

令和 7 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

湖西市地域公共交通活性化協議会 (湖西市)

平成 22 年 3 月 19 日設置

令和 4 年 3 月 22 日 湖西市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和 4 年 4 月～令和 8 年 3 月)

評価対象の地域公共交通確保維持事業
・ 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

■ 湖西市の概要

- 人口：56,667人（R7.12末）
 - 特徴：
 - ・ 1事業所あたりの製造品出荷額等 静岡県下第1位
 - ・ 低い公共交通分担率：湖西市**6.3%**（全国19.1%）
 - 公共交通機関：
 - ・ J R東海道本線（3駅）
 - ・ 天竜浜名湖線（4駅）
 - ・ 一般乗用タクシー（1社）
 - ・ コミュニティバス（コーちゃんバス）
 - ・ デマンド型乗合タクシー（コーちゃんタクシー）
 - ・ 企業シャトルB a a S（2社）
- ※ 民間のバス事業者が撤退（R3.10～）

企業シャトルBaaS
(デンソー線)
県境を跨いだ運行

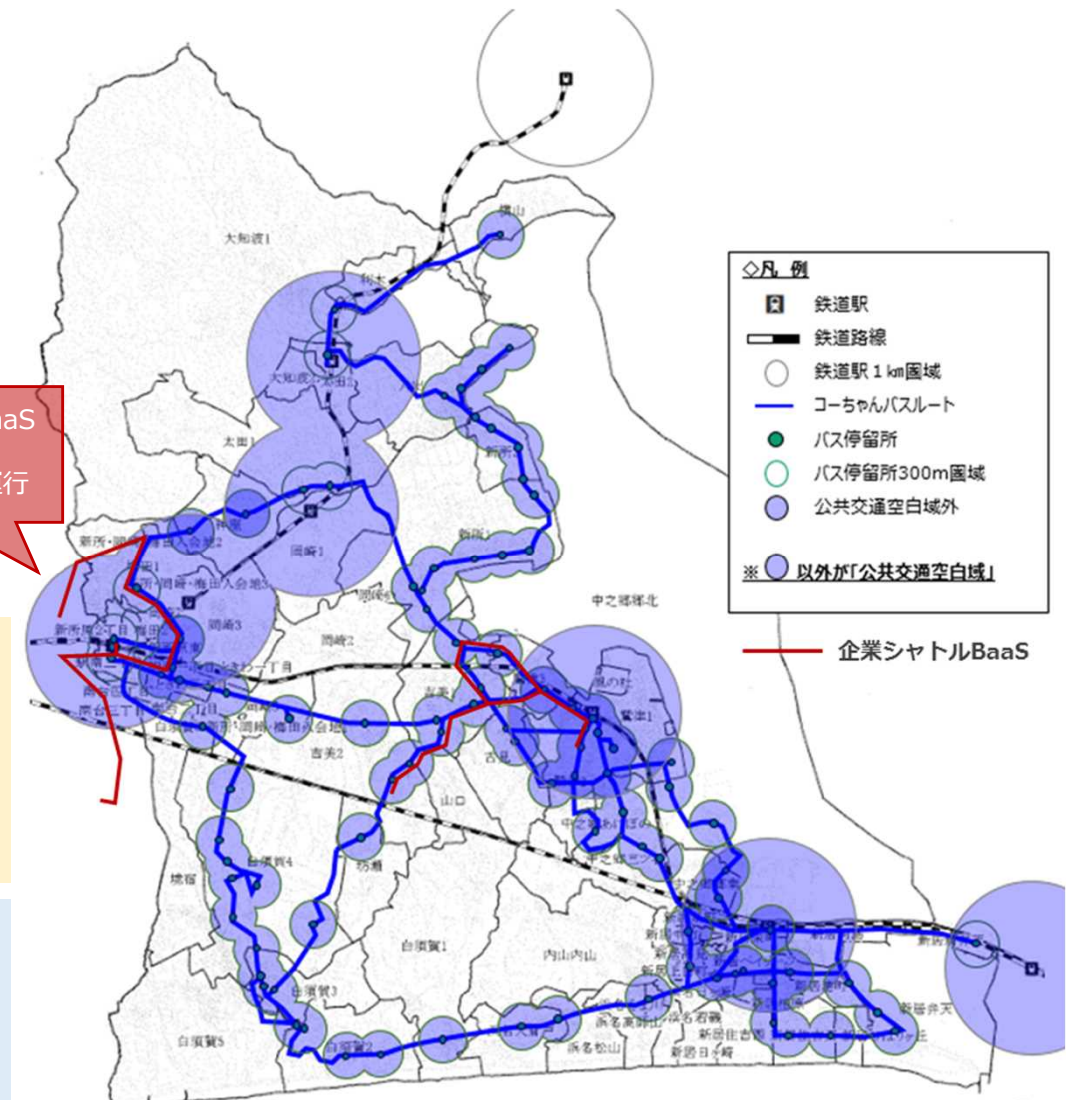
■ 地域公共交通計画

● 現計画：令和4年度～7年度

- 目標1：安心して暮らせる公共交通サービスへ
 - 目標2：魅力ある公共交通サービスへ
 - 目標3：持続可能な公共交通サービスへ
- 実現のために、15の個別事業を実施（K P I：7個）

● 次期計画：令和8年度～11年度 ※パブコメ中

- 「安心・魅力・持続可能」の3つの目標は継承しつつ、
- ・ 全13の個別事業にK P Iを設定（K P I：13個）
- ・ 個別事業の達成が目標の達成につながることを意識
- ・ コーちゃんバス、コーちゃんタクシー、企業シャトルB a a Sの役割分担を明確にした公共交通体系を目指す。



※ 市内全域でコーちゃんタクシーが運行

■令和7年度までの主な取り組み

3つの柱で築く、市民が**選択できる**交通環境の構築

コーちゃんバス



- ・ 市内公共交通の軸
- ・ **まとまった需要**に対応
- ・ 鉄道駅と生活拠点を結ぶ
- ・ 輸送量：大量輸送
- ・ 運賃：200円

令和6年10月～
ダイヤ改正

コーちゃんタクシー



- ・ コーちゃんバスでは拾いきれない、ドアツードアの**個人移動**に対応
- ・ 輸送量：少量輸送
- ・ 運賃：500円

令和7年10月～
サービス拡充

企業シャトルBaaS



- ・ コーちゃんバスの補完
- ・ 企業と連携し、**手薄なエリア・時間帯を埋める**
- ・ 輸送量：少量～中量輸送
- ・ 運賃：100円

令和8年1月～
通年運行

上記3つの事業の連携により、計画の3つの目標（安心・魅力・持続可能性）を実現する。

フィーダー補助

～ 交通ネットワークの確保維持改善、国庫・県補助の活用 ～



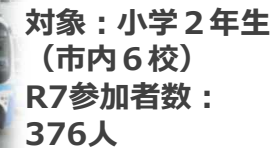
- ① **大幅な路線・時刻表の改正**
 - ・ 1 路線削減で経費削減しつつ、通学利用が増加。
 - ・ J R 鷺津駅や市役所での乗換時間を改善。
- ② **免許返納者への優遇措置の変更**
 - ・ 助成券を「2 年間無料」から「永年半額」へ。

① **利用者数** 85,580人 (R6.10-R7.9)
前年比**107.1%** (+**5,648**人)

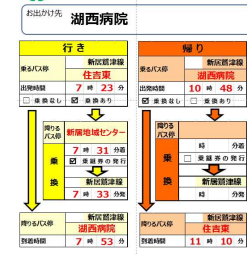
② **助成券交付者数** 209人 (R6.4-R7.3)
前年比**177%** (+**102**人)

- ・ **課題**：日中は利用者数が少なく非効率。
- ・ **対策**：車両の小型化や路線・ダイヤの集約。

- ・ 乗り方教室



・ 私の時刻表



あなた専用の
時刻表を無料
で作成。
R7.4~12月
作成数：10件

- 車內外廣告收入



- 小学生夏休み運賃割引
半額運賃+お盆無料



- **G T F Sの整備**



- ・ **バス停オーナー制度**



■令和7年度までの主な取り組み

「交通空白」解消

② 【コーちゃんタクシー】 「交通空白」の解消に向けた段階的拡大



■ サマリー

平成30年の実証実験開始から段階的にエリアを拡大し、令和6年10月に市内全域をカバー。令和7年10月からは更なるサービス拡充の実証運行を開始。

■ 令和7年度 サービス拡充の内容

- ① 運行日：土・日曜、祝日の運行開始
- ② 乗降場所：指定施設を約4倍に増加
- ③ 便数：10便/日→24便/日（1時間に1本→30分に1本）
- ④ 運行時間：7時台、18時台を追加
- ⑤ その他：指定施設間移動の解禁
運賃の改定（市内均一ワンコインへ）

※「令和7年度『交通空白』解消緊急対策事業」を活用

■ 出前講座（34回） （R7.7~12月）



■ 報道機関で紹介（7社） （R7.10月）



【取組成果】

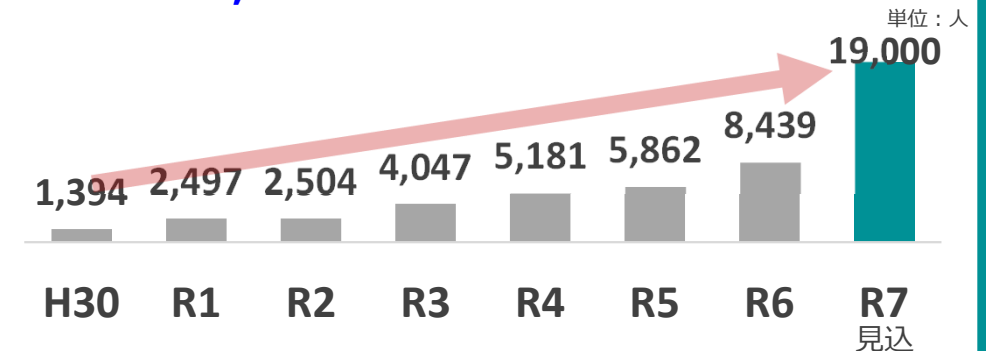
● 利用者数

（R6.10~R7.9；市内全域化後）

11,827人、前年比186.7%、前年差+5,491人

（R7.10~；サービス拡充後）

月平均：**2,000人超**、拡充前9月比 約**1.6倍**



【課題と対策】

- ・ 課題：「利便性」と「市の負担額」のバランスの確保（「市の負担額」の上限設定をどこに置くか、判断が難しい。）
 - ・ 対策：乗合率向上の周知強化、コーちゃんバス及びコーちゃんタクシーの見直し
- **この点、ご助言いただけますと幸いです。**

■令和7年度までの主な取り組み

輸送資源の活用

③【企業シャトルBaaS】官民連携による輸送資源の有効活用



■コンセプト

- ・市内企業協力の下、企業の工場間を行き来する従業員用のシャトルバスを地域住民も利用可能にすることで、低コストでコーちゃんバスを補完する役割を担い、持続可能な移動が可能。
- ・運行協力企業（デンソー様、浜名湖電装様）、愛知県豊橋市、BaaS研究会（交通会議の分科会、市内9企業）、沿線の商業施設等と連携。

■5年間の実証実験

年度	主な取組	課題・対策
R 2	アプリ予約で開始	アプリへの抵抗感が高い
R 3	市公式LINEの活用	高齢者のデジタルデバインド
R 4	自動音声予約サービス、豊橋市ヘルートを拡大	予約自体への抵抗感、便数の少なさ
R 5	路線拡大、オンライン決済の導入	依然として自発的な利用が低調
R 6	予約・事前登録の不要化	利用実績に応じた効率的なルート設定

【取組成果】

- ・ 予約不要化が利用のハードルを大幅に下げた。
- ・ 令和8年1月から通年運行へ移行決定。
- ・ データに基づく最適化：令和6年度の利用実績を分析し、利用が少ない便を削減。車両を5割（2台）削減しつつ、利用者の9割を維持できる想定。運行経費の大幅な削減を実現。

【課題と対策】

- ・ 課題：利用者数の増加と認知の拡大
- ・ 対策：周知の強化（初：広報こさい掲載&沿線自治会へチラシの配布・回覧）、沿線商業施設と連携したイベントやクーポン企画等の実施。

■令和7年度までの主な取り組み

「共創・MaaS」

④ 【共創・MaaS】市内の「交通空白」の調査・分析、公共ライドシェア実証運行

令和6年度

令和6年度共創・MaaS実証プロジェクトの活用

（1）共創モデル実証運行事業

- ・ 運転手不足の課題解決のため、公共ライドシェアの実証運行に向け、杉木先生や交通事業者協力の下、「交通空白」の調査・分析と仕組みの検討を行った。

「土曜日の午前中に交通空白の可能性がある」と推測できたため、次年度に実証運行を行い、仕組みの検討及び受容性等を把握する。

（2）モビリティ人材育成事業

- ・ 公共交通の人材育成を目的に、3市（浜松市、磐田市、湖西市）や全自連と連携し、シンポジウム、勉強会を開催した。



第1回勉強会の様子

R6.11/27 シンポジウム
R6.12/23 第1回勉強会
R7.1/14 第2回勉強会
R7.1/20 第3回勉強会

令和7年度

公共ライドシェアの実証運行



湖西市 有償運送車両
公共ライドシェア
中静交第13号

期間	令和7年10～11月 土曜日の午前中
車両	タクシー事業者の車両
運転手	市の職員（希望者11名） ※ 大臣認定の講習及びタクシー事業者の講習を受講
実績	計9回 （利用者15名） ※事故、トラブル等なし

※コーちゃんタクシーと同じスキーム

【取組成果】

- ・ 将来本格的な運転手不足が生じた際、早急に対応できる仕組みの一つとして、一定の有用性が確認できた。

【課題と対策】

- ・ 現時点では「需要<<供給」であり、今後はライドシェアを含め、あらゆる輸送資源を有効に活用した交通手段について継続的に検討する。

■評価①：現計画の成果指標 目標達成状況

目標	指標	基準値	目標値	実績値				達成状況	考察
		R2	R6	R3	R4	R5	R6		
① 安心	70歳以上の市民の公共交通に対する満足度	47.2%	67.0%	39.1%	38.2%	36.6%	29.3%	×	目標に大きく届かず。特に、郊外居住者の満足度が約17%と低い。バスの土日運行や自分に合うダイヤがない等の意見が多かった。コーちゃんタクシーのサービス拡充で改善を図る。
② 魅力	市民1人あたりの公共交通年間利用回数	1.28回/人	1.58回/人	1.25回/人	1.43回/人	1.46回/人	1.61回/人	○	目標達成。コーちゃんバスの路線改正（利用者数+5,648人/年）とコーちゃんタクシーのエリア拡大（利用者数+5,491人/年）が主な要因。
③ 持続可能	収支率	10.11%	16.00%	10.89%	11.65%	11.44%	11.83%	△	利用者数の増加による運賃収入の増加やコーちゃんタクシーの乗合率の向上による改善はできたが、人件費高騰が影響し、目標未達。ほぼ横ばいで推移。
	利用者1人あたりの市の負担額	1,018円	830円	1,010円	925円	960円	976円	×	コーちゃんバスよりも利用者1人あたりの市の負担額が高いコーちゃんタクシーの利用者比率が増加したことで、全体の市の負担額が増加。今後の対策が必須。

※ 凡例：○…目標達成、△…目標未達だが前年超え、×…目標未達かつ前年割れ

※ 目標②，③：コーちゃんバスとコーちゃんタクシーの合計値

■評価②：現計画の個別事業 K P I 達成状況

目標	K P I	基準値	目標値	実績値				達成状況
		R2	R6	R3	R4	R5	R6	
① 安心	コーちゃんタクシーの利用者数	2,506人	10,774人	4,047人	5,181人	5,862人	8,439人	△
	企業シャトルB a a Sの利用者数	248人	1,000人	494人 2か月	448人 6か月	269人 5か月	505人 5か月 年換算1,200人	○
	周知を行った利用可能な駐輪場の数	0カ所	10カ所	0カ所	1カ所	7カ所	10カ所	○
② 魅力	啓発チラシやSNSサービスを活用した情報発信回数	年3回	年14回	年10回	年14回	年16回	年18回	○
	夏休み小学生50円バスの利用者数	104人 (R3)	210人 (R7)	160人 (R4)	86人 (R5)	175人 (R6)	219人 (R7)	○
③ 持続 可能	コーちゃんタクシーの乗合率（全地区合計）	1.21人/台	1.30人/台	1.25人/台	1.27人/台	1.25人/台	1.32人/台	○
	コーちゃんバス1日1便あたりの利用者数	4.12人	7.27人	3.52人	3.99人	4.00人	5.82人	△

※ 凡例：○…目標達成、△…目標未達だが前年超え、×…目標未達かつ前年割れ

■次期計画（案）（R8～R11） 成果指標と今後の取組方針

【目標1】安心して暮らせる公共交通

【目標2】魅力ある公共交通

【目標3】持続可能な公共交通

—行きたいときにどこへでも行ける—

—使いたくなる、出かけたくなる—

—無理なく続けられる—

目標	成果指標	基準値 (R6/R7)	目標値 (R11)	主な個別事業
①	市民の公共交通に対する満足度 (①非運転者、②市民全体)	①32.9% ②31.1%	①50.0% ②50.0%	<ul style="list-style-type: none"> ・ コーちゃんバス路線の見直し ・ コーちゃんタクシーの制度検証 ・ 湖西市企業シャトルBaaSの運行 ・ 非運転者の移動支援 など
	市民1人あたりの 公共交通年間利用回数	1.61回	2.16回	
②	公共交通を利用する人の割合	6.3%	8.0%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通利用による付加価値の創出 ・ デジタル化の推進 など
③	収支率	11.83%	15.00%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通ネットワークの最適化 ・ コーちゃんタクシーの乗合率向上 ・ 運賃収入以外の収入確保 など
	利用者1人あたりの市の負担額	976円	960円	

■今後、特に注力したい取り組み

「公共交通ネットワークの最適化（利便性と効率性の向上）」

① 公共交通ネットワークの充実（コーちゃんバス、コーちゃんタクシーの見直し）

- ・ **コーちゃんタクシーの実証運行の効果・検証：**
利用データ等を分析し、サービス内容を精査。効率的な運行かつ市の負担増の抑制を図る。
- ・ **コーちゃんバス路線の見直し：**
上記も含めた利用等のデータを基つき、利用者のニーズに応じた路線や時刻表へ改定。無駄のカットを行い、利便性と効率性を両立させる。令和9年10月の改正を予定。
- ・ **関係機関との連携：**
例：今後の小中学校の統廃合や部活動の地域クラブ活動への移行などの課題について、教育委員会と連携し、路線の確保や学生回数券の検討等を実施する。

② 利用しやすい環境の構築（ソフト事業の充実）

- ・ **継続した利用啓発：**特に「出前講座」に注力し、地域住民の生の声を直接把握する。
- ・ **デジタル化の推進：**予約システムやデジタル回数券の導入、G T F Sデータの継続的な活用
- ・ **公共交通利用による付加価値の創出：**多様な関係者と連携したクーポン企画等の実施

③ あらゆる輸送資源のフル活用（B a a S等）

- ・ **関係者との定期的な議論の場：**
地域住民や民間企業等、関係者との協議を重ね、ネットワークの維持改善を図る。

将来的展望：需要と供給、市の負担額のバランスを継続的に見直しながら、実情に即した公共交通ネットワークの最適化を図ります。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	<ul style="list-style-type: none"> 「コーちゃんバス」の運行ルート変更について、利用者への積極的な周知を行い、引き続き利用の定着や利用促進に努められることを期待する。 	<ul style="list-style-type: none"> 小学生の乗り方教室、私の時刻表の作成等の利用啓発を実施 G T F Sデータの整備（新たに「Y a h o o ! 路線情報」、「駅すばあと」で検索が可能に） 	<ul style="list-style-type: none"> コーちゃんタクシーの実証運行を踏まえた、コーちゃんバス路線の見直しを行い、利便性と効率性の向上を図る。 上記見直しに併せ、乗車券のデジタル化や民間事業者との共同企画の実施等の検討を進める。
	<ul style="list-style-type: none"> 「湖西市版ライドシェア」の実証運行に向け、既存のタクシー事業者との協力を図り、利用者の利便性の向上に努められることを期待する。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者の協力の下、2ヶ月間公共ライドシェアの実証運行を実施。一定の有用性を確認できた。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共ライドシェアに限らず、企業シャトルB a a S等のあらゆる輸送資源を総動員し、利用者が選択できる交通手段を確保できるよう研究を重ねる。
	<ul style="list-style-type: none"> 湖西市地域公共交通計画は令和7年度に最終年度を迎えるため、計画の事業を着実に遂行するとともに、次期計画の策定について計画的に進められることを期待する。 	<ul style="list-style-type: none"> 現計画 ⇒交通会議にて最終評価の協議を実施 次期計画⇒現計画の残課題や各事業の役割分担を明記する等の改定作業を実施中 	<ul style="list-style-type: none"> 次期計画改定後、成果指標、K P Iを意識して、P D C Aサイクルで、各事業の実施、効果検証を行う。

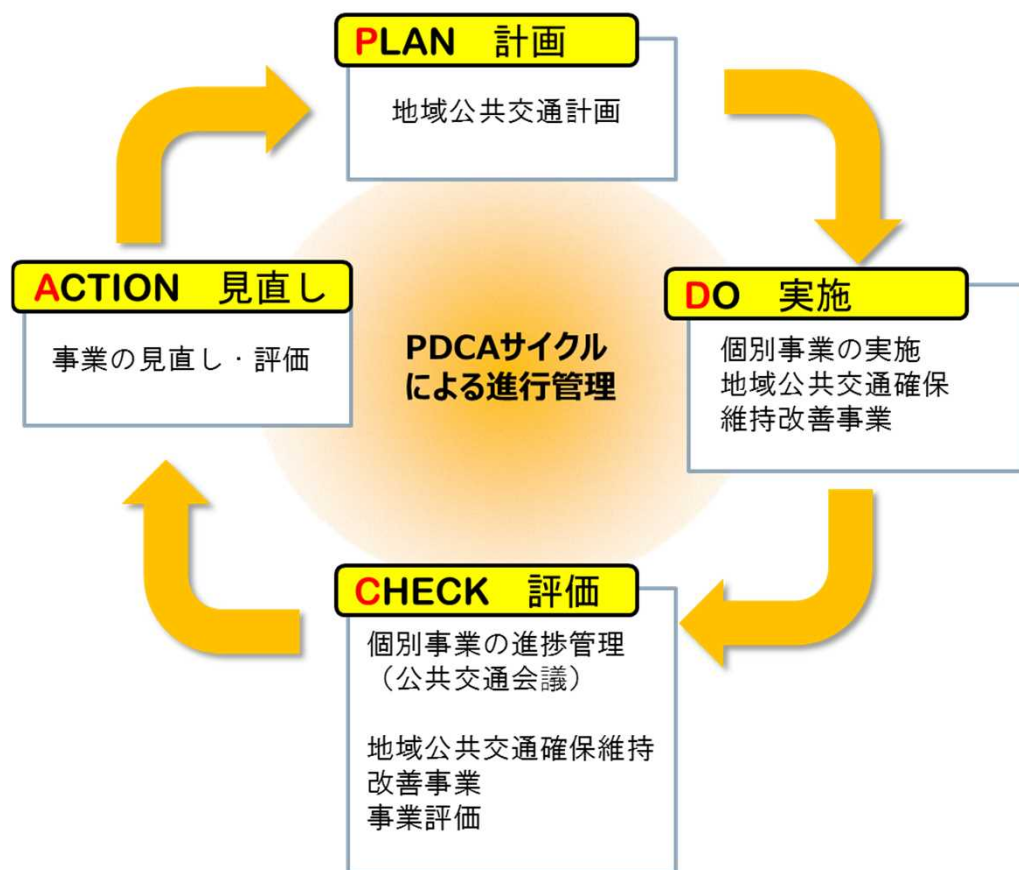
※前回：令和7年3月27日

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	<ul style="list-style-type: none"> 「コーちゃんバス」、「コーちゃんタクシー」、「企業シャトルB a a S」の特性を生かした役割分担により、さらなる利便性の向上につなげることを期待する。 	<ul style="list-style-type: none"> 令和6年10月に①コーちゃんバス路線の改正、②コーちゃんタクシーの市内完全全域化、③免許返納者への優遇措置変更（バス2年無料⇒永年半額）を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 月次で利用者数等のデータを分析し、路線改正の効果を検証し、次回の改正内容やソフト事業について引き続き検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> 「コーちゃんバス」については、通学、病院、買い物等の生活路線であることから、さらなる利便性の向上につなげることを期待する。 	<ul style="list-style-type: none"> 小学生の乗り方教室、私の時刻表の作成等の利用啓発を実施 G T F Sの整備（ナビタイム、グーグルマップ、ジョルダンで検索可能） 	<ul style="list-style-type: none"> 継続的な周知啓発活動を行う。 G T F Sを整備し、検索できるサイトを増やしていく。
	<ul style="list-style-type: none"> 「企業シャトルB a a S」の本格運行に向け、関係者の協働・共創の下、引き続き、利用者の要望等を踏まえ、利便性の向上につなげることを期待する。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行企業や愛知県豊橋市との協働・共創の下、令和6年度は5年間の実証実験最終年度とし、予約なし乗車の実施やキャッシュレス決済の導入等、利用者の促進を促し、令和7年度からの通年運行につなげた。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行企業等と密に連携し、令和7年度の通年運行の準備を進める。 協力民間事業者と連携し、移動＋付加価値（イベントやクーポン等）の実施を検討していく。

※前々回：令和6年3月21日

■ 推進体制

- ・ 「湖西市地域公共交通会議」が主体となり、事業の進捗管理を一元的に実施
- ・ 市民、利用者との意見聴取の場を定期的に設け、事業の進捗管理に活用
- ・ 個別事業の実行による評価や見直しを適切に行うことで、本計画を計画的・効果的に実施



■ 直近の交通会議開催実績：

令和6年度：第4回（12/19）、第5回（3/19）
令和7年度：第1回（6/26）、第2回（9/16）、
第3回（12/16）

次期計画（令和8年～令和11年）においても、このPDCAサイクルを継続し、市民の暮らしを支える、安心・快適な公共交通の実現を目指します。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年12月16日

協議会名： 湖西市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名・運行(航)区間・整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改善補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価	A・B・C評価	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
浜松バス株式会社	新居鷺津線 新居地区行き系統(第1便)	現交通計画と前回の事業評価結果に基づき以下の事業を実施した。また、今年度次期交通計画の改定作業を行っている。 ①コーちゃんバス路線の改正及びコーちゃんタクシーの市内完全全域化についての周知・利用促進 ・マップの全戸配布 ・GTFSの整備(新たに「Yahoo!乗換情報」、「駅すばあと」で検索が可能に) ・コーちゃんタクシーのサービスを拡充した実証運行の積極的な周知 ②利用啓発の実施 ・バス利用啓発チラシ(利用モデルなど)の作成・配布 ・個々の生活に合わせた時刻表「私の時刻表」の作成・配布 ・小学生夏休み50円バスの実施(お盆期間は無料) ・小学2年生への乗り方教室の実施 ・出前講座の実施 ③意見を聞く場の設置 ・意見交換会の実施 ④多様な交通手段の検討&実施 ・企業シャトルBaaS事業の5年間(R2-R6)の実証運行&通年運行の開始(R8.1～) ・公共ライドシェアの実証運行(R7.10-11) ・コーちゃんタクシーの実証運行(R7.10-R8.9)	A	A 【定量的な目標】 令和2年度(R2.4～R3.3)の利用者実績73,159人を上回る利用者を目標とする。 目標値:73,160人以上 実績値:85,580人(目標比117.0%、目標差+12,420人、前年比107.1%、前年差+5,648人) ※実績期間:R6.10-R7.9	小学生の通学利用が多い路線となっているが、鷺津地区や新居地区の病院や買い物施設への移動ニーズも多く、維持していく。 令和6年10月よりダイヤ改正。 令和6年10月から新設した。特別支援学校の高等部生徒の通学(復路)の利用が多いが、新居地区内の移動ニーズもあり、維持していく。 令和6年10月よりダイヤ改正。 鷺津地区の病院や買い物施設、鷺津駅への利用者が多く利用している路線であるため、鷺津地区への運行時間や他路線との乗り継ぎ環境を考慮したダイヤについて検討を行い、令和6年10月よりダイヤ改正。時間帯毎に利用実績を確認し、改正を検討する。
浜松バス株式会社	新居鷺津線 新居地区行き・循環系統(白須賀発)		A		
浜松バス株式会社	白須賀鷺津線 鷺津駅行き(第1便)系統		A		
浜松バス株式会社	白須賀鷺津線 鷺津方面行き(第2～5便)系統		A		
浜松バス株式会社	白須賀鷺津線 白須賀方面行き(第2～4便、第6便)系統		A		
浜松バス株式会社	白須賀鷺津線 白須賀方面行き(第5便)系統		A		

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
浜松バス株式会社	知波田入出線 鷺津方面行き(第1便)系統	前頁と同様	A	計画通り適切に実施された。	A 前頁と同様	通学、経路上に位置する事業所の通勤、鷺津地区の病院や買い物施設、鷺津駅の利用者が主な利用者のため、鷺津地区への運行時間や他路線との乗り継ぎ環境を考慮したダイヤについて検討を行い、令和6年10月よりダイヤ改正。時間帯毎に利用実績を確認し、改正を検討する。
浜松バス株式会社	知波田入出線 鷺津方面行き(第2便)系統		A	計画通り適切に実施された。		
浜松バス株式会社	知波田入出線 鷺津方面行き(第3便)系統		A	計画通り適切に実施された。		
浜松バス株式会社	知波田入出線 知波田方面行き(第2便)系統		A	計画通り適切に実施された。		
浜松バス株式会社	知波田入出線 鷺津方面行き(第5便)系統		A	計画通り適切に実施された。		
浜松バス株式会社	知波田入出線 知波田方面行き(第3便)系統		A	計画通り適切に実施された。		
浜松バス株式会社	知波田入出線 鷺津方面行き(第4便、第6便)系統		A	計画通り適切に実施された。		
浜松バス株式会社	知波田入出線 知波田方面行き(第1便、第4便)系統		A	計画通り適切に実施された。		

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
浜松バス株式会社	知波田入出線 鷺津方面行き(第7便)系統	前頁と同様	A	計画通り適切に実施された。	A 前頁と同様	前頁と同様
浜松バス株式会社	知波田入出線 知波田方面行き(第5便)系統		A	計画通り適切に実施された。		
浜松バス株式会社	岡崎太田鷺津線 鷺津方面行き(第1～3便)系統		A	計画通り適切に実施された。		収支率が悪かった岡崎循環線を廃止し、新所原駅から太田地区を経由し鷺津駅まで行く路線へ改正したことで、利用者は増加した。ただ、他系統との比較では、決して利用者数が多いわけではないため、引き続き実績を確認していく。 令和6年10月よりダイヤ改正。
浜松バス株式会社	岡崎太田鷺津線 岡崎方面行き(第1～3便)系統		A	計画通り適切に実施された。		
浜松バス株式会社	白須賀岡崎線 通学系統		A	計画通り適切に実施された。		

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和7年12月16日

協議会名：	湖西市地域公共交通会議
評価対象事業名：	地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）
地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	鉄道、バス、タクシーなどの地域の輸送手段を総動員し、多様化するニーズに対応することで、市民が安心して、いきいきと暮らせるまちを実現する。