

## 2. 調査の実施

交通課題の実態把握及び公共ライドシェア導入の可能性検討の基礎資料とするため、アンケート調査、ヒアリング調査を行い、調査結果をもとに課題整理、分析を行った。

### 2.1. 町内会長へのヒアリング及び説明会の実施

アンケート調査の実施に先立ち、男鹿中地区の公共ライドシェアに対する意向確認とあわせて、調査協力依頼及び今後の取組スケジュール等の周知のため、町内会長への説明会を実施した。

#### 2.1.1. 概要

(1) 開催日時

令和7年10月20日(月)15:00～15:30

(2) 説明内容

アンケート調査の協力依頼とともに、調査票の配布・回答時の注意事項及び今後のスケジュールについて説明した。

男鹿市公共ライドシェア導入可能性調査に関する今後のスケジュール		
主な項目	実施時期	町内会長の皆様にご協力いただきたいこと
■アンケート調査	10月～11月	アンケート調査票の配布・回収 【配布対象者】 ・ 概ね70歳以上の方 ・ 年齢にかかわらず、車の運転に不安を感じている方 ・ 今後ライドシェアの利用を考えている方 など
■セミナー	11月中旬～下旬予定	住民の皆様への参加の呼びかけ
■ワークショップ	12月中旬～下旬予定	住民の皆様への参加の呼びかけ

図 2-1 配布資料

## 2.1.2. 開催結果

### (1) 概要

当日は町内会長 10 名（代理含む）と市職員が参加し、アンケート調査の内容説明、協力依頼及び今後のスケジュールの確認を行った。



図 2-2 当日の様子

### (2) 町内会長からのご意見

アンケート調査及び今後のスケジュールについて説明した後、各町内会長からのご意見をうかがった。

表 2-1 意見一覧

分類	意見の内容（町内会名）	事務局回答
アンケート調査について	● アンケート対象は全世帯ではないのか。（浜間口）	● おおむね 70 歳以上対象と予定していたが、全世帯に 1 票配布することに変更する。
	● いきなり調査をしてくれと言われても難しい。（中間口）	
	● 70 歳以上を対象とすると調査票が何枚必要かわからない。（滝川）	
	● 買物以外の利用は聞くのか。（浜間口）	
セミナーについて	● セミナーはどういった単位で開催するのか。（浜間口）	● 男鹿中地区を対象に考えている。
ライドシェアの運行について	● ライドシェアとはタクシー不足によるものなのか。（島田）	● 複数の人が乗りあう分、安く利用できるという方法である。利用には予約が必要である。
	● ドライバーはいなかったらどうするのか。（島田）	● アンケートで意向を確認する予定である。 ● まずは導入できるかのアンケート調査であり、実際にドライバーのなり手がいるのかが重要である。ライドシェアは 2 種

分類	意見の内容（町内会名）	事務局回答
		類あり、日本版ライドシェアは住民がタクシーに代わって運転するイメージである一方、公共ライドシェアは住民自身で運転するものである。
	● いつから始められるのか。（杉下）	● ドライバーが見つければ、来年度以降に社会実験として始められると考えている。
	● 運行範囲は市内か。（三ツ森）	● 市内である。
	● 往復利用は可能か。（浜間口）	● 片道利用が原則のため、往復で利用する場合は、その都度予約が必要である。
	● ドライバーはボランティアなのか。（島田）	● 賃金については検討中である。何かしらの謝礼は出せればと考えている。
	● 保険の制度はどうなっているのか。（三ツ森）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国の制度で対応することが求められる。</li> <li>● そのためにも組織体が必要である。</li> <li>● ドライバーは住民で、管理は事業者をお願いするケースもある。男鹿中地区ではどのような形式が良いのか探っていきたい。</li> </ul>
	● バスは 200 円で利用できる。（杉下）	—
	● 免許返納を判断する材料にもなるだろう。（中間口）	—
	● 男鹿中地区で1台用意するとなると車のサイズはどうなるのか。ある程度大きさが必要。（三ツ森）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 未定である。</li> <li>● 住民の自家用車で運行する場合もある。</li> </ul>
	● 謝礼がないとドライバーをやってくれる人はいないだろう。（三ツ森）	● 実情にあわせて検討を進める。現時点では確定していない。
今後の予定について	● 年末にかけては忙しいので、ワークショップは1月にずらせないか。（浜間口）	● 対応可能なので、ワークショップの開催は1月中とする。

---

## 2.2. アンケート調査

### 2.2.1. 調査概要

(1) 調査目的

地区の交通実態や移動ニーズ等の基礎データを取得するため、男鹿中地区住民を対象としたアンケート調査を実施した。

(2) 調査手法

アンケート方式による定量調査を実施した。

アンケートは市報と共に町内会長より各世帯に1枚配布し、回収は町内会長に依頼した。

(3) 調査対象

男鹿中地区全世帯（計 561 世帯）（令和 7 年 10 月 31 日時点）。

(4) 実施時期

調査票配布：令和 7 年 10 月中旬

調査票回収：令和 7 年 11 月上旬

(5) 調査票

調査票を次ページに示す。

## 普段の外出行動と公共ライドシェアの利用意向に関するアンケートのお願い

男鹿市では、公共ライドシェアの導入可能性を検討しております。お手順をお掛けしますが、市民の皆様の実態や公共交通に対するニーズを把握するため、アンケートにご協力をお願い申し上げます。

※ご記入いただいた個人情報及びご意見は、個人が特定されない形で、統計的に処理し活用いたします。

※公共ライドシェアとは、地域のボランティアや団体等が自家用車を使って、買い物や病院へ行く際の移動を支援する交通サービスです。

【11月7日(金)】までにご回答ください。

### 【本アンケート調査に関するお問い合わせ先】

本事業は男鹿市が実施し、日本工営株式会社に委託しています。

#### ■事業全般に関する内容について

⇒男鹿市 総務企画部 企画政策課

担当: 齊藤、狩元 電話番号: 0185-24-9122

#### ■アンケート内容の詳細について

⇒日本工営株式会社(受託事業者)

担当: 野中、中江 電話番号: 022-745-1260

### 1. あなたの基本的な情報

①あなたの年齢を教えてください。	_____ 歳
②あなたの居住地を教えてください。	<input type="checkbox"/> 浜間 <input type="checkbox"/> 牧野 <input type="checkbox"/> 町田 <input type="checkbox"/> 中間 <input type="checkbox"/> 山田 <input type="checkbox"/> 杉下 <input type="checkbox"/> 開拓 <input type="checkbox"/> 滝川 <input type="checkbox"/> 島田 <input type="checkbox"/> 三ツ森 <input type="checkbox"/> 開

次ページ以降では以下の項目についてうかがいます。

### 2. 日常的な外出行動について

- (1) 買物目的の外出行動
- (2) 通院目的の外出行動
- (3) 買物、通院以外の目的での外出行動

### 3. 公共ライドシェアの運行形態について

ご協力のほどよろしくお願いたします。

アンケートは裏面に続きます。

図 2-3 調査票

**2. 日常的な外出行動について**

(1) 買物目的の外出行動について、以下の質問にお答えください。

① 普段、買物目的で外出しますか。	<input type="checkbox"/> 外出する ⇒②に進む <input type="checkbox"/> 外出しない ⇒②～⑦には回答せず、次のページに進む
<b>②～⑦は、①で「外出する」と回答した方のみお答えください。</b>	
② 買物で普段利用する店舗を <u>すべて</u> 選択してください。(複数選択可)	<p><b>大型商業施設</b></p> <input type="checkbox"/> 1. スーパーセンターアマノ男鹿店 <input type="checkbox"/> 2. マックスバリュ男鹿店 <input type="checkbox"/> 3. 男鹿なまはげモール <input type="checkbox"/> 4. トー屋ドジャース男鹿店 <p><b>スーパーマーケット</b></p> <input type="checkbox"/> 5. おがよし <input type="checkbox"/> 6. うきた商店 <p><b>ホームセンター</b></p> <input type="checkbox"/> 7. コメリ男鹿店(船越) <input type="checkbox"/> 8. コメリ船川店 <input type="checkbox"/> 9. DCM ニコット男鹿北浦店 <input type="checkbox"/> 10. DCM ニコット野石大湯店 <p><b>ドラッグストア</b></p> <input type="checkbox"/> 11. 薬王堂男鹿SC店 <input type="checkbox"/> 12. 薬王堂男鹿船川店 <input type="checkbox"/> 13. さかえ薬局 <input type="checkbox"/> 14. ツルハドラッグ男鹿店 <input type="checkbox"/> 15. ツルハドラッグ男鹿船川店 <input type="checkbox"/> 16. ツルハドラッグ男鹿払戸店 <p><b>コンビニ</b></p> <input type="checkbox"/> 17. セブンイレブン 男鹿船川港店 <input type="checkbox"/> 18. ローソン 男鹿船川海岸通店 <input type="checkbox"/> 19. ローソン 男鹿比詰店 <input type="checkbox"/> 20. ローソン 男鹿脇本店 <input type="checkbox"/> 21. ローソン 男鹿船越内子店 <input type="checkbox"/> 22. セブン-イレブン 男鹿船越内子店 <input type="checkbox"/> 23. セブン-イレブン 男鹿船越店 <input type="checkbox"/> 24. ローソン 男鹿船越店 <input type="checkbox"/> 25. ローソン 男鹿払戸店 <p><b>その他</b></p> <input type="checkbox"/> 26. その他 _____
③ ②で選択した店舗のうち、 <u>最もよく利用する施設1つ</u> を番号で答えてください。	_____
④ ③で答えた店舗の利用頻度を教えてください。	<input type="checkbox"/> 週4～7回程度 <input type="checkbox"/> 週2～3回程度 <input type="checkbox"/> 週1回程度 <input type="checkbox"/> 月に数回程度(週1回未満)
⑤ ③で答えた店舗に普段外出する曜日を教えてください。(複数選択可)	<input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 火 <input type="checkbox"/> 水 <input type="checkbox"/> 木 <input type="checkbox"/> 金 <input type="checkbox"/> 土 <input type="checkbox"/> 日
⑥ ③で答えた店舗には、普段は何時ごろに到着しますか。	午前・午後 _____ 時ごろに到着
⑦ ③で答えた店舗に行くとき、 <u>もっともよく利用する交通手段1つ</u> を選択してください。	<input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> 路線バス } 自家用車等との乗り継ぎも含む <input type="checkbox"/> あいのりタクシー <input type="checkbox"/> 一般タクシー <input type="checkbox"/> 自家用車(自分で運転) <input type="checkbox"/> 自家用車(家族や知人等が運転) <input type="checkbox"/> 自動二輪車 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 徒歩 <input type="checkbox"/> その他 _____

アンケートは次のページに続きます。

図 2-4 調査票



(3) 買物、通院以外の目的での外出行動について、以下の質問にお答えください。

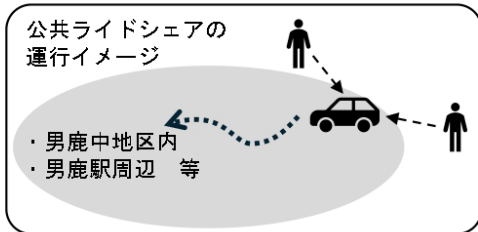
① 普段、買物、通院以外の目的で外出しますか。	<input type="checkbox"/> 外出する ⇒②に進む <input type="checkbox"/> 外出しない ⇒②～⑦には回答せず、3.に進む
<b>②～⑦は、①で「外出する」と回答した方のみお答えください。</b>	
② 買物、通院以外で最もよく訪れる外出先の施設名1つを記入してください。	_____
③ ②で答えた施設には、どれくらいの頻度で外出していますか。	<input type="checkbox"/> 週 4～7 回程度 <input type="checkbox"/> 週 2～3 回程度 <input type="checkbox"/> 週 1 回程度 <input type="checkbox"/> 月に数回程度 (週 1 回未満)
④ ②で答えた施設に普段外出する曜日を教えてください。(複数選択可)	<input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 火 <input type="checkbox"/> 水 <input type="checkbox"/> 木 <input type="checkbox"/> 金 <input type="checkbox"/> 土 <input type="checkbox"/> 日
⑤ ②で答えた施設に普段到着する時間帯を教えてください。	午前・午後 _____ 時ごろに到着
⑥ ②で答えた施設から帰るとき、普段施設を <b>出発</b> する時間帯を教えてください。	午前・午後 _____ 時ごろに出発
⑦ ②で答えた施設に行くとき、 <b>もっともよく利用する</b> 交通手段 <b>1つ</b> を選択してください。	<input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> 路線バス      } 自家用車等との乗り継ぎも含む <input type="checkbox"/> あいのりタクシー <input type="checkbox"/> 一般タクシー <input type="checkbox"/> 自家用車 (自分で運転) <input type="checkbox"/> 自家用車 (家族や知人等が運転) <input type="checkbox"/> 自動二輪車 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 徒歩 <input type="checkbox"/> その他 _____

アンケートは次のページに続きます。

図 2-6 調査票

### 3. 公共ライドシェアの運行形態について

男鹿市では、男鹿中地区において、地域住民が運転や予約受付を担う公共交通「公共ライドシェア」の導入を検討しています。運行イメージは以下のとおりです。



- ・運転手は、地域住民の有志が担う。
- ・車両は地域住民の自家用車を活用。
- ・利用者は実費相当分（燃料費等）を支払う。
- ・地域で運行する団体を組成の上、予約受付、管理などを実施する。

#### 予約（デマンド）型

「公共ライドシェア」の中でも、利用者の予約等に応じて運行する「区域運行」(予約(デマンド)型)の導入を検討しています。

男鹿中地区に公共ライドシェアが導入されたことを想定して、以下の質問について、あなたの考えに最も近い選択肢を選んでください。

- ・事前の予約によって運行する。
- ・運行区域や運行時間帯、目的地が限定されることが多いが、家の前まで迎えに来てくれる。
- ・タクシーと違い、複数人の乗合となる場合もある。



#### 【運転手について】

①あなたは、運転に自信があり、地域づくりの一環として、公共ライドシェアの運転手をやってみたいと思いますか。

- とてもそう思う    思う  
どちらともいえない    思わない  
全く思わない

#### 【利用料金について】

②あなたはいくらの利用料金であれば公共ライドシェアを利用しても良いと思いますか。男鹿中地区と男鹿駅周辺の間を移動することを想定してお答えください。

- 100円    200円    300円  
400円    500円    600円  
700円    800円    900円  
1,000円

#### 【予約方法について】

③電話での予約を利用すると思いますか。

- 利用すると思う    比較的利用すると思う  
どちらともいえない    あまり利用しないと思う  
全く利用しないと思う

④Web サイト・アプリでの予約を利用すると思いますか。

- 利用すると思う    比較的利用すると思う  
どちらともいえない    あまり利用しないと思う  
全く利用しないと思う

4. その他、日々の外出や移動で不便と感じる点、改善が必要と感じる点等があればご記入ください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

図 2-7 調査票

## 2.2.2. 調査結果

### (1) 結果概要

表 2-2 居住地区ごとのアンケート票回収率

居住地区	世帯数 <sup>※1</sup>	票数	回収率
浜間口	59	29	49.2%
牧野	37	18	48.6%
町田	37	29	78.4%
中間口	41	47	114.6% <sup>※2</sup>
山田	63	40	63.5%
杉下	28	25	89.3%
滝川	200	61	30.5%
島田	11	9	81.8%
三ツ森	25	15	60.0%
開	20	15	75.0%
<b>総計</b>	<b>521</b>	<b>288</b>	<b>55.3%</b>

※1.出典：男鹿市ホームページ（令和7年10月31日現在）

※2.各世帯1枚配布としていたが、中間口地区において回収率が100%を超えている。

(2) 集計・分析

1) 項目別単純集計

A) 回答者属性

- ・ 回答者の年代は 70 代が 138 人と最も多く、これは全体の約 5 割に該当する。次いで 80 代、60 代が多い。
- ・ 回答者が最も多かった地区は滝川で 61 人、次いで中間口 47 人、山田 40 人である。
- ・ 回答者が最も少なかった地区は、島田の 9 人である。

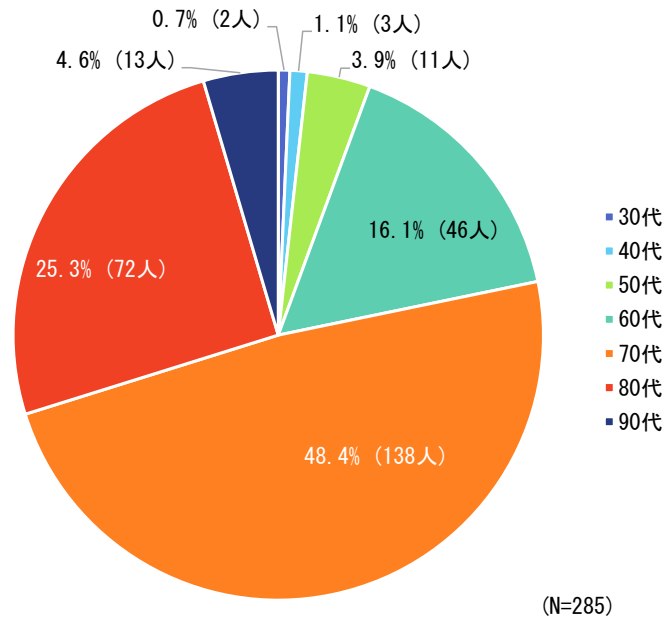


図 2-8 年齢

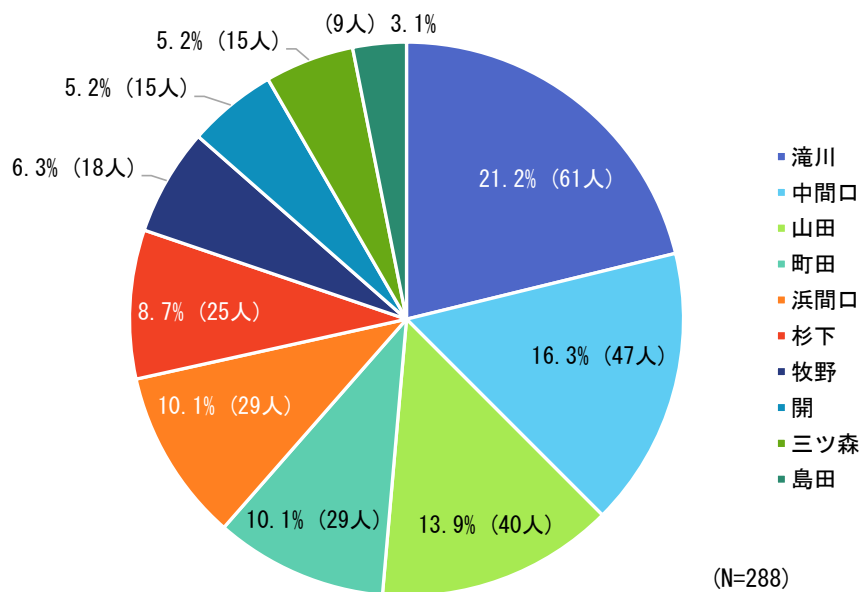


図 2-9 居住地

B) 日常的な外出行動について（買物）

(a) 外出の有無

- ・ 回答者のうち 256 人が買物目的で外出すると回答しており、これは全体の 9 割以上に該当する。

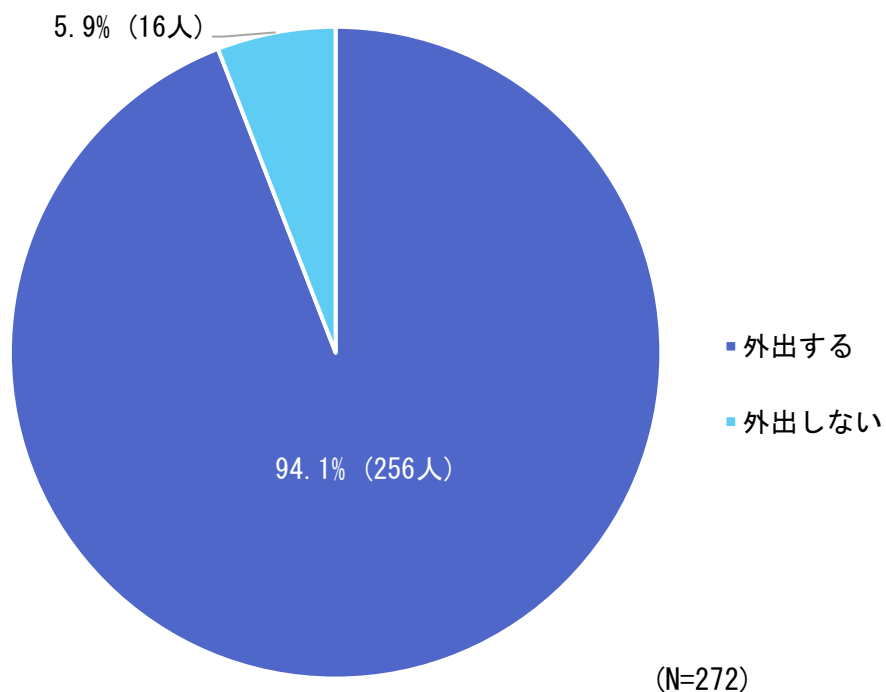


図 2-10 買物目的での外出の有無

(b) 普段利用する店舗

- ・ 普段利用する大型商業施設は、「スーパーセンターアマノ男鹿店」が 198 人で最も多い。次いで「トー屋ドジャース男鹿店」が 174 人、「男鹿なまはげモール」が 116 人の順が多い。
- ・ スーパーマーケットでは、「うきた商店」が 12 人と最も多く、次いで「おがよし」が 1 人である。
- ・ ホームセンターでは、「コメリ男鹿店 (船越)」が 134 人で最も多い。次いで「DCM ニコット男鹿北浦店」が 108 人、「コメリ船川店」が 107 人の順が多い。
- ・ ドラッグストアでは、「ツルハドラッグ男鹿店」が 139 人で最も多い。次いで「ツルハドラッグ男鹿船川店」が 122 人、「薬王堂男鹿船川店」が 93 人の順が多い。
- ・ コンビニでは、「ローソン男鹿比詰店」が 157 人と最も多く、次いで「セブンイレブン男鹿船川港店」が 52 人、「ローソン男鹿船川海岸通り店」と「ローソン男鹿脇本店」が同じく 28 人の順が多い。

ア) 大型商業施設

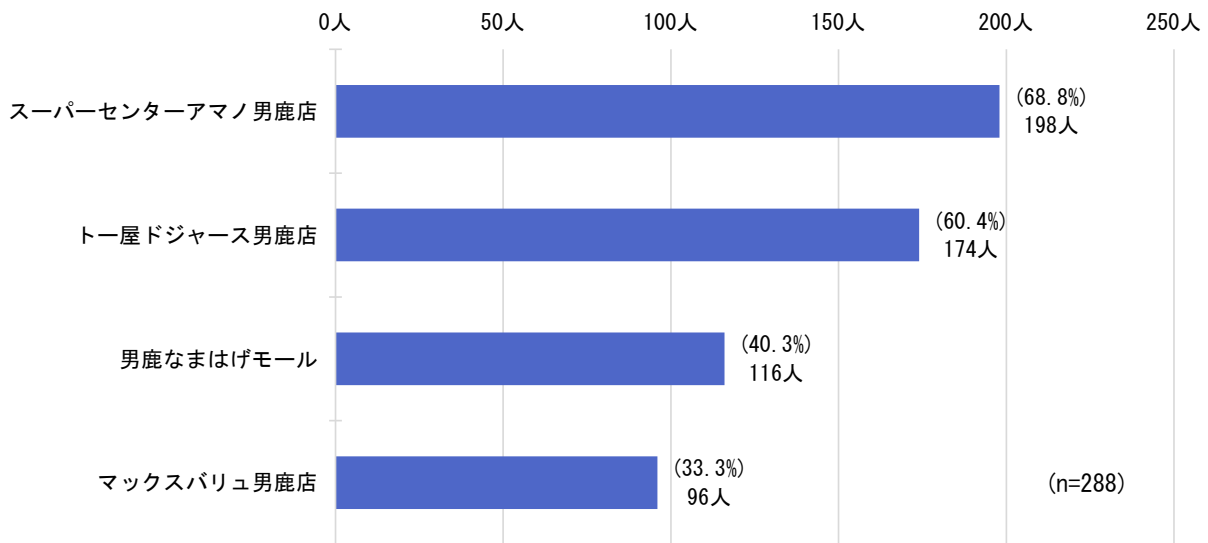


図 2-11 普段利用する店舗（大型商業施設）（複数回答）

イ) スーパーマーケット

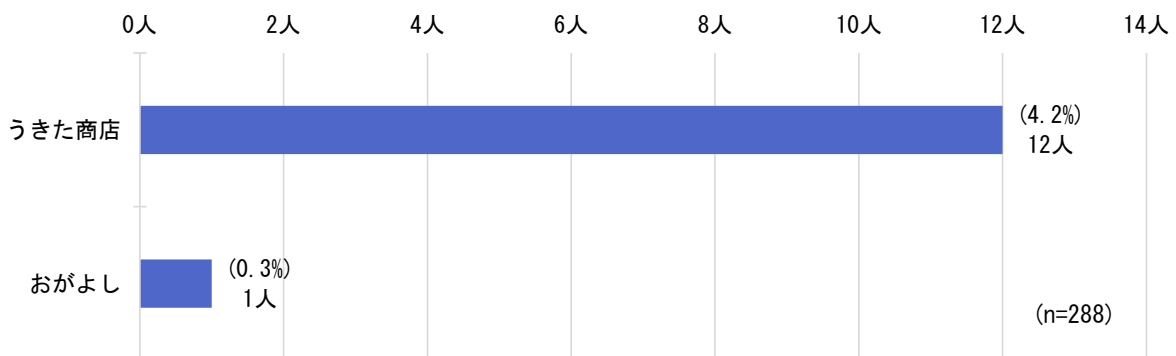


図 2-12 普段利用する店舗（スーパーマーケット）（複数回答）

ウ) ホームセンター

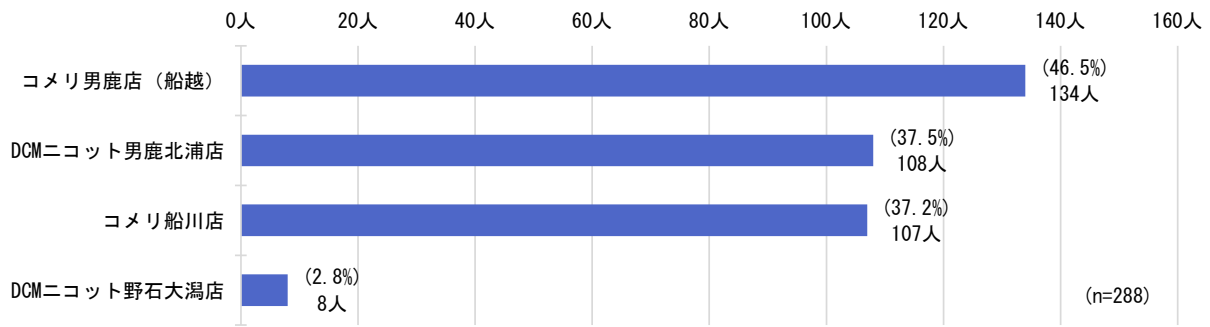


図 2-13 普段利用する店舗 (ホームセンター) (複数回答)

エ) ドラッグストア

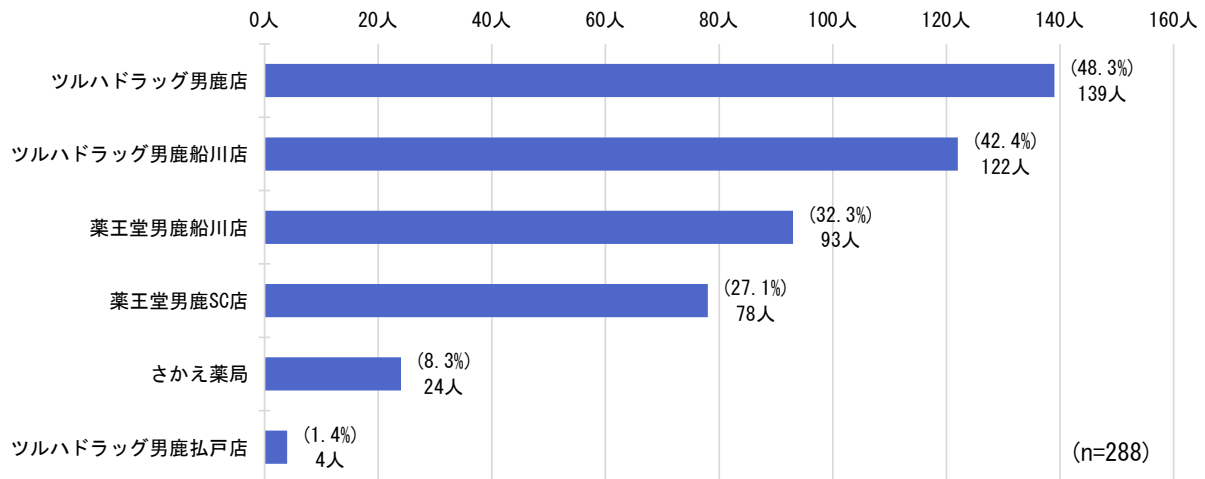


図 2-14 普段利用する店舗 (ドラッグストア) (複数回答)

オ) コンビニ

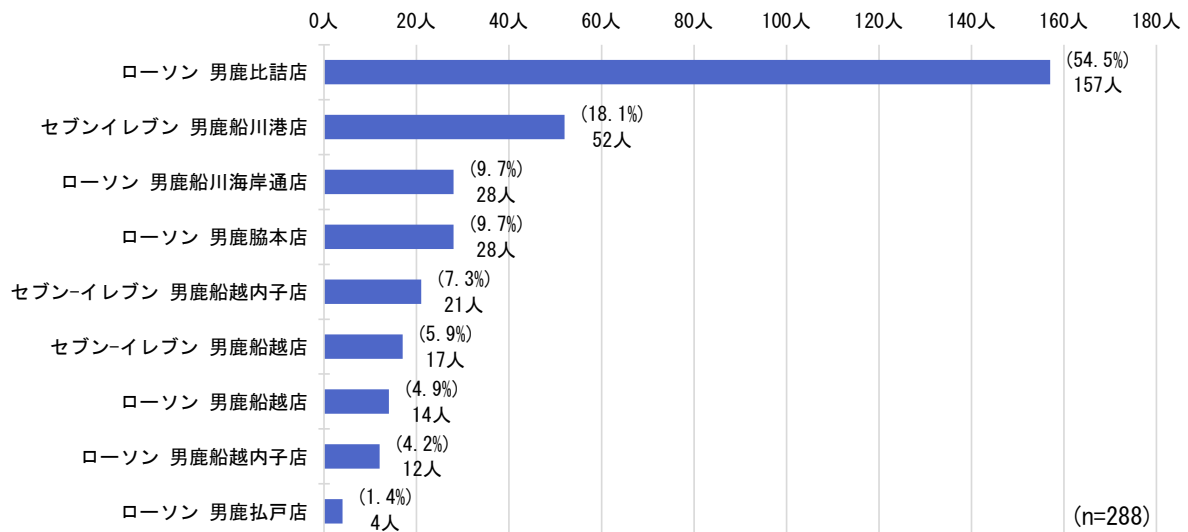


図 2-15 普段利用する店舗 (コンビニ) (複数回答)

(c) 最もよく利用する店舗

- 最もよく利用する店舗は、「スーパーセンターアマノ男鹿店」で46.0%、次いで「男鹿なまはげモール」が14.6%、「トー屋ドジャース男鹿店」が11.7%の順が多い。

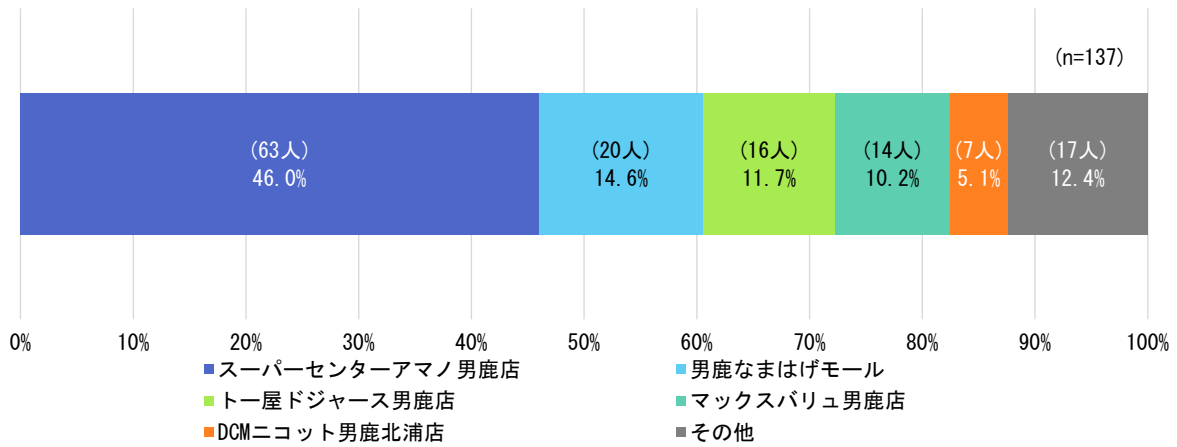


図 2-16 最もよく利用する店舗

(d) 最も利用する店舗の利用頻度

- 最も利用する店舗の上位3店舗を回答した人の利用頻度は、スーパーセンターアマノ男鹿店、トー屋ドジャース男鹿店では、「週1回程度」、「週2～3回程度」の順が多い。
- 男鹿なまはげモールでは、「週2～3回程度」、「週1回程度」の順が多い。

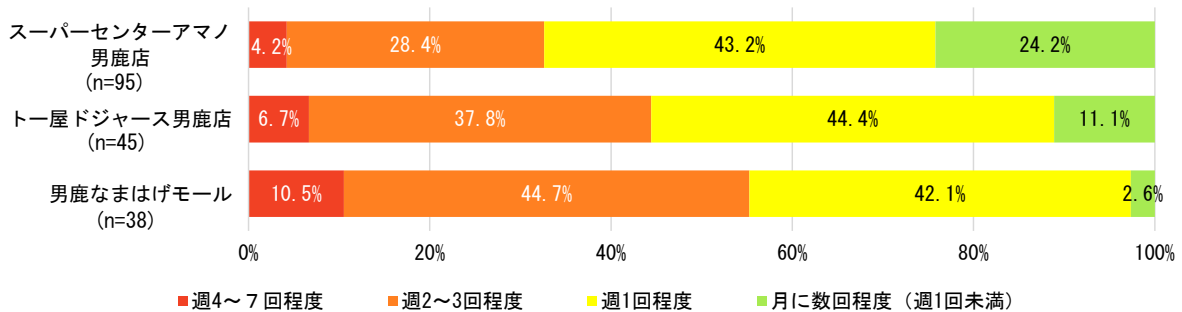


図 2-17 最も利用される上位3店舗の利用頻度

(e) 年齢別買物目的の外出頻度

・ 年齢が上がるにつれ、買物の外出頻度が減少する傾向が見られる。

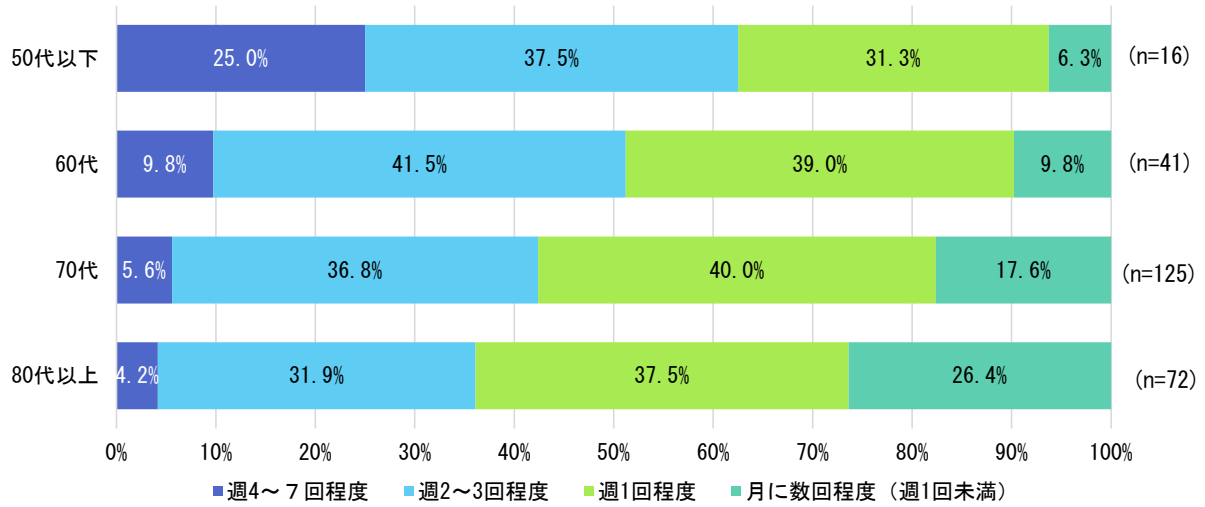


図 2-18 年齢別買物目的の外出頻度

(f) 居住地別買物目的の外出頻度

・ 買物の頻度について、「週 4~7 回程度」と回答した割合は、三ツ森、杉下、浜間口、島田で高い傾向にある。

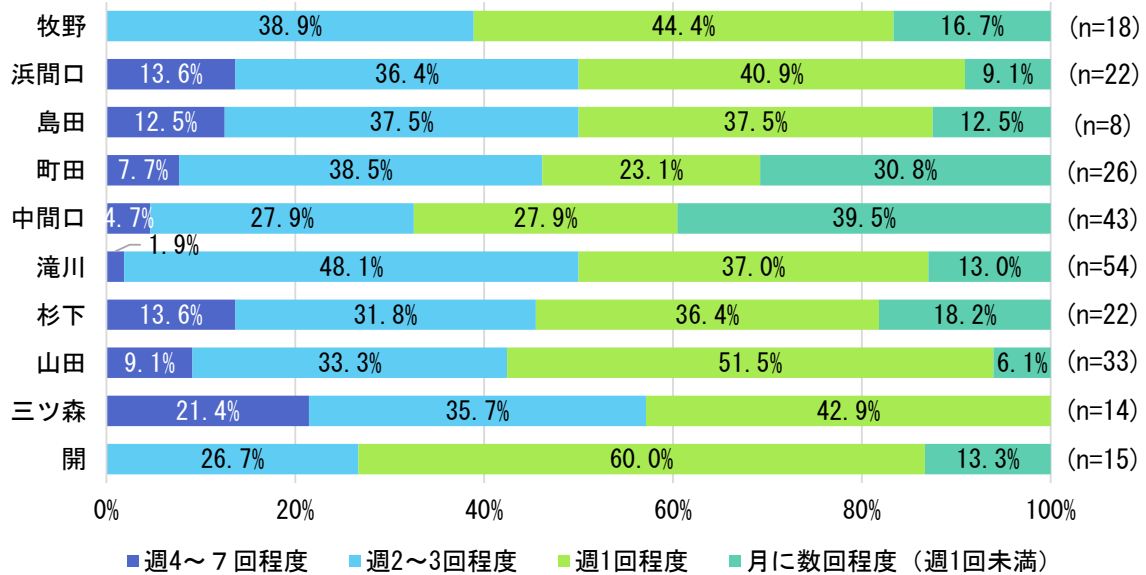


図 2-19 居住地別買物目的の外出頻度

(g) 最も利用する店舗を利用する曜日

- ・ 最も利用する店舗として「スーパーセンターアマノ男鹿店」または「男鹿なまはげモール」を挙げた回答者の利用曜日は、土曜日が最も多く、次いで水曜日、日曜日の順となっている。
- ・ 「トー屋ドジャース男鹿店」と回答した人は、金曜日が最も多く、次いで火曜日、土曜日である。

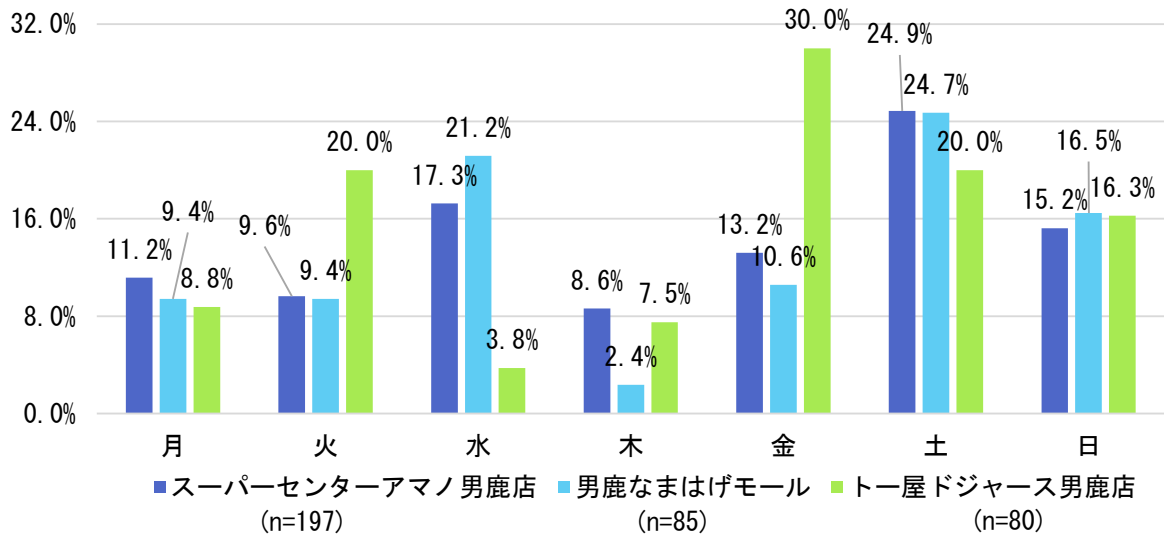


図 2-20 最も利用される上位 3 店舗を利用する曜日（複数選択）

(h) 店舗への到着時刻

- ・ 最も利用する店舗への到着時刻について「スーパーセンターアマノ男鹿店」と回答した人は、10時が36.7%と最も多く、次いで9時、11時である。
- ・ 「男鹿なまはげモール」と回答した人は、10時と11時が同じく22.6%と最も多く、次いで9時と15時である。
- ・ 「トー屋ドジャース男鹿店」と回答した人は、10時が36.4%と最も多く、次いで11時、14時である。

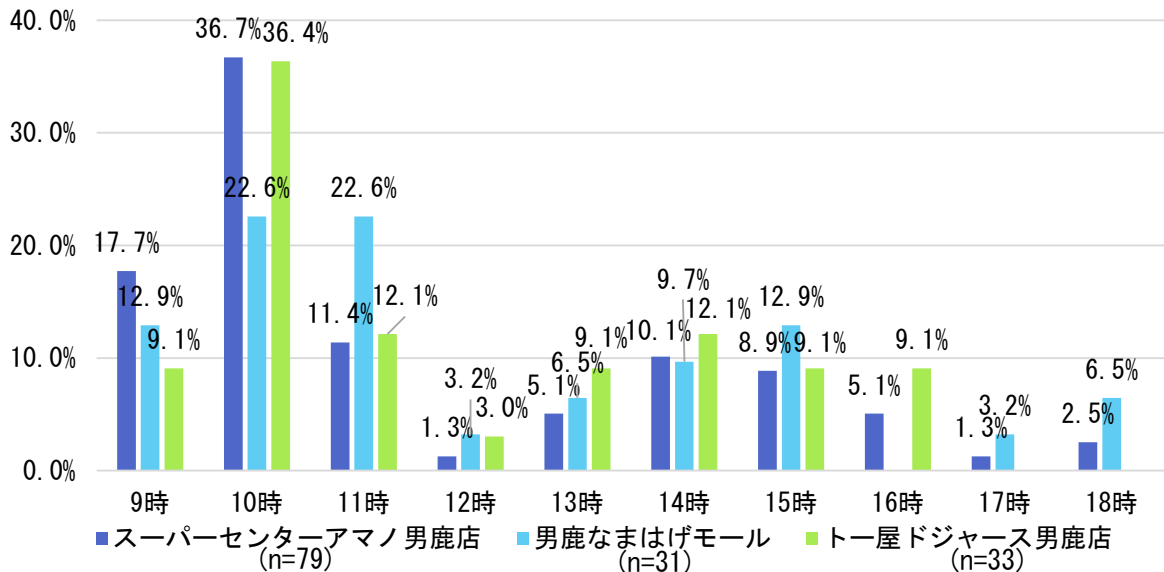


図 2-21 最も利用される上位 3 店舗への到着時刻

(i) 買物先までの交通手段

- ・ 買物先までの交通手段は、自家用車（自分で運転）が185人と最も多く、これは全体の7割以上に該当する。次いで自家用車（家族や知人等が運転）、路線バスの順が多い。

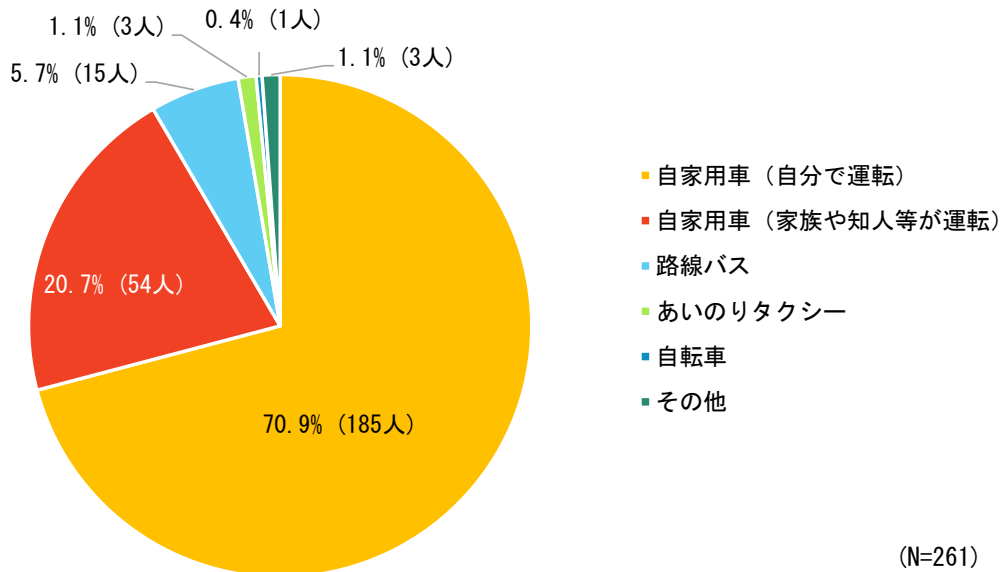


図 2-22 最も利用する店舗までの移動手段

(j) 居住地別買物先への交通手段

- ・ どの地区も自家用車（自分で運転）と回答する人が最も多く、次いで自家用車（家族や知人等が運転）が多い。また、牧野、三ツ森、山田等の地区では路線バスを利用する人も1割程度見られる。

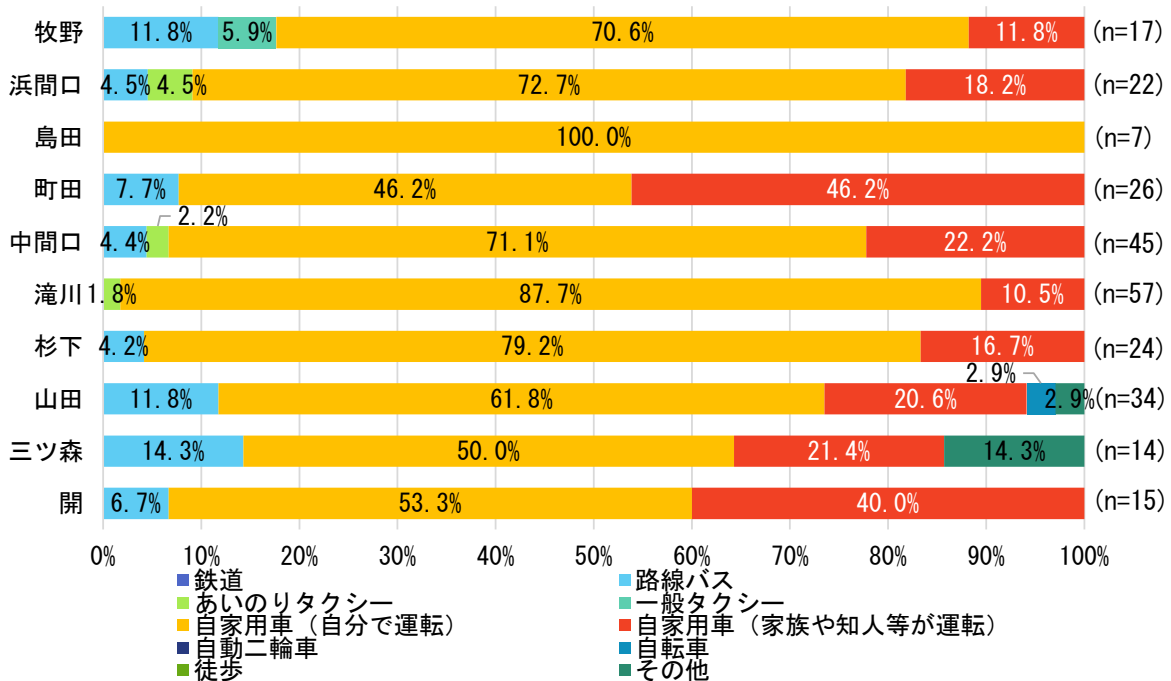


図 2-23 居住地別買物先への交通手段

(k) 年齢別買物先への交通手段

- ・ 年齢が上がるにつれ、自家用車（自分で運転）の割合が減少し、自家用車（家族や知人等が運転）、路線バスの割合が増加する傾向が見られる。

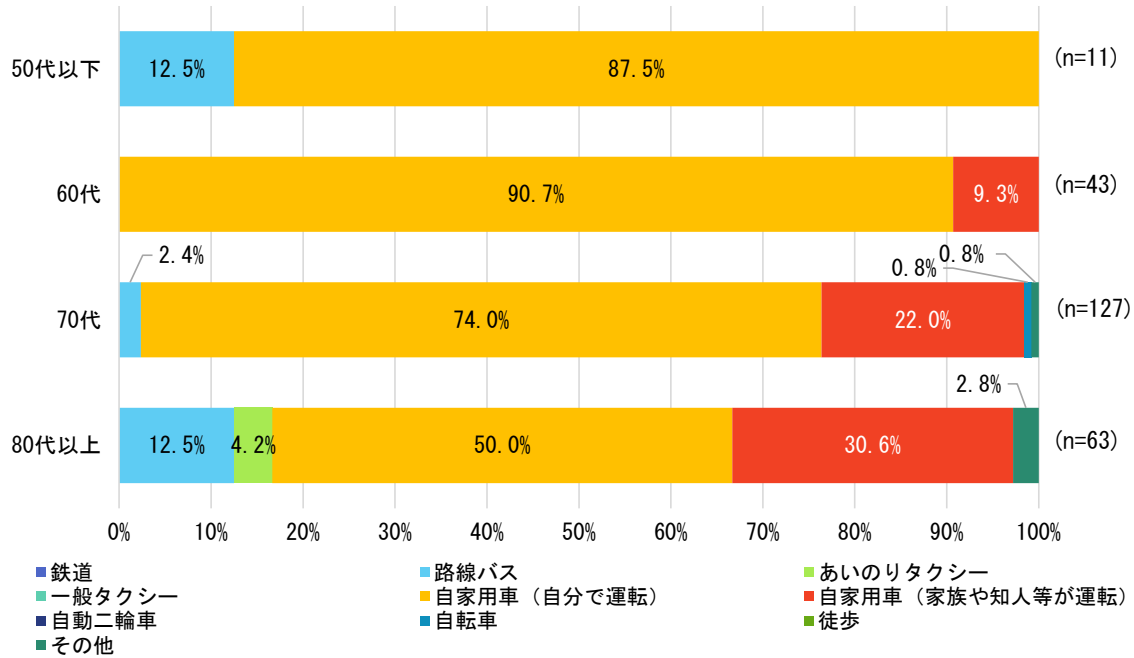


図 2-24 年齢別買物先への交通手段

C) 日常的な外出行動について（通院）

(a) 外出の有無

- ・ 回答者のうち 211 人が通院目的で外出すると回答しており、これは全体の約 9 割に該当する。

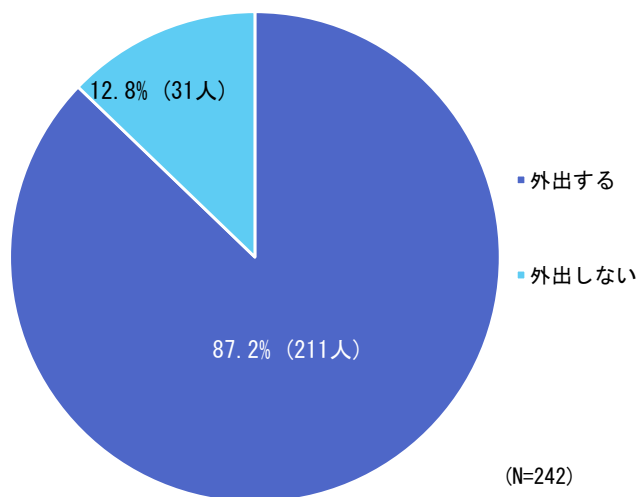


図 2-25 通院目的での外出の有無

(b) 普段利用する病院

- ・ 普段利用する病院は 141 人が「男鹿みなと市民病院」と回答している。
- ・ 一般診療所では「男鹿加藤診療所」と回答した人が 52 人で最も多く、次いで、「長谷川医院」で 26 人、「ふるやファミリークリニック」で 21 人の順に多い。
- ・ 歯科では「わきもと歯科医院」が 31 人で最も多く、次いで、「清水歯科医院」で 18 人、「小林歯科医院」で 17 人の順に多い。
- ・ その他では、「藤原記念病院」が 14 人で最も多い。次いで、「秋田厚生医療センター」で 7 人、「おおこし眼科」で 4 人の順に多い。

ア) 病院・一般診療所

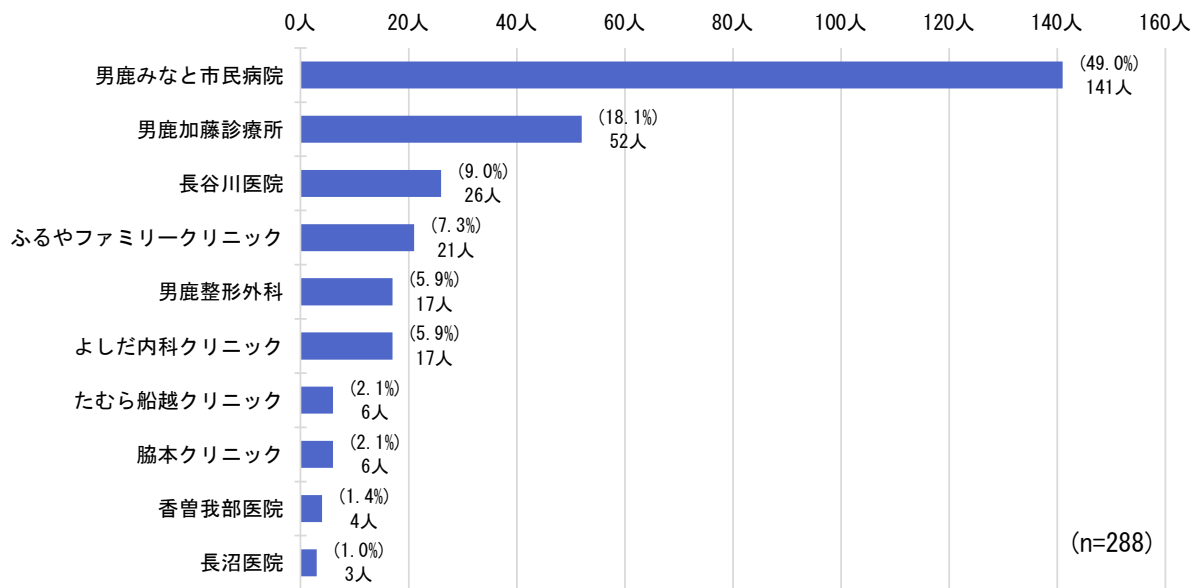


図 2-26 普段利用する病院・一般診療所（複数回答）

イ) 歯科

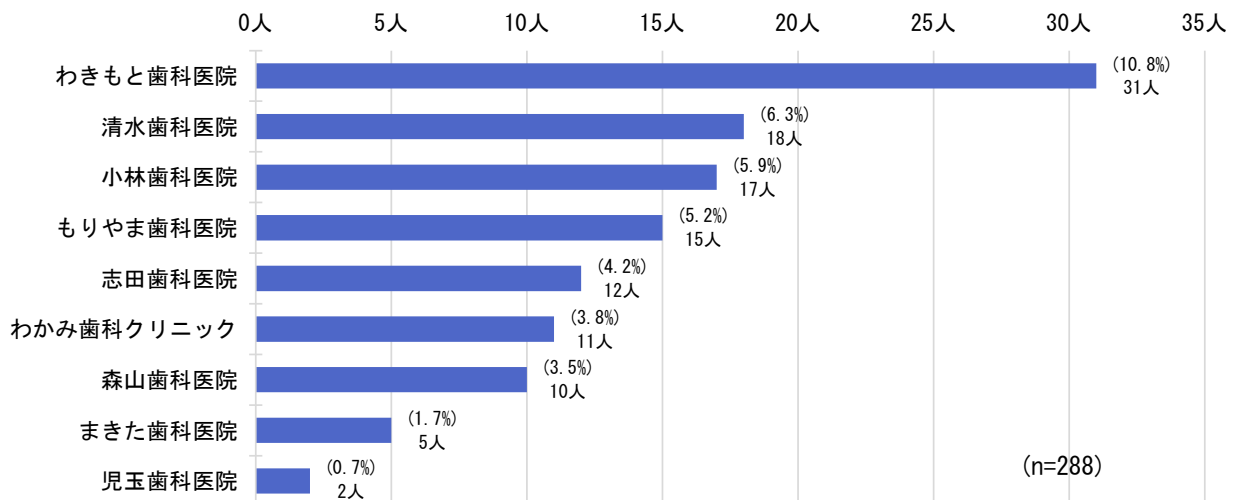


図 2-27 普段利用する歯科医院（複数回答）

ウ) その他

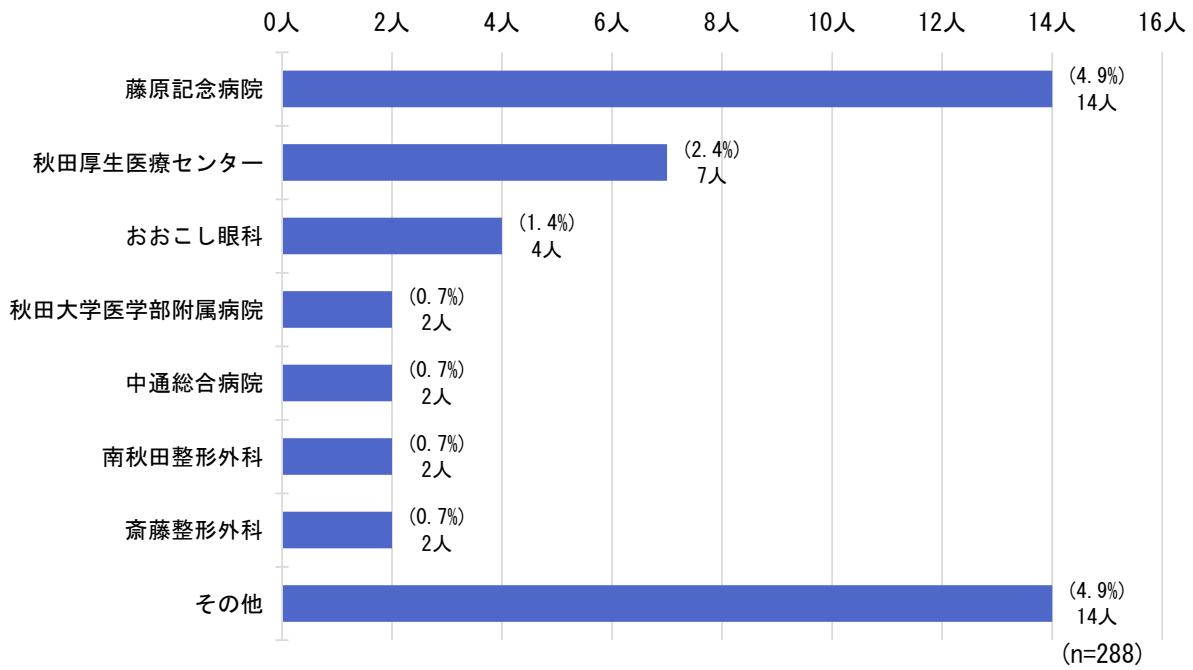


図 2-28 普段利用する病院（その他）（複数回答）

(c) 最もよく利用する病院

・ 最もよく利用する病院について「男鹿みなと市民病院」と回答した人は41.9%で最も多い。次いで「男鹿加藤診療所」で14.8%、「長谷川医院」で7.4%の順に多い。

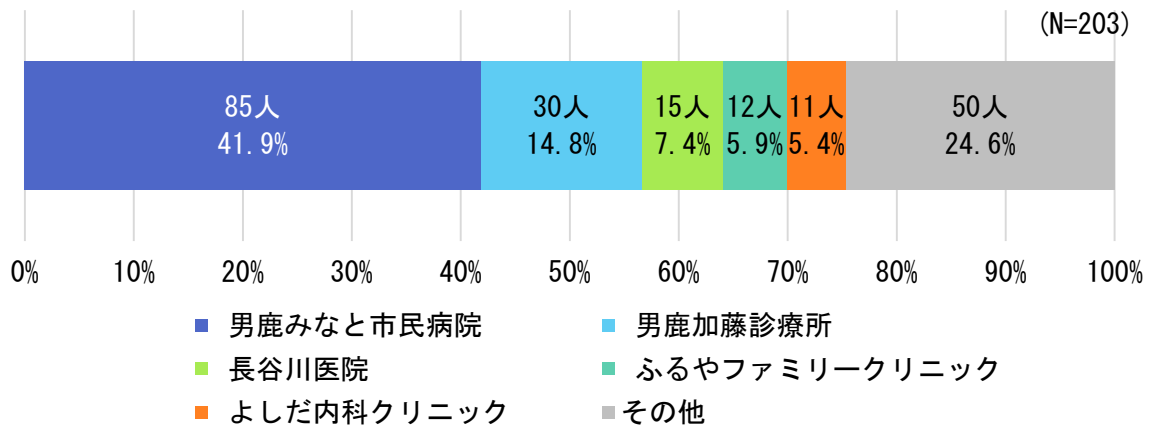


図 2-29 最もよく利用する病院

(d) 最もよく利用する病院の利用頻度

- ・ 最もよく利用される上位3病院の利用頻度について「男鹿みなと市民病院」と回答した人では、「週1回程度」が最も多く46.1%である。次いで「週2～3回程度」で32.9%、「月に数回未満（週1回未満）」で18.4%の順に多い。
- ・ 「男鹿加藤診療所」では「週2～3回程度」が46.2%で最も多く、次いで「週1回程度」で30.8%、「月に数回未満（週1回未満）」で19.2%の順に多い。
- ・ 「長谷川医院」では、週2～3回程度」「週1回程度」が同じく42.9%で最も多く、次いで「月に数回未満（週1回未満）」で14.3%である。

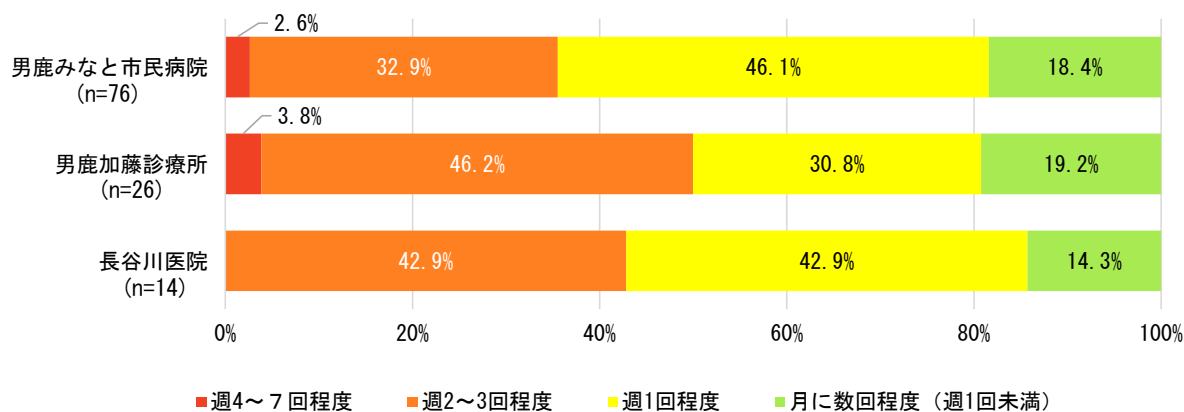


図 2-30 最も利用される上位3病院の利用頻度

(e) 年齢別通院目的の外出頻度

- ・ 年齢が上がるにつれ、通院の外出頻度が増加する傾向が見られる。

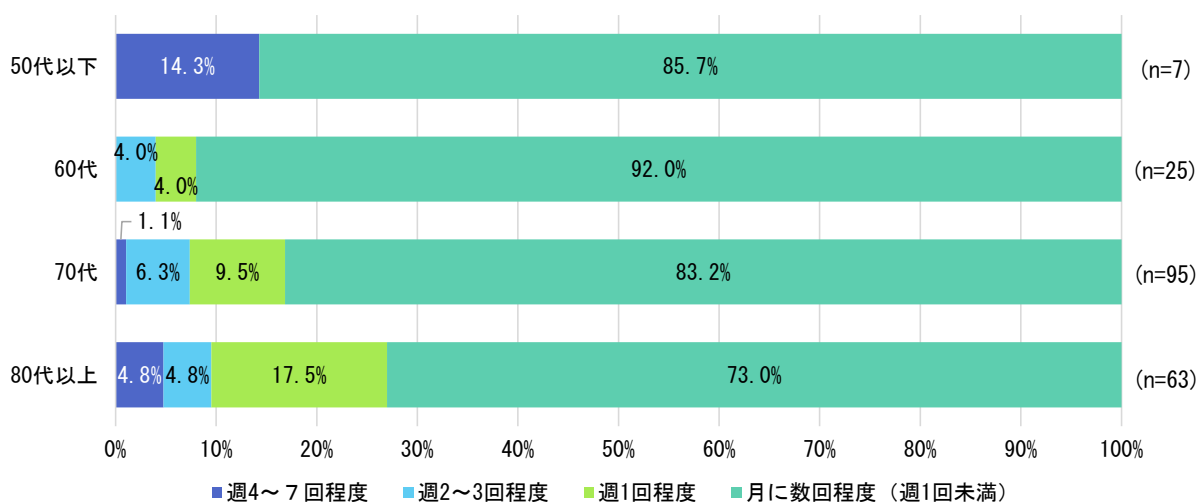


図 2-31 年齢別通院目的の外出頻度

(f) 居住地別通院目的の外出頻度

・ 通院で週1回以上外出している人の割合は、島田、浜間口、開、山田の順が多い。

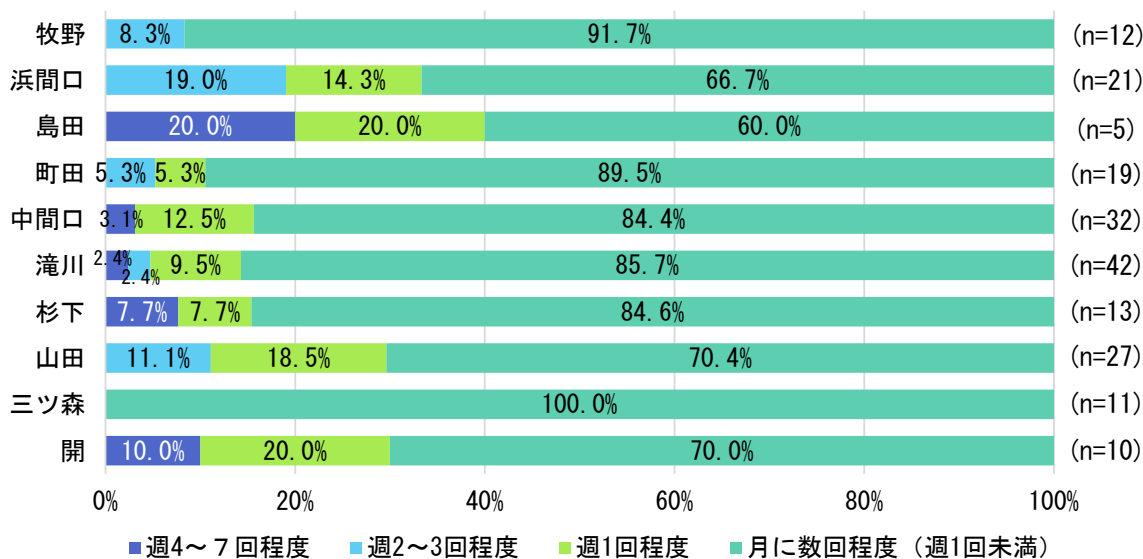


図 2-32 居住地別通院目的の外出頻度

(g) 最も利用する病院の利用曜日

- ・ 最も利用する上位3病院のうち「男鹿みなと市民病院」を挙げた回答者の利用曜日は、金曜日が26.2%で最も多く、次いで水曜日が22.4%、火曜日が19.6%の順となっている。
- ・ 「男鹿加藤診療所」では、水曜日が27.8%と最も多く、次いで火曜日と金曜日が同じく22.2%である。
- ・ 「長谷川医院」と回答した人は、金曜日が45.0%と最も多く、次いで月曜日の25.0%、木曜日の20.0%の順に多い。

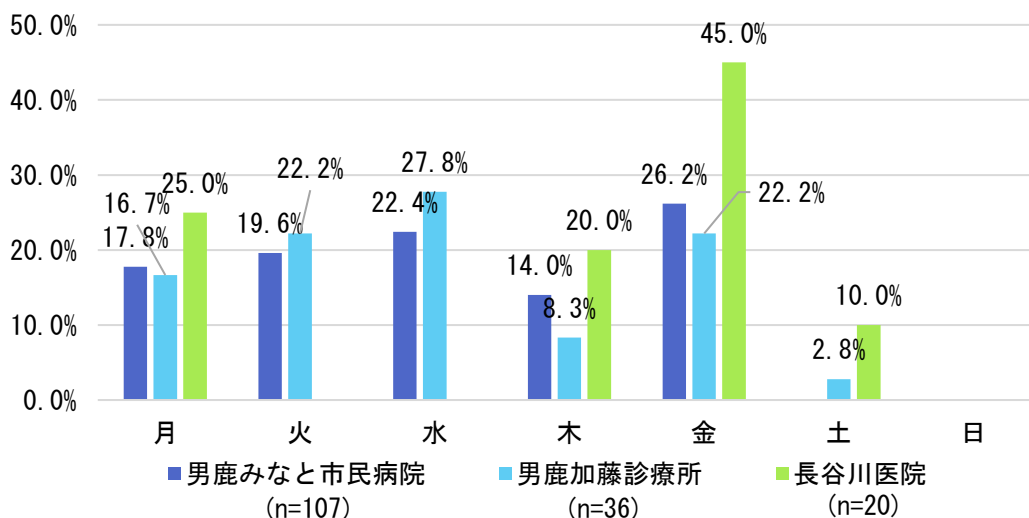


図 2-33 最も利用される上位3病院を利用する曜日 (複数選択)

(h) 通院先への到着時刻

- ・ 最も利用する上位3病院のうち「男鹿みなと市民病院」を挙げた回答者の到着時刻は、9時が48.6%で最も多く、次いで8時が22.2%となっている。
- ・ 「男鹿加藤診療所」では、9時が45.8%と最も多く、次いで10時が25.0%である。
- ・ 「長谷川医院」では、10時が41.7%と最も多く、次いで8時が33.3%である。

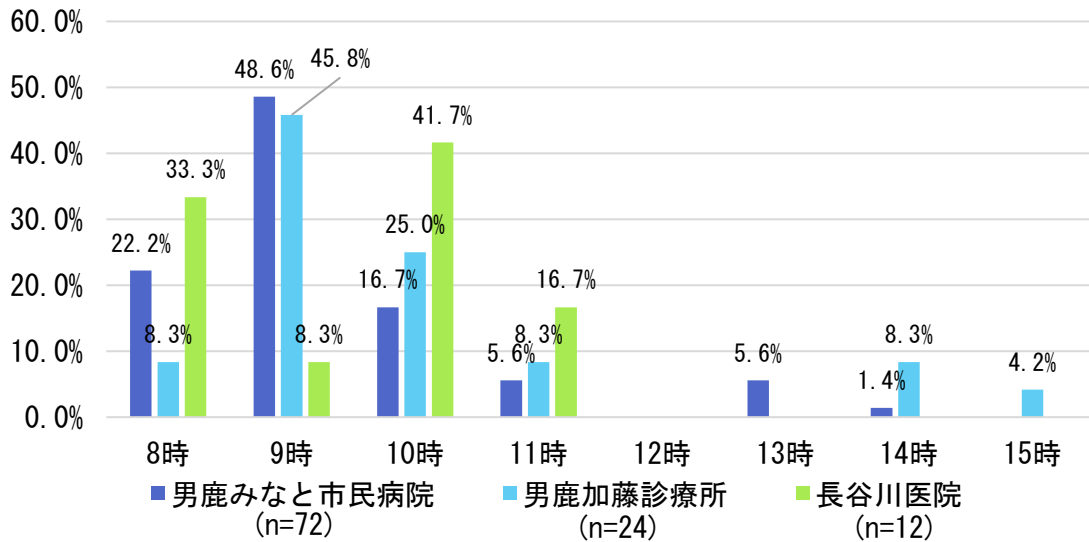


図 2-34 最も利用される上位3病院への到着時刻

(i) 通院先からの出発時刻

- ・ 最も利用する上位3病院のうち「男鹿みなと市民病院」を挙げた回答者の出発時刻は、11時が31.8%で最も多く、次いで12時が18.2%、13時が16.7%の順となっている。
- ・ 「男鹿加藤診療所」では、11時が35.0%と最も多い。次いで、10時で30.0%、12時と14時が同じく10.0%である。
- ・ 「長谷川医院」では、9時と11時が同じく33.3%で最も多く、次いで10時が25.0%である。

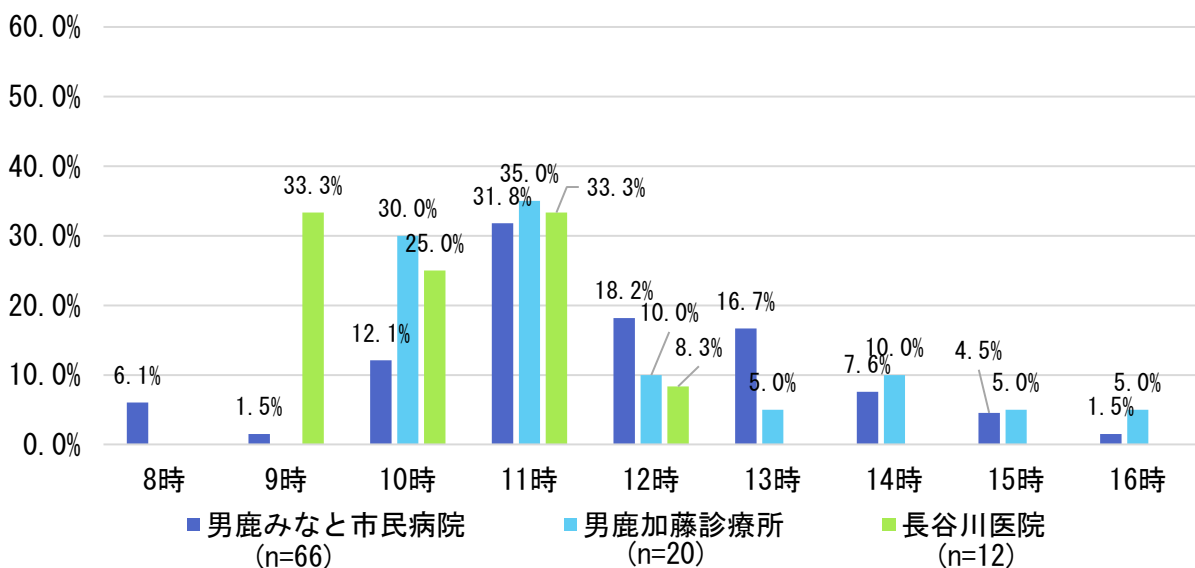


図 2-35 最も利用される上位3病院からの出発時刻

(j) 通院先までの交通手段

・ 通院先までの交通手段は、自家用車（自分で運転）が 164 人で最も多く、全体の約 7 割を占めている。次いで、自家用車（家族や知人等が運転）、路線バスの順となっている。

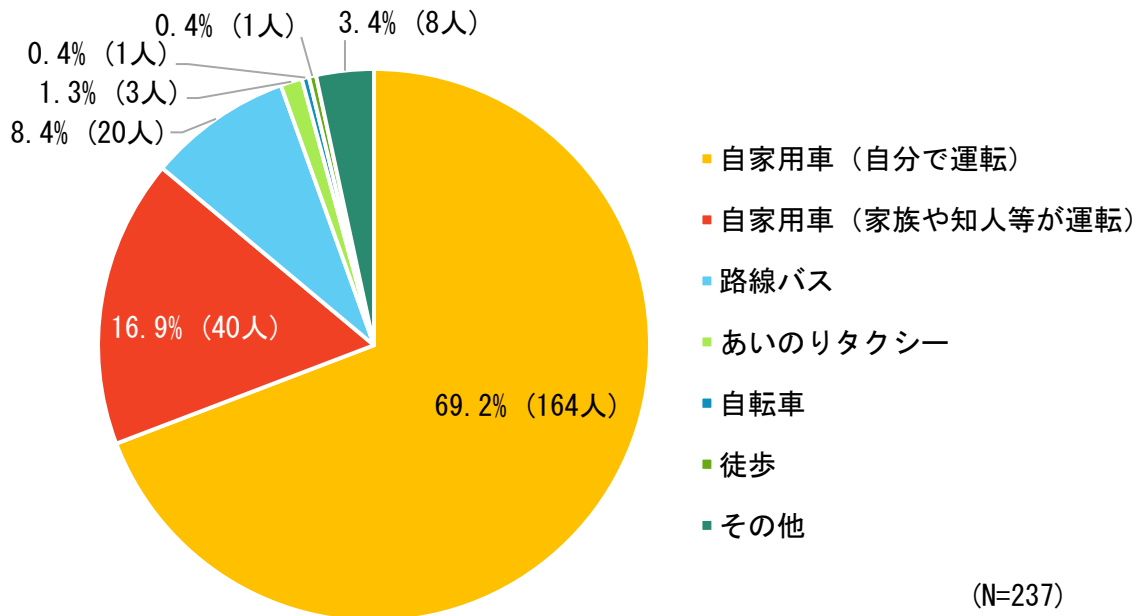


図 2-36 最も利用する病院までの移動手段

(k) 居住地別通院先への交通手段

・ どの地区も自家用車（自分で運転）と回答する人が最も多い。牧野、開、浜間口、杉下等の地区では路線バスを利用する人も 1～2 割程度見られる。

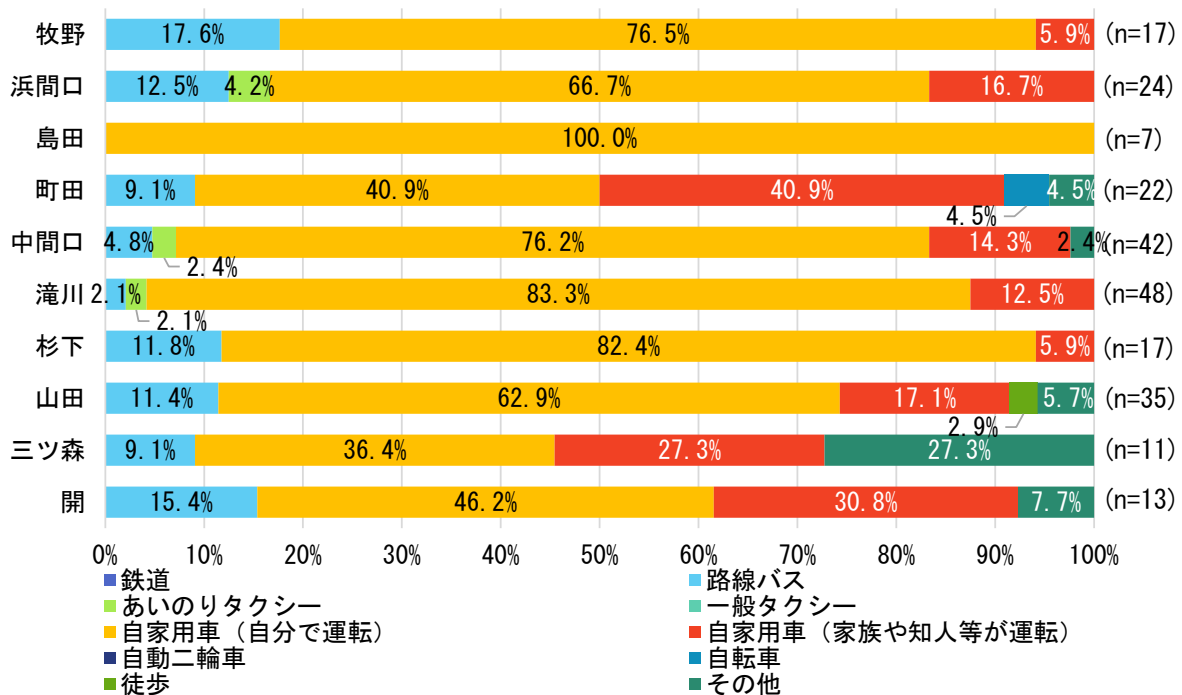


図 2-37 居住地別通院先への交通手段

(1) 年齢別通院先への交通手段

- ・ 年齢が上がるにつれ、自家用車（自分で運転）の割合が減少し、自家用車（家族や知人等が運転）、路線バスの割合が増加する傾向が見られる。

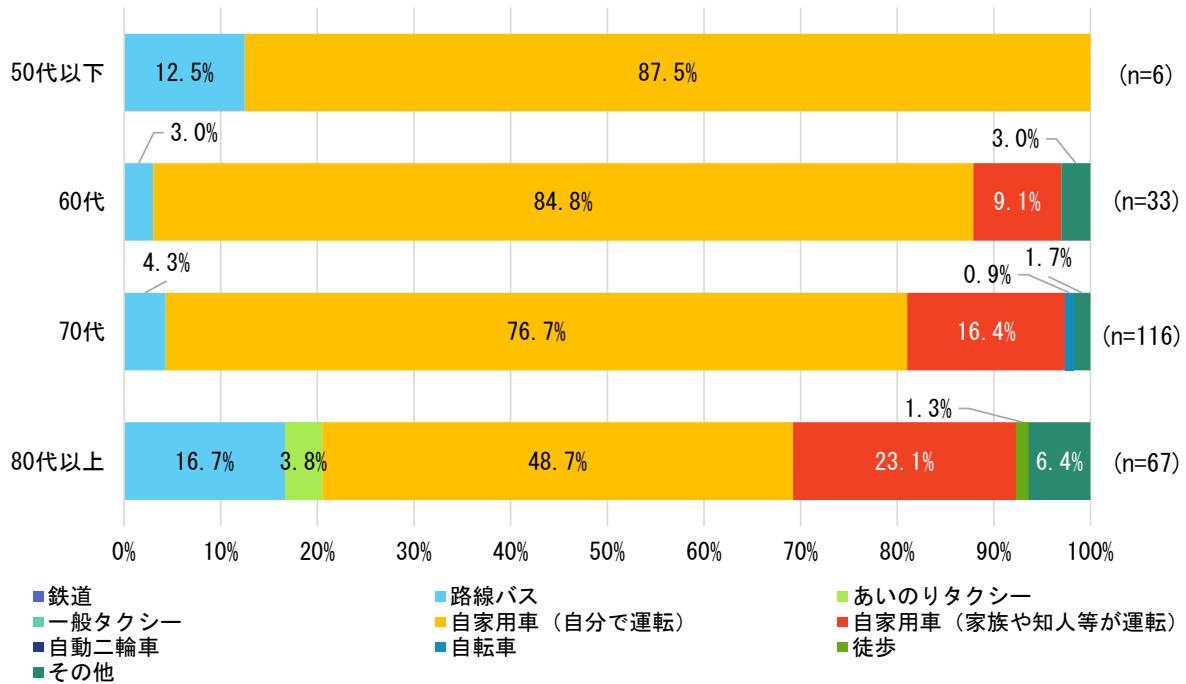


図 2-38 年齢別通院先への交通手段

## D) 買物・通院以外の外出について

### (a) 外出の有無

- ・ 回答者のうち 129 人が買物、通院以外の目的で外出すると回答しており、これは全体の 5 割以上に該当する。

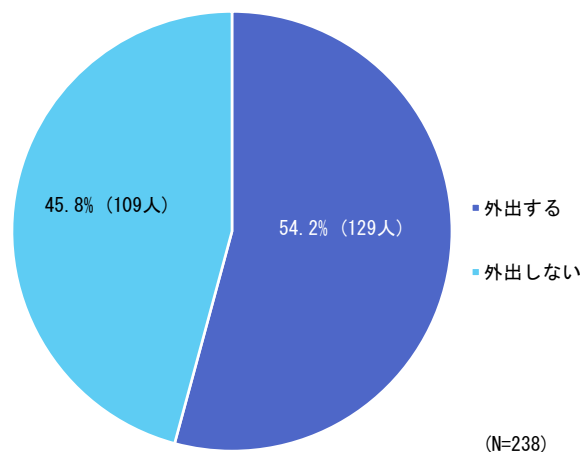


図 2-39 買物・通院以外の目的で外出の有無

### (b) 買物・通院以外の目的地

- ・ 買物・通院以外の目的地は、公共施設、観光施設、金融等が挙げられる。

表 2-3 買物・通院以外の目的地

施設種別	施設名称
公共施設	市役所（男鹿市役所／市役所）、コミュニティセンター、図書館、男鹿市総合運動公園、体育館等
観光	道の駅（てんのう／おが）、男鹿市ジオパーク学習センター等
医療・介護・福祉	病院（藤原記念病院）、リハビリ、介護施設、デイサービス等
金融	銀行、郵便局等
買物	イオン、デパート、西武秋田店等
飲食・カフェ	ガスト、かつぱ寿司、ラーメンニューとん太男鹿店等
温泉・娯楽・レジャー	砂丘温泉ゆめろん、ポルダー瀉の湯、サテライト男鹿、パチンコ等
その他	会社、個人宅、美容院キャンパス土崎店、JA 男鹿中ガソリンスタンド等

(c) 買物・通院以外の目的地への外出頻度

・ 買物・通院以外の目的地への外出頻度は「月に数回程度（週1回未満）」が46.2%で最も多い。次いで「週2～3回程度」で22.2%、「週1回程度」で21.4%である。

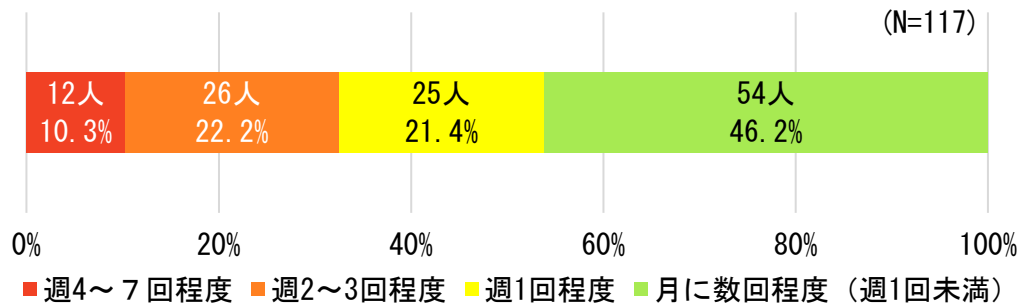


図 2-40 買物・通院以外の目的地への外出頻度

(d) 年齢別買物・通院以外での外出頻度

・ 年齢が上がるにつれ、買物・通院以外での外出頻度が減少する傾向が見られる。

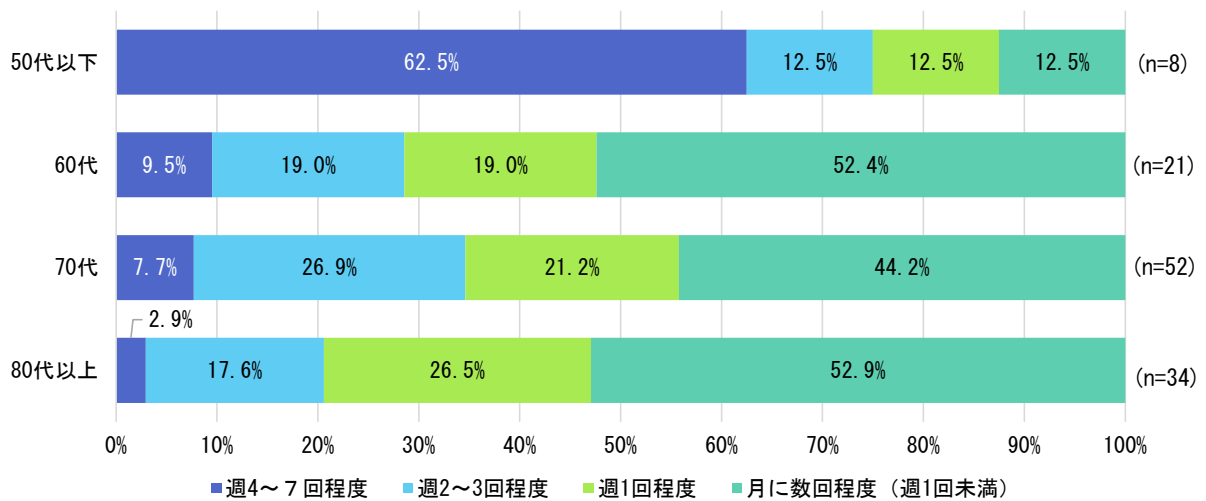


図 2-41 年齢別買物・通院以外での外出頻度

(e) 居住地別買物・通院以外での外出頻度

・ 週1回以上外出している人の割合は、浜間口、滝川、町田の順が多い。

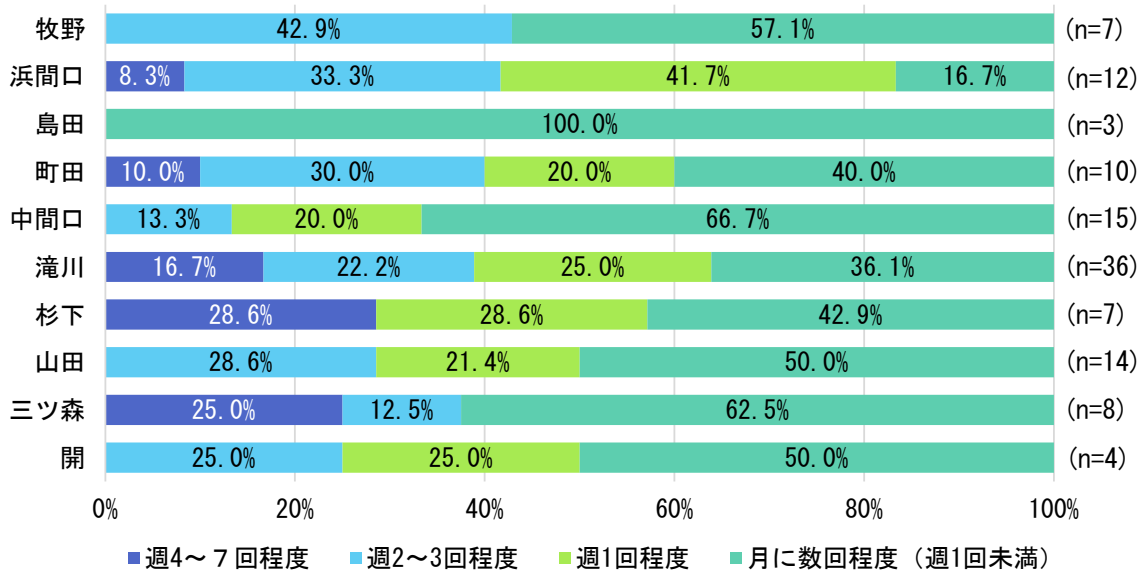


図 2-42 居住地別買物・通院以外での外出頻度

(f) 買物・通院以外の目的地への外出曜日

・ 買物・通院以外の目的地への外出は金曜日が75人で最も多く、これは全体の約3割である。次いで火曜日で56人、水曜日で54人の順が多い。

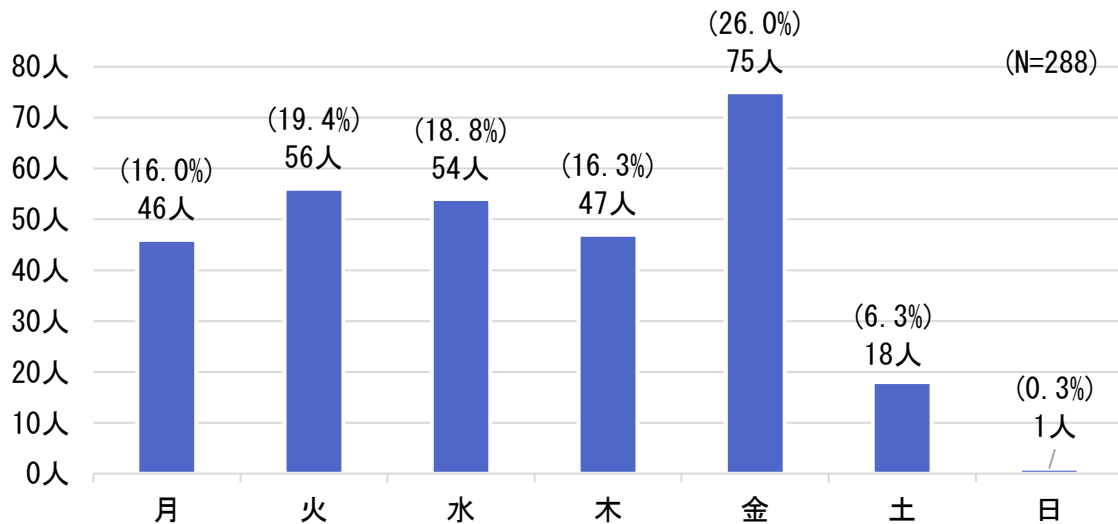


図 2-43 買物・通院以外の目的地への外出曜日 (複数回答)

(g) 買物・通院以外の目的地の到着時刻

・ 買物・通院以外の目的地の到着時刻は、10時が27人と最も多い。次いで、9時で19人、11時で15人の順に多い。

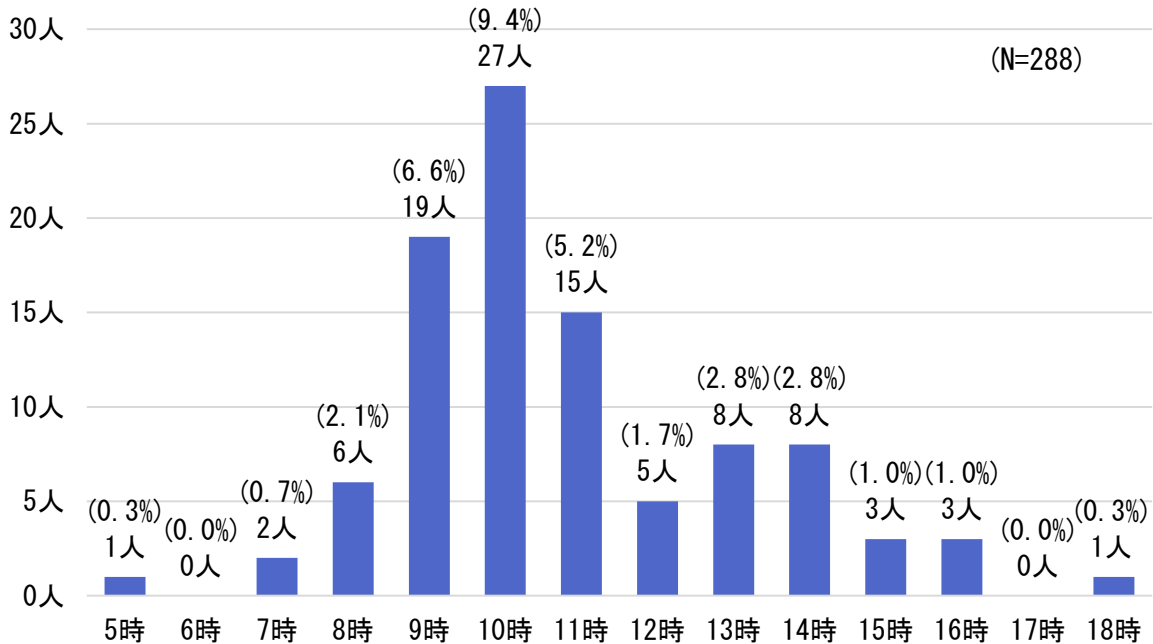


図 2-44 買物・通院以外の目的地への到着時刻

(h) 買物・通院以外の目的地からの出発時刻

・ 買物・通院以外の目的地からの出発時刻は、15時が15人と最も多い。次いで、14時で14人、11時と12時が11人の順に多い。

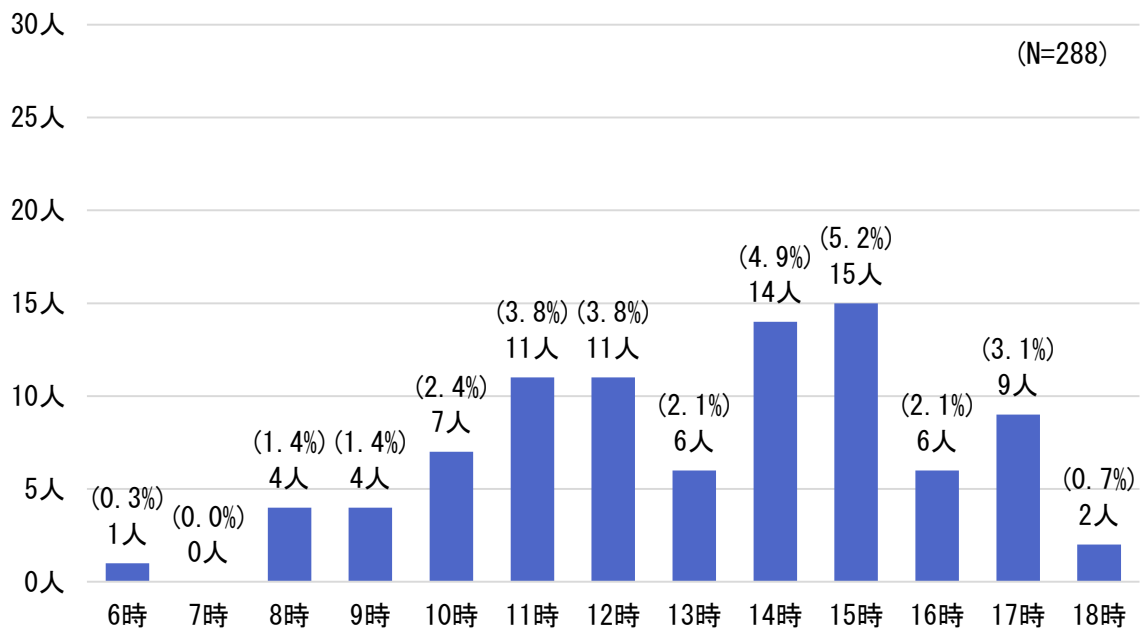


図 2-45 買物・通院以外の目的地からの出発時刻

(i) 買物・通院以外の目的地までの交通手段

・ 買物・通院以外の目的地までの交通手段は、自家用車（自分で運転）が100人と最も多く、これは全体の7割以上に該当する。次いで自家用車（家族や知人等が運転）、路線バスの順に多い。

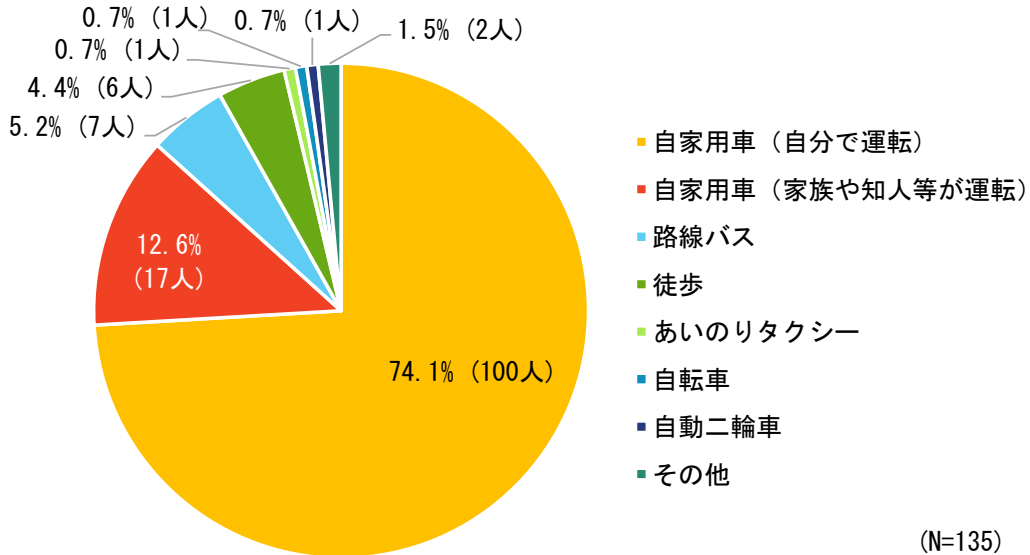


図 2-46 買物・通院以外の目的地までの交通手段

(j) 居住地別買物・通院以外の目的地への交通手段

・ 三ツ森を除くすべての地区で自家用車（自分で運転）と回答する人が最も多い。牧野、浜間口、町田、中間口では路線バスを利用する人も1割程度見られる。

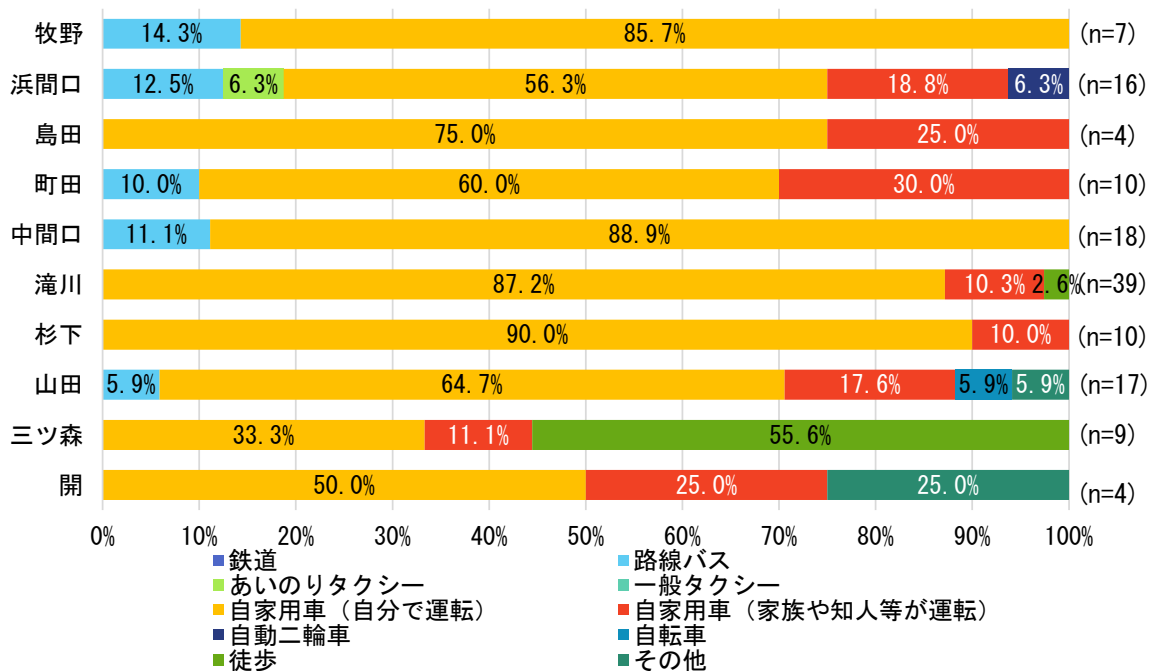


図 2-47 居住地別買物・通院以外の目的地への交通手段

(k) 年齢別買物・通院以外の施設への交通手段

- ・ 年齢が上がるにつれ、自家用車（自分で運転）の割合が減少し、自家用車（家族や知人等が運転）、徒歩の割合が増加する傾向が見られる。

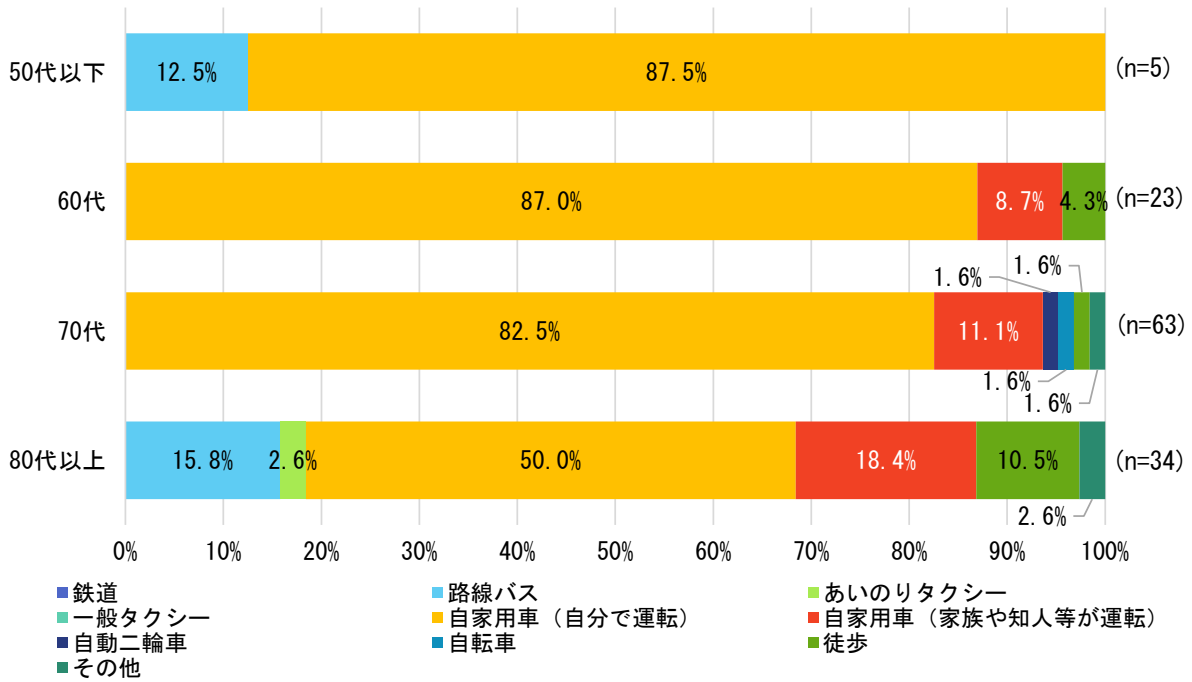


図 2-48 年齢別買物・通院以外の施設への交通手段

E) 公共ライドシェアの運行形態について

- ・ 公共ライドシェアを実施したとき、運転手を希望するかという問いについて、「思わない」が97人で最も多く、これは全体の4割以上である。次いで「全く思わない」が93人、「どちらともいえない」が34人の順が多い。
- ・ 料金について、500円を希望する人が73人で最も多く、これは全体の3割以上にあたる。次いで、200円が66人、300円が36人の順が多い。

(a) 運転手を希望するか

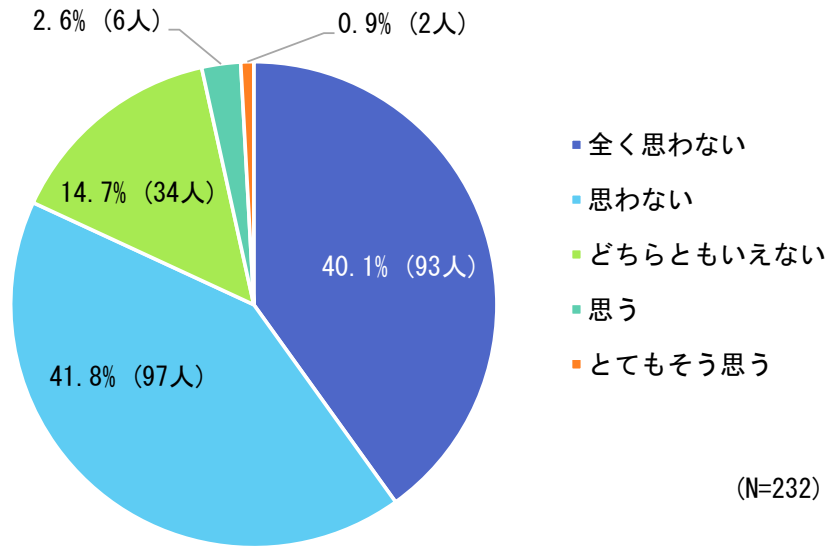


図 2-49 公共ライドシェアの運転手をやってみたいか

(b) 希望料金について

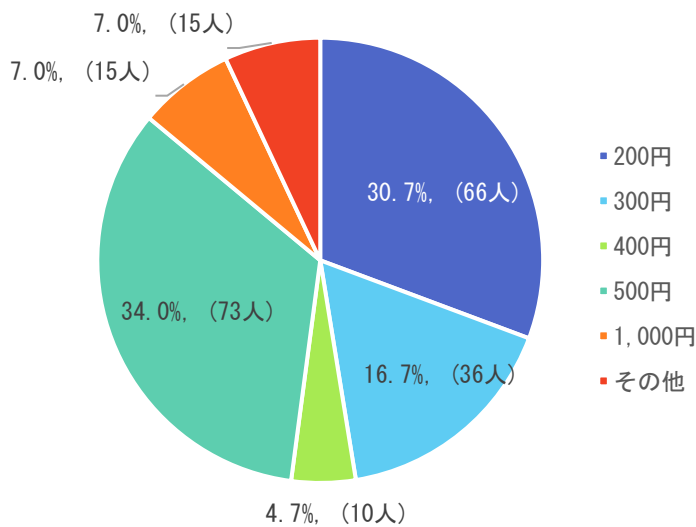


図 2-50 公共ライドシェアの希望料金

(c) 予約方法について

- ・ 公共ライドシェアを実施したとき、電話予約を利用するかについて、「利用すると思う」が75人で最も多く、これは全体の3割に当たる。次いで、「どちらともいえない」が54人、「あまり利用しない」が51人の順が多い。
- ・ Web・アプリ予約を利用するかについて、「全く利用しないと思う」が115人で最も多く、これは全体の半数以上に当たる。次いで、「あまり利用しない」で45人、「どちらともいえない」で32人の順が多い。

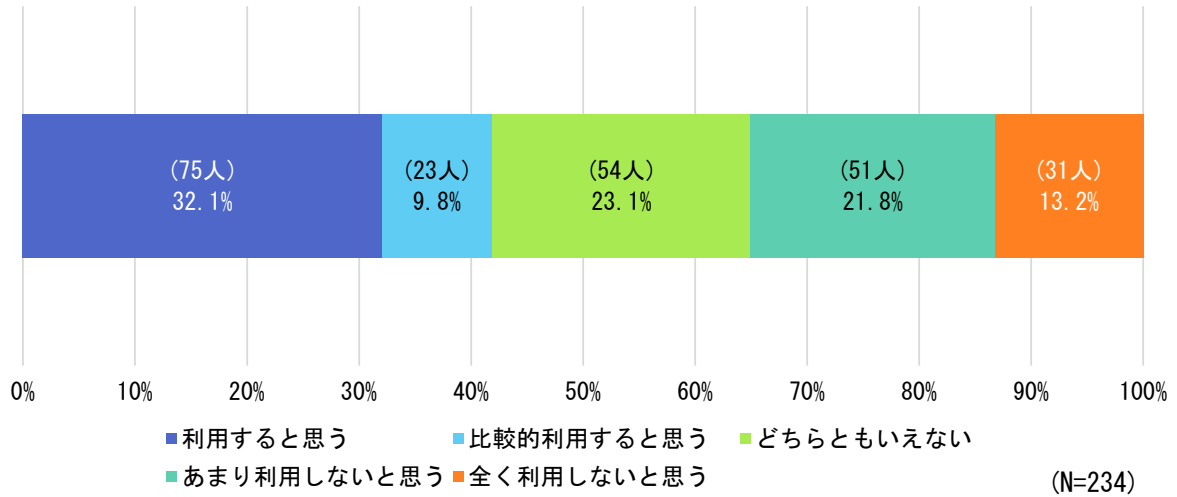


図 2-51 電話予約の利用

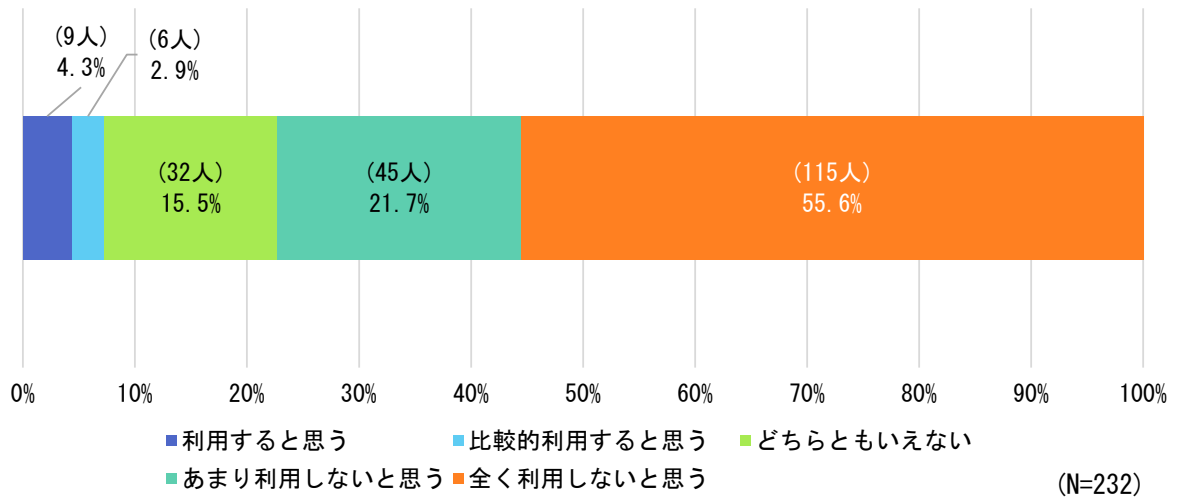


図 2-52 Web サイト・アプリ予約の利用

---

F) 自由記述

(a) ライドシェアについて

- ・ 運転・移動が自力で出来なくなった場合、買物・受診も自力では厳しく、個々に対応できるような制度でなければあまり意味がない。雪が多く降ったときは利用したいと考えている。
- ・ 車の運転もそろそろ終わりにしなければと先のことを考えると不安が重なる。ライドシェアなど1日も早い実現を期待する。
- ・ 各地域共通の課題であり、早期実現を希望する。
- ・ ますます交通の不便を感じるが、利用者が少ないのも現実なので仕方がないと思う。高齢者が増え、免許のない人も増えるため、外出しやすい体制を考えてもらえたらと思う。
- ・ 買物やイベント等に参加する時、現在のバス運行本数が少ないためライドシェアが導入されれば便利になると思う。是非導入して欲しい。
- ・ 高齢化になり自分で運転できなくなると思うのでぜひ実現して欲しい。
- ・ 事故があった場合、運転する人、利用(乗車)した人の補償はどうなるのか。
- ・ 公共ライドシェアを利用する予定がない。
- ・ 使用車両は地域住民の自家用車を活用するということだが、燃料費だけではなく維持費、消耗品費も必要である。
- ・ 雪道の運転に自信がないため冬期間は利用したい。
- ・ 市から手配した車を運転して、行う事は出来ないか。

(b) 既存の公共交通について

- ・ 家族の送迎がなければタクシーで駅まで行かなければならず、帰りも時間やお金も高くつくためとても困っている。
- ・ 路線バスの本数を増やしてほしい。
- ・ 療育手帳所持者で一人暮らしをしている。買物については親戚と出掛けたり、代行で購入してもらったりしている。通院については定期的な通院はないが、買物同様、親戚に送迎してもらっている状況である。公共の乗り物には単独での利用には自信がないので同行者が必要。今後、利用の際は「手帳提示」での割引等があればありがたい。
- ・ 土・日・祝日でも利用できるようにしてほしい。
- ・ 4時半には、タクシーの予約ができなくなってしまうため、車が出るようにしてほしい。
- ・ 午後からの利用できる車両があるとありがたい。
- ・ 路線バスが山田の停留所止まりの場合、歩くのは困難。中間口まで来てほしい。
- ・ 冬の期間、雪よせが間に合わず外出する時、路線バスの本数が少ないため、自分の移動時間と合わないこと。
- ・ 路線バス移動の時、船越まで行くには乗り換え等で時間がかかりすぎてしま

---

うこと。

- ・ 路線バス・鉄道の運賃表が広報おが等に年に1回添付されるとありがたい。

(c) 免許返納について

- ・ 運転が出来なくなればと不安に思う事がある。
- ・ 運転免許証の返却を考えると、運転技能の判断はどこでどのようにするのか。
- ・ 今は自分で運転しているが、その時になって体験してみないと分からない。恐らく、大変不便を感じると思う。
- ・ 高齢化に伴い、自家用車の運転ができなくなった場合の買物、通院等、外出の際の交通手段に不安がある。
- ・ 運転できなくなれば不便以外は感じられない。男鹿市内に働く会社があればと思う。

(d) 道路状況について

- ・ 車道が傷んでいるため早急に補修して欲しい。
- ・ 県道の舗道箇所、寿恵園裏の跨線橋から運動公園方向の下りの舗装を改修して欲しい。
- ・ 道路にはみ出した草木が邪魔で運転に支障がある。
- ・ 道路の舗装状態が悪いため、特にカーブ部分で支障がある。
- ・ 自転車が車道の中央を走っている時がある。

(e) その他

- ・ 近くに公共温泉施設が欲しい。

---

### 2.2.3. 現状・問題点の整理・分析

ヒアリング調査、アンケート調査を踏まえ、地域の現状、利用ニーズ、地域の体制、公共ライドシェアに対する意識という4つの視点から現状の問題点を抽出した。

#### (1) 地域特性

回答者の年代構成は、70代が約半数（138人：48.4%）と最も多く、次いで80代、60代が続き、高齢者が大部分を占めた。

買物・通院先は市の南部・南東部（中心部方向）に集中しており、居住地によっては目的地までの距離が長い地区がある。

既存の交通手段については、買物・通院ともに自家用車（自分で運転）が約7割と最も多く、次いで「家族・知人の運転」が2割前後を占めている。一方で、路線バスの利用割合は1割程度の地区が多いが、路線バスの利用者がほとんど見られない地区も見られる。

#### 『地域特性』からみた現状・問題点

- ・ 地区全体で高齢化が進んでいること。
- ・ 主要目的地が中心部に位置するため、移動距離が長い地区があること。
- ・ 路線バス等、既存の公共交通利用が限定的であり、アンケート調査結果の外出頻度と比較して、市民の移動実態と合っていない。

---

## (2) 利用ニーズ

買物目的の外出は 94.1%、通院目的の外出は 87.2%であることから、買物・通院目的の移動のニーズが高いことが伺える。

買物先は、大型商業施設では、「スーパーセンターアマノ男鹿店」が 198 人、「ドジャース男鹿店」が 174 人、「なまはげモール」が 116 人、ドラッグストアでは、「ツルハドラッグ男鹿店」が 139 人、「ツルハドラッグ男鹿船川店」が 122 人など、特定の店舗に集中している。

通院についても、「男鹿みなと市民病院」が 141 人と最も多く、次いで「男鹿加藤診療所」が 52 人と特定の通院先に集中している。

利用時間帯は、店舗への到着時刻が 9～11 時台に集中し、通院では 8～10 時台に集中しており、午前中に利用ニーズがあることが明らかとなった。

また、利用曜日は、買物の場合「土曜・日曜・水曜」、通院の場合「金曜・月曜」に多いことから、特定の曜日に集中していることが確認された。

さらに、OD 図より、買物・通院ともに市の南部・南東部（中心部方向）への移動が多いことが明らかとなった。

### 『利用ニーズ』からみた現状・問題点

- ・ 午前中に利用が集中すること。
- ・ 特定の曜日に利用が集中すること。
- ・ 目的地が限られ、ルートが特定方向に集中していること。

### (3) 地域の体制

公共ライドシェアの担い手について「運転手をやってみたいか」を問う設問では、「全く思わない」「思わない」が合わせて約8割（190人）と、否定的な意見が多数を占めた。自由記述においても、事故を起こしたときの補償、雪道運転、自家用車の維持費負担に不安を感じている方が見られた。

また、料金の希望額については「500円」が最も多く、次いで「200円」「300円」が多かった。

#### 『地域の体制』からみた現状の問題点

- ・ 現時点では、ドライバーを希望する人がおらず、担い手確保が困難であること。
- ・ 事故を起こしてしまった時の補償、雪道の運転、自家用車の維持費負担等に不安を感じていること。
- ・ 料金は 500円以下という低料金を希望していること。

### (4) 公共ライドシェアに対する意識

「利用する予定がない」「不安がある」という自由記述がある一方で、「運転できなくなった時に必要」「雪の日に使いたい」といった肯定的な意見も見られる。

予約方法の設問では、Webサイト・アプリからの予約ではなく、電話予約を希望する人の割合が高い。

#### 『公共ライドシェアに対する意識』からみた現状の問題点

- ・ 公共ライドシェアの利用予定がないと回答する人がいる一方、自身で運転ができなくなったときに利用したいと回答する人もおり、認知度は人によって差がみられる。
- ・ 公共ライドシェアは電話で予約できることが望ましい。

## 2.3. 地域交通課題の抽出と分析

### 2.3.1. 地域特性の再整理

男鹿市のうち、本業務の対象区域である男鹿中地区に着目して、地域の特徴を示す高齢者人口、公共交通、道路勾配、道路幅員を確認した。

#### (1) 高齢者人口

男鹿中地区では、バス路線沿いを中心に 70 歳以上の居住者が集積している。また、70 歳以上の居住者が確認できる範囲でも大部分が 15 人未満であり、人口が希薄な地域であることがわかる。

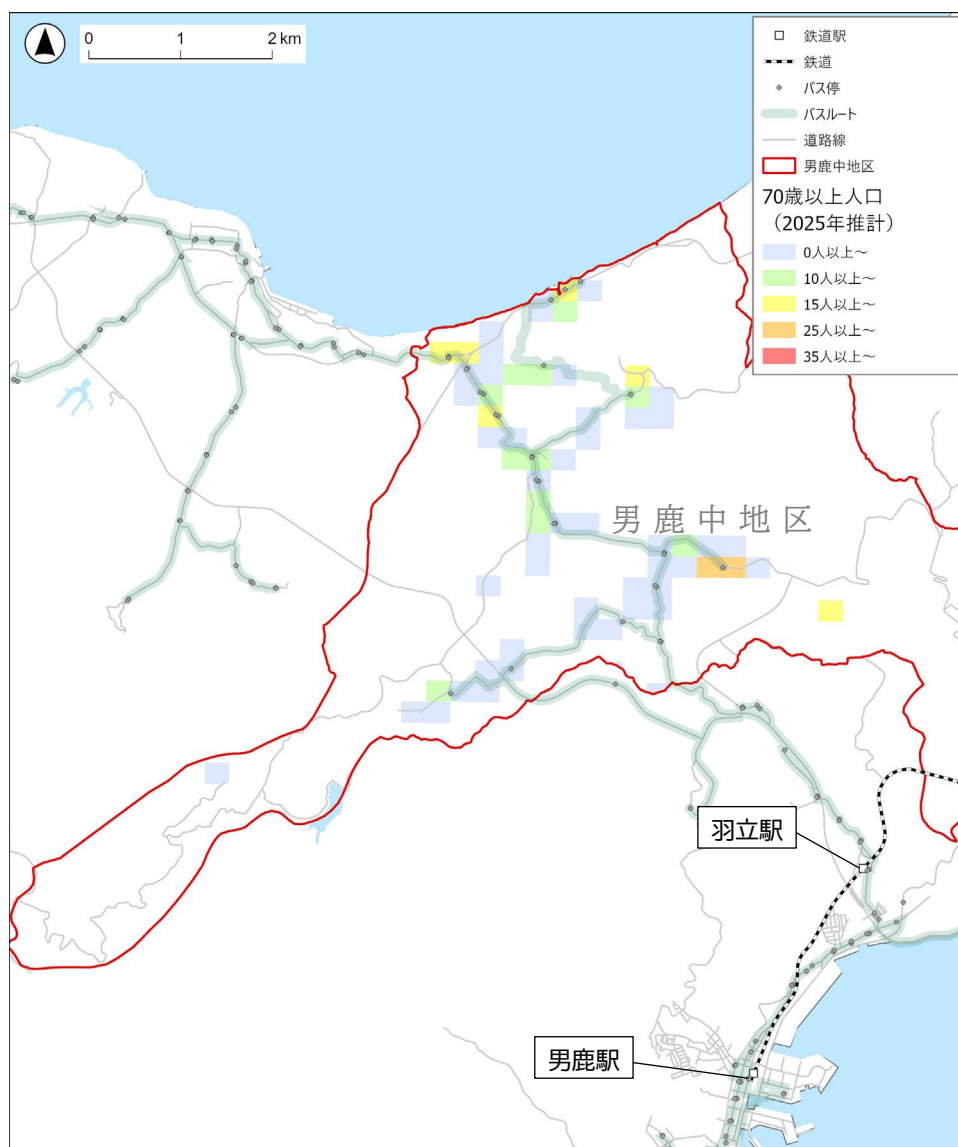


図 2-53 人口分布（70 歳以上）

＜出典＞総務省「令和 2 年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和 5 年推計）」の推計値、「日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）」の推計値及び仮定値（生残率、子ども女性比、純移動率）等

## (2) 公共交通カバー圏域

男鹿中地区の70歳以上の住民の居住地は、おおむねバス停、又はフリー乗降区間から300mの範囲に含まれている。ただし、バスの運行本数が限られており、利用したい時間にバスを利用できない可能性があることに留意が必要である。

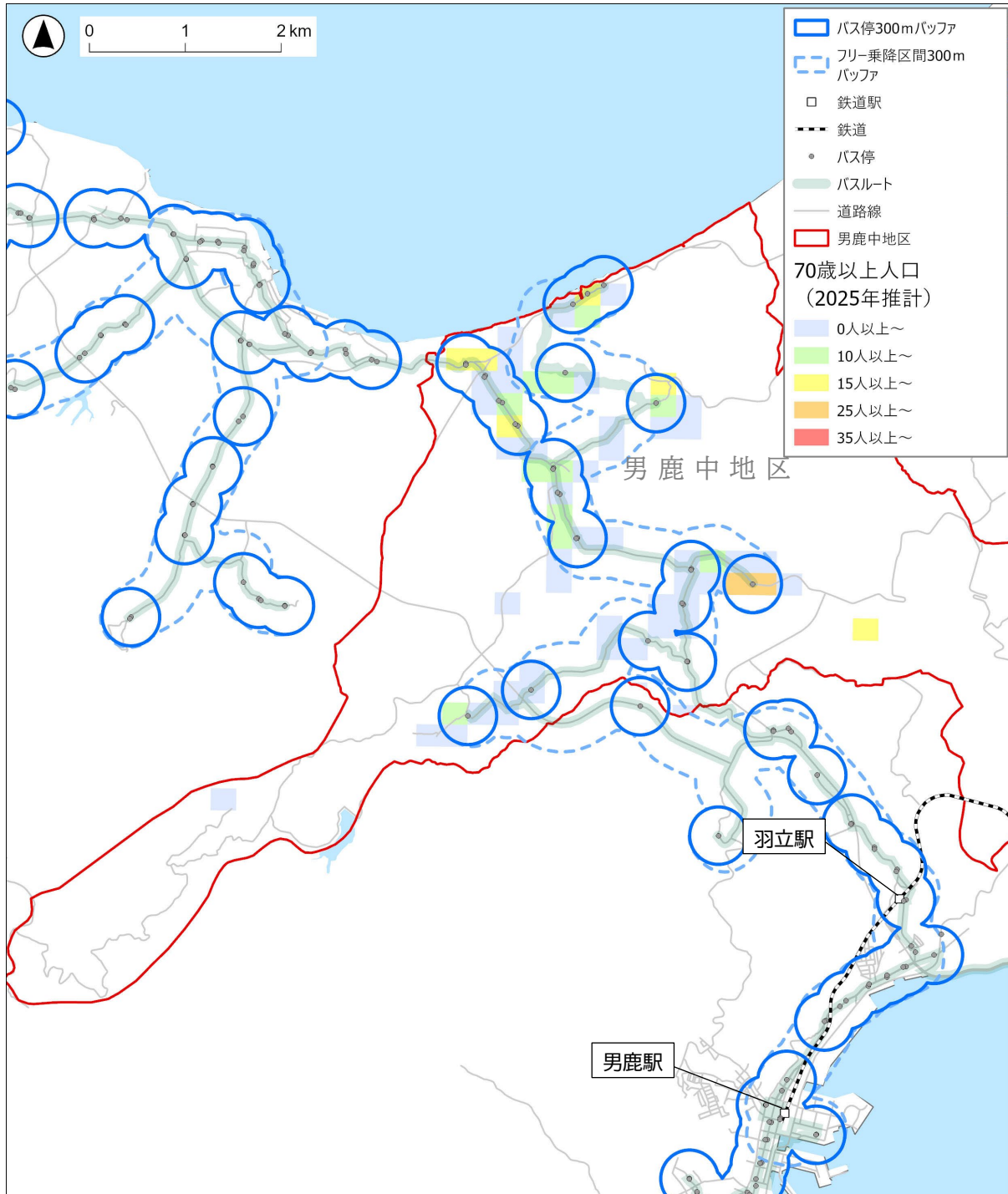


図 2-54 公共交通カバー圏域と人口分布の重ね合わせ (70歳以上)

<出典>総務省「令和2年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」の推計値、「日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)」の推計値及び仮定値(生残率、子ども女性比、純移動率)等

### (3) 道路勾配

10m メッシュ標高データを用いて、推定道路勾配を求めた。男鹿中地区では、バスルート上の多くで道路勾配が8%未満だが、内陸部の一部では、バスルート上やバスルートに近接した道路で道路勾配が8%以上となっている。

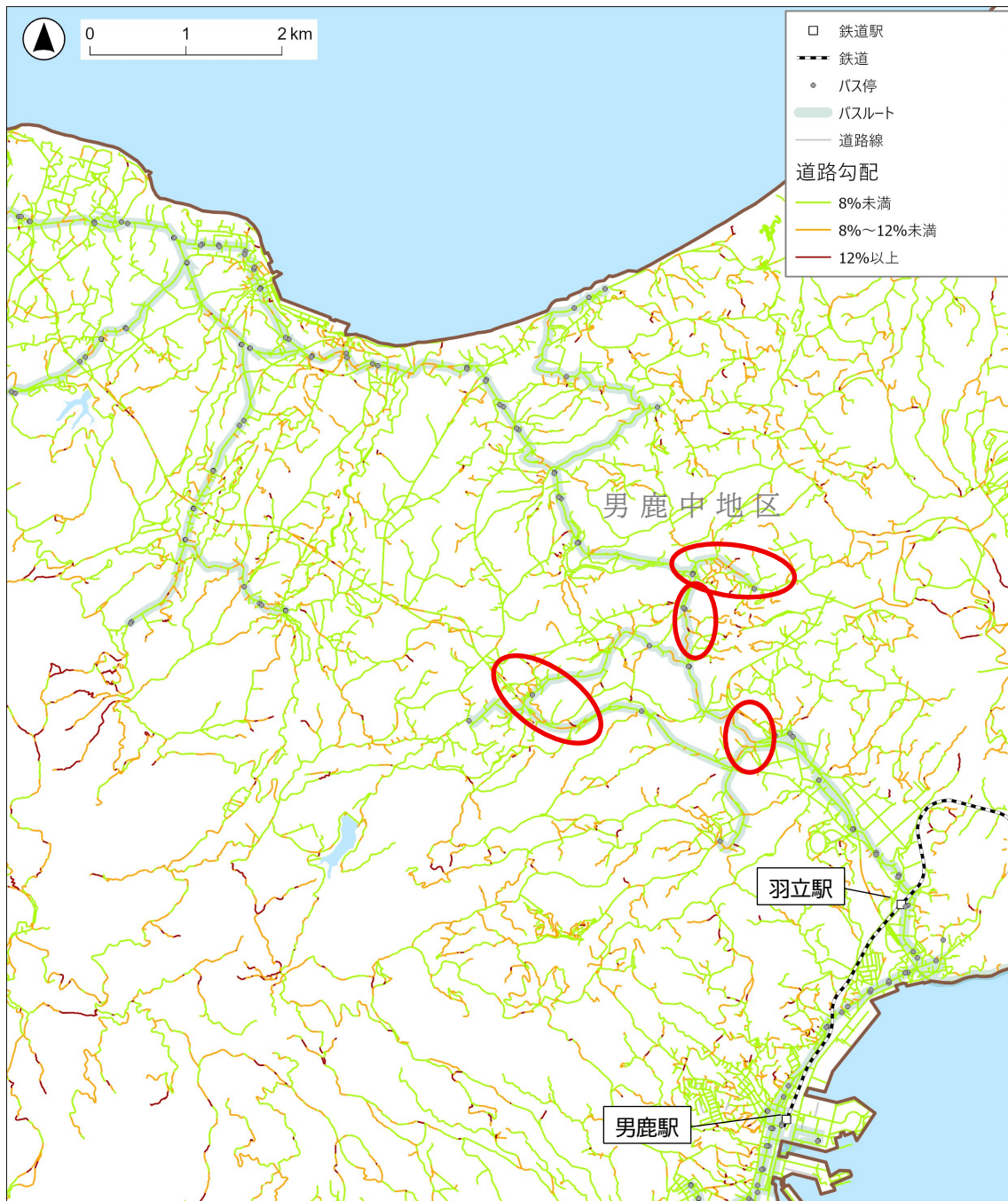


図 2-55 道路勾配

<出典>日本地図センター数値地図（国土基本情報）を元に作成

#### (4) 道路幅員

男鹿中地区では、バスルート外の道路の多くが幅員 3m 未満であるほか、地区北部ではバスルート上でも道路幅員 3m 未満の区間が存在する。



<出典> 日本地図センター数値地図 (国土基本情報)

### 2.3.2. アンケート結果の即地的整理

アンケートの結果を視覚的にわかりやすく整理するため、買物目的、通院目的に分けてOD図を作成した。

#### 1) 買物

- ・ 買物目的では、スーパーセンターアマノ男鹿店、男鹿なまはげモール、マックスバリュ男鹿店等、男鹿市南東部に位置する店舗を利用する人が多い。
- ・ 主に船越・脇本方面に行く人と、船川方面に行く人に大別される。

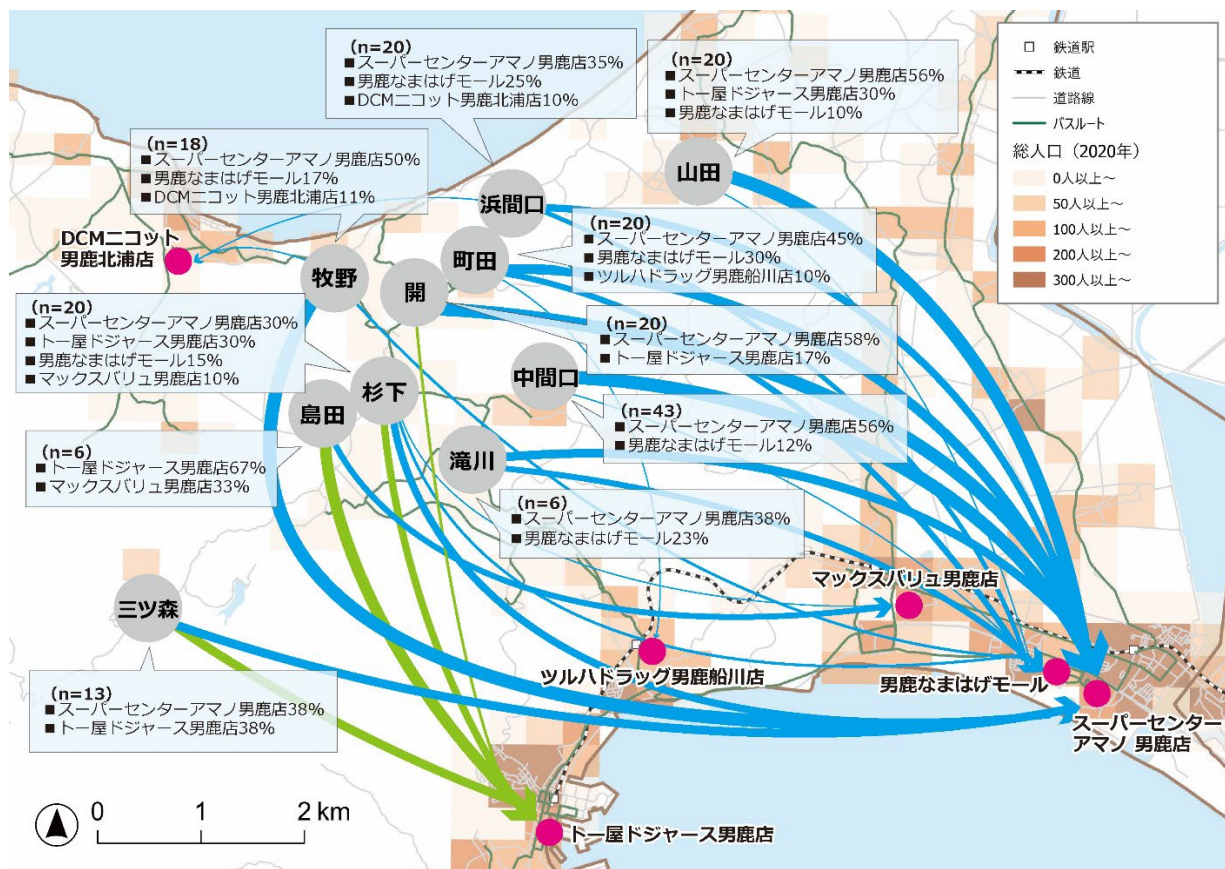


図 2-57OD 図 (買物)

## 2) 通院

- ・ 通院目的では、男鹿みなと市民病院、長谷川医院等、男鹿市南部に位置する病院を利用する人が多い。
- ・ 買物目的と同様に、主に船川方面に行く人と、船越・脇本方面に行く人に大別される。

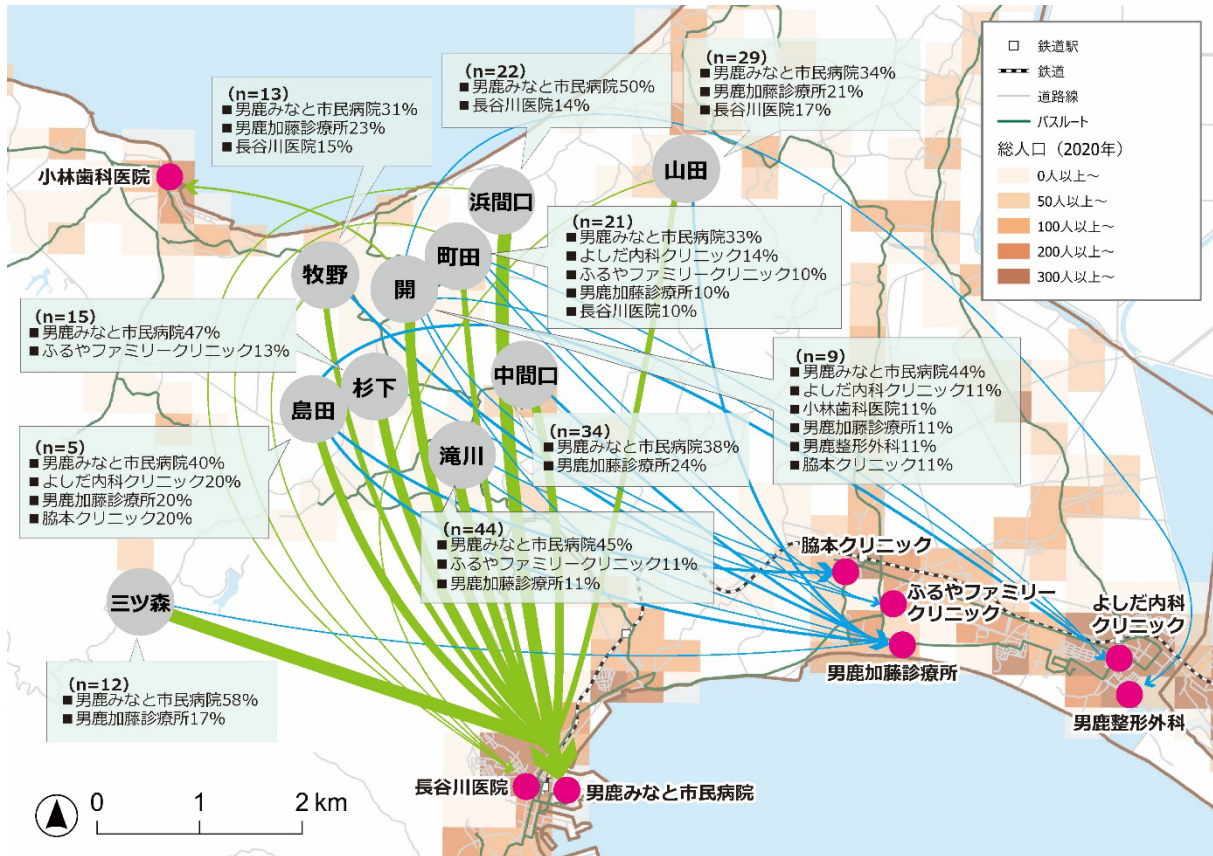


図 2-58OD 図 (通院)

### 2.3.3. 現状の路線と外出実態の乖離の整理

男鹿中地区の地域特性等を踏まえ、男鹿中地区を運行している男鹿中線の問題点を整理した。

#### (1) 道路条件が悪くバス停までの移動が困難

男鹿中地区はおおむね公共交通カバー圏域に含まれているものの、道路勾配が8%以上と急な地域があり、バス停300m圏内であったとしても、高齢者の多い地域としては利便性が高いとは言い難い状況にある。

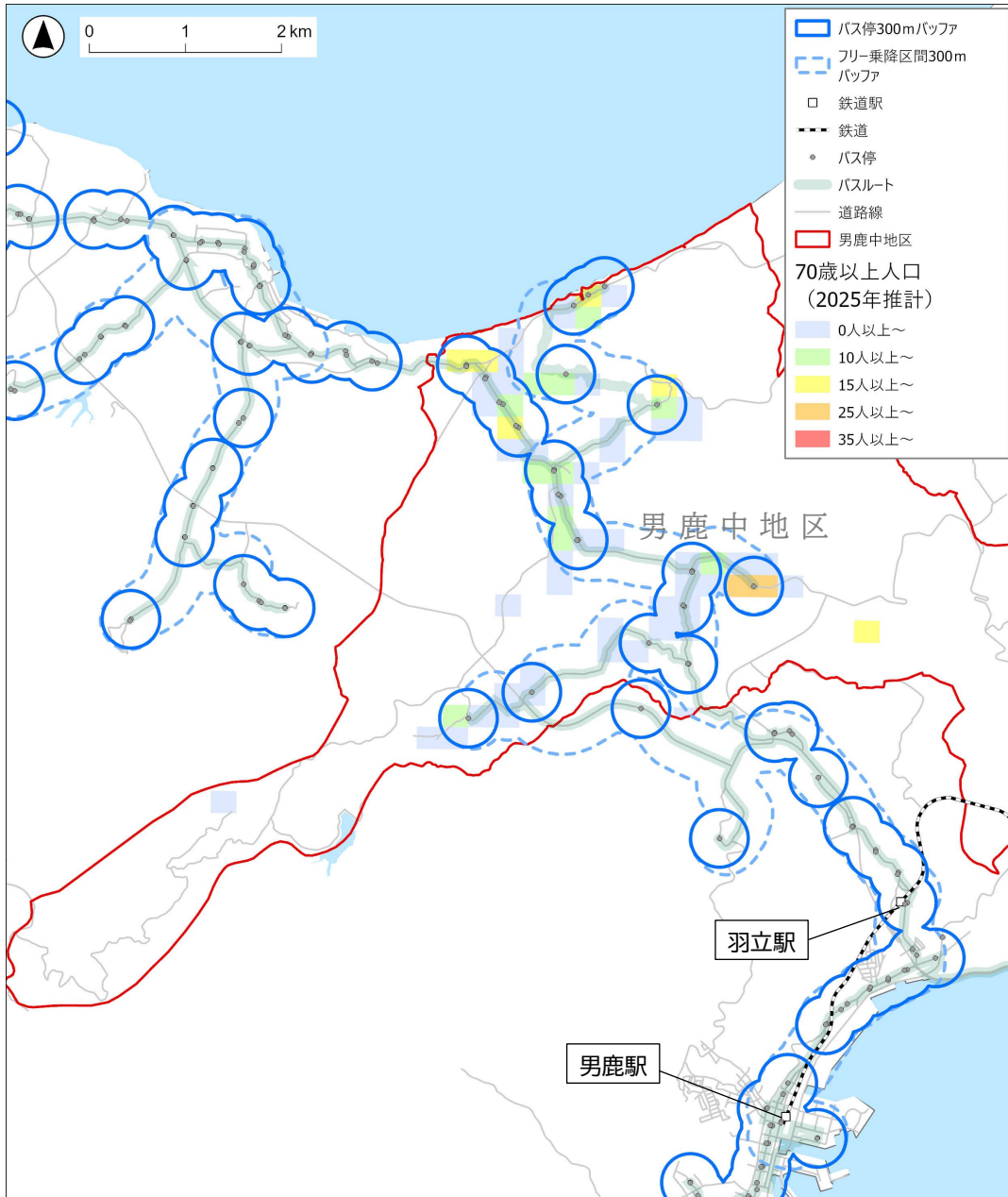


図 2-59 公共交通カバー圏域（再掲）

〈出典〉総務省「令和2年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」の推計値、「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」の推計値及び仮定値（生残率、子ども女性比、純移動率）等

(2) 生活実態に合わない路線バスの時刻設定

男鹿中線の時刻表を図 2-60 に示す。上り（浜間口下丁⇒みなと市民病院前）は午前 8 時台に計 1 便、下り（羽立駅前⇒予約に応じた停留所）は計 3 便であり、通院を想定しているものの、利用機会に制限がある設定となっている。アンケート調査結果より、外出目的は通院だけではなく買物もあることから、現在の時刻表は市民生活の実態に十分に合致していないことが明らかとなった。

**【上り 浜間口下丁⇒みなと市民病院前】**

停留所名称	1便 ●
浜間口下丁	8:00
町田下	8:04
中間口回転地	8:07
杉下	8:12
藤巻台	8:17
島田	8:22
三ツ森	8:25
開	8:28
馬生目	8:36
羽立駅前	8:43
男鹿駅前	8:48
みなと市民病院前	8:53

**【下り 羽立駅前⇒予約に応じた停留所】**

停留所名称	1便 ●	2便 ●	3便 ●
男鹿北線みなと市民病院前発			
男鹿北線羽立駅前発	11:30	13:08	14:50
羽立駅前	11:32	13:10	14:52
三ツ森	11:53	13:31	15:13
藤巻台	12:00	13:38	15:20
中間口回転地	12:10	13:48	15:30
浜間口下丁	12:18	13:56	15:38

●：土日祝、8/13～8/15、12/29～1/3運休  
太枠：予約運行

図 2-60 男鹿中線時刻表

(出典：<https://www.city.oga.akita.jp/material/files/group/2/2025040101.pdf>)

### 2.3.4. 公共交通事業者へのヒアリング

公共ライドシェアの導入検討にあたり、男鹿中地区を含む男鹿市内で運行している交通事業者との連携も考えられることから、浮田産業交通様へのヒアリングを行った。

#### (1) ヒアリング概要

男鹿中地区の住民の意見で、住民がドライバーを担うことに対する安全面の懸念が大きいことを把握した。そこで、住民ドライバーの運行管理を交通事業者が担う事業者協力型ライドシェアについても導入可能性を検討するため、男鹿中地区で路線バス事業、タクシー事業を行っている浮田産業交通様へヒアリングを行った。

表 2-4 ヒアリング概要

	内容
実施日時	令和 8 年 3 月 14 日 (土) 9 : 30 ~ 10 : 30
実施場所	浮田産交タクシー北浦営業所
出席者	浮田産業交通 浮田 男鹿市高桑課長、齊藤主席主査 日本工営中江、野中



図 2-61 ヒアリングの様子

## (2) ヒアリング資料の作成

ヒアリングに先立ち、添付のとおりヒアリング調査協力をお願いを作成した。

令和8年3月14日
浮田産業交通株式会社 御中
男鹿市 総務企画部 企画政策課
<b>男鹿中地区への公共ライドシェア導入に関する ヒアリング調査協力をお願い</b>
<p>拝啓 時下ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。</p> <p>また日頃より、男鹿市の交通行政に対し格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。</p> <p>さて、男鹿市男鹿中地区では、今年度より住民ドライバーによる公共ライドシェアの導入可能性について調査・検討を進めてまいりました。これまで地域住民の皆様を対象に、公共ライドシェアに関するセミナーの開催や、実現に向けた課題解決アイデアを募るワークショップを行っており、地域の移動課題に関して様々なご意見を伺っております。</p> <p>一方、地域住民の皆様からご意見を伺う中で、一般の方がドライバーを担うことによる安全性に対して心配の声を多数いただいております。</p> <p>そこで、多様な運用の在り方について検討するにあたり、令和2年より導入されている事業者協力型ライドシェア（別紙参照）についても、導入可能性を検討したく、男鹿中地区で路線バス事業、タクシー事業を担われている貴社のご意向を把握したいと考えております。</p> <p>つきましては、本制度の導入可能性に関して、忌憚のないご意見を頂ければ幸いです。</p>
敬具
<b>ヒアリング調査概要</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>■調査方法：対面での聞き取り調査</li><li>■所要時間：30分～1時間程度</li><li>■ヒアリング事項： ⇒本制度について、貴社に運行管理・車両の整備、予約管理のフォロー等について依頼する場合、貴社のリソースも含めて、忌憚のないご意見を頂けると幸いです（フォローできる範囲や実施自体が難しい等）。また、本制度そのものに対するご意見のほか、住民組織立ち上げに対する留意事項、本地区における通常の路線バスの拡充、デマンド運行の可能性も含めて、幅広にお伺いできれば幸いです。</li></ul>
以上

図 2-62 ヒアリング調査協力をお願い

---

### (3) ヒアリング実施記録

ヒアリング実施記録を以下のとおり示す。

#### 【日本工営】

- ・ 住民ドライバーによる公共ライドシェア導入についてご意見をうかがいたい。

#### 【浮田産業】

- ・ 公共ライドシェアの導入目的がわからない。

#### 【日本工営】

- ・ 男鹿中地区の住民の多くはご自身で車を運転している。高齢化により将来的に運転できなくなる可能性があるため、そのときに公共交通が必要になってくる。ただ、これまであまりバスを利用していなかった方が今後バスに乗り換えるにはハードルが高い。タクシー事業者も運転手が足りていない状況をふまえて、住民主体の公共ライドシェアという新しいスキームの導入を検討している。

#### 【浮田産業】

- ・ 公共ライドシェアを導入するとすると、現行の運行よりもコストアップになるのではないか。なぜ公共版のタクシーを導入する必要があるのかが疑問である。最低でも、ドライバーは何人必要なのか。

#### 【日本工営】

- ・ 少人数でもできれば良い。まずは2～3人程度で試行的に進めたい。

#### 【浮田産業】

- ・ 市の考えはどうか。本来、公共交通であればコストダウンすることが目的ではないのか。コストアップしても公共ライドシェアを導入しなくてはいけないのか。

#### 【男鹿市】

- ・ おっしゃる通り、コストは現状維持、もしくは現状よりも下げることがベストだと思っている。ただ、コスト面よりも住民の足を確保することが課題と考えている。
- ・ そのためにも、住民同士で支え合う形、住民がドライバーになって運行していく新しい形の導入が必要であると思っている。
- ・ 男鹿中線の便数を増やすことができれば一番簡単な方法だが、住民同士が助け合って運行する方法も選択肢の一つとしてあるのではないかと。その可能性があるかどうかを実験的に調査・研究している。

#### 【日本工営】

- ・ 最もスタンダードな方法として考えられるのは浮田産業にデマンドタクシーを運行していただくことであるが、全国的な傾向としてタクシー会社もドライバーが少ない。そこで、住民がドライバーになるという方法もある。もしくは、運転は住民がするが交通事業者が運行管理をするという方法もある。

#### 【浮田産業】

- ・ 秋田県内でも取り組んでいた事例がある。
- ・ 男鹿中線は現在、すべての部落をまわっているはずである。
- ・ 路線バスが地区を網羅しているのに導入する目的がわからない。現実的に考えてコス

---

トアップにつながっても実施するのか。本来はコストダウンが目的のはずである。

- ・ 公共ライドシェアを本当に導入するなら相当なコストがかかるだろう。男鹿中地区の住民で 64, 65 歳の方が給料 10 万円程度でわざわざ危険なドライバーをする人がいるのか。弊社では一人あたり 30 万円はかかる上に、保険等の対応も含めると会社としては一人あたり 40 万円近いコストがかかる。

**【男鹿市】**

- ・ おっしゃる通りある程度の報酬をドライバーに出さなくてはいけないと考えている。

**【浮田産業】**

- ・ コストを下げるのが目的か、住民に利用してもらいたいのか。他の自治体での取組もみているが、なぜコストアップになるようなことをするのか。交通事業者を加えると必然的にコストアップになり、事業費を圧迫するだけではないか。

**【日本工営】**

- ・ 専門のドライバーが運転する可能性もあるが、まずは住民ドライバーによる運転の方法を検討している。

**【浮田産業】**

- ・ やってくれる人がいれば良いが難しいだろう。

**【日本工営】**

- ・ 低コストでやってくれる人がいれば良い。
- ・ まずは住民ドライバーが不安に思っている課題を解消したい。
- ・ 予約や運行管理に関してのご意見はどうか。

**【浮田産業】**

- ・ お金をもらえれば運行管理はできる。ただし、運行管理は思っているよりお金がかかる。
- ・ 市役所で車を用意した場合も、運行管理ができるようすべての車両に無線を設置する必要がある。車両がどこを走っているか、利用者がどこで待っているかなどを把握するためである。

**【日本工営】**

- ・ 無線の設置等の整備ができれば運行管理は対応いただけるのか。

**【浮田産業】**

- ・ 運行管理は可能である。市のコストを気にしない。男鹿中線では通らない部落はないはずだが本当に必要なのか。

**【日本工営】**

- ・ 路線バスに乗ってほしい思いはある。

**【浮田産業】**

- ・ 男鹿中線は比較的用户者が乗っていると考える。
- ・ 仮に利用者が 4 人以上となると小型車両では対応できない。車両 1 台で足りなかった場合は追加で人員を用意する必要がある。最低 2 人は増えてしまう。
- ・ 現行の男鹿中線も予約を受けて運行しているが、実際は予約内容に限らず利用者の都

---

合にあわせて柔軟に動いている。これが市の都合で急に前日予約と切ってしまうと、不便と思われるのではないか。

**【日本工営】**

- ・ おっしゃる通り、タクシーと同じ運行になってはいけない。

**【浮田産業】**

- ・ ドライバーが体調不良になる可能性もある。白ナンバーなので利用者のニーズを最優先したい。公共ライドシェアは現実的には厳しいだろう。

**【日本工営】**

- ・ まずはやってみないと分からない。

**【浮田産業】**

- ・ 船川でも実証をやっていた。この時もある程度は運行前からシミュレーションしていたはずである。ドライバーを務めるには10万円だとやらない。

**【日本工営】**

- ・ 住民がドライバーをしている実績はあまりない。

**【浮田産業】**

- ・ 安い給料でもドライバーをやってくれるのであれば弊社にきてほしい。免許の補助を出してもドライバーは来ない。その程度の条件でも担い手がいない。

**【日本工営】**

- ・ 男鹿中地区でドライバーはやりたくないという方が多かった。

**【浮田産業】**

- ・ 男鹿中地区は農家の方も多と思われるが、60歳の方だとまだ働いている。

**【日本工営】**

- ・ 都合があればドライバーをやっても良いという人がいてくださると良い。

**【男鹿市】**

- ・ 定年後のあいている時間にドライバーをやるという人や、農作業であいた半日などで協力していただける方はいないだろうかと思っていた。

**【浮田産業】**

- ・ どの事業者も人手不足である。生半可な気持ちで行うのは危ない。

**【男鹿市】**

- ・ 他地域の事例では、1回のドライバーで1000円をもらえるという事例もある。

**【日本工営】**

- ・ ボランティアと叫ぶ謝金は渡すことを検討している。
- ・ ただし安全管理は徹底する必要がある。

**【浮田産業】**

- ・ 安全管理は依頼されれば対応できるが、男鹿中地区の場合、農業従事者が多いため、運行管理のルールなどにルーズな人が多い印象である。アルコールチェックなどは近年非常に厳しい。

**【日本工営】**

- 
- ・ 安全管理はしっかり行いつつ、住民がドライバーをできるスキームにしたい。

**【浮田産業】**

- ・ アルコールチェックに引っ掛かかるとその時点で運転ができない。

**【日本工営】**

- ・ 自動車学校で自家用有償運送専用の講習があるため、その認定を受けた方にやっていただく方法が考えられる。

**【浮田産業】**

- ・ そのような講習があるのか。

**【日本工営】**

- ・ 住民がドライバーとなるための講習があるようだ。

**【浮田産業】**

- ・ 運行管理をするとなると、アルコールチェックを事務所で行っていただく必要がある。そうでないと管理ができない。アルコール分が 0.01%でも引っ掛かるため、一般の方の感覚とはおそらく違うだろう。
- ・ 気を付けているつもりでも引っ掛かってしまう。予約が入っていてもアルコールで引っ掛かったら運転ができない。その際は別のドライバーを出すしかない。
- ・ メリットはあるのか。

**【日本工営】**

- ・ 徹底した運行管理により安全性は確保されるはずである。

**【浮田産業】**

- ・ 地区柄、お酒を飲む方が多いと思われる。

**【日本工営】**

- ・ 登録ドライバーが複数いないと成り立たないということで理解した。

**【浮田産業】**

- ・ 住民ドライバーが休むかどうかは事業者には関係がない。
- ・ 正直導入は不可能だと思う。市の考えはどうか。

**【男鹿市】**

- ・ 男鹿中線の上りは朝の1便しかない。午後からの診察がある場合でも8時の便に乗って、ずっと待っている利用客がいるので、昼の便ができないかという声はある。
- ・ 住民同士が協力しあって送り迎えをする。住民が運行して助け合うのが目的である。最終的な目標像は検討しているが、コストを考えつつ、路線バスを補完するイメージである。現在よりも自由な運行ができないかという可能性を調査しているところである。

**【浮田産業】**

- ・ それをやればコストアップになるだろう。コストアップにするのが良いのか、ダメなのか。費用を上乗せしても良いというなら便数を増やせば良いが、便数を今より増やすことはないだろう。

**【日本工営】**

- 
- ・ 生活の実態にあわせて運行できると良い。

**【浮田産業】**

- ・ 公共ライドシェアについて、最低限の協力はする。運行前であるが、現実的には難しいと思う。運転手の気持ちも分かる。利用者の気持ちもわかる。
- ・ 運行管理に協力はできるが、民間人を受け入れるとなると簡単には運転させられない。

**【日本工営】**

- ・ 住民もドライバーを担うからには、それだけのプロ意識は必要ということであろう。今後も継続して協議させていただきたい。

**【浮田産業】**

- ・ 運行管理といっても事務所での点呼だけである。

**【日本工営】**

- ・ いずれにしろ保険加入は必要であると考え。事故が発生した際は地域の運行組織に責任がある。

**【浮田産業】**

- ・ 難しい面はあるだろうが、弊社で対応できるのは点呼だけだろう。

**【日本工営】**

- ・ 車両の整備点検、予約を対応いただくことは可能か。

**【浮田産業】**

- ・ 予約対応も可能だが、そこには当然コストもかかる。必要な経費はもらわなくては行けない。

**【日本工営】**

- ・ 住民の運転をフォローしてもらい仕組みを考えていきたい。まずは路線バスを利用させていただくことが望ましいが、自家用車を運転している人が多い。
- ・ バスのような路線型の良さもあるので折衷案を検討中である。

**【浮田産業】**

- ・ 事業者としては現時点で返答できるものではない。

**【日本工営】**

- ・ まずは情報共有までと理解いただきたい。

**【浮田産業】**

- ・ 市の事業であれば一定の協力はする。ただ、秋田市の実証運行の際も話したが、健常者を助けるのが優先か、タクシーに乗るのがやっとなという方にお金をかけるのか。
- ・ 結局船川の実証運行でも利用しているのは健常者であった。具合が悪い方は多くがタクシー利用である。お金の使い方が難しい。

**【男鹿市】**

- ・ 男鹿中線の運行+ $\alpha$ で考えていただけると良い。難しいとは思いますが住民の皆様と話し合っていきたい。またご意見をうかがいたい。

### 2.3.5. 運行形態別の特徴整理・とりまとめ

アンケート結果及びワークショップ結果をふまえ、男鹿中地区で公共ライドシェアの導入を検討するにあたり、現状・問題点とそれに対する解決策を提案した。今後の合意形成での活用を想定し、市民のニーズに応える運行形態の特徴を表 2-5 の通り整理した。

表 2-5 現状・問題点をふまえた男鹿中地区に必要な運行形態の特徴

分類	現状・問題点	解決策（提案）
組織体	・ 市民の協力的な姿勢はあるが、高齢化などにより、予約・管理等を行う担い手の確保が課題である。	・ 事業者協力型の導入も視野に入れる。 ⇒2.4.1 へ
	・ 町内会ごとの結びつきが強い。	—
	・ 事故発生時の対応や保険の扱い、受付時間など運営上のルール整備が必要である。	・ 事業者協力型の導入も視野に入れる。 ⇒2.4.1 へ
ドライバー	・ 運転に自信がある方はいるが、ドライバーを希望する方はいない。	・ ドライバーに安心して運転してもらえるよう保険会社が運行体制に加わる。 ⇒2.4.4 へ ・ 地域外のドライバー確保（タイミーなどによる募集）を検討する。
	・ 事故の発生時等の安全面に対する不安が強い。	・ ドライバーに安心して運転してもらえるよう保険会社が運行体制に加わる。 ⇒2.4.4 へ
	・ マイカー利用に抵抗を感じる方が一部でいらっしゃる。マイカーを使用する場合のガソリン代や消耗品、車両点検費用等の実費補填を心配されている。	・ 市で車両を用意することを検討する。
	・ ドライバーには一定の報酬が必要である。	・ 補助金等の活用を検討する。
利用	・ 午前中に移動が集中する。	・ 定時型運行も視野に入れる。
	・ 帰りの時間帯にばらつきがある可能性が高い。	・ 地域外のドライバー確保（タイミーなどによる募集）を検討する。 ・ 即時的な対応が可能なドライバーを確保する。
	・ 比較的特定の曜日に利用が集中する。	・ 隔日運行も視野に入れる。
	・ 目的地は主に 2 方面（船川、脇本方面に向かう。）である。	・ 目的地を 2 方向に限定する。
	・ 買物は荷物が多くなるため車両が大きい方が良い。 ・ 予約は電話希望が多い。	・ 市で車両を用意することを検討する。 ・ 電話での事前予約制とする。






## 2.4. 導入可能性の検討手法

2.3.5 で挙げた現状・問題点を踏まえ、男鹿中地区において公共ライドシェアを導入する上で制度的枠組み、先行事例の収集、運行モデル設計、運行管理・安全体制の確保について整理を行った。

### 2.4.1. 制度的枠組みの整理

道路運送法上の事業分類を表 2-6 に示す。運行形態は大きく一般乗合旅客自動車運送事業（法4条許可）、貸切バス事業者又はタクシー事業者による乗合旅客運送（法第21条）、自家用自動車による有償旅客運送（法第78条）の3つに大別される。公共ライドシェアは、自家用有償旅客運送（法第78条第2号）に該当する交通空白地有償運送、福祉有償運送があるが、男鹿中地区で導入を検討している形態は、交通空白地有償運送である。交通空白地有償運送の運行形態として、一般的な交通空白地有償運送、もしくは事業者協力型の自家用有償旅客運送が挙げられる。

表 2-6 道路運送法上の事業分類

種別	運行の形態の区分		種別例
一般乗合旅客 自動車運送事業 (法4条許可)	①路線定期運行		路線バス、高速バス、 コミュニティバス、等 乗り合いタクシー(定時定路線型)
	②路線不定期運行		デマンド型バス、 デマンド型乗合タクシー 乗り合いタクシー
	③区域運行		デマンド型乗合タクシー
一般乗用旅客 自動車運送事業 (法4条許可)	「乗車定員10人以下の自動車」を貸し切って 旅客を運送する一般旅客自動車運送事業		一般のタクシー 福祉限定タクシー 等
貸切バス事業者又はタクシー事業者による乗合旅客運送 (法第21条)			実証運行 イベント対応運行 等 鉄道代行バス
自家用自動車 による 有償旅客運送 (法第78条)	自家用有償旅客運送 (法第78条第2号) 【公共ライドシェア】	交通空白地有償運送 交通空白地において市町村やNPO法人等が、 住民又は観光旅客等を運送 (運行形態は地域の協議で決定)	
		福祉有償運送 市町村やNPO法人等が、移動困難者を運送	
	国土交通大臣の許可を受け て行う旅客運送(法第78条 第3号)	自家用車活用事業 【日本版ライドシェア】 タクシー事業者の管理の下で自家用車・ 一般ドライバーを活用(タクシーに準ずる運行)	日本版ライドシェア 幼稚園バス

※出典：おでかけの足を支える交通モードと地域公共交通計画について（国土交通省東北運輸局交通政策部交通企画課）（一部加筆）

表 2-7 交通空白地有償運送の概要

	一般的な交通空白地有償運送	事業者協力型自家用有償旅客運送
対象地域	バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域	
利用者	地域住民・来訪者・観光客（※乗車定員規定なし）	
ドライバー	第一種免許の保有、大臣認定講習の受講 ・ 地域住民が行う場合 ・ 地域外のドライバーが行う場合 ※いずれも安全な運転が可能と認定を受けたドライバーに限る	
使用車両	・ 自家用車（白ナンバー） ・ 市が提供した自動車	
実施主体	市町村、NPO 法人等が協議会を組成	
運行管理	市町村、NPO 法人等で管理	実施主体が、運行管理・車両の整備管理を外部のタクシー事業者などに委託。（安全性の担保）
運送の対価	法律により、「 <u>実費の範囲内</u> 」の収受が認められている。 ■実費の範囲内 ・ 区域を定めて行う自家用有償旅客運送の対価は、近隣のタクシー運賃の約 8 割を目安にすること。 ・ 旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であると認められること。 ・ 合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。	
登録要件	① 安全体制を確保すること。（運行管理・整備管理の責任者の選任等） ② 地域公共団体の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調うこと。	

出典：国土交通省 HP

<https://www.mlit.go.jp/common/001374818.pdf>

## 2.4.2. 先行事例の収集

自家用有償旅客運送の先行事例を2事例挙げる。

### 1) あしがるりゅうちゃん（地元住民がドライバーとなる場合）

表 2-8 あしがるりゅうちゃん概要

背景・課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鉄道、路線バス、自主運行バス・タクシー等の公共交通は運行しているものの、運行本数や配車台数が少ない。</li><li>・ 高齢者をはじめとする住民の移動手段確保が課題。</li></ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 5名のドライバーで構成、現在16名の利用者がいる。16名の利用者は、ほぼリピーターで2日に1回利用している状況。</li></ul>
実施主体・ 運行管理	NPO 法人ええとこねつと龍神村
開始日	2025年10月
運行地域	和歌山県田辺市龍神村
運行日時	8:00～19:00 夜間 19:00～23:00
料金	1回あたり料金 ⇒2kmまで：500円 2km以上：1kmにつき+100円
車両	住民の自家用車
予約方法	乗車前日の15:00～18:00に電話予約。

出典：ええとこねつと龍神村 HP

<https://www.eetokonet.jp/ashigaru/index.html>

2) ノッカル東伊豆（事業者協力型自家用有償旅客運送）

表 2-9 ノッカル東伊豆概要

背景・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道、路線バス、自主運行バス・タクシー等の公共交通は運行しているものの、運行本数や配車台数が少ない。</li> <li>・ 高齢者をはじめとする住民の移動手段確保が課題。</li> </ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マイカー乗合交通「ノッカル」</li> <li>・ 博報堂が開発した MaaS システムを活用した移動支援サービス。移動したい住民と住民ドライバーをマッチング。</li> <li>・ チケットは役場や支所、保健センターで販売されており、チケットでのみ支払い可能。</li> <li>・ 2024 年 12 月に地区を拡大する等、順調に利用されている。</li> </ul>
実施主体	静岡県東伊豆町
運行管理	東伊豆町・株式会社博報堂
開始日	2024 年 2 月
運行地域	東伊豆町白瀬・白田地区、奈良本地区、稲取地区（2024 年 12 月～）
運行日時	9：00～16：00 で 1～2 時間毎に設定。時刻表の中から停留所を選び予約。
料金	地区内移動：200 円/人 地区間移動：1 地区の移動毎に +300 円
車両	住民の自家用車
予約方法	事前会員登録の上、前日 17 時までに電話か LINE で乗車予約

出典：博報堂 HP

<https://www.hakuhodo.co.jp/news/info/94130/>

<https://www.hakuhodo.co.jp/news/newsrelease/107998/>

伊豆下田経済新聞 HP

<https://shimoda.keizai.biz/headline/335/>

東伊豆町 HP

[https://www.town.higashiizu.lg.jp/soshiki/kikaku\\_cyoseika/2/19/20/530.html](https://www.town.higashiizu.lg.jp/soshiki/kikaku_cyoseika/2/19/20/530.html)

日本経済新聞 HP

[https://www.nikkei.com/article/DGXZRSP667945\\_S4A200C2000000/?msockid=34f7292b7c6a61640f3e3f527da960e6](https://www.nikkei.com/article/DGXZRSP667945_S4A200C2000000/?msockid=34f7292b7c6a61640f3e3f527da960e6)

### 2.4.3. 地域ニーズに対応した運行モデル設計


これまでの分析、検討をふまえて地域ニーズに対応した運行モデルを表 2-10 に示す。

表 2-10 運行モデル

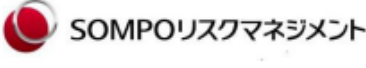
<p>運行区域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 男鹿中地区のうち、男鹿中線でカバーされない交通空白地域</li> <li>・ 限られた輸送資源を効率的に活用する観点から、男鹿中地区外への移動は、男鹿北線や JR 男鹿線との乗り継ぎを基本とする</li> </ul> <p>⇒アンケート結果より、公共ライドシェアでは男鹿中地区から主に 2 方面（船川、船越・脇本）を運行する。</p>
<p>運行主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の NPO 法人や、タクシー事業者を基本に検討</li> </ul> <p>⇒ワークショップアンケート結果をふまえて、事業者協力型も視野に入れる。</p> <p>⇒住民ドライバーを支援する仕組みとして、保険会社との連携体制の構築を検討する。</p>
<p>運行時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 男鹿北線との乗り継ぎが可能な時間帯を基本に、利用ニーズやドライバーのシフトを考慮の上で設定</li> </ul> <p>⇒利用ニーズが午前中に集中している状況をふまえた定時定路線型も検討する。</p>
<p>運行方式</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一定の時間にまとまった需要が発生しないと想定されることから、事前予約制を基本とする</li> <li>・ 年金支給日や地域の行事</li> </ul> <p>⇒事前予約制を導入し、利用者にニーズに細やかに対応できる体制を検討する。</p>
<p>車両</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドライバーの担い手を広く確保すること、および車両の導入コストを抑える観点から、普通乗用車を基本に検討</li> </ul> <p>⇒マイカー利用に抵抗がある住民もみられるため、別途車両を市で用意する可能性も検討する。</p>
<p>料金体系</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者の支払意思額を参考とするが、必要経費を賄える持続可能な運行体制とするため、現行の市営バス（1 乗車 200 円）より高い水準とすることを検討</li> </ul> <p>⇒利用料金の設定に加えてドライバーへの報酬も検討する。</p>

## 2.4.4. 運行管理・安全体制の確保

運行管理・安全体制の確保として、損保ジャパン株式会社が行っている取組の概要を次ページ以降に示す。



損保ジャパン  
SOMPO Innovation for Wellbeing



SOMPO リスクマネジメント

2022年1月12日  
損害保険ジャパン株式会社  
SOMPO リスクマネジメント株式会社

**永平寺町MaaSプロジェクトへの参画  
～安心・安全な地域交通サービスの構築による持続可能な高齢社会の実現に向けて～**

損害保険ジャパン株式会社（代表取締役社長：西澤 敬二、以下「損保ジャパン」）とSOMPOリスクマネジメント株式会社（代表取締役社長：桜井 淳一、以下「SOMPOリスク」）は、福井県永平寺町が取り組む「横展開可能な地方版モビリティサービス」の社会実装を目指した「永平寺町MaaS<sup>\*1</sup>プロジェクト」（以下、「本事業」）に実施主体企業として参画しました。

なお、本事業は、経済産業省「令和3年度地域新MaaS創出推進事業<sup>\*2</sup>」の認定を受けた取組みとなります。

※1 Mobility as a Serviceの略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

※2 <https://www.meti.go.jp/press/2021/08/20210824001/20210824001.html>

### 1. 本事業の背景と目的

福井県永平寺町は、人口減少・高齢化が進む中、地域の移動弱者の問題やドライバ不足などの各交通事業者が抱える課題を解決するため、2019年1月から「永平寺町MaaS会議」の継続的な開催、そして全国に先駆けて遠隔型自動運転システムによる移動サービスの運行などに取組んでいました。

本事業は、福井県永平寺町において2020年10月から実用化されている自家用有償旅客運送によるデマンドタクシー「近助タクシー」の脆弱点を洗い出し、根拠に基づいた安全性の確保・担保により、他自治体へ横展開可能な地方版移動交通パッケージを構築することを目的としています。

このたび、安心・安全かつ持続可能な地方版移動交通サービスを実現するため、損保ジャパンとSOMPOリスクが協力して本事業を支援することとなりました。

### 2. 本事業の概要

運転データによるドライバ適性の整理、運行全体のリスクアセスメントから得られる運行管理項目の整理から、デマンドタクシーによる自家用有償旅客運送の安全基準を策定するとともに、技術やシステムが安全性を担保できる仕組みを検証します。実証により得られた知見をもとに、自家用有償旅客運送の制度改善につながる示唆を得られる取組みとすることを目指します。

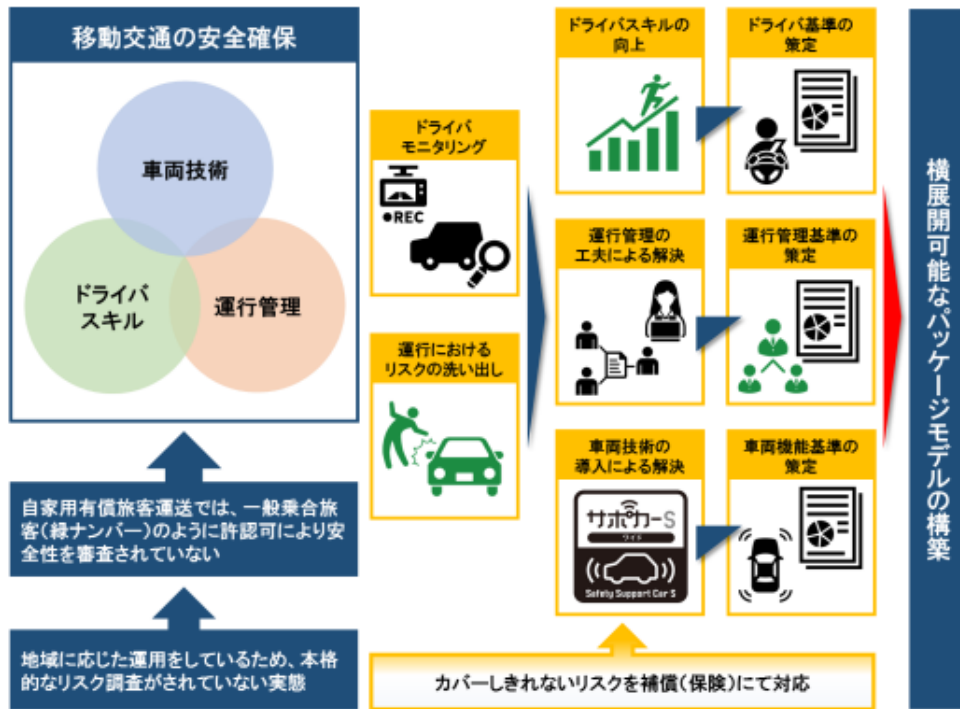
#### (1) スケジュール

2021年10月19日（火）から2022年3月31日（木）

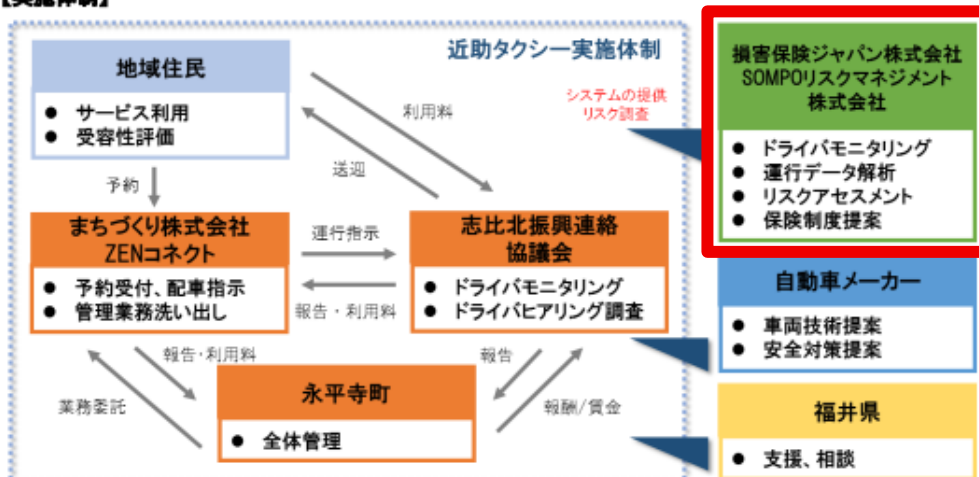
#### (2) 取組み内容

- ① 運転シミュレーターや通信型ドライブレコーダー等のシステムにより、ドライバの運転を「見える化」することで、安全運転とドライバの育成につなげる。
- ② ドライブレコーダーによる走行データの解析から、運行区域の危険箇所等の情報を共有化する。
- ③ リスクアセスメントの実施により、運行上・管理上のリスクを洗い出す。
- ④ 上記③のリスクに対し、システムや車両技術での解決について検討する。
- ⑤ 実際の運行リスクに対し、調査を踏まえ適切な保険設計を検討する。
- ⑥ 過年度の取組みのレビューを行う。
- ⑦ 取組みを通じ、自家用有償旅客運送制度に資する提言を行う。

【事業全体イメージ】



【実施体制】



【各事業者の役割】

事業者	役割
まちづくり(株)ZENコネク	・近助タクシー運行管理 ・事業実施主体
志比北振興連絡協議会	・ドライバ提供、地域調整
永平寺町	・全体管理、調整

損保ジャパン	・補償（保険）内容についての調査・検討 ・取りまとめレポートの作成
SOMPOリスク	・ドライバモニタリング調査、運行管理調査の実施 ・リスクアセスメントの実施 ・取りまとめレポートの作成
福井県	・事業および MaaS の取組み全般に関する相談・支援

### 3. SOMPOグループの支援内容

損保ジャパンとSOMPOリスクは、本事業の中で具体的に以下の支援を行っております。

役割	内容
ドライバモニタリング	・運転シミュレーターを活用した、ドライバの運転スキルの見える化
運行データ解析	・通信機能付ドライブレコーダー「スマイリングロード」 <sup>※3</sup> を貸与し、そこから取得した運転データの収集および解析。
リスクアセスメント	・近助タクシー運行におけるリスク洗い出し
保険制度提案	・運行管理者、ドライバ、利用者それぞれへのヒヤリングを通じた、横展開可能な保険制度の検討

※3 専用ドライブレコーダーにより安全運転を支援する法人向けサービス。

### 4. 今後について

損保ジャパンとSOMPOリスクは、SOMPOグループの「“安心・安全・健康のテーマパーク”により、あらゆる人が自分らしい人生を健康で豊かに楽しむことのできる社会を実現する」というパーパスの実現に向けて、安心・安全な地方版移動交通サービスの社会実装への取組み支援を通じて、今後も全国の地域が抱える社会課題の解決および持続可能な高齢社会の実現に貢献していきます。

以上

図 2-63 永平寺町 MaaS プロジェクト事業全体イメージ及び実施体制（引用）

引用：[https://www.ワークショップ\\_ompo-japan.co.jp/-/media/SJNK/files/topics/2021/20220112\\_1.pdf?la=ja-JP](https://www.ワークショップ_ompo-japan.co.jp/-/media/SJNK/files/topics/2021/20220112_1.pdf?la=ja-JP)