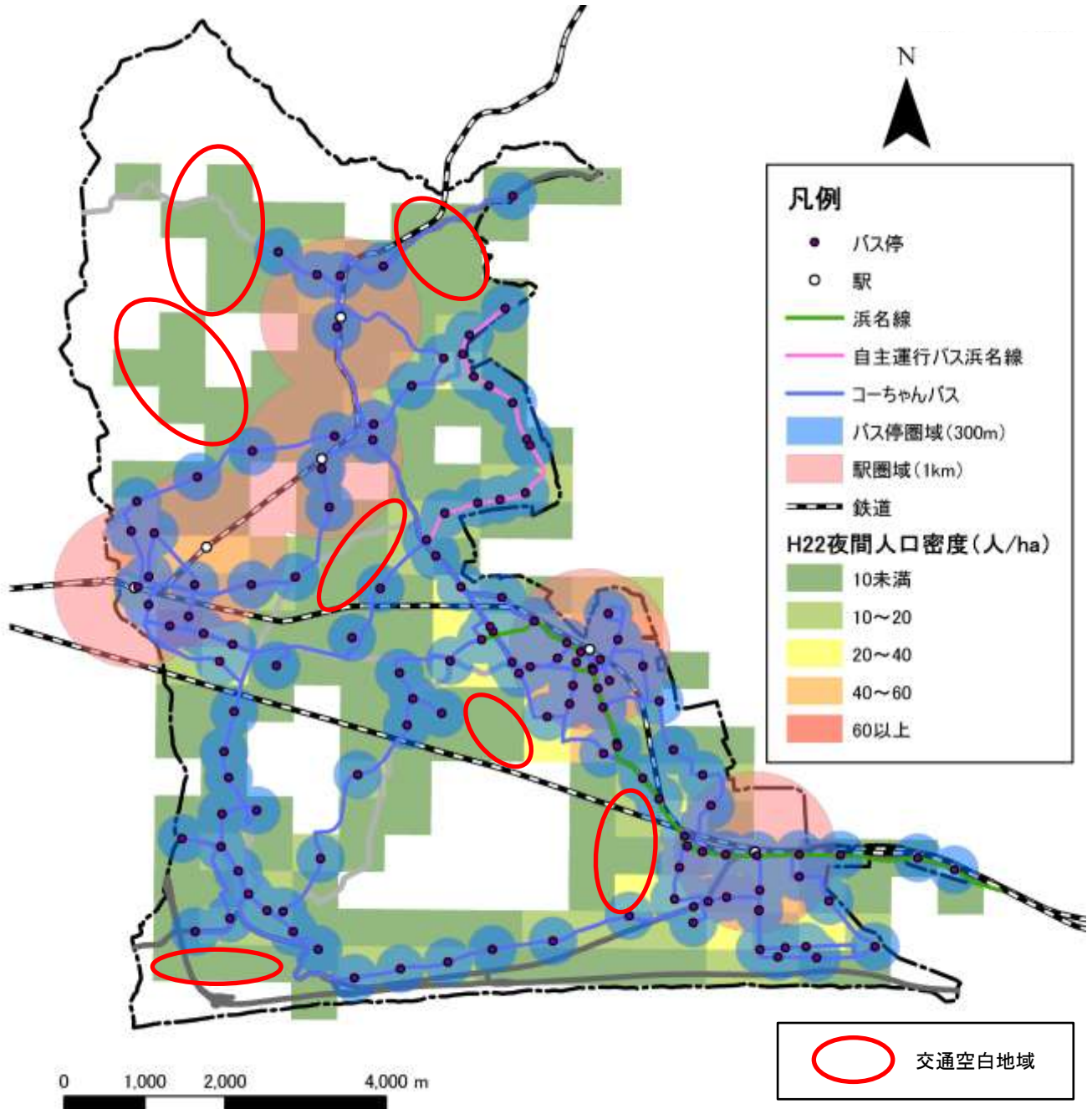
表 市内主要駅の乗継環境の状況

	鷺津駅	新所原駅	新居町駅
乗り入れ路線	東海道本線 浜名線 自主運行バス浜名線 コーちゃんバス 鷺津循環線 知波田鷺津線 白須賀新居鷺津線 白須賀鷺津線 岡崎鷺津線	東海道本線 天竜浜名湖線 コーちゃんバス 岡崎循環線 白須賀岡崎線 岡崎鷺津線	東海道本線 浜名線 コーちゃんバス 白須賀新居鷺津線
駅前広場	整備あり	整備中	整備あり
バス停	ベンチ・屋根あり	ベンチ・屋根なし	ベンチ・屋根あり
タクシー乗り場	日中は待機車両あり	日中は待機車両あり	タクシー事業者の連絡先の記載あり
バスの案内情報	特になし	特になし	特になし
観光案内 ・周辺施設案内	観光案内板あり 周辺施設案内板あり	整備中	観光案内板あり 周辺施設案内板あり
年間乗車人数	東海道本線：1,275,538人 浜名線：2,341人 自主運行バス浜名線：8,608人 コーちゃんバス：8,378人	東海道本線：1,386,266人 天竜浜名湖線：126,158人 コーちゃんバス：3,972人	東海道本線：825,757人 浜名線：2,295人 コーちゃんバス：1,266人
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣に立地する企業の送迎バスが乗り入れ</li> <li>・高校へのスクールバスが乗り入れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場が平成30年度に開業予定</li> <li>・近隣に立地する企業の送迎バスが乗り入れ</li> <li>・高校へのスクールバスが乗り入れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校へのスクールバスが乗り入れ</li> </ul>

### ③公共交通の利用圏域

公共交通の利用圏域を鉄道駅から1km、バス停から300mとした場合、人口密度が高い地域は概ねカバーしていますが、一部地域では交通空白地域が存在しています。

図 公共交通の利用圏域図



※鉄道駅から1km、バス停から300mを利用圏域として図化

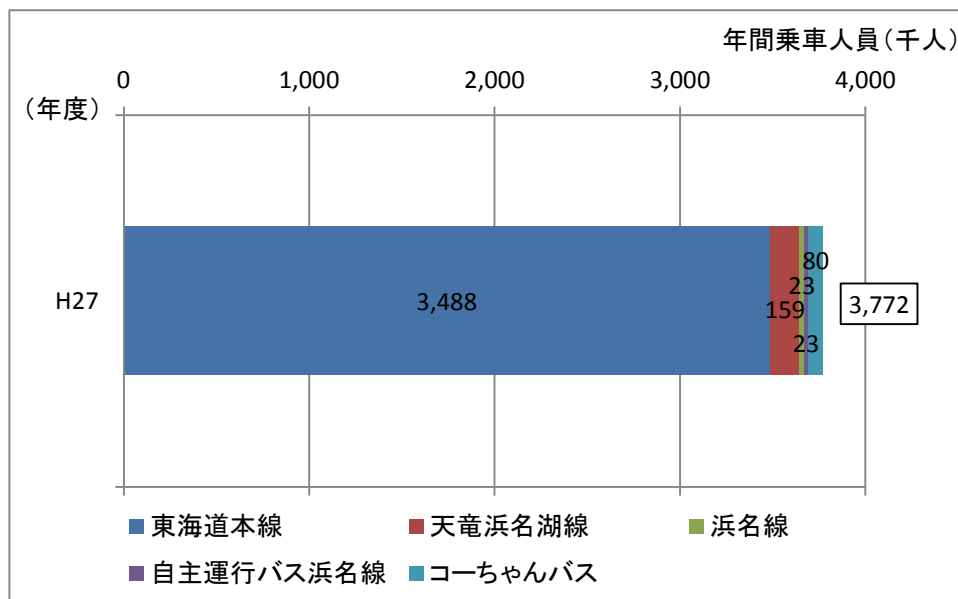
資料：平成22年国勢調査

## 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

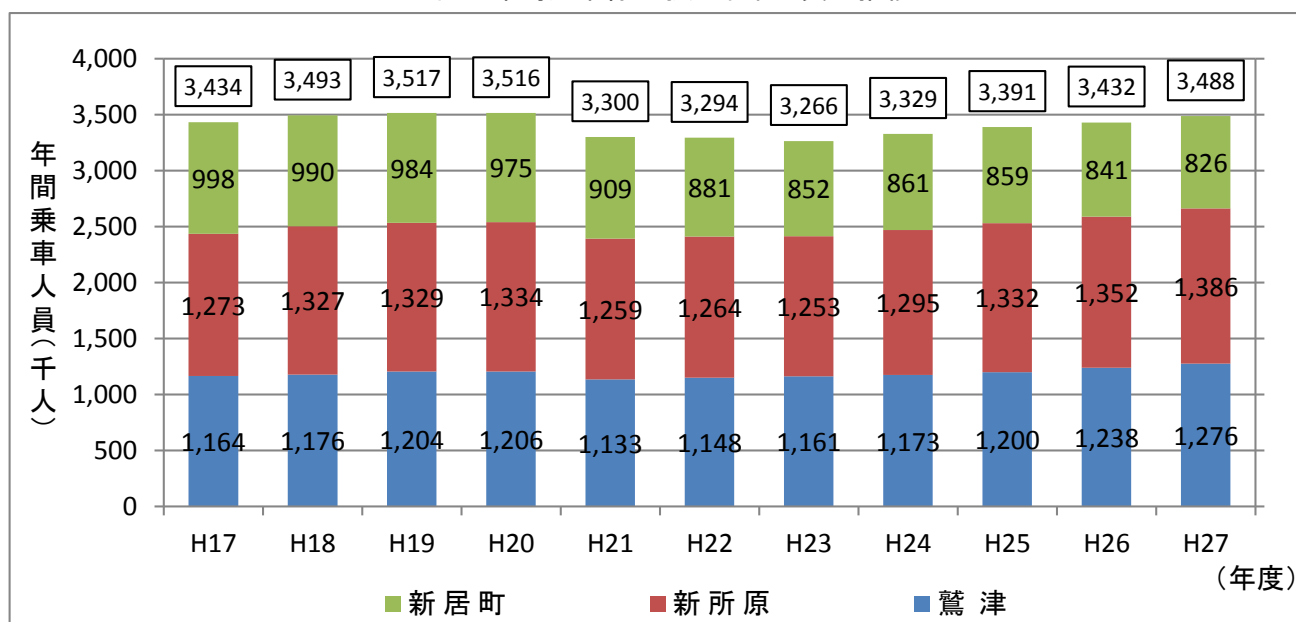


資料：東海旅客鉄道、天竜浜名湖鉄道、遠州鉄道、湖西市

### ②鉄道利用者数の推移

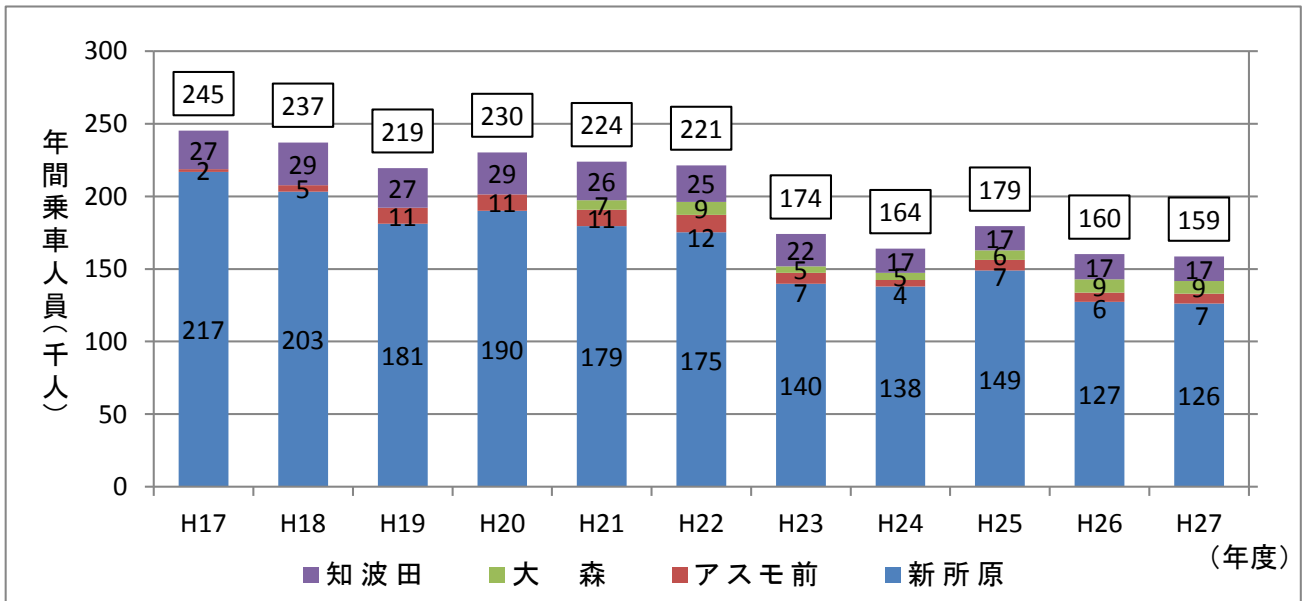
東海道本線の市内駅の乗車人員は、平成23年度以降では増加傾向にあります。天竜浜名湖線の市内駅の乗車人員は、近年では減少傾向にあります。

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



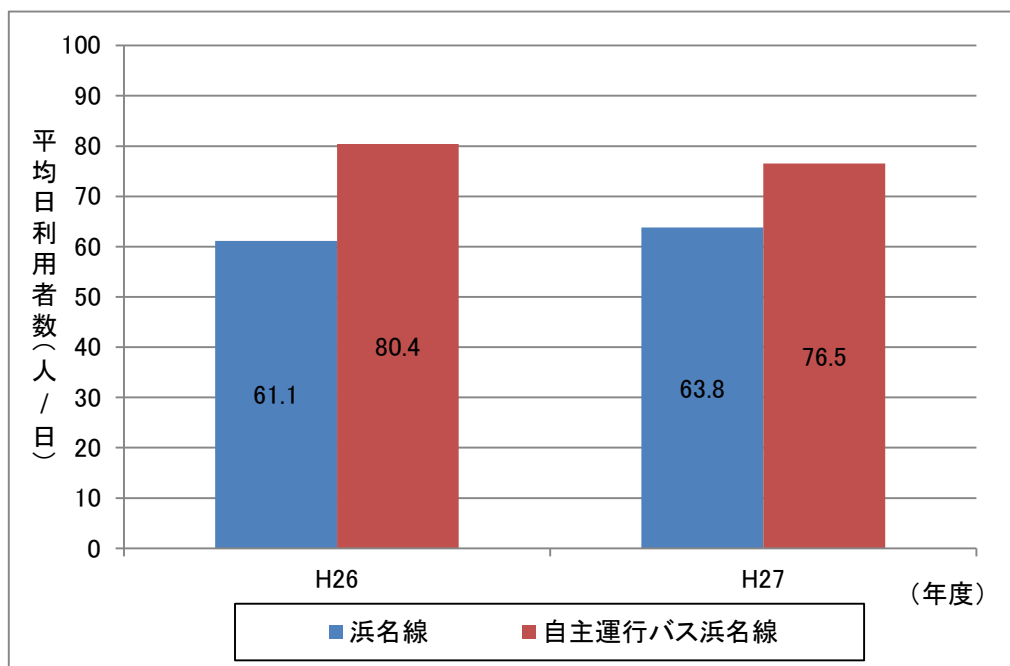
資料：天竜浜名湖鉄道

③バス利用者数の推移

浜名線及び自主運行バス浜名線の平均日利用者数の推移は、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、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は、浜名線（入出系統）、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 浜名線及び自主運行バス浜名線の平均日利用者数の推移

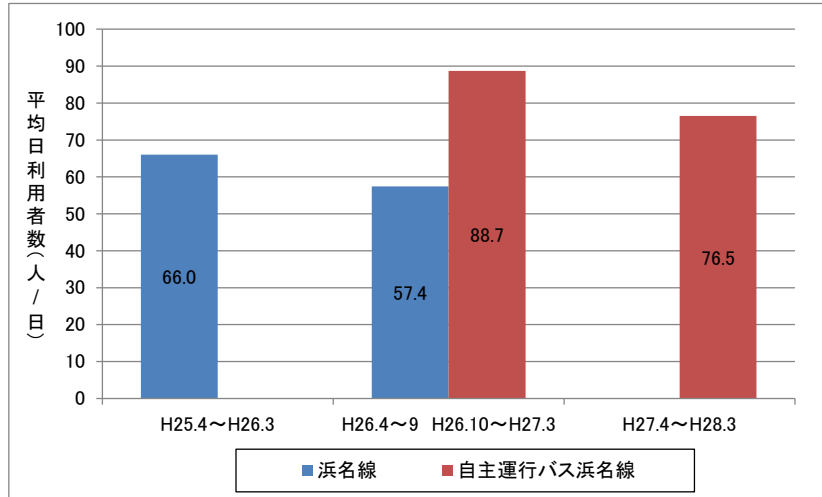


※平成26年度の自主運行バス浜名線は、浜名線（入出系統）（平成26年4～9月）と自主運行バス浜名線（平成26年10月～平成27年3月）の平均日利用者数より算出。

資料：遠州鉄道、湖西市

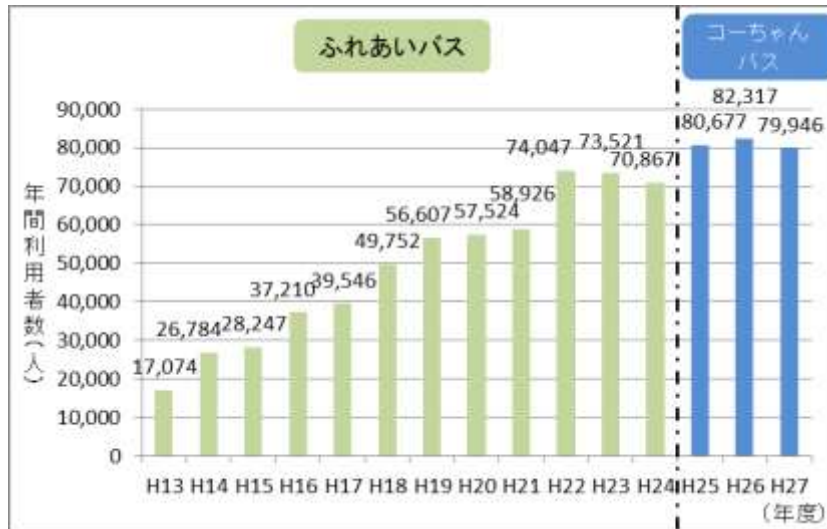


図 浜名線（入出系統）及び自主運行バス浜名線の平均日利用者数の推移



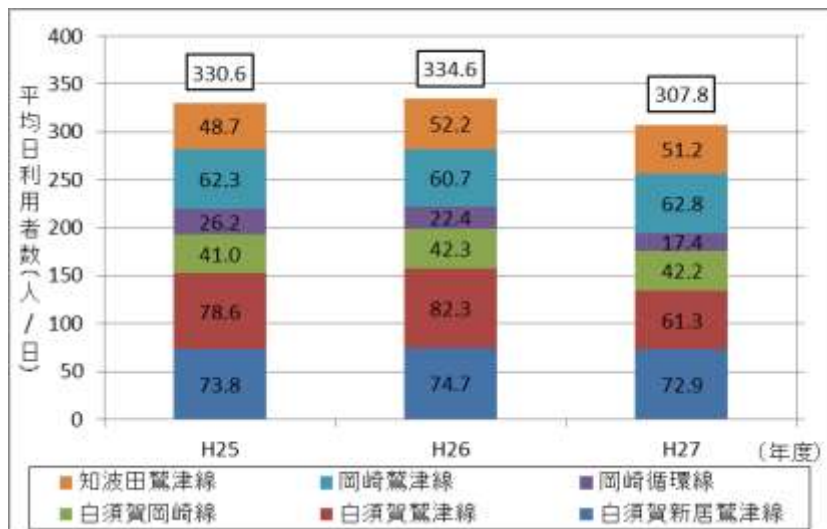
資料：遠州鉄道、湖西市

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



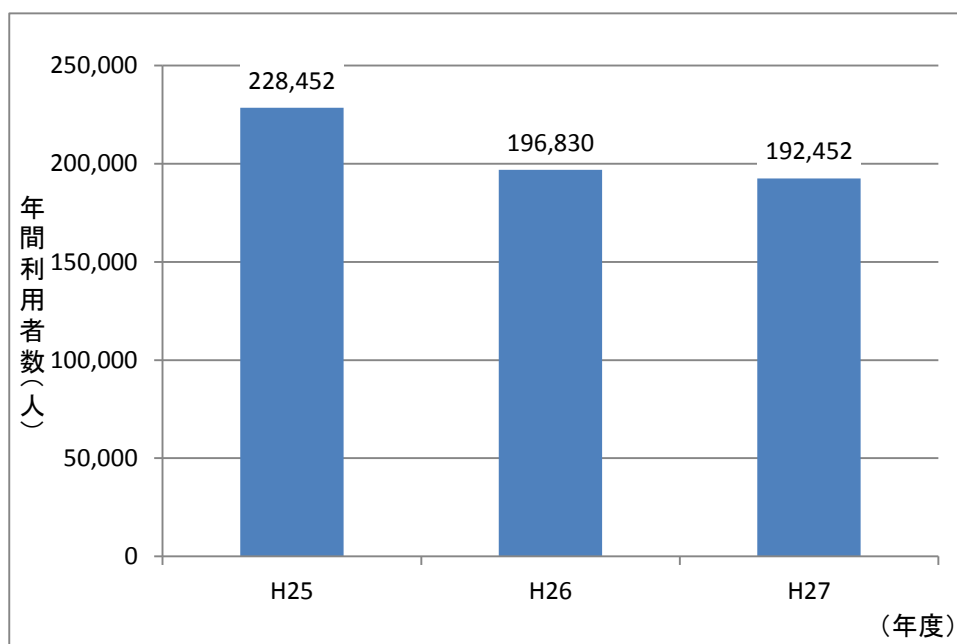
資料：湖西市

#### ④タクシー

市内のタクシーの状況は、1事業者（遠鉄タクシー）が営業所を設けており、近年の利用者数は減少傾向にあります。

事業者名	遠鉄タクシー
市内の営業所数	1営業所
市内営業所に属する車両数	28台 (ジャンボタクシー1台、車椅子専用車両1台、小型タクシー26台)

図 市内営業所のタクシー利用者数の推移



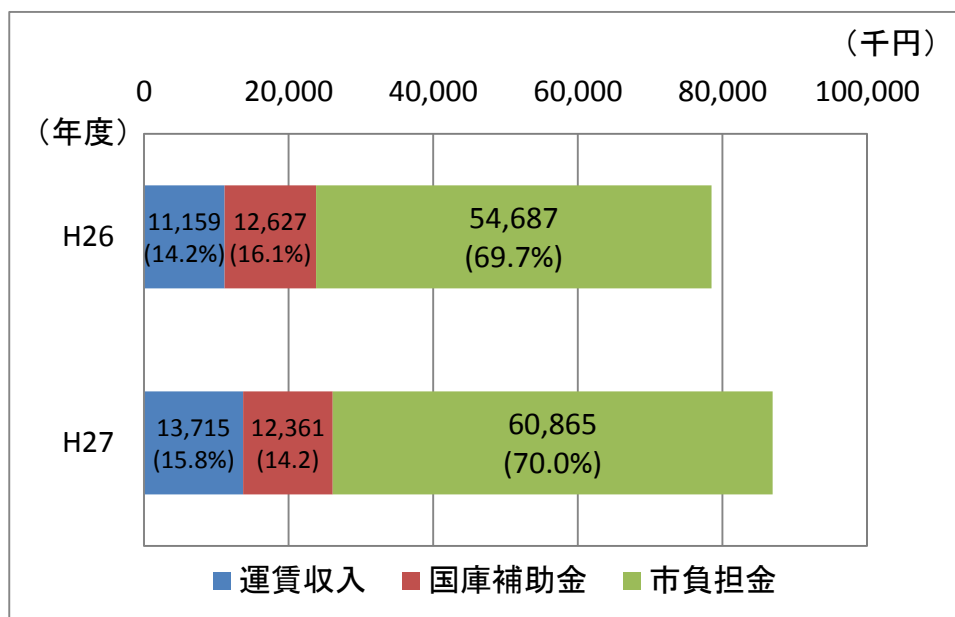
資料：遠鉄タクシー

### 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(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(659人)
調査方法	調査員による車内での聞き取り方式(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(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(216人)
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
調査対象	交通事業者及びバス運転士
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	3 交通事業者（担当者 5 人、運転士 17 人）

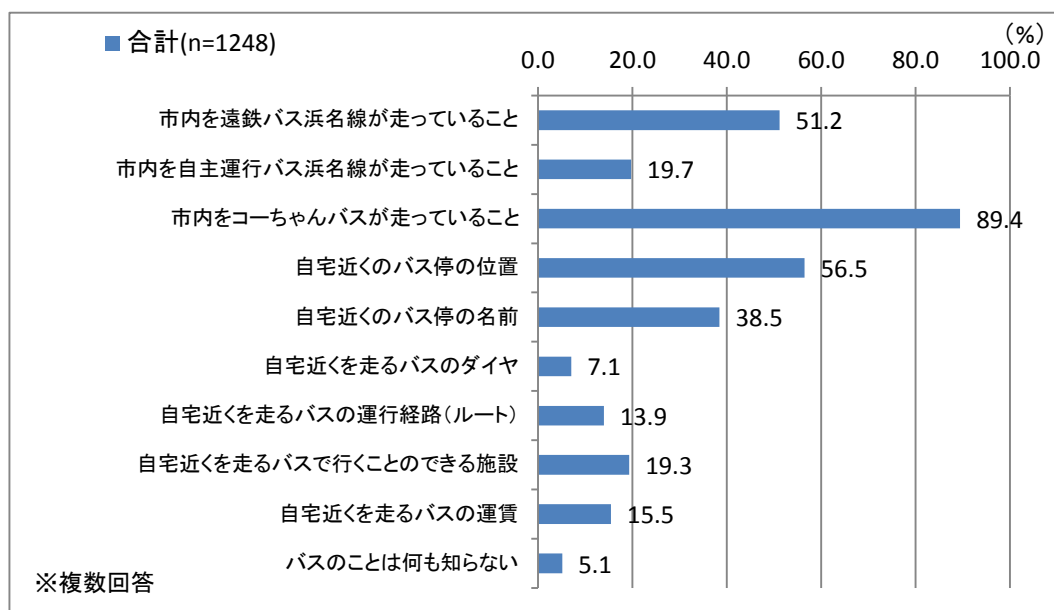
## 2) 各種調査結果

### (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。

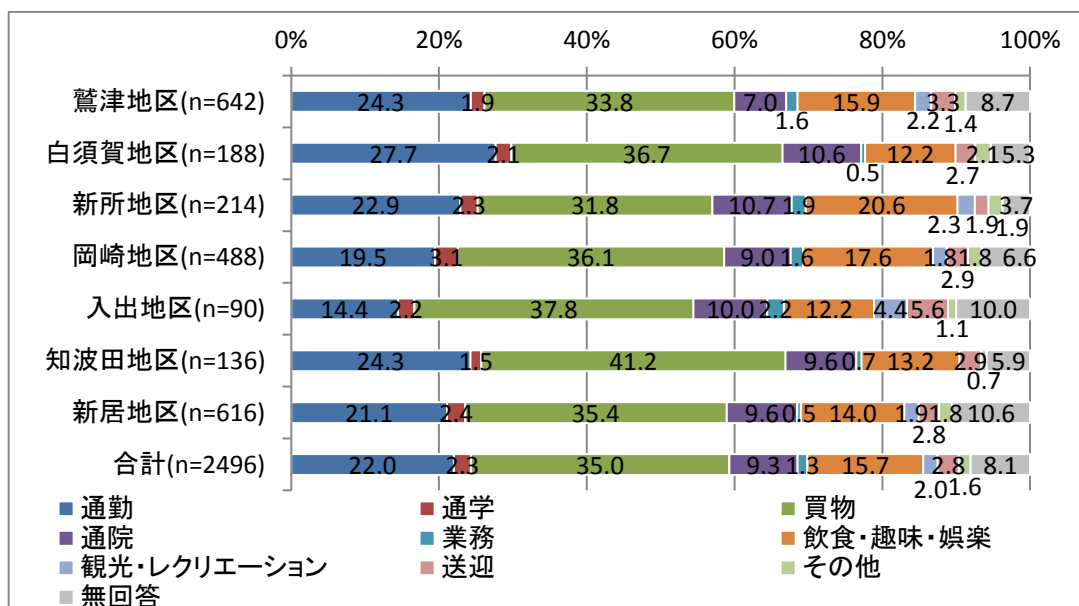
図 バスについて知っていること



## 【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。

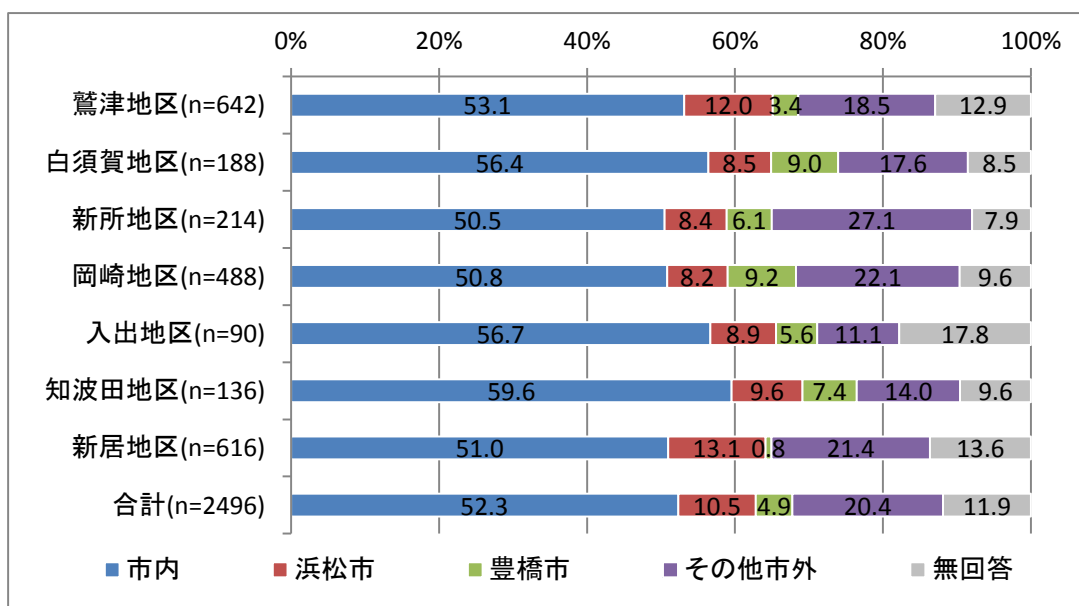
図 お出かけの目的



## 【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。

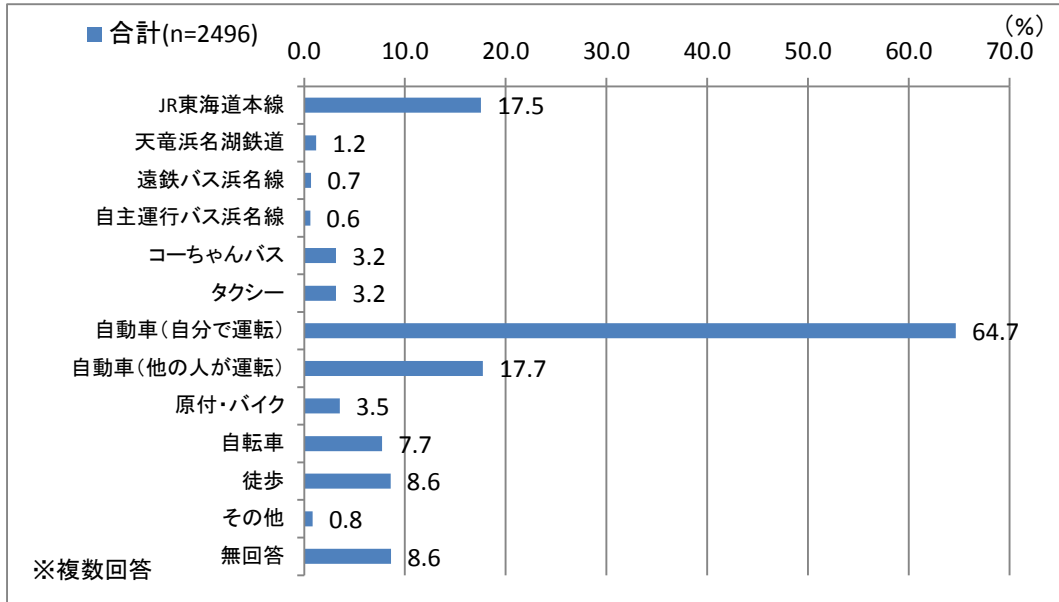
図 お出かけの目的地



### 【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。

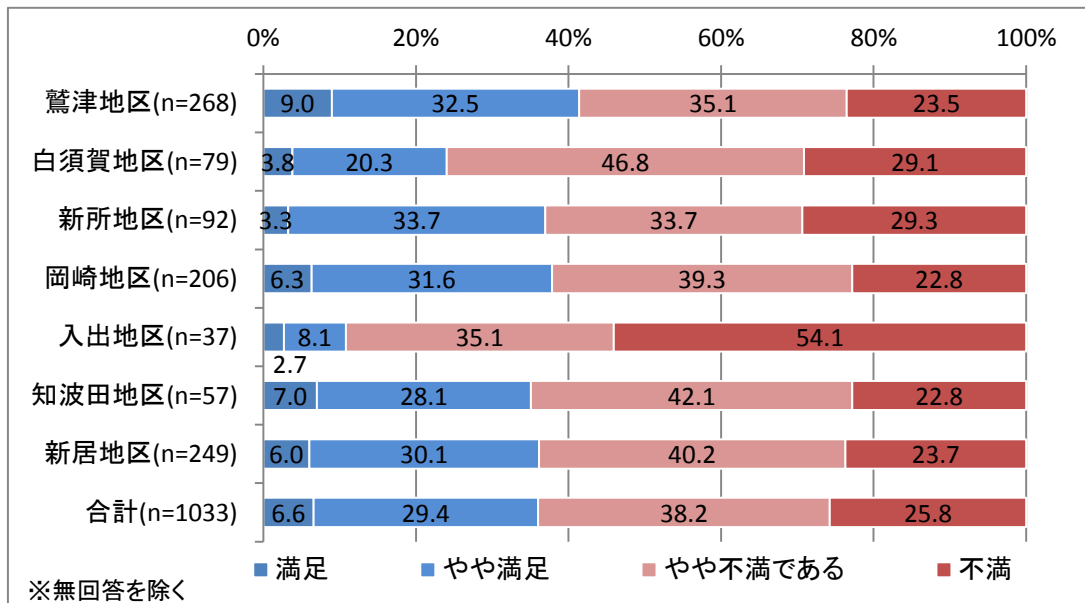
図 お出かけの移動手段



### 【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



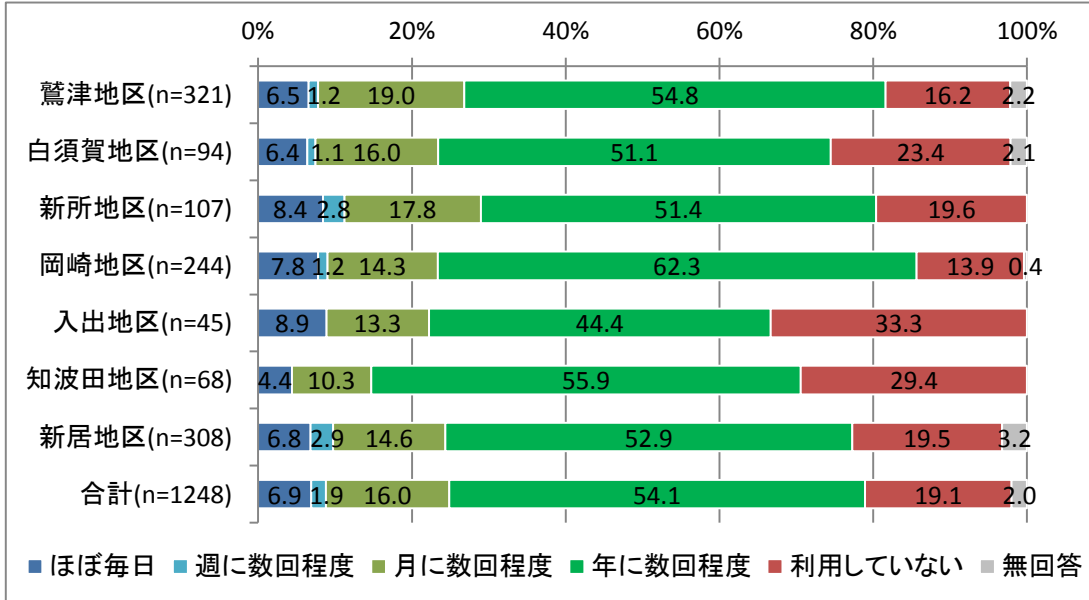


<東海道本線>

【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。

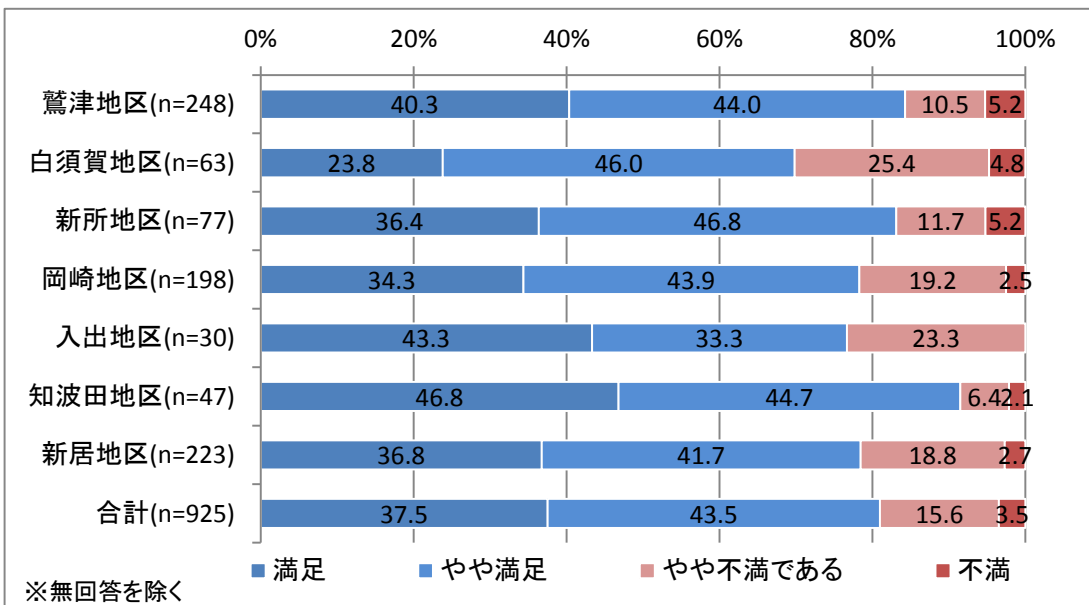
図 利用する頻度



【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。

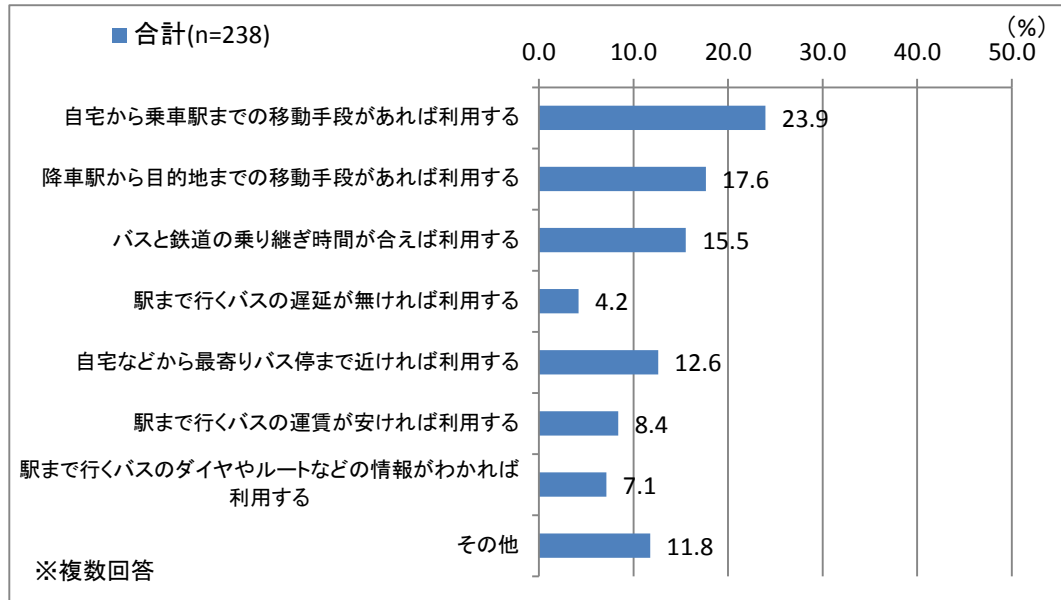
図 満足度



**【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。

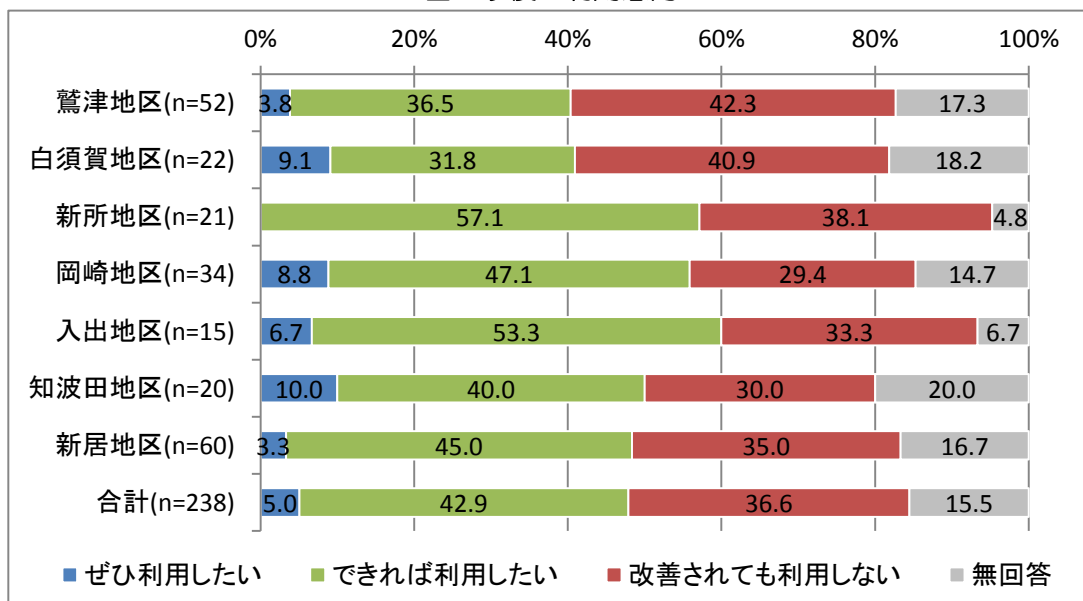
図 利用するための条件



**【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

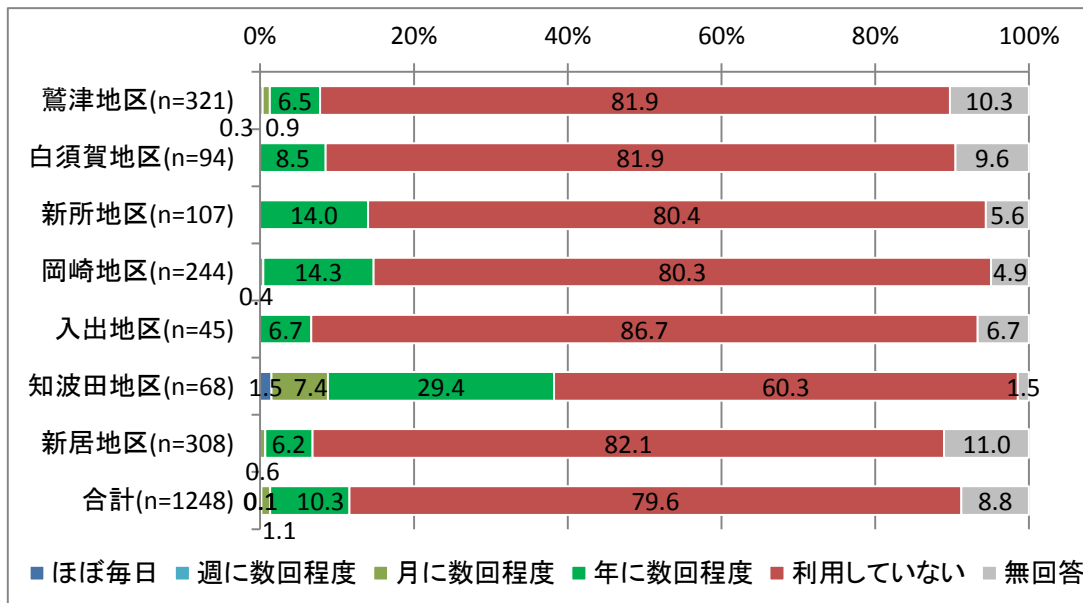


<天竜浜名湖線>

【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。

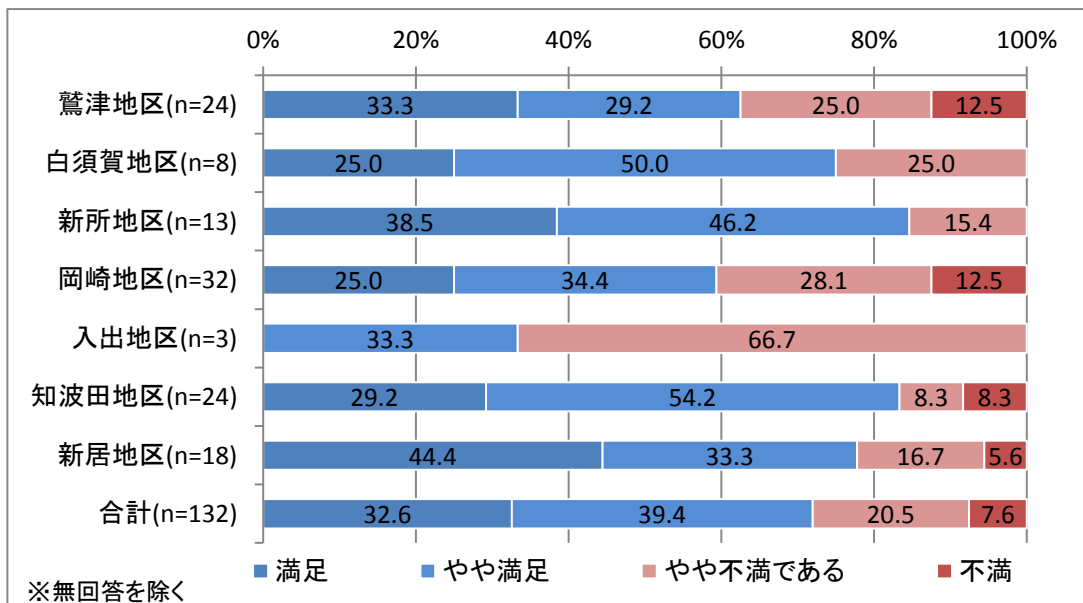
図 利用する頻度



【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。

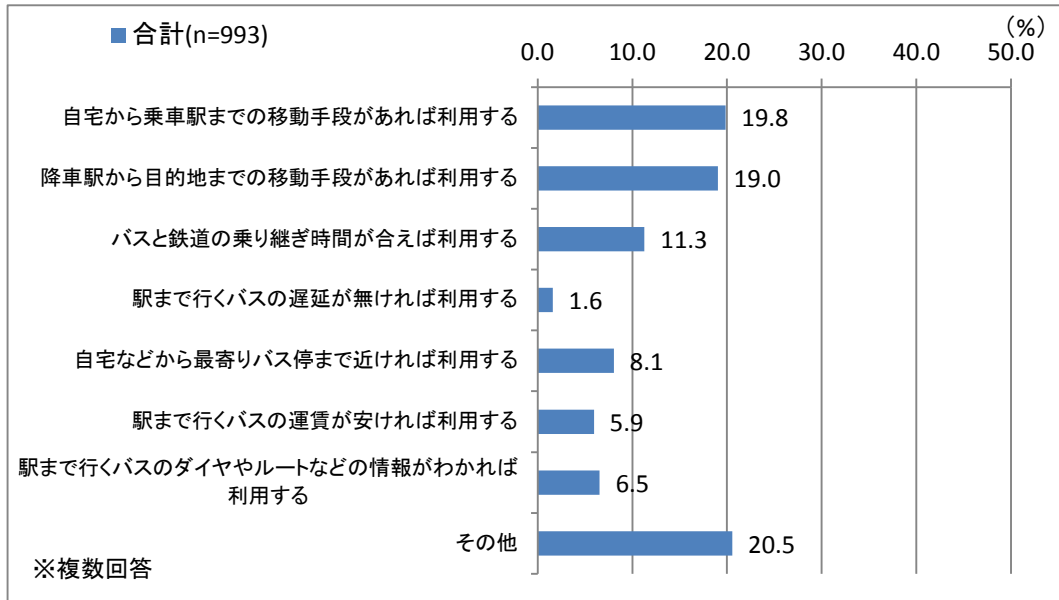
図 満足度



**【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。

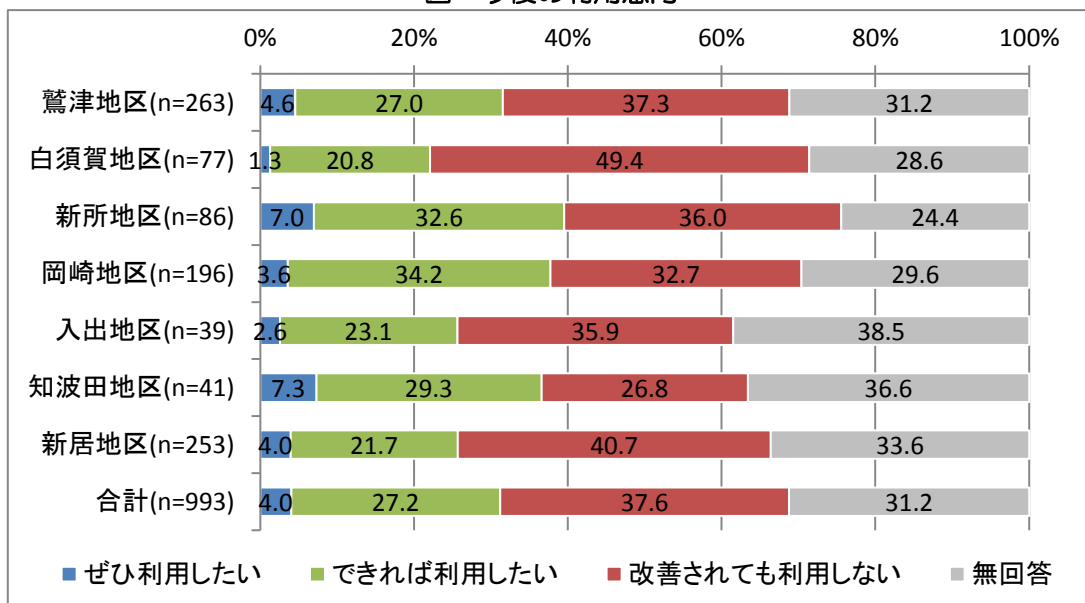
**図 利用するための条件**



**【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**

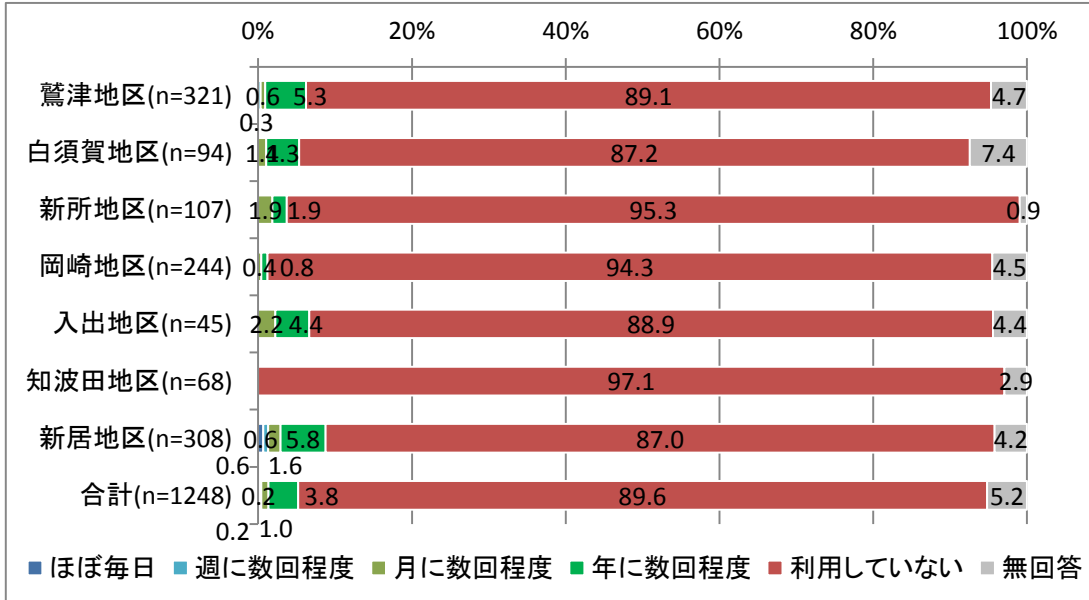


<浜名線>

【問5①】 利用する頻度

- 市全体の浜名線利用割合は約5%となっています。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。

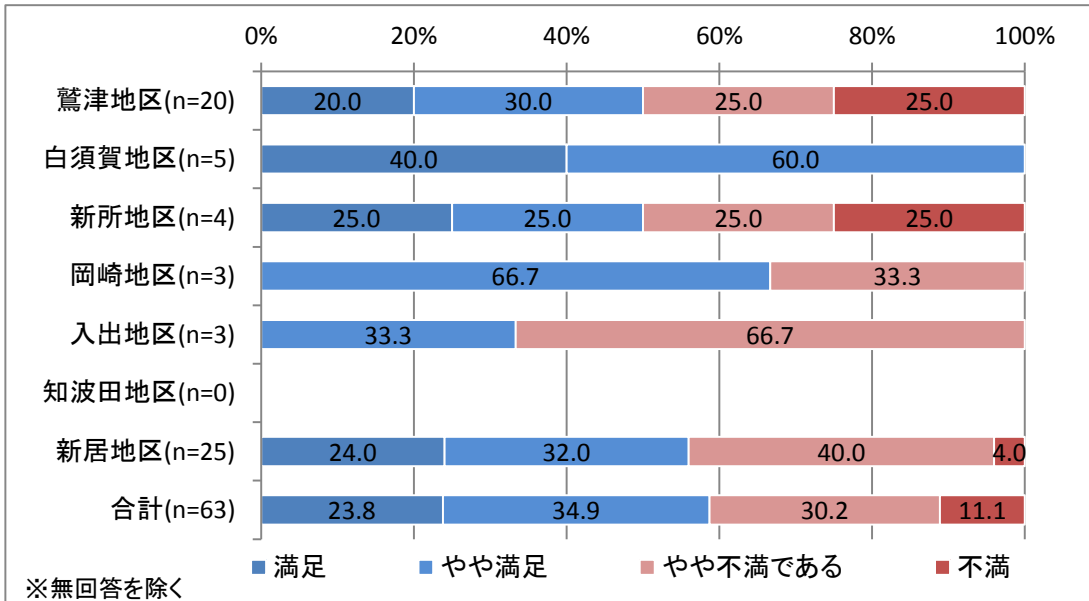
図 利用する頻度



【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。

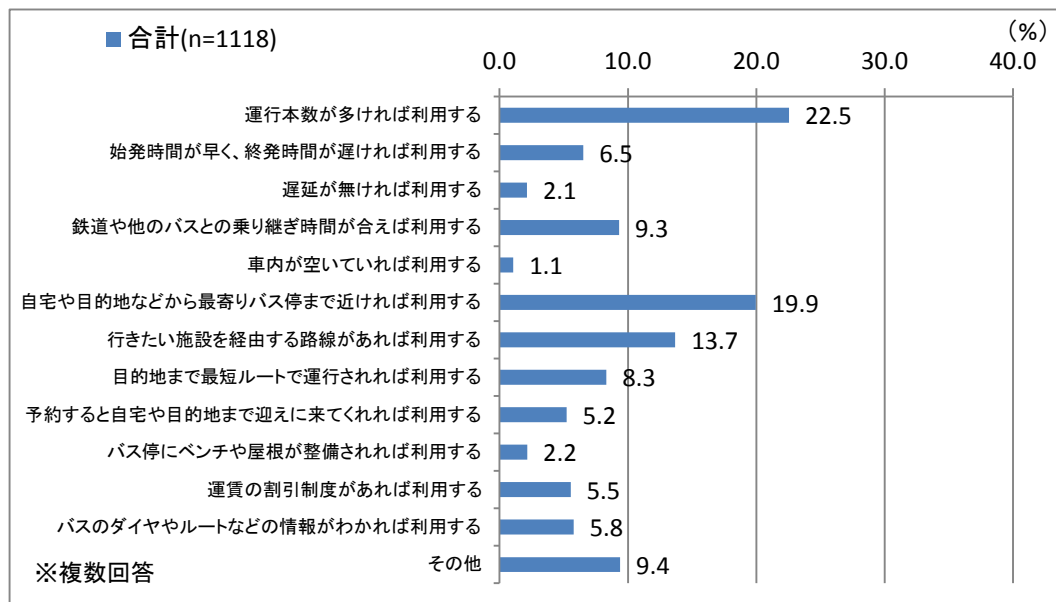
図 満足度



**【問5③】 利用するための条件（※利用していない方のみ）**

- 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。

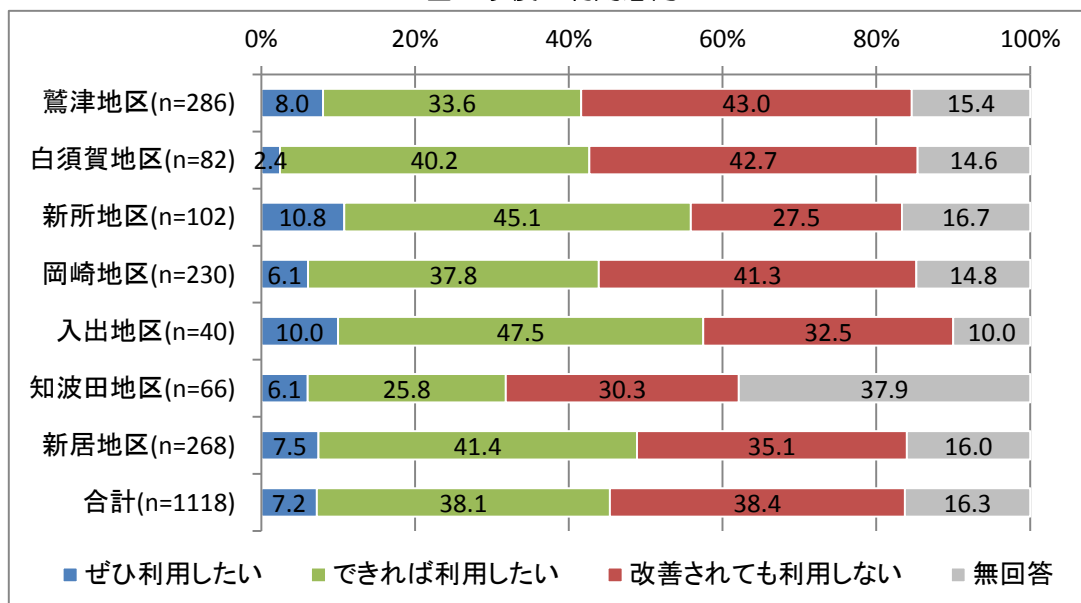
図 利用するための条件



**【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

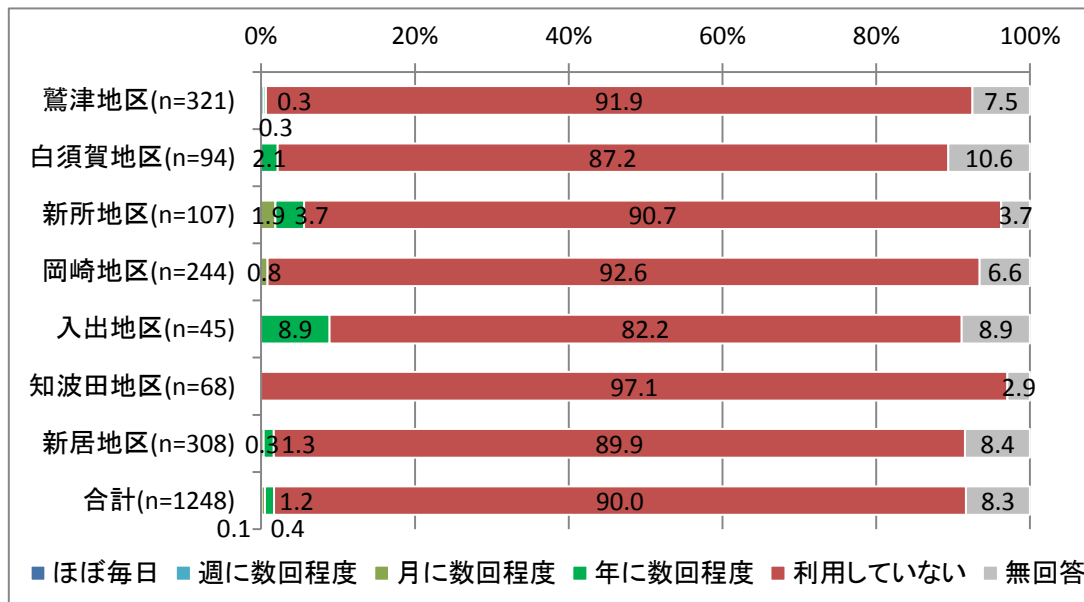


## <自主運行バス浜名線>

### 【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。

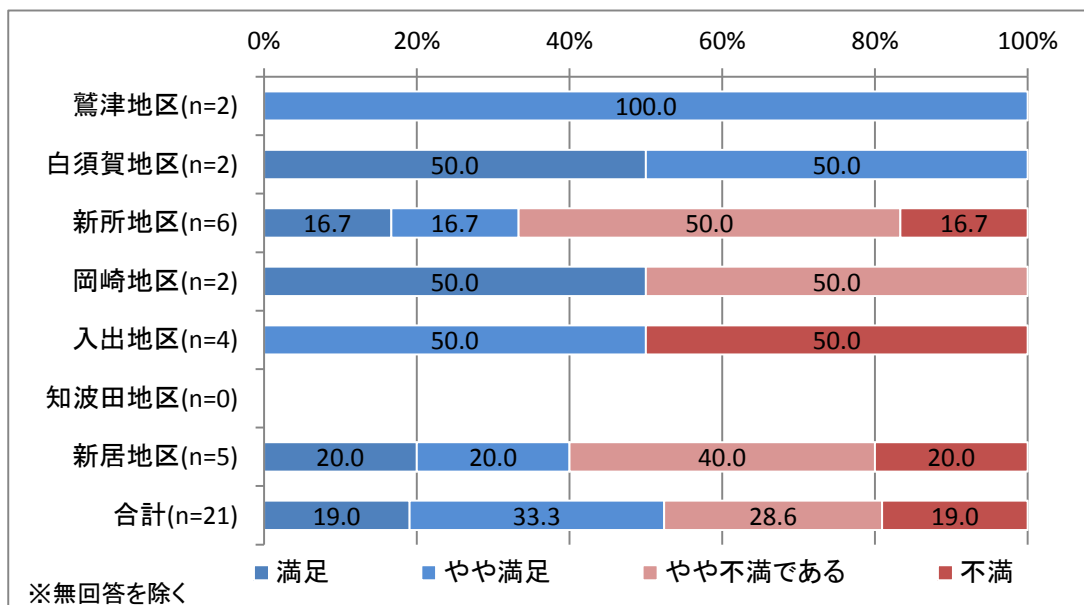
図 利用する頻度



### 【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。

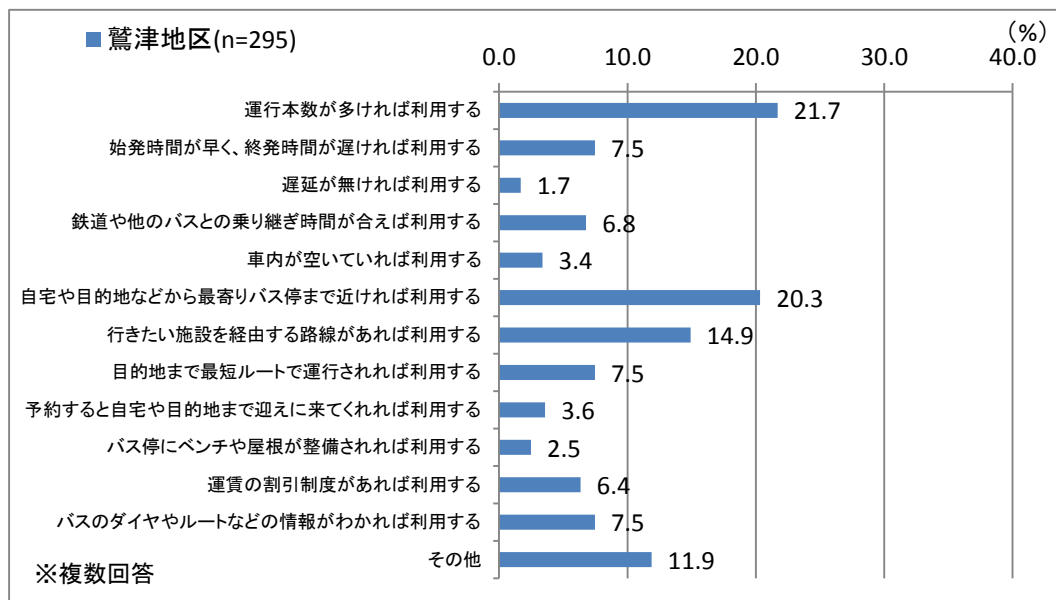
図 満足度



### 【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。

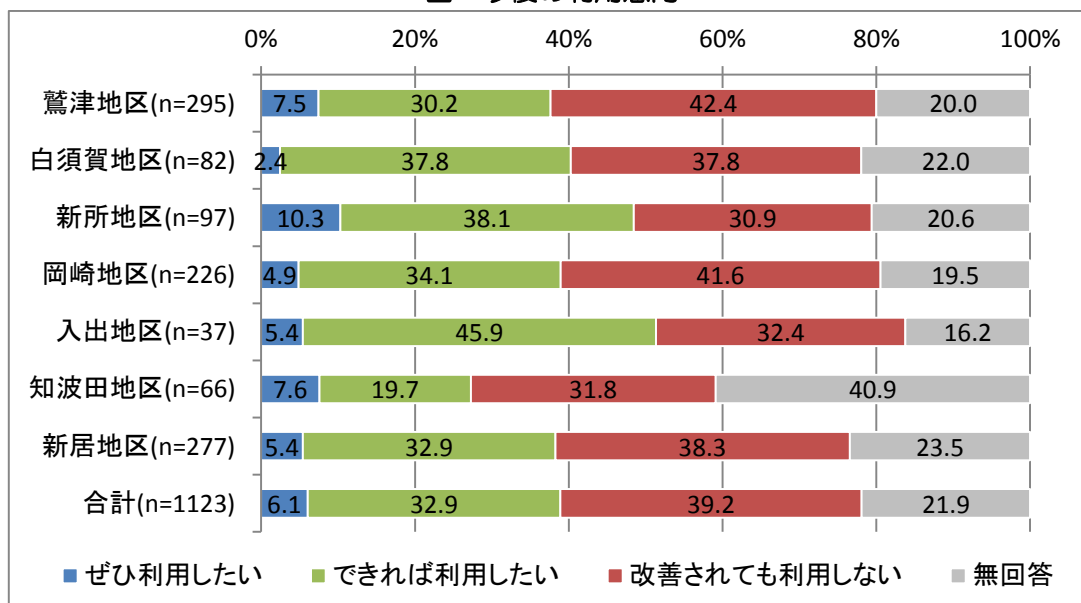
図 利用するための条件



### 【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



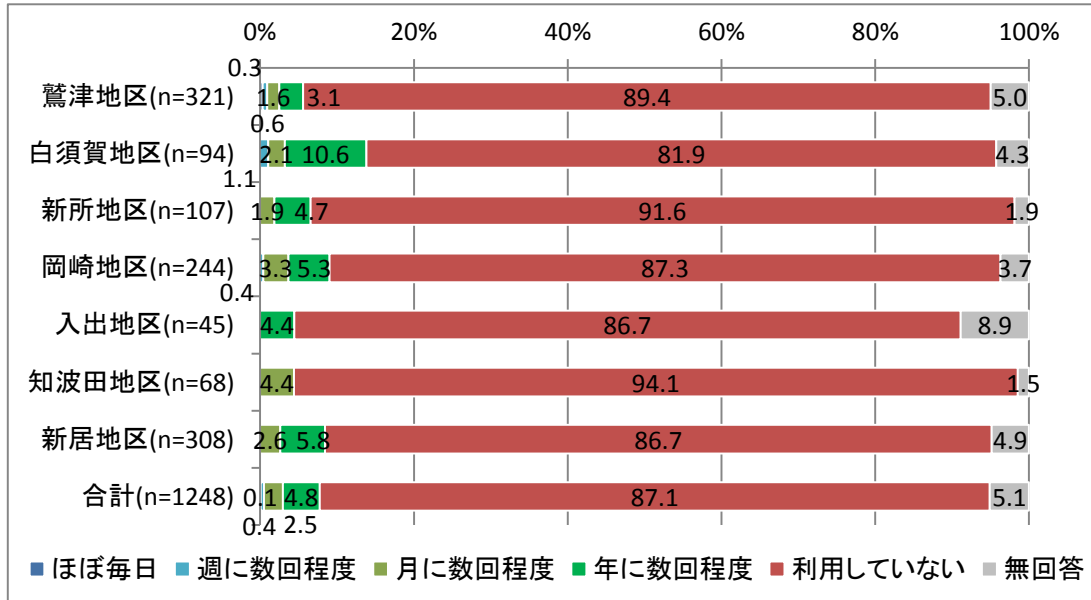


## <コーちゃんバス>

### 【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。

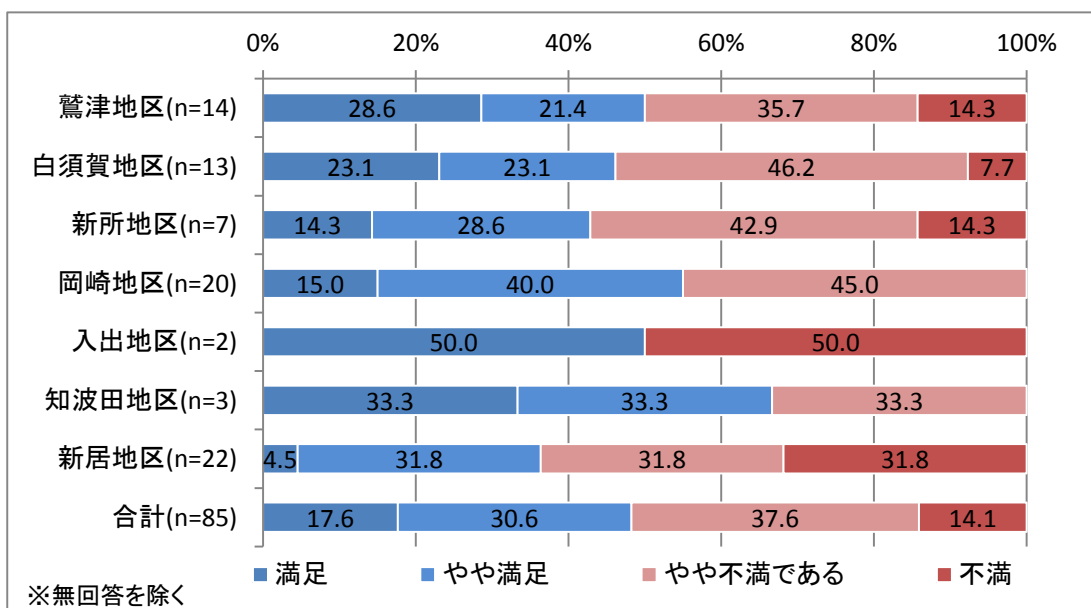
図 利用する頻度



### 【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。

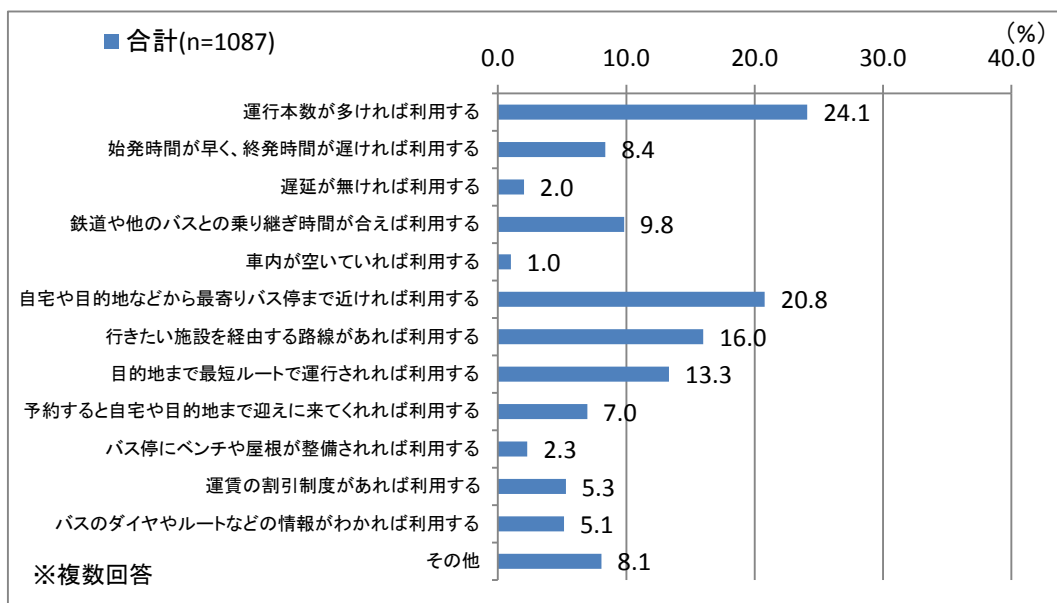
図 満足度



**【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。

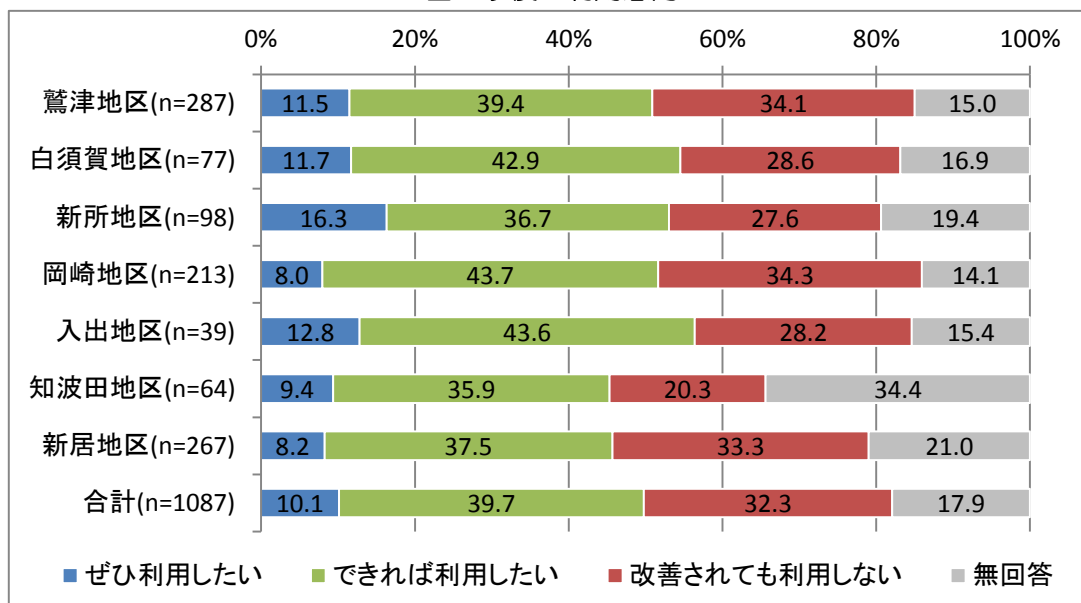
図 利用するための条件



**【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。

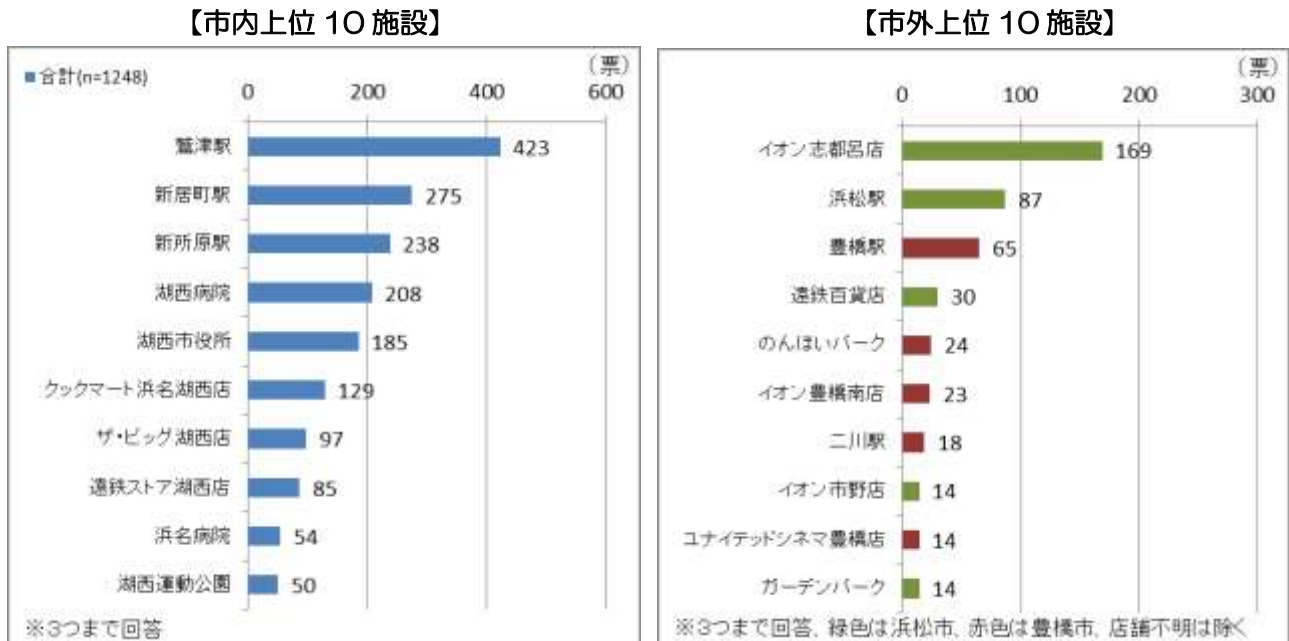
図 今後の利用意向



### 【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。

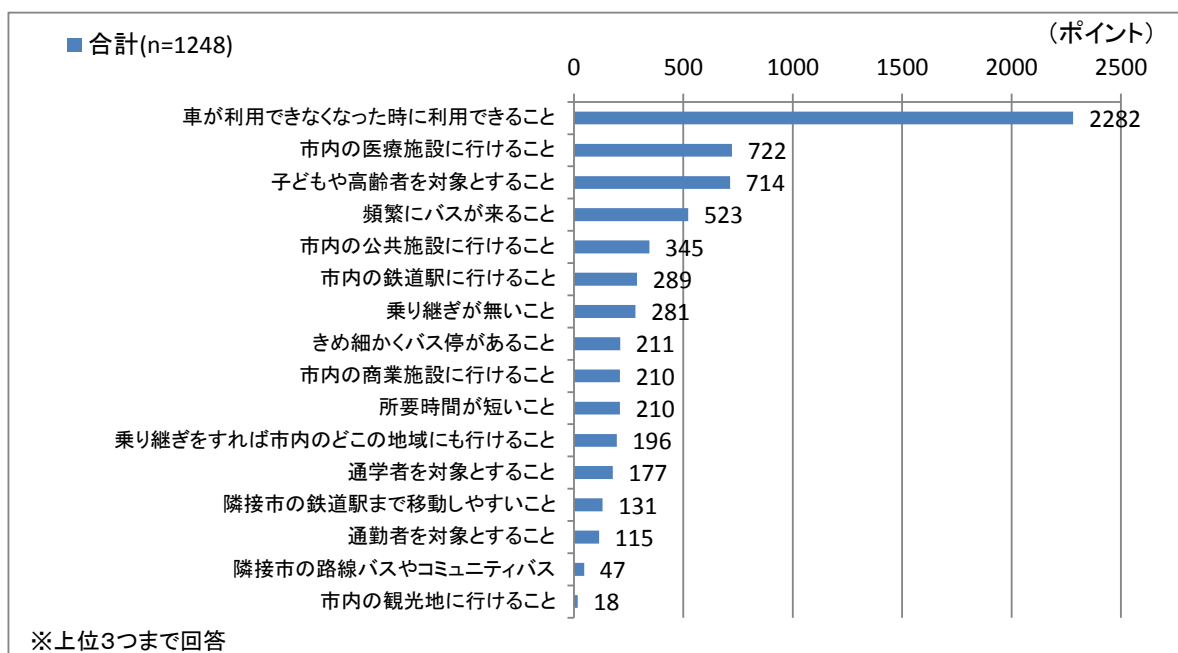
図 バスで行きたい施設



### 【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。

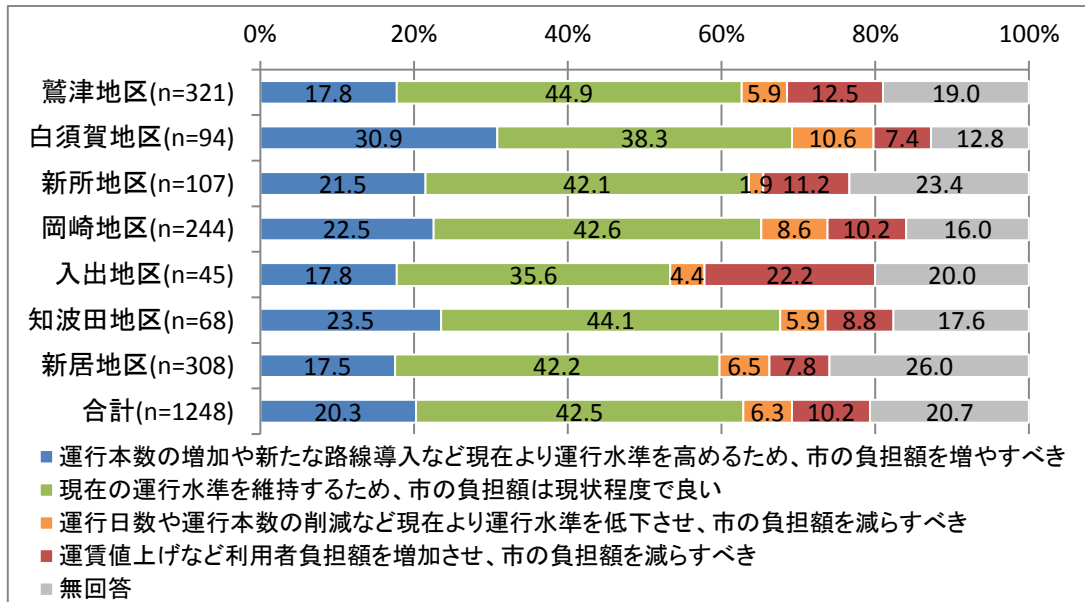
図 バスの方向性



### 【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。

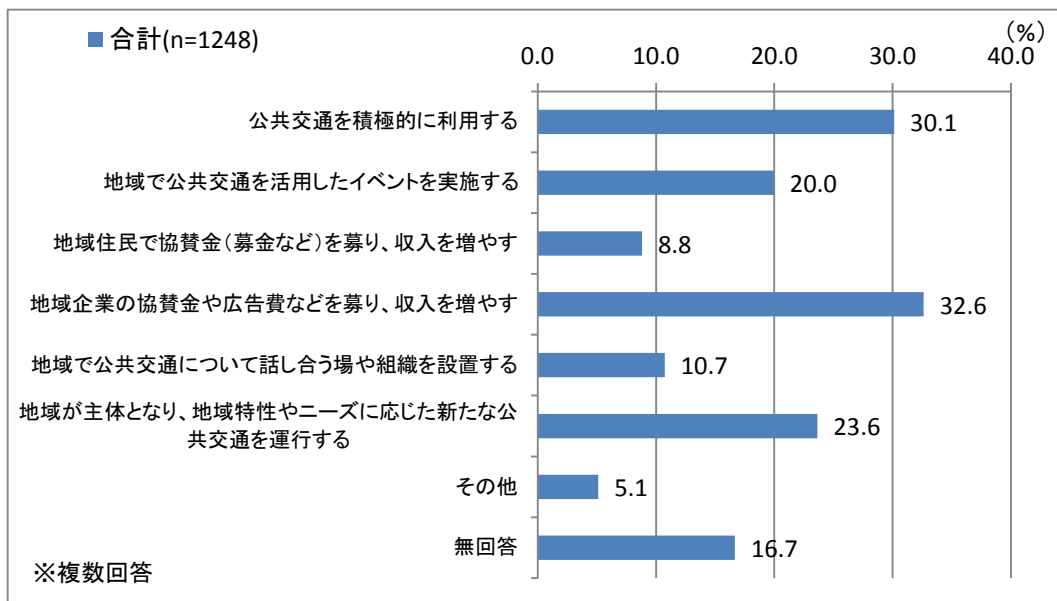
図 今後の公共交通への費用負担



### 【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



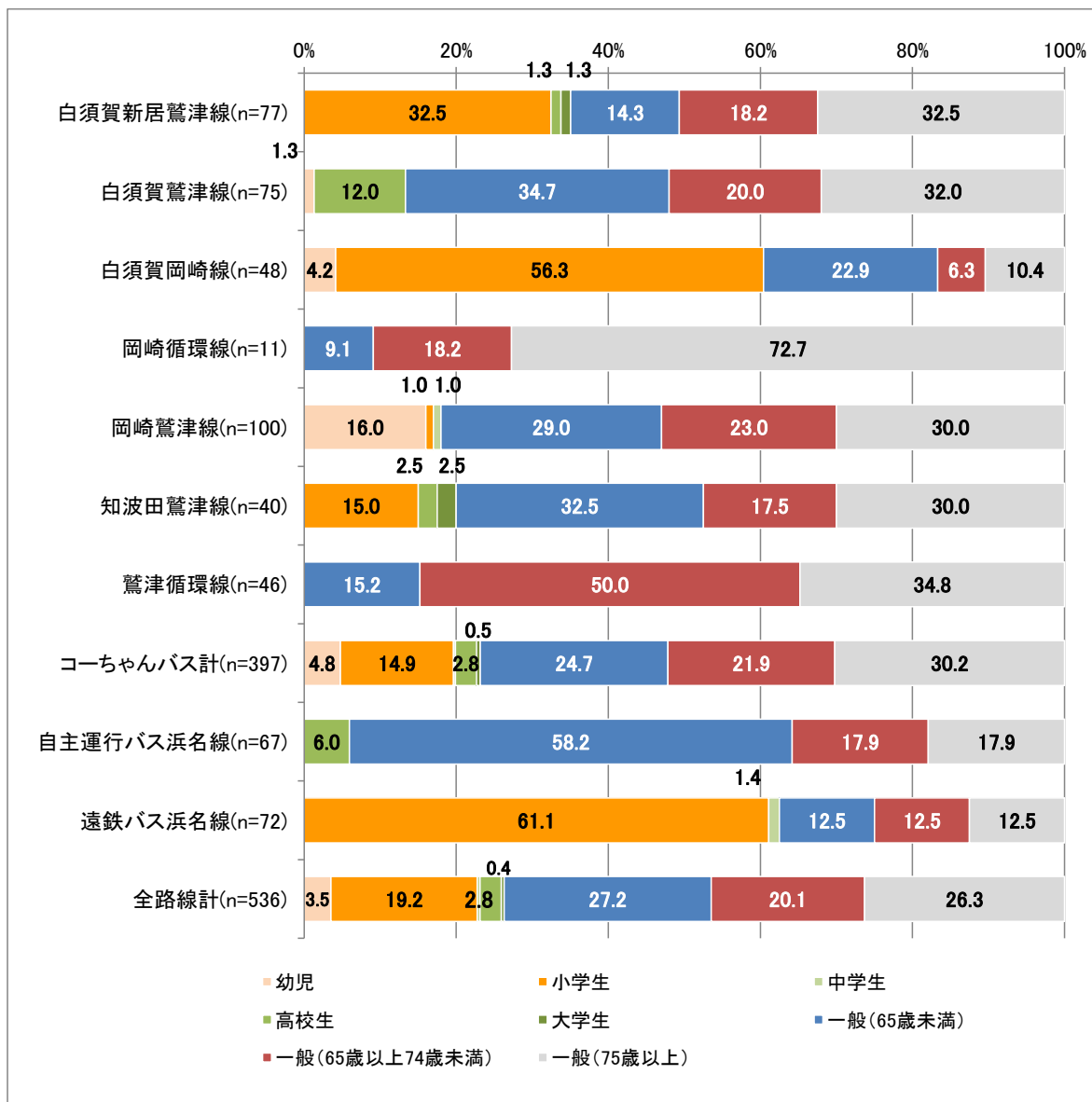
## (2) バス利用者ヒアリングの集計結果

### 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、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。

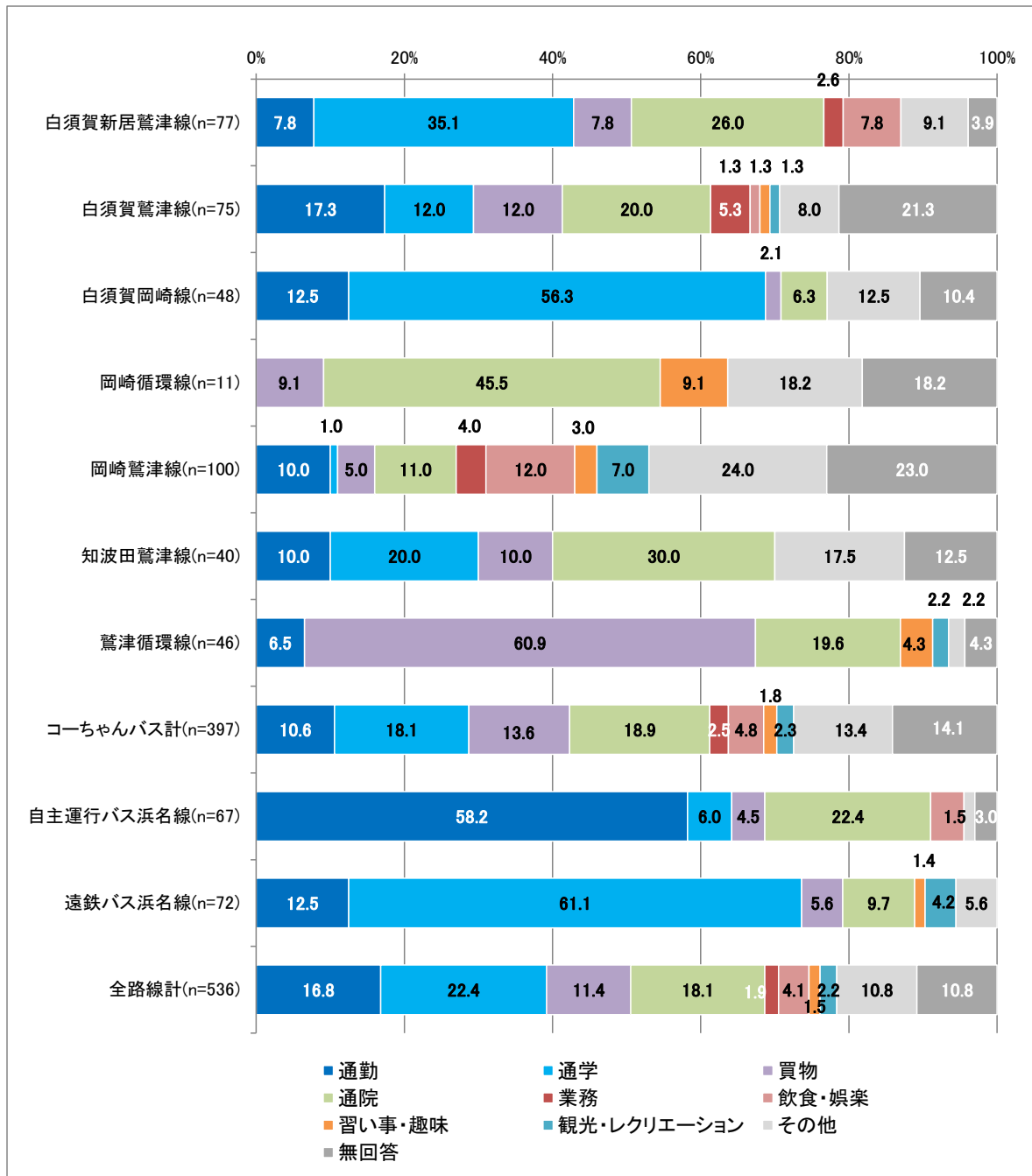
図 年齢



### 【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」、浜名線では「通学」利用が多く見られます。

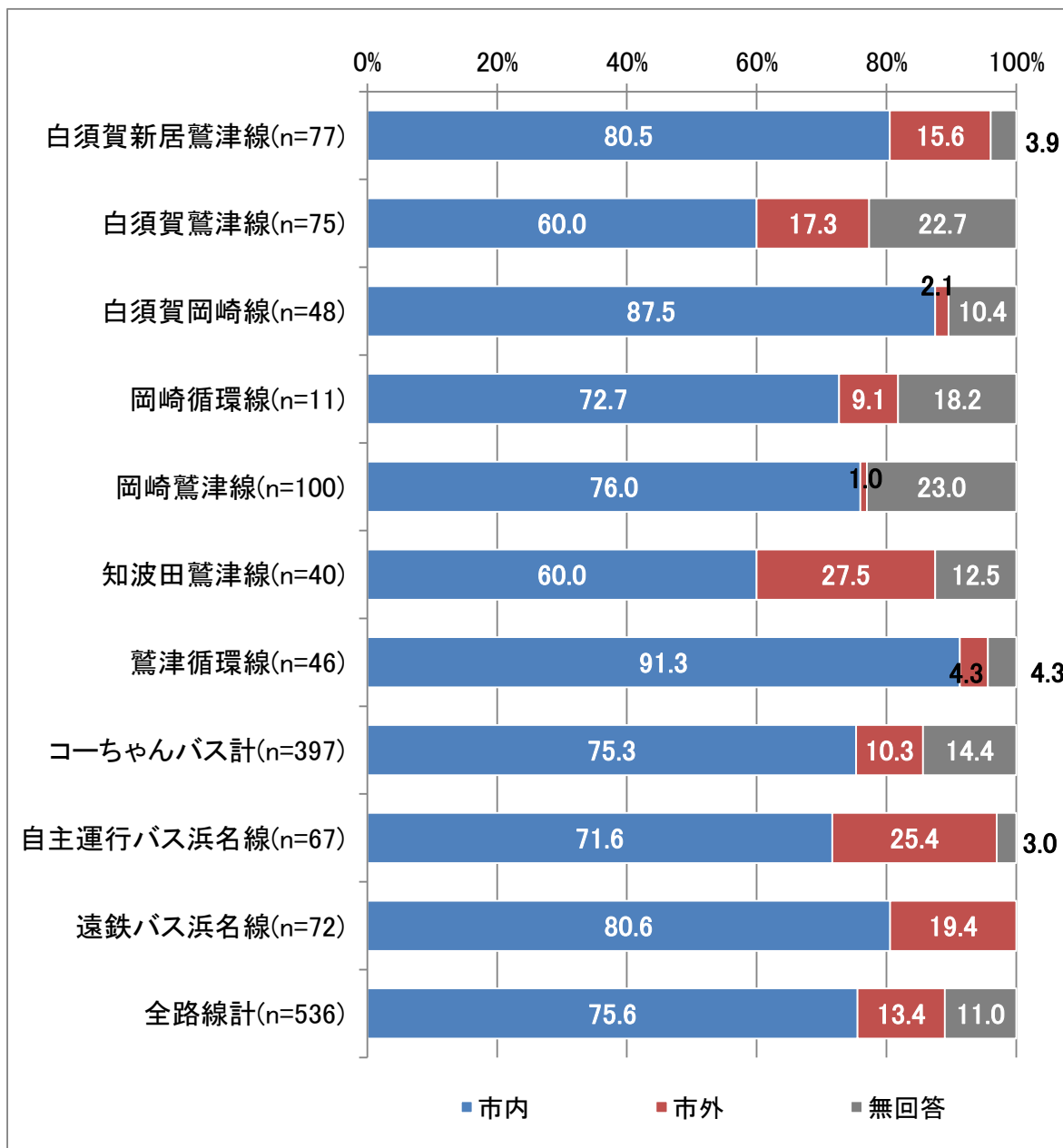
図 利用目的



### 【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。

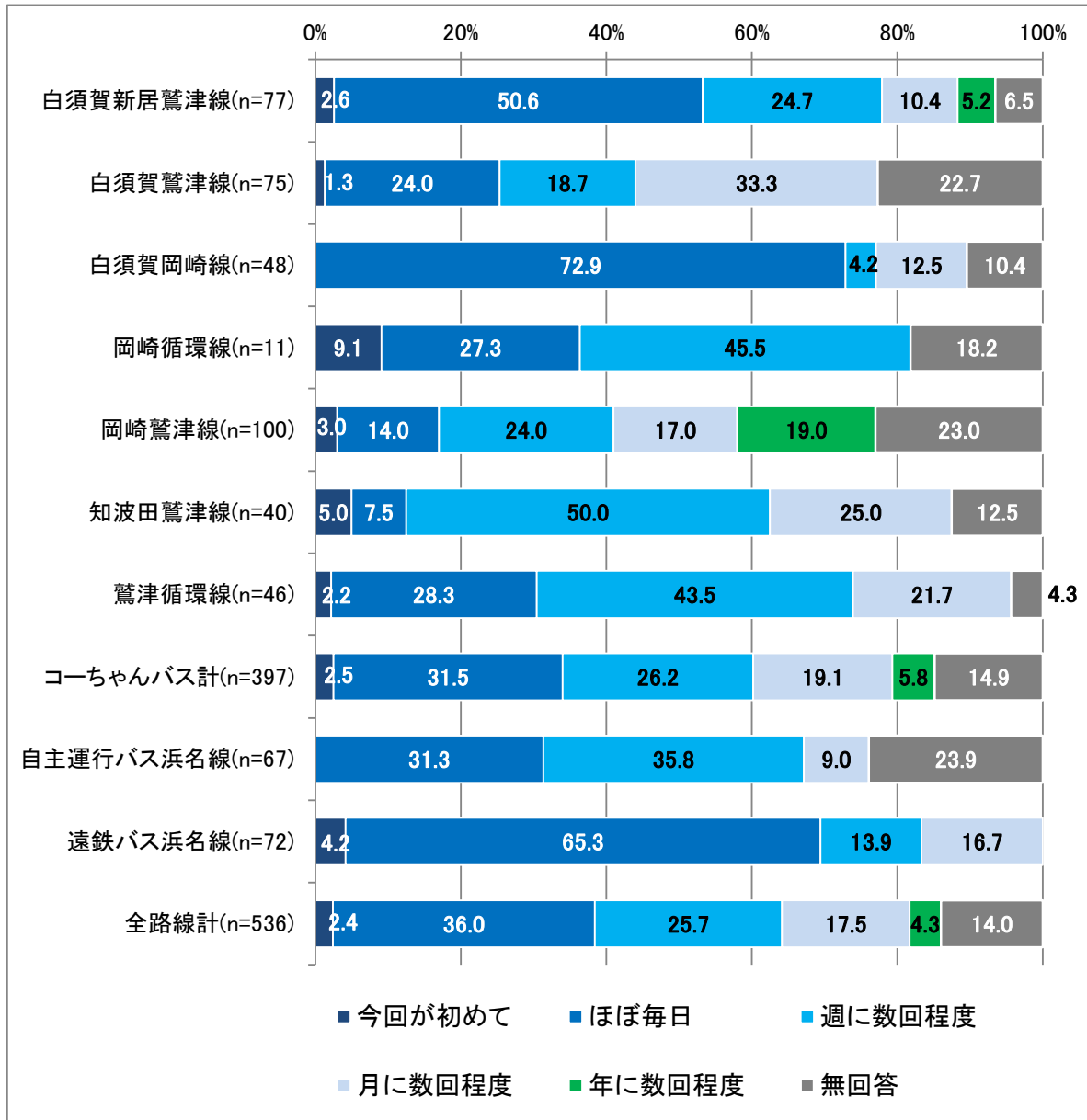
図 最終目的地



### 【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）

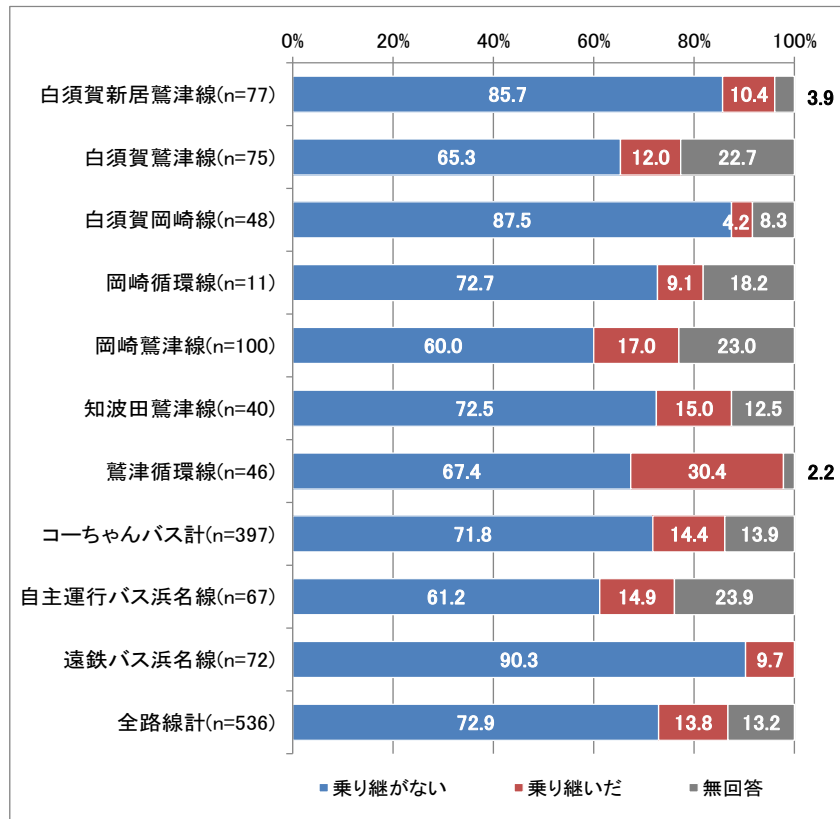
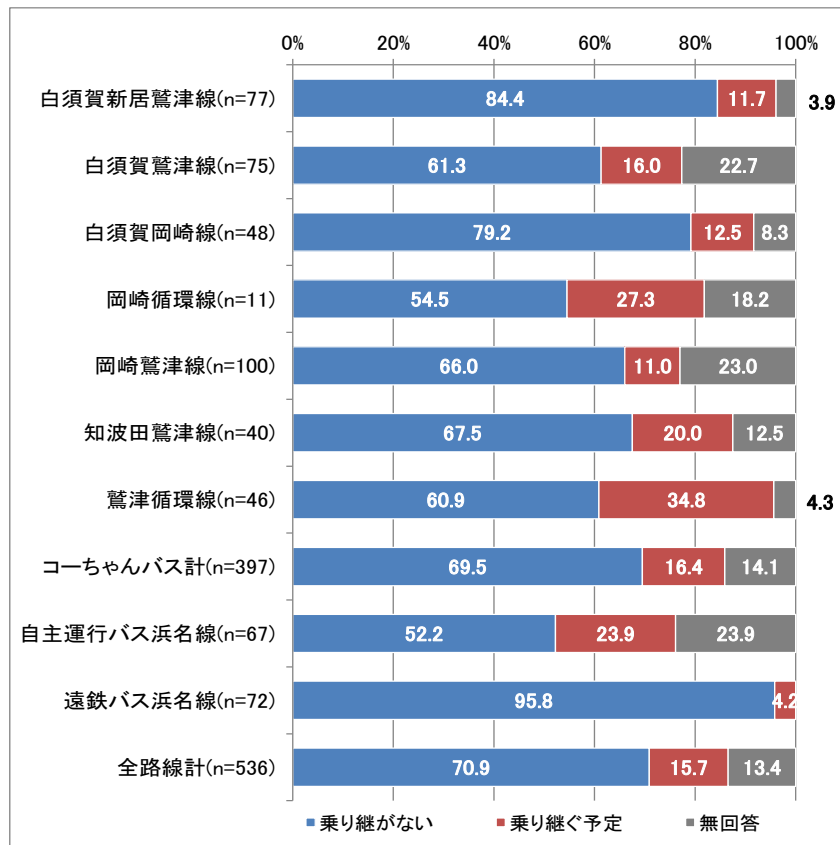
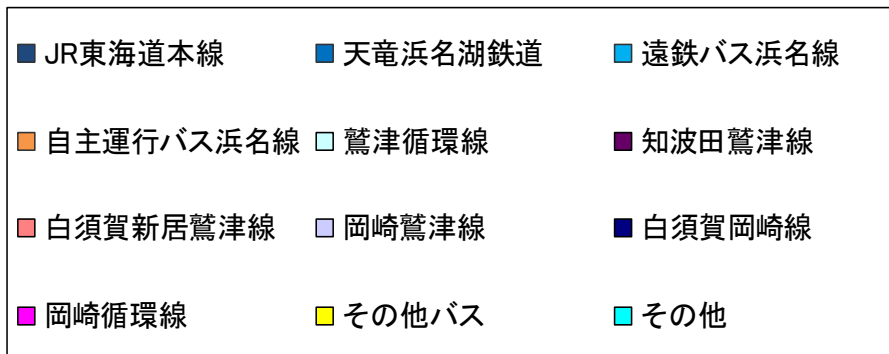
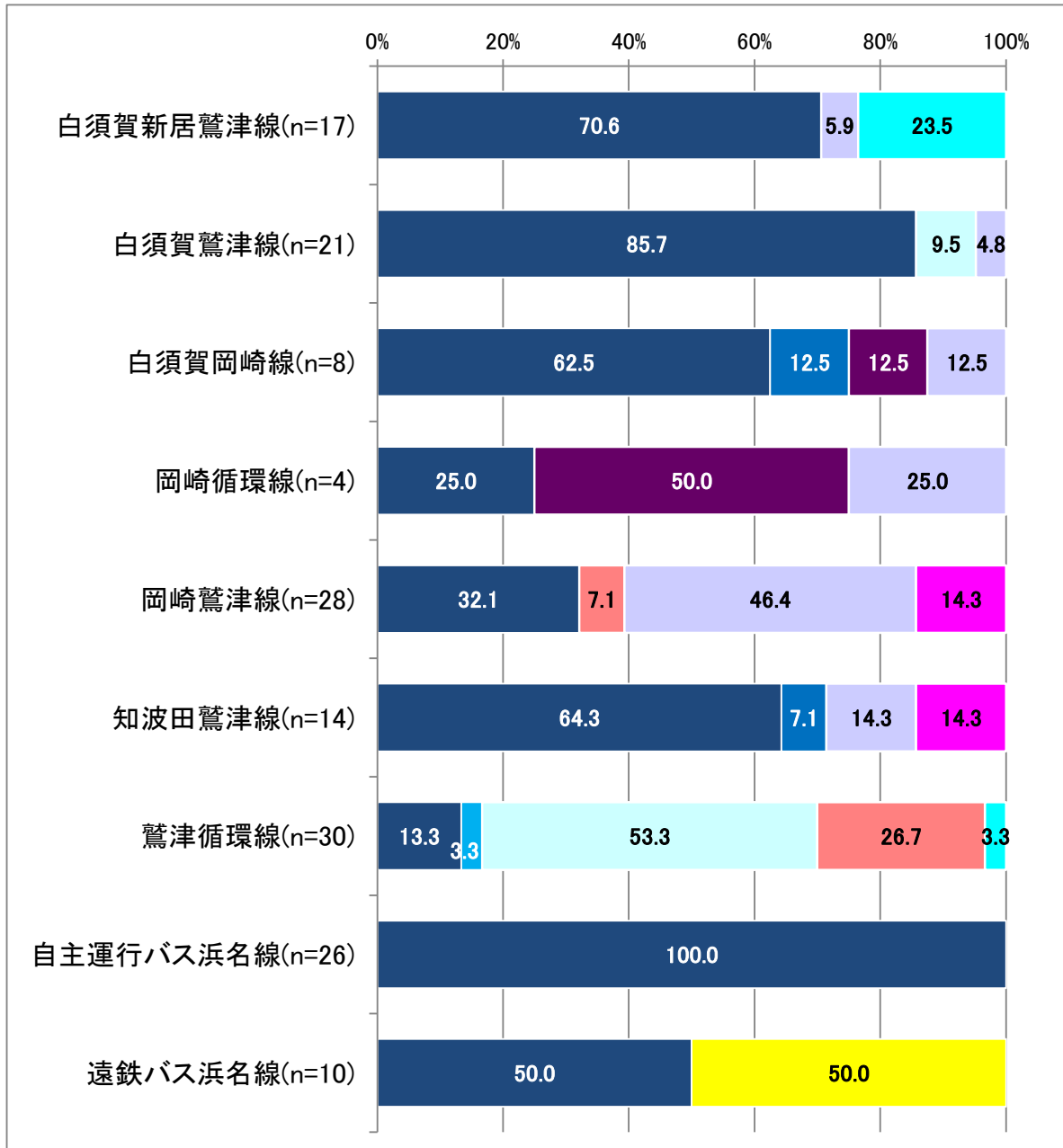


図 乗り継ぎ状況（乗車後）



➤ 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。

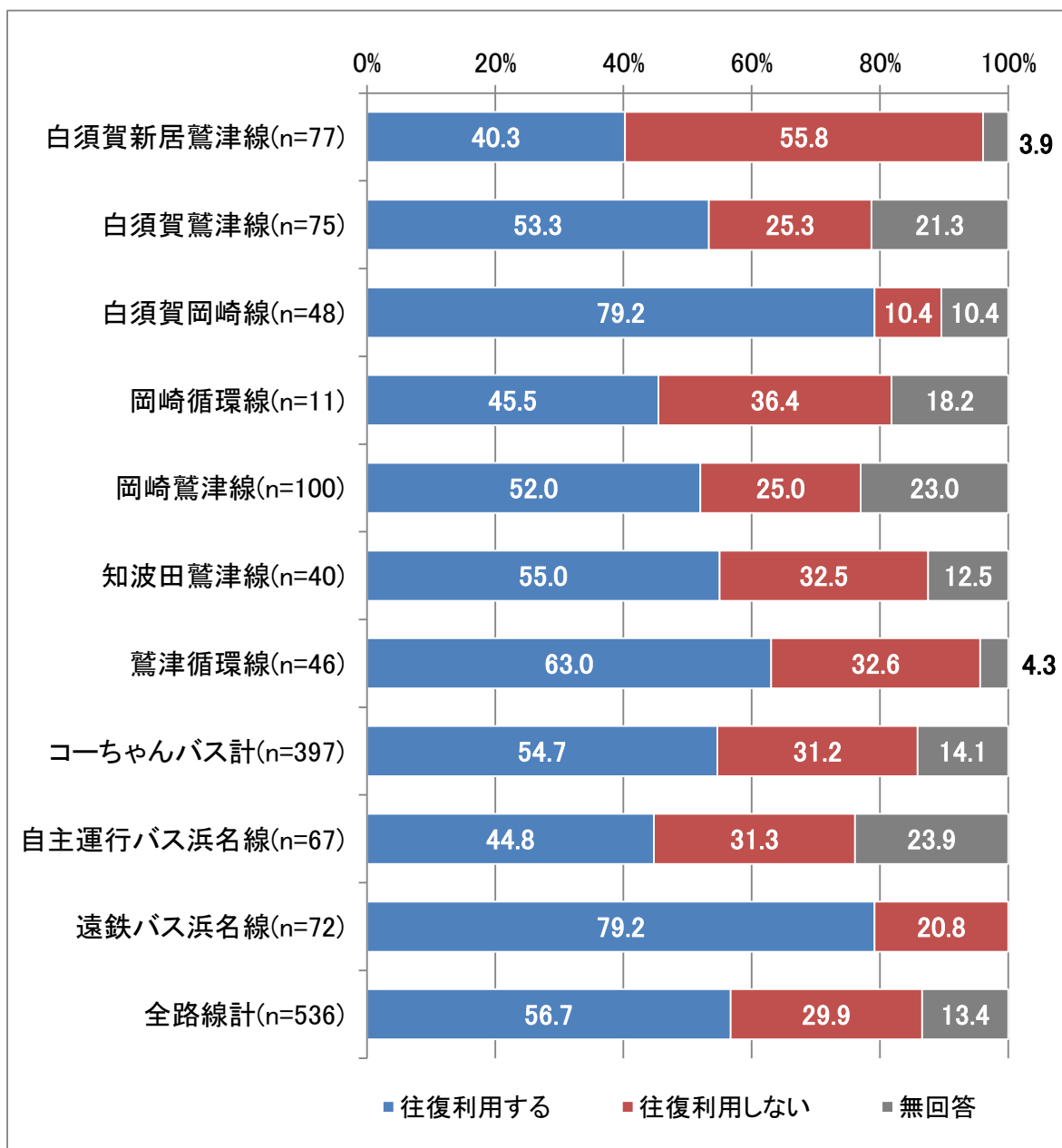
図 乗り継ぎ手段（乗継利用者のみ）



### 【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、浜名線では「往復利用」が約79%を占めています。

図 往復利用

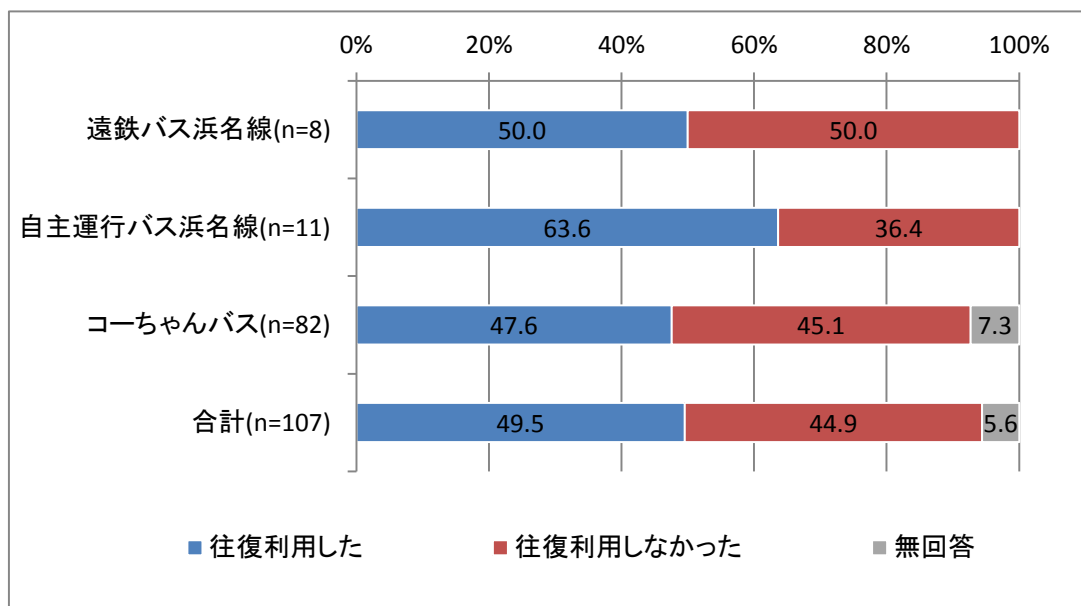


### (3) バス利用者アンケートの集計結果

#### 【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）

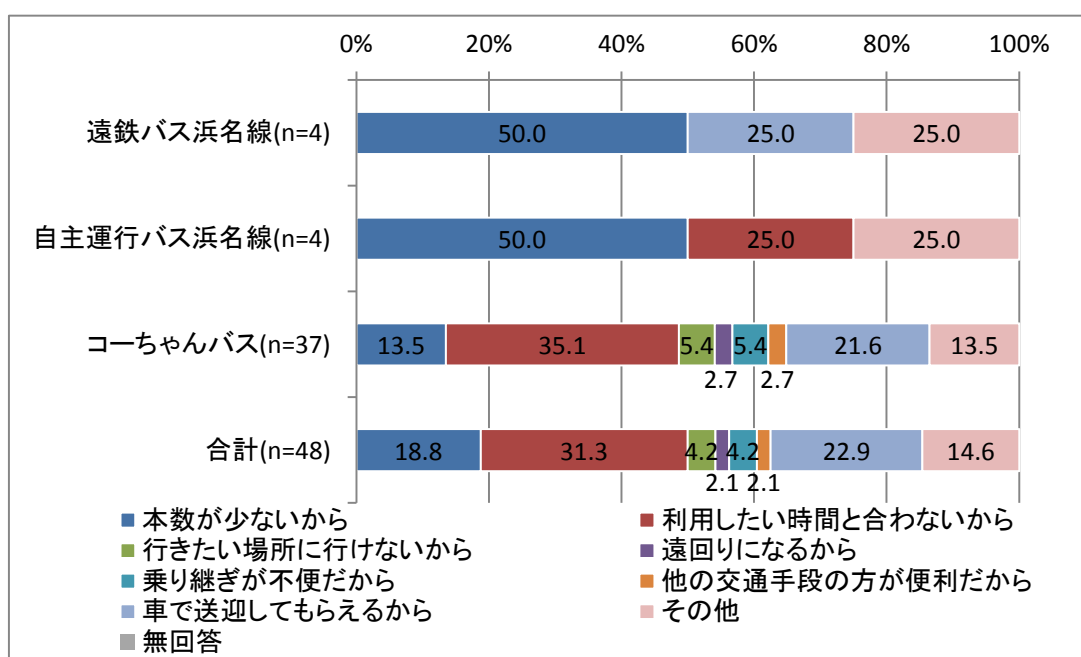
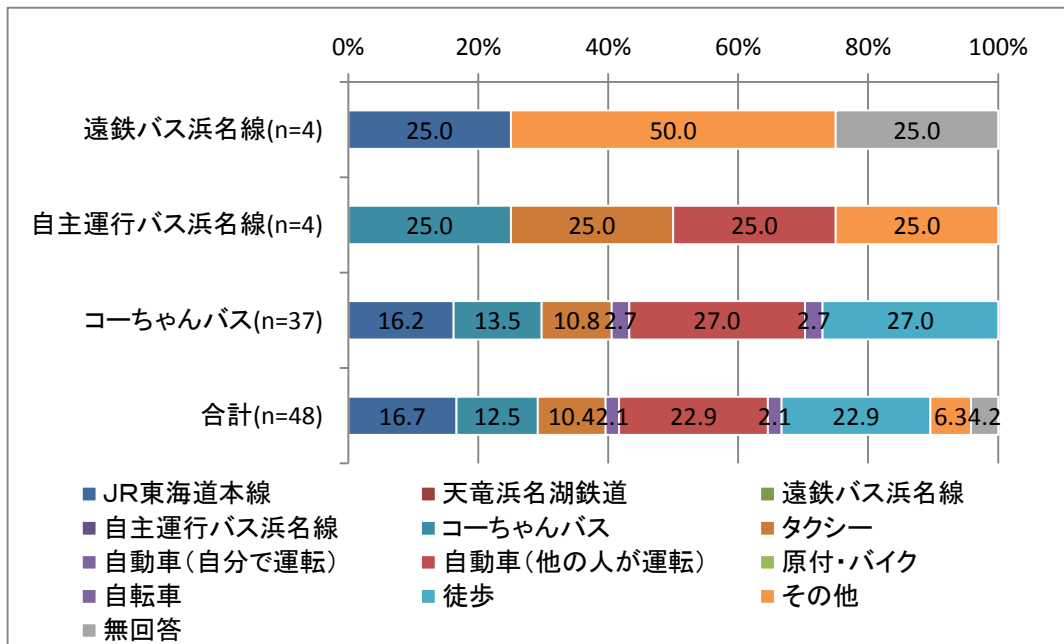


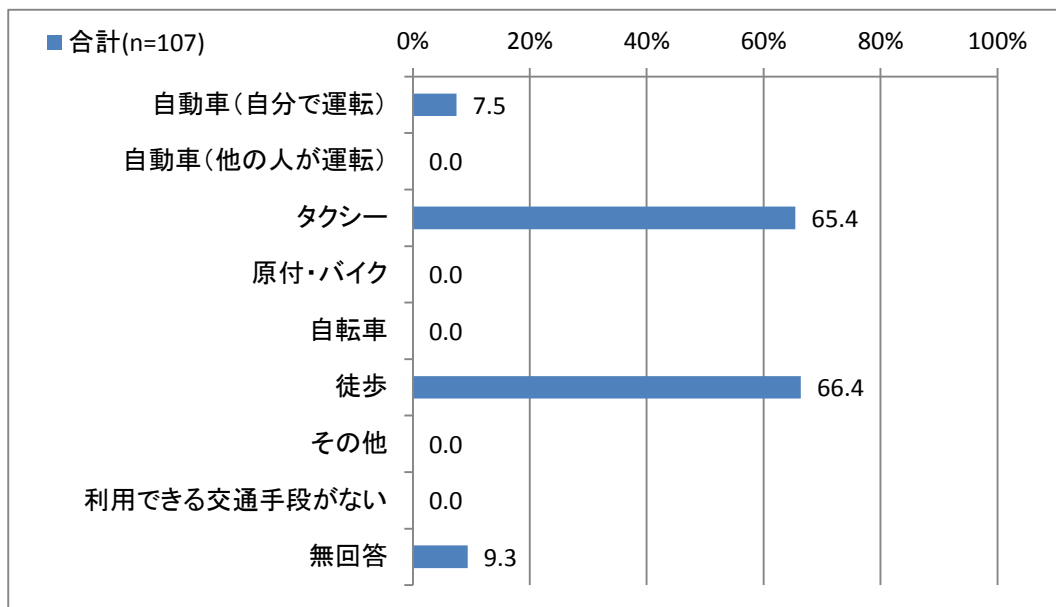
図 往復利用しなかった際に利用した交通手段（片道利用者のみ）



【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

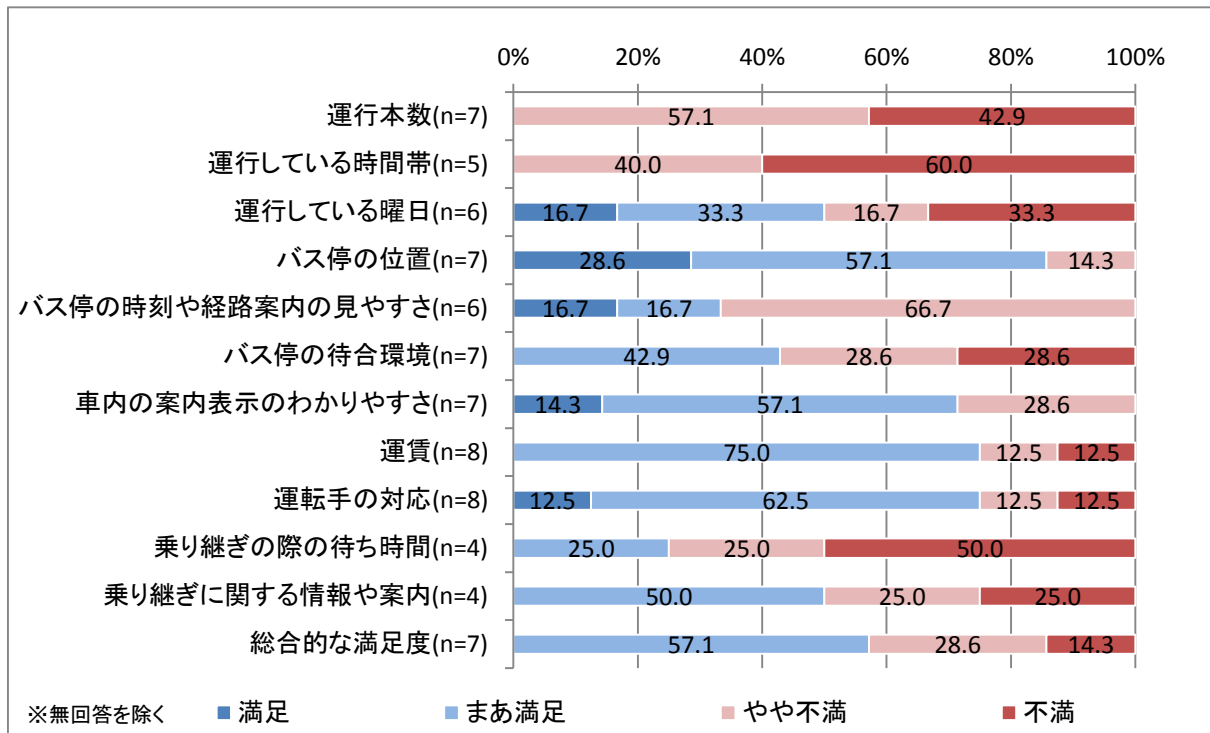


②バスの満足度と重要度について

【問3 浜名線】満足度

- 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。

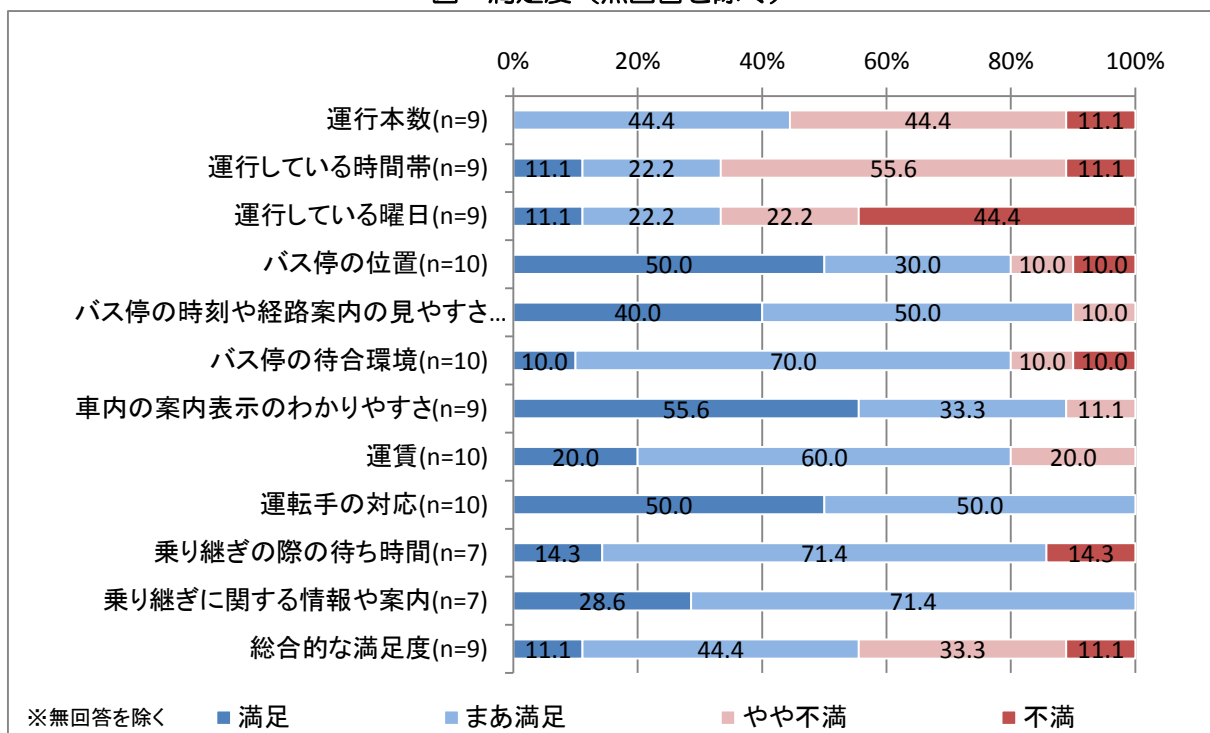
図 満足度（無回答を除く）



【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。

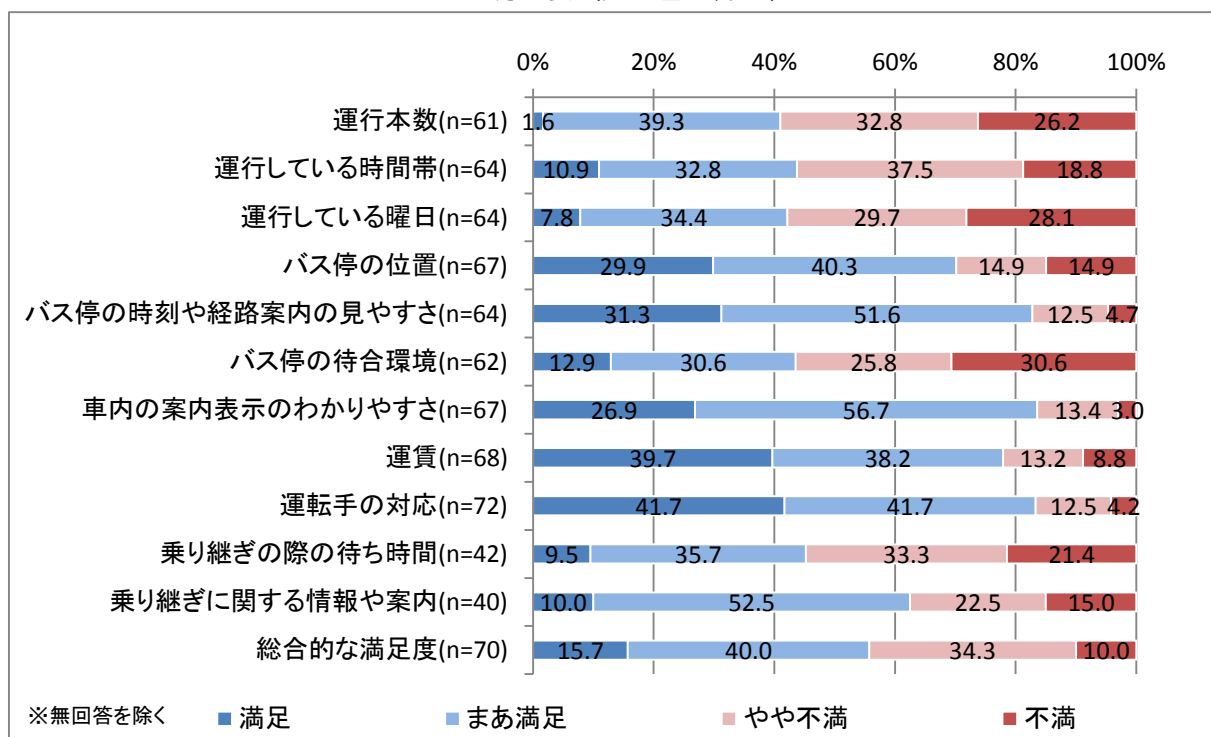
図 満足度（無回答を除く）



### 【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。

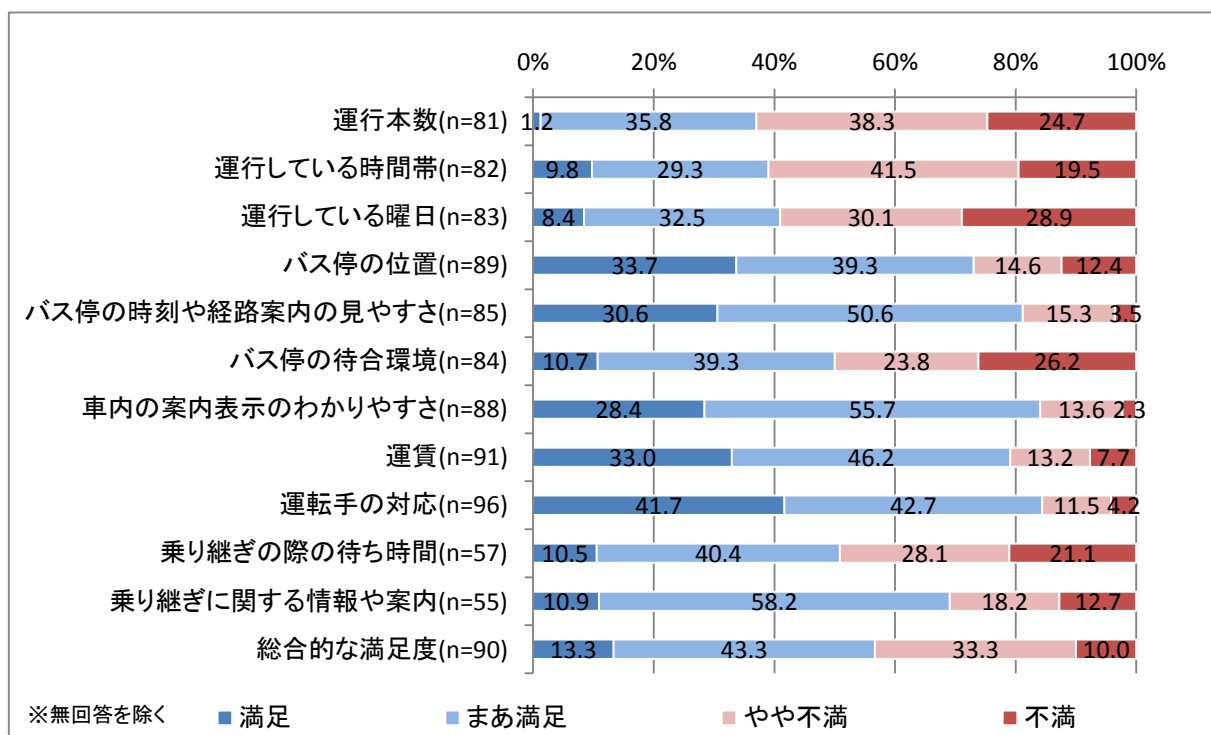
図 満足度（無回答を除く）



### 【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）

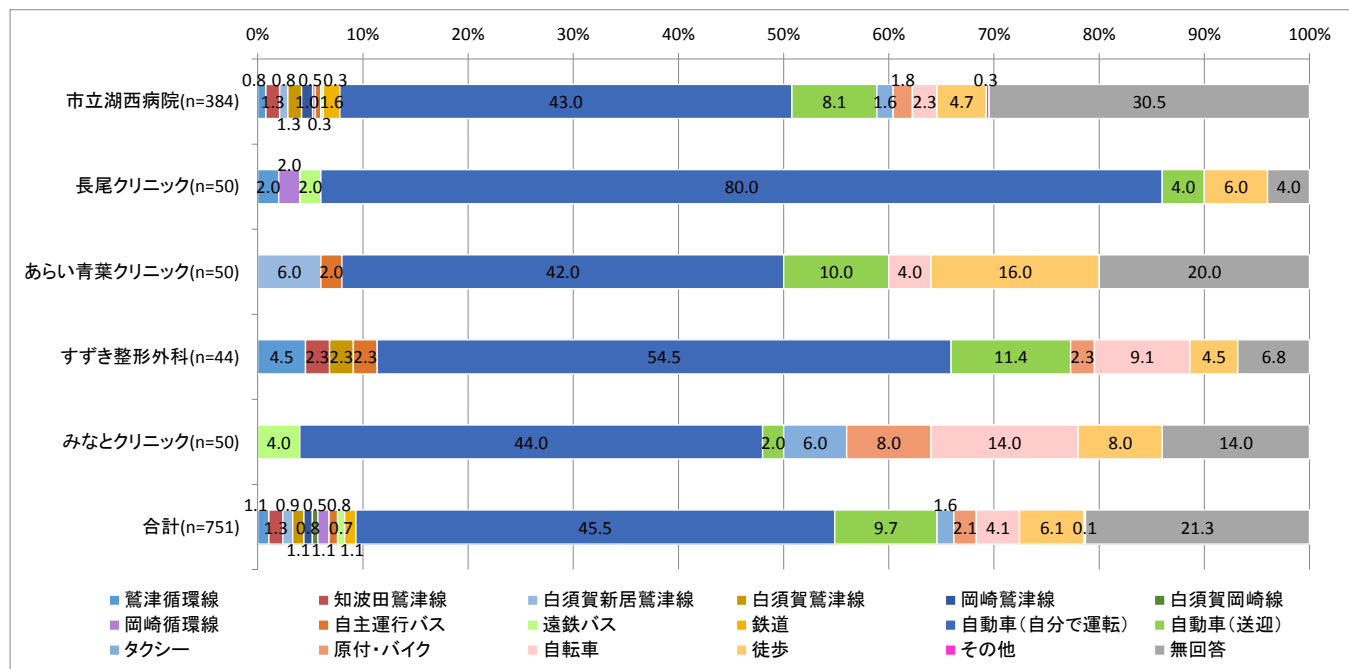


図 交通手段（帰り）

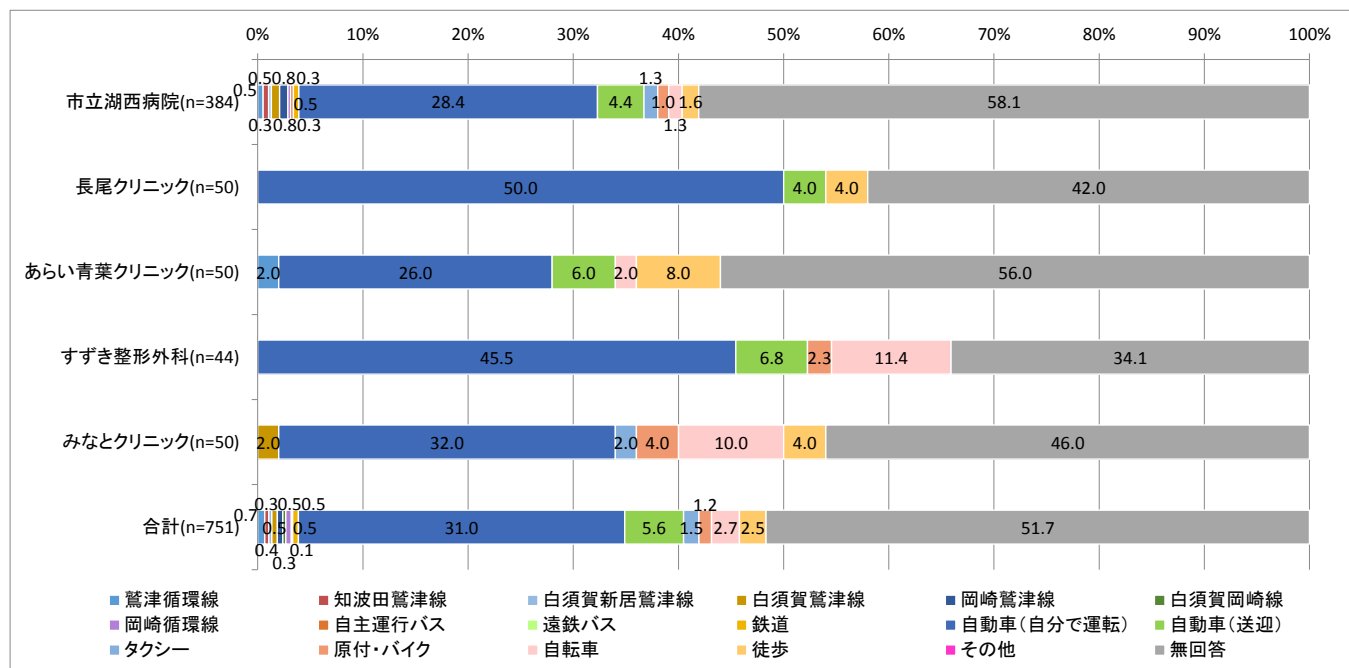




表 交通手段（行き）

行き	鷲津循環線	知波田鷲津線	白須賀新鷲津線	白須賀鷲津線	岡崎鷲津線	岡崎鷲津線	白須賀岡崎線	岡崎循環線	岡崎循環線	自主運行バス	遠鉄バス	鉄道	自動車(自分で運転)	タクシー	原付・バイク	自転車	徒歩	その他	無回答	合計
市立湖西病院	3	5	3	5	4	4	0	1	1	2	1	6	165	31	7	9	18	1	117	384
浜名病院	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	9	7	1	2	2	0	0	28
ありま眼科	0	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	5	4	0	0	1	0	5	20
牛田クリニック	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	8
長尾クリニック	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	40	2	0	0	3	0	2	50
なかしま内科	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4	0	0	1	0	18	
川口整形外科	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
新所原医院	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	1	0	0	0	11	
なかまクリニック	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1	2	1	3	0	3	27
あらい青葉クリニック	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	21	5	0	2	8	0	10	50
クリニック井田	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	1	0	0	0	2	11
おぎさ整形外科	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	24	5	1	4	2	0	3	44
新村医院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	3	0	4	3	0	4	22
足田クリニック	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	4
西遊原病院アルケールクリニック	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	3	10
伊藤医院	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	0	3	0	0	1	0	0	0	9
みなとクリニック	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	22	1	4	7	4	0	7	50
合計	8	10	7	8	6	6	4	4	8	6	5	8	342	73	12	31	46	1	160	751

表 交通手段（帰り）

帰り	鷲津循環線	知波田鷲津線	白須賀新鷲津線	白須賀鷲津線	岡崎鷲津線	岡崎循環線	岡崎循環線	白須賀岡崎線	岡崎循環線	自主運行バス	遠鉄バス	鉄道	自動車(自分で運転)	タクシー	原付・バイク	自転車	徒歩	その他	無回答	合計
市立湖西病院	2	2	1	3	3	3	0	2	2	1	0	2	109	17	5	5	6	0	223	384
浜名病院	0	1	0	0	1	2	0	1	1	0	0	0	9	6	1	2	2	0	0	28
ありま眼科	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	15	20
牛田クリニック	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	3	8
長尾クリニック	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	2	50
なかしま内科	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2	0	0	1	0	5	18
川口整形外科	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
新所原医院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	1	0	0	0	3	11
なかまクリニック	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1	1	2	0	0	11	27
あらい青葉クリニック	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	3	1	4	0	0	28	50
クリニック井田	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	3	0	5	0	0	15	44
すずき整形外科	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	1	0	0	0	13	22
新村医院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	4
足田クリニック	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6	10
西遊原病院アルケールクリニック	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	7	9
伊藤医院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	2	0	23	50
みなとクリニック	5	3	2	4	4	4	2	2	4	1	0	4	233	42	11	20	19	0	388	751

## 【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

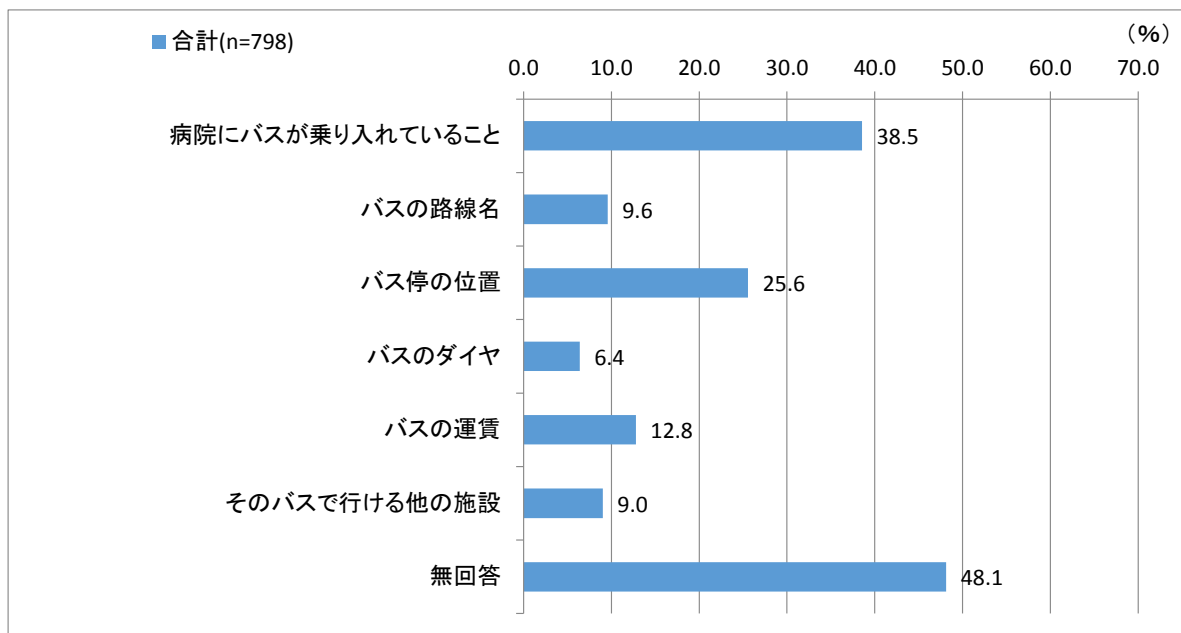


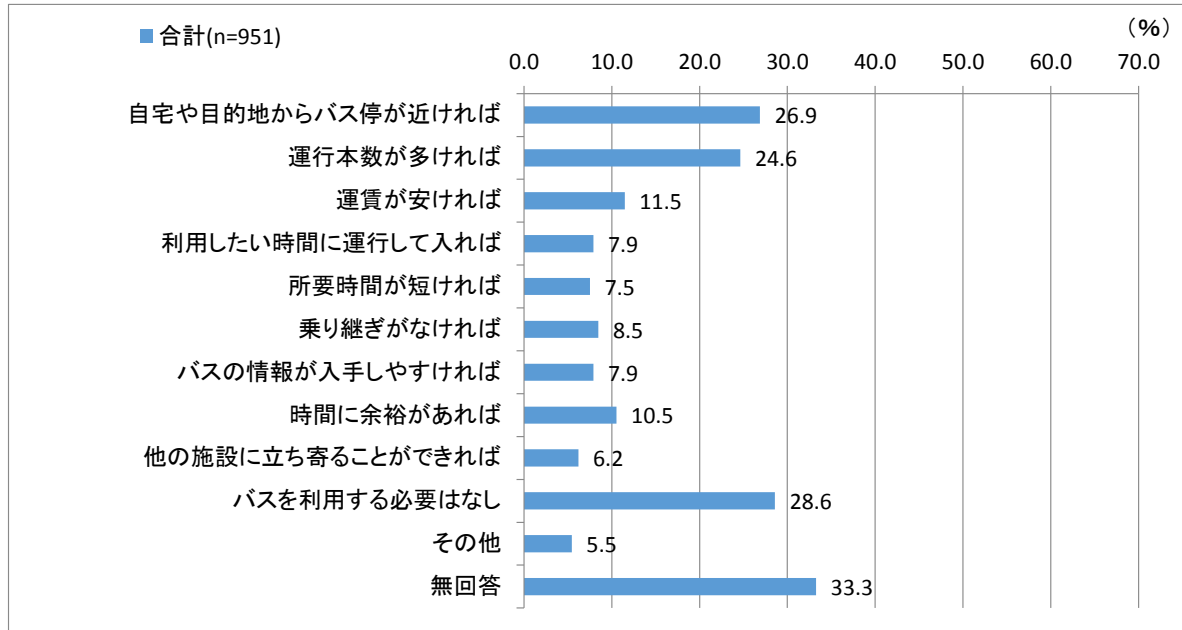
表 認知度

	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	1	5	65
ありき眼科	3	1	1	0	1	0	2	1	1	2	0	4	16
牛田クリニック	5	7	3	3	0	1	2	0	4	0	1	1	29
長尾クリニック	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

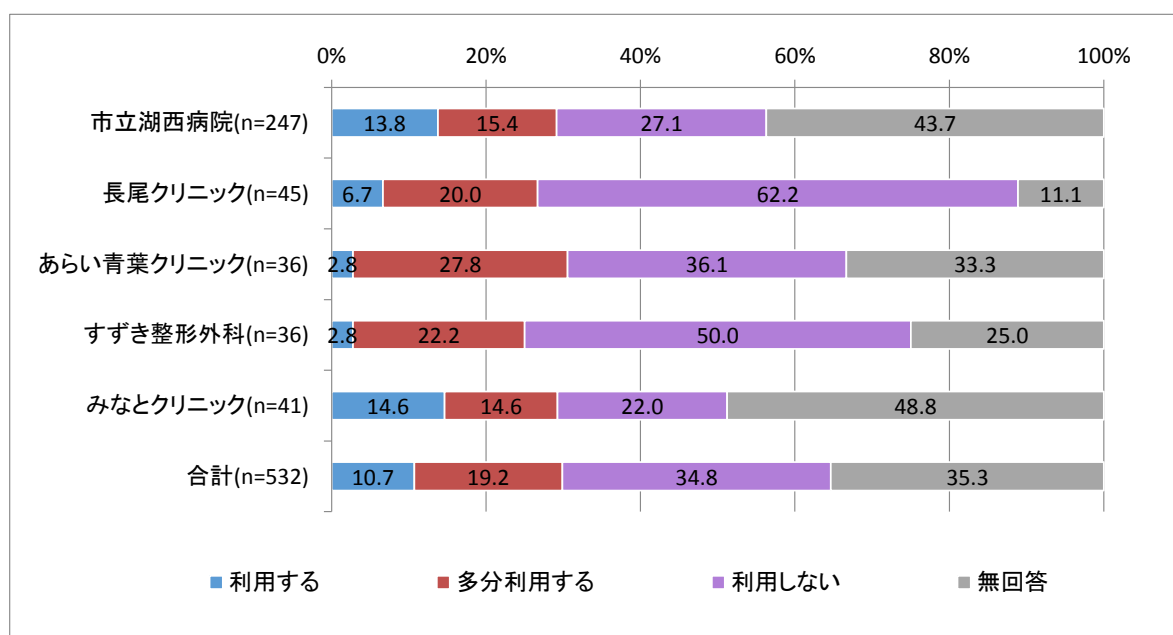


表 利用意向

	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■運行ダイヤ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの本数が少ない</li> <li>・時間がかかり過ぎる 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停までの距離が遠い</li> </ul> </li> <li>■乗り継ぎ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 等</li> </ul> </li> <li>■その他                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷物が多いと使いづらい 等</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>■ダイヤ・時間帯・運行日                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・通学時間帯に新居町駅又は新居高校行きバスが無い</li> <li>・土日祝日の公共交通が欲しい 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・若葉台団地前にバス停がほしい</li> <li>・小型化によって西長谷まで行ってほしい</li> </ul> </li> <li>■運賃                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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 等</li> </ul> </li> <li>■運行方式                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・市内循環バスを走らせる 等</li> </ul> </li> <li>■その他                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・白須賀地区のみでいろんな実験をしたらどうか 等</li> </ul> </li> </ul>

岡崎地区	
①移動で困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>■運行ダイヤ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・夜の便を多くしてほしい</li> <li>・バス運行の時間間隔が長い 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・大森から湖西病院、市役所等へ行くに不便 等</li> </ul> </li> <li>■乗り継ぎ                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地への乗換が不便である</li> </ul> </li> <li>■運賃                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・区間をまたぐと運賃が上がるが、100円でいきたい 等</li> </ul> </li> <li>■その他                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・車を利用すると目的地での駐車場の有無が心配である 等</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>■ダイヤ・時間帯                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・土日運行してほしい</li> <li>・小型の車両で本数を増やす 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・岡崎循環線は逆回りを作る</li> <li>・バス停でなくても乗り又降りられるようにする</li> <li>・屋根がほしい</li> <li>・二川駅までコーちゃんバスが行ってほしい 等</li> </ul> </li> <li>■運賃                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・70歳以上は無料</li> <li>・免許証返還証明書を提示すれば無料もしくは割引</li> <li>・乗り継ぎ券をやめてワンコイン料金にする 等</li> </ul> </li> <li>■観光・イベント                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・湖西市の名所の観光用としても併用出来ないか 等</li> </ul> </li> <li>■その他                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・タクシーチケットを配布する 等</li> </ul> </li> </ul>

入出地区	
① 移動で困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ダイヤ・時間帯・運行日               <ul style="list-style-type: none"> <li>・本数が少ない</li> <li>・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</li> <li>・土日に運行がない 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停               <ul style="list-style-type: none"> <li>・入出から入出西の間に止まれないか。</li> <li>・バス停に屋根やイス付の待ち合い所があるとよい 等</li> </ul> </li> <li>■乗り継ぎ               <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜名病院の帰りに乗り換えが無い時間がある 等</li> </ul> </li> <li>■運賃               <ul style="list-style-type: none"> <li>・入出地区からの料金が安い 等</li> </ul> </li> <li>■情報提供               <ul style="list-style-type: none"> <li>・マップが見にくい。拡大図わかりにくい 等</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>■ダイヤ・時間帯・運行日               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・土日祝日もバスを出してほしい 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停               <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間帯によって停留所をへらす 等</li> </ul> </li> <li>■運賃               <ul style="list-style-type: none"> <li>・便を減らして運賃を安くする。 等</li> </ul> </li> <li>■乗り継ぎ               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・駅や市役所でいろんな路線と乗り継ぎたい 等</li> </ul> </li> <li>■情報提供               <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停の位置もわかりやすくしてほしい</li> </ul> </li> <li>■その他               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 等</li> </ul> </li> </ul>

知波田地区	
① 移動で困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ダイヤ・時間帯・運行日               <ul style="list-style-type: none"> <li>・横山は本数が少なく通学にも使えない</li> <li>・毎日運行していない 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停               <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停が遠い</li> <li>・停留所で雨や風がしのげない 等</li> </ul> </li> <li>■その他               <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り降り時のサポートがほしい</li> <li>・天竜浜名湖線の駅まで遠く、歩けない</li> <li>・鷲津駅終電時のタクシーの台数が少ない 等</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>■ルート・バス停               <ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所をへらす</li> <li>・どこでも停まれるようにしてほしい</li> <li>・バス停に雨や日差しを防げる、屋根などが欲しい。 等</li> </ul> </li> <li>■ダイヤ・時間帯・運行日               <ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表を見なくても乗れる本数がほしい</li> <li>・学校の始業終業に合わせた時刻にしてほしい 等</li> <li>・毎日運行して欲しい 等</li> </ul> </li> <li>■乗り継ぎ               <ul style="list-style-type: none"> <li>・夏休みだけでも乗り継ぎ時間短縮 等</li> </ul> </li> <li>■運行方式               <ul style="list-style-type: none"> <li>・電話予約で家の近くに来てほしい 等</li> </ul> </li> <li>■情報提供               <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停をわかりやすくする。</li> </ul> </li> <li>■天竜浜名湖線               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 等</li> </ul> </li> <li>■その他               <ul style="list-style-type: none"> <li>・コーちゃんバスをやめてタクシー券・バス券を配布 等</li> <li>・移動病院や移動スーパーがいい 等</li> </ul> </li> </ul>

新所地区	
① 移動で困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ダイヤ・時間帯・運行日               <ul style="list-style-type: none"> <li>・20時ごろまで運行してほしい</li> <li>・土日運行を実施 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停               <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停までが遠い</li> <li>・目的地まで遠回りせずに行ってほしい 等</li> </ul> </li> <li>■乗り継ぎ               <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎ時間がわからない 等</li> </ul> </li> <li>■その他               <ul style="list-style-type: none"> <li>・帰りが不便 等</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>■ダイヤ・時間帯・運行日               <ul style="list-style-type: none"> <li>・病院への回数を増やすべき</li> <li>・バスを土日に運行し、行事に参加したい 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停               <ul style="list-style-type: none"> <li>・途中乗車や途中下車ができるとよい</li> <li>・停留所にベンチがほしい 等</li> </ul> </li> <li>■運行方式               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 等</li> </ul> </li> <li>■情報提供               <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域版や目的地別の時刻表がほしい</li> <li>・バス停に案内装置を設置する 等</li> </ul> </li> <li>■イベント               <ul style="list-style-type: none"> <li>・臨時バスを用意してほしい</li> </ul> </li> <li>■その他               <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内たすけ合いタクシーを制度化してほしい</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>

新居地区	
① 移動で困っていること	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ダイヤ・時間帯・運行日               <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの本数が少なく使い勝手が悪い</li> <li>・目的地まで時間がかかりすぎる 等</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停               <ul style="list-style-type: none"> <li>・コーちゃんバスが通っていない</li> </ul> </li> <li>■乗り継ぎ               <ul style="list-style-type: none"> <li>・電車とバスの乗り継ぎができない</li> </ul> </li> <li>■情報提供               <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃が高齢者にはわかりにくい</li> <li>・そもそも乗り方が分からない 等</li> </ul> </li> <li>■その他               <ul style="list-style-type: none"> <li>・足の悪い人がシルバーカーを持って乗るのが大変 等</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>■ダイヤ・時間帯・運行日               <ul style="list-style-type: none"> <li>・19時台まで運行して欲しい</li> <li>・土日運行して欲しい</li> </ul> </li> <li>■ルート・バス停               <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停にイスがほしい</li> <li>・どこでも自由に乗り降りできる制度の導入</li> <li>・路線の中で利用率の高い区内に短縮し、本数を増やす 等</li> </ul> </li> <li>■運賃               <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用金を一律にする</li> </ul> </li> <li>■運行方式               <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両小さくして自宅近くまで来て欲しい</li> <li>・予約タクシーとしてデイサービス送迎車利用したらどうか 等</li> </ul> </li> <li>■情報提供               <ul style="list-style-type: none"> <li>・携帯用アプリで時刻表などのサービスを提供する</li> </ul> </li> <li>■イベント               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 等</li> </ul> </li> <li>■その他               <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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</li> </ul> </li> </ul>



鷲津地区

① 移動で困っていること

- ダイヤ・時間帯・運行日
  - ・通院時に予約時間にバスの発着時間が合わない 等
- ルート・バス停
  - ・ジャンボエンチョーに乗り入れはできないか。
  - ・鷲津循環線、一方向になっている 等
- 運賃
  - ・地区またぐと100円プラスになる
- 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
- 情報提供
  - ・バス、乗りこなさないと調べるのに時間がかかる 等
- 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・運行日
  - ・塾に通う子供達に合う時間帯が欲しい
- ルート・バス停
  - ・手を上げればどこでも乗れる。
  - ・園児登校する時間に運行し、乗車してもらう
  - ・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 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 等
- 情報提供
  - ・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
  - ・バスに自転車積載できる様に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
- その他
  - ・自宅まで送迎できるようにする
  - ・バスの統一デザインを変える 等

## (6) 交通事業者ヒアリングの集計結果

### 【交通事業者の担当者】

主な意見	
① 運行上の問題点とその改善策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おぼとと市役所は、バス停が近いので統合したらどうか</li> <li>・こいで整形外科・皮膚科となかしま内科とこいで整形外科・皮膚科は、同じ名前なのでどちらかを変えた方がよい</li> <li>・遠鉄ストアは、バス停にスペースが少ないのでバス停の移動又はスペースの確保をお願いしたい</li> <li>・乗り継ぎ券のあるバス停では、コーちゃんバスと鷺津循環線のどちらが主なのかわからない</li> <li>・クックマートは、駐車場ではなく道路側に駐車場が出来ないか</li> <li>・境宿西バス停は、平成27年10月1日に新設したが、道路狭隘路につき危険である</li> <li>・運動公園バス停を進入道路下へ移動できないか</li> <li>・白須賀鷺津、知波田鷺津、岡崎鷺津、鷺津循環線は、かつて運行していたジャンボエンチョー、ガスト、コメダ、さわやかまで延ばしランチ等に活用できないか</li> <li>・白須賀新居鷺津線のルートを変更し、他路線への接続、交通空白地域の解消、運行本数の増加等が図れないか</li> <li>・白須賀鷺津線は、市場バス停通過後、県道3号線に出る際交差点が鋭角なので右左折が危険である</li> <li>・夜間や悪天候時に、バス停の視認性が下がり、運行しづらくいので、バス停専用外灯導入を検討したらどうか</li> <li>・遅れ軽減のため、社内で定期的な所要時分見直し協議を行う</li> </ul>
② 活性化の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幼稚園児、高齢者対象の「バスの乗り方教室」を開催している</li> <li>・湖西市市民協働課にて企画したイベントへの協力している</li> <li>・IP無線を活用した、車内忘れ物へのスピーディーな対応をしている</li> <li>・超低床バスの導入、バスロケーションシステムを備えたハイグレードバス停の整備、バスレーンの延長、初乗り運賃の値下げなどを実施し、「日々の足」としての役割発展を試みる</li> </ul>
③ 今後必要な取り組み ・湖西市や地域との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空白域や現状特に利用者が少ないエリアの住民の方々のニーズの調査が必要である</li> <li>・JR・天竜浜名湖鉄道・遠鉄バスへの接続を図る</li> <li>・運賃制度の見直し(均一料金)や特別優遇乗車券(バス+他の交通機関利用)の導入する</li> <li>・コミバスの利用者客層を特定し、利用する時間帯を調査し、その時間帯のみ運行させる</li> <li>・インターネットの navitime にバスの時刻表示ができるようにする。</li> <li>・エリア内の企業に協力してもらい、営業時間内の来訪者への回数券サービス等の導入する</li> <li>・高齢者、ペーパードライバーの免許証返納者に無料定期券又は、無期限の半額利用承認書を配布する</li> <li>・バス路線の走行性・定時性の向上を図る</li> <li>・バス停の利便性(美化・機能向上)の向上を図る</li> <li>・専用機械にICカードをタッチし、QRコードなどが記載された抽選券・クーポン券が発行されるシステムを導入し、地域・商業者との多彩なコラボレーションを通じてさらなる旅客需要の創造を図る</li> </ul>

【バス運転士】

主な意見	
① 運行上の問題点とその改善策	<p>&lt;浜名線運転士&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・始発から新居町駅までの所要時分が足りないため遅れが多い</li> <li>・営業所へ所要時分の見直しを提案してほしい。</li> <li>・昔から乗客が少ない</li> <li>・湖西市民会館と市役所のバス停区間が短いので移動できないか</li> <li>・遅れの減少させるために所要時分を増やす</li> </ul> <p>&lt;自主運行バス浜名線運転士&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1～2本、本数を増やした方が良い</li> </ul> <p>&lt;コーちゃんバス運転士&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞するため、新所原駅のバス停を少し場所を移動してほしい</li> <li>・同着発時間やめてほしい</li> <li>・遠鉄ストアバス停にイスを設置して下さい</li> <li>・老人福祉センターに朝晩も入るのはどうか</li> <li>・老人福祉センターは、無雑作に車が駐車されバスが反転できない</li> <li>・住吉東よりひばりが丘遊園地の区間は自転車の飛び出し、歩行者の飛び出し、路駐などで危険を伴う</li> <li>・遠鉄ストア経由に変更になって岡崎鷲津線だけバス停区間時分が短い</li> <li>・子供たちが学校に早く行けるように新弁天発を2分早くしても良い</li> <li>・岡崎鷲津線の湖西病院～こいで整形外科・皮膚科の区間は、他路線より所要時間が少ない為、遅れが発生するので改善してほしい</li> <li>・岡崎鷲津線から鷲津循環線への乗り換えに時間が足りない</li> <li>・浜名病院 16:00 発の同時発車が有るので利用者の人も間違える事がある</li> <li>・高師山公民館は、下り線のバス停が公民館から離れているので、近くに置いた方がいい</li> </ul>
② 今後必要な取り組み ・湖西市や地域との連携	<p>&lt;浜名線運転士&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新居町内をもう少し走らせたらどうか</li> <li>・本数を増やしたらどうか</li> <li>・住宅地に路線を通す</li> <li>・バス利用促進のため、ピラ配り等行う</li> <li>・新居駅から南へ路線を作る</li> <li>・市役所の職員はバス通勤にして利用促進をしてみてもどうか</li> <li>・「アメニティ」利用者をバス利用に結びつける</li> </ul> <p>&lt;自主運行バス浜名線運転士&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日、祝も運行をした方が良い</li> <li>・1時間に1本は欲しい</li> </ul> <p>&lt;コーちゃんバス運転士&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行本数が多ければ良いのか、乗継がどうでも良いのか市の考え方がわかりません</li> <li>・夕方ラッシュ時間、朝のラッシュ時間帯において所要時間を確保してほしい</li> <li>・老人が多いので乗り継ぎ無しで目的地まで行ってはどうか</li> <li>・長尾クリニック～小出整形の間は本数が増えたので、鷲津循環の西回りはルート変更した方がよい</li> <li>・商業施設と連携し利用日数により、割引券などのサービスをする</li> <li>・地域のイベントを利用したコーちゃん利用の案内などしたらどうか</li> <li>・お年寄りが多いので分かりやすくする</li> <li>・料金は区間制ではなく1乗車制にすれば、整理券も乗り継ぎ券もいらなくなる</li> <li>・適切な所要時間を設定してほしい</li> <li>・運行ルート、時間、便数は路線によって違うので、変えた方がいい</li> <li>・ラッシュ時間帯におい所要時間の問題で乗り換えが出来ない</li> <li>・運賃の見直しをしたらどうか</li> <li>・各地域ごとにバスの乗り方、運賃の制度、乗り継ぎの方法などの説明会を行ない、乗り方が分からず不安で利用していない高齢者の方に気軽に乗車していただく様な取組みが必要である</li> <li>・利用者の乗務員への意見も伺い、サービスの向上につなげる</li> <li>・行政や市が先にルートやバス停を決めるのではなくて、利用する人の意見や希望を聞いてからルートや置くバス停を決めたほうが良い</li> </ul>

## 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。
- ・路線再編等事業では、コーちゃんバスの買物や通院利用の拡大、わかりやすい運賃体系の検討、利用が少ない時間帯や区間の改善、運行曜日の拡大が課題です。また、浜名線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバスの相互連携や交通空白地域の解消が課題です。
- ・利便性向上・利用促進事業では、より多くの対象への利用促進策の実施及びその効果の把握やバス利用を誘導するための運賃割引制度の検討が課題です。
- ・進行管理事業では、事業実施の評価の仕組みの構築が課題です。



#### 【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>

- ・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。
- ・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。
- ・市内主要駅では、複数のバス路線が乗り入れており、東海道本線や天竜浜名湖線とコーちゃんバスをはじめとするバス路線との乗り継ぎが可能となっています。
- ・人口密度の高い地域は概ね公共交通の利用圏域内に含まれていますが、一部地域では交通空白地域が存在しています。

#### <公共交通の利用状況のまとめ>

- ・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。
- ・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。
- ・市内のタクシーの状況は、1 事業者（遠鉄タクシー）が営業所を設けており、近年の利用者数は減少傾向にあります。

#### <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%、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>

- ・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>

- ・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。
- ・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」、「運行本数が多いければ」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、新たなデマンド型交通も含めた公共交通サービスの提供

## ⑥ 交通事業者ヒアリング

### <交通事業者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。



### 【交通事業者ヒアリング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"> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 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)</li> </ul>
人口流動実態と施設立地状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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)</li> </ul>
公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 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)</li> </ul>
市民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 天竜浜名湖線及び各種バス交通の利用増進(課題①②)</li> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 子どもや高齢者の移動手段の確保への対応(課題②)</li> <li>▶ 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)</li> </ul>
乗降調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 路線(地域)により異なる移動ニーズへの対応(課題①②④)</li> </ul>
バス利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 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)</li> </ul>
病院利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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)</li> </ul>
グループインタビュー	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 路線(地域)により異なる地域特性や移動ニーズに応じ、新たなデマンド型交通も含めた公共交通サービスの提供(課題②④)</li> </ul>
交通事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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)</li> </ul>

	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"> <li>▶ 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)</li> <li>▶ 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)</li> </ul>
総合交通連携計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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)</li> </ul>

### 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「ふれあいバス」から「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>

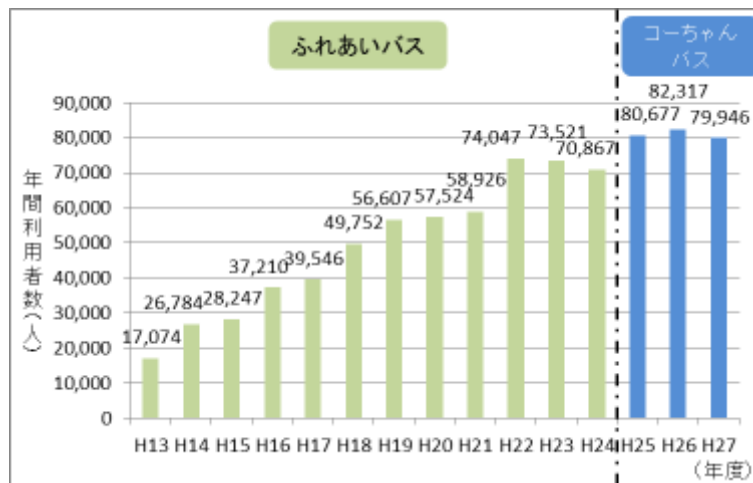
- ・ 地域特性（まちなか・郊外部）を踏まえた公共交通サービスのあり方を検討
- ・ 隣接市との連携による広域的な移動ニーズへの対応
- ・ 公共交通ネットワークを形成する各種路線の役割の明確化
- ・ 日常生活における移動手段として定着しているコーちゃんバスの維持、活性化
- ・ 天竜浜名湖線及び各種バス交通の利用増進
- ・ 鉄道駅、医療施設及び商業施設等へのアクセス確保への対応
- ・ 市民の日常的な移動手段としての機能確保と利便性向上
- ・ 路線（地域）により異なる移動ニーズへの対応
- ・ まちづくり等各分野の計画・事業及び関係者が連携した公共交通ネットワークのあり方を検討
- ・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

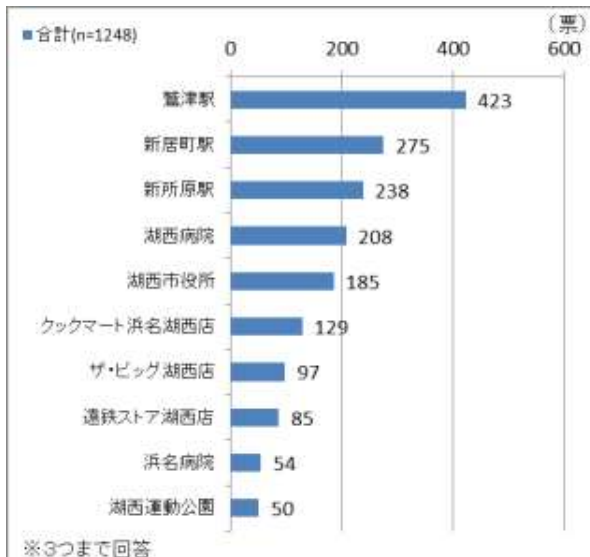
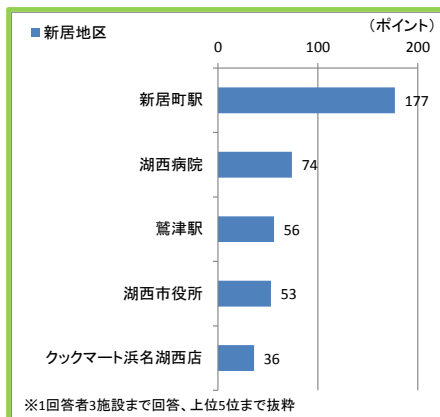
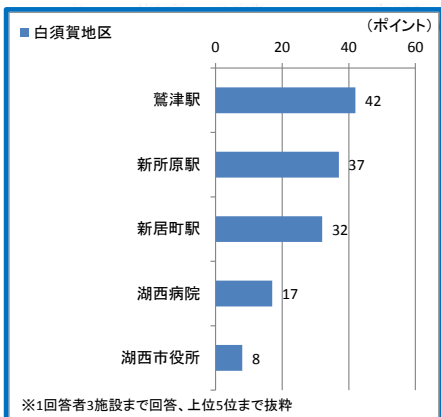
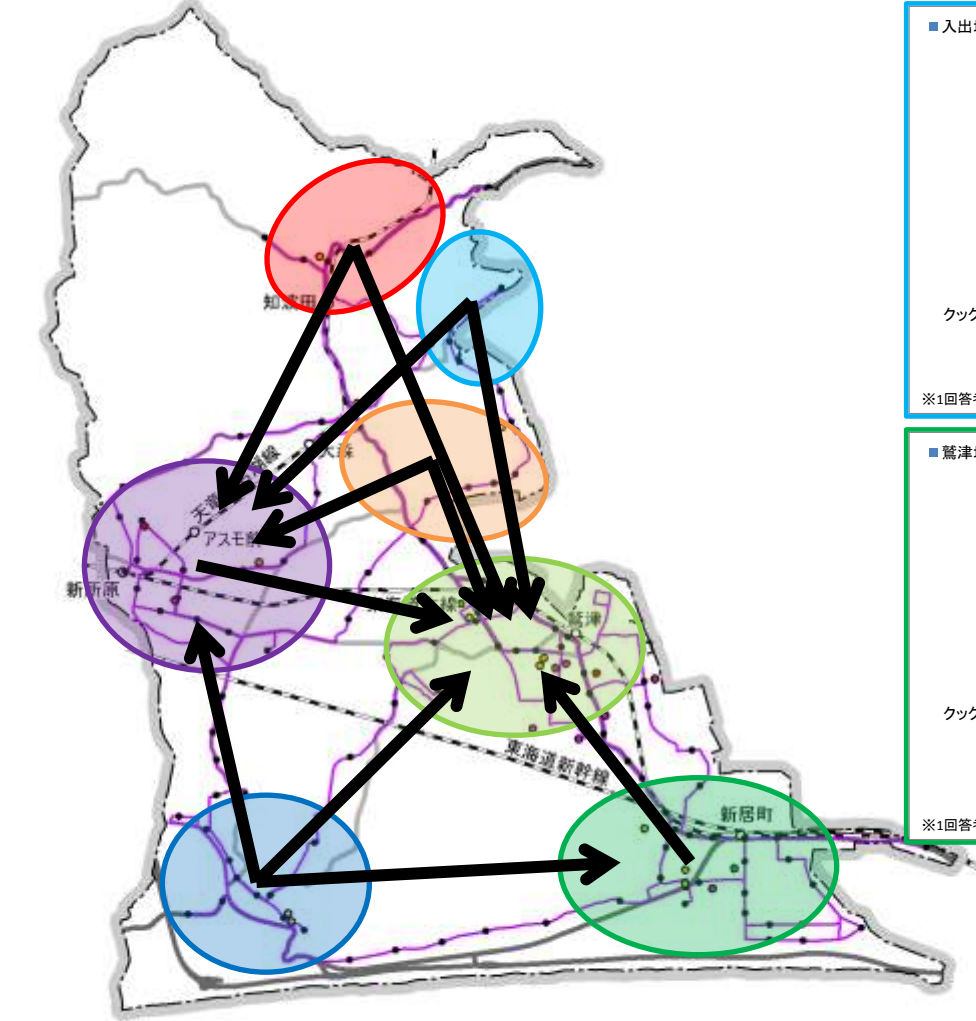
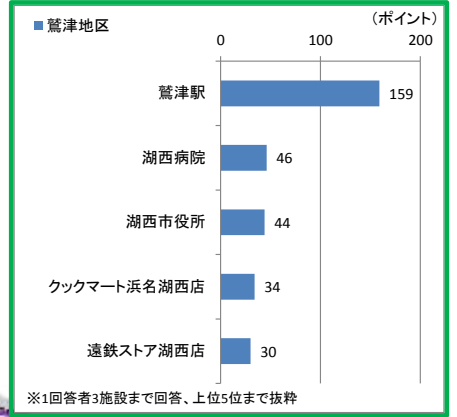
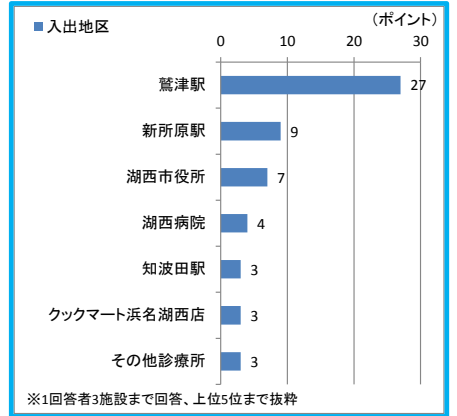
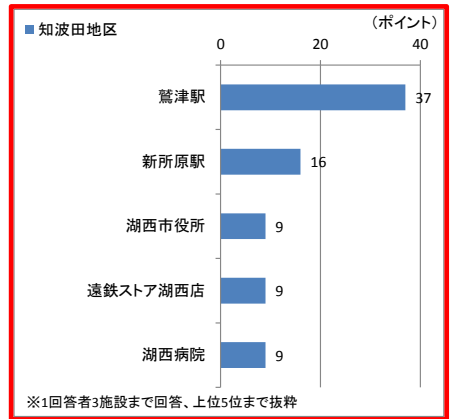
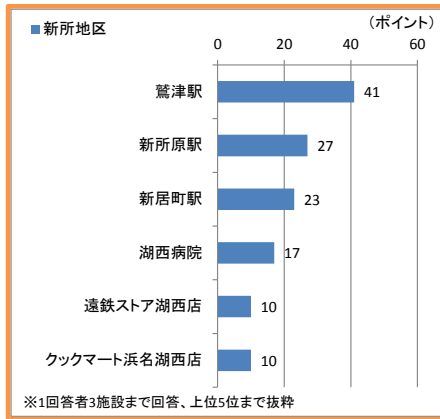
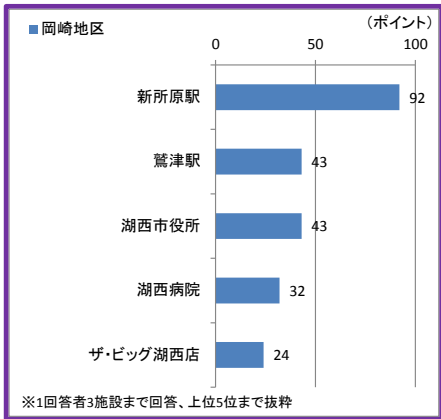


図 バスで行きたい施設（市外上位 10 施設）



資料：市民アンケート

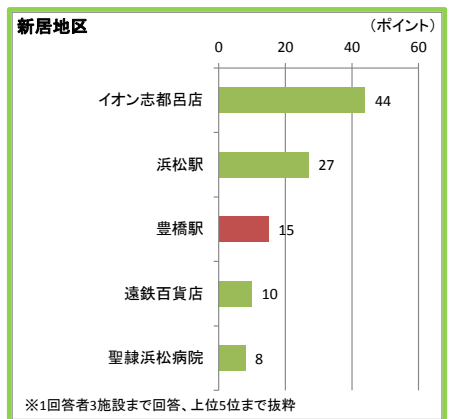
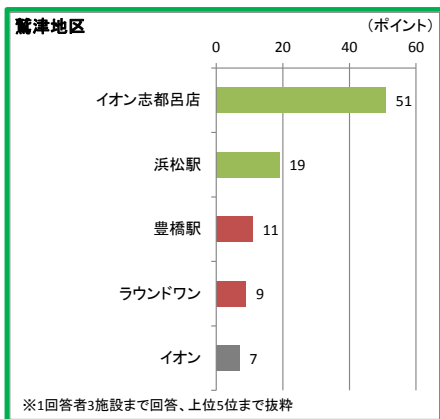
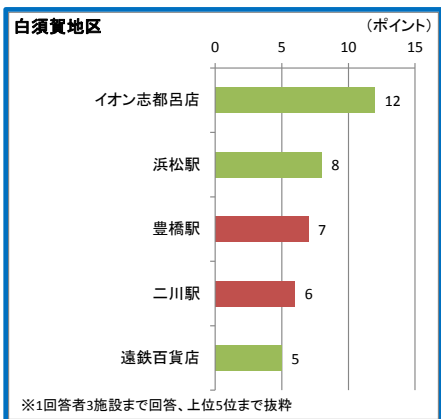
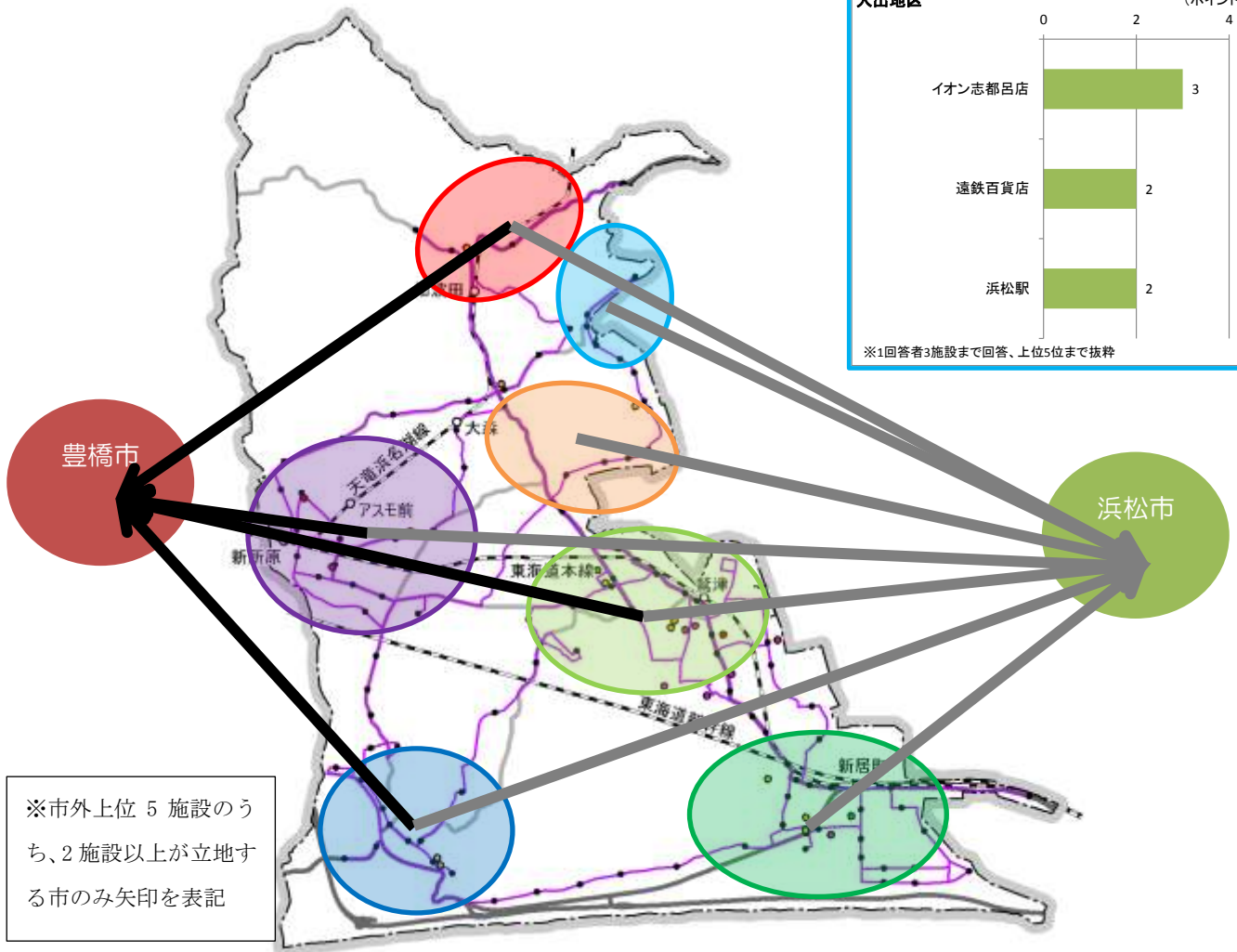
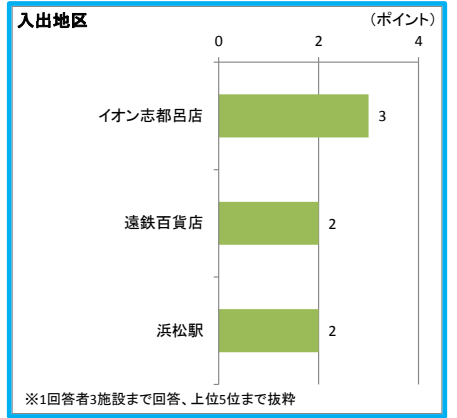
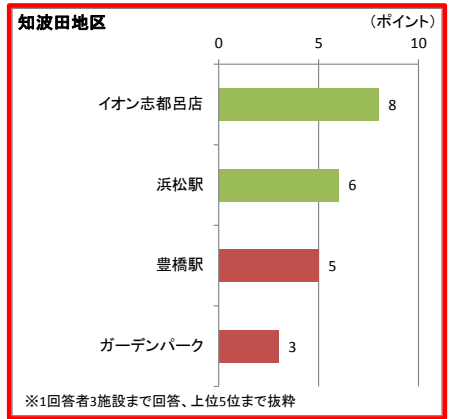
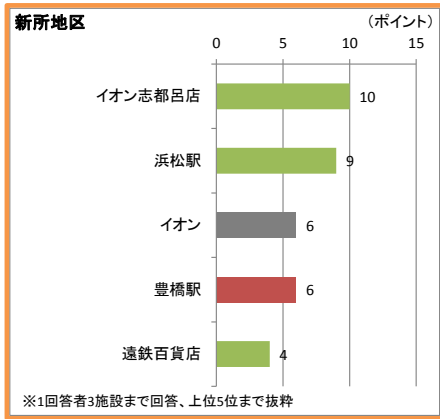
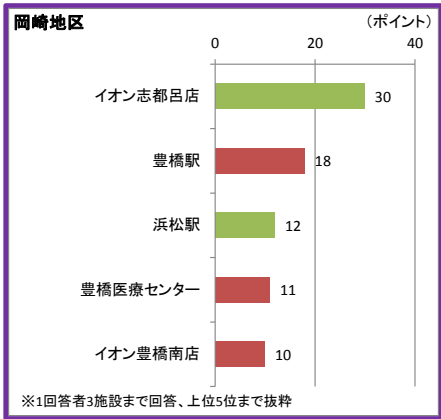
図 各地区のバスで行きたい施設（市内上位5施設）



※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）



## 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。

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。また、デマンド型交通に関する意見も挙げられています。

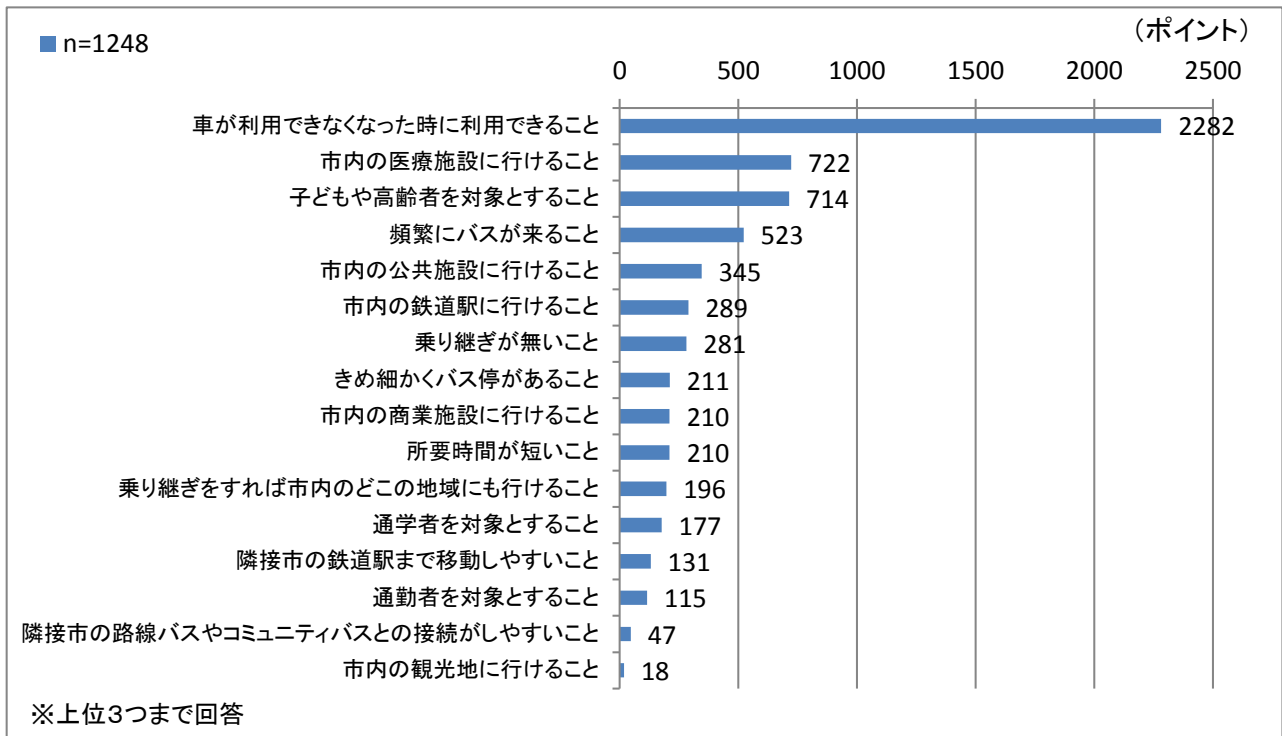
これらより、路線・地域（中心部・郊外部）の特性を踏まえつつ、鉄道、路線バス、コーちゃんバス、タクシー及び新たなデマンド型交通を含め、各路線に求められる役割と確保すべきサービス水準を明確にし、誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通サービスを提供する必要があります。

### <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
- ・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

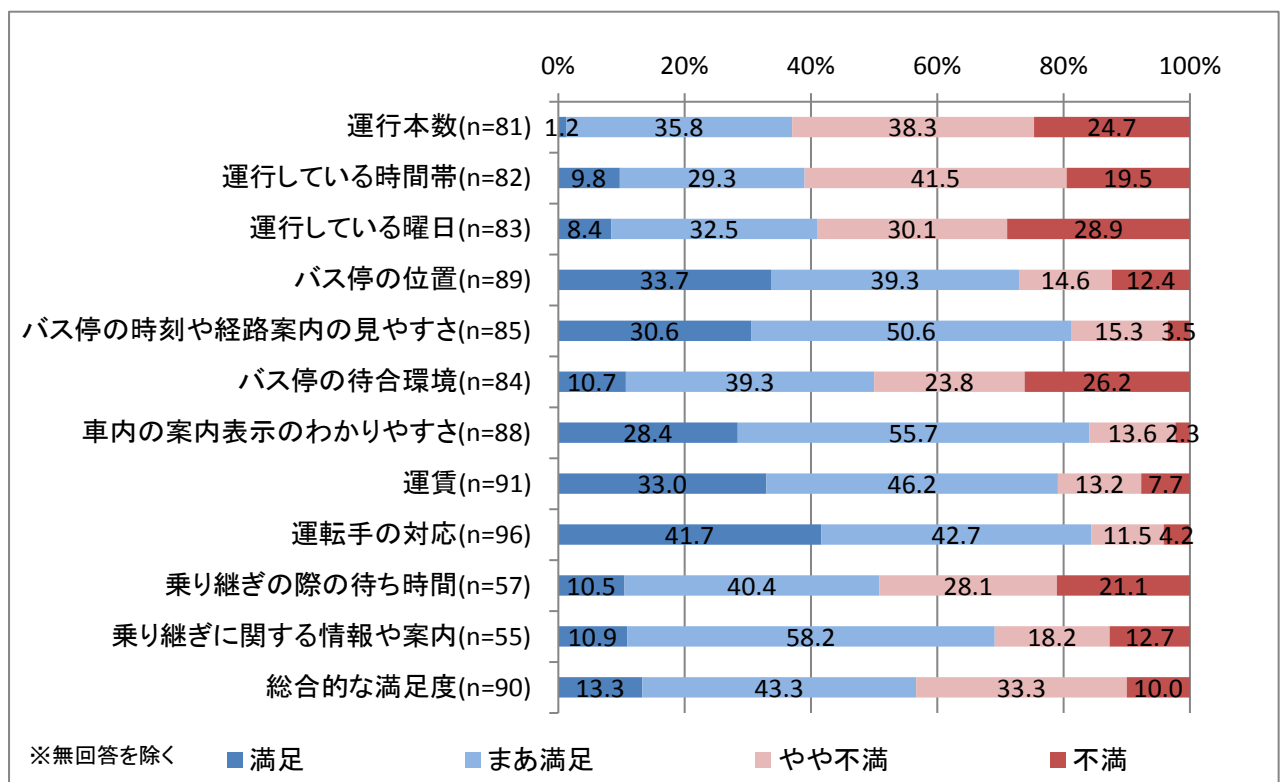


図 今後のバス交通の方向性



資料：市民アンケート

図 バス利用者の項目別満足度（浜名線+自主運行バス浜名線+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>

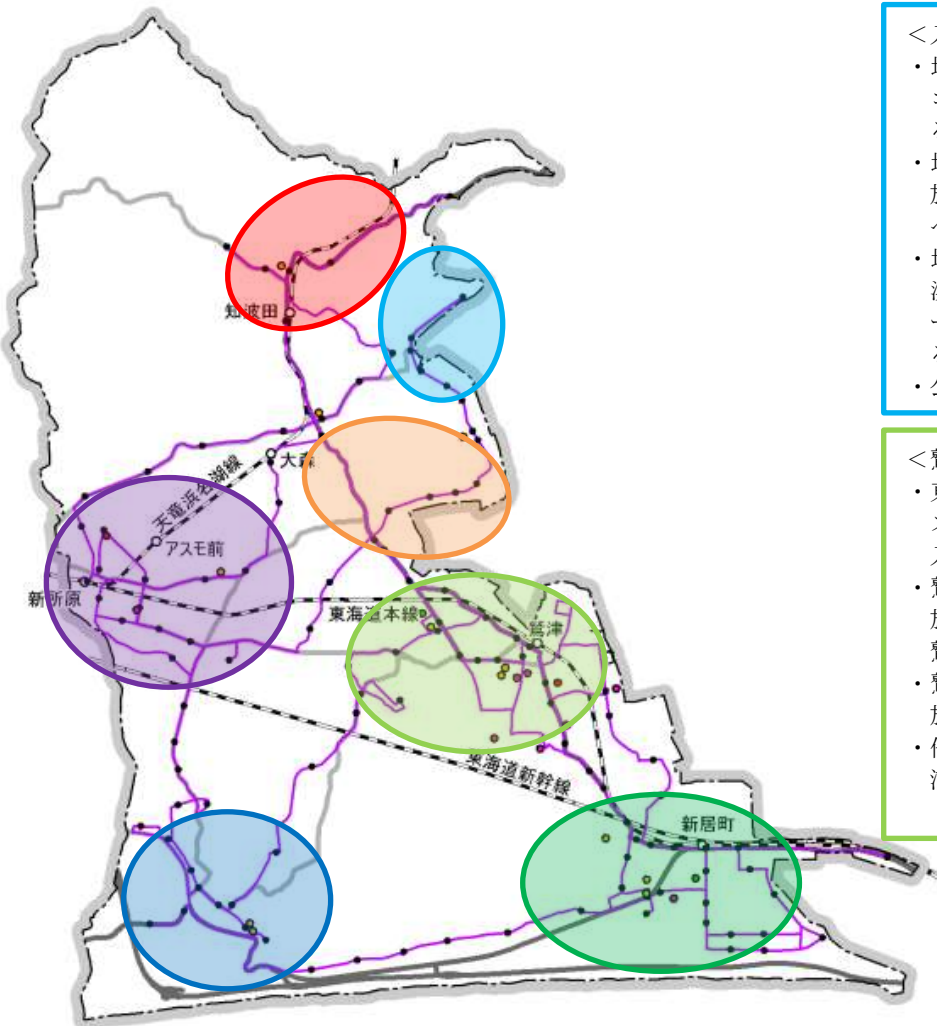
- ・新所原駅を有し、東海道本線、天竜浜名湖線、コーちゃんバスが乗り入れている。
- ・地区内には浜名病院や主要企業の工場が立地している。
- ・豊橋市と隣接していることから豊橋市内の施設への移動ニーズが強い。
- ・新所原駅は、駅舎及び駅前の再開発が行われており、将来的な交通需要の変化が予想される。

<新所地区>

- ・地区内には、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、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いない。
- ・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、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。
- ・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。
- ・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。

### 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。

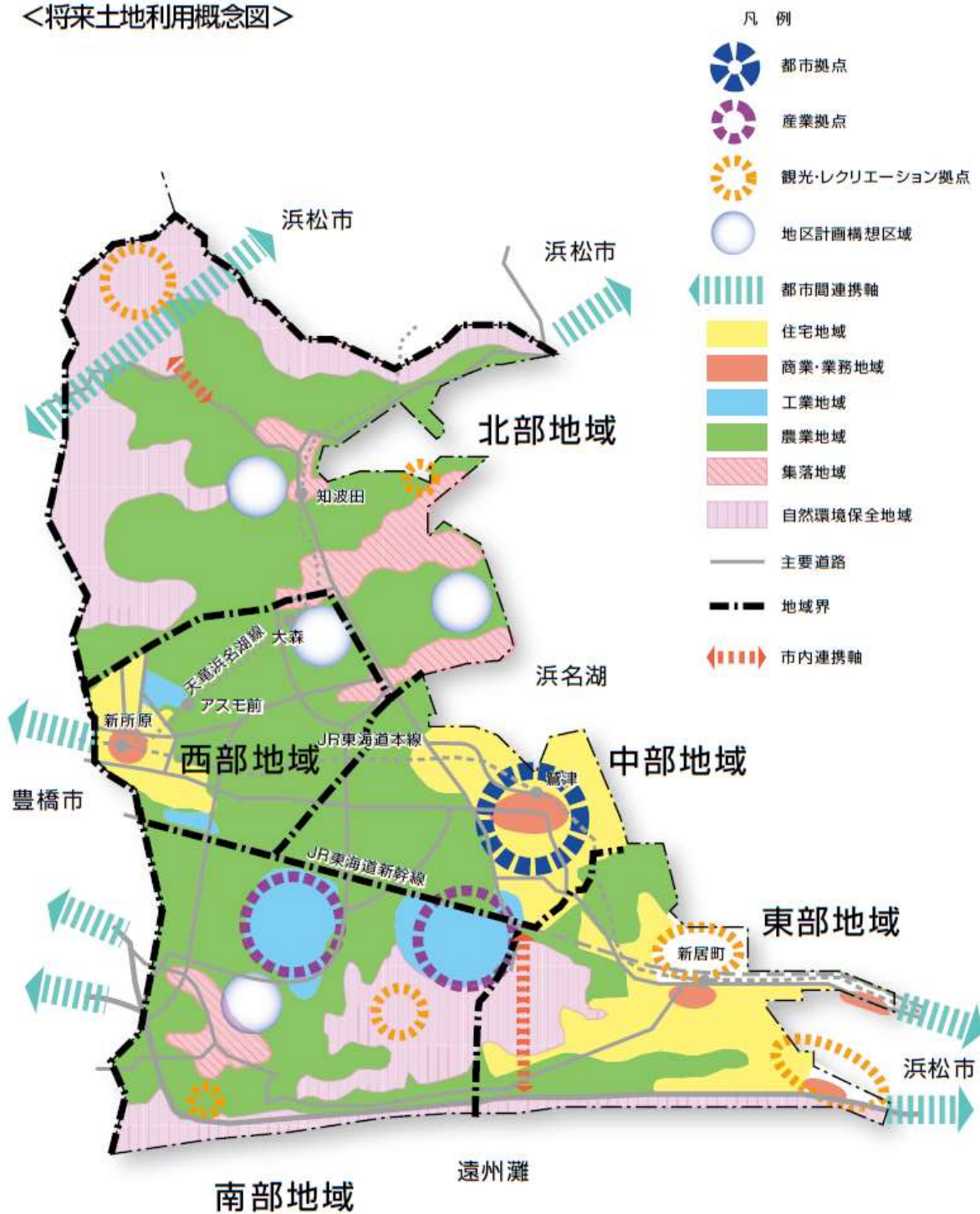
これらより、湖西市が目指す「集約・連携型の都市構造」の実現に向け、まちづくり戦略、商業活性化、観光振興、福祉政策など、各種分野の計画・事業と連携した戦略的な公共交通施策を展開する必要があります。

#### <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。

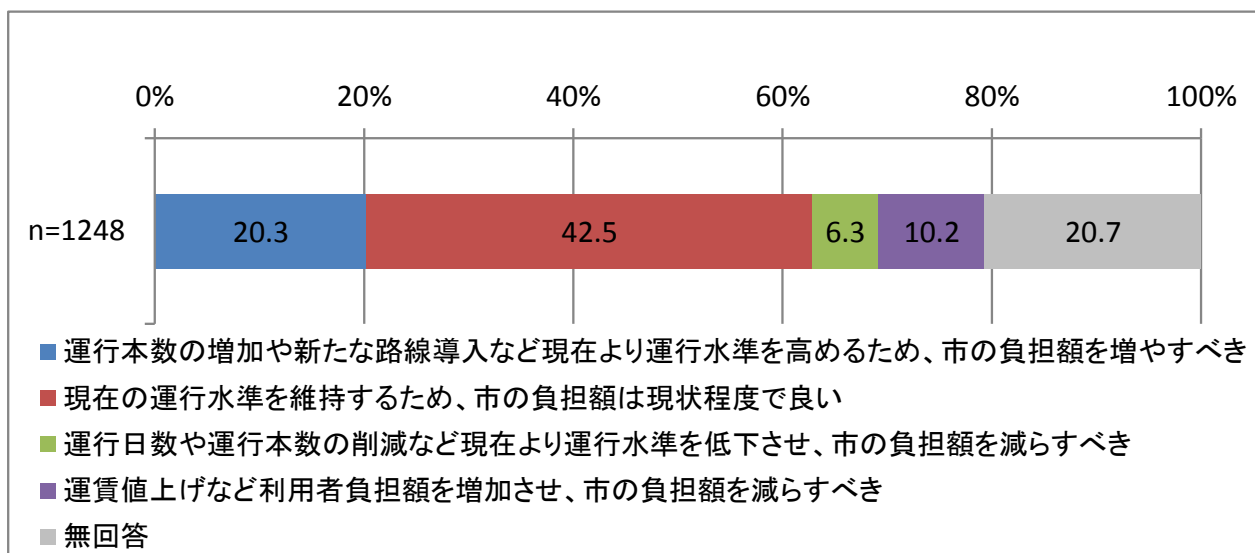
日常生活に必要不可欠な移動手段の確保を図るべく、交通政策基本法が平成 25 年 12 月 4 日に公布・施行されたことを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が施行され、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築することが重要なポイントに位置づけられています。そして、その実効性を高めるため、地域公共交通確保維持改善事業の制度改正により、法定協議会の機能が強化されたところです。

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>

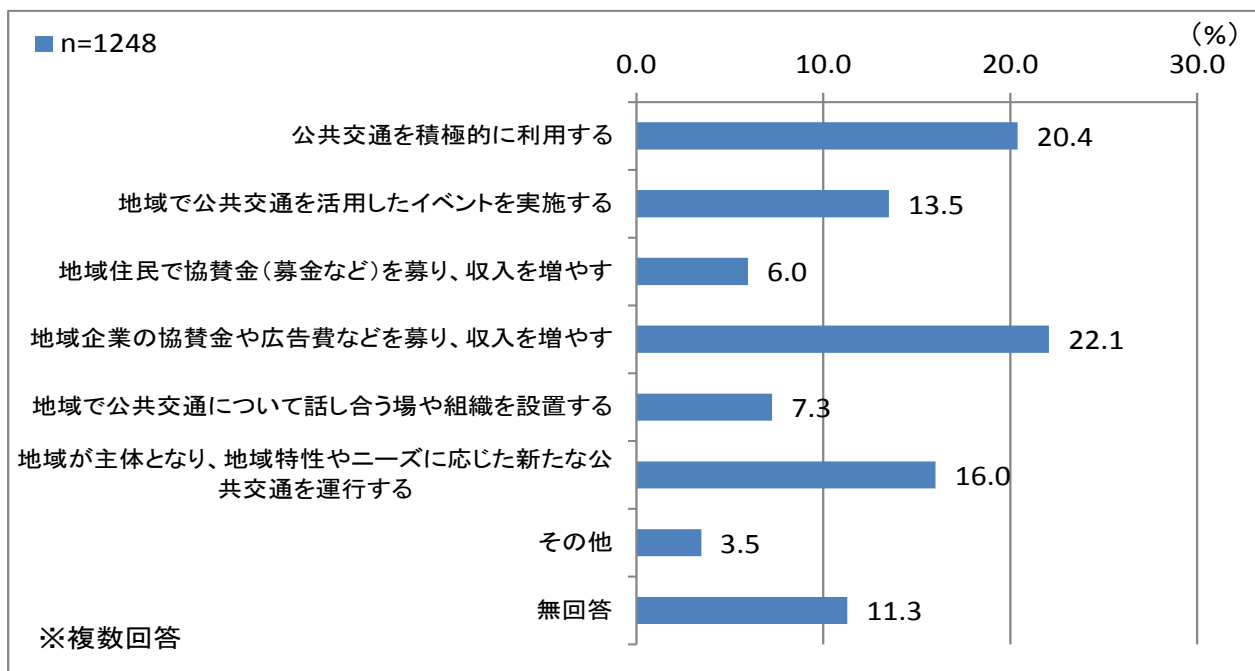
- ・人口減少に伴う移動ニーズの低下や、高齢化に伴う移動ニーズの変化への対応
- ・公共交通の費用負担のあり方と地域の公共交通の確保・維持に向けた住民参加のあり方を検討
- ・路線（地域）により異なる移動ニーズへの対応
- ・路線（地域）により異なる地域特性や移動ニーズに応じた公共交通サービスの提供
- ・行政と交通事業者の更なる連携による安全な運行を前提とした持続可能な公共交通サービスの提供
- ・湖西市地域公共交通総合連携計画で定めた事業実施における残された課題への対応

図 公共交通の費用負担と維持のあり方



資料：市民アンケート

図 公共交通を維持するために取り組めること



資料：市民アンケート

## 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

### 1) 湖西市の交通将来像

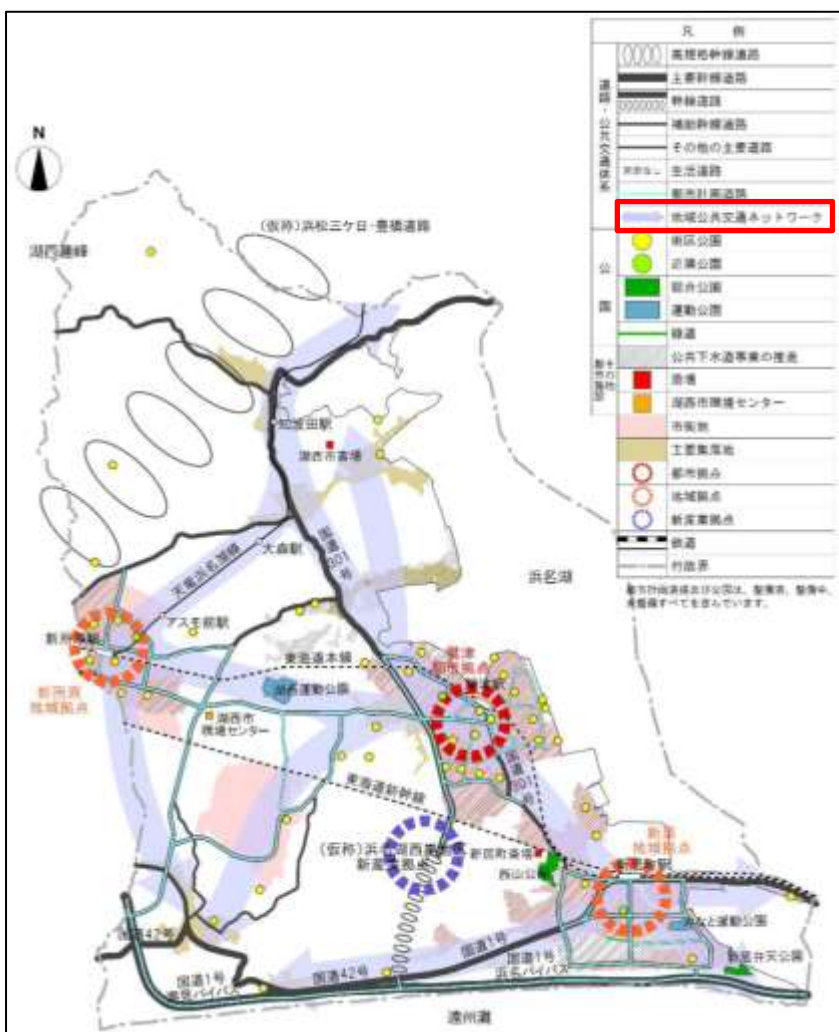
新・湖西市総合計画では、市民協働で創る「市民が誇れる湖西市」を将来都市像に掲げ、様々な分野・主体が連携し、便利な暮らしを実現するため、利用しやすい公共交通の展開を進めています。

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

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

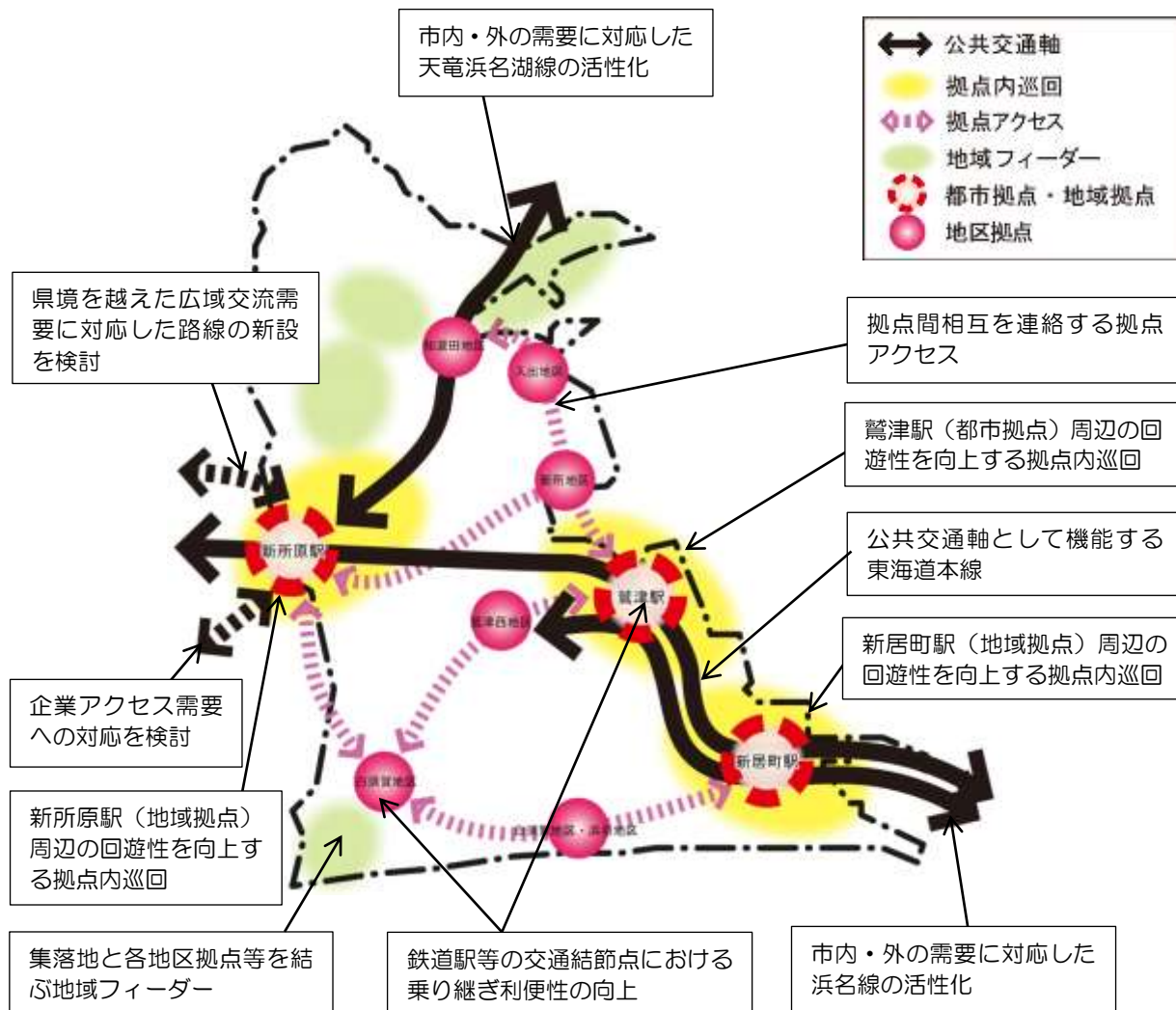
**基本方針 1** 鉄道、路線バス、コーちゃんバス及びタクシーが一体となり、日常生活の移動を支える地域公共交通ネットワークを形成します。

**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（東海道本線、天竜浜名湖線）、路線バス（浜名線、自主運行バス浜名線）、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デマンド型交通の導入を含めた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、鷲津駅（都市拠点）、新所原駅（地域拠点）、新居町駅（地域拠点）を拠点として位置づけています。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、新居関所、豊田佐吉記念館、海釣り公園などの貴重な歴史・文化資源・自然が数多く分布・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・交流の促進を位置づけています。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、路線変遷の経緯に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 年度に利用者が減少したコーちゃんバスの原因分析を行い、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

### (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、市内公共交通全体を取り扱うことから、湖西市全域とします。  
なお、周辺市との連携にあたっては、個別に協議調整を図るものとします。

### (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)

湖西市が目指す交通将来像の実現に向け、基本方針に基づき、本計画の達成状況を把握するための目標を設定します。また、目標の達成度を評価するため、以下に示す評価指標及び評価基準を設定します。

なお、各目標の達成度の評価あたっては、「計画の達成状況の評価に関する事項」に従うものとし、評価結果を踏まえ、本計画の見直しを実施します。

表 目標と評価基準

目標	評価指標	評価基準														
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。	評価指標 1-1 公共交通利用者数の増加	公共交通利用者数（乗車人数）（事業者提供データ）														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値[H27]</th> <th>評価基準[H33]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通利用者数</td> <td>3,772千人</td> <td>3,772千人以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値[H27]	評価基準[H33]	公共交通利用者数	3,772千人	3,772千人以上								
		現況値[H27]	評価基準[H33]													
	公共交通利用者数	3,772千人	3,772千人以上													
	評価指標 1-2 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）	月に数回以上の利用をする人の割合（市民アンケート）														
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値[H28]</th> <th>評価基準[H33]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東海道本線</td> <td>24.8%</td> <td>24.9%以上</td> </tr> <tr> <td>天竜浜名湖線</td> <td>1.3%</td> <td>1.4%以上</td> </tr> <tr> <td>浜名線</td> <td>1.4%</td> <td>1.4%以上</td> </tr> <tr> <td>コーちゃんバス</td> <td>3.0%</td> <td>3.3%以上</td> </tr> </tbody> </table>			現況値[H28]	評価基準[H33]	東海道本線	24.8%	24.9%以上	天竜浜名湖線	1.3%	1.4%以上	浜名線	1.4%	1.4%以上	コーちゃんバス	3.0%	3.3%以上
		現況値[H28]	評価基準[H33]													
東海道本線		24.8%	24.9%以上													
天竜浜名湖線	1.3%	1.4%以上														
浜名線	1.4%	1.4%以上														
コーちゃんバス	3.0%	3.3%以上														
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。	評価指標 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	拠点駅の駅・バス停乗車人数（事業者提供データ）														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値[H27]</th> <th>評価基準[H33]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鷺津駅</td> <td>1,295千人</td> <td>1,295千人以上</td> </tr> <tr> <td>新所原駅</td> <td>1,516千人</td> <td>1,516千人以上</td> </tr> <tr> <td>新居町駅</td> <td>829千人</td> <td>829千人以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値[H27]	評価基準[H33]	鷺津駅	1,295千人	1,295千人以上	新所原駅	1,516千人	1,516千人以上	新居町駅	829千人	829千人以上		
			現況値[H27]	評価基準[H33]												
		鷺津駅	1,295千人	1,295千人以上												
新所原駅	1,516千人	1,516千人以上														
新居町駅	829千人	829千人以上														
目標 3 公共交通に対する満足度を高めます。	評価指標 3-1 公共交通に対する不満足割合の減少	公共交通に対する不満足割合（市民アンケート）														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値[H28]</th> <th>評価基準[H33]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通に対する不満足割合</td> <td>64.0%</td> <td>64.0%未満</td> </tr> </tbody> </table>		現況値[H28]	評価基準[H33]	公共交通に対する不満足割合	64.0%	64.0%未満								
		現況値[H28]	評価基準[H33]													
	公共交通に対する不満足割合	64.0%	64.0%未満													
評価指標 3-2 乗り継ぎに関する不満足割合の減少	乗り継ぎに関する不満足割合（バス利用者アンケート）															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値[H28]</th> <th>評価基準[H33]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗り継ぎに関する情報や案内</td> <td>30.9%</td> <td>30.9%未満</td> </tr> </tbody> </table>		現況値[H28]	評価基準[H33]	乗り継ぎに関する情報や案内	30.9%	30.9%未満									
	現況値[H28]	評価基準[H33]														
乗り継ぎに関する情報や案内	30.9%	30.9%未満														
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。	評価指標 4 市民等が主体的に取り組む事業の件数	市民等が主体的に取り組む事業の件数														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値[H28]</th> <th>評価基準[H32]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市民等が主体的に取り組む事業の件数</td> <td>0件</td> <td>4件以上</td> </tr> </tbody> </table>		現況値[H28]	評価基準[H32]	市民等が主体的に取り組む事業の件数	0件	4件以上								
			現況値[H28]	評価基準[H32]												
市民等が主体的に取り組む事業の件数	0件	4件以上														

## 【参考 評価基準を設定する際の留意事項】

### ＜公共交通の利用者数、拠点駅の駅・バス乗車人数、月に数回以上の利用をする人の割合＞

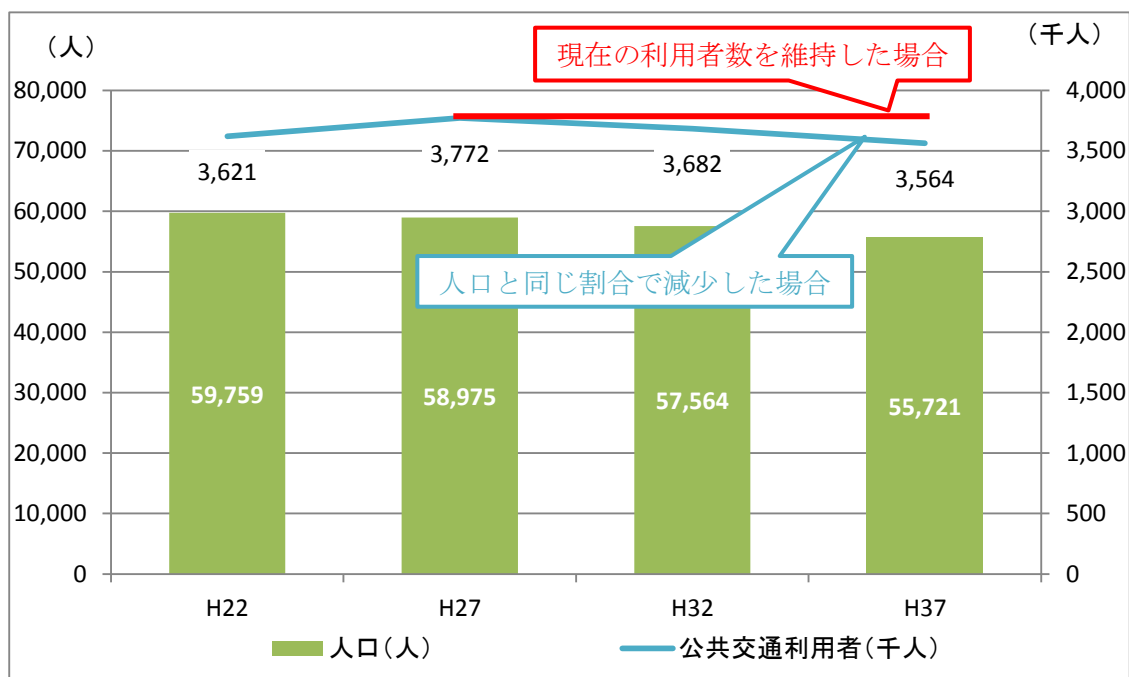
近年の公共交通の年間利用者数には大きな変動はみられません。一方で、近年の湖西市の人口は減少傾向にあり、今後も減少が続けることが予想されます。この長期的な人口減少に伴い現状の公共交通サービスを維持するだけでは、公共交通の利用者数も減少に転じることが予想されます。

そこで、本計画で定める施策を実施することにより、公共交通の利用者数の維持を図るとともにその施策を実施した場合、料金体系の見直し、コーちゃんバスと一体になった路線の見直し、待合環境の整備等を図ることによる利用者の増加が期待されます。

そのため、本計画における目標の達成状況を評価するための評価指標のうち、拠点駅の駅・バス乗車人数、公共交通の利用者数は、評価基準として「現状以上」を設定します。

また、月に数回以上の利用をする人の割合についても、増加が期待されることから、評価基準として東海道本線は24.9%以上（平成28年度より約0.08ポイントの増加）、天竜浜名湖線は1.4%以上（平成28年度より約0.08ポイントの増加）、浜名線は1.4%以上（平成28年度より約0.08ポイントの増加）、コーちゃんバスは3.3%以上（平成28年度より約0.32ポイントの増加）と設定します。

図 人口推移と公共交通利用者数の推移予測  
（公共交通利用者数が人口と同じ割合で減少した場合）



### ＜不満度割合＞

各種施策の実施により、「乗り継ぎに関する情報や案内」及び「公共交通に対する満足度」における不満度割合は現状より改善されるものと想定し、「不満度割合の現状未満」を目標値として設定します。

### ＜市民等が主体的に取り組む事業の件数＞

市民等が主体的に取り組む事業は、現状では開催されていないものの、本計画で定める施策により新たに開催を予定しています。そこで、各季節で1件以上の開催を想定し、年間で4件以上と設定します。

## 9. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体(案)

### 1) 地域公共交通ネットワークの形成

本市が目指す交通将来像の実現に向け、各基本方針を踏まえた地域公共交通ネットワークを形成します。ここでは、地域公共交通ネットワークの形成に向けた考え方を整理します。

#### (1) 公共交通の機能分類

地域公共交通ネットワークの形成にあたっては、本市の公共交通を路線機能に応じ、「公共交通軸」「拠点内巡回」「拠点アクセス」「地域フィーダー」の4種類に分類します。なお、公共交通相互が連携を図ることで、その路線機能を補完します。

また、本計画で位置づける公共交通は、乗合輸送を前提としますが、公共交通の利用が困難な方については、日常生活及び社会生活を営む上で、安全、円滑、快適に移動することができるよう、行政が他の個別施策と連動することで、合理的配慮に基づいた運用や交通施設（車両、駅、バス停、案内表示、道路施設等）の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。

表 公共交通の機能分類

機能分類	路線機能
公共交通軸	本市及び浜松市や豊橋市等の周辺市町を結び、通勤、通学、買物、観光等の広域的な移動ニーズに対応します。
拠点内巡回	都市拠点及び地域拠点の周辺地域内において、拠点駅（鷺津駅、新所原駅、新居町駅）とその周辺の主要施設を結び、買物、通院、観光等の様々な移動ニーズに対応します。
拠点アクセス	各地区拠点と拠点駅を結び、通勤、通学、買物、通院等の地区間の移動ニーズに対応します。
地域フィーダー	公共交通軸、拠点内巡回、拠点アクセスがサービスできない地域において、地域住民が選択した移動手段により、地域内の集落と地区拠点や拠点駅等を結ぶ移動ニーズに対応します。

## (2) 地域公共交通ネットワークの形成方針

各基本方針に基づく地域公共交通ネットワークの形成について、その形成方針を以下に示します。

### 【地域公共交通ネットワークの形成方針】

**形成方針1**：公共交通軸は現行のサービス水準を維持するとともに、県境を越える新たな路線の導入に向けた検討を進めます。

**形成方針2**：拠点内巡回及び拠点アクセスは、わかりやすく利用しやすい運賃体系を目指します。

**形成方針3**：地域フィーダーは、地域に適した運行方式を検討するとともに地域住民と行政が連携して運行します。

**形成方針4**：タクシーは、個別の移動ニーズに対応するとともに、鉄道やバスと一体となって公共交通としての役割を担います。

**形成方針5**：拠点駅（鷺津駅、新所原駅、新居町駅）では、公共交通相互が連携するために乗継利便性を強化します。

### (3) サービス確保の考え方

地域公共交通ネットワークの形成方針に基づき、各公共交通の機能分類別のサービス確保の考え方を以下に示します。

表 公共交通の機能分類別のサービス確保の考え方

機能分類	サービス確保の考え方	実施主体	該当する路線
公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行のサービス水準を維持します。</li> <li>・ 市内と隣接市をはじめとした周辺市を結ぶ広域な移動ニーズに対応します。</li> </ul>	交通事業者	東海道本線
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行のサービス水準を維持します。</li> <li>・ 市内と浜松市を結ぶ移動ニーズに対応します。</li> </ul>	交通事業者	天竜浜名湖線
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行のサービス水準を維持します。</li> <li>・ 市内と浜松市を結ぶ移動ニーズに対応します。</li> <li>・ 拠点駅において、公共交通軸や拠点巡回との乗継利便性の確保に留意した時刻を検討します。</li> </ul>	交通事業者	浜名線
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県境を越えるバス路線を検討します。</li> <li>・ 市内と豊橋市を結ぶ移動ニーズへの対応を検討します。</li> <li>・ 新所原駅周辺地区のニーズに留意するとともに、公共交通軸との乗継利便性の確保に留意した時刻を検討します。</li> <li>・ 利用者にとって、わかりやすく利用しやすい運賃体系を検討します。</li> </ul>	行政 交通事業者	県境を越える新設路線
拠点内巡回	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市拠点及び地域拠点の周辺地域内において、拠点駅とその周辺の主要施設を経由する路線とします。</li> <li>・ 概ね1時間に1本の運行頻度を確保します。</li> <li>・ 拠点駅において、公共交通軸、都市間幹線、拠点アクセス交通との乗継利便性の確保に留意した時刻を設定します。</li> <li>・ 運行時間帯は、拠点駅及びその周辺の主要施設の利用時間帯や行き帰りの利便性を踏まえ設定します。</li> <li>・ 利用者にとって、わかりやすく利用しやすい運賃体系を検討します。</li> </ul>	行政	コーちゃんバス
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 個別の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、公共交通としての役割を担います。</li> </ul>	交通事業者	タクシー
拠点アクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各地区拠点と拠点駅を直接結ぶ路線とします。</li> <li>・ 概ね1～2時間に1本の運行頻度を確保します。</li> <li>・ 都市間幹線や地域アクセス交通との競合を回避したルート及びダイヤを設定します。</li> <li>・ 都市間幹線、拠点巡回、地域アクセス交通との乗継利便性の確保に留意した時刻を設定します。</li> <li>・ 利用者にとって、わかりやすく利用しやすい運賃体系を検討します。</li> </ul>	行政	コーちゃんバス 自主運行バス浜名線
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 個別の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、公共交通としての役割を担います。</li> </ul>	交通事業者	タクシー
地域フィーダー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行形式は定時定路線またはデマンド型交通とし、地域住民と行政が連携しながら、導入を検討します。</li> <li>・ サービス内容は地域のニーズや実状を踏まえ、地域住民が主体的に設定します。</li> <li>・ 公共交通軸や拠点アクセスとの競合を回避したエリア、ルート、ダイヤを設定します。</li> <li>・ 拠点内巡回や拠点アクセスとの乗継利便性の確保に留意した時刻を設定します。</li> <li>・ 利用者にとって、わかりやすく利用しやすい運賃体系を検討します。</li> </ul>	地域住民 行政	導入検討路線
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 個別の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、公共交通としての役割を担います。</li> </ul>	交通事業者	タクシー

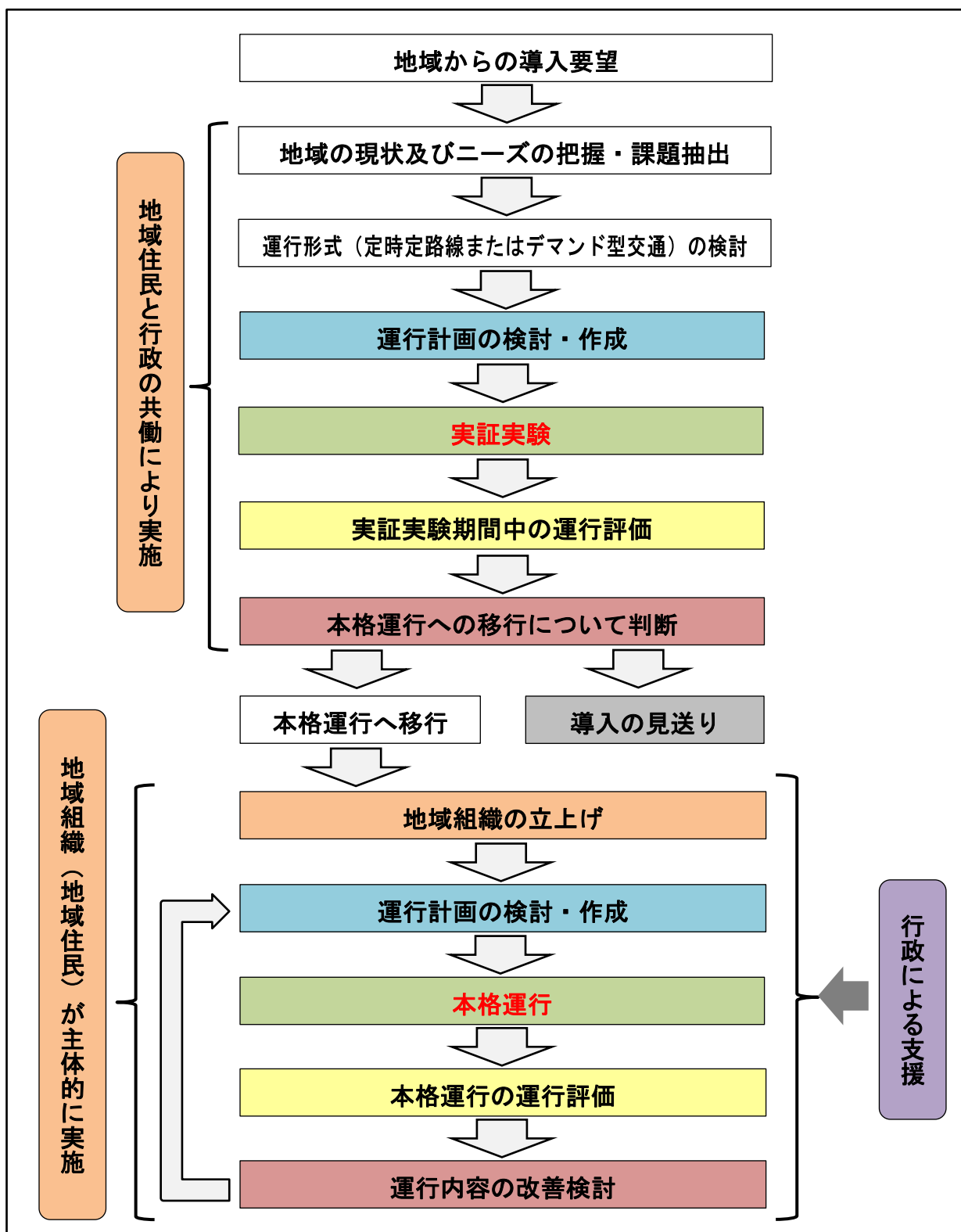


#### (4) 地域フィーダーの検討の流れ

地域フィーダーの導入にあたっては、地域から導入の要望が挙げられた地域において、本計画の基本方針や地域公共交通ネットワークの形成方針に基づくとともに、「地域フィーダー導入フロー」に示すとおり、地域住民と行政が連携しながら、導入に向けた検討及び導入後の運行を行います。

なお、導入にあたっての具体的な“判断基準”や“取り組み内容”等については、本計画策定後、湖西市地域公共交通会議にて設定します。

図 地域フィーダー導入フロー



【参考 地域構造とデマンド型交通の運行方式の関係性】

表.1-1-1 中部運輸局管内の導入事例から見た地域構造と運行方式との関係性

地域構造 運行方式	人口密度（高い←・・・・・・・・・・→低い）	
	郊外部～農村部 市街化調整区域 ～ 非線引き区域	農村部～山間部 非線引き区域 ～ 都市計画区域外
定路線型	<p>＜導入ケース少ない＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線定期型バスの廃止代替として導入する場合などは、他に比べ運行方式の分かりやすさから導入されるケースあり。</li> <li>▲比較的面的に居住地が分布している当該エリアは、ルート設定する定路線型では、カバーできるエリアが限定され、交通空白地域が解消されにくい。</li> </ul>	<p>＜導入ケース多い＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○山間部の特定道路の沿道に居住地が分布する当該地域構造での導入に向いている。</li> <li>○麓のまちに立地する目的施設とつなぐため、移動距離が比較的長くなることから、ルート設定する定路線型が最も運行効率が高い。</li> <li>○半島部・島しょ部でも同様。</li> <li>▲ルートが冗長になりやすい。</li> </ul>
迂回ルート・ エリアデマンド型	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地域をカバーする場合に向いている。</li> <li>▲カバーエリアが拡大するに従って、ルートが冗長になる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地域をカバーする場合に向いている。</li> </ul>
自由経路 ミーティングポ イント型	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線定期型バス等の導入状況に応じて、カバーエリアを広くしたい場合でも導入できる。</li> <li>○ミーティングポイントの設置箇所て居住地のカバーエリアや目的施設を限定できる。地域を複数ゾーンに区分し、ゾーン内移動・ゾーン間移動とするなど、運用面での自由度が高い。</li> <li>▲路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○山間部等でも居住地分布が分散傾向にあり、また、目的施設も特定道路に集中していない場合など、ルート設定が難しいケースでは、導入しやすい。</li> <li>▲道路条件や利用量に応じて、目的到達時刻にばらつきが生じる。</li> </ul>
自由経路 ドアツードア型	<p>＜導入ケース多い＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○メインシステムの路線定期型バスが導入された地域で、居住地と目的施設が近く、特定のエリアまたは対象者のみをカバーするケースでは比較的運行効率が高い。</li> <li>○居住地が分散して分布している場所で、停留所の設置箇所の特定が難しく、自宅前停車のニーズが高いケースでは有効な運行方式。</li> <li>▲路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。</li> </ul>	<p>＜導入ケース少ない＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自宅前停車のため利便性は高い。</li> <li>○高齢者や、病院利用等の利用者の限定を行う場合は、事業費用は限定できる。</li> <li>▲居住地と目的施設が離れて立地する山間部等では、利用者の移動距離が長くなり、運行効率が悪くなる。</li> <li>▲利用量等に応じて目的到達時刻にばらつきが生じやすい。</li> </ul>

○メリット

▲デメリット

資料：続・デマンド型交通の手引き

<宮タク（富士宮市）>

富士宮市では、鉄道や路線バスを補完するようにコミュニティバスが運行するとともに交通空白をカバーするデマンド型乗合タクシーの宮タク（自由経路ドアツードア型・固定ダイヤ型）を運行している。各エリアと街中エリアをドアツードアで結んでいる。



資料：続・デマンド型交通の手引き、富士宮市HP

<電話で予約バス（岐阜県可児市）>

可児市では、駅を中心とした放射状の公共交通ネットワークの一つとして電話で予約バス（自由経路ミーティングポイント型・固定ダイヤ型）を運行している。事前に予約窓口に電話するとオペレーターから停留所へのおよその到着時間が伝えられる。



資料：続・デマンド型交通の手引き

<機殿・朝見コミュニティバス（三重県松阪市）>

松阪市では、駅を中心に放射状にバスが運行されている。その1つである機殿・朝見コミュニティバス（迂回ルート・エリアデマンド型・固定ダイヤ型）は、廃止された路線バスのルートを踏襲しつつ、そこから離れた集落は予約があれば立ち寄る形式となっている。



資料：続・デマンド型交通の手引き

## (5) 公共交通の乗継環境と運賃体系

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に向け、各公共交通の運行サービスの設定だけでなく、乗継利便性を考慮した乗継環境の整備やわかりやすく利用しやすい運賃体系の設定が重要となります。ここでは、乗継環境の整備及び運賃体系の設定の考え方を整理します。

### ①乗継環境の整備の考え方

#### <乗継への配慮>

- ・バス路線相互の連携を高めるため、バス路線相互の乗継ぎにおいては、遅延時におけるバス待ちルールを設定するなど、バス路線相互の乗継ぎが円滑に行えるように配慮します。

#### <乗継案内、情報提供>

- ・乗継いで行くことができる「目的地」や「乗継先の路線」の情報が車内やバス停等で確認できるなど、利用者への適切な情報提供に留意します。
- ・主要施設や主要バス停にはバスロケーションシステムを導入し、運行情報の提供に留意します。

#### <乗継抵抗の軽減>

- ・バス路線相互の乗り継ぎにおいては、極力短い時間で乗継ぎが可能となるようにダイヤ設定に留意します。
- ・乗継ぎにより運賃負担が増大しないよう割引制度をします。
- ・拠点駅や地区拠点において、風除けやベンチ等の待合環境を整備することで、乗継利便性を向上します。

### ②運賃体系の設定の考え方

#### <運賃体系の設定>

- ・県境を越える新設路線、コーちゃんバス、自主運行バス浜名線は、一体となって市内の移動のしやすさを確保するため、平成 30 年 4 月に自主運行バス浜名線の対距離制運賃の見直しを行い、平成 31 年予定の路線再編において、ゾーンの簡素化等を検討します。
- ・導入検討路線は、地域ニーズを踏まえた運賃体系を設定します。ただし、バス路線やタクシー等の運賃と整合性を図るものとしします。

表 運賃設定の考え方

機能分類	該当する路線	運賃体系
公共交通軸	東海道本線	対距離制運賃
	天竜浜名湖線	対距離制運賃
	浜名線	対距離制運賃
	県境を越える新設路線	ゾーン制運賃
拠点内巡回	コーちゃんバス	ゾーン制運賃
	タクシー	対距離制運賃
拠点アクセス	コーちゃんバス	ゾーン制運賃
	自主運行バス浜名線	ゾーン制運賃
	タクシー	対距離制運賃
地域フィーダー	導入検討路線	地域ニーズ等を踏まえ設定
	タクシー	対距離制運賃

## 2) 公共交通の利用促進策

本市が目指す交通将来像の実現に向け、各基本方針を踏まえた公共交通の利用促進策を実施します。ここでは、(1)～(3)の事業において実施する施策の例を示すとともに、湖西市や他都市の施策事例を整理します。

### (1) 公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業

実施する施策の例
①公共交通利用に係る積極的な情報提供
・バス停（コーちゃんバス）の案内表示の多言語化の実施
・公共交通マップの企画・作成・見直し
・バス利用促進啓発ポスターの企画・作成・見直し
②分かりやすい運行情報・乗継情報の提供
・公共交通マップへのわかりやすい乗継情報の掲載
・拠点駅におけるバス乗り場の案内表示の設置
・車内での音声アナウンスの導入
・主要施設や主要バス停でのバスロケーションシステムの検討

＜公共交通マップの作成（愛知県小牧市）＞  
小牧市では、小牧市内を運行する公共交通を網羅した小牧市公共交通マップを作成し、公共交通の利用促進を図っている。



資料：小牧市

＜主要施設でのバスロケーションシステムの導入（愛知県安城市）＞  
安城市では、コミュニティバスに対しバスロケーションシステムを導入している。特に病院等の主要バス停に設置されているディスプレイにバスロケーションシステムと連動した運行ダイヤや乗継情報が映し出されている。



資料：安城市総合交通会議資料

## (2) 公共交通の利用を誘導する事業

実施する施策の例
①公共交通の割引運賃の導入
・バスの1日乗り放題券等の企画乗車券の導入
・天竜浜名湖線の小学校入学祝記念乗車券、敬老記念乗車券の発行
②モビリティ・マネジメントの実施
・小学生や高齢者を対象とした乗り方教室の開催
・公共交通利用促進のための動機付け資料の作成
・特定地域におけるモビリティ・マネジメントの実施
③免許返納者の優遇
・免許返納者への優遇措置の導入
④観光振興のための公共交通利用促進策の実施
・観光モデルルートの設定や市内バスツアーの実施

### <バス乗り方教室の開催（湖西市）>

湖西市では、コーちゃんバスの利用促進の一つとして、「コーちゃんバス乗り方教室」を、平成27年は市内3カ所、平成28年は5カ所の幼稚園で実施した。また、平成28年のふれあい広場では、乗り方教室（日本人：2回、外国人：2回（ポルトガル語、スペイン語、中国語））を実施した。



資料：中日新聞

### <転入者向けモビリティ・マネジメント（浜松市）>

浜松市では、転入者に対し、路線図や時刻表に加え、啓発冊子やバスの乗り方を説明した資料を配布している。啓発冊子では、公共交通利用のメリットを示しながら、「かしこいクルマの使い方」を提案している。



資料：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集

＜免許返納者への優遇措置の導入（湖西市）＞

湖西市では、免許返納者への優遇措置の導入を検討している。運転免許証の自主返納者や一定の病気を理由に運転免許証を取り消された方を対象にバスの無料乗車券の配布を平成 29 年 4 月から実施する。

**運転免許証の自主返納等をした方に  
バスの無料乗車券（2年間）を交付します！**

運転免許証の自主返納等をした方に、湖西市コミュニティバス等の無料乗車券を交付します。市内の移動にぜひコミュニティバス、自主運行バスをご利用ください。

**【対象者】** ① 湖西市民であること  
 ・有効期限内に、すべての運転免許証を自主返納された方  
 ・一定の病気<sup>※</sup>を理由に免許を取り消された方  
 ※ 平成 25 年 4 月以降に運転免許証を自主返納等をした方に限ります。

**【内 容】**  
 運転免許証の自主返納等をした方に、下記の手続きによりコミュニティバス・自主運行バスの無料乗車券を交付します。乗車料金は無料乗車券の交付による目から差引きます。ただし、一人一席の交付であり、再交付はしません。

**※1：一定の病気とは下記**  
 ○統合失調症、○てんかん、○痴呆性の失神、○癲癇発作の発症期間、○そううつ病、○重症の糖尿病の症状を呈する糖尿病、○その他の自動車等が安全な運転に必要な認知、判断、判断力、操作のいずれかに著しく低下することとなるおそれのある状態を呈する病状、○認知症、○目の見えにくいこと等の視覚障害等の安全な運転に支障を及ぼすおそれのある身体障害として認定されているものが当てはまる  
 ※アコール、麻薬、大麻、覚醒剤及び覚せい剤の使用は除く。

**＜手続きの方法・手順＞**

【自主返納の場合】	【一定の病気を理由に取り消された場合】
①湖西市警署1部の運転免許証交付窓口で、運転免許証の返納手続きをしてください。 ※本人が運転免許証を所持するうえ申請してください。 ※手数料は必要ありません。 ・運転経歴証明書が必要な場合には、手数料1,000円が必要です。ただし、お役所ごとの申請窓口にて、所定以上の年齢を対象とした「高齢者運転免許返納支援給付金取扱給付金申請書」を提出すれば、1,000円の減額が受けられます。 ②お役所市民協働センターにて、申請をします。	①お役所市民協働センターにて、申請をします。
<b>【必要なもの】</b> ○本人の顔写真（湖西市役所で撮影できます。付帯申請の場合はご本人の写真をご持参下さい） ○「申請による運転免許証の取消通知書」又は「運転経歴証明書」	<b>【必要なもの】</b> ○本人の顔写真（湖西市役所で撮影できます。付帯申請の場合はご本人の写真をご持参下さい） ○「申請による運転免許証の取消通知書」又は「運転経歴証明書」

**無料乗車券の  
 有効期間  
 平成 29 年  
 4 月 3 日から  
 10 年 3 月 31 日まで**

**【問合せ先】 湖西市役所市民協働センター  
 電話：053-376-6540**

資料：湖西市地域公共交通会議資料

＜1日乗車券の発行と観光モデルルートの設定（愛知県岡崎市）＞

岡崎市では、特定地域内の市内全バス路線が1日乗り放題になる「1dayフリー岡崎」を発行している。さらに「1dayフリー岡崎」の利用可能地域内に立地している観光スポットをバスで巡るモデルルートや鉄道とバスを利用して市内を観光するモデルルートを設定するとともに観光スポットへの公共交通でのアクセス方法を網羅した岡崎観光アクセスマップを作成している。



資料：岡崎市観光アクセスマップ「公共交通岡崎めぐり旅」

### (3) バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業

実施する施策の例
①関係機関と連携した取り組み
・市内商業施設と連携したバス到着アナウンスの実施
・バス停オーナー制度の継続実施
②地域や企業、学校と連携した取り組み
・各地域別の時刻表やモデルプランの作成
・バス停周辺における環境整備、清掃、緑化等
・夏休み小学生50円バスの継続実施
・中学校卒業予定者を対象とした利用啓発活動の実施
・企業が運行するバスとの連携する仕組みの検討
③交通事業者と連携した取り組み
・バスの日イベントでの啓発活動の実施
・高校生を対象とした利用啓発活動の継続実施
④コーちゃんバスを上手に利用する会の取り組み
・コーちゃんバスイメージアップの推進
・企画乗車券の企画
・観光モデルルートや市内バスツアーの企画
・バス車内でのあいさつ運動の実施

#### <バス停オーナー制度の実施（湖西市）>

湖西市では、バス停オーナー制度を実施しており、平成 28 年度現在、19 企業が 26 基のバス停について、バス停オーナー制度が活用されている。

#### 【平成 27 年度バス停オーナー事業者】

<商業施設>イオンタウン湖西、杏林堂、遠鉄ストア、クックマート、  
JA とびあ浜松（白須賀支店、湖西北支店）

<医療施設>浜名病院、新所原医院、あらい青葉クリニック、なかしま内科、  
いしはま医院、こいで整形外科・皮膚科、クリニック井田、  
すずき整形外科、西遠皮膚科アレルギークリニック、ありき眼科、  
長尾クリニック

<企業>プライムアースEVエナジー（株）、アスモ（株）

資料：湖西市



＜各地域別のモデルプランの作成（岐阜県各務原市）＞

各務原市では、コミュニティバスを利用して市内各地区から主要病院へ行く場合のモデルプランを作成し、コミュニティバスの利用促進に努めている。



資料：各務原市地域公共交通会議資料

＜夏休み小学生50円バスの実施（湖西市）＞

湖西市では、毎年夏休み期間中に小学生を対象とした夏休み小学生50円バスを実施した。夏休み前にはバスの利用例や乗り継ぎなどを記載したチラシを各小学校に配布した。

資料：湖西市

＜高校生を対象とした利用啓発活動の実施（湖西市）＞

湖西市では、市役所職員とバス事業者が共同で鷺津駅前広場にて高校生の通学送迎をする父兄に対し、コーちゃんバスの通学利用の呼び掛け通学用定期の紹介などを掲載した冊子やチラシなどを配布し、啓発活動を実施した。



資料：湖西市

### 3) 地域公共交通を育む仕組みの構築に向けた取り組み

本市が目指す交通将来像の実現に向け、地域公共交通を育む仕組みを構築するために多様な主体が連携・協働する取り組みを実施します。

取り組みの実施にあたっては、市民代表、交通事業者及び行政等で構成する「湖西市地域公共交通会議」及び「湖西市バス運行評価改善委員会」を継続的に開催するとともに、市民自らが主体性を持って活動する「コーちゃんバスを上手に利用する会」を立ち上げます。

また、地域フィーダーの導入及び運行にあたっては、対象地域の地域住民と行政が連携しながら地域フィーダーの導入に向けた検討やその運行を実施します。

表 多様な主体が連携・協働する取り組み

	役割及び主な取り組み内容	関係主体
湖西市 地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>各主体の代表者より構成する。</li> <li>公共交通全体の計画・事業の推進、計画の進捗管理、実施状況の点検・評価等を実施する。</li> </ul>	市民代表 関係団体（自治会や老人会等） 交通事業者（鉄道、バス、タクシー） 行政（国、県、市、等）
湖西市 バス運行評価 改善委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の公共交通（天竜浜名湖線、浜名線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバス）について、利用状況を評価し、その改善策を行政へ提言する。</li> <li>公共交通の利用促進策について、実施状況及びその効果を評価し、その改善策を行政へ提言する。</li> </ul>	市民代表 関係団体（自治会や老人会等） 交通事業者（鉄道、バス、タクシー） 行政（市）
コーちゃんバス を上手に利用する会	<ul style="list-style-type: none"> <li>コーちゃんバスイメージアップを推進し、コーちゃんバスのイメージアップに向けた各種施策を企画・実施する。</li> <li>コーちゃんバスの利用促進に向けた周知・PRを企画・実施する。</li> </ul>	地域住民 関係団体（自治会や老人会等） 行政（市）
地域フィーダーの導入 に向けた地域の取 り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域フィーダーの導入に向けた検討及び準備を行う。</li> <li>運行主体として地域フィーダーの運行を行うとともに、その評価・改善を行う。</li> <li>地域フィーダーの利用促進に向けた周知・PRを企画・実施する。</li> </ul>	地域住民 行政（市）

#### 4) 目標を達成するために行う事業の実施スケジュールと実施主体

「1) 地域公共交通ネットワークの形成」において定めた地域公共交通ネットワークの形成に向けた考え方、「2) 公共交通の利用促進策」において示した施策の例、「3) 地域公共交通を育む仕組み」において定めた多様な主体が連携・協働する取り組みを踏まえ、本計画において実施する事業を整理します。また、事業内容、実施スケジュール、実施主体を示します。

表 目標を達成するために行う事業(地域公共交通ネットワークの形成)

事業名	事業内容	実施スケジュール										実施主体	基本方針							
		←-----> 検討・準備					←-----> 実施						1	2	3	4				
		H29	H30	H31	H32	H33	H29	H30	H31	H32	H33									
上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期											
公共交通軸	①東海道本線																			
	・適正なサービスの提供【継続】	←----->										交通事業者	○	○						
	②天竜浜名湖線																			
	・適正なサービスの提供【継続】	←----->										交通事業者	○	○						
	③浜名線																			
	・現行サービス水準の維持【継続】	←----->										交通事業者	○	○						
拠点内巡回・拠点アクセス	④県境を越える新設路線																			
	・新設路線の検討	←----->										交通事業者 行政	○	○						
	①コーちゃんバス																			
	・現行路線の運行【継続】	←----->										交通事業者 行政	○	○						
	・路線の再編	←----->											○	○						
	・運賃体系の見直し	←----->											○	○						
地域 フィーダー	②自主運行バス浜名線																			
	・現行路線の運行【継続】	←----->										交通事業者 行政	○	○						
	・路線の再編	←----->											○	○						
	・運賃体系の見直し	←----->											○	○						
	タクシー	①導入検討路線																		
		・導入に向けた検討	←----->										地域住民 行政	○	○					
・実証実験																				
・本格運行(地域との合意を得る)		←----->										地域住民 交通事業者 行政	○	○						
乗継環境 の整備	①タクシー																			
	・公共交通としての機能・役割に応じた適正なサービスの提供【継続】	←----->										交通事業者	○	○						
乗継環境 の整備	①乗継拠点や主要なバス停の乗継環境整備																			
	・拠点駅や地区拠点での乗継利便性の向上	←----->										交通事業者 行政	○							

表 目標を達成するために行う事業(公共交通の利用促進策)

事業名	事業内容	実施スケジュール										実施主体	基本方針			
		←----- 検討・準備					-----> 実施						1	2	3	4
		H29		H30		H31		H32		H33						
上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期							
公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業	①公共交通利用に係る積極的な情報提供											行政				
	・バス停(コーちゃんバス)の案内表示の多言語化の実施	←-----	----->													○
	・公共交通マップの企画・作成・見直し	←-----	----->													○
	・バス利用促進啓発ポスターの企画・作成・見直し	←-----	----->									交通事業者 行政				○
	②分りやすい運行情報・乗継情報の提供											交通事業者 行政				
	・公共交通マップへのわかりやすい乗継情報の掲載等	←-----	----->													○
・拠点駅におけるバス乗り場の案内表示の設置	←-----	----->													○	
	・主要施設や主要バス停でのバスロケーションシステムの検討	←-----	----->								行政				○	
公共交通の利用を誘導する事業	①公共交通の割引運賃の導入											交通事業者 行政				
	・バスの1日乗り放題券等の企画乗車券の導入	←-----	----->												○	
	・天竜浜名湖線の小学校入学祝記念乗車券、敬老記念乗車券の発行【継続】	←-----	----->												○	
	②モビリティ・マネジメントの実施											交通事業者 行政				
	・小学生や高齢者を対象とした乗り方教室の開催【継続】	←-----	----->												○	
	・公共交通利用促進のための動機付け資料の作成	←-----	----->								行政					○
		・特定地域におけるモビリティ・マネジメントの実施	←-----	----->												
	③免許返納者の優遇											行政				
	・免許返納者への優遇措置の導入	←-----	----->												○	
	④観光振興のための公共交通利用促進策の実施											行政				
・観光モデルルートの設定や市内バスツアーの実施	←-----	----->												○		
バスへの愛着(マイバス意識)を高める事業	①関係機関と連携した取り組み										関係団体					
	・市内商業施設と連携したバス到着アナウンスの実施	←-----	----->											○		
		・バス停オーナー制度の継続実施【継続】	←-----	----->							行政				○	
	②地域や企業、学校と連携した取り組み										地域住民 行政					
	・バス停周辺における環境整備、清掃、緑化等	←-----	----->											○		
	・夏休み小学生50円バスの継続実施【継続】	←-----	----->							関係団体 行政					○	
	・中学校卒業生予定者を対象とした利用啓発活動の継続実施等	←-----	----->											○		
	③交通事業者と連携した取り組み										関係団体 行政					
	・バスの日イベントでの啓発活動の実施等	←-----	----->											○		
	④コーちゃんバスを上手に利用する会の取り組み										地域住民 交通事業者 行政					
・コーちゃんバスイメージアップの推進	←-----	----->											○			
	・企画乗車券の企画等	←-----	----->										○			

表 目標を達成するために行う事業(地域公共交通を育む仕組みの構築に向けた取り組み)

事業名	事業内容	実施スケジュール										実施主体	基本方針			
		←----- 検討・準備					-----> 実施						1	2	3	4
		H29		H30		H31		H32		H33						
上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期							
多様な主体による取り組み	・湖西市地域公共交通会議の継続的開催【継続】	←-----	----->								地域住民 交通事業者 行政				○	
	・湖西市バス運行評価改善委員会の継続的開催【継続】	←-----	----->											○		
	・コーちゃんバスを上手に利用する会の立上げ・継続的開催	←-----	----->											○		

## 10. 計画の達成状況の評価に関する事項(案)

### 1) 評価・検証の基本的考え方

本計画で定める各種施策を計画的及び効果的に実施するため、湖西市地域公共交通会議がP D C Aサイクルを実施します。P D C Aサイクルの実施にあたっては、以下に示す「本計画における評価・検証の基本的考え方」に基づくものとします。

#### 【本計画における評価・検証の基本的考え方】

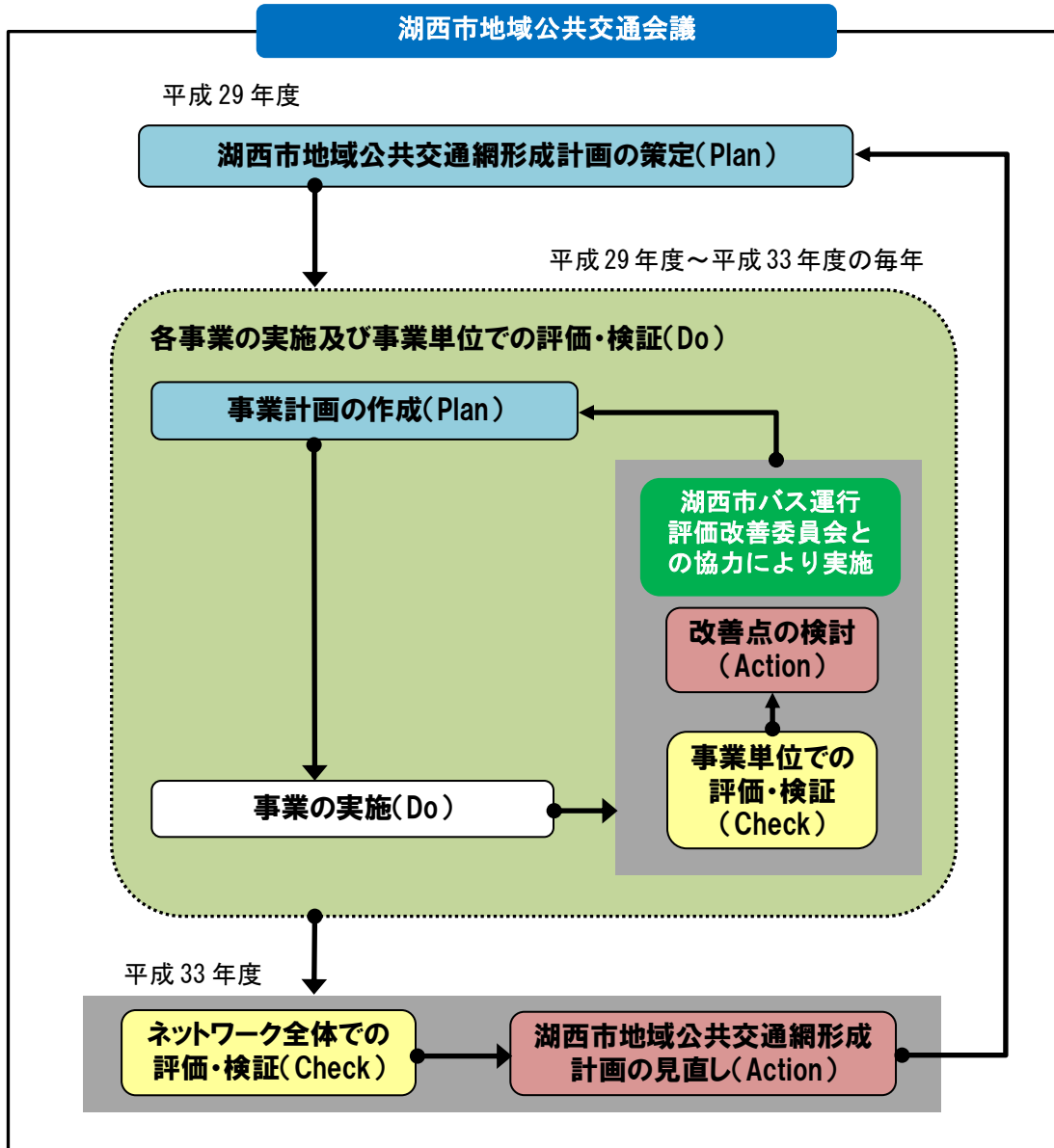
計画策定年度から毎年実施する事業単位での評価・検証と目標年次におけるネットワーク全体での評価・検証を実施します。

事業単位での評価・検証は、実施状況及びその効果を検証するため、評価指標及び評価基準に基づき、湖西市バス運行評価改善委員会と協力して計画策定翌年度から毎年実施します。評価基準が達成できていない場合は、事業毎にその要因を分析し、改善点を検討・実施します。

ネットワーク全体での評価・検証は、本計画の達成状況を検証するため、評価指標及び評価基準に基づき目標年次に実施します。評価基準が達成できていない場合は、事業毎にその要因を分析し、改善点を検討・実施します。

目標年次には、ネットワーク全体での評価・検証及び改善点の検討に基づき、本計画の見直しを行います。

図 本計画におけるPDCAサイクルの実施イメージ



## 2) 事業単位での評価・検証

事業単位での評価・検証における評価指標については、事業計画を検討した段階で、湖西市地域公共交通会議にて定量的な評価指標及び評価基準または定性的な評価指標を検討し設定します。

評価指標を設定した後、湖西市バス運行評価改善委員会が別途実施する調査データ、交通事業者や関係団体より提供されるデータ、各地域組織が把握するデータ等を用いて、湖西市地域公共交通会議と湖西市バス運行評価改善委員会との協力により評価・検証を行います。

なお、天竜浜名湖線、浜名線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバスの運行にあたっては、以下に示す評価指標及び評価基準により事業単位での評価・検証を行います。ただし、自主運行バス浜名線とコーちゃんバスについては、路線再編を行う段階で評価基準を見直します。

また、導入検討路線の評価基準は、運行計画や地域の実情を踏まえ、設定します。

表 事業単位での評価・検証における評価指標(天竜浜名湖線、浜名線、自主運行バス浜名線、コーちゃんバスの運行)

評価指標	評価基準	
市内駅の1日当たり乗車人数	天竜浜名湖線	435人/日 以上
1便当たり平均乗車人数	浜名線	3.2人/便 以上
	コーちゃんバス	3.7人/便 以上
	自主運行バス浜名線	4.7人/便 以上
利用者1人当たり運行経費	浜名線	312円/人 以下
利用者1人当たり市負担金	コーちゃんバス	682円/人 以下
	自主運行バス浜名線	280円/人 以下

※ 市内駅の1日当たり乗車人数(人/日) = 市内駅の年間乗車人数(人) / 年間運行日数(日)

※ 1便当たり平均乗車人数(人/便) = 年間乗車人数(人) / 年間運行便数(便)

※ 利用者1人当たり運行経費(円/人) = 年間経常経費(円) / 年間乗車人数(人)

※ 利用者1人当たり運行経費(円/人) = 年間市負担金(円) / 年間乗車人数(人)

※ 市内駅の1日当たり乗車人数(人/日)は、434.8人/日(平成27年度)

※ 現行の1便当たり平均乗車人数は、浜名線：3.19人/便(湖西市役所～新弁天間・平成27年度)、自主運行バス：4.71人/便(平成27年度)、コーちゃんバス：3.74人/便(平成27年度)

※ 現行の利用者一人当たり運行経費は、浜名線：312円/人(湖西市役所～浜松駅間・平成28年度)

※ 現行の利用者一人当たり市負担金は、自主運行バス：280.3円/人(平成27年度)、コーちゃんバス：682.4円/人(平成27年度)