事例No.	3689
公表年度	R7
団体の属性	一般市
団体名	静岡県湖西市

事例区分	広域連携

タグ	・事務の共同実施 ・ICT ・交通事業

事例種類	MaaS

事例内容・タイトル

企業シャトルBaaS（バース）による新たな移動サービスの創出

出典

地方自治研究機構　先進事例調査研究（令和7年度）

企業シャトル BaaS（バース）による新たな移動サービスの創出

取組のあらまし

取 組 団 体　静岡県湖西市

取 組 内 容　企業が従業員の通勤需要に対応するために個別に運行していたシャトルバスを、地域交通の一部として再定義し、官民が協働して運行効率化と交通サービス向上を図る取組。

推 進 体 制　８名（令和７年度：湖西市担当２名、豊橋市担当２名、企業担当４名　※主たる担当者数のみ）

予　算　等　5,049 千円（令和７年度）

1　静岡県湖西市の概要

人　　口	57,216 人	令和７年１月１日現在（住民基本台帳人口）
職 員 数	328 人	令和６年４月１日現在（一般行政部門）
総 面 積	86.56 ㎢	令和７年７月１日現在（国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」）

図表 １　静岡県湖西市位置図

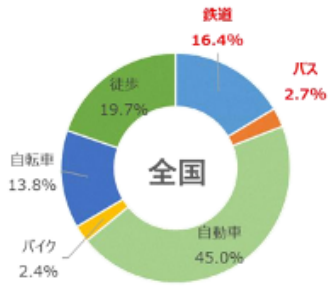
出所：湖西市ホームページ

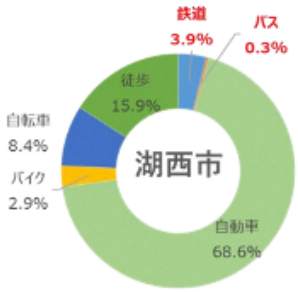
2　取組の背景・目的

(1) 湖西市の地域特性と公共交通を取り巻く状況

湖西市は、静岡県の最西端に位置し、愛知県豊橋市に隣接する、湖西連峰、太平洋、そして汽水湖・浜名湖に囲まれた、自然豊かなまちである。東西を結ぶ JR 東海道本線や天竜浜名湖線を有するとともに、自動車関連産業を中心とした製造業が集積している。一方で、通勤・通学や日常生活における移動手段は自動車への依存度が極めて高く、代表交通手段に占める自動車の割合は 68.6%と、全国平均(45.0%)を大きく上回っている。公共交通分担率は 4.2%にとどまり、鉄道やバスの利用が相対的に低い水準にあることが示されている。また、通勤・通学における人の移動は市内外で約 2 万 8 千人規模に及び、市外から市内事業所へ流入する就業者も多く存在している。

図表　2　湖西市の公共交通分担率





代表交通手段別分担率（全目的）

	鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	全手段	公共交通分担率
湖西市	3.9%	0.3%	68.6%	2.9%	8.4%	15.9%	100.0%	4.2%
全国	16.4%	2.7%	45.0%	2.4%	13.8%	19.7%	100.0%	19.1%

出典：第4回西遠都市圏PT調査、H27全国都市交通特性調査

出所：「湖西市地域公共交通計画」から引用

図表　3　湖西市の通勤・通学における人の動き（2015 年）

出所：「湖西市地域公共交通計画」から引用

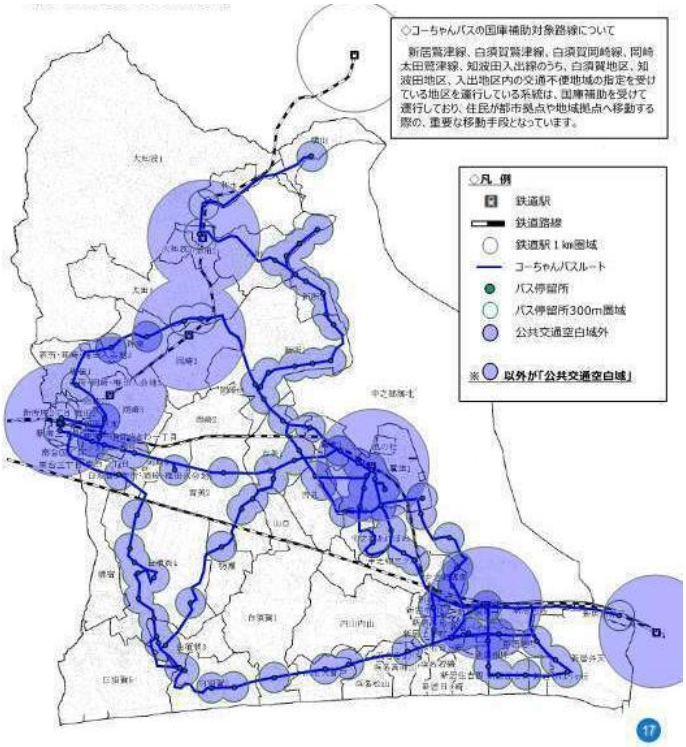
（2）公共交通の課題と計画上の位置づけ

こうした広域的な通勤移動需要において、特に、工業団地や事業所集積地へのアクセスについては、既存の路線バスは撤退し、市内を運行するコミュニティバス（コーちゃんバス）では、運行頻度や経路の制約から十分な対応が難しく、各企業において、JR 東海道本線の鷲津駅や新所原駅から事業所間を結ぶシャトルバスを運行している状況にあった。

湖西市地域公共交通計画でも、自動車依存の高さや公共交通空白域の存在、通勤時間帯を含む日中の移動手段不足が課題として整理されている。市民意識調査においても、公共交通の利便性に対する満足度は高いとは言えず、「行きたい時間に行きたい場所へ行きにくい」といった課題が指摘されている。

こうした状況や課題を踏まえ、同計画では、既存の鉄道・バス・タクシー等に加え、民間主体との連携による新たな移動サービスを取り入れることにより、利便性と持続可能性を両立した公共交通体系の構築を目指している。その具体的な取組の一つとして、通勤需要という湖西市の地域特性に着目し、企業が保有するシャトルバスを地域の移動資源として活用する「企業シャトル BaaS（バース）（Bus と Mobility as a Service を掛け合わせた湖西市の造語）」が位置づけられている。

図表 ４　湖西市の公共交通空白地帯（令和６年 10 月時点）



図表 ５　公共交通の満足度評価

出所：「湖西市地域公共交通計画」から引用

(3) 導入の経緯

こうした状況の下、令和元年に市の公共交通に関する業務が市民協働課から産業振興課へ移管されたことを契機として、公共交通施策と市内産業との連携を視野に入れた新たな取組の検討が進められることとなった。

湖西市には自動車関連産業をはじめとする製造業が集積しており、市内企業の多くが従業員送迎のためにシャトルバスを保有している。一方で、これらのシャトルバスは通勤時間帯以外には稼働していないケースや、日中、従業員が事業所間を移動するための連絡便として稼働はしているものの、空席が目立つケースなどがあり、企業側においても車両や運転手の有効活用が課題となっていた。こうした状況を背景に、市と市内企業との意見交換の中で、企業が保有するシャトルバスを地域の移動資源として活用できないかという提案が企業側からなされたことが、本取組検討の出発点となった。

この提案を受け、市では、市内の有力企業約 10 社を対象に個別ヒアリングやアンケート調査を実施し、シャトルバスの運行実態や活用可能性、企業側の意向や課題等について把握を進めた。その結果、通勤需要という湖西市の地域特性に着目し、企業シャトルバスを市民の移動手段としても活用する仕組みを構築することが、公共交通の補完策として有効であるとの方向性が整理された。

こうした検討を踏まえ、企業、行政、関係機関が連携して具体的な仕組みづくりを進める場として「BaaS 研究会」を立ち上げ、令和２年度には基礎的な社会実験を実施した。その後、令和３年度以降は、実証事業として段階的に運行内容を検証し、通勤時間帯や日中の買い物・通院等を目的とした移動需要への対応や、企業シャトルバスを活用した新たな公共交通サービスの可能性について検討を進めてきたものである。

3　取組内容

(1)「企業シャトル BaaS」について

「企業シャトル BaaS」は、通勤需要という地域特性に着目し、企業が保有・運行してきたシャトルバスを、公共交通を補完する移動資源として再構成する取組である。従来、企業シャトルバスは福利厚生の一環として個別に運行されてきたが、本取組では、官民が連携し、企業が有する移動資源を地域全体で活用する仕組みづくりを目指している。

湖西市が運行主体として、BaaS を含めた交通施策全体の企画・調整、関係機関との協議、法令上の手続きや契約事務等を担っている。一方、実際の運行管理については、株式会社デンソーおよび浜名湖電装株式会社が担っており、社内調整や車両の維持管理、企業シャトル BaaS の運行、利用実績の報告等を行っている。

このように、行政が公共性の確保や制度面の調整を担い、企業が日常的な運行管理を担う役割分担とすることで、企業単独では困難であった公共性と効率性の両立を図り、持続可能な新たな移動サービスの構築を目指している。

図表 ６　企業シャトル BaaS

出所：湖西市ホームページ

（2）実証事業の内容と運行方法

令和２年度に経済産業省の地域新 MaaS 創出推進事業の採択を受け、基礎的な社会実験を開始し、令和３年度以降、本格的な実証が段階的に実施されている。令和２年度及び３年度の実証事業では、JR 東海道本線の新所原駅および鷲津駅と、工業団地・事業所集積地を結ぶ既存の企業シャトルバスの運行ルートやダイヤをベースに、沿線商業施設や病院等を停留所として設定し、通勤時間帯を中心にシャトルバスを運行した。また、地域住民の利用にあたり、本来のシャトルバスの目的である企業の従業員輸送に支障が出ないよう、専用アプリや市公式 LINE などを活用した事前の利用者登録や予約、専用乗車券の購入を必要とする形で実証を開始した。

令和４年度からは愛知県豊橋市側にもバス停を設置し、湖西市と豊橋市をまたぐ広域的な実証運行を実施した。豊橋市原町・中原町地区の住民は、新所原駅周辺を主な生活圏としているものの、当該地区から駅周辺へ直接アクセスする公共交通手段がなく、当該地区において交通空白が生じていた背景の下、豊橋市から湖西市に対し、コミュニティバスの延伸に関する要望があったことが、きっかけである。湖西市においても、BaaS 運行に伴う回送の関係から豊橋市内への乗り入れが必要であったことから、両市の協議により広域運行が実現したものである。

令和５年度は、朝夕の便を増便し、運行時間帯を拡大したほか、オンライン決済システムを導入した。

令和６年度は、前年度までの結果を踏まえ、利用のハードルとなっていた事前の利用者登録や利用予約を廃止した運行形態の検証、運行ルートや停留所配置、運行時間帯の見直しを行い、利便性の向上と所要時間の短縮を図っている。

(3) データ活用による運行改善

実証事業では、ICT を活用した運行管理およびデータの可視化により、運行状況や利用実態の把握を行っている。具体的には、株式会社ジーネックスが提供する運行管理システム「LoCoBuS（ロコバス）」を活用し、車両位置情報を中心としたデータを取得した。

これらのデータにより、車両の運行状況や時間帯ごとの動きを可視化し、運行の安定性や効率性の確認に活用した。実証事業で得られたデータは、次年度の運行ルートやダイヤ設定の検討材料として活用されており、実証と改善を繰り返すサイクルが構築されつつある。

このように、ICT を活用したデータの蓄積と分析を通じて、利用実態に即した運行改善を行うとともに、企業シャトル BaaS の有効性や課題を検証し、今後の通年運用や事業の持続性に向けた検討につなげている。

図表 7　LoCoBuS（ロコバス）

出所：株式会社ジーネックス提供

4　成果・課題

(1) 成果

ア 通勤・日常移動における補完的交通手段の確保

実証事業を通じて、工業団地や事業所集積地と鉄道駅を結ぶ移動手段が確保され、既存の路線バスやコミュニティバスでは対応が難しかった通勤移動や駅アクセスに対する補完的な交通手段としての有効性が確認された。

令和６年度（令和６年 10 月から翌年２月までの５か月間）の延べ利用者数は 505 人であり、１運行日当たりの平均利用者数は 5.15 人となっている。特に 12 月以降は、１運行日当たり７人前後で推移する月も見られ、一定の利用ニーズが継続的に存在していることが確認された。

イ 利用者属性・広域的移動への対応

利用者の属性としては、高齢者の利用が中心であり、日中の買い物や通院を目的とした利用が多く見られる。また、新所原駅周辺を生活圏とする豊橋市在住者の利用が過半数を占めており、県境を越えた生活圏に対応する移動サービスとして一定の役割を果たしていることがうかがえる。

湖西市と豊橋市をまたぐ広域的な実証運行を行ったことで、実態に即した通勤・生活移動に対応する交通サービスの有効性を検証できた点も成果の一つである。

ウ 官民連携モデルおよびデータ活用基盤の構築

ICT を活用した運行管理により、車両の運行状況や利用実態を把握できる環境が整い、運行ルートやダイヤ見直しに向けた検討が可能となった。

また、湖西市が調整役となり、企業および交通事業者と連携して実証を進めたことで、企業が保有するシャトルバスを公共交通施策に組み込む官民連携の実装モデルを構築できた点も重要な成果である。

利用者からは、企業による地域貢献や、モノづくり産業が集積する湖西市の特色を生かした官民連携の取組である点、さらには広域連携による事業である点について、好意的な評価が寄せられている。

（2）課題と今後の展望

ア 利用者の定着および利用拡大

湖西市では、令和８年１月 14 日から企業シャトルバス BaaS の通年運用を開始しているが、通年運用の開始は一つの節目であり、今後に向けた課題もあると認識している。

特に、利用者の継続的な確保およびさらなる利用拡大は、引き続き大きな課題であると捉えられている。行政としては、利用者数の増加による収支改善につなげる必要があり、企業側においても、利用があってこそ地域貢献につながるとの認識が共有されている。

イ サービス内容の充実と公共交通体系への位置づけ

利用者からは、運行エリアの拡大やバス停の追加、現金決済への対応などに関する要望も寄せられており、湖西市では、サービス内容の充実や利便性向上も今後の検討課題として認識している。

今後は、通年運用で得られる利用実績や運行データを活用し、企業シャトルバス BaaS を既存の路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等とどのように役割分担させ、地域公共交通体系全体の中で位置づけていくかについて、地域公共交通計画の評価・改定と連動した検討を進めていく方針である。

あわせて、デジタル技術の活用や市内商業施設との連携など、新たな技術や手法を積極的に取り入れ、本取組で得られた知見を他の交通施策へ横展開し、市全体の公共交通サービスの改善につなげていく考えである。

関連・参考資料

湖西市企業シャトル BaaS（バース）について（湖西市）
https://www.city.kosai.shizuoka.jp/soshikiichiran/toshikeikakuka/gyomuannai/koutuu/kigyousyatorubaas/10651.html
湖西市地域公共交通計画
https://www.city.kosai.shizuoka.jp/soshikiichiran/toshikeikakuka/gyomuannai/koutuu/sesakukeikaku/10760.html
企業シャトル BaaS（豊橋市）
https://www.city.toyohashi.lg.jp/50704.htm
令和 2 年度「スマートモビリティチャレンジ」事業の成果と今後の取組の方向性について（経済産業省）
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/smart_mobility_challenge/20210402_report.html
LoCoBuS（ロコバス）
https://www.locobus.net/