

**令和6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6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

③ 今後の課題について

・残った課題

① 令和6年度実証実験の概要

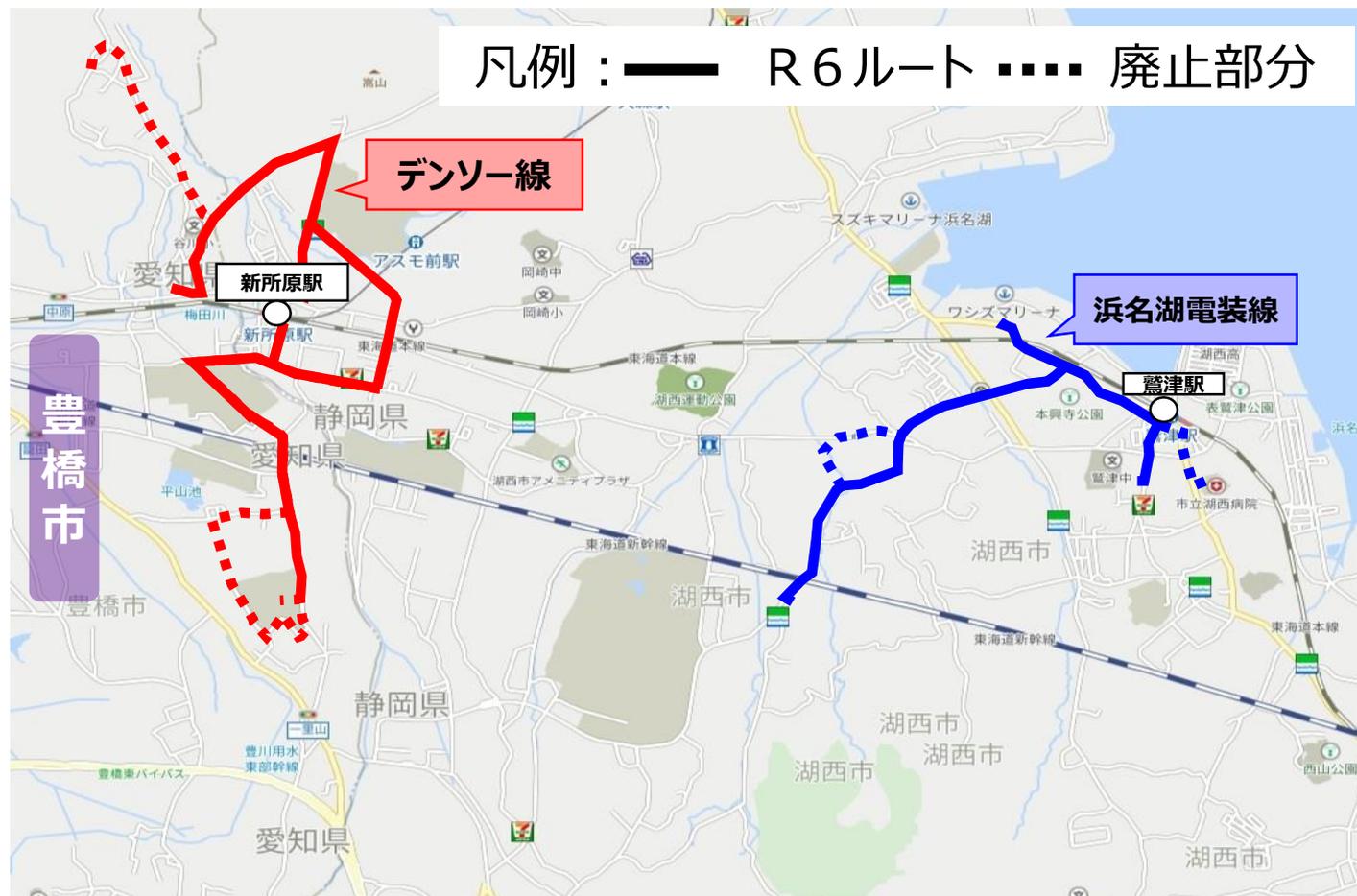
実証期間：5ヶ月（10月1日～令和7年2月28日）

協力企業：デンソー湖西製作所・豊橋東製作所、浜名湖電装

運賃：1乗車**100円**（11枚綴り（1,000円、クーポン付き）の販売もあり）

販売場所：湖西市役所都市計画課、西部地域センター、天竜浜名湖鉄道新所原駅、二川窓口センター

クーポン：協力商業施設2店、利用期間5ヶ月（10月1日～令和7年1月31日）



② (1) 実績

■ 10～2月の利用状況

期間：10月1日～2月28日（98日、うち浜名湖電装線1日休便あり）

1 延べ利用者数 【月の下部()内は運行日数】

路線名	10月 (22)	11月 (20)	12月 (19)	1月 (19)	2月 (18)	計 (98)
デンソー線 合計	59	78	130	94	107	468
巡回便	59	77	130	93	105	464
通勤便	0	1	0	1	2	4
浜名湖電装線	2	10	18	6	1	37
2社計	61	88	148	100	108	505
1運行日あたりの利用者数	2.77	4.40	7.79	5.26	6.00	5.15

② (1) 実績

■ 10～2月の利用状況

期間：10月1日～2月28日（98日、うち浜名湖電装線1日休便あり）

2 乗車券の販売実績

販売場所	券種		枚数
	1枚 (100円)	11枚綴り (1部1,000円)	
湖西市 都市計画課	11枚	39部	440枚
天浜線 新所原駅	15枚	15部	180枚
湖西市西部地域センター	0枚	4部	44枚
豊橋市二川窓口センター	0枚	14部	154枚
オンライン決済	9枚	0部	9枚
計	35枚	72部	827枚

② (1) 実績

参考 令和5年度の利用者数・販売実績

期間：9月1日～1月31日（94日、ソニー湖西サイト線のみ59日）

1 延べ利用者数 【月の下部()内は運行日数】

路線名	9月 (20)	10月 (21)	11月 (20)	12月 (16)	1月 (17)	計 (94)
デンソー線 2便合計	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
1運行日あたりの利用者数	1.45	2.33	1.95	2.38	6.71	2.86

2 販売実績

販売場所	券種		枚数
	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	135枚
天浜線 新所原駅	12枚	11部	133枚
湖西市西部地域センター	0枚	2部	22枚
豊橋市二川窓口センター	4枚	5部	59枚
オンライン決済	20枚	2部	42枚
計	50枚	31部	391枚

② (1) 実績

○周知活動



昨年に引き続き、BaaS運行ルート付近の地区老人クラブ等でデマンド型乗合タクシーと併せて周知活動を行った。

また、令和6年度は民生児童委員協議会定例会の中で事業紹介をする機会を設けた。

② (1) 実績

○試乗を促す取組



公民館等で「おいしいお茶の淹れ方教室 & 試乗体験会」を実施。

教室後、BaaSに乗車してスーパーへ移動。

12/ 2	原町公民館	11人参加
12/ 3	谷川校区市民館	7人参加
12/11	西部地域センター	5人参加
1/22	原町公民館	10人参加
1/29	西部地域センター	4人参加

② (2) 考察

○令和6年度実証実験結果の考察

・延べ505人（1運行日あたり5.1人）の利用があった。

令和5年度（9～1月）の延べ利用者数は269人（1運行日あたり2.9人）であり、乗車予約および事前登録を原則不要としたことや、路線見直しによる1運行の所要時間の短縮・便数確保の効果が現れたと考えられる。

・利用者の多数を占めるデンソー線では、購入履歴や乗降実績から、例年同様に豊橋市民による新所原駅周辺の商業施設への移動が多かったと推測できる。

・浜名湖電装線において、吉美工場⇔鷺津駅・知久屋前の継続的な利用が見られ、市役所や湖西病院を停留所から外した影響は特に見られなかった。

・乗車券販売実績を見ると、天竜浜名湖鉄道新所原駅での販売実績が伸びた。

・昨年と異なり開始当初から購入可能であったオンラインの販売数は伸びなかった。

→オンライン購入の場合には、電子チケット・クーポン管理のための登録が必要であったことから、忌避された可能性がある。

③ 今後について

○課題と今後の対応

- ・便数を確保したことで、利用される便とされない便が明確になった。
→本事業において大きな経費である保険料は、バスの1日の使用台数に左右される。そのため、利用者の利便性が低下しない範囲で、BaaS運行時間帯の縮小や便の限定など、バス台数を減らすことで持続可能性を探る。
- ・通行量が多い県道沿いや生活道路付近など、安全面に課題が残ったバス停が数か所あった。
→利用ニーズを拾いつつも、バス停設置箇所の再検討が必要である。
- ・令和6年度は、民生・児童委員協議会定例会で一同に周知できた。一方、地区老人クラブのように狙いを絞った周知活動も重要である。

**令和 6 年度
共創・MaaSモデル実証プロジェクト
の結果報告**

■ 概要

事業名	湖西市版共創による新たな移動サービスの提供事業
内容	<p>■ 概要</p> <p>運転手不足による移動の足の不足問題を解決するため、交通事業者だけではなく、市民同士でも移動手段を補完するタクシーとの共同運行の仕組みを検討し、実証運行を行う (コーちゃんタクシーの運行は平日のみ。土曜のニーズを調査。)</p> <p>■ 令和6年度</p> <ul style="list-style-type: none">✓ 仕組みの検討、データ分析、アンケート調査による効果検証 <p>■ 令和7年度</p> <ul style="list-style-type: none">✓ 実証運行（2ヶ月予定 ※時期未定）
補助金	国交省 令和6年度「共創・MaaS 実証プロジェクト」 補助率：500万円以下は定額 500万円超部分は2 / 3

■ 集計・分析、効果予測

- ① タクシー配車記録及び車載メーターのデータ集計・分析
- ② 医療機関受診データ等の集計・分析
- ③ 医療機関受診に係る利用ニーズ及び交通空白域の推定
- ④ 効果等予測

- 使用データ

- ✓ 遠鉄タクシー 車載メーターデータ 2023年6月1日～2024年5月31日

- 分析内容

- ✓ 普通タクシー：市内移動のみのデータ
- ✓ コーちゃんタクシー：全運行データ（市内のみ、平日のみの運行）

①-1 日平均乗降件数 普通タクシー

平日は午前中の乗降件数が多く、午後になると乗降件数は減少する。

休日は午前から夜間までで乗降件数は大きく変化しない。

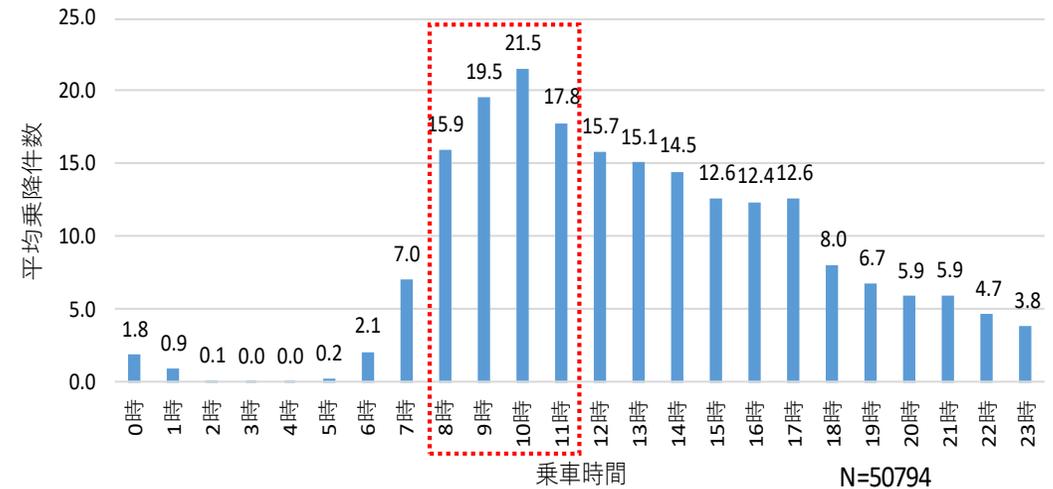
平日に比較して休日は17時以降の夜～深夜にかけて乗降件数が多く、朝～午後の乗降件数は少ない。

時間帯別平均乗降件数

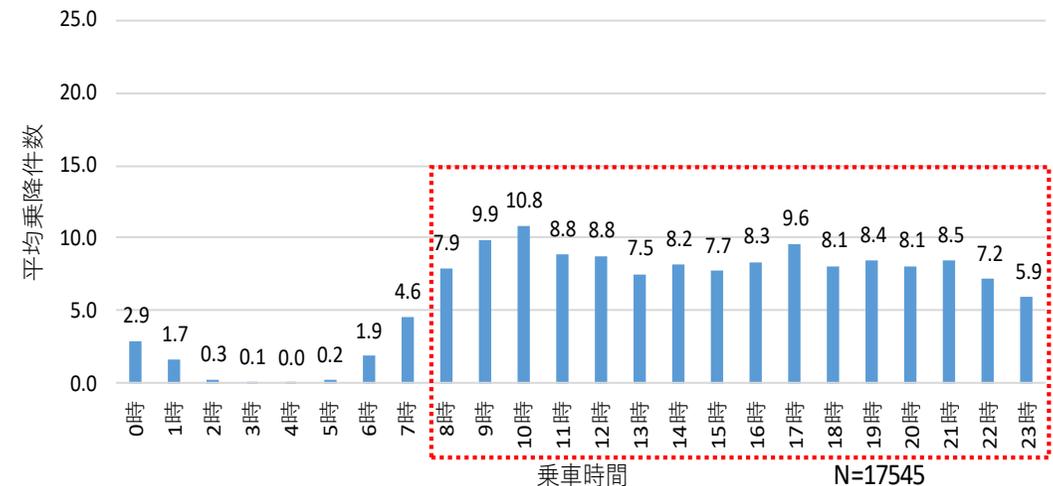
出典：遠鉄タクシー車載メーターデータ 2023年6月1日～2024年5月31日

乗車時間	月	火	水	木	金	土	日	祝	平日	休・祝日
0時	1.0	1.3	1.5	1.7	3.9	5.7	1.4	1.7	1.8	2.9
1時	0.6	0.7	0.5	0.7	1.9	3.4	0.5	1.1	0.9	1.7
2時	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.7	0.1	0.1	0.1	0.3
3時	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
4時	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5時	0.4	0.3	0.2	0.1	0.2	0.3	0.2	0.1	0.2	0.2
6時	2.4	1.9	2.0	2.1	2.1	1.9	1.9	1.7	2.1	1.9
7時	6.9	6.8	7.1	7.1	7.1	4.2	4.1	5.3	7.0	4.6
8時	14.6	16.1	15.9	15.9	16.9	8.3	6.9	8.4	15.9	7.9
9時	18.9	19.4	18.8	19.7	20.8	11.3	7.7	10.6	19.5	9.9
10時	21.0	20.8	20.7	22.4	22.5	11.9	10.3	10.3	21.5	10.8
11時	17.8	17.8	17.2	17.6	18.5	11.0	7.9	7.6	17.8	8.8
12時	16.4	15.4	15.9	15.7	15.4	9.1	7.9	9.3	15.7	8.8
13時	14.5	15.2	15.1	15.8	14.8	7.9	7.5	7.3	15.1	7.5
14時	13.7	14.7	14.1	14.0	15.9	9.5	6.8	8.2	14.5	8.2
15時	13.3	13.1	10.5	11.8	14.1	8.7	7.2	7.2	12.6	7.7
16時	12.1	12.3	12.0	12.5	13.1	9.0	6.9	9.2	12.4	8.3
17時	12.1	12.1	12.4	13.8	12.7	11.1	7.8	9.9	12.6	9.6
18時	7.0	7.2	8.6	7.5	9.8	10.0	7.1	7.1	8.0	8.1
19時	5.9	6.2	6.8	6.2	8.5	9.9	7.7	7.7	6.7	8.4
20時	4.5	5.5	5.9	5.7	7.8	10.9	6.6	6.8	5.9	8.1
21時	3.8	5.7	5.7	6.1	8.4	11.7	6.7	6.9	5.9	8.5
22時	3.1	3.9	4.2	4.3	7.8	10.8	5.4	5.3	4.7	7.2
23時	2.6	3.2	3.6	3.7	6.0	10.1	4.3	3.4	3.8	5.9
合計	192.5	199.7	198.5	204.3	228.5	177.6	122.9	135.1	204.7	145.2

【平日】



【休日】



①-1 日平均乗降件数 コーちゃんタクシー

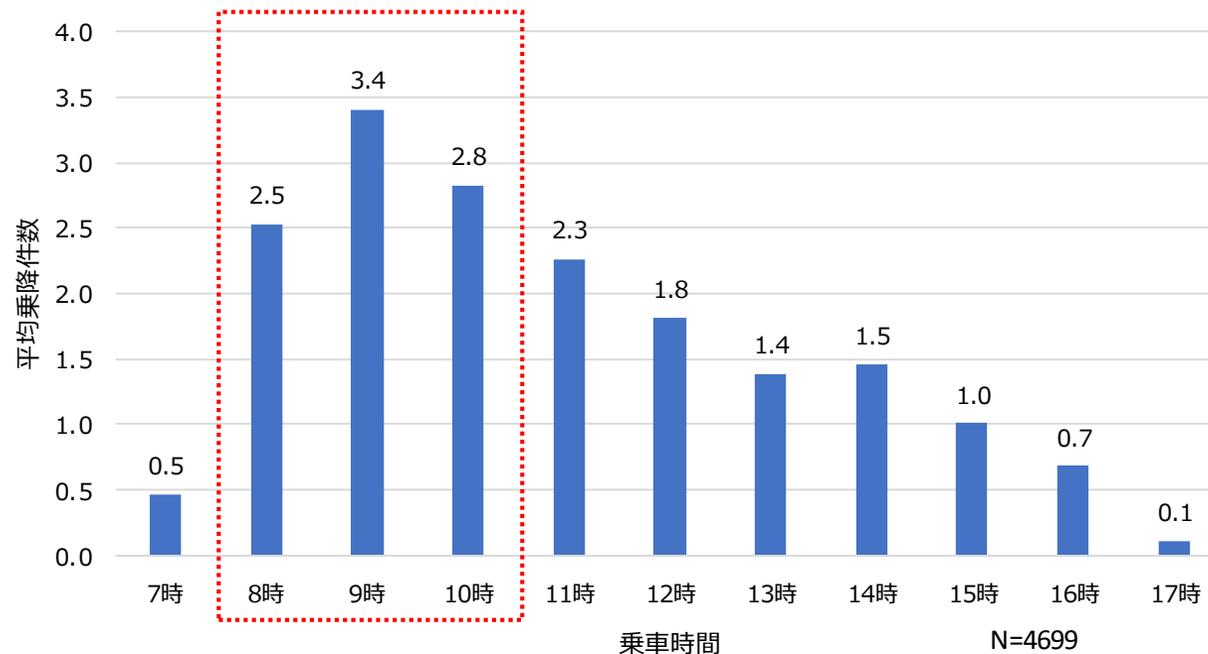
午前中の利用がピークであり、時間が進むにつれ乗降件数は減少する。

・時間帯別平均乗降件数

出典：遠鉄タクシー車載メーターデータ 2023年6月1日～2024年5月31日

乗車時間	月	火	水	木	金	合計
7時	0.3	0.3	0.9	0.3	0.6	0.5
8時	2.4	2.8	2.8	2.6	2.1	2.5
9時	2.8	3.9	3.4	3.0	3.9	3.4
10時	2.4	2.7	3.4	3.3	2.3	2.8
11時	2.2	2.6	2.3	2.1	2.2	2.3
12時	1.8	1.9	1.9	1.7	1.8	1.8
13時	1.4	1.9	1.0	1.2	1.5	1.4
14時	1.3	1.7	1.5	1.3	1.5	1.5
15時	1.0	1.4	0.9	0.9	0.9	1.0
16時	0.5	0.5	0.6	1.0	0.7	0.7
17時	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1
合計	16.1	19.9	18.7	17.5	17.7	17.9

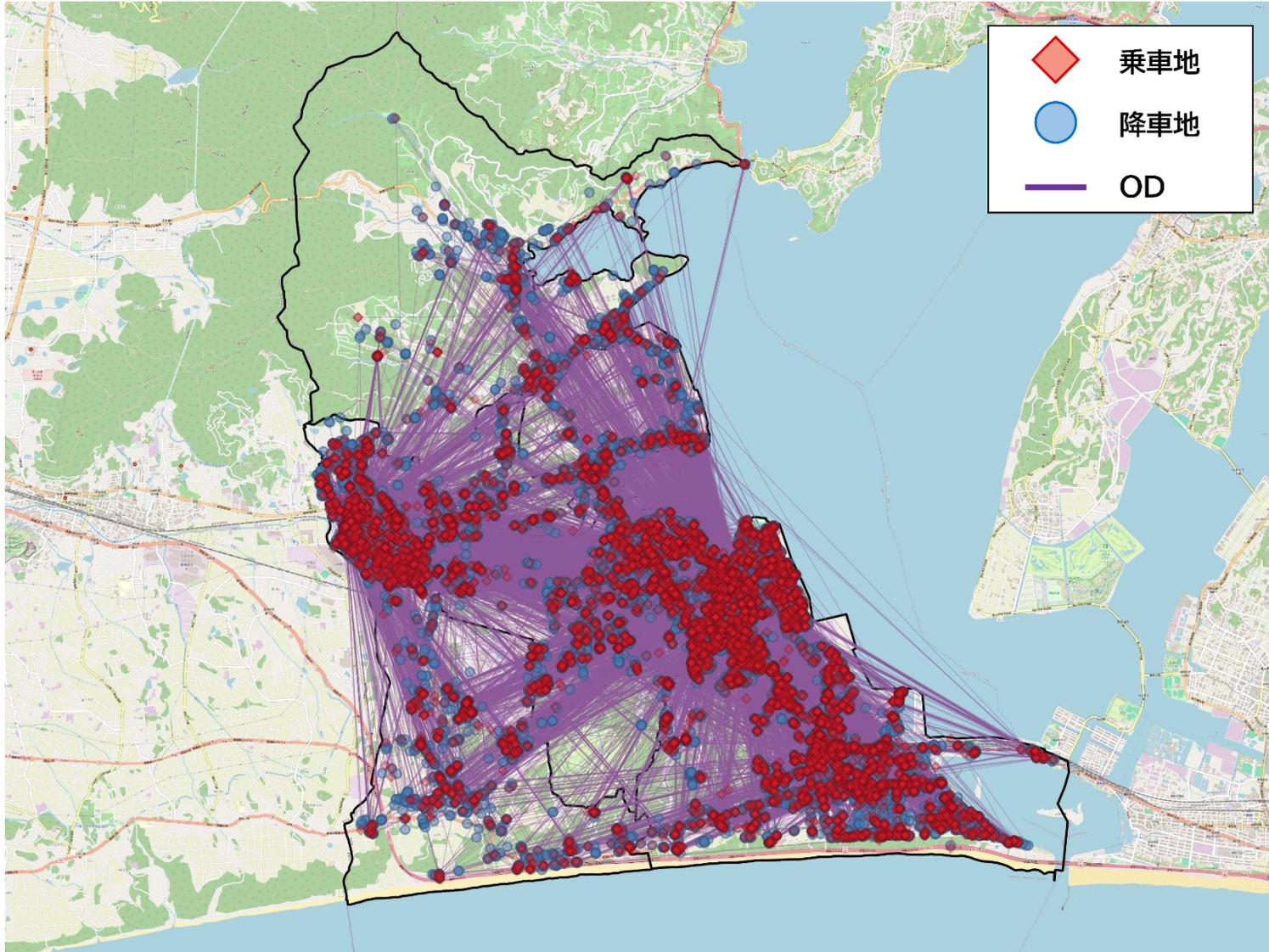
【平日】



注) コーちゃんタクシーの運行時刻は8:00以降であるが、出発時刻ベースの集計を行っているため7時台の乗降件数が存在する

①-2 乗降地分析（乗降地OD）

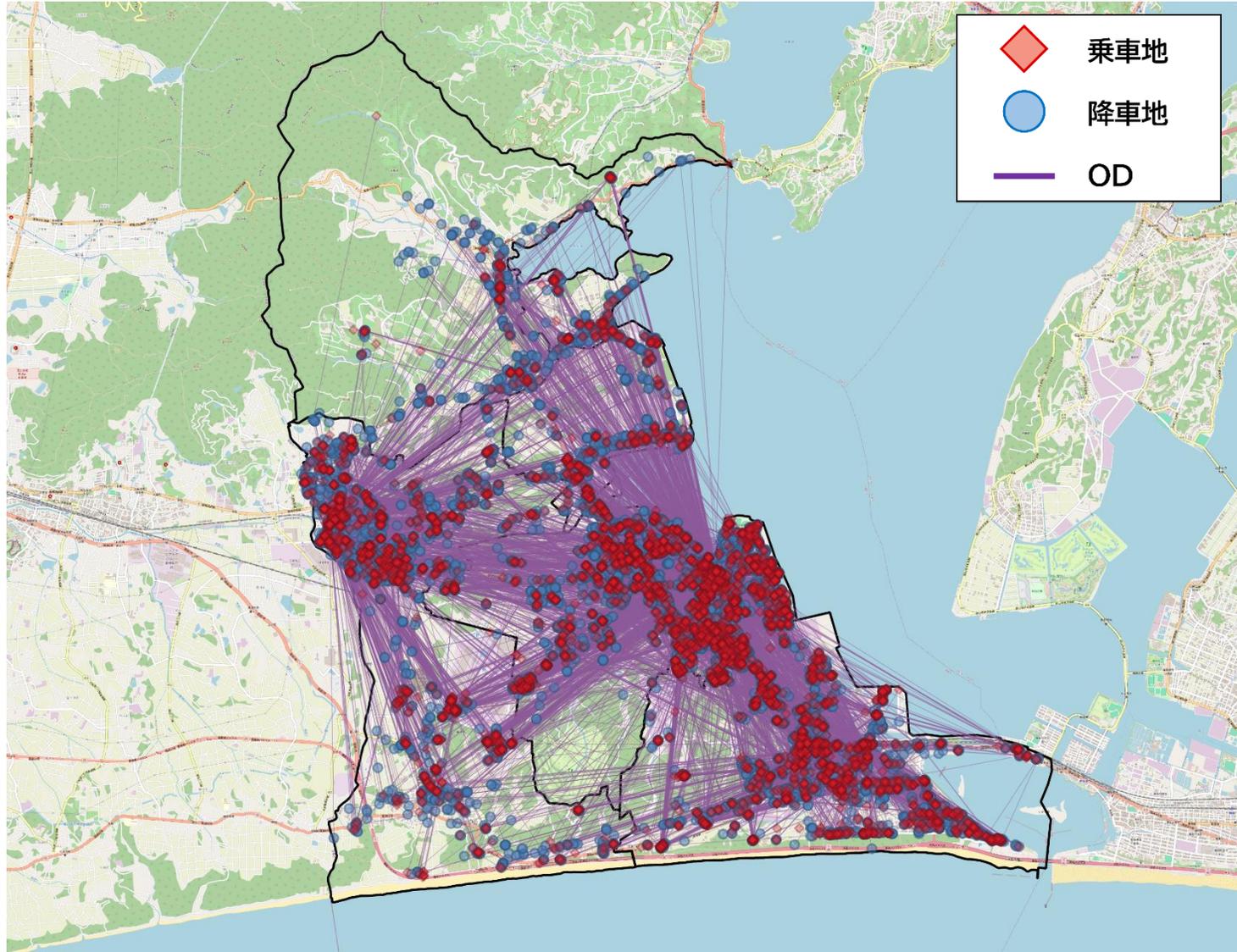
普通タクシー【平日（全日）】



鷺津・岡崎・新居を核として非常に多くの移動が発生しており、一日を通して常に需要が多いことが判る。
8時以降では、市南部での起終点発生が見られ、海岸線のバイパスに沿って、新居方面に向かう需要が発生している。

①-2 乗降地分析（乗降地OD）

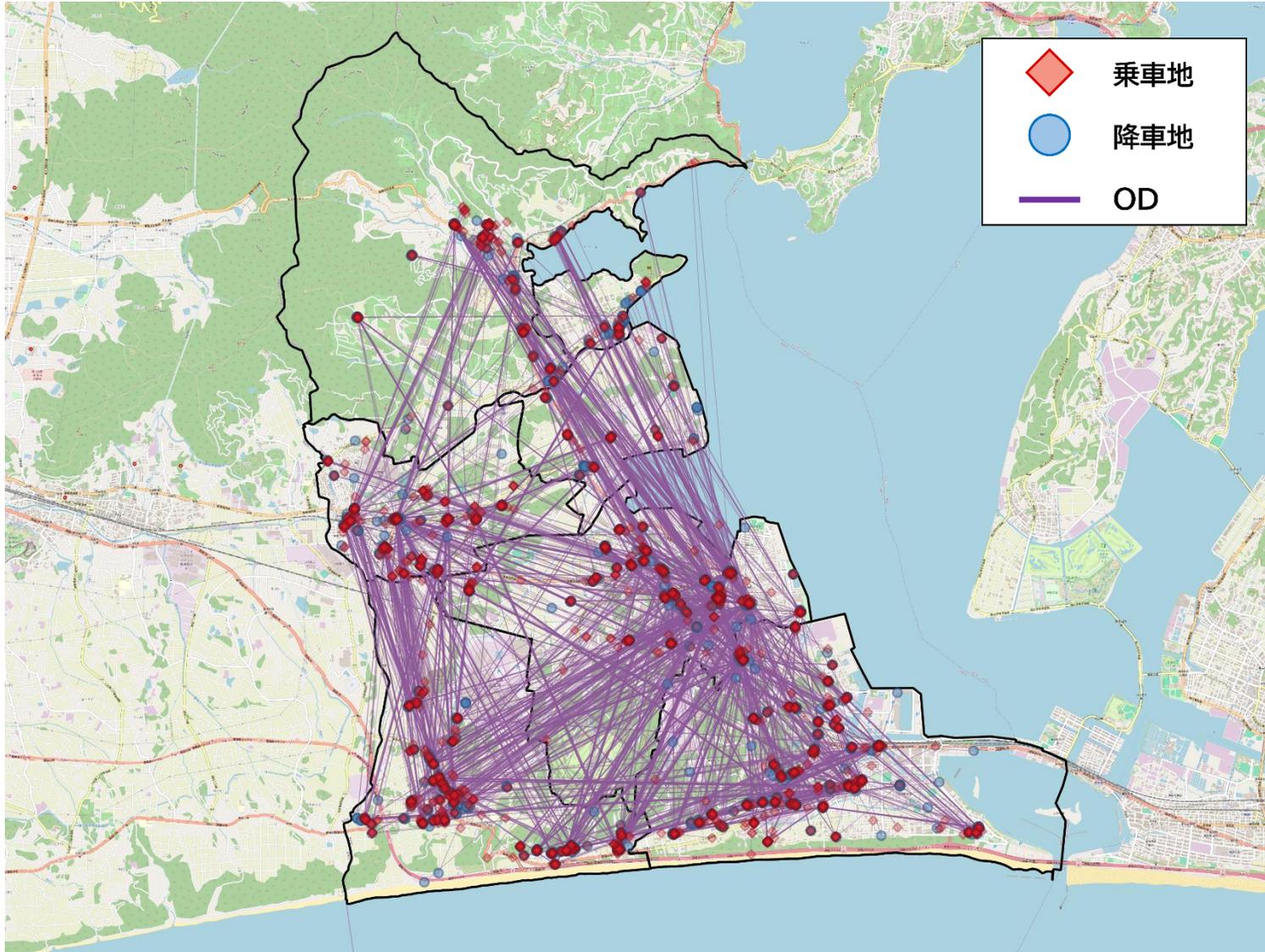
普通タクシー【休日（全日）】



平日同様、鷺津・岡崎・新居での移動が多く発生しているが、岡崎と新居においては平日と比較してより駅周辺に密集する傾向が見られる。
平日においては、夜にかけて需要が減っている一方で、休日ではその減少があまり生じていない。

①-2 乗降地分析（乗降地OD）

コーちゃんタクシー【平日（全日）】



どの時間帯においてもJR駅周辺を起終点とする利用状況が存在している。
また、それ以外集中している地点では住宅街が起終点となっており、同様な移動が生じている傾向があることから、日常的にコーちゃんタクシーを交通手段として用いている利用者がいることが読み取れる。

①-2 乗降地分析（乗降地ヒートマップ）

一般乗用タクシー・コーちゃんタクシー

一般乗用タクシー平日・休日、コーちゃんタクシーともに乗降地はJR駅周辺に集中。

降車地は、乗車地よりも空間的にややばらつく傾向。

時間帯別分析において、コーちゃんタクシーは午前中はJR駅周辺での降車，夕方はJR駅周辺からの乗車が多いことを把握。

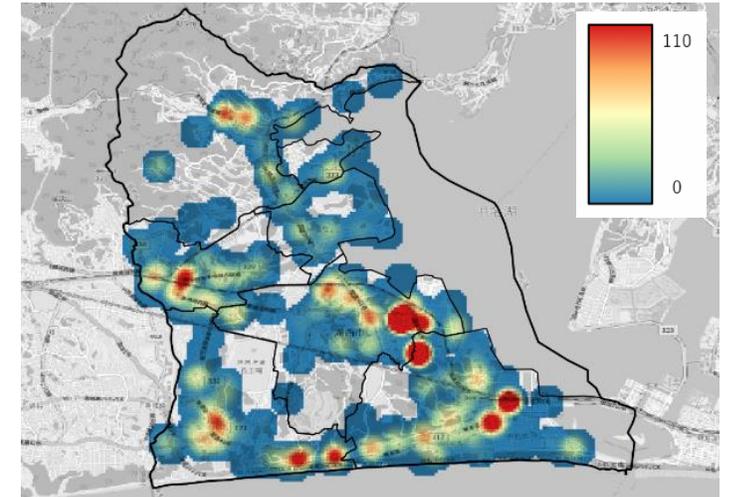
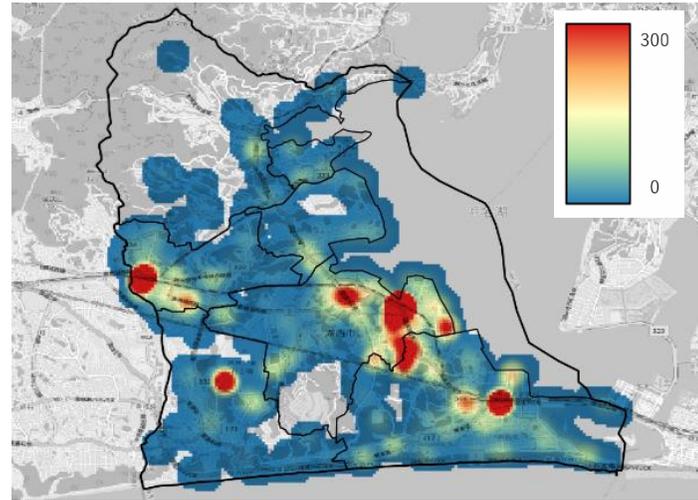
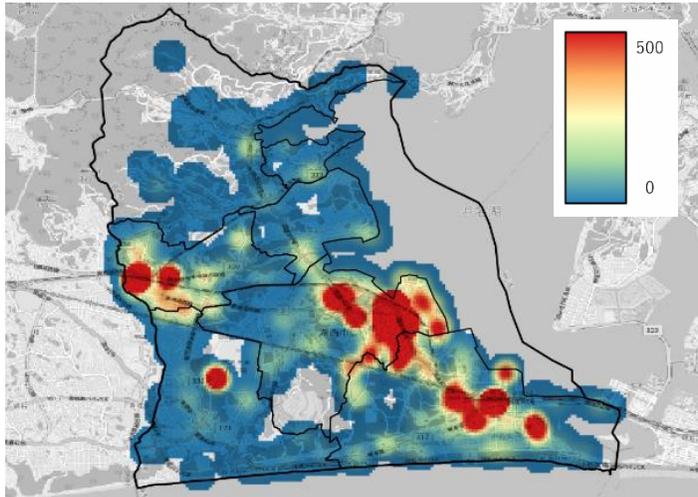
出典：遠鉄タクシー車載メーターデータ 2023年6月1日～2024年5月31日

一般乗用タクシー：平日

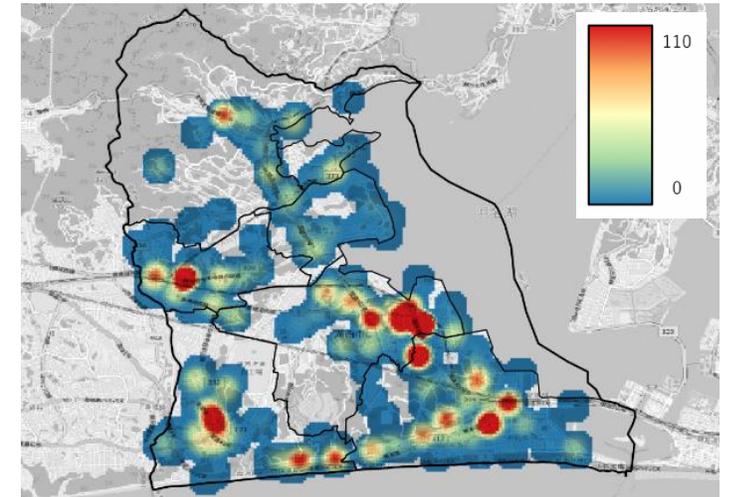
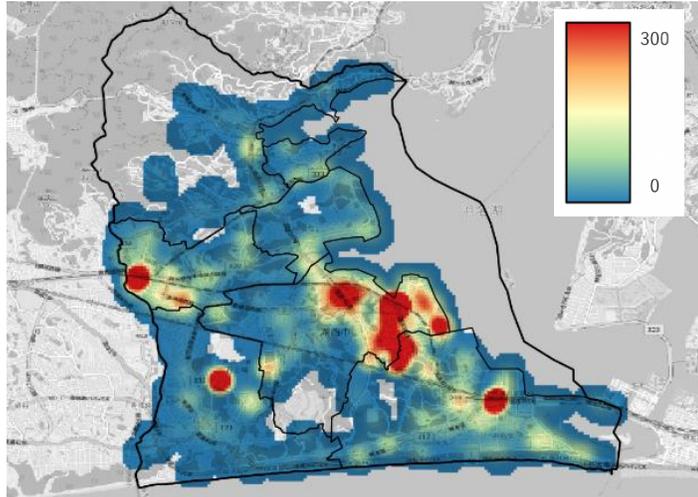
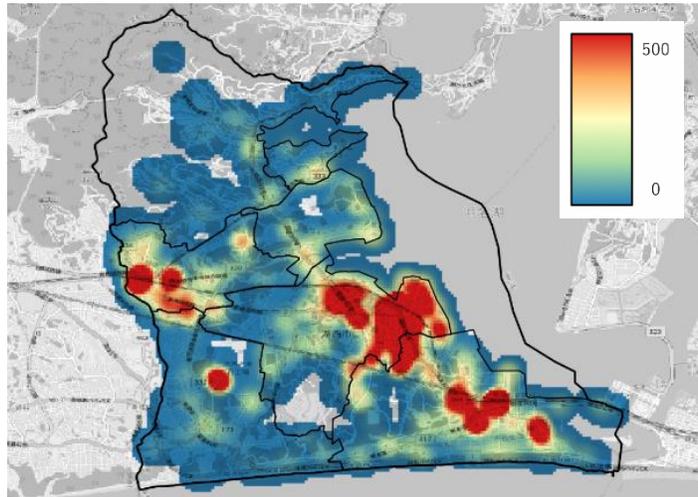
一般乗用タクシー：休日

コーちゃんタクシー：平日

乗車地



降車地



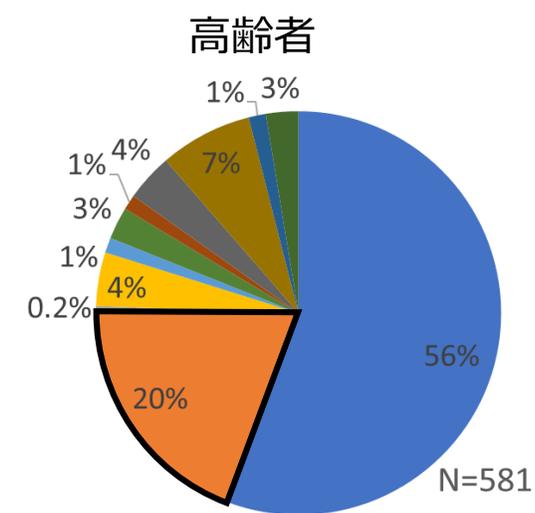
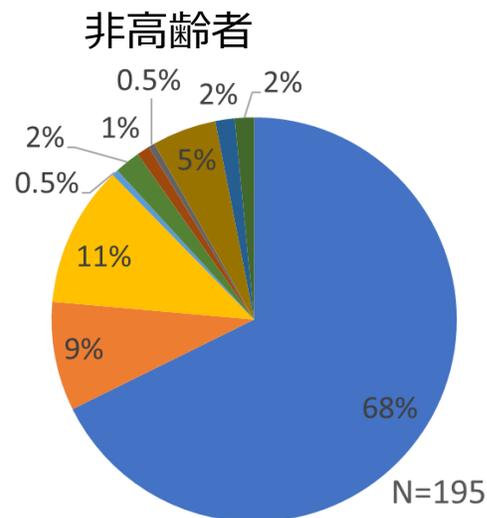
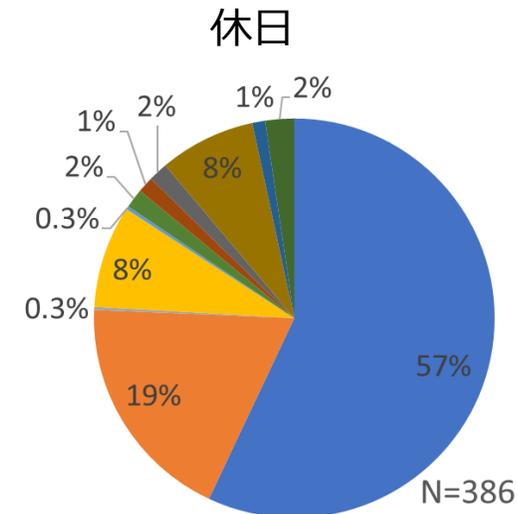
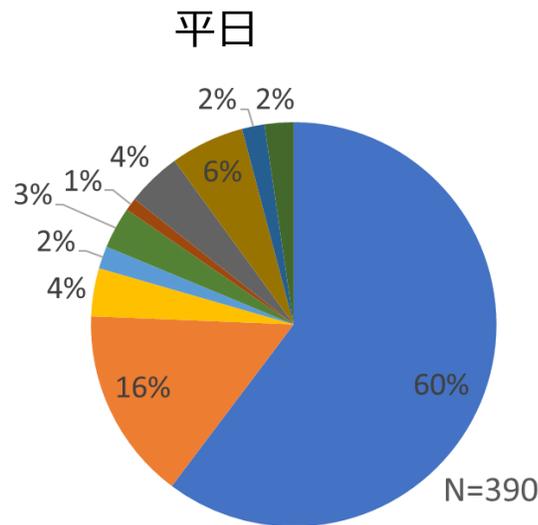
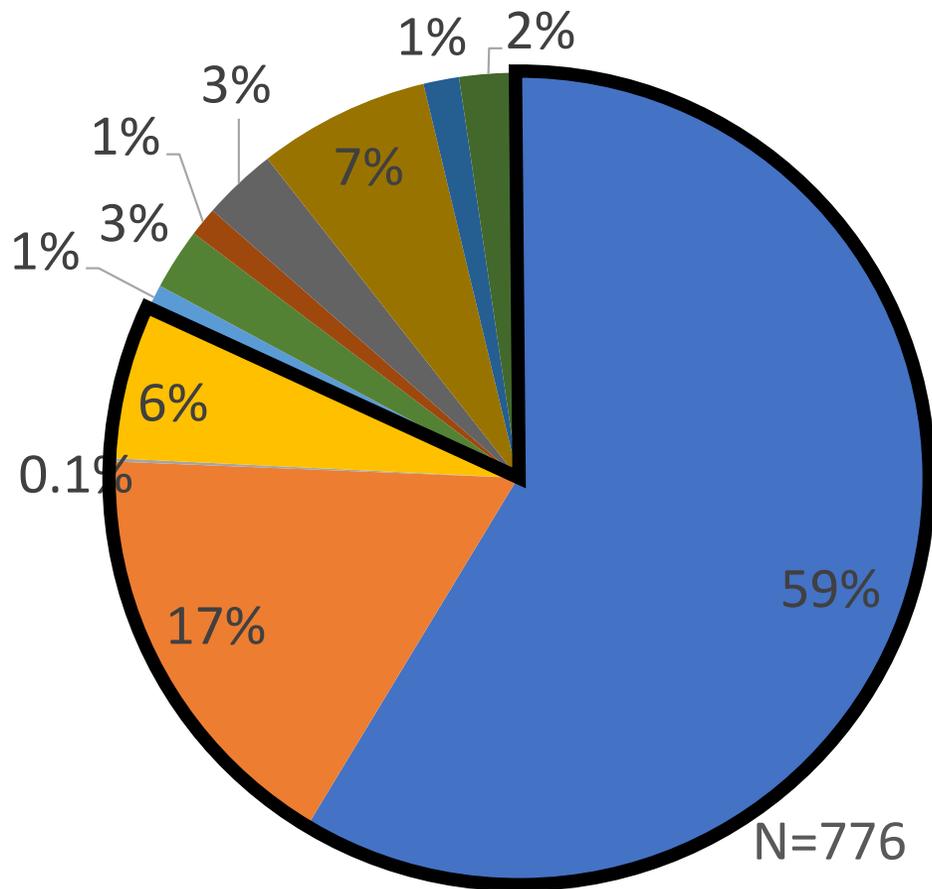
② 医療機関受診データ等の集計・分析

■ アンケート調査概要

調査対象	湖西市内医療機関に受診する住民		
調査方法	湖西市内の医療機関で調査員が聞き取り形式で実施 (一部回答者が直接記入回答)		
実施期間	休日	2024年10月19日(土)	8:30~13:30
	平日	2024年10月22日(火)	8:30~13:30
実施医療機関	① 浜名病院 ② いしはま医院 ③ 新所原医院 ④ 西湖西整形外科 ⑤ こいで整形外科・皮膚科 ⑥ 牛田クリニック ⑦ ありき眼科 ⑧ クリニック井田 ⑨ あらい青葉クリニック ⑩ みなとクリニック		
回答数	466人(休日:244人、平日:222人)		
調査内容	・回答者属性 ・調査実施医療機関での受診について ・その他の医療機関での受診について ・通院の「ついで」の行動について ・日常的な外出行動について ・コーちゃんタクシーについて ・湖西市内の公共交通等への意見(記述)		

1. 医療機関受診行動 ①受診時の交通手段

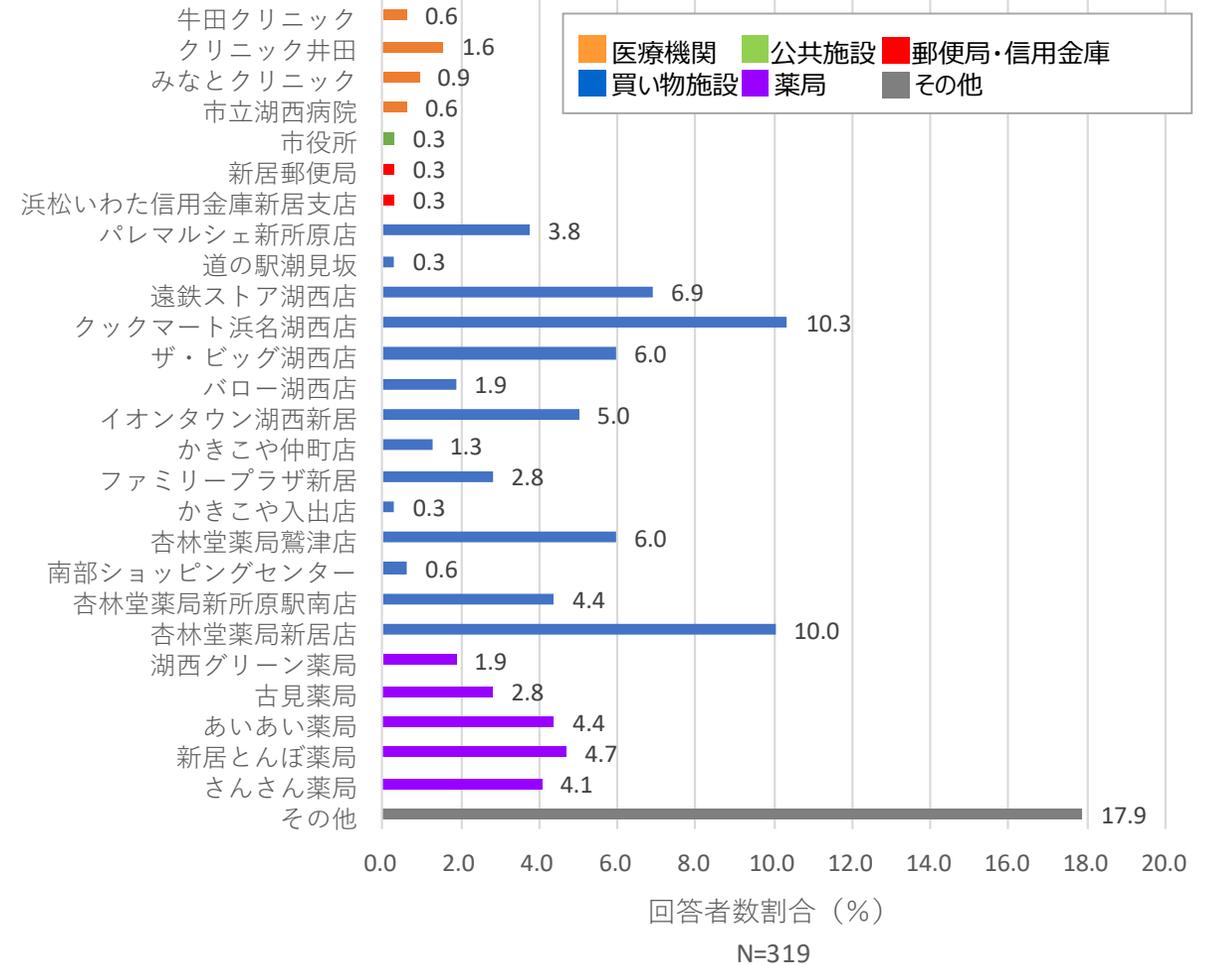
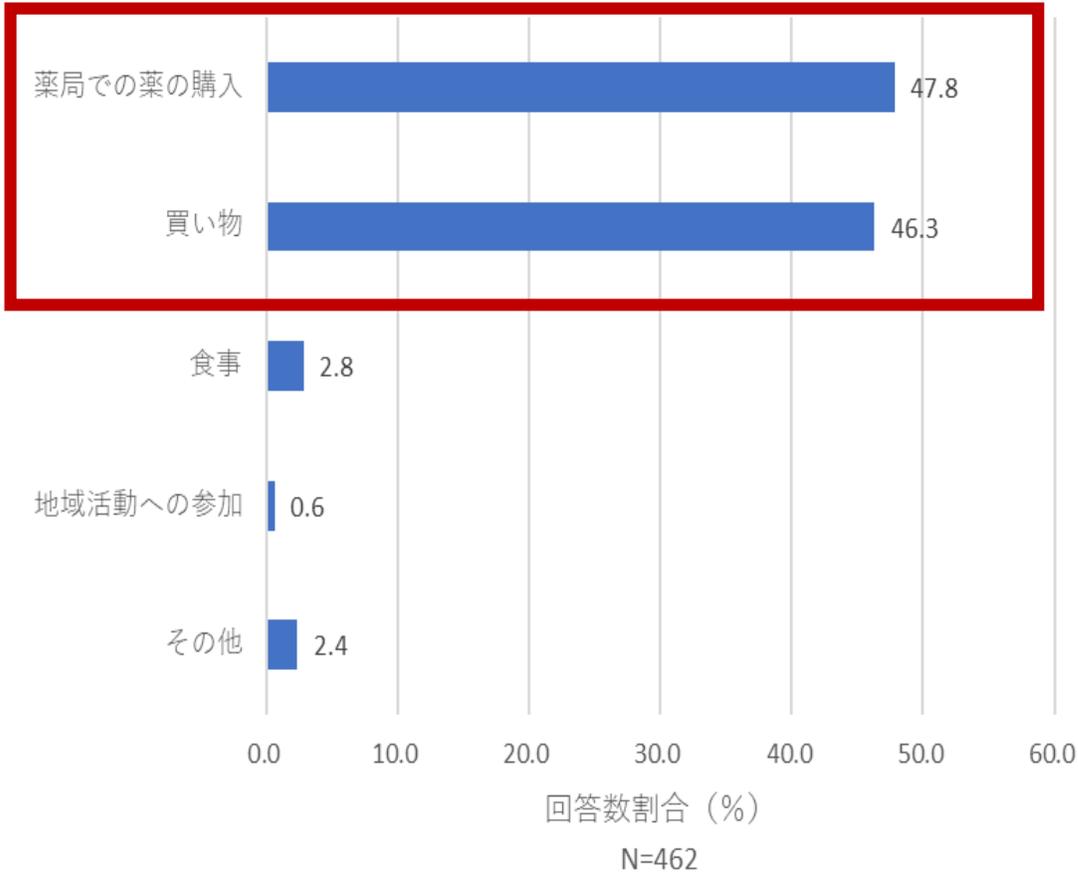
自家用車を使用している人が8割を超えており、高齢者においては送迎が多くなっている。



- 自家用車(運転)
- 自家用車(送迎)
- 自家用車(不明)
- タクシー
- 徒歩
- 自家用車(運転or送迎)
- コーちゃんバス
- コーちゃんタクシー
- バイク
- 電車
- 自転車
- その他

2. 通院のついででの行動 ①行動目的

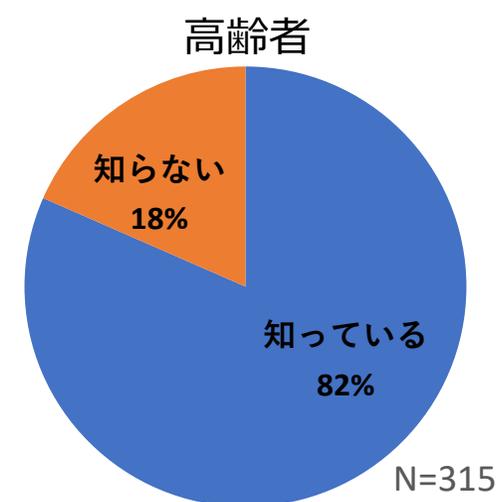
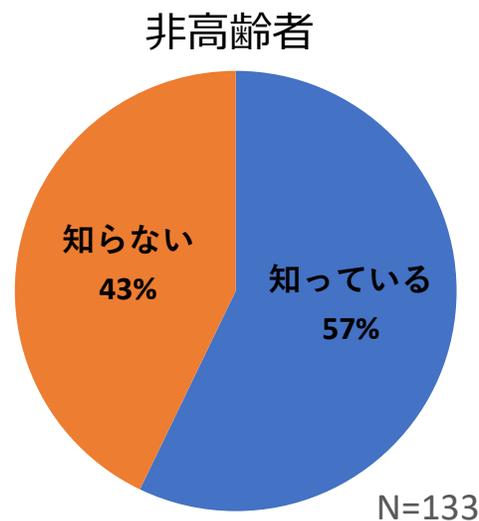
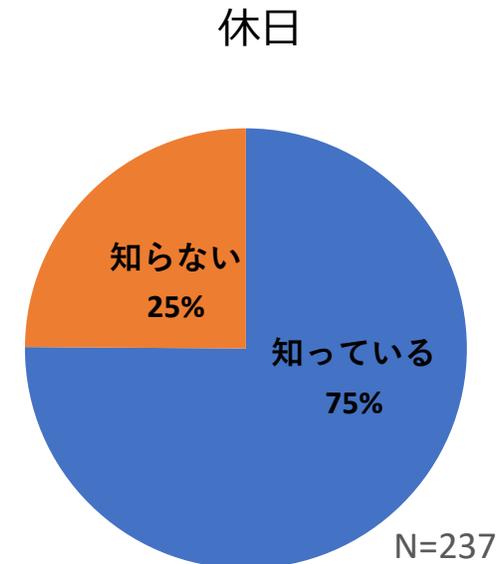
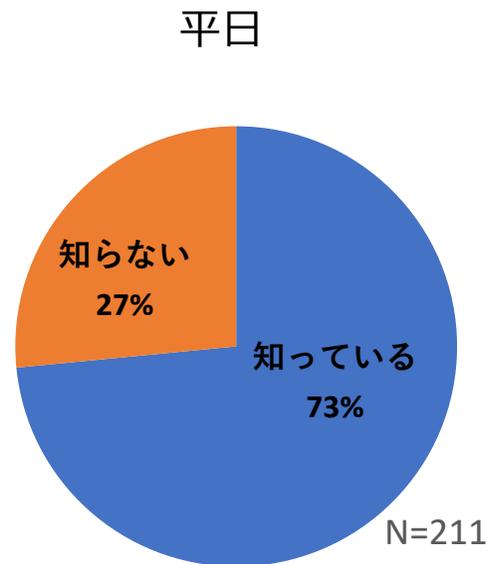
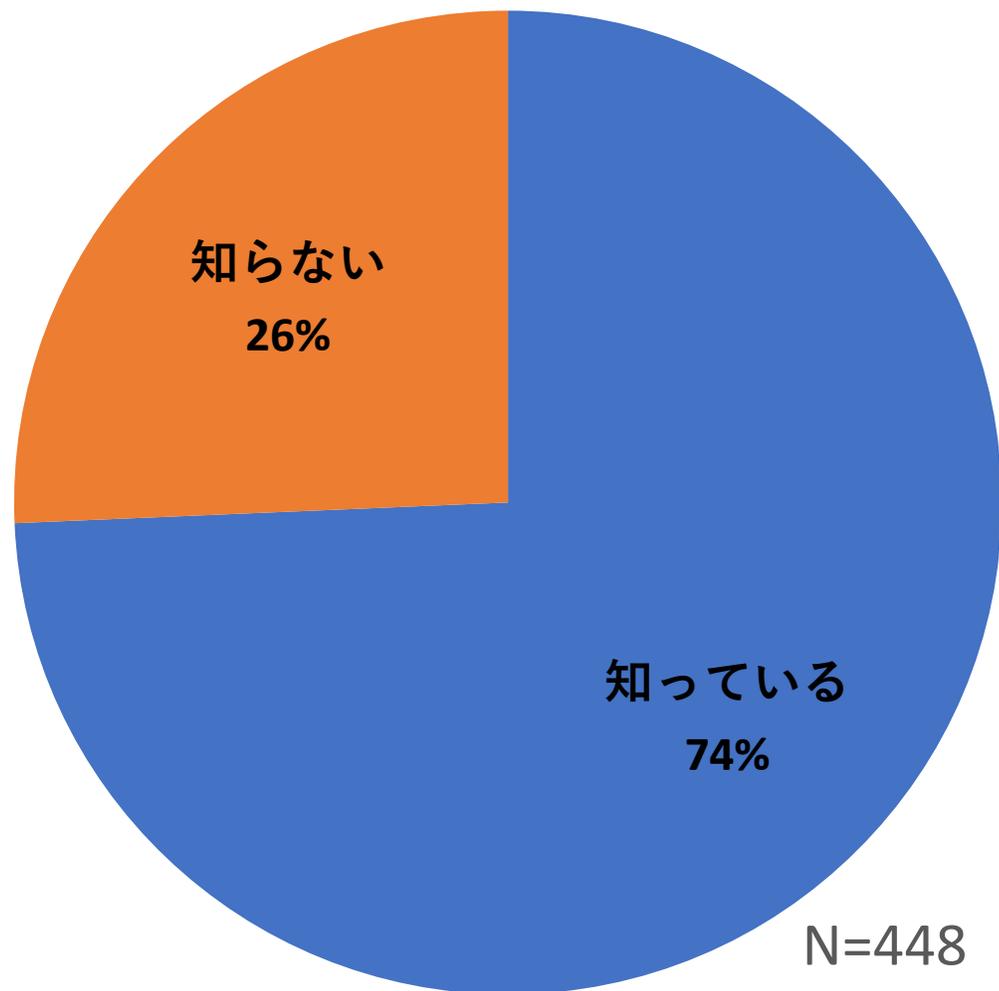
通院のついででの行動としては、**薬局での薬の購入**、**買い物**が多い。
湖西市内においては、**クックマート浜名湖西店**や**杏林堂薬局**が多くなっている。



※その他内訳：2回答以上、括弧内は回答数
コンビニ(10)、浜松市内(5)、杏林堂(店舗不明)(4)、ウェルシア(3)、
マックスバリュ(2)、コメダ珈琲(2)、スーパー(2)、市内(2)

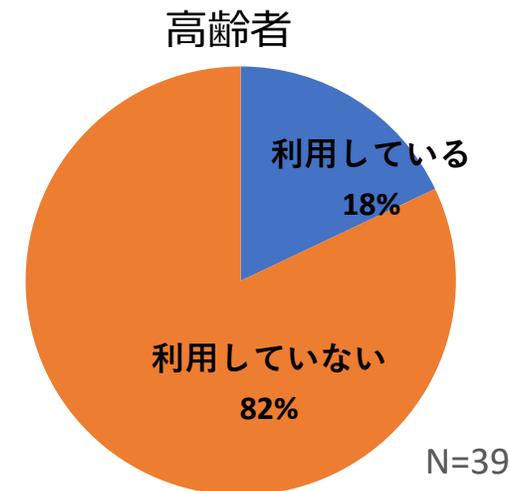
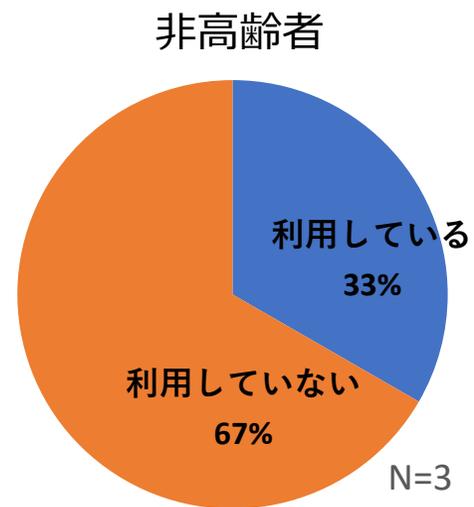
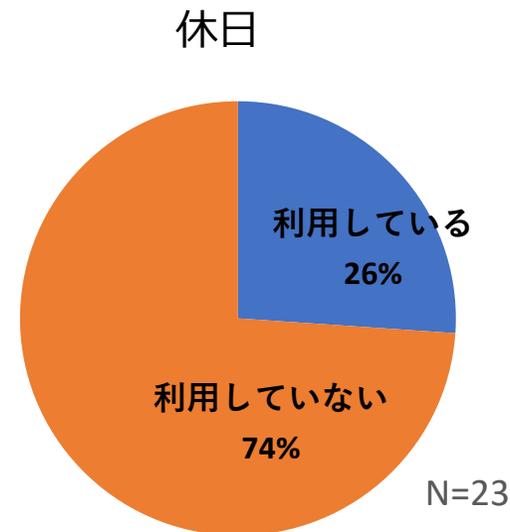
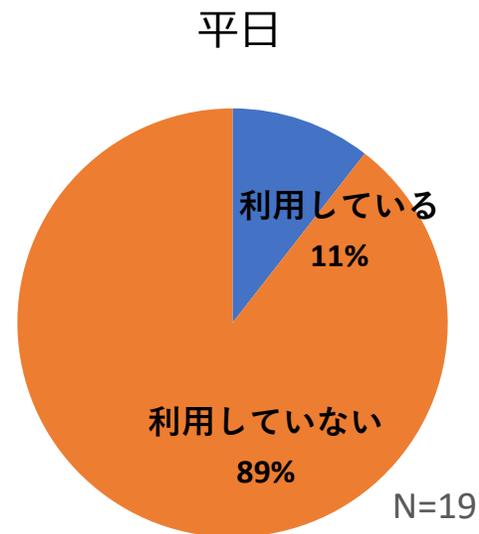
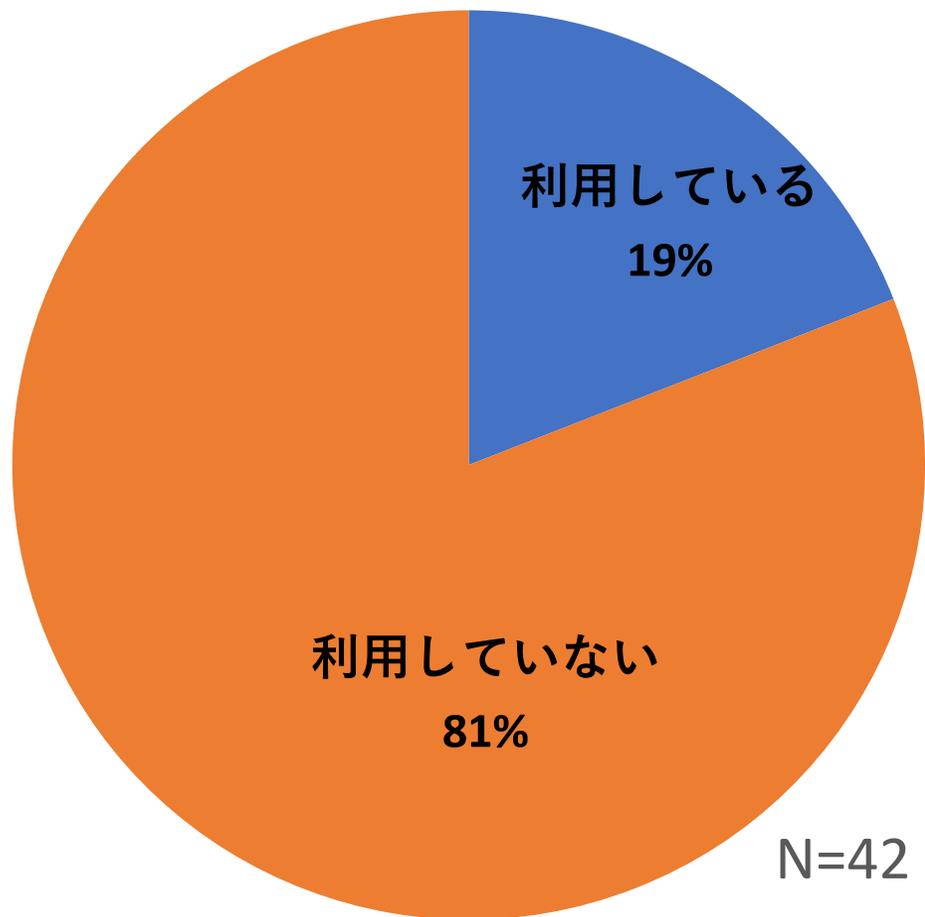
3. コーちゃんタクシーについて ①認知度

全体的に認知度は高いが、非高齢者における認知度は高齢者に比べて低くなっている。



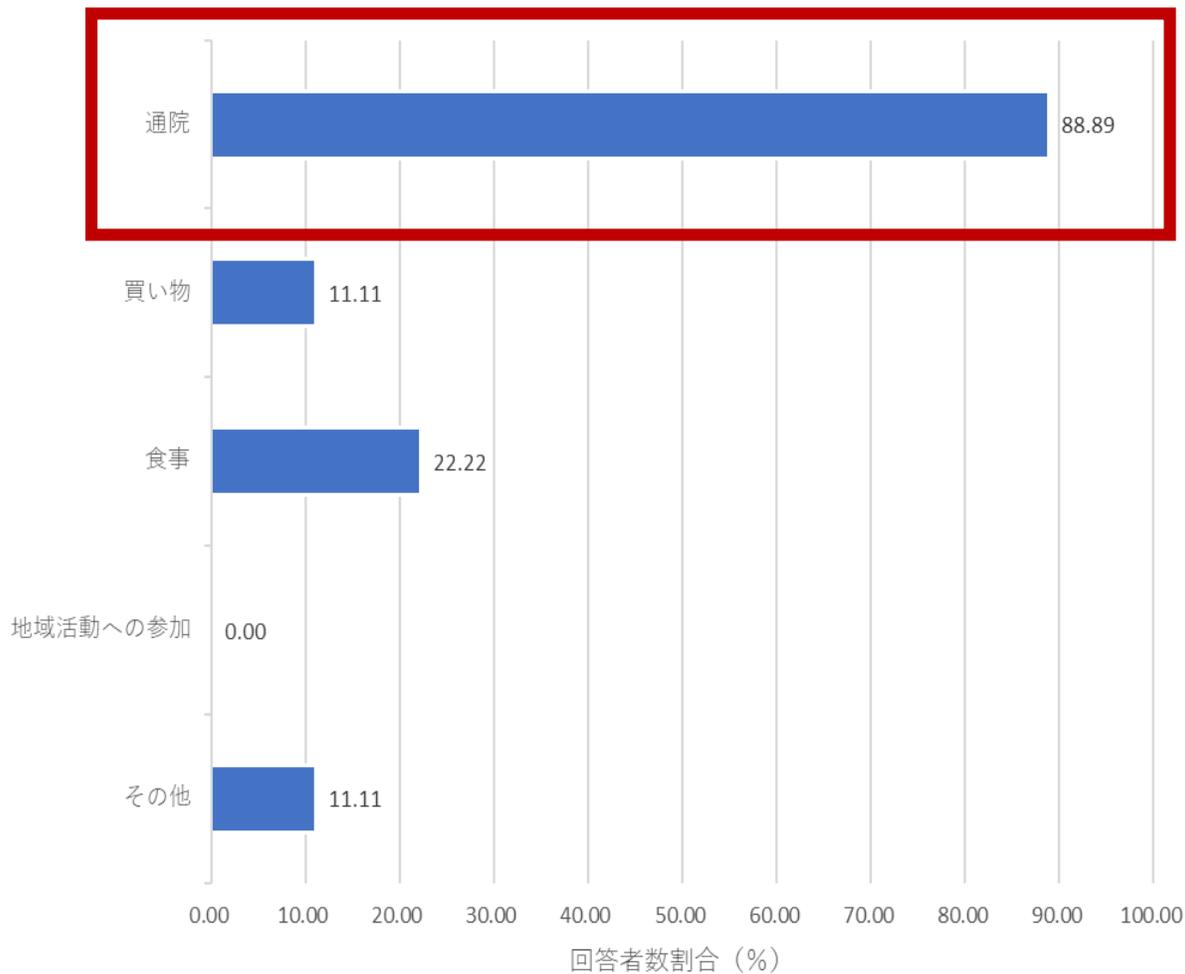
3. コーちゃんタクシーについて ②利用状況

登録していても利用している人は1～3割程度となっている。認知度が低かった非高齢者の利用率は比較的高い。

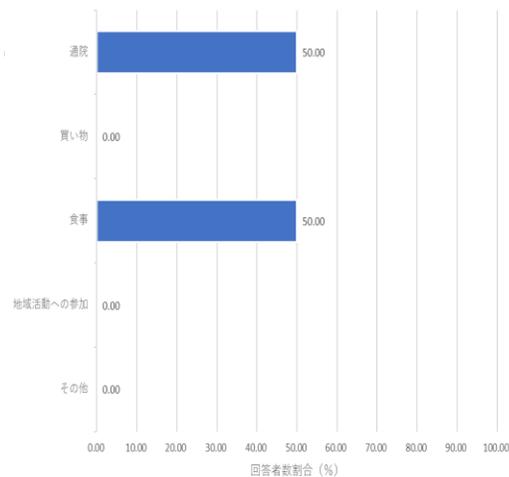


3. コーちゃんタクシーについて ③利用時の目的

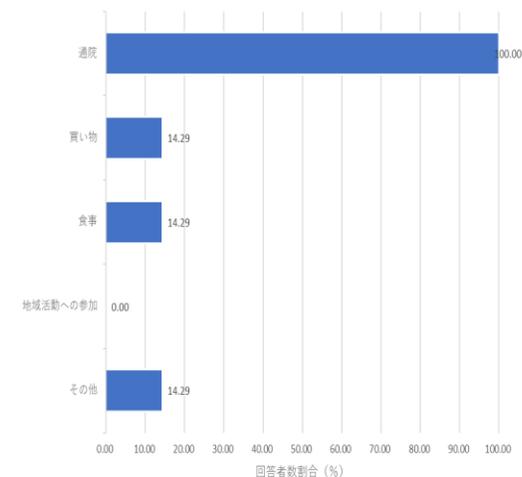
通院での利用が多い。



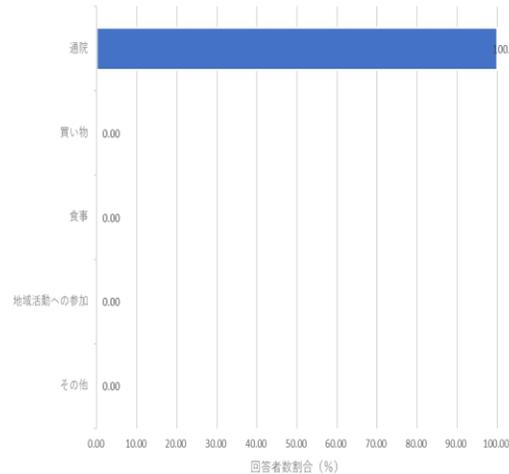
平日



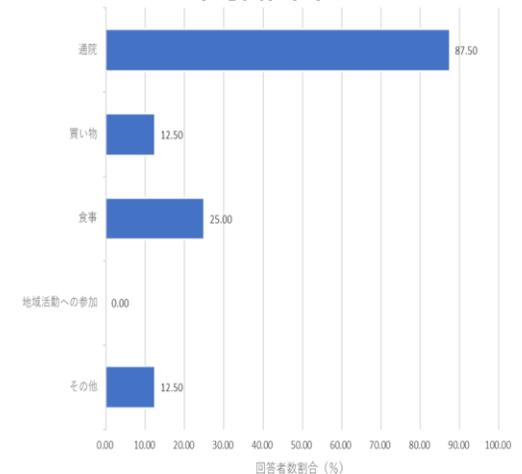
休日



非高齢者

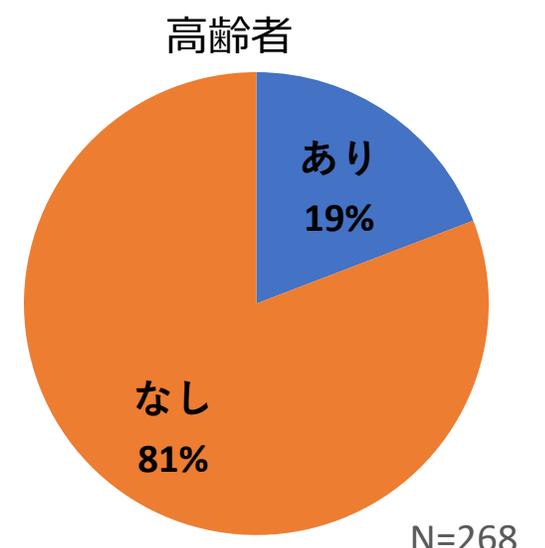
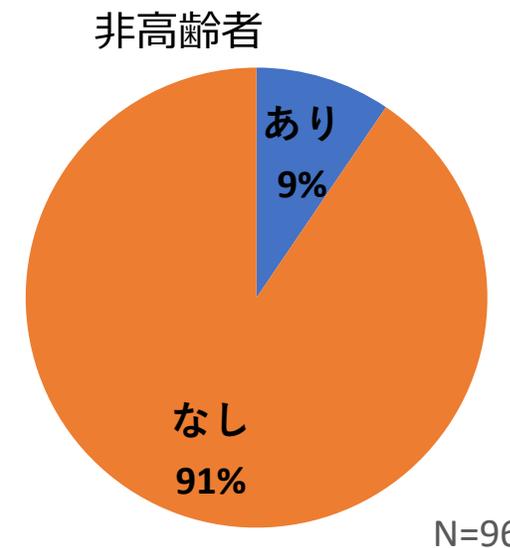
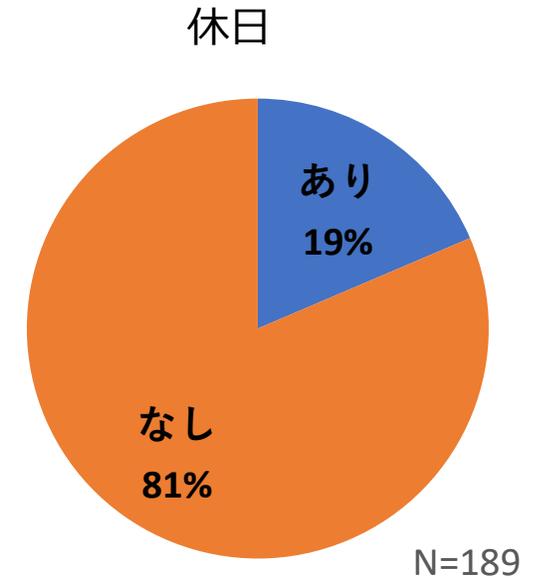
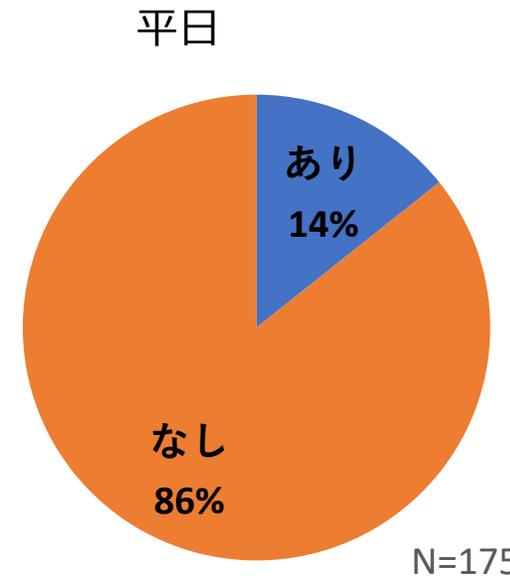
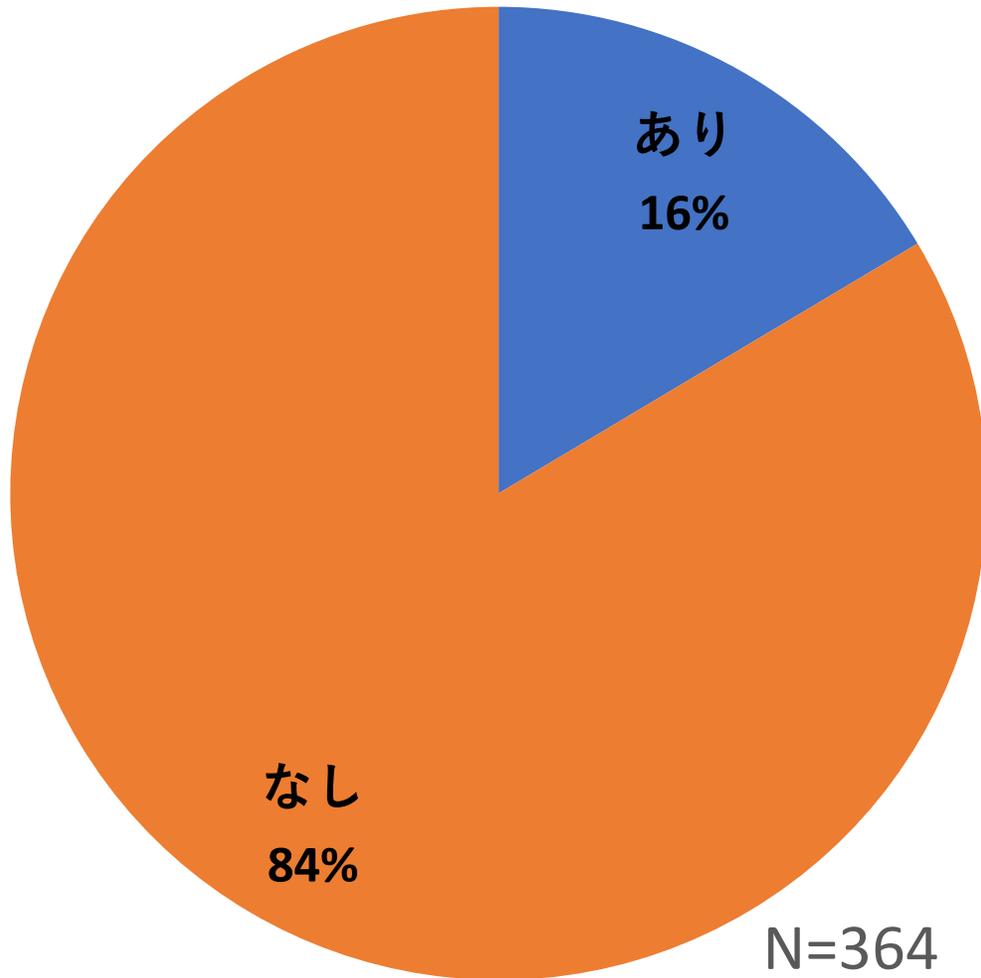


高齢者



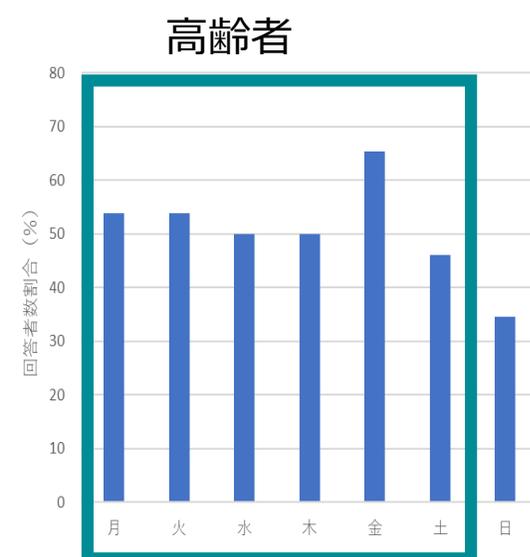
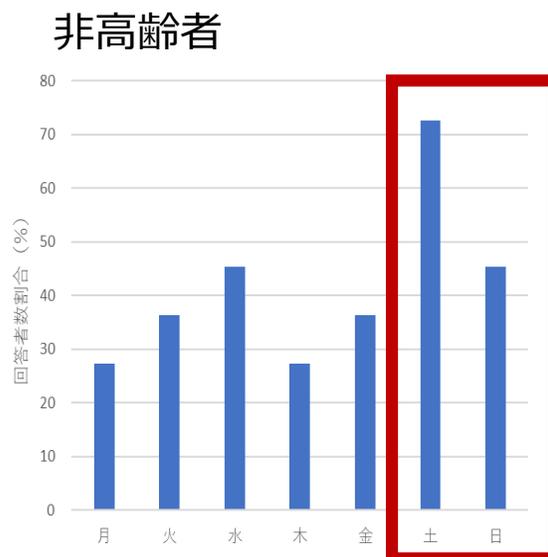
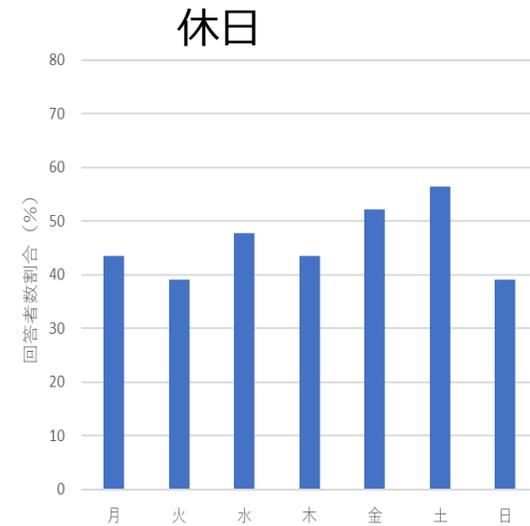
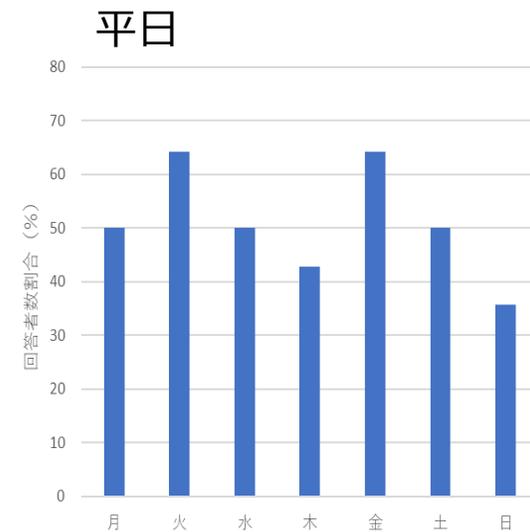
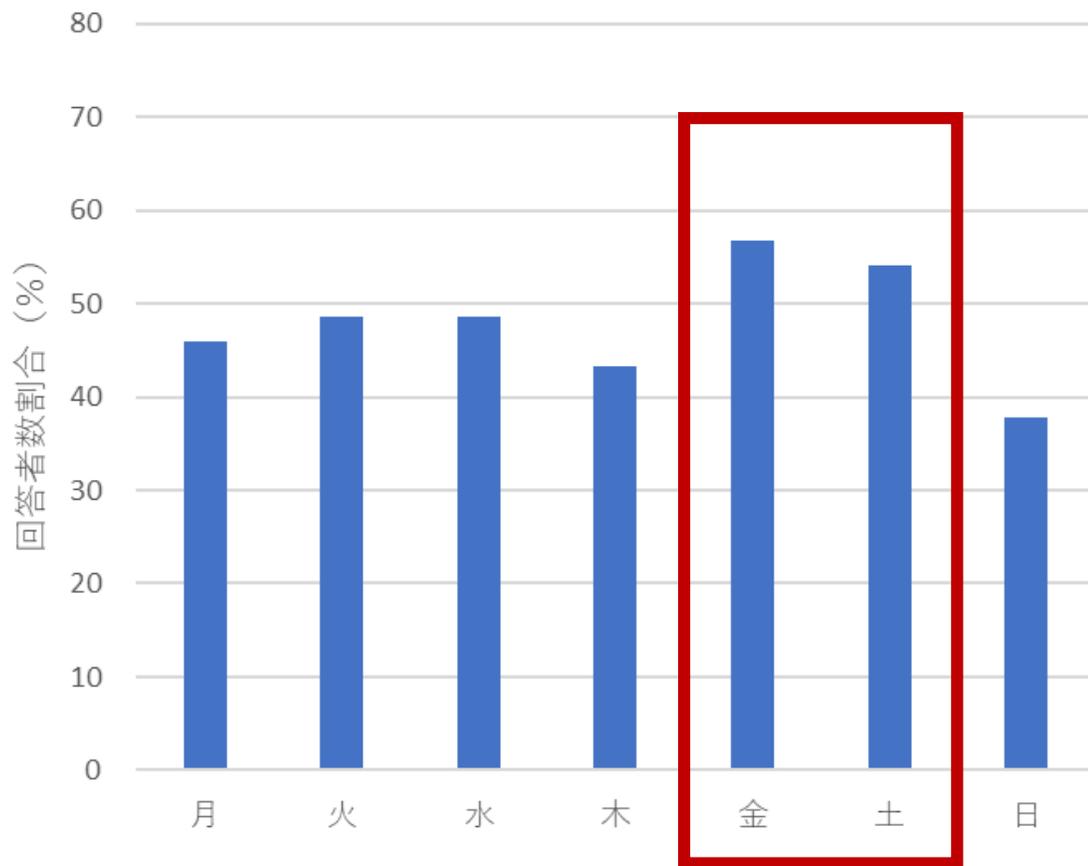
3. コーちゃんタクシーについて ④現在利用できない時間での利用意思

全体的に**利用意思は2割**程度となっている。



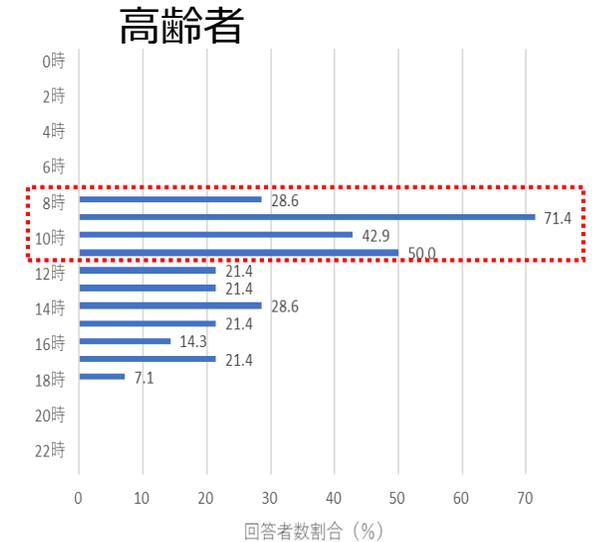
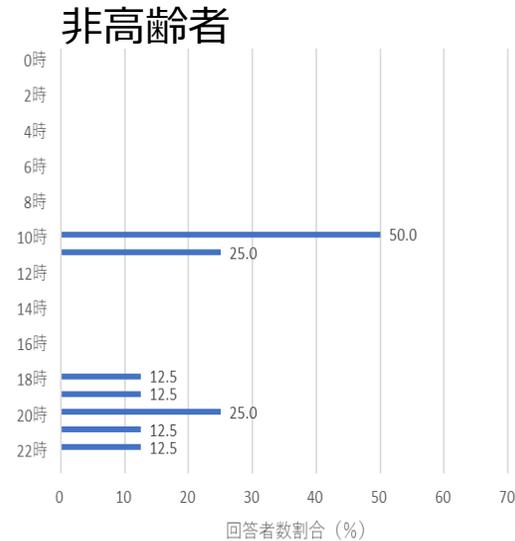
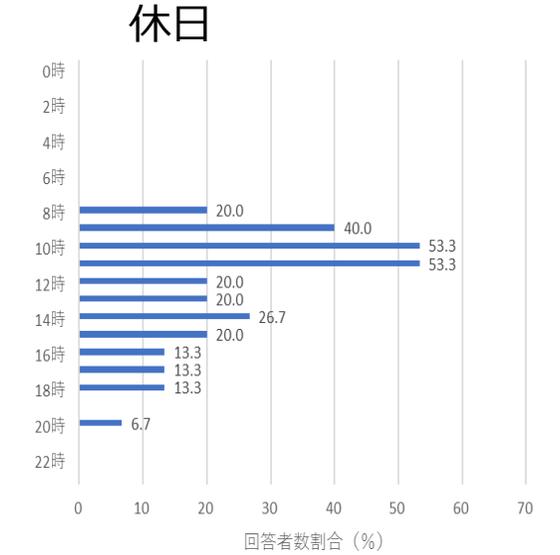
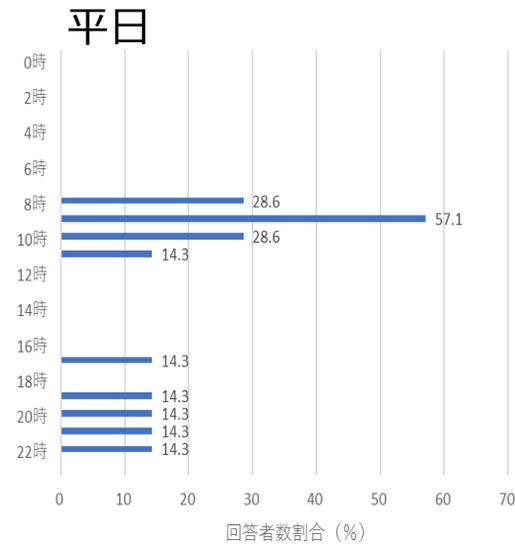
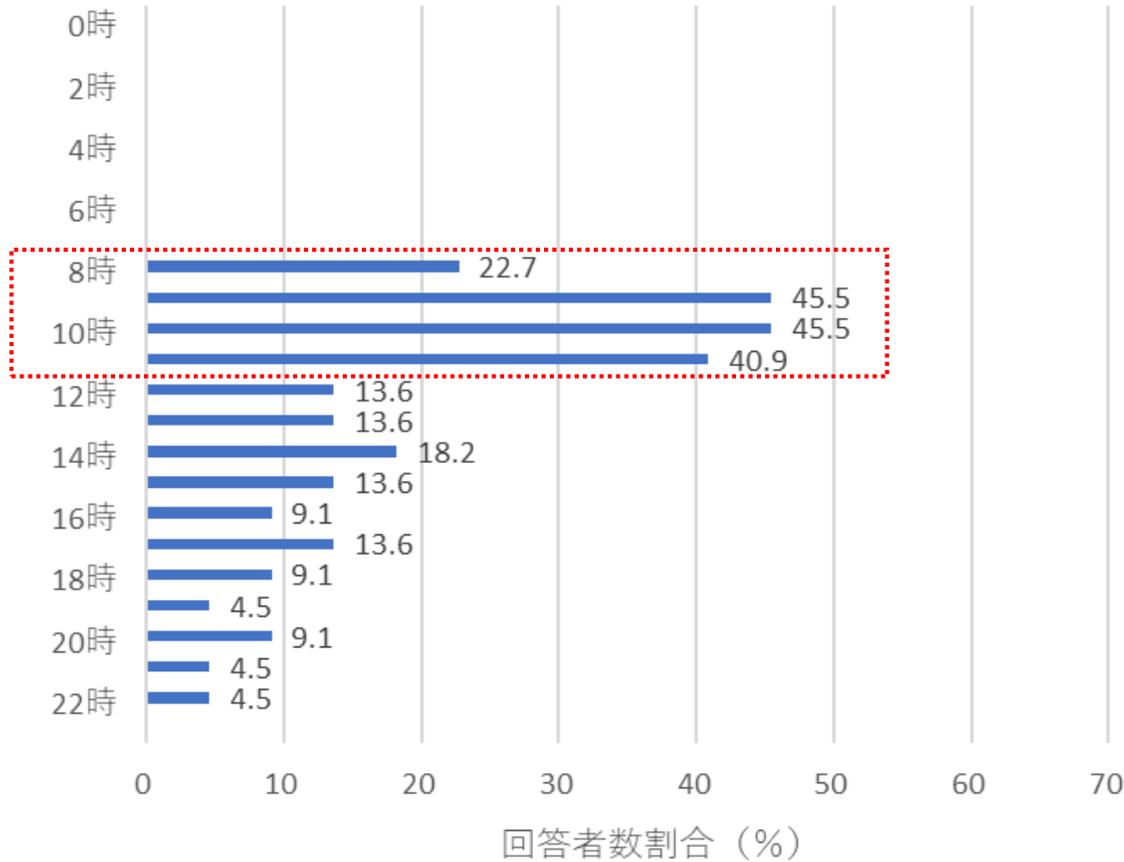
3. コーちゃんタクシーについて ⑤利用したい曜日

全体としては、曜日に関係なく高く、金曜日の次に**土曜日**が利用意向が高くなっている。
また、**高齢者は「平日」、非高齢者は「休日」**が比較的多い傾向がある。



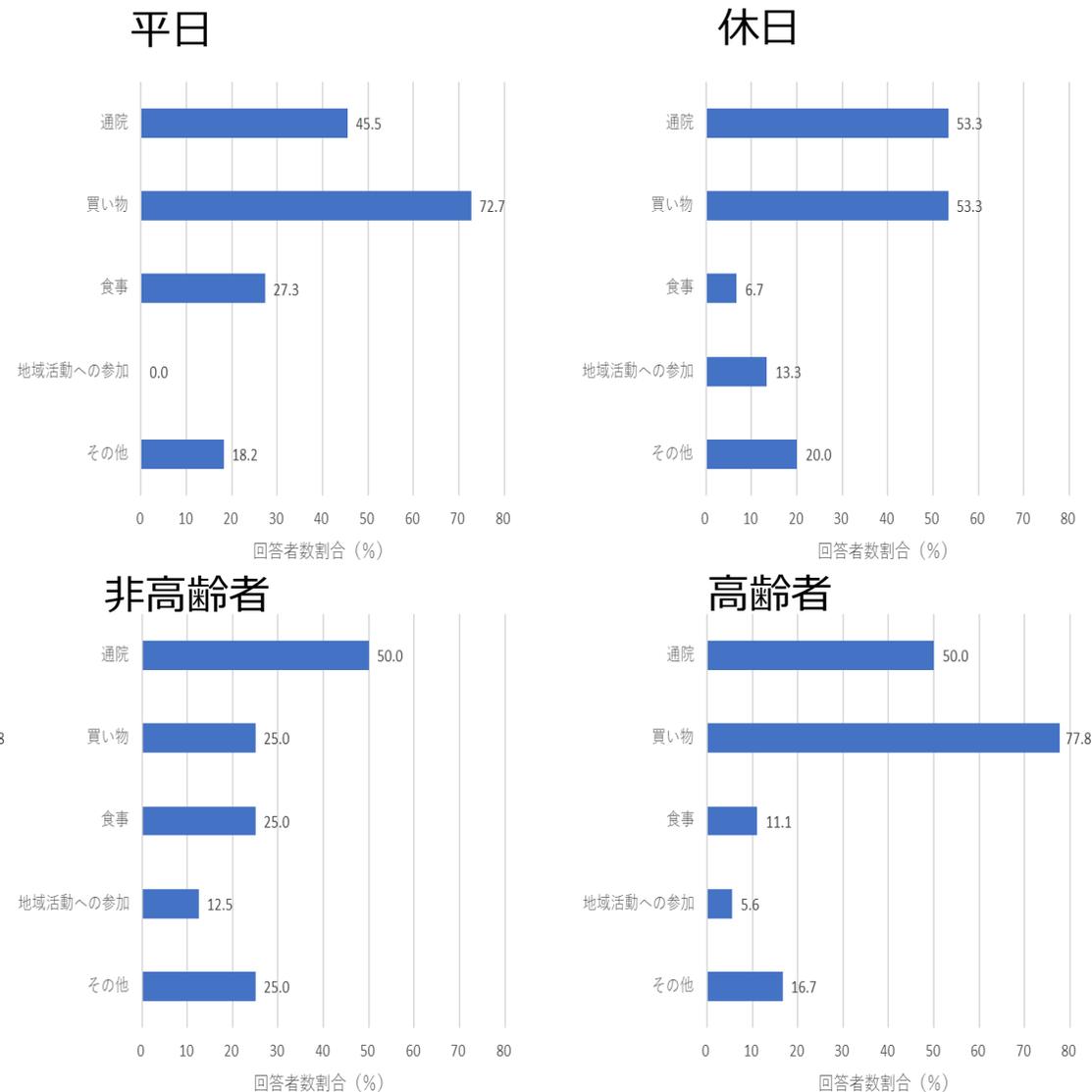
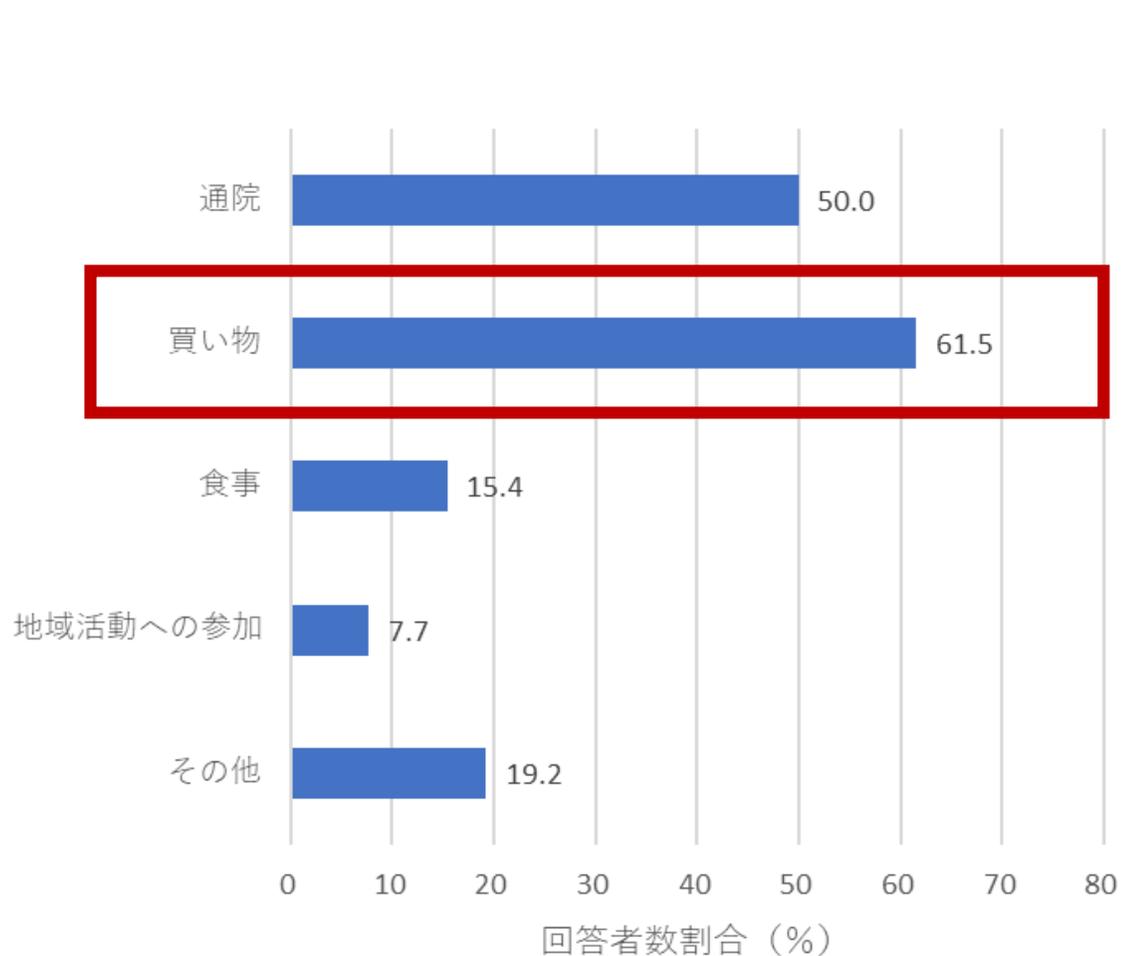
3. コーちゃんタクシーについて ⑥休日に利用したい時間帯

午前中にピークがあることは平日と同様だが、午後においても一定の需要が見られる。



3. コーちゃんタクシーについて ⑦休日に利用したい目的

平日と比較して、**買い物**での需要が多い。 ※平日と傾向が違う



③ 医療機関受診に係る利用ニーズ及び交通空白域の推定

1. 時間的分析

■ 平日

※単位：タクシープローブデータ（%）、アンケート（N数）

			タクシープローブデータ		アンケート		
			普通タクシー 湖西市内移動 利用状況	コーちゃんタクシー 利用状況	医療機関受診に関する 交通数		コーちゃんタクシー 新たな利用ニーズ
					高齢者60代以上	50代以下	
平日	明朝	0時	0.91				
		1時	0.43				
		2時	0.04				
		3時	0.02				
		4時	0.01				
		5時	0.12				
	朝	6時	1.01				
		7時	3.41	2.58	40	2	1
		8時	7.77	14.11	52	3	8
		9時	9.54	19.00	88	10	14
	昼	10時	10.49	15.73	94	7	15
		11時	8.68	12.62	64	3	13
		12時	7.68	10.11	12	1	3
		13時	7.36	7.73	10	2	2
	夕方	14時	7.06	8.13	14	1	2
		15時	6.11	5.60	16	3	3
		16時	6.05	3.79	13	4	1
	夜	17時	6.16	0.62	14	4	
		18時	3.92		6	5	
		19時	3.28				
		20時	2.88				
		21時	2.92				
		22時	2.28				
23時		1.88					

- コーちゃんタクシーは9時にピークを迎えその後減少する
- 普通タクシーは10時をピークとして昼から夕方にかけても需要が多い
- 高齢者は午前中の移動需要が多く、非高齢者は夕方から夜にかけても移動需要が多い



現在のコーちゃんタクシーの運行時間は夕方から夜間にかけての需要に対応できていないため、運行時間を延長することでより多くの移動需要への対応が可能となる

1. 時間的分析

■ 休日

※単位：タクシープローブデータ（%）、アンケート（N数）

			タクシープローブデータ		アンケート		
			普通タクシー 湖西市内移動 利用状況	コーちゃんタクシー 利用状況	医療機関受診に関する 交通数		コーちゃんタクシー 新たな利用ニーズ
					高齢者60代以上	50代以下	
休日	明朝	0時	2.21				
		1時	1.23				
		2時	0.23				
		3時	0.05				
		4時	0.01				
		5時	0.15				
	朝	6時	1.28				
		7時	2.93		24	1	
		8時	5.22		25	3	4
		9時	6.54		49	13	10
	昼	10時	7.42		44	10	10
		11時	6.20		34	2	9
		12時	5.84		6	2	3
		13時	5.14		2	1	3
		14時	5.51		2	1	4
		15時	5.30		1	3	3
	夕方	16時	5.49		1	1	2
		17時	6.43		4	1	3
18時		5.63			2	2	
夜	19時	5.83				1	
	20時	5.70				2	
	21時	5.99				1	
	22時	5.18				1	
	23時	4.49					

運行なし

- 高齢者の医療機関受診傾向は平日とあまり変化がない
- 一方で、普通タクシーは一日中需要が多く、夜間にも多くの需要がある
- コーちゃんタクシーへの新たな利用ニーズは午前中が多く、夕方にかけても一定のニーズが存在している



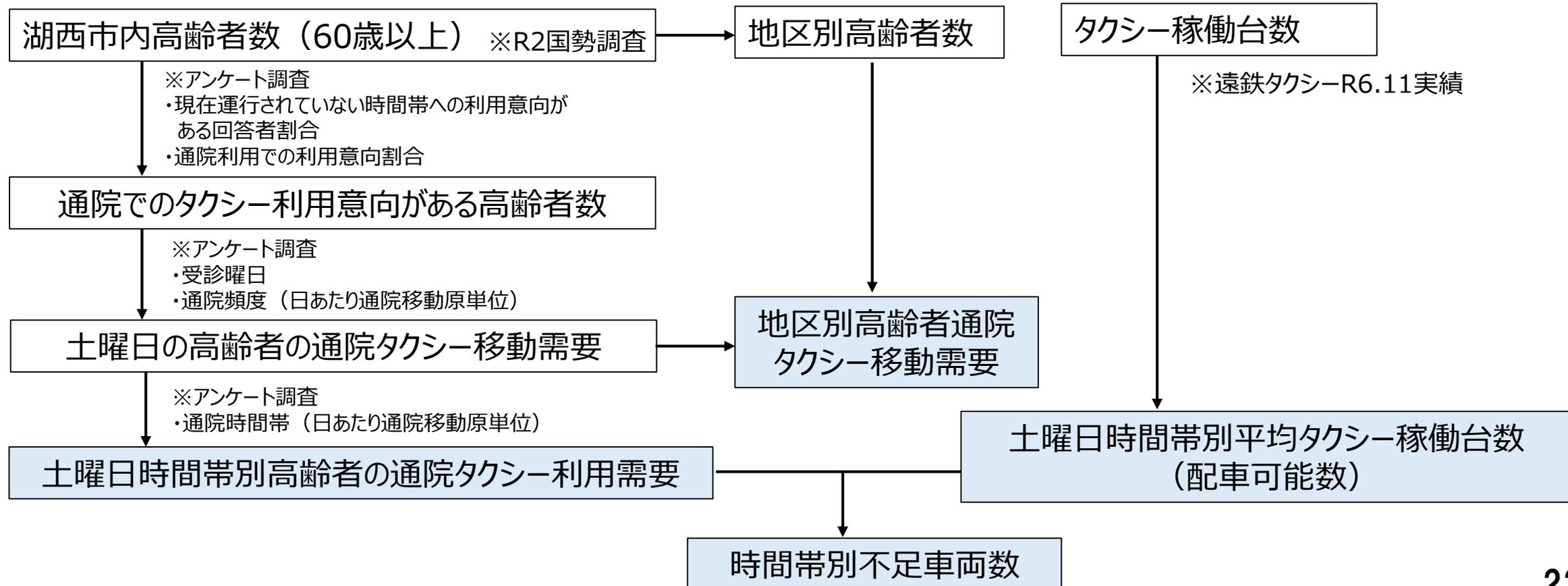
休日に関しては交通ニーズに対して供給が不足しており、現在運行のないコーちゃんタクシーの休日運行のニーズは高く、運用した場合は一日を通して利用される可能性がある

2. 医療機関受診タクシー利用ニーズと配車可能数の需給分析

●分析内容

- 医療機関受診に係るタクシー利用ニーズが多い土曜日を対象に，高齢者の通院移動需要と，遠鉄タクシーの稼働実績に基づく配車可能台数から，不足車両数を推計する

●分析手法



●分析結果

■地区別高齢者通院タクシー利用需要数

地区	鷺津	白須賀	新所	岡崎	入出	知波田	新居	計
需要人数	53.1	3.5	0.4	13.8	1.5	5.0	25.2	102.5

■時間帯別高齢者通院タクシー利用需要数・タクシー配車可能数・不足車両数

時間帯	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
需要人数	8.1	11.4	27.1	23.5	16.6	1.9	2.1	2.1	1.9	2.1	3.5	2.2
配車可能数 (土曜日)	9.0	10.8	11.3	11.5	12.0	13.3	12.8	12.3	11.5	12.5	10.5	9.3
差分 ※マイナスは不足	0.9	-0.7	-15.9	-12.0	-4.6	11.3	10.7	10.2	9.6	10.4	7.0	7.0

- アンケートの利用意向に関する回答を用いた簡易な需要予測手法のため、やや高めの数値の可能性はあるが、土曜日の午前中は通院のため高齢者のタクシー移動需要が、8～27人/時存在する
- 配車可能数を踏まえると、**8時台～11時台にかけて1～16台程度のタクシー車両が不足する**
- 地区別の需要は鷺津，新居，岡崎の順に多く，これらの地区の移動需要を相乗りによって束ねることができれば，効率的な運行が可能となることが想定される

④ 効果等予測

土曜日に共創による新たな移動サービスを提供した場合、以下のような効果・影響が想定される

■ 効果

① 交通空白域の解消

- ・土曜日は午前中を中心として高齢者の通院に関するタクシー利用ニーズが高い
- ・一方、コーちゃんバス、コーちゃんタクシーが運行されていないため、公共交通の空白域となっている
- ・これらの移動需要は稼働可能なタクシー台数を超過しており、**コーちゃんタクシーの運行日拡大のみでは、ニーズに対応できない**
- ・**非高齢者にも一定の利用ニーズがある**ため、それを含めると需要に対応することはさらに困難となる
- ・地区別には、コーちゃんタクシーの利用が多い白須賀・知波田・新居地区と鷺津地区間の移動が空白域となる
- ・**共創型移動サービスの導入により、これらの交通空白域が解消する**

② 送迎負担の減少

- ・医療機関受診時の高齢者の交通手段は、約 2 割が家族等による送迎となっている
- ・公共交通が利用できない土曜日は、さらにその傾向が高まる。
- ・共創型移動サービスの導入により家族等の送迎負担が減少し、余暇時間の増加により生活の質が向上する

③ 高齢者の免許返納の促進と交通事故リスクの減少

- ・高齢者の医療機関受診時の交通手段は、5割以上が自家用車運転となっている
- ・公共交通が利用できない土曜日は、その傾向がさらに高まっていることが想定され、送迎に頼ることができない高齢者のみ世帯の高齢者は、**自家用車を運転せざるを得ず、免許を返納することもできない**
- ・共創型移動サービスの導入により、通院時の交通手段が確保されることで生活の質が向上するとともに、高齢者の免許返納が促進され、結果的に高齢者の交通事故リスクが減少する

④ 商業販売額の増加

- ・現在コーちゃんタクシーが運行されていない時間帯での利用ニーズに関するアンケート結果において、通院以外にも食事や買い物等の目的が挙げられている
- ・これらの必須ではない自由目的の移動ニーズは、交通空白時間帯・地域の高齢者が外出行動を控えることによって減少し、高齢者の生活の質を低下させる
- ・共創型移動サービスの導入により、交通空白域における高齢者の移動手段が確保されることで食事や買い物等の活動機会が増加し、市内の事業者の商業販売額の増加につながる

⑤ 健康増進

- ・移動手段の制約は、通院行動を抑制し、高齢者の健康上の問題を生じさせる可能性がある
- ・また、高齢者の活動機会の増加は、健康寿命を延ばすことにつながる
- ・共創型移動サービスの導入により、健康管理と健康需要の両面において市民の健康増進につながる

■ 影響

① 市の負担額の増加

- ・前述の効果が期待される一方で、共創型移動サービスの導入により公共交通サービスに対する市の負担額が増加することが懸念される
- ・単に安価なタクシーサービスを提供することにならないよう、移動ニーズが多い時間帯や地区間において相乗りを促進するための仕組み（配車システム、相乗り割引料金）、利用可能な目的施設の限定（病院等）、対象者や対象地区を**限定した運行からの試行**等を検討する必要がある

② 移送サービスの質の確保

- ・共創型移動サービスでは、**一般タクシーの乗務員ではない運転者**が移送サービスを提供することになるため、サービスの質が確保されないと、乗客とのトラブルの発生、市へのクレームの増加等が懸念される
- ・移送サービスの質の確保の視点から、運転者に対する教育制度、評価制度等の整備が必要とされる

③ 一般ドライバーの確保

- ・共創型移動サービスでは、一定の質を有する一般ドライバーを確保する必要があるが、一方でドライバー側の視点では、時間帯別や地区別の需要が少なすぎると担い手となることに対するモチベーションが保たれなくなる
- ・**現状運転者数が増えている事業者側での更なる供給増やシフト変更での対応を第一に、足りない部分を補うことが重要である**
- ・需要予測分析に基づいたサービス提供時間帯や地域の設定、適正なドライバー数の設定と確保、実証実験による検証等を実施することが重要である

令和 7 年 3 月 19 日

(件名)

コーちゃんバス（中型バス）ラッピング広告について

(都市整備部都市計画課)

1 概要

令和 7 年 2 月に中型バスの車両を更新したことを機に、運行事業者と協議した結果、中型バスのラッピング広告の導入を行う。

なお、ポンチョ型車両については、車内・車外広告を実施しており、令和 6 年度は、現時点で車内広告が毎月 2 件程度、車外広告は年間 2 件の申請がある。

2 ラッピング広告の内容

【対象車両】 中型車両 1 台

【掲示箇所】 資料 3-1 参照

【料金】 車体側面左側・右側 各 300,000 円/年

※製作費・デザイン費・施工費・原状回復費（剥離費＋塗装費）
は別途申込者負担

※デザイン作成の有無などにより金額は異なる。

※年間の期間は、原則 4 月から翌年 3 月

※ラッピングの耐用年数は概ね 5 年

【広告掲載基準】 湖西市広告掲載取扱基準に準ずる。

3 申込方法

- (1) 掲載枠の空き状況について確認
- (2) 申込書、デザイン案等がわかる資料を運行事業者または都市計画課に提出
- (3) 掲示決定通知書を受領後、ラッピング貼付について具体的に協議
- (4) 運行事業者より送付される納付書により利用料金を納付

4 今後のスケジュール

- ・ 令和 7 年 3 月 19 日 公共交通会議にて報告（本日）
- ・ " 3 月 19 日～ 市ウェブサイト等にて周知、募集開始
- ・ " 4 月 1 日～ 運用開始

以上

コーちゃんバス（中型バス） ラッピング箇所および広告掲載料

■広告掲載基準 湖西市広告掲載取扱基準に準ずる。

■対象車両 1台（中型車両）

■掲載箇所および広告掲載料

位置（参考）	寸法（mm）	掲載料/年間（税込）
①ボディ左側	縦1070×横5400	¥300,000
②ボディ右側	縦1070×横5850	¥300,000
合計（①+②）	-	¥600,000

※製作費・デザイン費・施工費・原状回復費（剥離費+塗装費）は別途費用がかかります。

デザイン作成の有無などにより金額は異なります。

※年間の期間は、原則4月から翌年3月

※ラッピングの耐用年数は概ね5年

①ボディ左側

 ラッピング掲載箇所



②ボディ右側



■申し込み方法

- (1) 掲載枠の空き状況について確認
- (2) 申込書、デザイン案等がわかる資料を運行事業者または都市計画課に提出
- (3) 掲示決定通知書を受領後、ラッピング貼付について具体的に協議
- (4) 運行事業者より送付される納付書により利用料金を納付

■確認・提出先

運行事業者（浜松バス株式会社 TEL053-584-4000）
湖西市（TEL053-576-4560）

令和7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	32,032	
1 項 負担金	32,032	
1 目 負担金	32,032	地域公共交通計画改定業務負担金 14,333千円 コーちゃんタクシー実証事業負担金 8,698千円 企業シャトルBaaS事業負担金 5,049千円 公共ライドシェア事業負担金 3,288千円 （豊橋市）BaaS事業負担金（按分） 664千円
2 款 補助金	8,171	
1 項 補助金	8,171	
1 目 補助金	8,171	（国）地域公共交通計画策定事業補助金 5,000千円 （国）地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 3,171千円
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	40,404	

（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	40,333	
1 項 事業費	40,333	
1 目 事業費	40,333	地域公共交通計画改定業務費 19,333千円 ※（国）地域公共交通計画策定事業補助金 5,000千円を含む コーちゃんタクシー実証事業費 8,698千円 企業シャトルBaaS事業費 5,843千円 公共ライドシェア事業費 3,288千円 （国）地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 3,171千円
3 款 予備費	1	
1 項 予備費	1	
1 目 予備費	1	
歳出合計	40,404	

なお、科目間の流用は認め、原則、繰越はしないものとし、残金は市一般会計へ戻入する。

※湖西市議会で予算が承認されることが条件

令和 7 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

地域公共交通計画改定業務、コーちゃんタクシーや公共ライドシェアの実証事業、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. 主な事業の概要

(1) 地域公共交通計画改定業務

令和 7 年度で現行計画の目標年度を迎えるにあたり、現行計画を評価した上で、社会情勢の変化等を踏まえ、新たに次期計画を策定する。

(2) デマンド型乗合タクシー実証事業

現状のコーちゃんタクシーを拡充（運行時間帯、休日運行、指定施設の拡大等）した実証運行を行い、受容性や運行の効率性等の検証を行う。

(3) 公共ライドシェア実証事業

令和 6 年度に実施した調査を基に実証運行を行い、検証する。

※令和 6 年度の事業については、（資料 2）に記載

(4) 湖西市企業シャトル BaaS 事業

5 か年（令和 2 年度から令和 6 年度まで）の実証実験結果に基づき、令和 7 年度社会実装を目指して協力企業と協議調整を行う。

※令和 6 年度の事業については、（資料 1）に記載

以上

令和6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	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。