

**令和5年度  
湖西市企業チャトルBaaS  
実証事業について**

# ■ 目次

## ① 令和5年度 実証実験の概要

主な変更点 など

## ② 実績報告

(1) 乗車実績

(2) 考察と今後の対策 など

## ③ 本格運行に向けた検討状況

・評価基準に基づく検証

## ④ 今後について

・社会実装に向けた令和6年度のスケジュール



## ②実績

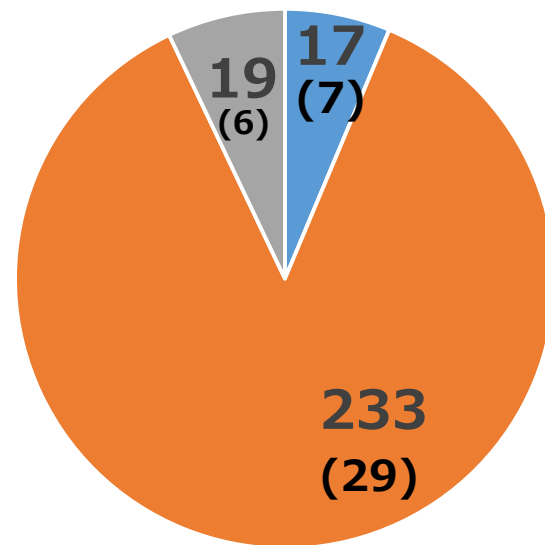
### ■ 9～1月の利用状況

期間：9月1日～1月31日（94日間 ソニー湖西サイト線のみ59日間）

#### ①延べ利用者数

路線名	9月	10月	11月	12月	1月	計
デンソー線 合計	27	39	34	32	104	236
巡回便	24	38	34	31	104	231
通勤便	3	1	0	1	0	5
ソニー湖西 サイト線	1	4	1	0	0	6
浜名湖電装線	1	6	4	6	10	27
3社計	29	49	39	38	114	269

#### ②利用者の内訳 ※カッコ内は実利用者数



■ 湖西市民 ■ 豊橋市民 ■ その他

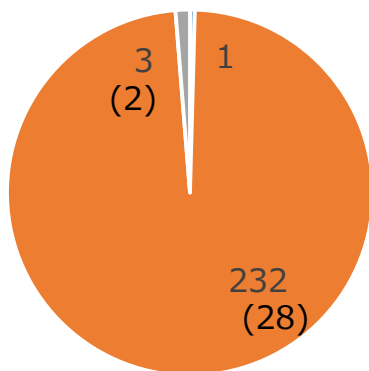
## ②実績

### ■ 9～1月の利用状況

期間：9月1日～1月31日（94日間 ソニー湖西サイト線のみ59日間）

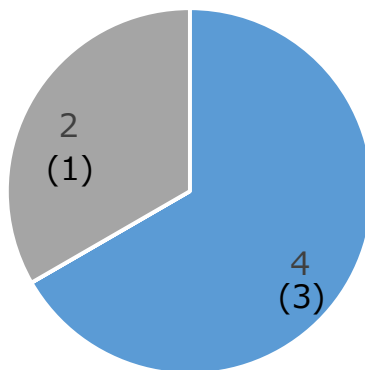
### ③各線利用者の内訳 ※カッコ内は実利用者数

デンソー線



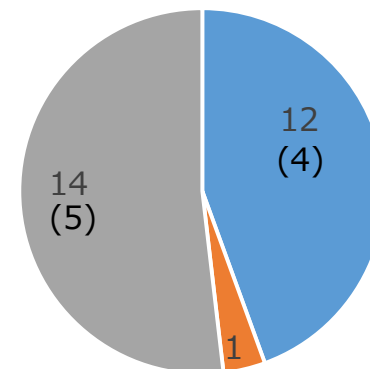
■ 湖西市民 ■ 豊橋市民 ■ その他

ソニー湖西サイト線



■ 湖西市民 ■ 豊橋市民 ■ その他

浜名湖電装線



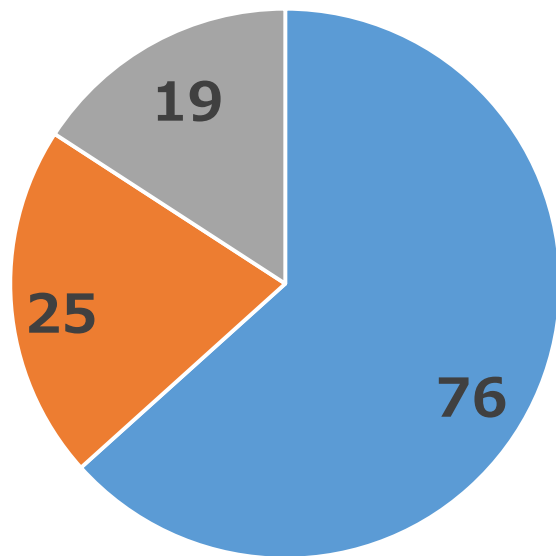
■ 湖西市民 ■ 豊橋市民 ■ その他

## ②実績

### ■ 9～1月の利用状況

期間：9月1日～1月31日（94日間 ソニー湖西サイト線のみ59日間）

#### ④登録者数



■ 湖西市 ■ 豊橋市 ■ その他市町村・関係者

#### ⑤回数券の販売状況

販売場所	券種	
	1枚 (100円)	11枚綴り (1部1,000円)
湖西市 都市計画課	14枚	11部
★天浜線 新所原駅	12枚	11部
★湖西市西部地域センター	0枚	2部
★豊橋市二川窓口センター	4枚	5部
★オンライン決済 (11/1～開始)	20枚	2部

★…令和5年度新規

## ② 考察

### ○令和5年度実証実験結果の考察と今後の対応

・延べ269人（1運行日あたり2.9人）の利用があった。

令和4年度の料金収受期間である10～1月の延べ利用者数は147人（1運行日あたり2.2人）であり、同期間中のイベント実施の効果や誘い合わせによる利用があったことを踏まえると、微増といえる。（令和5年度においても、沿線自治会住民による誘い合わせ利用は見られた）

・デンソー線の利用が多く、特に県境付近にお住まいの一部の豊橋市民による新所原駅周辺への移動が大多数を占めている。

→新所原地区の住民への周知・利用喚起が今後の課題である。

・乗車券販売実績を見ると、湖西市都市計画課以外での販売が全体の半数を超えており、販売場所を新規追加した効果があった。

→特に天竜浜名湖鉄道新所原駅では、都市計画課窓口とほぼ同数の販売実績であり、運行経路上で購入できるという利便性につながったといえる。

## ② 考察

### ○令和5年度実証実験結果の考察と今後の対応

・11月1日から開始した乗車券のオンライン決済による購入実績は、1枚券が20枚、回数券が2部であった。

→全販売場所で最も多く1枚券が購入された。複数枚数での購入が多く、全期間での購入傾向を捉えられると利用ニーズが見えてくる可能性がある。

・当初より予約不要としていたデンソー線（通勤便）に加え、11月13日よりデンソー線（巡回便）において一部のバス停間利用については予約不要とした。地域住民から最も多くの不満が出ていた予約制を、限定的でも不要としたことで利用増につながることを期待したが、効果発現は薄かった。

→乗降場所がともに限られることで、利用しづらさが残ったと思われる。本来は、一律予約不要とすることが望ましい。安全面や運行事業者の負担を考慮すると、バス停数のある程度絞った上で、一律予約不要での運行を実施したい。



# ③ 本格運行に向けた検討状況

## ① 定量的な視点：行政コストから見た効率性

### BaaSが「ある」場合、「ない」場合で比較



コーちゃんバス



コーちゃんタクシー



コーちゃんバス



コーちゃんタクシー



BaaS

### 例：利用者1人当たりの市の負担額の比較

・利用者がコーちゃんバスからBaaSへ行動変容することで、一人当たりの市の負担額は下がる。また、コーちゃんタクシーからBaaSへ行動変容することで、コーちゃんタクシー全域化に伴う将来的な需要過多が軽減される。

→公共交通全体ではBaaSがあることでコスト削減・市民サービス向上となり、地域移動資源であるBaaSの存在意義がある。

# ③ 本格運行に向けた検討状況

## 行政負担からの検証

- ・ コーちゃんバスは路線によりばらつきがあるが、全体では約927円/人のコスト。
- ・ 2,000人程度の乗車人数が確保できれば、負担額はコーちゃんバスと同等以下になる。（1運行日あたり全線往復計9人の利用があると年間約2,000人）

	運行経費 ①	運賃収入 ②	収入控除後 経費 ③ (①-②)	補助金 ④	市負担額 ⑤ (③-④)	乗車人数 ⑥	収支率 ②÷①	1人あたりの 市の負担額 ⑤÷⑥
R5実証実験にかかった費用	7,881,192	31,500	7,849,692	3,327,000	4,522,692	269	0.4%	16,813
R5実績を 年間に換算 ※1	10,000,000	64,600	9,935,400	4,000,000	5,935,400	646	0.6%	9,188
社会実装の 場合 ※2	2,800,000	200,000	2,600,000	800,000	1,800,000	<b>2,000</b>	7.1%	<b>900</b>

※1 「R5実績を年間に換算」の推計

- ・ 運行経費：燃料費、保険料の増額
- ・ 補助金：R5受入実績で推計
- ・ 乗車人数：R5実績から推計

※2 「社会実装の場合」の条件

- ・ 期間：1年間
- ・ 委託費（実験期間の評価、予約システム初期費用）を除く

# ③ 本格運行に向けた検討状況

## ② 定性的な視点：サービス水準（地域住民アンケート）

### BaaSが「ある」場合、「ない」場合で比較



コーちゃんバス



コーちゃんバス



BaaS

### 「30・60・120分毎に1本以上」の頻度に対する満足度を測定

- ・一定の公共交通頻度に対する満足度を測定し、コーちゃんバスにBaaSが加わることによる**頻度の増加を市民満足度の向上**として定性的な指標とした。
- ・利用実績と利用意向の差異についても聴き取り、潜在的な需要と課題を調査した。
- ・利用者本人だけでなく、送迎を担うその家族も含めた意向を調査した。

# ③本格運行に向けた検討状況

## (サービス水準に対する満足度の把握)

### 湖西市企業シャトルBaaS事業に関するアンケート調査

・1世帯でお2人の方からご回答をよろしくお願いいたします。(65歳以上の高齢者がいらっしゃいましたら優先的に回答をお願いします。単身世帯の場合はお1人の回答で結構です。)

- ・同封しております「湖西市企業シャトルBaaS事業について」を必ずお読みになった上でご回答をお願いします。
- ・アンケートは1人で1枚使用してください。
- ・当てはまる番号に「○」をつけてください。
- ・【 】内は自由に記述してください。
- ・可能な方は、右のQRコードよりWebにてご回答ください。

QR  
コード

#### 1 あなたの事について教えてください。

1-1 あなたの性別を教えてください。

1. 男性      2. 女性      3. その他

1-2 あなたの年齢を教えてください。

【      歳】

1-3 あなたの世帯人数を教えてください。

【      人】

1-4 あなたの世帯構成を教えてください。

1. 単身世帯      2. 夫婦のみ世帯      3. 夫婦と未婚の子のみの世帯  
4. 両親と子供夫婦世帯      5. ひとり親と未婚の子のみの世帯  
6. 三世帯世帯      7. その他の世帯

1-5 あなたの現在の住所を郵便番号で教えてください。

【郵便番号：〒      —      】

1-6 あなたの就業、就学状況を教えてください。

1. 正社員・公務員      2. 派遣社員・契約社員・パート・アルバイト  
3. 自営業・役員・その他      4. 学生  
5. 無職・休職中・長期休暇      6. 専業主婦・主夫

1-7 あなたは自動車（自動二輪含む）免許を持っていますか？

1. 持っている      2. 持っていない      3. 持っていたが返納した

1-8 あなたは現在自由に使える自家用車を持っていますか？

1. 持っている      2. 持っていない

1-9 あなたが利用することのある公共交通を教えてください。

(あてはまるものすべてに○)

1. コーちゃんバス      2. JR      3. 天浜線      4. コーちゃんタクシー  
5. タクシー      6. 企業シャトルBaaS      7. シャトルバス・スクールバス  
8. その他(      )      9. 公共交通を利用することはない

1-10 あなたの公共交通の利用頻度を教えてください。

1. ほぼ毎日      2. 週4~5回      3. 週2~3回      4. 週1回      5. それ以下

1-11 あなたを自家用車で外出先まで送迎できる人はいますか？

1. いない      2. 送迎できる同居人がいる  
3. 同居はしていないが送迎できる人がいる

1-12 あなたが外出先まで送迎される場合、だれに送ってもらいますか？

(あてはまるものすべてに○)

1. 親      2. 祖父母      3. 子供      4. 兄弟      5. 孫      6. 親族  
7. 知人      8. その他      9. 送迎されることがない

1-13 あなたが外出先まで送迎する場合、だれを送りますか？

(あてはまるものすべてに○)

1. 親      2. 祖父母      3. 子供      4. 兄弟      5. 孫      6. 親族  
7. 知人      8. その他      9. 送迎することがない

裏面に続きます →

# ③本格運行に向けた検討状況

## (サービス水準に対する満足度の把握)

### 2 企業シャトルBaasについてお聞きします。

2-1 BaaSの以下の内容についてどれくらいご存じでしたか？

- 【運賃】 1. 本アンケート前に知っていた 2. 本アンケートまで知らなかった
- 【時刻表】 1. 本アンケート前に知っていた 2. 本アンケートまで知らなかった
- 【予約方法】 1. 本アンケート前に知っていた 2. 本アンケートまで知らなかった
- 【運行経路】 1. 本アンケート前に知っていた 2. 本アンケートまで知らなかった

2-2 企業シャトルBaaSが本格的に運行された場合、利用したいと思いますか？

利用したいと思う場合は、利用頻度を答えください。使用したいと思わない場合は、その理由をお答えください。

1. 利用したいと思う → 利用頻度：【週に 〇 回程度】
2. 利用したいと思わない → 利用しない理由（当てはまるものすべてに○）
- ：1. 利用の仕方がわかりにくいから 2. 料金が高いから
3. 利用したい時間に運行されていないから 4. 予約が大変だから
5. 行きたい場所まで運行されていないから 6. バス停が遠いから
7. 企業の人との混乗に抵抗があるから 8. 利用のお誘いがなかったから
9. コーちゃんバスやコーちゃんタクシーが利用できるから
10. 自分で自動車を運転できるから 11. 家族に送迎してもらえるから
12. その他【 〇 】

2-3 企業シャトルBaaSを利用した場合、どのような効果が得られると思いますか？（あてはまるものすべてに○）

1. 自家用車の免許を返納できる 2. 外出機会が増える
3. 外出手段が変更できる 4. 行ける場所が増える
5. 移動にかかる費用が減る 6. 送迎の負担が軽減する
7. 家族の高齢者が免許を返納できる 8. 街の活性化につながる
9. その他【 〇 】

2-4 企業シャトルBaasにどのようなことを期待しますか？

（あてはまるものすべてに○）

1. 現在の利便性が向上すること 2. 自分の将来の利便性が向上すること
3. 高齢者の利便性が向上すること 4. 子供たちの利便性が向上すること
5. 地域住民の利便性が向上すること 6. 高齢者の自動車事故が減少すること
7. その他【 〇 】

### 3 公共交通のサービス運行頻度に対するお考えについてお聞きします。

3-1 お住まいの地区の朝夕の時間帯（7-9時、17-19時）の利用可能な公共交通の頻度が以下の場合について、あなたのお考えをお聞かせください。

【30分に1便程度の公共交通の頻度】

1. とても満足 2. 満足 3. どちらともいえない 4. 不満 5. とても不満

【1時間に1便程度の公共交通の頻度】

1. とても満足 2. 満足 3. どちらともいえない 4. 不満 5. とても不満

3-2 お住まいの地区の日中の時間帯（9-17時）の利用可能な公共交通の頻度が以下の場合について、あなたのお考えをお聞かせください。

【1時間に1便程度の公共交通の頻度】

1. とても満足 2. 満足 3. どちらともいえない 4. 不満 5. とても不満

【2時間に1便程度の公共交通の頻度】

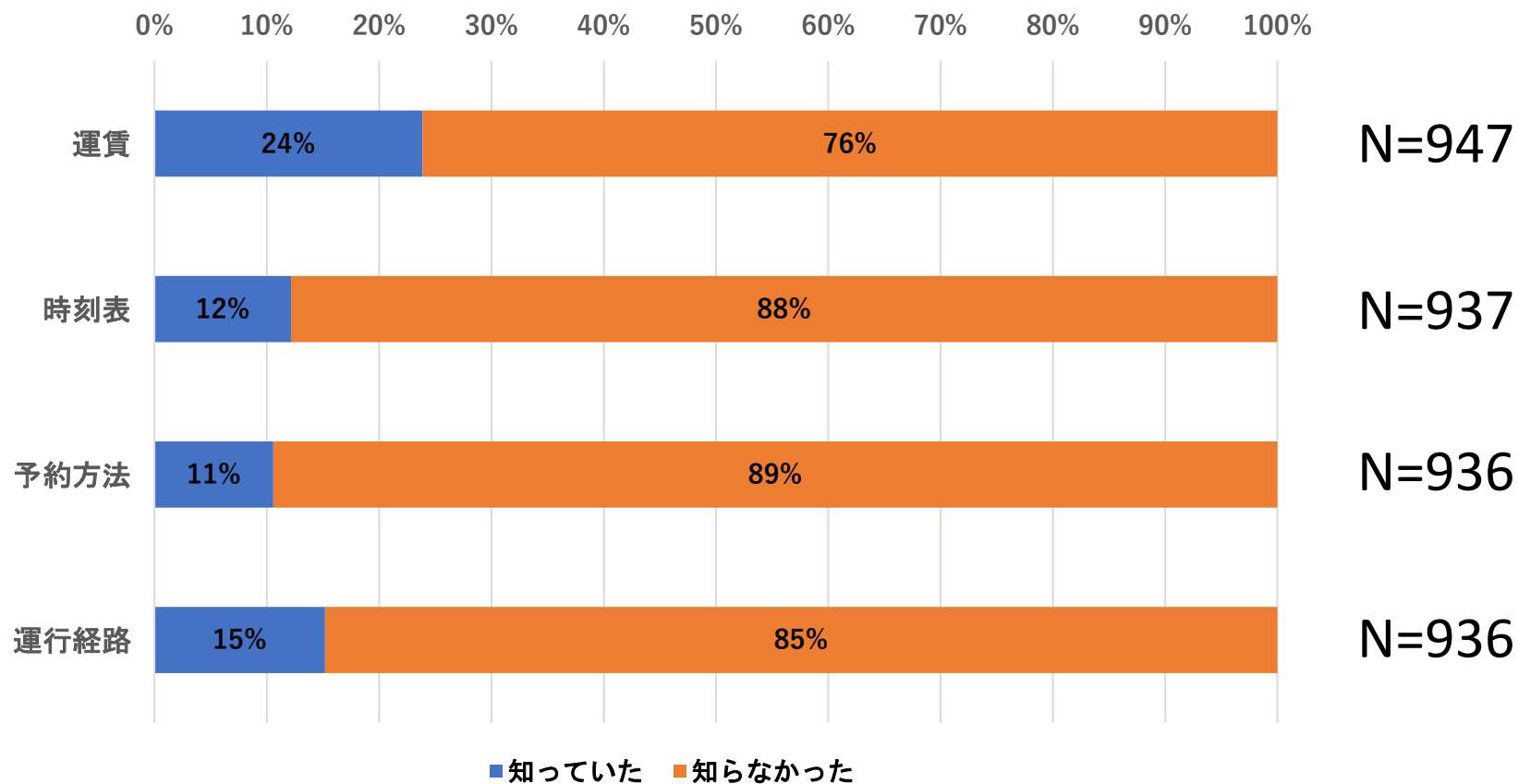
1. とても満足 2. 満足 3. どちらともいえない 4. 不満 5. とても不満

4 企業シャトルBaasや湖西市の公共交通についてご意見があれば、ご自由にご記入ください。

以上でアンケートは終わりです。ご協力ありがとうございました。

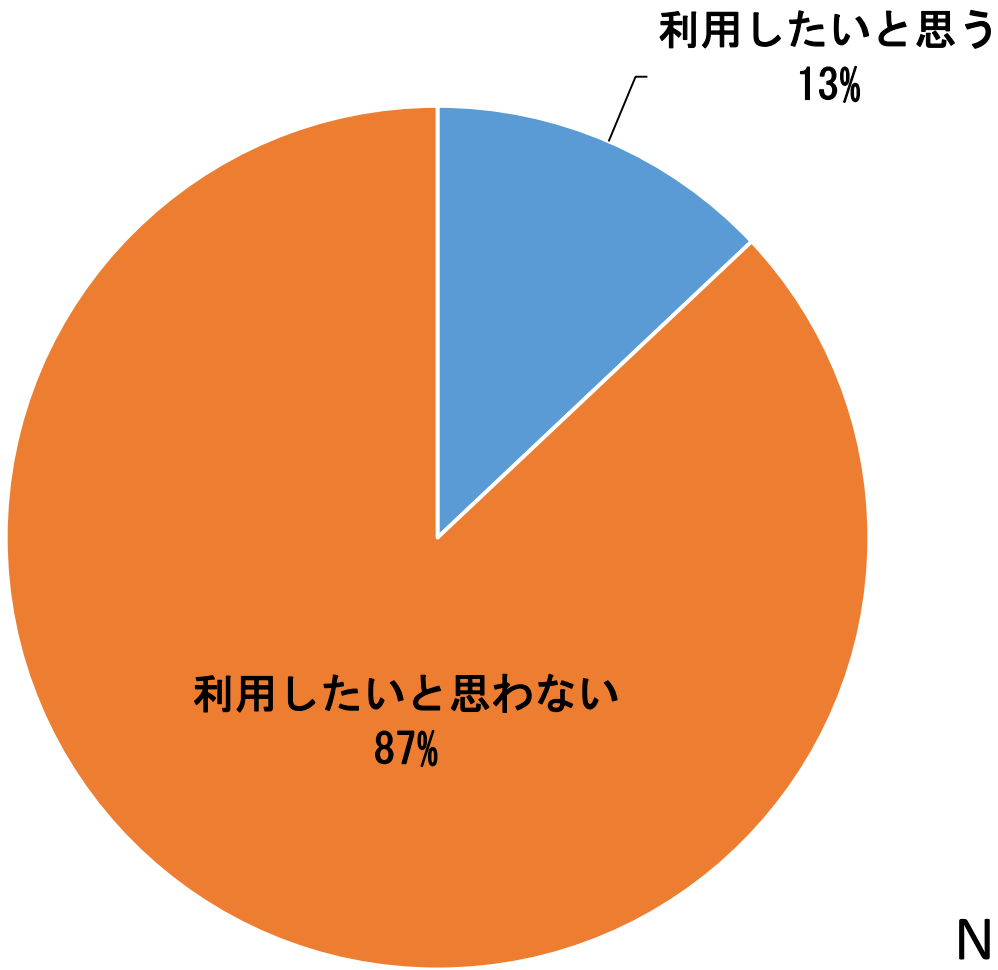
## 【調査結果抜粋】 2-1 BaaSの事前知識

それぞれの項目について、約8割の回答者が知らなかった。



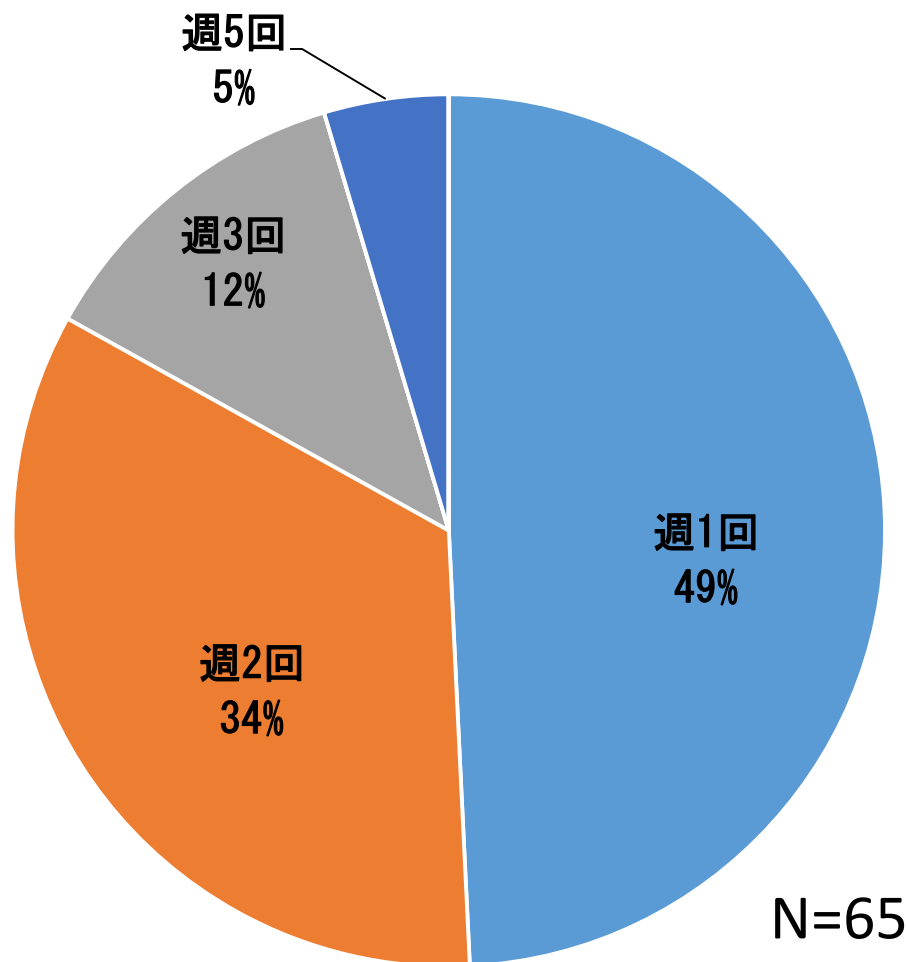
## 【調査結果抜粋】2-2 利用意向

利用したいと思わない回答が約8割であった。



## 【調査結果抜粋】 2-2 利用意向：利用したいと思う場合の利用頻度

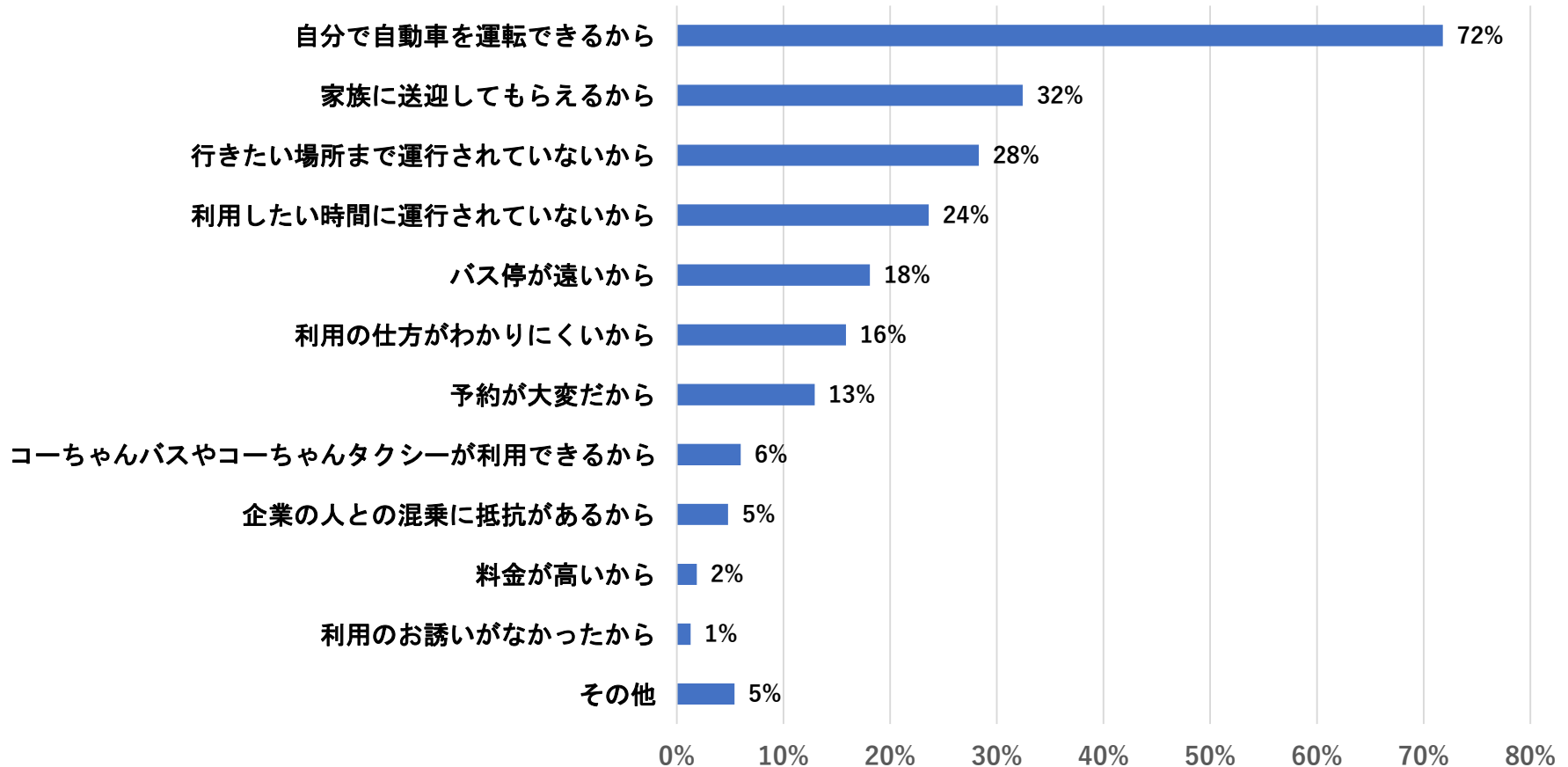
週1回の利用意向が最も多く、次いで週2回、週3回の順であった。





## 【調査結果抜粋】2-2 利用意向：利用したいと思わない場合の理由

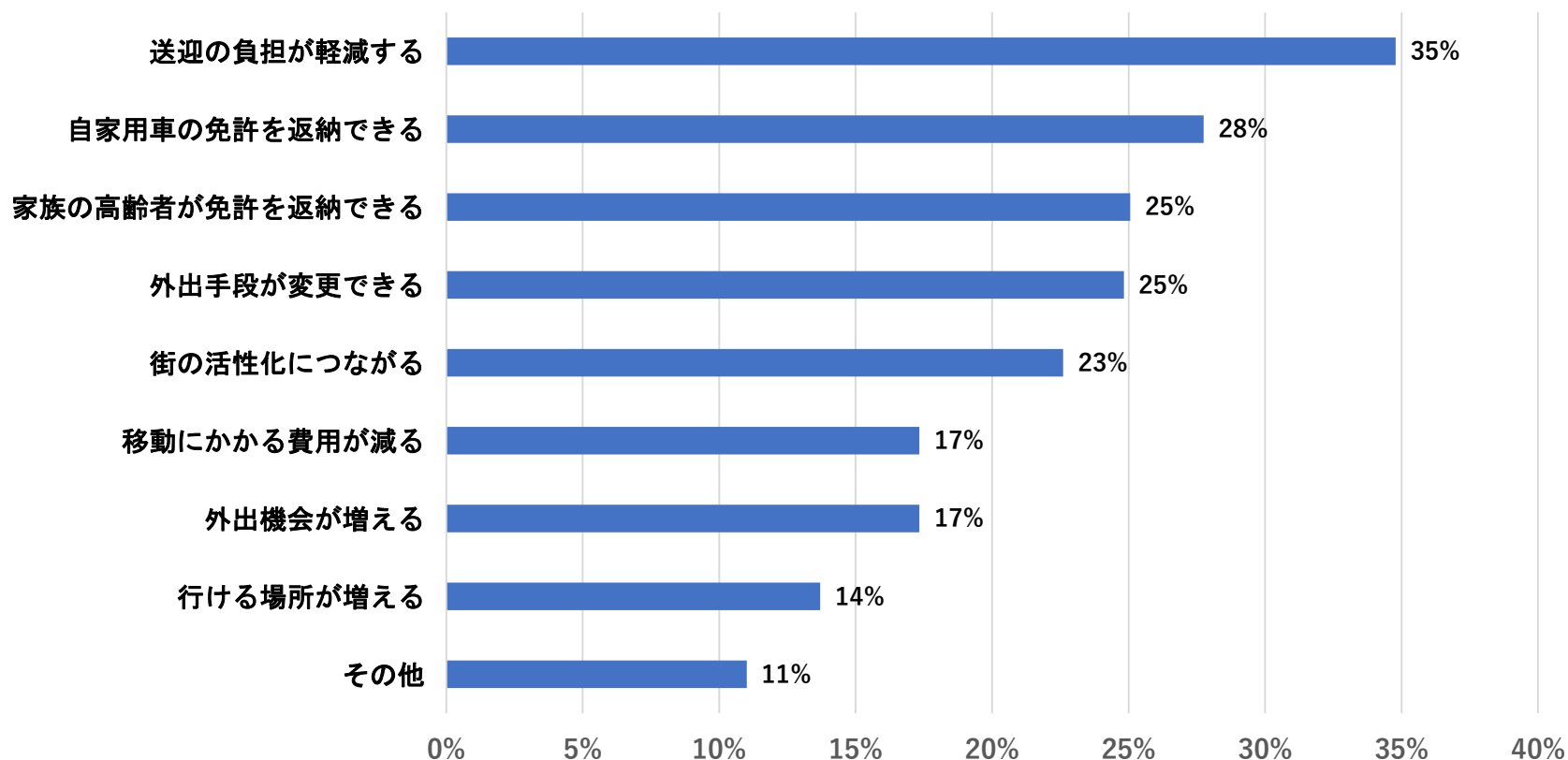
自分で自動車を運転できることが最も多く、家族に送迎してもらえらること、行きたい場所まで運行されていないからの順であった。



N=851

## 【調査結果抜粋】 2-3 BaaS利用による効果

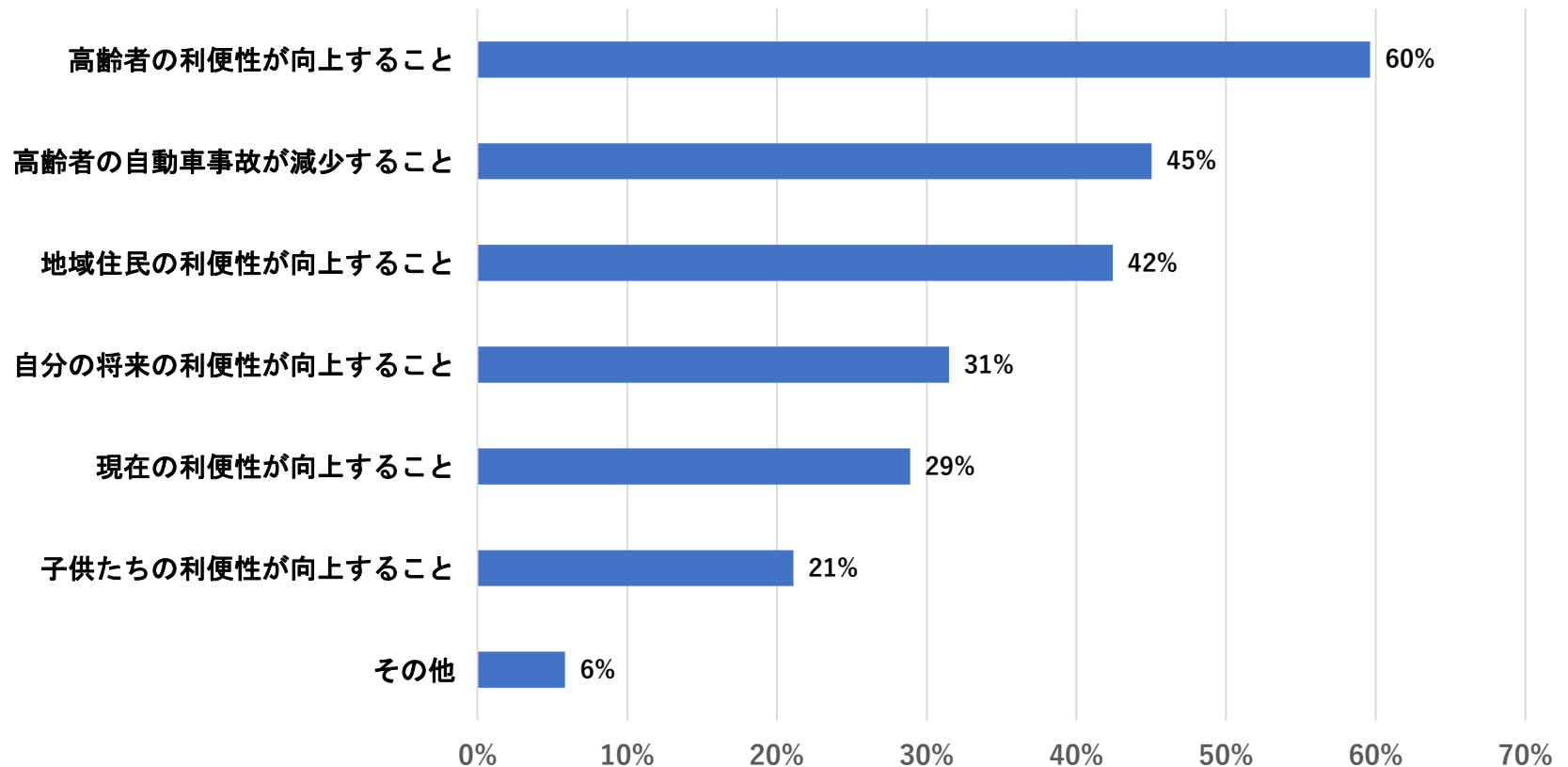
送迎の負担が軽減されることが最も多く、次いで自動車の免許返納ができるの順であった。



N=854

## 【調査結果抜粋】2-4 BaaSへの期待

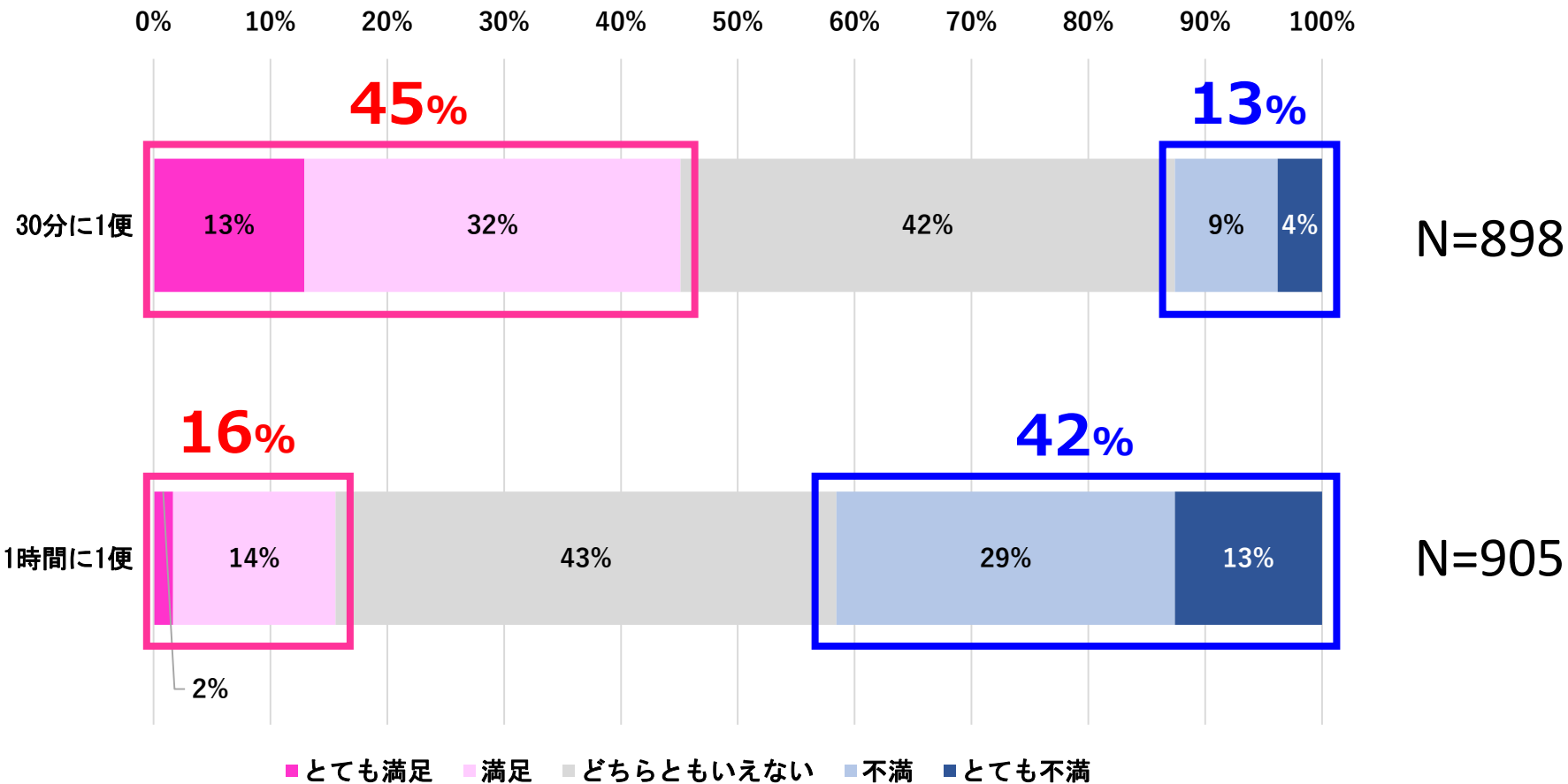
高齢者の利便性が向上することが最も多く、次いで高齢者の自動車事故が減少すること、地域住民の利便性が向上することの順であった。



N=924

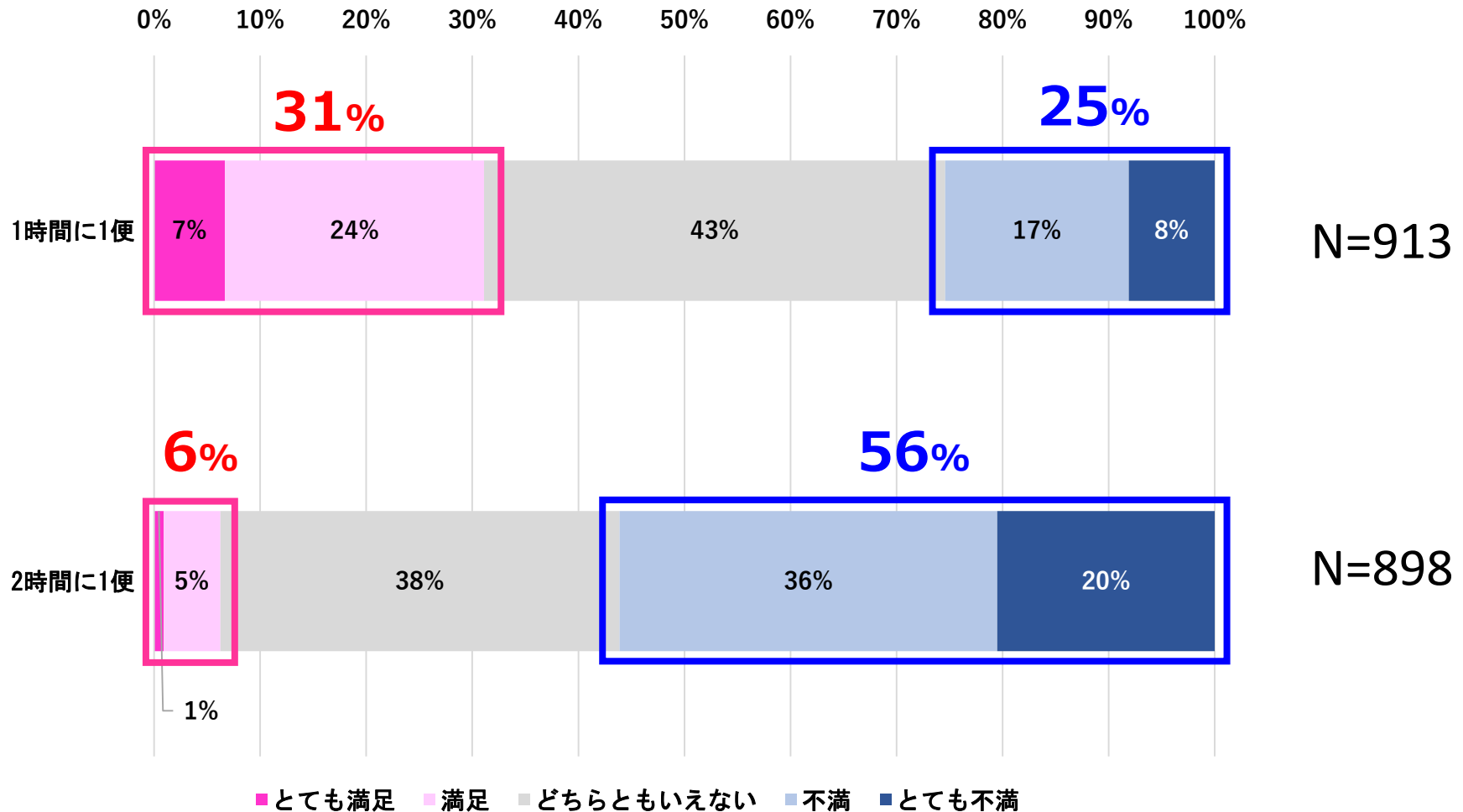
# 【調査結果抜粋】3-1 朝・夕の公共交通のサービス頻度に対する考え

30分に1便では、満足・とても満足が約4割だが、1時間に1便では不満・とても不満が約4割を占める。



## 【調査結果抜粋】3-2 日中の公共交通のサービス頻度に対する考え

2時間に1便になると約5割以上が不満を感じる。



# ③ 本格運行に向けた検討状況

(サービス水準：公共交通の頻度)

- ・ コーちゃんバスのみ：日中における便数は、日中おおむね2時間に1本であり、5割以上の人が不満と感ずる状態。



- ・ BaaSがある場合：コーちゃんバスにBaaSが加わることで、BaaS沿線地域では1時間に1本程度の公共交通サービスが提供され、不満と感ずる人の割合低下につながる。(現ルートでの人口カバー率は25%)

公共交通の利用可能頻度に対する満足度を測定したとき、BaaS運行には一定の効果があると評価できる。

# ④ 今後について

## ■ R 5 年度～ R 6 年度の予定

内容	R 5							R 6																		
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3							
運行・検討	実証実験							効果検証・実装検討					社会実装開始													
公共交通会議	報告①							報告②		承認					報告①										報告②	
自家用有償 運送の登録								申請					許可													
運行企業と調整	運行協力							結果共有		社会実装に向けた調整										運行協力						
クーポン協力 企業と調整	クーポン協力							結果共有		社会実装に向けた調整										クーポン協力						
地域住民へ周知	周知・利用啓発、アンケート協力																									

令和 6 年 10 月の社会実装を目指す。

報告第1号

企業シャトル BaaS (バース) 社会実験事業の実施結果 (速報) について

1 事業概要

豊橋市、湖西市及び株デンソーの三者で連携し、株デンソーが運行するシャトルバスを周辺住民も利用できる新しい移動手段「企業シャトル BaaS」として提供する社会実験を9月～1月の5か月間実施した。

本実験により、県境・市境に近い市民の交通の利便性向上、交通結節点である新所原駅や周辺商業施設等への移動需要、また市内交通ネットワークへの影響を調査・検証する。

2 利用状況

(1) 登録者数 (1月31日現在)

市名		人数	割合
湖西市		76	63.3%
豊橋市		25	20.8%
内訳	原町	5	—
	中原町	3	—
	雲谷町	8	—
	その他の町	5	—
	その他 (関係者)	4	—
その他市町村・関係者		19	15.8%
合計		120	100%

(2) 延べ利用者数 (1月31日現在)

月 (運行日数)	月別										合計 (94日間)
	9月 (20日間)		10月 (21日間)		11月 (20日間)		12月 (16日間)		1月 (17日間)		
便	巡回 便	通勤 便	巡回 便	通勤 便	巡回 便	通勤 便	巡回 便	通勤 便	巡回 便	通勤 便	
湖西市	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
豊橋市	23	3	36	1	34	0	27	1	104	0	229
その他市町村・ 関係者	7	0	2	0	0	0	4	0	4	0	17
合計	31	3	38	1	34	0	31 (3)*	1	108	0	247

\*… ( ) 内の数字は予約なし運行の利用者数

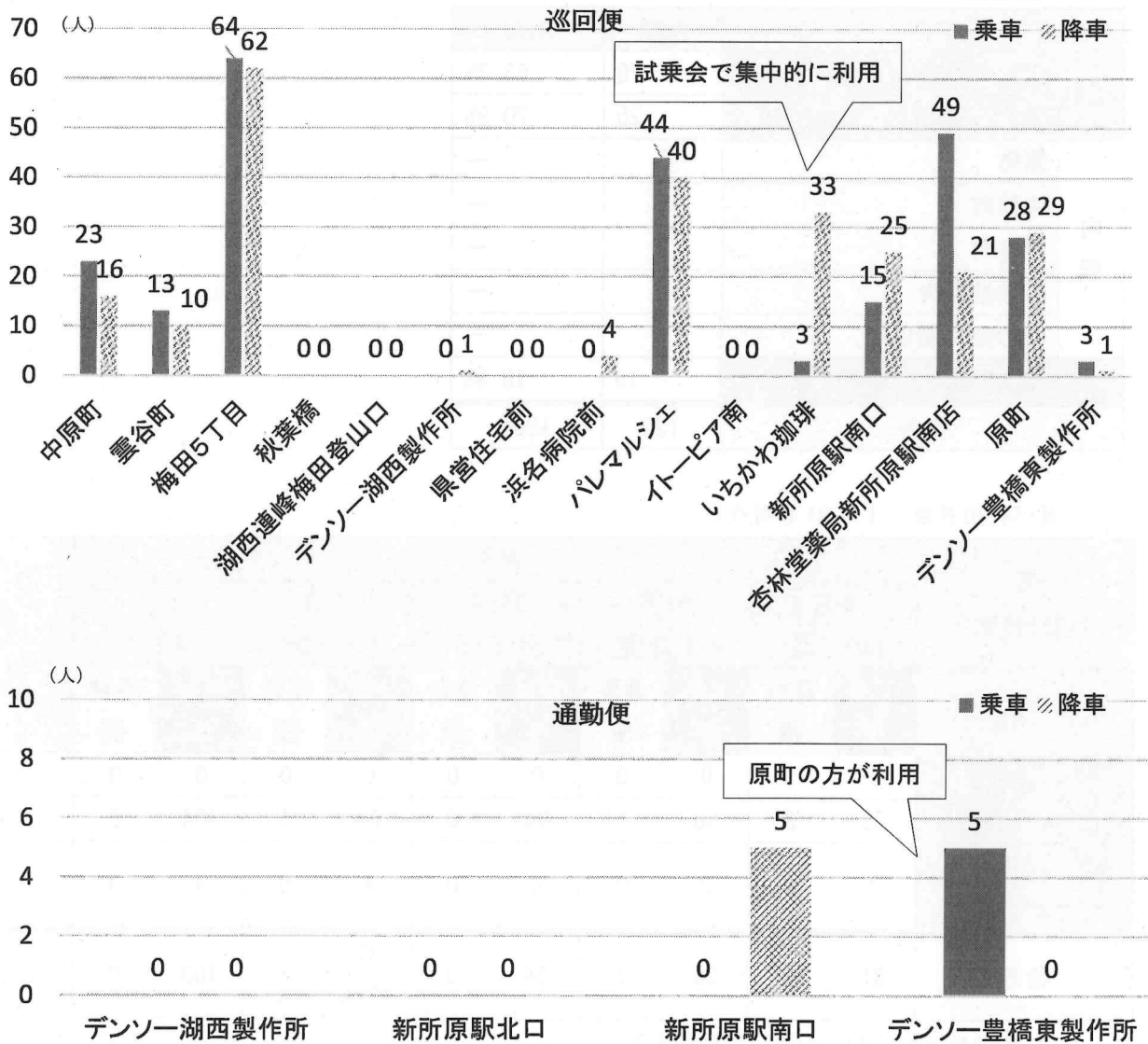


(3) 回数券の販売状況 (1月31日現在)

販売場所	回数券	券種	
		1枚 (100円)	11枚綴り (1部1,000円)
湖西市都市計画課		14枚 (1,400円)	11部 (11,000円)
★天竜浜名湖鉄道 新所原駅		12枚 (1,200円)	11部 (11,000円)
★湖西市西部地域センター		0枚 (0円)	2部 (2,000円)
★豊橋市二川窓口センター		4枚 (400円)	5部 (5,000円)
★オンライン決済 (11月1日運用開始)		11枚 (1,100円)	2部 (2,000円)

※★は令和5年度新規

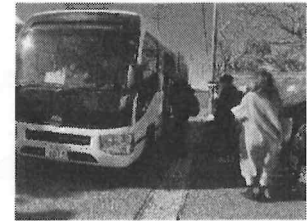
(4) バス停別 延べ乗降者数 (1月31日現在)



### 3 利用促進活動について（令和5年11月～令和6年1月）

#### (1) 試乗会の実施

- ・ 1月…3町自治会において試乗会を開催
  - 原 町：4日間（1/16～1/19）で延べ52人が乗車
  - 中原町：1日（1/18）で延べ12人が乗車
  - 雲谷町：1日（1/26）で延べ6人が乗車



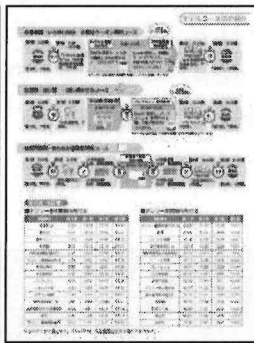
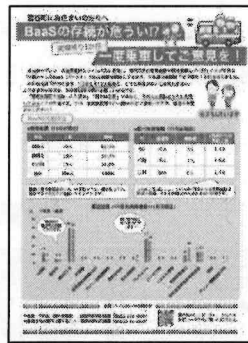
▲原町の試乗会の様子

#### (2) 広報

- ・ 12月…利用促進チラシ（一部予約なし運行開始）の配布※原町のみ
- ・ 1月…利用促進チラシ（利用実績、モデルコースの紹介）の配布



◀利用促進チラシ（12月）



◀利用促進チラシ（1月）

### 4 地域の受容性について

#### (1) 豊橋市谷川校区住民アンケートの実施（2月初旬配布）

配布数：540世帯 1,080枚 回収状況：回答待ち（2月15日現在）

#### (2) 交通事業者アンケートの実施（2月初旬配布）

配布対象：4事業者 回収状況：回答待ち（2月15日現在）

#### (3) 株式会社デンソー従業員アンケートの実施（社会実験期間中実施）

回答方法：バス車内でウェブアンケート 回収状況：集計中（2月15日現在）

### 5 今後について

- ・ 谷川校区住民、デンソー従業員及び交通事業者へ実施したアンケートの回収・集計・分析
- ・ 本格運行に向けた実証実験実施の可否検討
- ・ 地域運営団体の構築、運行継続可否の指標作成



## 令和6年度 湖西市地域公共交通会議予算書（案）

## （歳入）

（単位：千円）

科 目	予 算 額	説 明
1 款 負担金	11,383	
1 項 負担金	11,383	(市) 地域公共交通会議MaaS事業負担金 9,400千円
1 目 負担金	11,383	(豊橋市) BaaS事業負担金(按分) 1,983千円
2 款 補助金	2,884	
1 項 補助金	2,884	
1 目 補助金	2,884	(国) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
3 款 繰越金	0	
1 項 繰越金	0	
1 目 繰越金	0	
4 款 諸収入	201	
1 項 諸収入	201	
1 目 雑入	201	BaaS乗車券代等 200千円、預金利子 1千円
歳 入 合 計	14,468	

## （歳出）

（単位：千円）

科 目	予 算 額	説 明
1 款 運営費	70	
1 項 事務費	70	
1 目 事務費	70	振込手数料 20千円、BaaSつり銭資金等 50千円
2 款 事業費	14,397	
1 項 事業費	14,397	令和6年度湖西市企業シャトルBaaS事業費(詳細は別紙)
1 目 事業費	14,397	(国) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 2,884千円
3 款 予備費	1	
1 項 予備費	1	
1 目 予備費	1	
歳 出 合 計	14,468	

なお、科目間の流用は認めるものとする。

## 令和5年度 湖西市地域公共交通会議予算書

## (歳入)

(単位：千円)

科 目	予 算 額	説 明
1 款 負担金	9,606	
1 項 負担金	9,606	(市) 地域公共交通会議MaaS事業負担金 8,890千円
1 目 負担金	9,606	(豊橋市) BaaS事業負担金(保険代等の按分) 716千円
2 款 補助金	4,499	
1 項 補助金	4,499	
1 目 補助金	4,499	(国) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
3 款 繰越金	0	
1 項 繰越金	0	
1 目 繰越金	0	
4 款 諸収入	101	
1 項 諸収入	101	
1 目 雑入	101	BaaS乗車券代等 100千円、預金利子 1千円
歳 入 合 計	14,206	

## (歳出)

(単位：千円)

科 目	予 算 額	説 明
1 款 運営費	60	
1 項 事務費	60	
1 目 事務費	60	振込手数料 10千円、BaaSつり銭資金等 50千円
2 款 事業費	14,145	
1 項 事業費	14,145	令和5年度湖西市企業シャトルBaaS事業費(詳細は別紙)
1 目 事業費	14,145	(国) 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 4,499千円
3 款 予備費	1	
1 項 予備費	1	
1 目 予備費	1	
歳 出 合 計	14,206	


なお、科目間の流用は認めるものとする。

## 令和 6 年度 湖西市地域公共交通会議事業計画（案）

## 1 地域公共交通会議の開催

コーちゃんバス路線の見直しや湖西市企業シャトル BaaS 事業を中心に地域公共交通会議を必要に応じて開催する。年 4 回を予定。

## 2 スケジュール案

令和 6 年度スケジュール					
実施項目	4 月	6 月	9 月	1 2 月	3 月
湖西市企業シャトル BaaS 事業					
地域公共交通会議の開催		★	★	★	★

## 3 湖西市企業シャトル BaaS 事業

過年度（令和 2 年度から令和 5 年度まで）の実証実験結果に基づき、事業のさらなる改善を図りながら社会実装を目指す。

※令和 6 年度の事業については、（資料 1）に記載

以上

# 湖西市における公共交通の 令和 6 年度運行改正について

## ■目次

1. 改正に向けた方向性
2. 本日の討議内容
3. コーちゃんバス路線の案【ハード面】
4. 路線案の分析【ハード面】
5. 利用促進案【ソフト面】

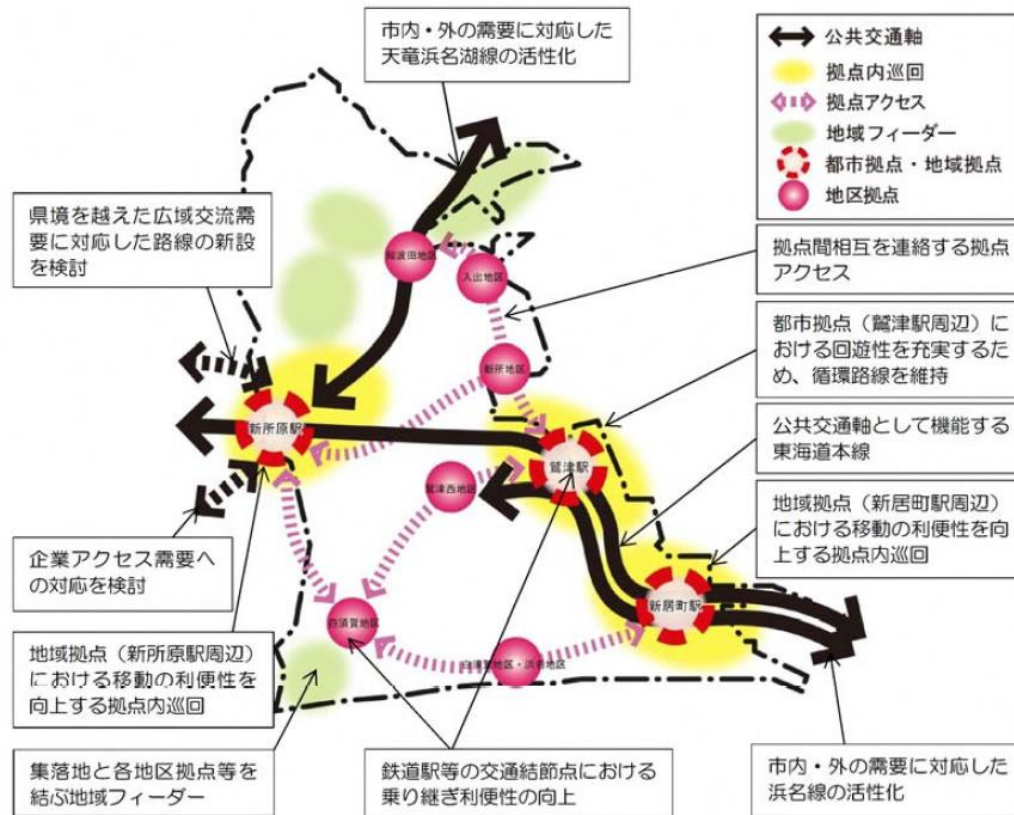


# 1. 改正に向けた方向性

## ■ 地域公共交通のネットワーク

※「湖西市立地適正化計画」より抜粋

- 令和3年4月に策定した立地適正化計画において、湖西市は集約・連携型の都市構造を目指している。
- 「都市拠点」と「地域拠点」間や「集落地(生活拠点)」と各地区拠点間を公共交通で結ぶ。



# 1. 改正に向けた方向性

## ■ 湖西市の公共交通の課題

※「湖西市地域公共交通計画」より抜粋

- ① 行きたい時間に行きたい場所に行けない
- ② 高齢ドライバーの増加に伴う交通事故件数の増加
- ③ 高齢者人口の増加に対応した公共交通サービスの充実
- ④ 移動手段として公共交通の優先順位が低い
- ⑤ 時刻表などの見方が難しい（利用したいが利用できない）
- ⑥ 限られた財源の有効活用と公共交通サービスの効率化

## ■ 計画の目標

- ① 安心して暮らせる公共交通サービスへ
- ② 魅力ある公共交通サービスへ
- ③ 持続可能な公共交通サービスへ

## ■ 15の個別事業

- ・ コーちゃんバス路線の見直し
- ・ 免許返納者への優遇措置 など

# 1. 改正に向けた方向性

## ■ コーちゃんバス、コーちゃんタクシーの課題

- コーちゃんバスの運行開始以降、利便性向上に取り組んできた結果、運行経路が長大かつ、複雑化した一方、一部地域では未だにラストワンマイルが確保されていない状況。また、長大かつ、複雑化した結果、運転手にも相当の負担をかけている。
- コーちゃんバスやコーちゃんタクシーの運行には、年間7,000万～8,000万の経費がかかっており、市の財源の有効活用が必要。

利便性の向上

運行の効率化

# 1. 改正に向けた方向性

## ■ 収支率・利用者 1 人あたりに係る市の負担額

- ① コーちゃんタクシーの収支率は、約20% ※コーちゃんバスの2倍
- ② コーちゃんバスは、年間約7,000万円の市負担（1台あたり約1,200万円）
- ③ コーちゃんバスは、路線毎で市の負担額に差がある

### ■ 令和4年度 実績

路線名	市の負担金 (円)	乗車数 (人)	収支率 (%)	利用者1人あたりに係る 市の負担額 (円)
知波田入出線	11,760,266	22,446	17.7	524
新居鷺津線	11,995,249	18,905	10.1	635
白須賀岡崎線	4,371,015	5,031	9.3	869
白須賀鷺津線	11,925,192	12,587	11.1	947
岡崎鷺津線	11,331,750	11,299	10.2	1,003
鷺津循環線	7,225,645	5,959	9.7	1,213
岡崎循環線	11,030,884	2,005	1.6	5,502
コーちゃんバス 計	69,640,001	78,232	10.5	890
コーちゃんタクシー 計	7,040,380	5,181	20.4	1,359

- ・ 収支率…運賃収入／運行経費
- ・ 利用者1人あたりに係る市の負担額…市の負担額（運行経費から運賃収入、国県補助金を除いた額）／公共交通利用者数

# 1. 改正に向けた方向性

## ■ 湖西市が運行する交通手段の役割について

交通手段	強み	弱み	役割
コーちゃんバス	<ul style="list-style-type: none"><li>・大量輸送が可能</li><li>・安価</li><li>・定時定路線</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・バス停までの移動が発生</li><li>・市の負担額が大きい</li></ul>	需要の高い拠点間で効率的な移動手段として
コーちゃんタクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>・ドアトゥードアの移動</li><li>・市内全域で利用可能</li><li>・乗合割引がある</li><li>・バスよりも収支が良い</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・大量輸送に不向き（最大4人乗り）</li><li>・バスよりも運賃が高い</li><li>・車両の供給台数に制限</li></ul>	郊外含めた市内全域でドアトゥードアの移動手段として
企業シャトル BaaS	<ul style="list-style-type: none"><li>・運行経費が安い</li><li>・官民・広域で連携</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・企業の協力が必須</li><li>・一部地域のためのサービス</li><li>・まだ課題が多い（利用者数、利便性、持続性）</li></ul>	シャトルバスという企業資産を有効活用した移動手段として

# 1. 改正に向けた方向性

## ■ 見直しの方向性

効率的な運行により利便性と財政負担を両立させるためにも、

交通手段	方向性	改正内容(案)
コーちゃんバス	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 運行経路を圧縮し、バス機能に特化</li><li>・ 都市拠点と地域拠点を結ぶ</li></ul>	(現 状) 6 台 <u>(改正後) 5 台</u>
コーちゃんタクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 運行範囲を市全域へ拡大</li></ul>	(現 状) JR 駅周辺の自治会は対象外 <u>(改正後) 市内全域が対象</u>
企業シャトルBaaS	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 企業と協力し、シャトルバスを有効活用した移動手段の確立</li></ul>	(現 状) 実証実験 <u>(今 後) 本格運行</u>

コーちゃんバス …… 利用実績を分析・検証し、改正内容を検討。

## 2. 本日の討議内容

### ■ ご意見いただきたい内容

コーちゃんバスの運行改正の以下2点について、  
利便性の向上と運行の効率化の観点から、ご意見いただきたい。

- ① 路線改正の考え方（見直しの方向性、乗り継ぎ等の利便性 等）
- ② 利用促進案（免許返納者の優遇措置 等）

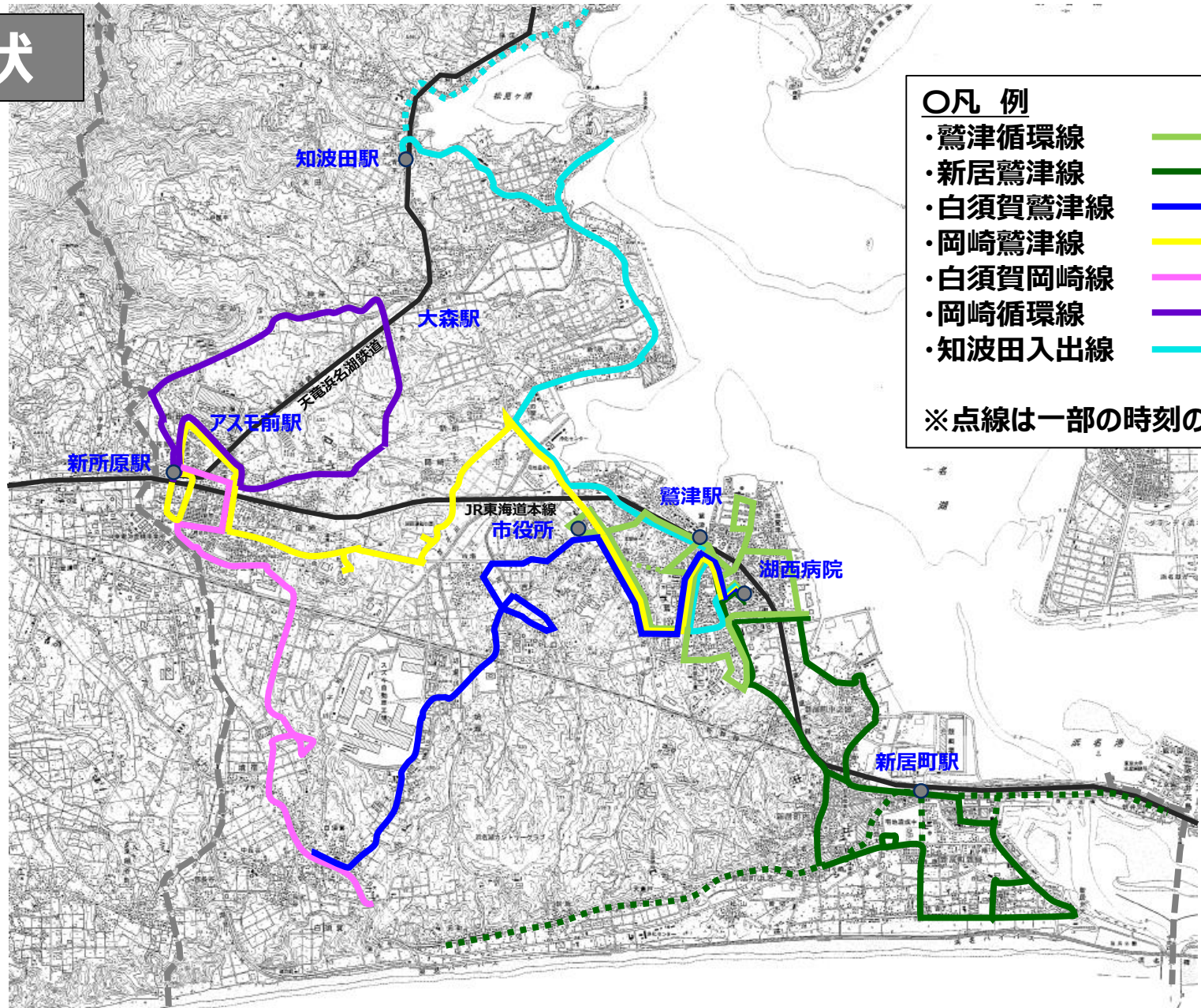
### ■ 今後のスケジュール

※ R5年度 3回討議（6/28、12/22、3/12(本日)）








時期	内容
令和6年6月	次回の公共交通会議で協議（改正内容の決定）
令和6年7～9月	各種手続き（届出等）、バス停・時刻表の作成、周知
令和6年10月	改正路線で運行スタート

# 3. コーちゃんバス路線の案

現状



## ○凡例

- ・鷺津循環線 
- ・新居鷺津線 
- ・白須賀鷺津線 
- ・岡崎鷺津線 
- ・白須賀岡崎線 
- ・岡崎循環線 
- ・知波田入出線 

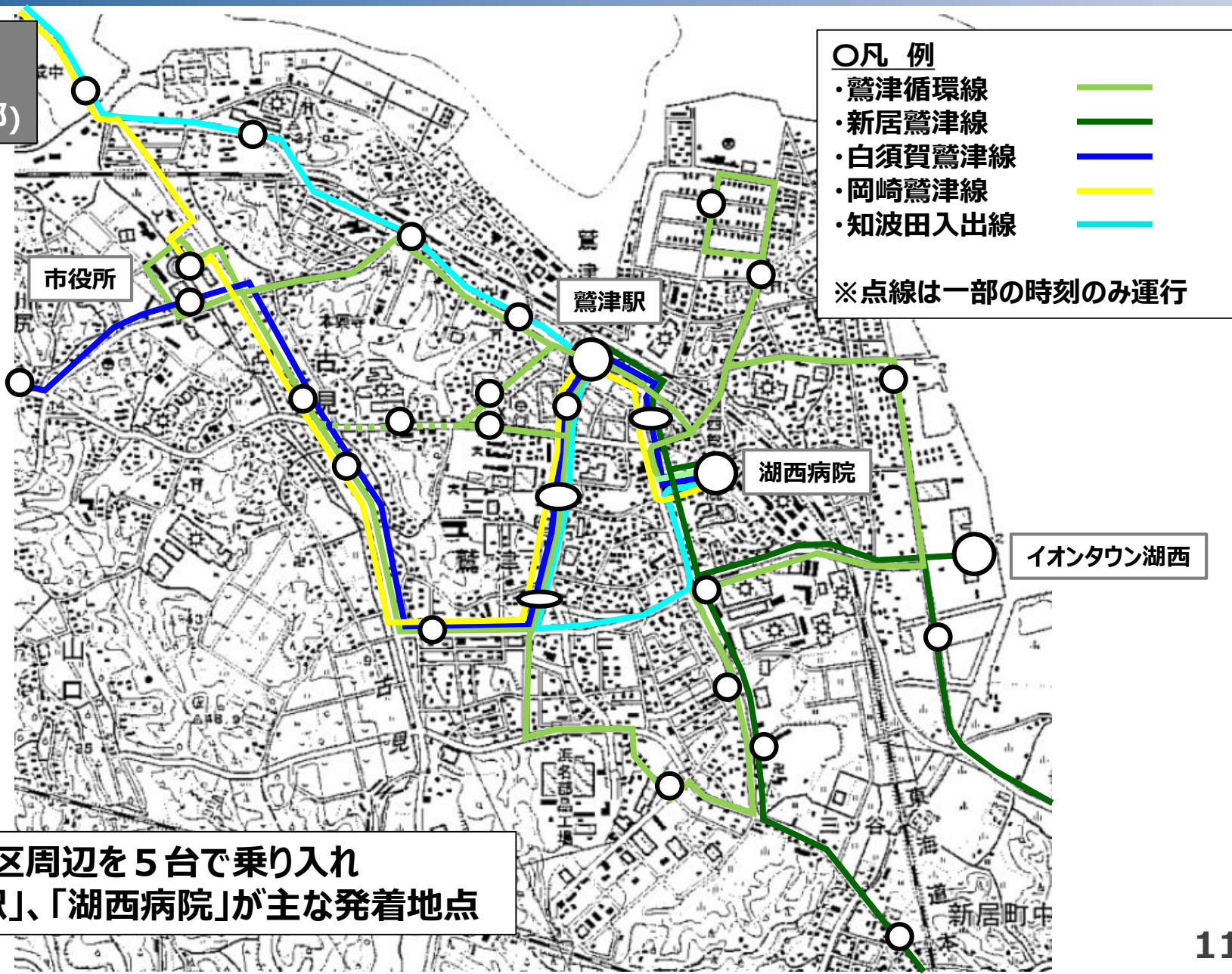
※点線は一部の時刻のみ運行



# 3. コーちゃんバス路線の案

## 現状

(鷺津中心部)



- ・ 鷺津地区周辺を5台で乗り入れ
- ・ 「鷺津駅」、「湖西病院」が主な発着地点

# 3. コーちゃんバス路線の案

## 現状 (バス停別・利用者数)

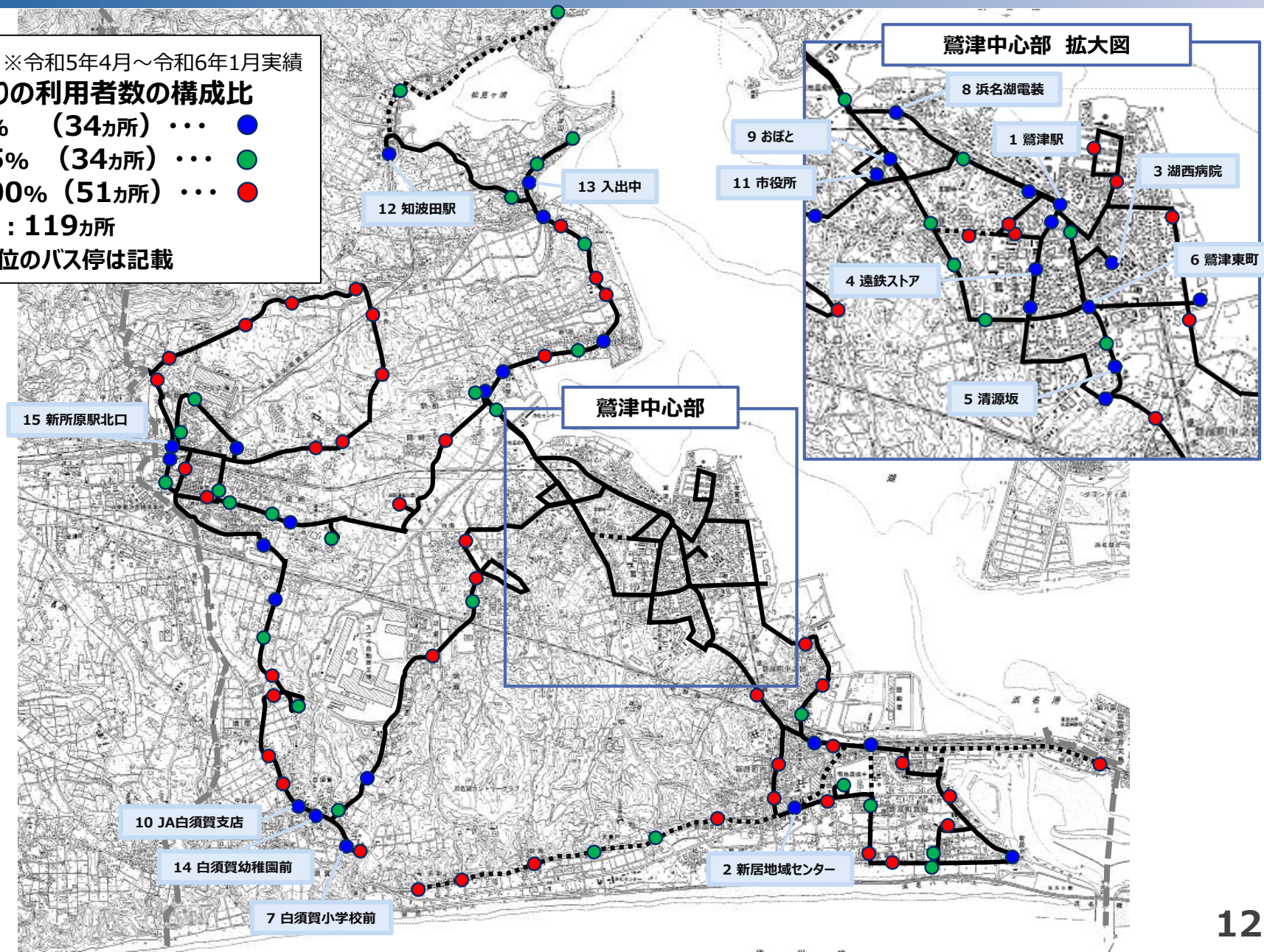
○凡例 ※令和5年4月～令和6年1月実績

1日あたりの利用者数の構成比

- ・上位80% (34カ所) … ●
- ・80～95% (34カ所) … ●
- ・95～100% (51カ所) … ●

\*全バス停：119カ所

\*上位15位のバス停は記載



# 3. コーちゃんバス路線の案

## ■ 2つの案 ※他案に変更の可能性アリ

### 案①：現行改善型

主な変更ポイント	<ul style="list-style-type: none"><li>岡崎循環線(■)：循環機能をやめ、1台で「岡崎-太田-鷺津」ルート、「白須賀-岡崎」ルート、「岡崎-白須賀-新居」ルート等、路線を変えながら効率的に運行</li><li>鷺津循環線(■)：1台削減。残り5台で効率的な運行を行い、鷺津中心部をカバー</li><li>一部バス路線のカット（迂回するバス停の廃止等）</li></ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"><li>収支率が悪い路線を見直し、効率的な運行へ</li><li>現状路線への影響を最小限に</li></ul>
懸念事項	<ul style="list-style-type: none"><li>ダイヤの要検討（乗継時間と運転手の休憩時間等）</li></ul>

# 3. コーちゃんバス路線の案

## 案①： 現行改善型

循環をやめ、  
1台で路線を変  
えながら運行

カット

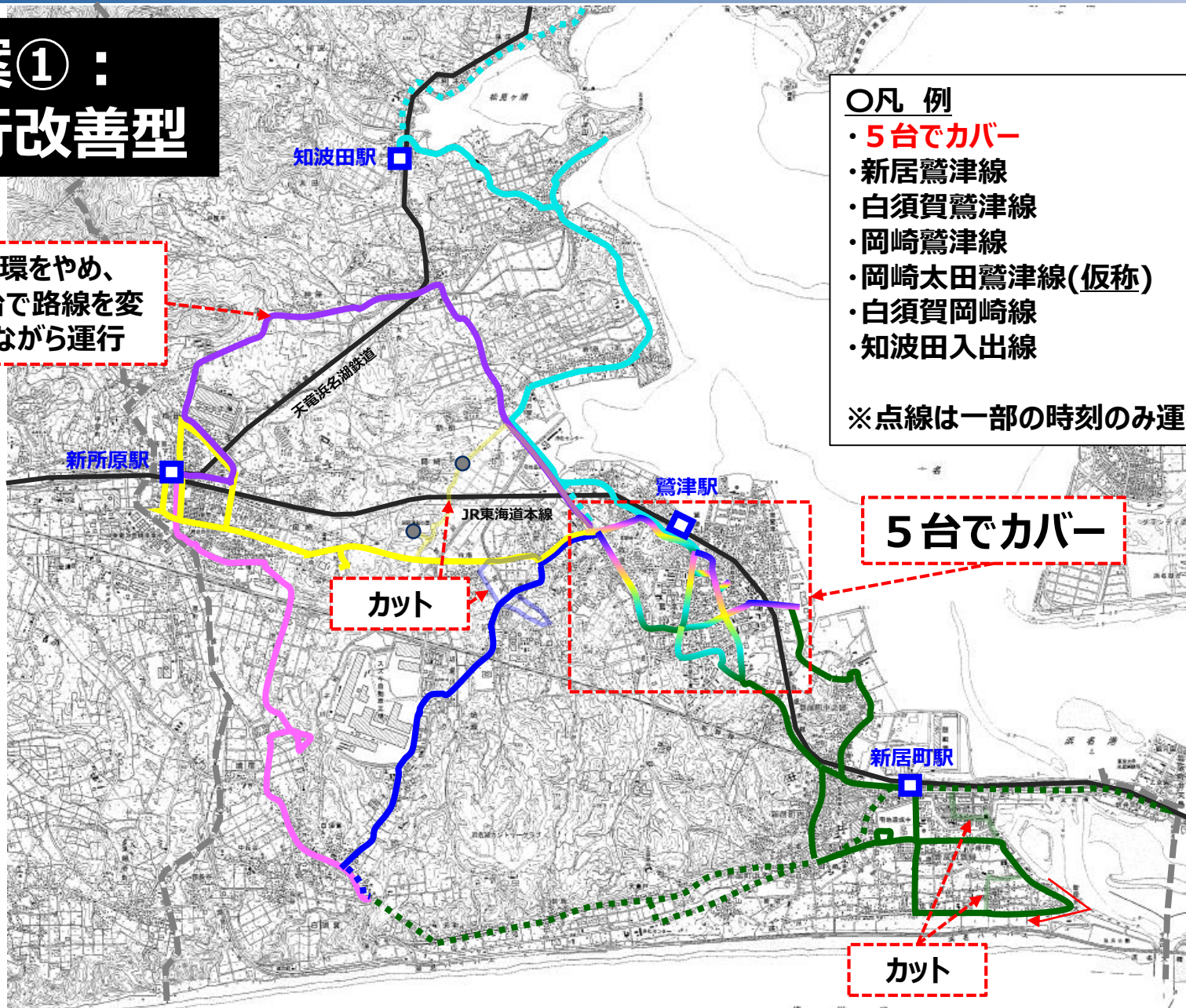
5台でカバー

カット

### ○凡 例

- ・5台でカバー —
- ・新居鷺津線 —
- ・白須賀鷺津線 —
- ・岡崎鷺津線 —
- ・岡崎太田鷺津線(仮称) —
- ・白須賀岡崎線 —
- ・知波田入出線 —

※点線は一部の時刻のみ運行



# 3. コーちゃんバス路線の案

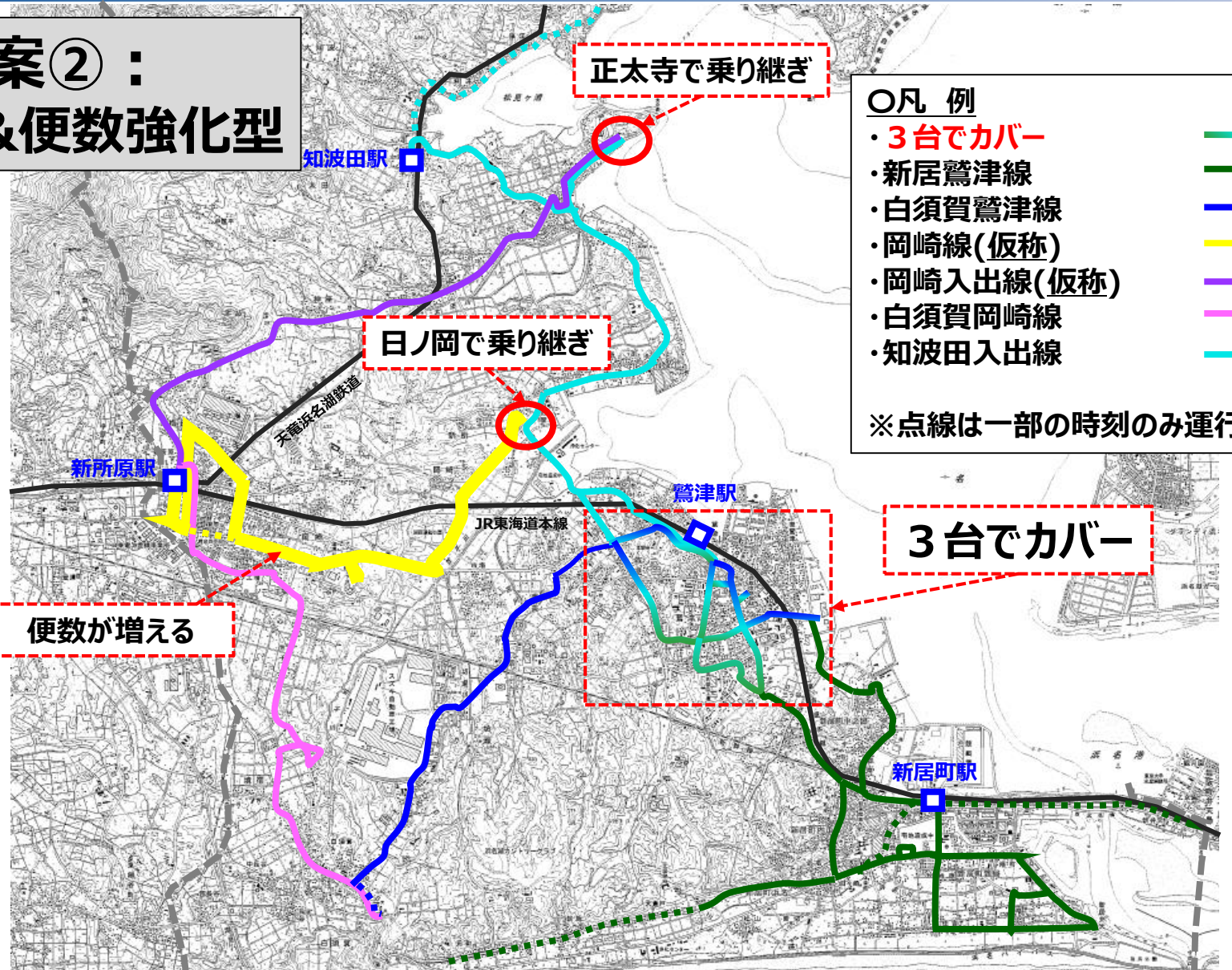
## ■ 2つの案 ※他案に変更の可能性アリ

### 案②：乗継&便数強化型

主な変更ポイント	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 岡崎鷺津線(■)：鷺津中心部まで運行せず、「日ノ岡」で乗り継ぐことで便数を増便。</li><li>・ 岡崎循環線(■)：循環機能をやめ、「正太寺」で乗り継ぐ</li><li>・ 鷺津循環線(■)：1台削減。3台で効率的な運行を行い、鷺津中心部をカバー</li></ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 乗り継ぎの強化と運行経路の短縮化により、便数が増加</li></ul>
懸念事項	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鷺津中心部への乗り入れ台数の減少（ダイヤの要検討）</li><li>・ 乗り継ぎ方法の周知が必要（特に高齢者）</li></ul>

# 3. コーちゃんバス路線の案

## 案②： 乗継&便数強化型



正太寺で乗り継ぎ

日ノ岡で乗り継ぎ

3台でカバー

便数が増える

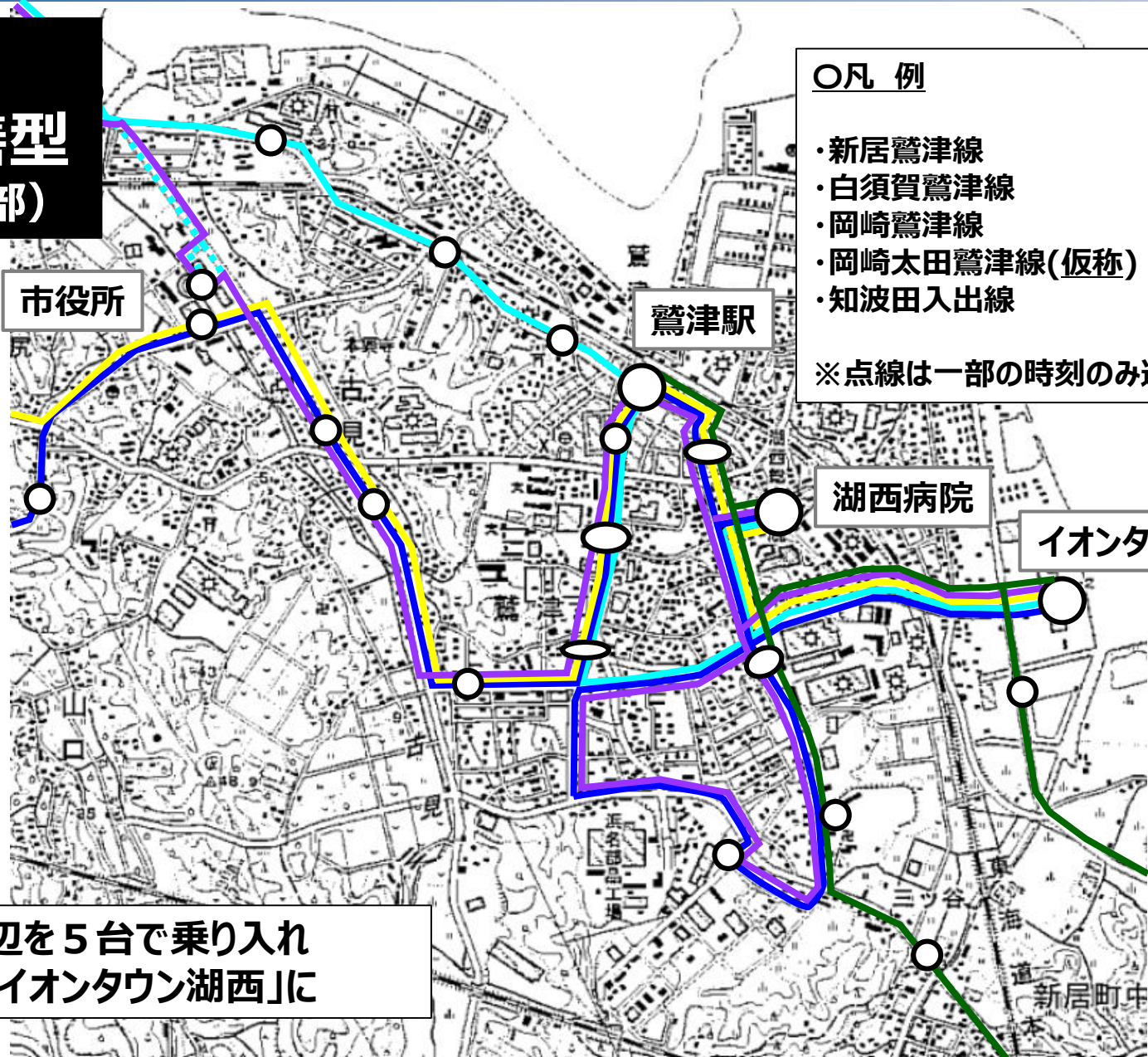
**凡例**

- ・3台でカバー
- ・新居鷺津線
- ・白須賀鷺津線
- ・岡崎線(仮称)
- ・岡崎入出線(仮称)
- ・白須賀岡崎線
- ・知波田入出線

※点線は一部の時刻のみ運行

# 3. コーちゃんバス路線の案

## 案①： 現行改善型 (鷺津中心部)



### ○凡例

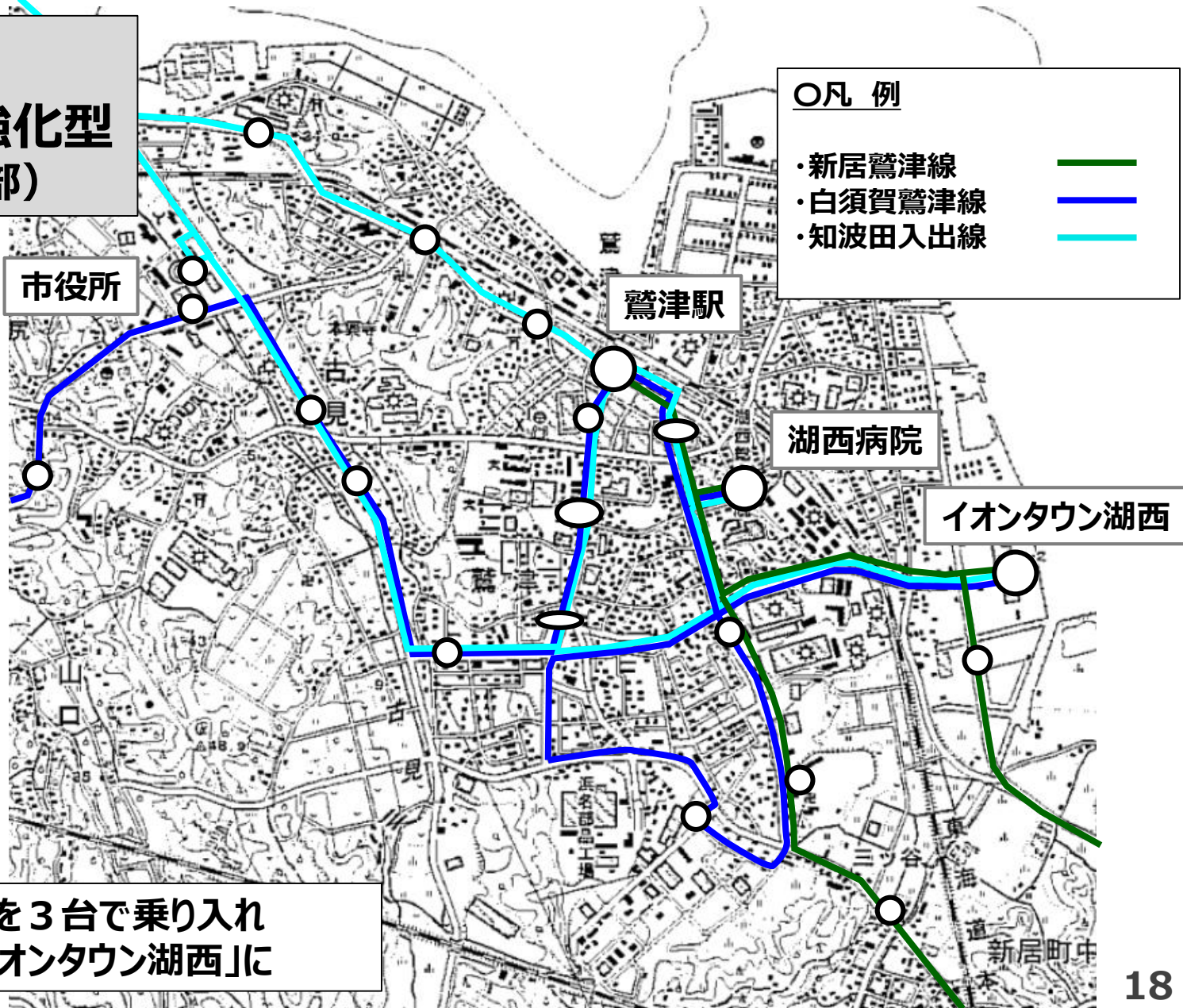
- ・新居鷺津線 —
- ・白須賀鷺津線 —
- ・岡崎鷺津線 —
- ・岡崎太田鷺津線(仮称) —
- ・知波田入出線 —

※点線は一部の時刻のみ運行

- ・鷺津地区周辺を5台で乗り入れ
- ・発着地点を「イオンタウン湖西」に

# 3. コーちゃんバス路線の案

## 案②： 乗継&便数強化型 (鷺津中心部)

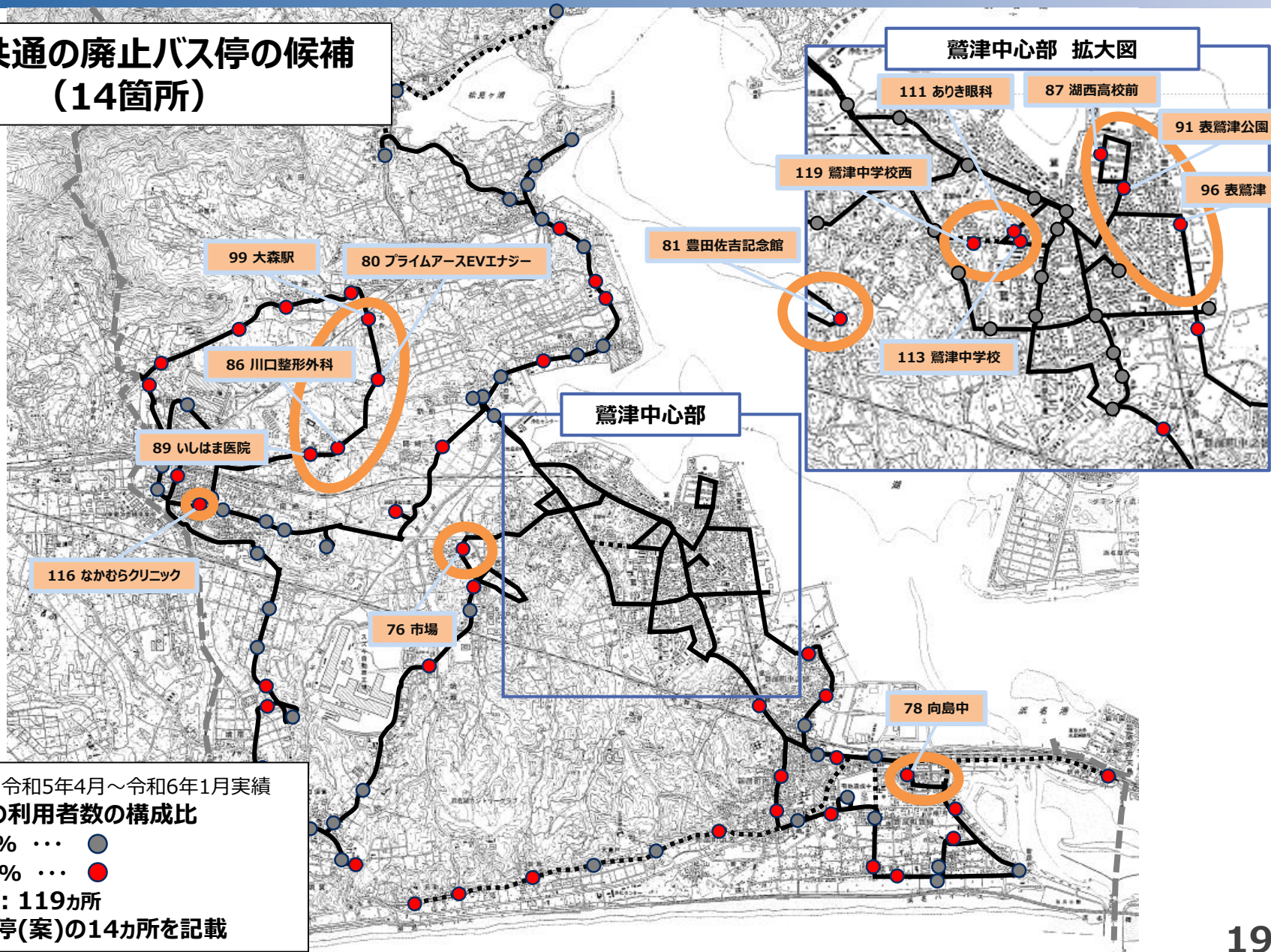


- ・鷺津地区周辺を3台で乗り入れ
- ・発着地点を「イオンタウン湖西」に



# 4. 路線案の分析 ① 廃止バス停の候補

両案共通の廃止バス停の候補  
(14箇所)



**○凡例** ※令和5年4月～令和6年1月実績  
 1日あたりの利用者数の構成比  
 ・上位～95% … ●  
 ・95～100% … ●  
 ＊全バス停：119カ所  
 ＊廃止バス停(案)の14カ所を記載

# 4. 路線案の分析 ①廃止バス停の候補

14箇所のバス停を廃止した場合の現状利用者数への影響 1.3%

## ■廃止候補のバス停（乗降ランキング順）

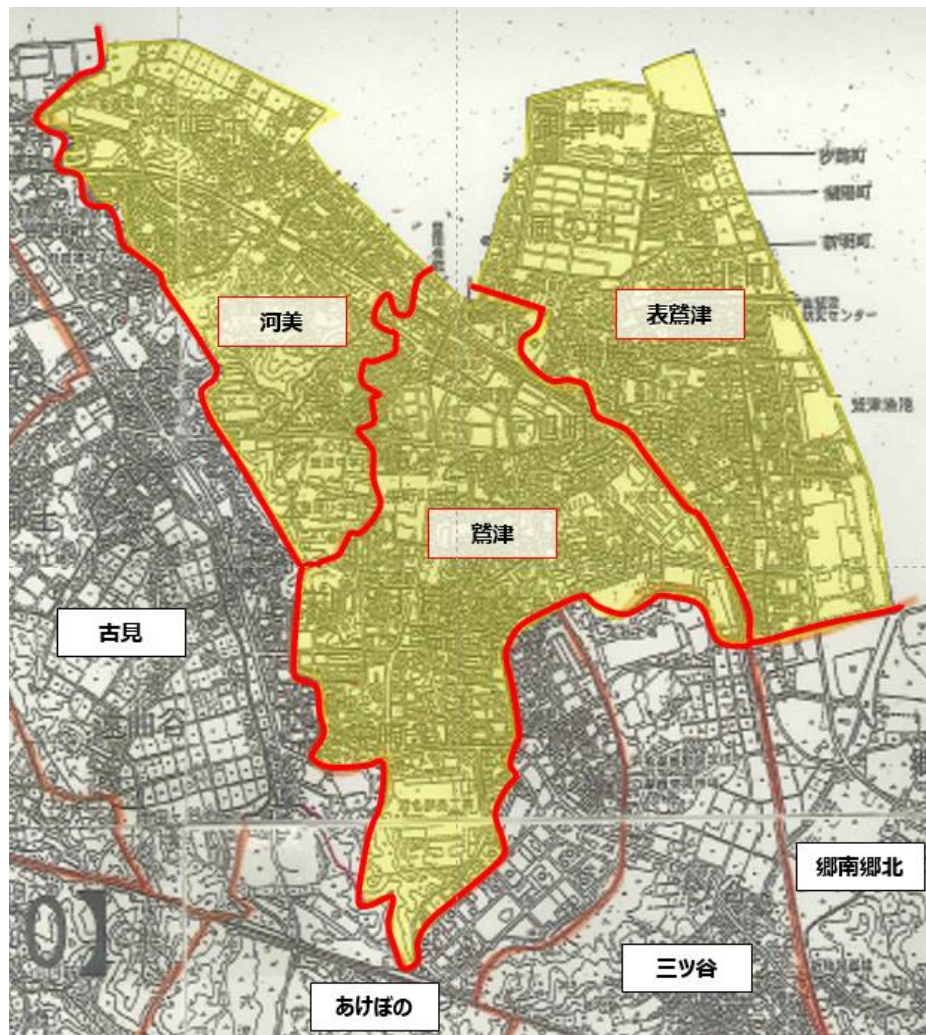
期間：令和5年4月～令和6年1月

順位	バス停名	1日あたり 利用者数 (乗降合計)	人数 構成比	主な路線	対応案
76	市場	1.04	0.2%	白須賀鷺津線	コーちゃんタクシー
78	向島中	1.01	0.2%	新居鷺津線	コーちゃんタクシー 新規
80	プライムアースEVIナジ-	0.99	0.2%	岡崎循環線	コーちゃんタクシー, BaaS
81	豊田佐吉記念館	0.99	0.2%	白須賀鷺津線	コーちゃんタクシー
86	川口整形外科	0.86	0.1%	岡崎循環線	コーちゃんタクシー
87	湖西高校前	0.82	0.1%	鷺津循環線	コーちゃんタクシー 新規
89	いしはま医院前	0.75	0.1%	岡崎循環線	コーちゃんタクシー
91	表鷺津公園	0.68	0.1%	鷺津循環線	コーちゃんタクシー 新規
96	表鷺津	0.54	0.1%	鷺津循環線	コーちゃんタクシー 新規
99	大森駅	0.43	0.1%	岡崎循環線	コーちゃんタクシー
111	ありき眼科	0.10	0.0%	鷺津循環線	コーちゃんタクシー 新規
113	鷺津中学校	0.05	0.0%	鷺津循環線	コーちゃんタクシー 新規
116	なかむらクリニック	0.04	0.0%	白須賀岡崎線	コーちゃんタクシー
119	鷺津中学校西	0.00	0.0%	鷺津循環線	コーちゃんタクシー 新規
	上記14箇所 合計	8.30	1.3%		

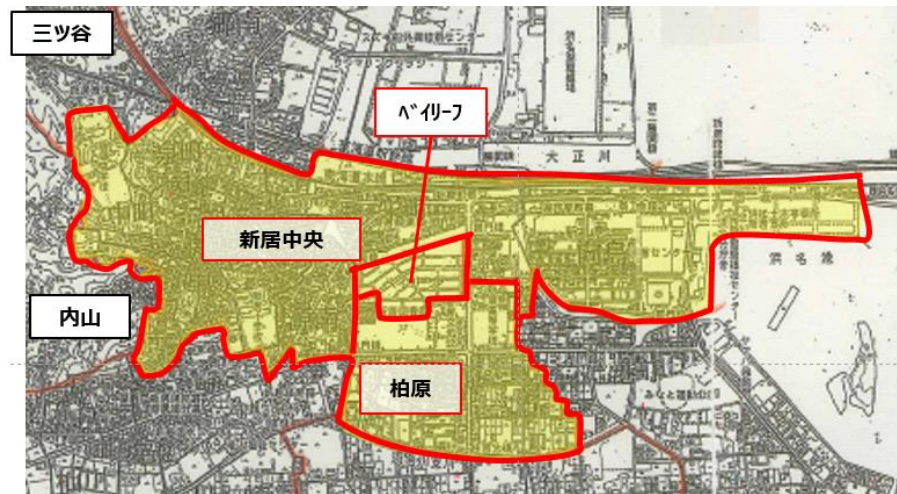
# 4. 路線案の分析 ①廃止バス停の候補

## ■コーちゃんタクシー 運行可能範囲の拡大案地区

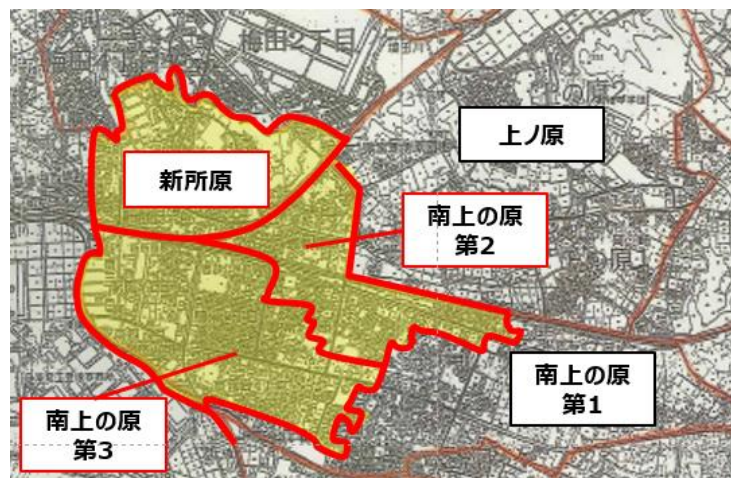
### ■ 鷺津駅周辺



### ■ 新居町駅周辺



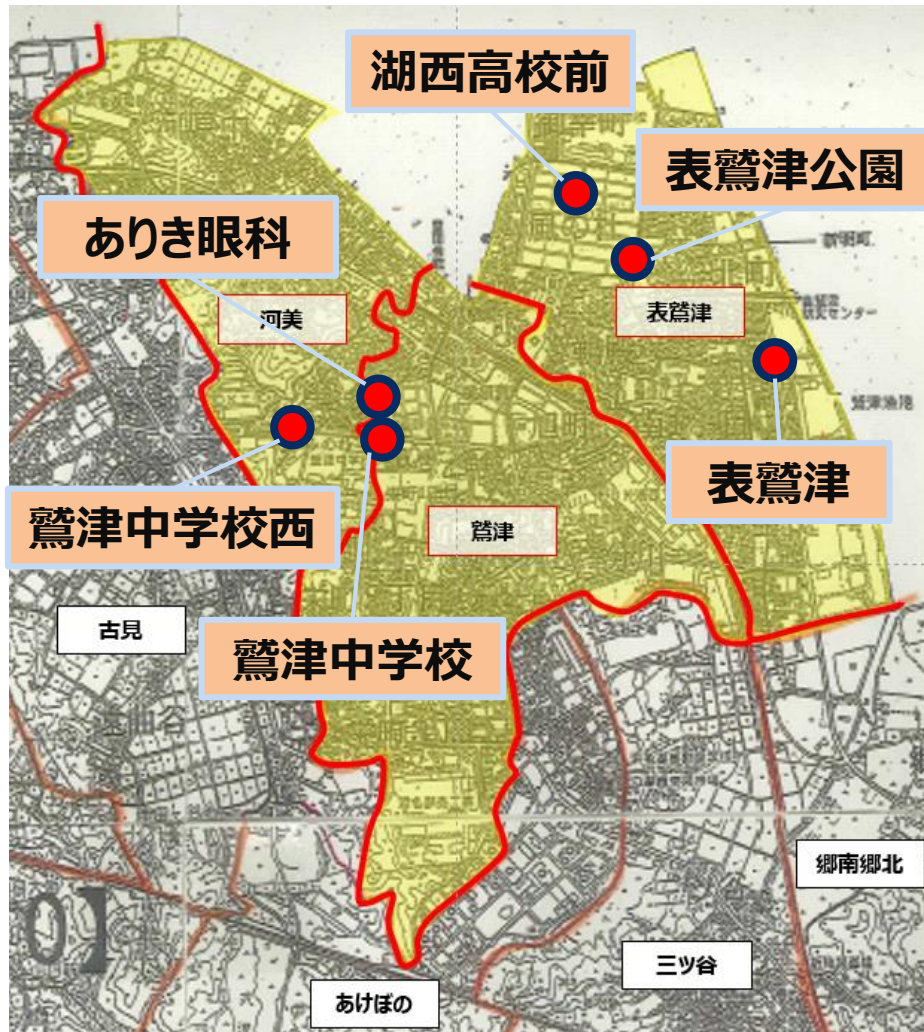
### ■ 新所原駅周辺



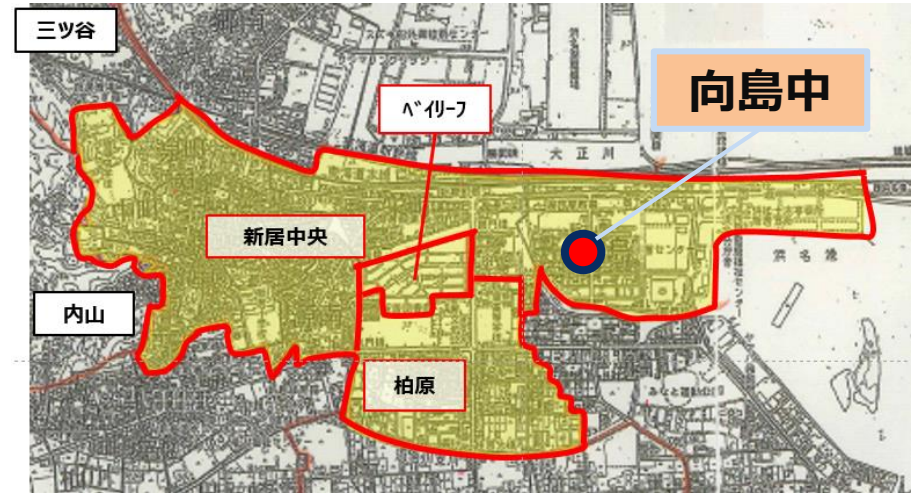
# 4. 路線案の分析 ①廃止バス停の候補

## ■バス停廃止の候補（案）

### ■鷺津駅周辺



### ■新居町駅周辺



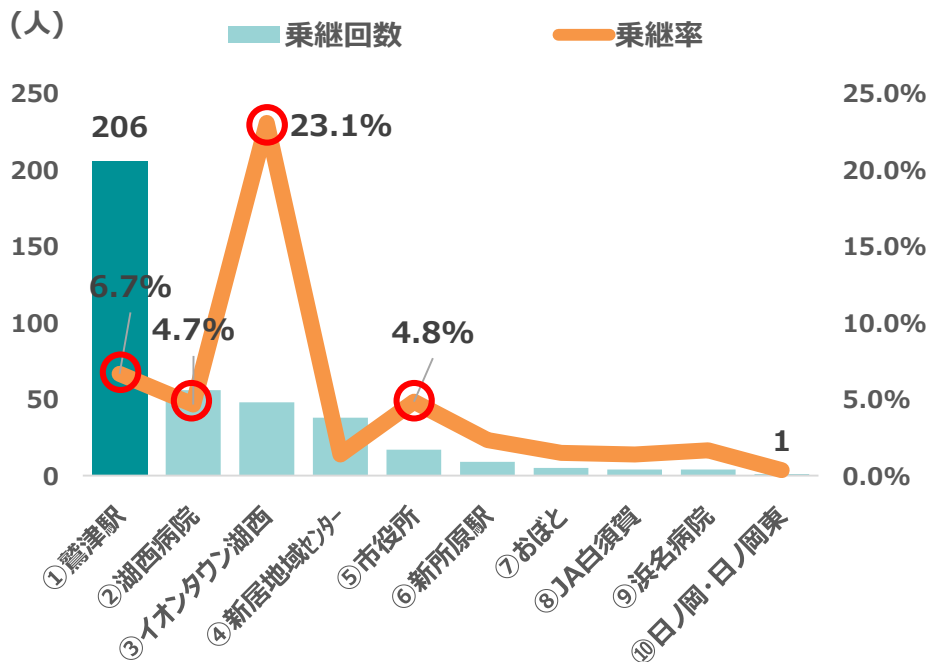
バス停が廃止となっても、コーちゃんタクシーが市内全域へ拡大すれば、移動手段のセーフティネットとしては確保

# 4. 路線案の分析 ②乗り継ぎポイント

## ■現状の乗継可能なバス停の状況 (R5.11~R6.1)

**乗継率：4.3%** (乗継人数(388名)／降車人数(9,123名))

※乗継率…乗り継ぎできるバス停合計の降車人数に対する乗り継ぎした人数の割合



- ✓ 乗継率は約4%と、現状では乗り継ぎ利用が多いとは言えない。
- ✓ 乗り継ぎ移動を主とした場合、特に高齢者がスムーズに乗り継ぎできるか懸念。
- ✓ 「日ノ岡」での乗り継ぎ需要（知波田・入出・新所～岡崎間の移動）が現在は低いため、案②の乗り継ぎポイントの再考が必要か。
- ✓ 乗り継ぎポイントとして、駅・市役所・商業施設など雨風が凌げ、待機できる場所がベター。

- 乗り継ぎした人の過半数が、「**鷺津駅**」と圧倒的。
- 乗継率の高い順番は、「**イオンタウン湖西**」、「**鷺津駅**」、「**市役所**」、「**湖西病院**」。
- 「**日ノ岡・日ノ岡東**」の乗継人数は、1名のみ。

- 乗り継ぎ方法などの周知がカギ
- 「乗継する不便さ」と「増便による利便性の向上」のバランスの考慮が必要

# 5. 利用促進案

## ■ 免許返納者への優遇措置の見直し検討

### ◆ 現状



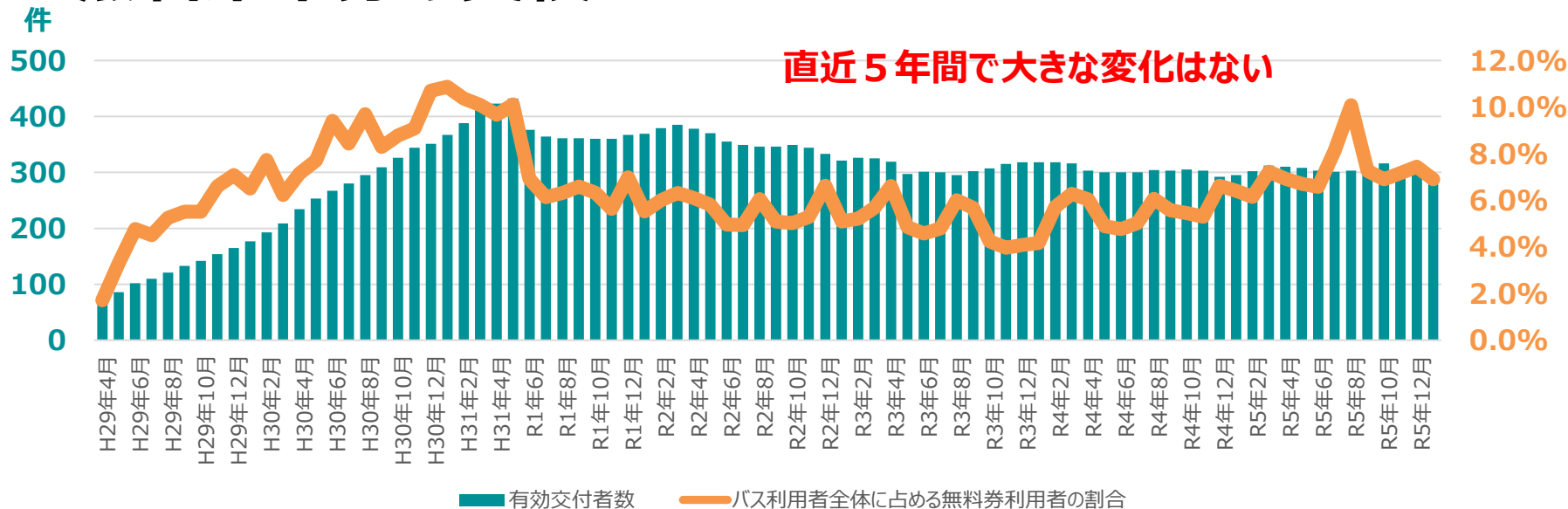
対象者	市内在住で、すべての運転免許証を自主返納された方等
内容	申請から <b>2年間</b> 、コーちゃんバスは <b>無料</b> 。 コーちゃんタクシーは <b>半額</b> 。※BaaS実験中は無料。
目的	免許返納後、公共交通機関での移動に慣れてもらう
委員の皆様からのご意見	<ul style="list-style-type: none"><li>現状は、免許返納した方に対しての優遇措置となっているが、免許返納そのものを促す施策の方がよいのでは。</li><li>高齢者に対する周知・PR等は非常に大切。</li></ul>

※令和5年度第1回公共交通会議時

- 現状の主な申請者は、警察で自主返納した際、警察から本事業の案内を受け、申請。
- 無料券の有効期限終了（2年経過）後、コーちゃんバスの利用を中止しているか、通常運賃に戻っても継続的に利用しているかは不明。

# 5. 利用促進案

## ■ 無料乗車券の実績



令和5年度の無料乗車券の交付件数：月10件程度

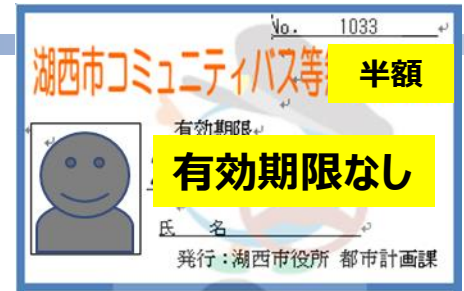
バス利用者全体に占める無料券利用者の割合：約7%（月平均約480回利用）

- 交付件数、利用者数共に、直近5年間で大きな変化はない。
- 免許返納自体を促す施策ではなく、あくまで免許返納した方への優遇措置
- 警察に案内されて申請する方も多く、魅力的な優遇措置なのか。
- 一定数の利用があるが、大きな変化がない状況をどう評価するか。

# 5. 利用促進案

## ■ 免許返納者への優遇措置の見直し検討

### ◆ 見直し（案）



対象者	<p>市内在住で、すべての運転免許証を自主返納された方等</p> <p>※以下の方も対象とする。（今回追加）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>元々免許証を未所持の方かつ75歳以上の方で申請された方</li><li>現2年間無料券の有効期限切れの方（申請不要。プッシュで送付）</li></ul> <p>※現2年間無料券所持者は“無料”が優先（今回追加）</p>
内容(変更点)	<p><b>コーちゃんバスの利用料金が永年半額。</b></p> <p>※コーちゃんタクシーは変更なし。BaaSは社会実装後に検討。</p>
目的	<ul style="list-style-type: none"><li>“無料”ではなく、“半額”でも、公共交通機関に慣れてもらえるのでは？</li><li>“永年”割引のため、免許返納後の経済面の不安の軽減。</li><li>有効期限をなくすことでコーちゃんバスの利用離脱を防止。</li></ul>
懸念事項	<ul style="list-style-type: none"><li><u>周知が非常に重要</u>（路線の改正と同じタイミングで変更したい）</li><li>一時的に助成券の種類が増えることによる運転手の負担の増加</li></ul>

➤ 他の見直し（案）など良い案はあるか。