

6. 合意形成及び運行体制構築に向けた助言・支援

6.1. 地域主体による合意形成支援

ワークショップ終了後に行ったアンケート結果の報告とあわせて、今後の組織の立ち上げやドライバー確保に向けて意見を把握するため、町内会長との意見交換会を開催した。また、安全な運行管理体制を構築することが住民ドライバーの確保に向けて重要であると考えられることから、ドライバーや車両に対する保険の対応に関して保険会社との意見交換を実施した。

6.1.1. 町内会長との意見交換会

(1) 意見交換会の概要

「公共交通ライドシェア」ワークショップ終了後に行ったアンケート調査では、運行組織立ち上げに協力すると回答した人が28人中15人であった。一方、ドライバーをやってみたいと回答した方は28人中0人であった。組織の立ち上げには比較的前向きな姿勢が見られる一方、ドライバーの確保が課題であることが明らかとなった。

この結果を踏まえ、運行組織立ち上げの確認及びドライバー候補者に関する情報を収集することを目的に意見交換会を実施した。

表 6-1 意見交換会概要

	内容
実施日時	令和8年3月14日(土) 11:00~11:30
実施場所	男鹿中コミュニティセンター
出席者	町内会長 10名、コミュニティセンタースタッフ 2名 男鹿市 高桑課長、齊藤主席主査 日本工営 中江、野中



図 6-1 意見交換会の様子

(2) 意見交換会資料の作成

町内会長向けに、ワークショップの振り返り、ワークショップ後のアンケート調査結果を整理した説明資料を作成した。資料を以下のとおり示す。

町内会長様 意見交換会



R8/3/14 男鹿市

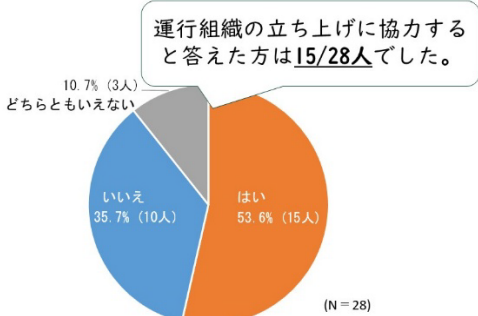
「公共ライドシェア」ワークショップの ふりかえり

■日時：令和8年1月21日（水）10:00～11:30
■場所：男鹿中コミュニティセンター
■参加者数：28人

意見交換1：ライドシェアを『使ってみる』を考えよう
意見交換2：ライドシェアの『ドライバーになる』を考えよう！
意見交換3：ライドシェアの『体制づくり』を考えよう！



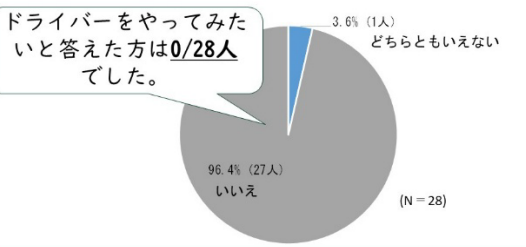
「公共ライドシェア」ワークショップ 事後アンケート調査結果



運行組織の立ち上げに協力すると答えた方は15/28人でした。

(N = 28)

「公共ライドシェア」ワークショップ 事後アンケート調査結果



ドライバーをやってみたいと答えた方は0/28人でした。

(N = 28)

組織の立ち上げには比較的前向きな姿勢がみられる一方、**ドライバーの確保が課題。**

本日お伺いしたいこと

1. 運行組織立ち上げの確認
2. ドライバー候補者に関する情報

(3) 意見交換会の実施記録

意見交換会の実施記録を以下のとおり示す。

①組織の立ち上げについて

【日本工営】

- ・ワークショップ後のアンケート結果の通り、運行組織の立ち上げに向けては前向きな意見が見られた。このまま検討を進めていくことで良いか。

【町内会長】

- ・問題ない。

②ドライバー確保について

【日本工営】

- ・ドライバーを探すにあたっては、やはり安全性が最も重要であると考えている。住民の方がドライバーになることを想定し、できるだけ不安を取り除けるよう保険の対応や安全管理について検討している。その中で、少人数のドライバーでも試験運行ができないかと考えている。

【町内会長】

- ・まず、この公共ライドシェア事業の進め方を教えてほしい。今後のスケジュールはどうなっているか。

【男鹿市】

- ・R8年度にドライバーの確保と育成を行う。同時に組織の立ち上げに向けた準備と運行計画をしっかりと立てていきたい。その後、R9年度で実証運行ができれば良いと考えている。

【町内会長】

- ・車両はどうなるのか。やはり個人の車を使うことになるのか。

【日本工営】

- ・まずは住民の方の車を活用しながら実証ができないか考えている。
- ・実証運行の期間はドライバーの都合もあるので調整の必要がある。自家用車を使用する場合は、住民自身の都合に合わないことが懸念としてあった。また、ドライバーの人数が少ないと調整が付きづらくなる。

【町内会長】

- ・無償で運転してくれる人はいないだろう。

【日本工営】

- ・何かしらの謝礼は必要になると考えている。例えば、和歌山県の「あしがるりゅうちゃん」の事例では1か月分の売り上げの約8割をドライバーに払っていたようである。

【町内会長】

- ・最近燃料代も高くなってきている。
- ・謝礼がないと誰にも頼めない。

【日本工営】

- ・謝礼も含め、何かしらの報酬は検討する予定である。ただし、儲けるための運行という意識ではないことをご理解いただきたい。
- ・仮に、住民ドライバーが少ないにも関わらず、利用者が多い場合は、地区外からドライバーを確保する方法も検討はしている。ただし、まずは地区内でドライバーの確保を検討したい。

【町内会長】

- ・浜間口には、ある住民から病院に連れて行ってほしいと頼まれて、送迎をしている人がいる。そういう人なら可能ではないか。

【男鹿市】

- ・ご紹介いただければその後の細かい調整は市で対応する。一度町内会長経由で紹介いただく方が、スムーズに進むと思われる。
- ・ドライバーは具体的な条件がないと判断ができないだろう。例えば、週1日運行に協力してほしい、これだけの謝礼を出す、そこにガソリン代を含むのか含まないのか、保険はどれに入る、など内容を具体的に示さなくてはならない。こうした検討を来年度は進めていきたい。

【町内会長】

- ・車両に関して、個人の車を活用するのはやはり抵抗がある。市で車両を1台準備できれば、対応してくれる人がいるのではないか。運行に関わるものを全て住民自身でまかなうのは厳しい。必要な事業だからこそ、保険も含めて市で予算つけていただければ良いと思う。

【日本工営】

- ・車両を1台用意して運行する方法であれば、管理も容易となる。一方で住民の自家用車にすると住民ドライバーが自身の予定に合わせやすい。それぞれ良し悪しがある。

【男鹿市】

- ・予約に応じて1日に何回も走るパターンもあれば、バスに近い運行形態にしてある程度時間を決めておく方法もある。特に男鹿中線は上り便が1本なので、昼間に船川に向かう便をつくるなどの方法もある。これはドライバーの運行しやすさも影響する。

【町内会長】

- ・コミュニティセンターに車両が1台ある。これを活用してできるのではないか。

【日本工営】

- ・固定の車両1台に対応できる保険もある。

【町内会長】

- ・ドライバー側の都合も考えると、予約に応じて自由に運行するより、ある程度固定された運行の方が良いだろう。

【男鹿市】

- ・船川での実証は1日2名程度の利用であった。予約受付は前日までとしたが、通院利用の場合、診察の終了時間が定まらず帰りは使わないという方が多かった。

【日本工営】

- ・ドライバーの都合もあるので、利用者側とのバランスを図ることが重要である。

【男鹿市】

- ・運行方法によってドライバーの必要人数も変わってくる。週2、3日で昼間だけ船川に行く便を運行するとなれば、そこまでドライバーの数を必要としないで済む。

【日本工営】

- ・アンケート調査結果では、週に2、3回で買い物に行く方が多かったようだ。住民の生活スタイルにあわせて効率よく運行できるようになると良い。

【男鹿市】

- ・男鹿みなと市民病院の午後診察がある曜日にあわせて、帰りの便を設定するなどとも考えられる。まずは小さいスケールでも始められると良い。

【町内会長】

- ・その場合、ドライバーは利用者の診察が終わるまで待つことになるのか。買い物利用であれば時間のつぶし方はあるが、病院ですっと待つのは難しい。

【男鹿市】

- ・浜間口で病院に連れて行ってる方は帰りの移動はどうしているか。

【町内会長】

- ・そこまではわからない。

【日本工営】

- ・そういった点では自家用車の方が動きやすいのかもしれない。

【町内会長】

- ・長谷川医院は男鹿みなと市民病院より診療時間が短く、受診後の帰宅時間を見通しにくい。
- ・通院利用の場合、ドライバーは長時間待つのではなく、その都度迎えに行くのではないか。

【男鹿市】

- ・帰りの利用は別のドライバーが対応する方法もある。

【町内会長】

- ・今後高齢化も相まって運転しない住民はもっと増えるだろう。

【日本工営】

- ・ドライバーは自動車学校で講習を受講するなど、安全管理も検討している。

【町内会長】

- ・ドライバーはまず最低でも二人は必要だろう。

【日本工営】

- ・運行にあたってはアルコールチェックの実施など管理が必要である。

【町内会長】

- ・予約の受付はコミュニティセンターにするなどした方が良い。予約対応までドライバー自身が行うのは難しい。

【日本工営】

- ・ 予約対応の一元化は必要であると考えている。

【町内会長】

- ・ ある拠点に予約対応専門の人をおくことになるのか。

【日本工営】

- ・ その可能性もある。もしくは予約対応も含めて交通事業者にお願いするか。

【町内会長】

- ・ 現在もコミュニティセンターに集まっているので、ここを拠点にするのはどうか。

【日本工営】

- ・ 利用者数によって検討は必要である。まずは小規模でも始めていけると良い。

【町内会長】

- ・ 運行管理の拠点をつくるとなった場合、ドライバーはまず拠点に集合してアルコールチェックをしてから利用者を迎えに行くことになるのか。

【日本工営】

- ・ タクシー事業者だと、運転前に事務所でアルコールチェックを行っているようだ。

【町内会長】

- ・ 拠点がコミュニティセンターとなった場合、浜間口のドライバーだとわざわざコミュニティセンターに行かなくてはならないのか。

【日本工営】

- ・ その通りである。ただし、自家用車を活用すればその手間はなくなる。メリット・デメリットがそれぞれある。

【町内会長】

- ・ 車を市で用意する場合と自家用車を利用する場合、様々な方法を整理した上で、ある程度方針を提示してもらった方が意見しやすい。それぞれのメリット・デメリットを整理してほしい。
- ・ 今後は、具体的な運営組織や運行イメージを示したうえで検討を進めなければ、議論の深まりは難しい。

【男鹿市】

- ・ R8年度で準備を進めていきたい。今日の話もふまえて具体的につめていきたい。

【日本工営】

- ・ どれだけの費用がかかるかはしっかりと R8年度以降に整理していきたい。
- ・ もしドライバー候補の方がいれば、町内会長からもお声がけいただけると大変ありがたい。
- ・ 車両の話は今後の検討課題として受け止める。

【町内会長】

- ・ ドライバーの年齢制限はあるのか。

【男鹿市】

- ・ 法的な制限はない。運転免許をもっていて、規定の講習を受ければ問題ない。

-
- ・三種町では75歳までと制限としていたようだ。
 - ・浮田産業交通によると70歳になると事故率が上がるので70歳で定年らしい。

【町内会長】

- ・既存の男鹿中線も残す想定なのか。

【男鹿市】

- ・バス路線は残す予定である。既存の男鹿中線で運行がない時間帯を公共ライドシェアで補いたい。

【町内会長】

- ・バス停までいくことが難しい。

【日本工営】

- ・アンケート結果でもそのようなご意見はたしかにあった。

【男鹿市】

- ・今後も引き続き協力をお願いしたい。

6.1.2. 保険会社との意見交換の実施

今後の住民ドライバーの確保に向けては、ドライバーになることへの不安解消の一つとして、安全性を確保した体制構築が必要であると考えられることから、ドライバーや車両に対する保険対応に関して、保険会社と意見交換を行った。

その結果、自家用車を活用した公共ライドシェアに対する保険対応のスキームの他、車両を市側で用意した場合のドライブレコーダーを用いたモニタリングや、リアルタイムで運行管理サービス等について提案頂いた。



図 6-2 意見交換の様子

6.2. 利用促進に向けた取組

次年度以降の検討を見据え、利用促進に向けた取組等に関する他地域における事例収集を行った。

6.2.1. 他地域における事例の収集

当該地区の参考事例とするため、利用促進に向けた取組等について8事例収集した。収集した事例は以下のとおりである。

表 6-2 利用促進に向けた取組一覧


No.	事例名	利用促進に向けた取組	自治体名
1	鶴岡市内循環バス	住民への周知	山形県鶴岡市
2	移動のお悩み相談会	住民への周知	福島県本宮市
3	高齢者の運転免許証自主返納等支援事業	免許返納による割引	福島県本宮市
4	あいづーぼん	商業施設との割引タイアップ	福島県会津若松市
5	金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」	住民への周知 免許返納による割引 商業施設との割引タイアップ	福島県会津若松市
6	ボランティアタクシーさんぽくん	住民への周知 商業施設との割引タイアップ	新潟県村上市
7	チョイソコせとあさひの実証実験	住民への周知 商業施設との割引タイアップ	愛知県瀬戸市
8	最期まで住み続けられる健康長寿まちづくりを支える地域公共交通プロジェクト	健康増進に係る活動との連携	大分県杵築市

6.2.2. 概要整理

(1) 鶴岡市内循環バス（山形県鶴岡市）

鶴岡市内循環バスの利用促進に向けた取組の概要を次のとおり示す。

表 6-3 鶴岡市内循環バスの概要

鶴岡市内循環バス（山形県鶴岡市）	
事例名称	鶴岡市内循環バス
自治体名	山形県鶴岡市
対象交通機関	鶴岡市内循環バス（庄内交通運行・定時定路線型）
利用推進に向けた取組	<ul style="list-style-type: none">・ 住民への周知
概要	<ul style="list-style-type: none">・ 路線再編の際、運行開始前に庄交グループ社員による約 1 万世帯への戸別訪問「庄交グループ 10,000 世帯ローラー・ポスティング戦略」を実施し、新路線の説明と地域連携 IC カード「チェリカ」や会員制度の直接訴求を行った。・ 再編初日は、市内循環バス出発式典、アート展示、健康ランチ弁当発表会などを複合的に開催した。・ その後の利用促進策として、路面状況の悪化で運転や徒歩が困難になる冬季を対象とした「雪が降ったらバスに乗ろうキャンペーン」を展開した。期間中はチラシや乗客へ粗品（煎餅）の配布を行った。  <p>庄交グループ 10,000 世帯ローラー・ポスティング戦略の様子（庄内交通 HP より引用）</p>
参考 URL	東北地方整備局「東北発コンパクトシティ推進研究会参考事例」 https://www.thr.mlit.go.jp/compact-city/contents/suishinkenkyuukai/17/siryousiryou03.pdf

(2) 移動のお悩み相談会（福島県本宮市）

福島県本宮市で行われた移動のお悩み相談会の概要を次のとおり示す。

表 6-4 移動のお悩み相談会

移動のお悩み相談会（福島県本宮市）	
事例名称	移動のお悩み相談会
自治体名	福島県本宮市
対象交通機関	<ol style="list-style-type: none">1. 本宮市コミュニティバス（定時定路線型）2. 定額タクシー「まちタク」3. 乗合タクシー「チョイソコもとみや」4. 広域路線バス「がくとくん⇄まゆみちゃんライン」
利用推進に向けた取組	<ul style="list-style-type: none">・ 住民への周知
概要	<ul style="list-style-type: none">・ 市内スーパーマーケットの入口付近に相談ブースを設置し、相談会では、来場者からお住まいの地区や日常の移動目的（通院、買い物など）を聞き取り、それぞれの生活スタイルに応じた適切な交通サービスを対面にて提案した。・ 路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎなど、利用可能な交通手段を分かりやすく説明するとともに、予約方法や利用手順、料金体系などについて案内を行った。 <div data-bbox="715 1189 1182 1541" data-label="Image"></div> <p>移動のお悩み相談会の会場の様子（本宮市 HP より引用）</p>
参考 URL	本宮市「福島大学生企画「本宮市コミュニティバス運賃無料デー」「移動のお悩み相談会」を開催しました！」 https://www.city.motomiya.lg.jp/soshiki/10/hukusimadaigaku-basumuryou.html

(3) 高齢者の運転免許証自主返納等支援事業（福島県本宮市）

福島県本宮市における高齢者の運転免許証自主返納等支援事業の概要を次のとおり示す。

表 6-5 高齢者の運転免許証自主返納等支援事業

高齢者の運転免許証自主返納等支援事業（福島県本宮市）	
事例名称	高齢者の運転免許証自主返納等支援事業
自治体名	福島県本宮市
対象交通機関	1. 本宮市コミュニティバス（定時定路線型） 2. 定額タクシー「まちタク」 3. 乗合タクシー「チョイソコもとみや」 4. 広域路線バス「がくとくん⇄まゆみちゃんライン」
利用推進に向けた取組	・ 免許返納による割引
概要	・ 免許返納者を対象に、市内交通サービスの利用券を 50,000 円分交付する。 ・ 利用者は、以下の 3 種類の交通サービス利用券の中から、1 万円単位で組み合わせ、合計が上限 50,000 円分となるよう選択することができる。 ア) 本宮市地域公共交通共通乗車券（10,000 円分～50,000 円分） 本宮市コミュニティバス、定額タクシー「まちタク」、乗合タクシー「チョイソコもとみや」に共通で使用できる利用券。 イ) 一般タクシー利用券（10,000 円分または 20,000 円分） 市内の一般タクシーで利用可能な利用券。 ウ) 福島交通バス IC カード「NORUCA」（10,000 円分） 福島交通バスで使用できる IC カード「NORUCA」の購入・チャージ券（引換券）として交付する。
参考 URL	本宮市「高齢者の運転免許証自主返納等支援事業について」 https://www.city.motomiya.lg.jp/soshiki/10/hennou.html

(4) あいづーぽん（福島県会津若松市）

福島県会津若松市における「あいづーぽん」の概要を次のとおり示す。

表 6-6 あいづーぽんの概要

あいづーぽん（福島県会津若松市）	
事例名称	あいづーぽん
自治体名	福島県会津若松市
対象交通機関	AI 型オンデマンドバス「MyRide どこでもバス」
利用推進に向けた取組	<ul style="list-style-type: none">・ 商業施設との割引タイアップ
概要	<ul style="list-style-type: none">・ デマンドバス車内にクーポンカードを設置し、利用者が会津若松市内で利用可能な地域通貨アプリ「会津財布」を用いて、カードに掲載された QR コードを読み取ることで、オンデマンドバス運行エリア内の協賛店舗における各種サービス情報を確認できる仕組みである。・ アプリ上には、飲食店や小売店などの協賛店舗が提供する特典一覧が表示され、利用者は店舗にてアプリ画面を提示することで、割引やサービスなどの特典を受けることができる。・ 具体的なサービス例として、飲食店において「はかり売りランチ」を注文し、かつ税込 1,000 円以上利用した場合に、「本日のドリンク」または「本日のスープ」のいずれか 1 杯をサービスする、といった内容が挙げられる。
参考 URL	共創・MaaS 実証プロジェクト令和 6 年度【実証運行事業】事業採択事例 https://kotsu-kuhaku.jp/adopter_6/kyousou/report/?case=tohoku04 会津 SamuraiMaaS プロジェクト協議会 https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/docs/2022111000012/file_contents/MyRide.pdf 「あいづーぽん」「おちょこパス」特設サイト https://yoshidazemi.site/%e3%80%8c%e3%81%82%e3%81%84%e3%81%a5%e3%83%bc%e3%81%bd%e3%82%93%e3%80%8d%e3%80%8c%e3%81%8a%e3%81%a1%e3%82%87%e3%81%93%e3%83%91%e3%82%b9%e3%80%8d%e7%89%b9%e8%a8%ad%e3%82%b5%e3%82%a4%e3%83%88/

(5) 金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」(福島県会津若松市)

福島県会津若松市「さわやか号」の利用促進における取組の概要を次のとおり示す。

表 6-7 金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」概要

金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」(福島県会津若松市)	
事例名称	金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」
自治体名	福島県会津若松市
対象交通機関	金川町・田園町住民コミュニティバス (定時定路線型バス)
利用推進に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民への周知 ・ 免許返納による割引 ・ 商業施設との割引タイアップ
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会員券プレゼント企画 会員券(1ヶ月定期券)を10枚集めると、翌月の会員券1枚と交換。 ・ 運転免許証返納促進企画 運転免許を返納した人に、2か月分の会員券をプレゼントする。 ・ 乗車券プレゼント企画 1回乗車毎にスタンプカードにスタンプを押印し、30個たまったら1回乗車券をプレゼントする。 ・ 「さわやか号だよりやリーフレットの作成・配布 「さわやか号」の取組等を案内するための広報誌を作成。毎月、市政だよりと一緒に地区への全戸配布を行っている。運行ルートや時刻表を記載したリーフレットを独自に作成する。 ・ 定例ランチ会・体験乗車会の開催 毎月第3金曜日に定例ランチ会を開催し、住民がコミュニティバスで中心市街地へ出かけ、飲食を共にする機会を創出することで、継続的な利用促進と高齢者の外出・交流機会の拡大を図っている。 また、体験乗車会では、沿線施設での活動体験を通じてバス利用の具体的なイメージを持ってもらい、日常利用への定着につなげている。
参考 URL	<p>金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会/会津若松市「金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」の取組について」 https://www.thr.mlit.go.jp/compact-city/contents/suishinkenkyuukai/18/siryou/siryou07.pdf</p>



定例ランチ会第100回の様子
(会津若松市 HP より引用)

(6) ボランティアタクシーさんぽくん（新潟県村上市）

ボランティアタクシーさんぽくんの利用促進に向けた取組の概要を次のとおり示す。



表 6-8 ボランティアタクシーさんぽくんの概要

ボランティアタクシーさんぽくん（新潟県村上市）	
事例名称	ボランティアタクシーさんぽくん
自治体名	新潟県村上市
対象交通機関	「ボランティアタクシーさんぽくん」 自家用有償旅客運送事業（公共ライドシェア・2号ライドシェア）
利用推進に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周知方法 ・ 商業施設との割引タイアップ
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 愛称の公募 地域交通サービスに親しみを持ってもらうため、愛称を公募し、「さんぽくん」を正式名称として採用した。住民参加型のネーミングにより、サービスへの関心や愛着の醸成を図った。 ・ キャラクター・ロゴマークの作成 キャラクターとロゴマークを作成し、車両や広報物等に活用した。 ・ 利用実態調査等の実施と待機環境の改善 利用者アンケートや意見聴取などの利用実態調査を実施し、各種課題を把握した。その結果を踏まえ、停留所周辺の地元企業を「協力事業所」として位置づけ、冷暖房設備の整った屋内で待機できる環境を整備するなど、利用者の待合環境の改善に対応した。 ・ あいのりラッキークーポン券の配布 2人以上で乗車した場合や、別の利用者と乗り合いとなった場合に、次回の利用チケット購入時に使用できる50円割引券を配布し、相乗り利用の促進を図った。 <div data-bbox="715 1279 1177 1662" data-label="Image"> </div> <p>「さんぽくん」ロゴマークと使用車両 (特定非営利活動法人 おたすけさんぽく HP より引用)</p>
参考 URL	<p>国土交通省地域交通のり・デザイン優良事例一覧 https://www.mlit.go.jp/redesign/assets/pdf/award/R7award.pdf#page=3 特定非営利活動法人おたすけさんぽく「ボラタクシーさんぽくん」 https://otasuke-sanpoku.org/</p>

(7) チョイソコせとあさひの実証実験

チョイソコせとあさひの実証実験の概要を次のとおり示す。

表 6-9 チョイソコせとあさひの実証実験

チョイソコせとあさひ	
事例名称	チョイソコせとあさひ
自治体名	愛知県瀬戸市
対象交通機関	AI オンデマンド交通「チョイソコせとあさひ」
利用推進に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民への周知 ・ 商業施設との割引タイアップ
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区別説明会の開催 関係地区ごとに説明会を実施し、事業内容や利用方法を直接説明することで理解促進を図った。 ・ 多様な媒体を活用した周知 市広報誌、市ホームページ、市公式LINE、コミュニティバス車内掲示などを活用し、幅広い市民への情報発信を行った。また、パンフレットを関係地区への配布に加え、市役所、商業施設、病院等に設置した。 ・ 周知イベント（会員登録促進） ショッピングセンター来店者を対象に、抽選会を実施するとともに、ぬりえ体験コーナーを設置した。 ・ 会員向け体験型イベント（利用促進） チョイソコ会員を対象に、地域団体と連携した無料のお化粧品会や、商業施設内を活用したウォーキングイベントを実施した。外出そのものを楽しめる内容とすることで、チョイソコ利用の動機付けを行った。 ・ おでかけスタンプカード事業（継続利用促進） チョイソコの利用などによりスタンプを付与し、スタンプを10個集めるとゴミ袋と交換できる仕組みを導入した。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>市公式LINE (抜粋)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>コミュニティバス車内広告</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">「チョイソコせとあさひ」の利用促進チラシ（瀬戸市HPより引用）</p>
参考 URL	<p>瀬戸市チョイソコせとあさひ（AI オンデマンド交通）の実証実験について</p> <p>https://www.city.seto.aichi.jp/docs/2024/06/17/00505308460/files/aiondemand.pdf</p>

(8) 最期まで住み続けられる健幸長寿まちづくりを支える地域公共交通プロジェクト
大分県の杵築市における健康増進に係る取組の概要を次のとおり示す。

表 6-10 プロジェクトの概要

最期まで住み続けられる健幸長寿まちづくりを支える地域公共交通プロジェクト	
事例名称	最期まで住み続けられる健幸長寿まちづくりを支える地域公共交通プロジェクト
自治体名	大分県杵築市
対象交通機関	ラストマイル専用の AI オンデマンド交通（無償）
利用推進に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> 健康増進に係る活動との連携
概要	<ul style="list-style-type: none"> 健康増進施策との一体的な施策 同市の掲げる「健康長寿のまちづくり」に沿うように、同市立病院が「健幸アンバサダー」となり、公共交通利用の意識啓発を実施するとともに、モビリティハブで健康イベントを開催し、乗継時間の有効活用と外出機会の創出を図った。 さらに、本施策による健康効果の調査を行い、公共交通利用促進の意義を可視化する取組としている。
参考 URL	共創・MaaS 実証プロジェクト令和 6 年度【実証運行事業】事業採択事例 https://kotsu-kuhaku.jp/adopter_6/kyousou/report/?case=kyushu31

6.3. 実証運行に向けた運行案

6.3.1. 検討結果をふまえた運行案

2.3.5.運行形態別の特徴整理・とりまとめの結果等をふまえて、今後男鹿中地区で実証運行の実施を検討するにあたり、事業者や住民との意見交換に具体的なイメージをもって協議ができるよう以下の運行案を提案した。

運行案の検討の際は、下記の案だけでなく様々な選択肢が考えられることから、それらのメリット・デメリットを整理の上、来年度以降、男鹿中の住民や事業者との協議を進める必要があると考える。

表 6-11 男鹿中地区における運行案

	提案内容	備考
運行時間	特定の時間に限定した運行の実施(例:往路(上り):9~15時、復路(下り):15時以降等と設定)詳細は次ページに追記	運行時間を限定することで、住民ドライバー自身の予定も組みやすくなり、担い手確保につながることを期待。
運行範囲	男鹿中地区及び市街地の特定施設のみ	自家用車利用に慣れている住民の乗り換えを促進するため、比較的自由度の高いデマンド型とする。(ただし、他の公共交通に留意し、目的地(対象施設)は限定)
ドライバー	男鹿中地区住民(継続協議)	実証運行にあたっては2~3名の確保を目標とする。
運行組織	住民主体の運営組織を組成(NPO法人等)	自家用有償旅客運送実施における必須事項のため、実施。
運行管理※	上記組織で単独実施か、もしくは浮田産業交通に委託	浮田産業交通(株)に委託する場合、ドライバー・車両の運行管理、予約対応、安全管理等を対応依頼。
運行	隔日運行とする	アンケートからみた住民の外出頻度を踏まえ、曜日固定で隔日運行とする(ドライバー側の都合にも配慮)。
予約方法	前日の正午まで受け付け	ドライバーへの割り振りが必要であるため正午で締め切りとする。
車両	市で1台確保	市でワゴン車等を1台確保し、コミュニティセンターに駐車。
保険	運行用車両1台に対して保険を適用	保険による事故対応の他、ロードサービス、ドライブレコーダーによるモニタリング・安全管理等を検討。

※運行管理を住民主体の運営組織で実施する場合、組織体に下記の責任者いずれかの配置が必要

- a. 運行管理者資格者証の交付を受けている者
 - b. 運行管理者試験の受験資格を有する者(旅客自動車運送事業運輸規則48条の12) ※運行管理者基礎講習を受講した者等
 - c. 安全運転管理者の要件を備える者(道路交通法施行規則9条の9第1項)
- 1から団体を組成することから、最も簡易なbの「運行管理者基礎講習を受講した者(3日間の講習受講者)」を配することが想定される。

■運行時の留意事項

①運行時間について

公共ライドシェアの導入にあたっては、社会実験実施時も含めて、当面既存の男鹿中線との同時運行を想定していることから、実施にあたっては留意が必要となる。

現在運行している男鹿中線は、上り AM8 時台に出発し、下りは予約に応じて運行となっている状況を鑑み、当該路線の時間的空白のフォローとして、往路（上り）は AM9 時～15 時までの運行とする。

また、復路（下り）は男鹿中線の利用を基本とするが、男鹿中下り線 3 便目（14:50 羽立駅発）以降の運行をフォローする時間帯での運行とするなど、公共交通間で競合しないよう、留意する必要がある。

②運行範囲について

男鹿みなと市民病院等の目的施設に直接乗り入れる場合、市街地を運行する JR 男鹿線（羽立～男鹿間）や他の市街地内のバス路線と、一部重複運行となることから、男鹿市地域公共交通活性化協議会において、利用者の競合がないこと等、説明の上、承認を得る必要がある。（了承のために、将来的には男鹿中線の代替路線となることも含めて、協議会で検討すること等が考えられる。）

6.3.2. 具体的な運用イメージ

公共ライドシェアの導入を想定し、予約窓口の対応を含む運行組織の拠点を男鹿中コミュニティセンターとした場合の日常的な運用イメージを整理した。①運行組織と②ドライバーの運用イメージについて、予約前日までと予約当日に分けて示す。

(1) 予約前日までの運用イメージ

運行組織の拠点であるコミュニティセンターに電話対応を行うオペレーターが常駐の上、利用者からの予約を受け付ける。この時点では仮予約の受付とし、その後ドライバーとのスケジュール調整やほかの利用者との時間調整等が必要になる可能性があるため、予約の締め切りは正午までと設定する。

オペレーターとドライバー間で予約対応の調整が完了後、予約確定連絡の電話をオペレーターより利用者に折り返す方法を想定する。

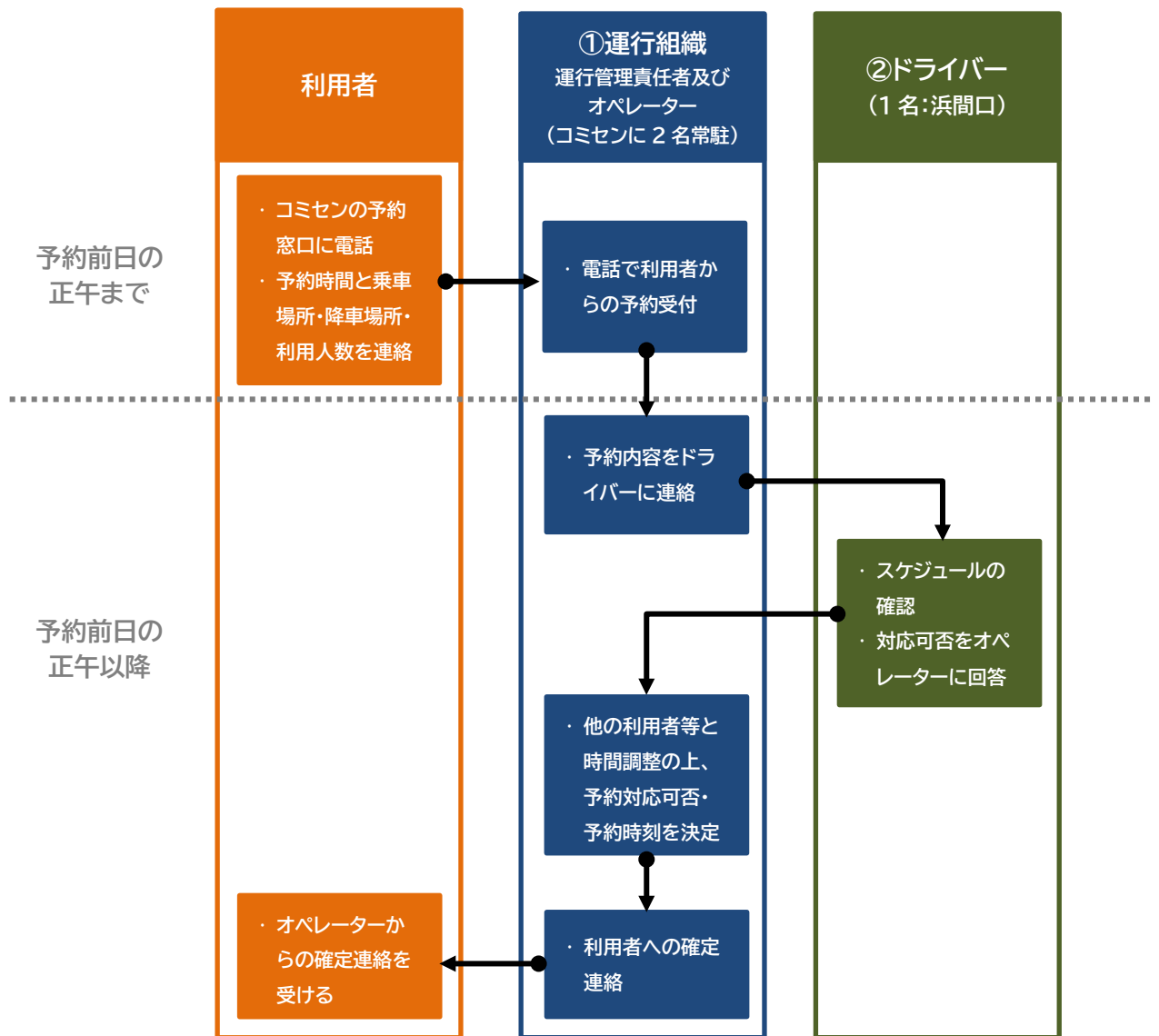


図 6-3 予約前日までの運用イメージ

(2) 予約当日の運用イメージ

予約当日、ドライバーは車両があるコミュニティセンターに向かい、運行組織に属するオペレーター立ち合いの元、点呼、疾病・疲労・飲酒チェック、車両点検等を行う。点検後運転が認められた場合に限り、利用者の乗車場所まで指定の車両で移動する。

利用者の利用後は、再度コミュニティセンターに移動し、利用者の記録をオペレーターに報告する。オペレーターはその結果を受けて日報を作成するとともに、運賃収入の集金を行う。

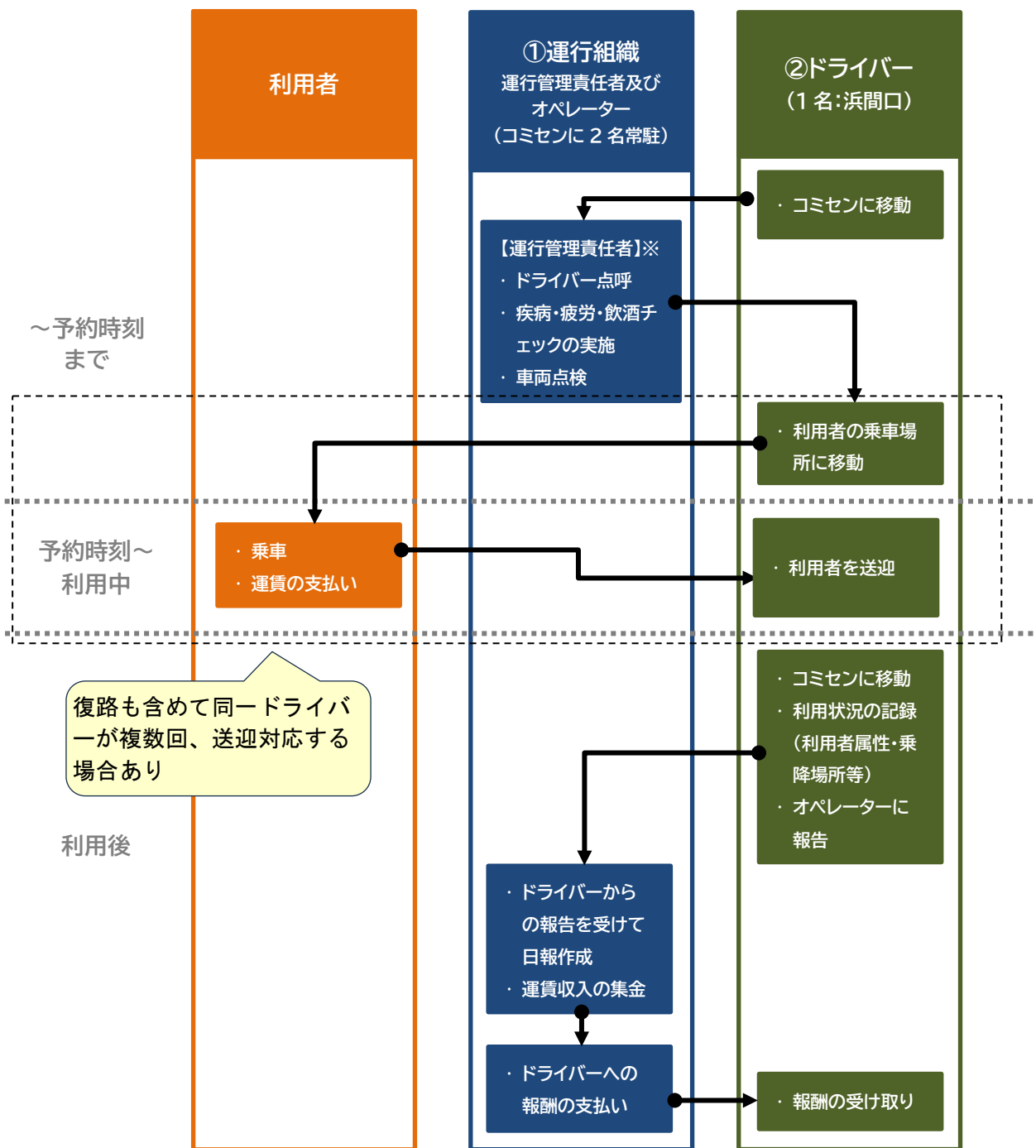


図 6-4 予約当日の運用イメージ

(3) ドライバー確保に向けたアプローチ方法

町内会長との意見交換会の際は、浜間口地区において通院利用の近隣住民を日常的に送迎している住民がいるとの情報も伺えた。こうした方は将来的にドライバーになりうると考えられるため、まずは町内会長から本事業について話していただいた後、本人の了承が得られた段階で男鹿市担当者と具体的な協議の場を設けることなどが望ましい。

なお、現行のスキームでは、ドライバーがコミュニティセンターへ向かい、運行管理責任者のチェックの上、配送車で対応する仕組みのため、往復の時間ロスが生じるが、別途ドライバーの所有する自家用車を登録の上、配送車として利用することも可能であることから、地区毎に応じた配送車両の配置も想定される。

※運行管理責任者によるドライバーチェックは対面が原則だが、IT機器を活用したテレビ電話等で、映像・音声・データ等により可能な限り対面に近い精度で確認も可
(自家用有償旅客運送ハンドブックより)

6.3.3. ドライバー報酬を想定した運営の整理

6.3.3.1 運行経費の算出

ドライバーへの報酬を「1運行あたり 1,000 円」とした場合の想定される運行経費を算出した。算出に当たっての仮想条件については、以下の通り設定する。

表 6-12 運行の仮想条件

表 6-12 で設定した条件をもとに、1年あたりの運行費用を算出した。算出結果を以下のとおり示す。なお、今回算出した運行費用には、保険代が含まれていない。

表 6-13 運行費用

項目	1日あたり				1年あたり 金額(円) ^{※3}	
	数量	単位	単価(円)	金額(円)		
①費用	・ ドライバー報酬	6	運行	1,000	6,000	936,000
	・ 運行予約管理者報酬	2	人	5,000	10,000	1,560,000
	・ 車両リース代 ^{※1}	1	台	-	-	360,000
	・ ガソリン代 ^{※2}	6	運行	194.7	1,168	182,239
②収入	・ 運賃収入	6	人	500	3,000	468,000
運行費用 (①-②)						2,570,239

※1：車両リース代は、以下資料を参考に乗用車を30,000円/月程度と想定した。

男鹿市 観光課公用車（軽自動車）リース（長期継続契約）入札調書

<https://www.city.oga.akita.jp/material/files/group/4/20250514001.pdf>

※2：燃料単価170円/ℓ、燃料消費量0.079ℓ/km、男鹿中コミュニティセンター～スーパーセンターアマノ男鹿店 片道14.5kmと仮定した場合、燃料費は194.7円/運行である。なお、燃料消費量は令和6年度 自動車燃料消費量調査（国土交通省）業務別・目的別原単位及び稼働率（自家用車 主にマイカー）より引用している。

https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00600370&kikan=00600&tstat=000001051698&cycle=8&year=20241&month=0&result_back=1&result_page=1&tclasslval=0

※3：週に3運行、1年が52週とした場合、1年あたり156運行として計上した。

6.3.3.2 活用可能な補助金制度について

当該地区において活用可能な補助金制度は以下となる。

(1) 国土交通省 令和8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト 「交通空白」解消タイプ

車両リース費含め、実証実験の企画から運営まで上限500万円まで補助可能（商業・福祉・教育等他分野との連携が見られる場合は、上限750万円まで補助）。



令和8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
「交通空白」解消タイプ



国土交通省

○ 『「交通空白」解消に向けた取組方針』に基づき、令和7～9年度の集中対策期間において、全国に存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、**「交通空白」地区等において**、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等他の分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までをトータルで支援**。

対象主体

地方公共団体、交通事業者、公共ライドシェアの実施主体であるNPO法人、協議会等又はこれらを含む協議会・連携スキーム

- ※ 「交通空白」リストアップに記載のある地域を実施エリアに含む事業を対象とする。
- ※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。
- ※ 地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする。




▲各地の取組例
左：被災地へのデマンド交通導入（石川県輪島市）
右：交通結節点からの「観光の足」確保（熊本県人吉市～鹿児島県霧島市）

補助対象経費



①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
(ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等)



②サービス提供のために必要となる輸送施設の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、
③サービス提供に際し実施する広報や運転者募集・研修等に要する経費
(輸送施設の設置、リースによる取得、仕切板・ドライブレコーダー等の設置等の改造、運転者を募集するための広告費用 等)



④サービス提供に際し実施する要する費用
(運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討 等)

補助率

500万円まで定額、それを超える場合は2/3（上限1億円）

※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は補助率1/3（定額無し）
※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）
※商業・福祉・教育等他分野の関係者が実質的に運行に関わる（人的・物的・金銭的）場合、定額の引き上げ（上限750万円）

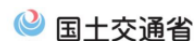
図 6-5 活用可能な補助金制度①

引用：国土交通省 令和8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

(2) 地域公共交通確保維持事業 陸上交通：車両購入に係る補助 自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助

本格運行に移行する場合、法定協議会を経由する形で、車両の購入費の補助（1/2 補助）を得ることが可能。

地域公共交通確保維持事業 陸上交通：車両購入に係る補助
自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助



- 過疎地域等における高齢者等の足を確保するためには、バス・タクシーと自家用有償旅客運送を適切な役割分担のもと組み合わせ、持続可能な地域交通を実現する必要がある。
- このため、「成長戦略実行計画」に基づき、自家用有償旅客運送の実施の円滑化のために制度を見直すこととあわせ、その導入を促進するために市町村、NPO等による車両購入等を支援する。

【自家用有償旅客運送の実施の円滑化】

（「道路運送法」（令和2年6月3日改正）に位置づけ）

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化



地域の需要に応じて効率的な運行を促すため、小型車両の導入や運転者の講習受講料を支援

- 【補助対象事業者】 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
- 【補助対象経費】 ●乗車定員10人以下の車両（一括補助）
●運転者の講習受講料
- 【補助率】 1 / 2
- 【補助要件】 ●法定計画に位置づけられた確保維持事業（運行費補助）の対象系統の運行の用に供するもの
●自家用有償旅客運送の用に供するもの



図 6-6 活用可能な補助金制度②