

---

## 5. 令和8年度以降の交通施策に向けた提案とビジョンの検討

### 5.1. ビジョンの作成

男鹿市男鹿中地区における公共ライドシェア導入に向けて、令和7年度はアンケート調査の実施による実態把握、セミナーおよびワークショップを通じて市民への理解促進と意識醸成を図った。令和8年度以降も引き続き本格導入に向けて取組を推進することを目指すため、現状分析に基づく今後の重点取組等をビジョン案として整理した。

#### 5.1.1. 現状と課題

公共ライドシェア導入検討にあたり、令和7年度に実施した男鹿中地区住民アンケート調査からみた特徴を、以下に整理した。

##### (1) 地域特性

アンケート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（市内中心部方向）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。公共交通となる路線バスの利用割合は1割程度の地区が多く、利用者がほとんどみられない地区もある。

##### 『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。
- ・ 主要目的地が市内中心部に位置するため、移動距離が長い地区があること。
- ・ ほとんどの住民が自家用車もしくは家族の送迎に依存しており、公共交通の利用はほとんどみられない。

##### (2) 外出行動

男鹿中地区の外出行動は、買物目的の外出は94.1%、通院目的の外出は87.2%と、買物・通院目的の外出行動が多いことが伺える。

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、午前中に外出している。

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、特定の曜日に外出している。

全般的に買物・通院ともに市の南部・南東部（中心部方向）への移動が多い。

『外出行動』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) 公共ライドシェアの運営について

#### ①ドライバー対応について

公共ライドシェアについて「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。

#### ②運行料金について

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。

#### ③予約方法について

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。

#### ④利用意向について

「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。

『公共ライドシェアの運営』に対する現状の課題

- ・ 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。
- ・ 公共ライドシェアは電話で予約できることが望ましい。
- ・ 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。

### (4) 公共ライドシェア導入にあたっての課題

アンケート調査結果及びセミナー、ワークショップでの意見等をふまえて、男鹿中地区における公共ライドシェア導入にあたっての課題を整理した。令和8年度以降は、組織体（協議会）の立ち上げ、ドライバーの確保に重点的に取り組む必要があると考えられる。

表 5-1 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
組織体の立ち上げ	・ 住民の協力的な姿勢はあるが、高齢化などにより、予約・管理等を行う事務対応の人材確保が課題である。
	・ 町内会ごとの結びつきが強く、住民によるNPO等の運行組織の組成については、一定の可能性はみられる。
	・ 組織による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。
ドライバー確保	・ 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。
	・ 事故の発生時等の安全面に対する不安が強い。
	・ マイカー利用に抵抗を感じる方が一部みられる。また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懸念している。
	・ ドライバーに一定の報酬を求める声が多い。
運行形態	・ 午前中に外出行動が集中する。
	・ 帰りの時間帯にばらつきがある可能性が高い。
	・ 比較的特定の曜日に利用が集中する。
	・ 目的地は主に2方面（船川、脇本方面に向かう。）である。
	・ 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。

---

### 5.1.2. 令和8年度の重点取組

令和7年度に実施したアンケート調査、セミナー、ワークショップの結果をふまえて、令和8年度は、本格導入に向けた準備段階と位置づけ、以下4つの重点取組を実施することとする。

#### 重点取組①公共ライドシェア運行組織の立ち上げ

- 公共ライドシェアの導入にあたっては、運行管理するNPO団体等の地域組織の立ち上げが不可欠である。
- 男鹿中地区住民や交通事業者等との協議を重ね、組織立ち上げの見通しが立つかが令和8年度の取組の焦点となると考えられる。

#### 重点取組②住民ドライバーの確保

- セミナーやワークショップでの意見の通り、住民ドライバーの確保が課題となっていることを受け、男鹿中地区の住民との意見交換を継続し、まずは実証運行に協力していただけるドライバーを探すことが必要である。
- このほか、男鹿中地区住民以外のドライバーの可能性についても、併せて検討する。

#### 重点取組③運行支援体制の検討

- 住民ドライバーの確保と並行して、運行上の安全性を確保する支援体制（ドライブレコーダーによる安全管理や保険事業による支援等）について検討する。
- また交通事業者への協議を継続し、事業者協力型による外部からの運行支援等、住民が安心して運行できる体制について検討する。

#### 重点取組④実証運行に向けた計画の検討

- 運行体制が整った場合、次年度の実証運行に向けた計画の作成及び予算の確保を実施する。
- また実証運行に向けて、活用可能な補助事業の情報を収集する。

---

### 5.1.3. 令和 9 年度以降の取組推進に向けた展開

令和 9 年度以降に実証運行、令和 10 年度以降に本格運行の実施を想定していることから、令和 9 年度以降の展開についても必要な取組を 3 点整理した。

#### 取組①実証運行の準備

- 実証運行における詳細な期日及び準備、関係各所への調整・届出、保険加入などを実施し、運行に向けて詳細な準備を進める。
- ドライバーについては、自家用有償旅客運送運転者講習などの受講を実施するなど、実証運行に向けた各種準備を進める

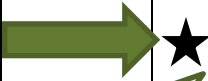





#### 取組②実証運行の実施

- 定められた期間を対象に、実証運行を実施する。
- 実証運行の開始とあわせて、利用状況等のデータを収集し、分析可能なよう、とりまとめる。

#### 取組③実証運行後の検証

- 実証運行の結果をふまえて、利用状況を分析し、運行体制や採算を検証する。
- また、ドライバーや運行組織へのヒアリングを通じて、運行上の課題等も整理する。
- 検証結果をふまえて運行体制等を見直すとともに、本格運行に向けた課題解決に取り組む。

表 5-2 今後のスケジュール（案）

対応事項	R7 年度	R8 年度				R9 年度	R10 年度以降
		4-6	7-9	10-12	1-3		
補助金 申請対応	 <div data-bbox="383 481 782 638" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">                     4月：「交通空白」解消等                      リ・デザイン全面展開                      プロジェクト申請締切                 </div>						
運行組織の 立ち上げ		 <div data-bbox="470 750 917 873" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">                     住民との対話・担い手育成の                      ための事業者連携等                 </div>					
運行計画の 検討		 <div data-bbox="470 974 917 1108" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">                     運行方法やルール、管理方法                      などの詳細な制度を設計                 </div>					
ドライバー 確保		 <div data-bbox="470 1187 917 1310" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">                     住民及び外部支援者も含め、                      ドライバーの担い手の確保                 </div>					
実証運行 の実施				 <div data-bbox="901 1400 1197 1512" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">                     実証運行に向けた                      企画・準備・実施                 </div>			
本格運行 の実施				 <div data-bbox="1069 1646 1476 1769" style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;">                     実証運行の結果をふまえた                      本格運行に向けた体制整備                 </div>			

---

## 5.2. 事業計画書の作成

男鹿市男鹿中地区における公共ライドシェア導入に向けて、R7年度はセミナーおよびワークショップを通じて市民への理解促進と意識醸成を図った。次年度以降は具体的な交通施策の検討や事業化に向けた導入可能性をさらに深掘りするため、新たな運行計画を進める際の資料としてこの事業計画書を取りまとめた。







### 5.2.1. 概算費

令和7年度の調査・検討状況をふまえて、令和8年度以降の展開を想定し、取組推進に必要な概算費を算出するため、見積を作成し提出した。

### 5.2.2. スケジュール

令和7年度に把握した調査結果を基に、令和8年度は男鹿中地区における運行組織の組成と住民ドライバーの確保が課題と考えられる。将来的な本格運行に向けて令和9年度で実証運行の実施を予定しているため、令和8年度はその準備段階として位置付けることとする。想定されるスケジュールは以下の通りである。

表 5-3 今後のスケジュール（案）【再掲】

対応事項	R7 年度	R8 年度				R9 年度	R10 年度以降
		4-6	7-9	10-12	1-3		
補助金 申請対応	 <div data-bbox="335 504 742 660" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     4月：「交通空白」解消等 リ・デザイン全面展開 プロジェクト申請締切                 </div>						
運行組織の 立ち上げ		 <div data-bbox="422 772 869 884" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     住民との対話・担い手育成の ための事業者連携等                 </div>					
運行計画の 検討		 <div data-bbox="422 1008 869 1120" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     運行方法やルール、管理方法 などの詳細な制度を設計                 </div>					
ドライバー 確保		 <div data-bbox="422 1209 869 1321" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     住民及び外部支援者も含め、 ドライバーの担い手の確保                 </div>					
実証運行 の実施					 <div data-bbox="853 1422 1157 1534" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     実証運行に向けた 企画・準備・実施                 </div>		
本格運行 の実施						 <div data-bbox="1029 1668 1428 1780" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     実証運行の結果をふまえた 本格運行に向けた体制整備                 </div>	

### 5.2.3. モニタリング計画

#### (1) 地域公共交通計画における目標指標の確認

公共ライドシェアの運行を開始した後、運行による効果を把握するため継続的にモニタリングを行う必要がある。そこで、将来の本格運行を見据えて、現段階で考えられるモニタリング指標の検討を行った。

本事業の上位計画にあたる男鹿市地域公共交通計画（令和6年3月）について、計画の達成状況を評価するための目標評価指標を確認した。特に、「指標②：共通乗車券の利用割合」と「指標④：公共交通に対する満足度」については、公共ライドシェアの運行状況を評価する指標にもなり得ることから、実証運行の段階から継続的に調査を行い、数値を把握しておく必要がある。

また、評価指標の設定にあたっては、上記定量的指標による評価のほか、定量的指標だけでは測ることが難しい運転手の心的負担や運行台数の不足状況、予約対応の間違い等の運行上の課題について四半期ごとに定期的な確認を行うなど、定性的な視点からも課題及び改善事項を検証できるよう設定する必要がある。

表 5-4 目標の評価指標

目標指標	現状値 (令和4年度)	目標値
指標①：男鹿市内運行路線バスの一人当たり平均利用回数	4.2回/年	(毎年度) 4.7回/年以上
指標②：共通乗車券の利用割合	45.8%	(毎年度) 50%以上
指標③：支援・企画の実施件数	未実施	将来値（令和10年度） 計8件以上
指標④：公共交通に対する満足度	3.0（令和5年度アンケート調査）	将来値（令和10年度） 3.5以上

引用：男鹿市地域公共交通計画 令和6年3月

【指標①参考】男鹿市内運行路線バスの一人当たり平均利用回数

令和5年度：4.5回/年

令和6年度：4.9回/年

## (2) 他地域におけるモニタリング指標の事例収集

(1) で確認した地域公共交通計画ですでに設定されている「指標②：共通乗車券の利用割合」、「指標④：公共交通に対する満足度」や定性的な運行上の課題の把握のみでは、公共ライドシェアの運行状況を定量的・定性的に評価する指標として十分網羅しているとは言い難い。そこで、継続的な評価が可能なモニタリング指標の案として、他地域の地域公共交通計画で設定しているデマンド運行等に関する目標指標例を収集・整理した。

収集した自治体の一覧を以下のとおり示す。次ページより、自治体ごとの評価指標の整理を示す。評価指標はデマンド運行等に係る目標指標のみを抜粋している。

表 5-5 事例を収集した自治体一覧

No.	自治体名	策定期期
1	茨城県神栖市	令和3年3月(変更)
2	静岡県小山町	令和6年1月(改訂)
3	長野県安曇野市	令和6年5月(第1次改定)
4	茨城県高萩市	令和4年3月
5	茨城県行方市	令和3年3月
6	福島県会津若松市	令和4年3月

1) 茨城県神栖市

茨城県神栖市における評価指標を以下のとおり示す。

表 5-6 評価指標（茨城県神栖市）

基本目標	評価指標	現状値	目標値
[基本目標 1] 地域特性に応じ、誰もが便利に移動できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	①公共交通の利用者数	路線バス(3路線)899人/日 コミュニティバス(4系統)84人/日 デマンドタクシー107人/日	路線バス(3路線)1,000人/日 コミュニティバス(4系統)144人/日 デマンドタクシー125人/日
	②公共交通の事業の収支率	路線バス 11.3% コミュニティバス 11.3% デマンドタクシー13.7%	路線バス 13.0% コミュニティバス 13.0% デマンドタクシー 15.0%
	③公共交通の公的資源投入額	デマンドタクシー49,540千円	デマンドタクシー45,000千円

出典：神栖市地域公共交通計画（令和6年6月（変更））

2) 静岡県小山町

静岡県小山町における評価指標を以下のとおり示す。

表 5-7 評価指標（静岡県小山町）

指標名	データ取得方法	基準値	達成目標	指標の説明
コミュニティバス利用人数	事業者保有データ等より計測	28,380人/年 (R1年度)	30,000人/年 (R7年度)	コミュニティバスの年間利用人数（延べ）
デマンドバスの平均乗車人数	デマンドバス管理システムより計測	-	1.5人/運行 (R7年度)	デマンドバス1運行当たりの平均乗車人数（年間の平均値）
デマンドバスの稼働率	デマンドバス管理システムより計測	8.2% (R2年度) *1	50.0% (R7年度)	デマンドバス対応時間（全車）に対する実稼働時間の割合
一人当たりのコミュニティバス運送負担金単価	一般会計統計より計測	4,833円/人 (R2年度)	3,500円以下/人 (R7年度)	町民一人当たりのコミュニティバス運送負担金
コミュニティバスの収支率	事業者の実績報告から計測	3.71% (R2年度)	10% (R7年度)	運賃収入/運送負担金＋設備経費 ※補助金等は除く

\*1R2年4月1日～9月30日の実績

\*2バス年度（期間10月1日～9月30日）

出典：小山町地域公共交通計画（令和6年1月（改訂））

### 3) 長野県安曇野市

長野県安曇野市における評価指標を以下のとおり示す。

表 5-8 評価指標（長野県安曇野市）

評価指標	2022 年度 (基準年度)	2027 年度 (目標年度)	目標 1	目標 2	目標 3
指標 1 デマンド交通あつめん/のるーと 年間利用者数	78,975 人	87,000 人以上	●	●	
指標 2 デマンド交通あつめん/のるーと 人口に占める実利用者の割合	2.1%	2.5%以上		●	●
指標 5 デマンド交通あつめん/のるーと 運行にかかる収支率	11.4% (2024 年度を 基準)	11.4%以上	●	●	

地域公共交通網形成計画の目指す姿（目標）

目標 1：市民に必要な移動が確保され、利用されているまち

目標 2：市を訪れる人が移動でき、地域を楽しめるまち

目標 3：公共交通が持続的に維持されるまち

目標 4：誰もが公共交通を利用しやすいまち

出典：安曇野市地域公共交通計画（第 1 次改定版）

### 4) 茨城県高萩市

茨城県高萩市における評価指標を以下のとおり示す。

表 5-9 評価指標（茨城県高萩市）

基本方針	項目	評価指標	目標 (R8)	現況 (R3)
方針 1 地域の実情に応じた持続可能な公共交通ネットワークを作る	目標 (1) 地域に応じた最適な交通モードの導入	デマンド型乗合タクシー満足度 (65 歳以上)	山側：50% 東地域：50%	山側：40% 東地域：0%
方針 2 住民・地域が一体となり公共交通の利用を増やす	目標 (2) 地域の公共交通利用者の増加	デマンド型乗合タクシー乗合人数	2.00 人／運行	1.97 人／運行

出典：高萩市地域公共交通計画（令和 4 年 3 月）

5) 茨城県行方市

茨城県行方市における評価指標を以下のとおり示す。

表 5-10 評価指標（茨城県行方市）

基本方針	目標	評価指標	現状値	目標値
1. 地域の生活圏やターゲットにマッチし、地域全体を見渡した最適な公共交通網の構築を目指す	①利用者目線に立った拠点間及び地域間の連携強化	デマンド型コミュニティバス利用者数 <sup>※2</sup>	13,367 人	15,169 人
		デマンド型コミュニティバス利用満足度 <sup>※4</sup>	81.0%	85.0%
3. 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった地域が自らデザインする持続可能な公共交通をめざす	⑤地域全体で支える公共交通の構築	デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）収支率 <sup>※11</sup>	8.5%	10.0%

※2 直近3年間平均利用者数を維持（(16,498人+15,641人+13,367人)÷3年間=15,169人）

※4 乗合タクシー利用者アンケート調査による運行サービス満足度のうち、「満足」+「やや満足」の割合を年に1%のペースで向上

※11 令和元年度収入{(1,037,000円+3,477,100円)×伸び率{(6,643人+15,169人)÷(5,442人+13,367人)}}÷令和元年度運行経費(29,004,840円+23,757,960円)=9.8%≒10%

出典：行方市地域公共交通計画（令和3年3月）

6) 福島県会津若松市

福島県会津若松市における評価指標を以下のとおり示す。

表 5-11 評価指標（福島県会津若松市）

計画の目標	評価指標	単位	現況値 (R1)	現況値 (R2)	目標値 (案) (R8)	現状値の算出方法
目標① ”暮らし”を支える交通手段の確保	鉄道駅・バス停・デマンドエリア等による人口カバー率	%	83.5	83.5 (R3)	現状値より上昇	人口に対する路線バス停又は鉄道駅300m勢力圏内又はデマンド運行エリア内の人口の割合

出典：会津若松市地域公共交通計画（令和4年3月）

## 5.2.4. 事業計画書の作成

事業計画書を以下のとおり示す。

### 男鹿中地区における公共ライドシェア 導入のための事業計画書（案）

男鹿市男鹿中地区における公共ライドシェア導入に向けて、R7年度はセミナーおよびワークショップを通じて市民への理解促進と意識醸成を図った。次年度以降は具体的な交通施策の検討や事業化に向けた導入可能性をさらに深掘するため、新たな運行計画を進める際の資料としてこの事業計画書をとりまとめた。

#### 1. 新たな交通施策の導入に関する準備事項

R7年度の実施したセミナーおよびワークショップをふまえて、実証実験の実施に先立ち、「実証に進める条件が整うかどうかを見極める」ことがR8年度の対応すべき事項として示唆された。これにより、R8年度に実証実験を実施した場合の準備事項と、R8年度に運営体制組成に注力した場合の準備事項をそれぞれ整理した。

##### ■当初企画案（R8年度に実証実験を実施した場合）

1. 計画準備
  - ・運転手に無償で実施を想定（※有償で実施する場合は、運輸局への認可が必要）
2. 実証運行計画の作成
  - 下記含む実施計画書の作成
  - ・候補運転手名簿の作成
  - ・利用者名簿の作成
  - ・安全管理マニュアルの作成（当日の点呼や日常車両点検等）
  - ・運行期間、時間、区域の整理
  - ・電話予約マニュアルの作成
  - ・保険の契約対応（ボランティア保険等）
  - ・利用者・運転手アンケート項目の検討
3. 運転手・受付担当者との調整
  - ・候補ドライバーへの説明・調整（5名を想定）
  - ・事前の自家用有償旅客運送運転者講習の受講依頼
  - <https://yokotemotor.com/anzen.html>
  - ・自動車任意保険加入の確認
  - ・受付対応者への説明・調整
4. 実証運行の実施
  - ・2日間実施 現場で管理監督の実施
  - ・利用者アンケートの実施
  - ・終了後⇒ドライバーヒアリングの実施
5. 実証運行の評価
  - ・アンケート結果の整理
  - ・検証結果に基づく今後の方針作成

図 5-1 事業計画書（案）（1/5）

■WS ふまえた見直し案 (R8 年度に運営体制組成に注力した場合)

1. 運営主体・運行体制の具体化

- ・ 誰が主体となるのか (住民組織/協議会/外部運行管理事業者 等)
  - ・ 市・地域・交通事業者の役割分担整理
  - ・ 事故時・トラブル時の責任の所在整理
  - ・ 組織組成に必要な手続き (法人格の組成、運輸局への届け出等)
  - ・ 調達車両 (個人所有車両か、市で用意するか)
  - ・ 車両の保険対応
  - ・ 予算計画 (初期費用、維持費用、収支計画、財源確保・補助制度)
    - 初期費用例: 予約システム導入費、車両購入費 (調達の場合)、ドライブレコーダー・運転管理システム導入費、現金入金機、ドライバー運転講習費、等
    - 維持費用例: 運転手報酬、事務員報酬、システム運営費 (電話代等)、事務室賃料・光熱費、車両保険料、車両燃料代、等
    - 補助制度例: フィーダー補助、「交通空白」解消緊急対策事業、等
- ・ 全体スケジュール

2. 住民ドライバーの掘り起こし・育成

- ・ 「やってみたい」層への個別確認・対話
- ・ 活動条件 (頻度・報酬・負担) の現実的整理
- ・ 無理のない関わり方の設計
- ・ 常時ではなく「限定的関与」も含め検討
- ・ タイミーを活用した地区外住民ドライバーの活用検討

3. 運行ルール・制度設計

- ・ 運行区域・時間帯・頻度の整理
- ・ 予約方法・利用対象・予約管理の整理
- ・ 安全管理 (点呼・車両・保険等) の整理
- ・ ドライバーの配車調整・伝達方法
- ・ 運行管理方法 (運行距離、運行回数の情報管理等)
- ・ 利用者の料金徴収・管理方法
- ・ ドライバーへの報酬支払方法
- ・ 個人所有車両活用時のガソリン代の清算方法
- ・ 事故・トラブル時の対応方法
- ・ 無償/有償の考え方整理 (実証段階として)

4. 実証に進むかどうかの判断材料整理

- ・ ドライバー候補は現実的に確保できそうか
- ・ 運営主体が「現実的に回りそう」か
- ・ 地域の理解・協力が一定程度得られているか

※見積は別紙参照

---

## 2. 事業スケジュール

令和 8 年度以降の運行組織の立ち上げをはじめ運行開始までの必要な準備期間を想定したスケジュールを設定する。

R7 年度の意識醸成・基礎知識の共有の成果を基に R8 年度中の運行組織の立ち上げを目指し、R9 年度で実証運行から R10 年度以降に本格運行へ移行するよう段階的なスケジュールとする。

表 1 今後のスケジュール（案）

対応事項	R7 年度	R8 年度				R9 年度	R10 年度以降
		4-6	7-9	10-12	1-3		
補助金 申請対応	★						
	4月：「交通空白」解消等 リ・デザイン全面展開 プロジェクト申請締切						
運行組織の 立ち上げ					★		
	住民との対話・担い手育成の ための事業者連携等						
運行計画の 検討					★		
	運行方法やルール、管理方法 などの詳細な制度を設計						
ドライバー 確保					★		
	住民及び外部支援者も含め、 ドライバーの担い手の確保						
実証運行 の実施						★	
	実証運行に向けた 企画・準備・実施						
本格運行 の実施							★
	実証運行の結果をふまえた 本格運行に向けた体制整備						

図 5-4 事業計画書（案）（4/5）

### 3. 地域公共交通計画に基づくモニタリング計画の整理

#### (1) 地域公共交通計画における目標指標の確認

公共ライドシェアの運行を開始した後、運行による効果を把握するため継続的にモニタリングを行う必要がある。そこで、将来の本格運行を見据えて、現段階で考えられるモニタリング指標の検討を行った。

本事業の上位計画にあたる男鹿市地域公共交通計画（令和6年3月）について、計画の達成状況を評価するための目標評価指標を確認した。特に、「指標②：共通乗車券の利用割合」と「指標④：公共交通に対する満足度」については、公共ライドシェアの運行状況を評価する指標にもなり得ることから、実証運行の段階から継続的に調査を行い、数値を把握しておく必要がある。

また、評価指標の設定にあたっては、上記定量的指標による評価のほか、定量的指標だけでは測ることが難しい運転手の心的負担や運行台数の不足状況、予約対応の間違い等の運行上の課題について四半期ごとに定期的な確認を行うなど、定性的な視点からも課題及び改善事項を検証できるよう設定する必要がある。

表 2 目標の評価指標

目標指標	現状値 (令和4年度)	目標値
指標①：男鹿市内運行路線バスの一人当たり平均利用回数	4.2回/年	(毎年度) 4.7回/年以上
指標②：共通乗車券の利用割合	45.8%	(毎年度) 50%以上
指標③：支援・企画の実施件数	未実施	将来値（令和10年度） 計8件以上
指標④：公共交通に対する満足度	3.0（令和5年度アンケート調査）	将来値（令和10年度） 3.5以上

引用：男鹿市地域公共交通計画 令和6年3月