
地域交通充実に向けた新たな移動手段等実証事業報告書【概要】
国スポ・障スポ「日本版ライドシェア」実証運行結果

令和8年3月

滋賀県

委託先： 一般社団法人
システム科学研究所

目次

| | |
|--------------------------------------|----|
| 1. 事業の目的と概要..... | 1 |
| 1.1. 目的..... | 1 |
| 1.2. 内容..... | 1 |
| 2. 国スポ・障スポ大会におけるライドシェアの検証（準備編） | 2 |
| 2.1. 実証運行の概要..... | 2 |
| 2.2. 乗車場所・待機場所..... | 5 |
| 2.3. 案内..... | 6 |
| 3. 国スポ・障スポ大会におけるライドシェアの実施・検証..... | 6 |
| 3.1. 実証運行の実施..... | 6 |
| 3.2. アンケート調査の実施..... | 9 |
| 3.3. 検証結果..... | 19 |
| 3.4. とりまとめ..... | 23 |

1. 事業の目的と概要

1.1. 目的

国において、交通不便の解消に向けて、令和5年12月に自家用有償旅客制度の拡大、令和6年3月に自家用車活用事業の創設といったライドシェアに係る制度改正が行われてきた。

滋賀県においては、持続可能な地域交通の維持・活性化に向けて、「滋賀地域交通ビジョン」の具体策となる「滋賀地域交通計画」を令和8年3月に策定した。

運転士不足が深刻化する中、滋賀地域交通ビジョンの実現に向けて、多様な移動ニーズに既存の公共交通だけで応えていくことは困難であり、あらゆる移動手段の活用を検討する中でライドシェアは選択肢の一つと整理している。

また、全国から多くの方が来訪する、わたSHIGA 輝く国スポ・障スポ（以下、「国スポ・障スポ大会」という。）の際には、先催県の例を踏まえ、タクシーの供給量が不足する可能性がある。

このため、国スポ・障スポ大会におけるおもてなしの向上を図るため、ライドシェアの実証を行い、その効果および持続可能性について検証をし、市町や交通事業者等の取組のきっかけやモデル事例とし、地域交通の充実に向けた新たな移動手段の展開につなげることを目的とする。

1.2. 内容

1.2.1. 国スポ・障スポ大会におけるライドシェアの検証

| | |
|------|---|
| 実証概要 | 令和7年9月～10月の国スポ・障スポ大会において、市町および交通事業者の意向を踏まえ、栗東市、甲賀市、日野町および愛荘町において、選手の家族や競技ファン等の一般観覧者の移動や、選手や関係者を含む来県者の飲食店や観光地への移動といった個別のタクシー需要を補完する手段の一つとして、ライドシェアの実証運行を行い、ニーズ、利便性、効果、効率、持続可能性等の観点から検証した。 |
| 内容 | <p>①実証運行</p> <p>②利用者等アンケート</p> <ul style="list-style-type: none">● ライドシェア利用者、国スポ・障スポ大会来訪者および県民を対象にアンケート調査。● 交通事業者、関連市町を対象にヒアリング（またはアンケート）調査。 <p>③広報</p> <ul style="list-style-type: none">● 実施エリアごとおよび県全体版のポスター・ちらしにより周知。● ライドシェア車両にマグネットシート、待機場所・乗車場所に幟を設置。 <p>④実証運行にかかる案内人の配置</p> <ul style="list-style-type: none">● ライドシェア実証運行時に、駅・会場に案内人を配置し、来訪者に対し、乗車方法、乗り場等をわかりやすく案内。 <p>⑤実証運行にかかる検証</p> <ul style="list-style-type: none">● 国スポ・障スポ大会でのライドシェアについて、実証を踏まえ、ニーズ、利便性、効果、効率、持続可能性、地域交通の確保・充実等の観点から検証を行い、導入可能性や課題、改善、利便性向上策、利用促進策等を取りまとめ。 |

2. 国スポ・障スポ大会におけるライドシェアの検証（準備編）

2.1. 実証運行の概要

2.1.1. 実証運行の概要

<目的>

- 国においては、交通不便の解消に向け、令和5年12月の自家用有償旅客運送制度の拡大や、令和6年3月の自家用車活用事業の創設など、ライドシェアに関する制度改正が行われた。
- 滋賀県では、令和8年3月に「滋賀地域交通計画」を策定し、運転士不足が深刻化する中、既存の公共交通だけで多様な移動ニーズに応えることは困難で、あらゆる移動手段の活用を検討する中でライドシェアを選択肢の一つとして整理している。
- また、全国から多くの方が来訪する「わた SHIGA 輝く国スポ・障スポ」では、タクシーの供給量が不足する可能性があり、おもてなし向上のため、日本版ライドシェアの実証を行い、その効果や持続可能性を検証する。
- これを今後の取組のきっかけやモデル事例とし、地域交通の充実につなげることを目的とする。

<実施内容>

- | | |
|---------|---|
| • 事業主体 | : 滋賀県交通戦略課 |
| • 運行主体 | : タクシー事業者 |
| • 運行期間 | : R7. 9. 28~10. 2、10. 4~7、10. 25~27 の12日間 |
| • 実施エリア | : 栗東市、甲賀市、日野町および愛荘町 |
| • 台数 | : 1地域あたり1~4台/日 |
| • 運行方法 | : 日本版ライドシェア（配車アプリを利用した配車、決済） |
| • 運賃 | : タクシー料金と同水準 |
| • 乗車場所 | : 駅側…駅ロータリー以外の駐車場等 会場側…会場内に設置 |

2.1.2. 対象会場（観光地）・駅別の運行時間等

運行期間において、日本版ライドシェアの運行拠点となる駅・会場、運行した時間帯およびタクシー事業者が担当エリア等は次のとおり。

2.1.3. 広報

ポスター、チラシ、バナー、ステッカー、のぼり、車内用アンケート依頼カード等を作成し、周知広報を行った。

(1) ポスター（県版・甲賀市版・栗東市版・愛荘町版・日野町版）



図 2.1.2 ポスター（滋賀県版）

(2) チラシ（県版・甲賀市版・栗東市版・愛荘町版・日野町版）



図 2.1.3 チラシ（滋賀県版）

2.2. 乗車場所・待機場所

2.2.1. 乗車場所・待機場所

駅ロータリーの多くは日本版ライドシェア車両の乗車や待機が困難であることから、各駅へのアクセス性などを踏まえ、駅周辺に乗車・待機場所を設定した。会場についても、会場内で確保が難しい場合は会場外に待機場所を設定した。

乗車場所・待機場所の設定（JR 貴生川駅の場合）



乗車場所・待機場所の設定（甲賀市民スタジアムの場合）



2.3. 案内

2.3.1. 案内

駅から会場へ向かう来訪者に対し、ライドシェアの周知を図るとともに、利用希望者へアプリ操作方法の説明や乗車場所の案内等を行う案内人を配置した。会場においても、周知や乗車に関する案内を行った。

- 電車到着後、改札から出てくる乗客のうちライドシェア利用者や会場へ向かう方等にチラシを配布し取組を周知。
- ライドシェア制度の紹介、利用の案内、乗り場への誘導、操作の支援等を実施。
- 通常のタクシーや無料シャトルバスを利用できない方へ「ライドシェア」の案内を実施。
- 競技会場において、乗り場の案内や、ライドシェアを利用したい方への利用方法の説明を実施。

3. 国スポ・障スポ大会におけるライドシェアの実施・検証

3.1. 実証運行の実施

国スポ・障スポ大会期間における日本版ライドシェアの利用件数は179件であった。

エリア別では、栗東エリアが95件、次いで甲賀エリア50件、愛荘エリア23件、日野エリア11件であった。

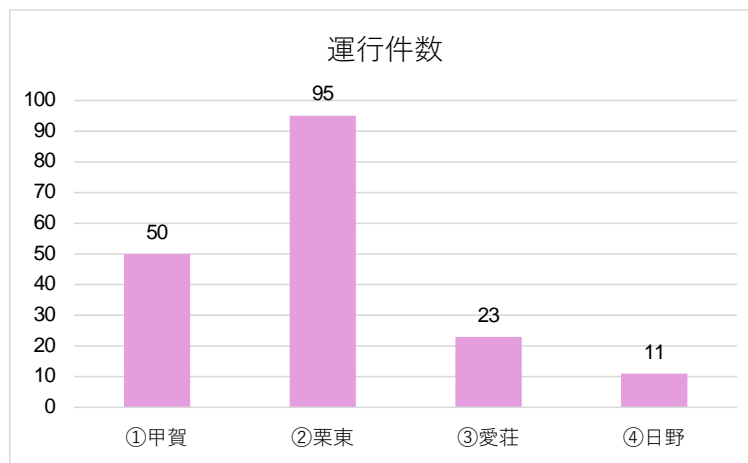


図 3.1.1 エリア別運行件数

発着地データを基に利用パターンを「駅⇔会場」「駅⇔その他」「会場⇔その他」「その他⇔その他」の4区分に整理し、国スポ・障スポ関連利用の割合を分析した。その結果、日野エリアでは利用の100%が会場関連であり、そのうち91%が「駅⇔会場」であった。甲賀エリアは会場関連利用が84%（内訳：駅⇔会場62%、会場⇔その他22%）、愛荘エリアは61%、栗東エリアは48%であった。栗東エリアでは半数以上が会場と直接関係しない利用で、発着地を見ると、草津駅や手原駅方面から済生会滋賀県病院等への移動が多く確認された。

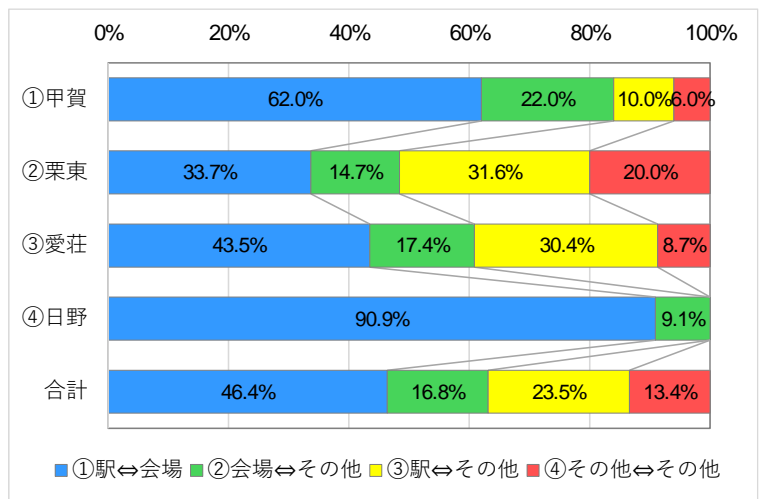


図 3.1.2 エリア別利用パターン割合



図 3.1.3 利用者の乗車の様子（貴生川駅）



図 3.1.4 利用者の乗車の様子（栗東駅）



図 3.1.5 利用者の乗車の様子（手原駅）



図 3.1.6 利用者の乗車の様子（稲枝駅）



図 3.1.7 利用者の乗車の様子
（甲賀市民スタジアム）



図 3.1.8 利用者の乗車の様子
（ベアズbauジャパン）



図 3.1.9 利用者の乗車の様子
(栗東市民体育館)



図 3.1.10 利用者の乗車の様子
(愛荘町立スポーツセンター)

3.2. アンケート調査の実施

3.2.1. 調査概要

国スポ・障スポライドシェアの認知や評価、今後の利用意向等を把握するため、利用者アンケート、国スポ・障スポ来訪者アンケート、県民WEBアンケートの3種のアンケート調査を実施した。

表 3.2.1 アンケート調査の概要

| 調査 | ライドシェア利用者 アンケート | 国スポ・障スポ来訪者 アンケート | 県民WEBアンケート |
|-------|--|--|---|
| 調査目的 | ライドシェアの利用内容、評価、今後の利用意向等を把握する | 会場までの交通手段、国スポ・障スポライドシェアの認知、利用意向等を把握する | 国スポ・障スポライドシェアの認知、利用状況、地域の移動手段としてのライドシェアのニーズや可能性等を把握する |
| 調査対象者 | ライドシェア利用者 | 国スポ・障スポ来訪者 | 滋賀県民 |
| 調査期間 | 国スポ・障スポ開催期間 2025/9/28～10/6 10/25～10/27 | 国スポ・障スポ開催期間 のうち 9/30、10/5、10/25、10/26 | ①2026/10/24～11/5 ②2026/10/24～11/14 |
| 調査方法 | 配布配信方法 | 車両内にアンケートの二次元コードを掲示(カード持ち出しも可)。ドライバーから協力を依頼。 | 国スポ・障スポ会場内で調査員が手渡しにより配布(調査票はハガキ)。 |
| | 回収方法 | 二次元コードを読み取ってWEBで回答 | 郵送回収、調査員へ直接手渡しまたはWEBで回答 |
| | 配布件数 | 利用者数 179 人 | 1,640 件 |
| | 回収件数(率) | 22 件(12.3%) | 315 件(19.2%) |
| | | | ①WEB 調査会社を通してモニターに配信 ②県民の誰もが回答できる回答フォームにアクセスしての調査(県 HP に掲載。周知について、市町が協力) |
| | | | ①600 件 ②343 件 |

3.2.2. ライドシェア利用者アンケート調査結果

主な調査結果を以下に示す。

問4 日本版ライドシェアを利用した理由

- 「便利だから」が10件で45.5%、次いで「利用してみたかったから」が9件で40.9%、「他に移動手段がなかったから」が8件で36.4%と続いている。
- 「便利だから」「他に移動手段がなかったから」と回答した方が一定数いることから、タクシーの供給の補完等、おもてなし向上に寄与したと考えられる。

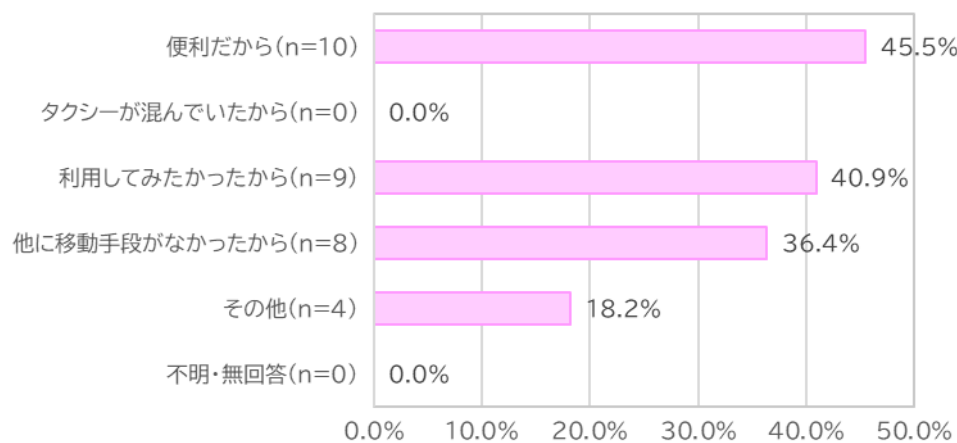


図 3.2.1 日本版ライドシェアを利用した理由

問5 日本版ライドシェアを利用した感想や満足度

- 各項目を比較すると、②運行時間帯、⑦ドライバーの対応の満足度が特に高く、運賃の満足度が低い。

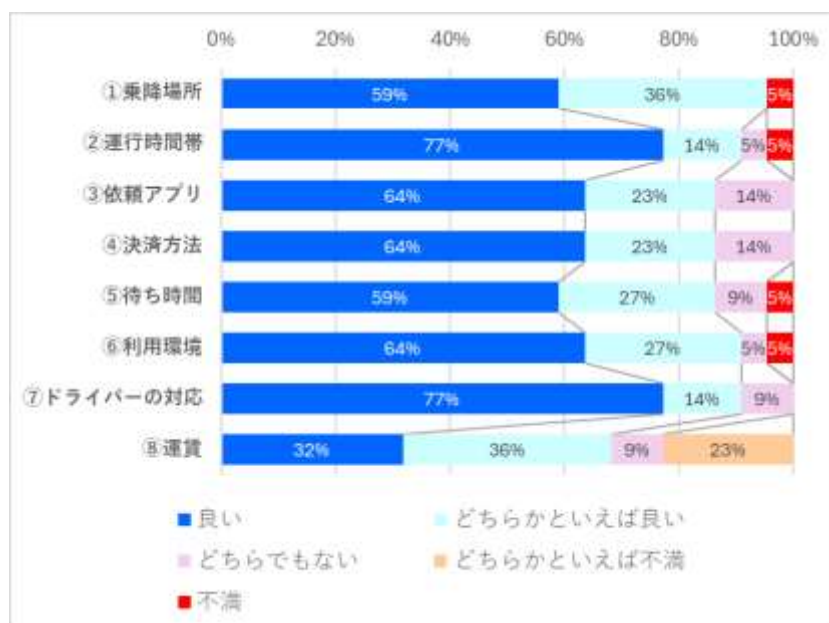


図 3.2.2 各項目の満足度

問6 改善が必要と思う点（3つまで選択）

- 「周知方法」が10件で45.5%と最も多く、次いで「運賃」が7件で31.8%、「台数が少ない」が5件で22.7%となっている。

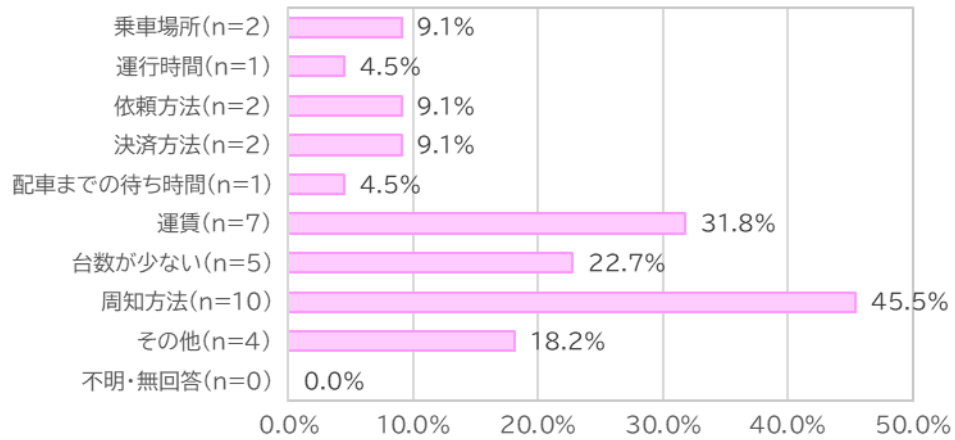


図 3.2.3 改善が必要と思う点

問7 今後滋賀県で同様のライドシェアがあれば利用したいか

- 「利用したいと思う」が18件で81.8%、「わからない」が4件で18.2%となっている。

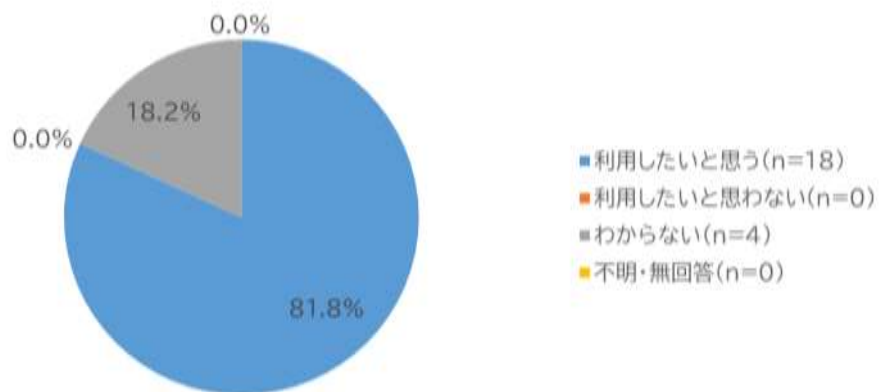


図 3.2.4 今後滋賀県で同様のライドシェアがあれば利用したいか

3.2.3. 国スポ・障スポ来訪者アンケート調査結果

主な調査結果を以下に示す。

問3 会場まで利用した全ての交通手段（該当全て選択）

- 「自家用車」が196件で62.2%と最も多く、次いで「主催者が準備した交通手段」が96件で30.5%、「鉄道」が51件で16.2%と続いている。
- 今回、実証運行した「日本版ライドシェア」は4件で1.3%と少ないものの、一定の利用があった。

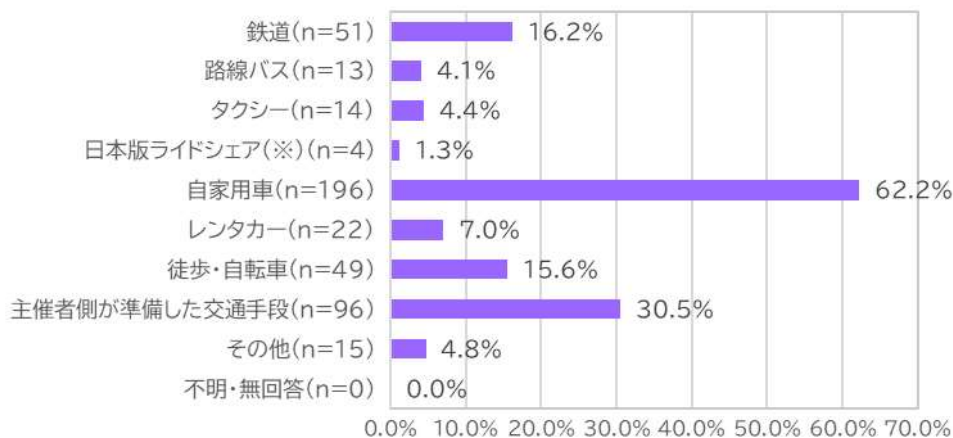


図 3.2.5 利用した交通手段

問4 問3にて回答の、会場への交通手段の満足度

- 交通手段別に満足度をみた場合、「満足」「どちらかといえば満足」を合わせた割合が高い交通手段（満足度が高い交通手段）は「日本版ライドシェア」の75.0%、「自家用車」の66.8%である。
- 一方で、「不満」「どちらかといえば不満」を合わせた割合が高い交通手段（満足度が低い交通手段）は「路線バス」の46.2%、「タクシー」42.8%であった。

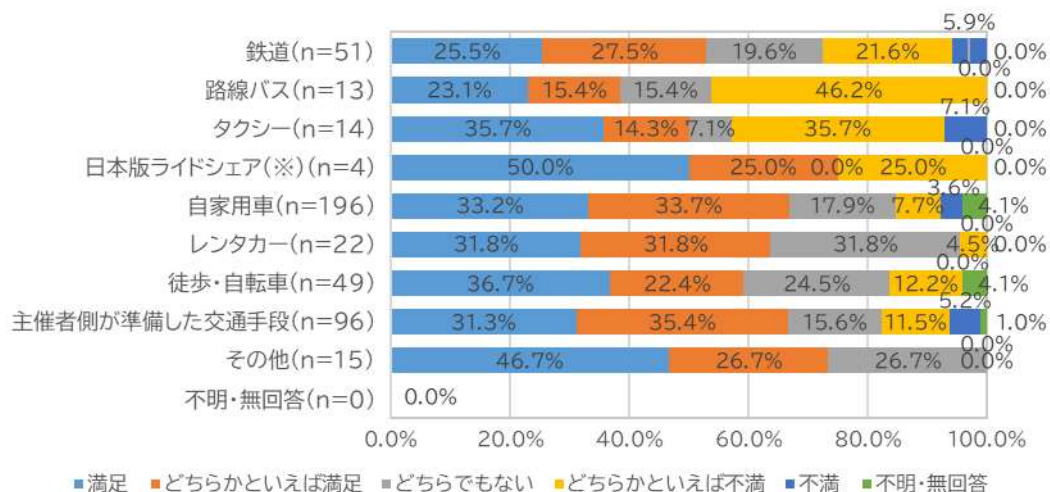


図 3.2.6 利用した交通手段別の満足度

問6 国スポ・障スポで日本版ライドシェアが運行していることを知っているか

- 「知っていて、利用した」が2.5%、「知っていたが利用しなかった」が18.7%と一定認知されていたと考えられる。

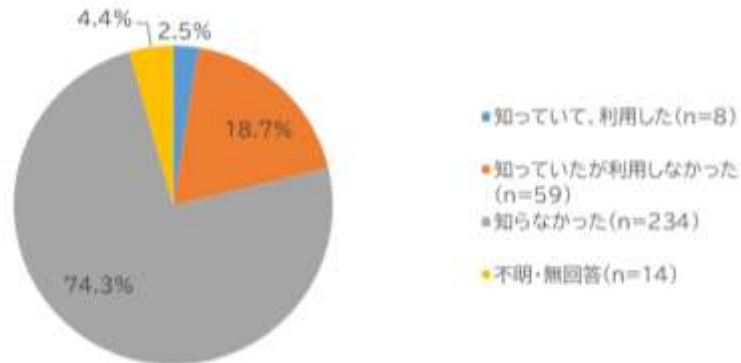


図 3.2.7 国スポ・障スポでのライドシェア運行認知度

問6 副問 問6で「知っていて、利用した」「知っていたが利用しなかった」と回答した方は「日本版ライドシェア」をどこで知ったか

- 「配布されたチラシ」が27件で40.3%と最も多く、次いで「滋賀県のホームページ」が13件で19.4%、「市町からの情報提供 (HP 以外)」が10件で14.9%と続いている。



図 3.2.8 「日本版ライドシェア」をどこで知ったか

問7 今後滋賀県で同様のライドシェアがあれば利用したいか

- 「わからない」が194件で61.6%と最も多く、次いで「利用したいと思う」が71件で22.5%、「利用したいと思わない」が40件で12.7%と続いている。

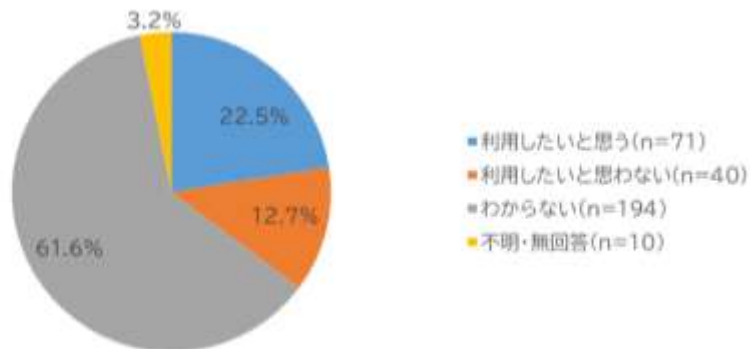


図 3.2.9 今後同様のライドシェアがあれば利用したいか

3.2.4. 県民 WEB アンケート調査結果

主な調査結果を以下に示す。

Q1-2. 【Q1で「した」「今後する予定」と回答した方】競技会場への交通手段を利用しましたか、また利用する予定ですか。(いくつでも)

- 県全体では「自家用車」が最も多く、次いで「徒歩・自転車」、「鉄道」となっている。
- 「自家用車」の割合が最も多いのは「東近江エリア」の14件で82.4%、次いで「甲賀エリア」の17件で73.9%、「湖西エリア」の13件で72.2%である。一方で、「大津南部エリア」では「鉄道」「徒歩・自転車」の回答が多く共に8件で33.3%であった。
- 県民WEBアンケートでは「自家用車」が最も多く、52件で67.5%、次いで「鉄道」が21件で27.3%、「徒歩・自転車」が17件で22.1%となった。

表 3.2.2 競技会場への交通手段（上段：件数、下段：割合）

| | n | 鉄道 | 路線バス | タクシー | 日本版ライドシェア | 自家用車 | レンタカー | 徒歩・自転車 | 主催者側が準備した交通手段(無料シャトルバス、送迎バスなど) | その他: |
|------------|-------|------|------|------|-----------|------|-------|--------|--------------------------------|------|
| 県全体 | 123 | 21 | 2 | 0 | 2 | 72 | 0 | 29 | 14 | 2 |
| | 100.0 | 17.1 | 1.6 | 0.0 | 1.6 | 58.5 | 0.0 | 23.6 | 11.4 | 1.6 |
| 大津南部エリア | 24 | 8 | 2 | 0 | 0 | 6 | 0 | 8 | 2 | 1 |
| | 100.0 | 33.3 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 33.3 | 8.3 | 4.2 |
| 甲賀エリア | 23 | 3 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0 | 3 | 2 | 0 |
| | 100.0 | 13.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 73.9 | 0.0 | 13.0 | 8.7 | 0.0 |
| 東近江エリア | 17 | 1 | 0 | 0 | 1 | 14 | 0 | 1 | 3 | 1 |
| | 100.0 | 5.9 | 0.0 | 0.0 | 5.9 | 82.4 | 0.0 | 5.9 | 17.6 | 5.9 |
| 湖東エリア | 25 | 4 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 13 | 2 | 0 |
| | 100.0 | 16.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 44.0 | 0.0 | 52.0 | 8.0 | 0.0 |
| 湖北エリア | 16 | 2 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 4 | 2 | 0 |
| | 100.0 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 68.8 | 0.0 | 25.0 | 12.5 | 0.0 |
| 湖西エリア | 18 | 3 | 0 | 0 | 1 | 13 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| | 100.0 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 5.6 | 72.2 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 |
| 県民webアンケート | 77 | 21 | 4 | 3 | 1 | 52 | 0 | 17 | 1 | 1 |
| | 100.0 | 27.3 | 5.2 | 3.9 | 1.3 | 67.5 | 0.0 | 22.1 | 1.3 | 1.3 |

Q2. 国スポ・障スポ大会で「日本版ライドシェア」の実証運行を実施していたことを知っていますか？

- 「知っているが利用していない」、「知っていて、利用した」と回答した割合は、合わせて16.0%になっており、一定の認知を図ることができたと考えられる。県民WEBアンケートも同様の結果であった。
- エリア別の認知度を見ると「知っていて、利用した」「知っているが利用していない」を合わせた「知っている」割合が最も高いのは「甲賀エリア」であった。

Q2.国スポ・障スポ大会での「日本版ライドシェア」実証運行認知度

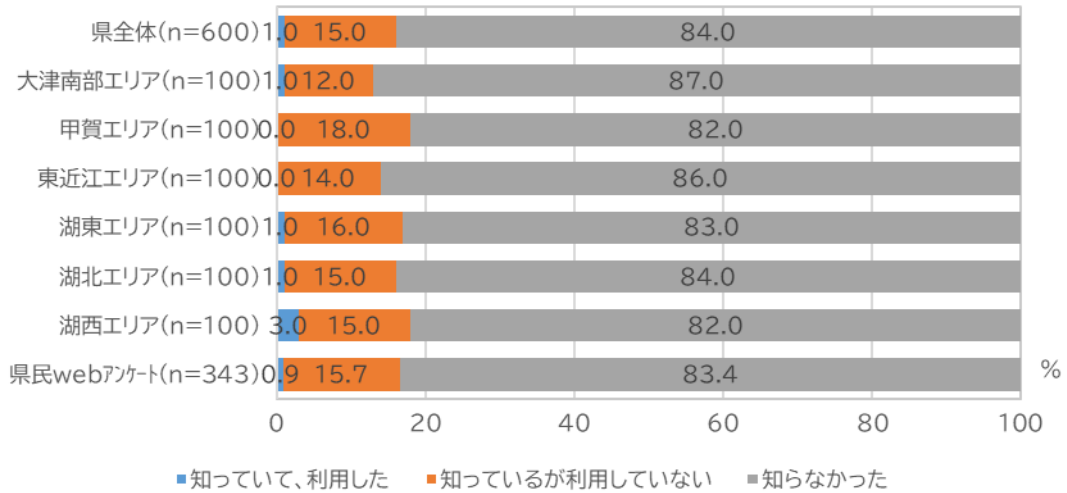


図 3.2.10 国スポ・障スポ大会での「日本版ライドシェア」認知度

Q2-2.【Q2で「知っている、利用した」「知っているが利用していない」と回答した方】「日本版ライドシェア」をどこで知りましたか？（いくつでも）

- 県全体では「滋賀県のホームページ」や「配布されたチラシ」が多い。
- エリア別では、実証運行を実施した「東近江エリア」や「湖東エリア」で、「配布されたチラシ」の割合が40%以上と他のエリアに比べて高い。
- 県民WEBアンケートでは「滋賀県のホームページ」が最も多く、次いで「市町のHP」の順となっており、対象者の方は日頃からホームページで行政の情報提供を確認している傾向にあると考えられる。

表 3.2.3 日本版ライドシェアをどこで知ったか（上段：件数、下段：割合）

| | n | 滋賀県のホームページ | 市町のホームページ | 駅などのポスター | 配布されたチラシ | タクシー会社からの情報提供 | 市町からの情報提供(HP以外) | 知事会見や新聞などの報道 | その他: |
|------------|-------|------------|-----------|----------|----------|---------------|-----------------|--------------|------|
| 県全体 | 96 | 36 | 17 | 18 | 30 | 1 | 10 | 12 | 2 |
| | 100.0 | 37.5 | 17.7 | 18.8 | 31.3 | 1.0 | 10.4 | 12.5 | 2.1 |
| 大津南部エリア | 13 | 8 | 2 | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 100.0 | 61.5 | 15.4 | 23.1 | 23.1 | 0.0 | 7.7 | 0.0 | 0.0 |
| 甲賀エリア | 18 | 5 | 3 | 3 | 4 | 0 | 3 | 4 | 0 |
| | 100.0 | 27.8 | 16.7 | 16.7 | 22.2 | 0.0 | 16.7 | 22.2 | 0.0 |
| 東近江エリア | 14 | 3 | 2 | 0 | 6 | 1 | 2 | 1 | 0 |
| | 100.0 | 21.4 | 14.3 | 0.0 | 42.9 | 7.1 | 14.3 | 7.1 | 0.0 |
| 湖東エリア | 17 | 3 | 3 | 3 | 8 | 0 | 3 | 2 | 1 |
| | 100.0 | 17.6 | 17.6 | 17.6 | 47.1 | 0.0 | 17.6 | 11.8 | 5.9 |
| 湖北エリア | 16 | 8 | 4 | 4 | 6 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 100.0 | 50.0 | 25.0 | 25.0 | 37.5 | 0.0 | 6.3 | 0.0 | 6.3 |
| 湖西エリア | 18 | 9 | 3 | 5 | 3 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| | 100.0 | 50.0 | 16.7 | 27.8 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 27.8 | 0.0 |
| 県民webアンケート | 57 | 23 | 14 | 7 | 7 | 1 | 5 | 10 | 10 |
| | 100.0 | 40.4 | 24.6 | 12.3 | 12.3 | 1.8 | 8.8 | 17.5 | 17.5 |

Q2-3. 【Q2で「知っていたが利用していない」「知らなかった」と回答した方】先程のチラシをご覧ください。「日本版ライドシェア」について関心がありますか。また利用してみたいと思いますか。

- 県全体では「関心がなく、利用してみたいとは思わない」が多く、次いで「どちらかといえば、関心がなく利用してみたいとは思わない」が多いなど、関心度の低さがうかがえた。

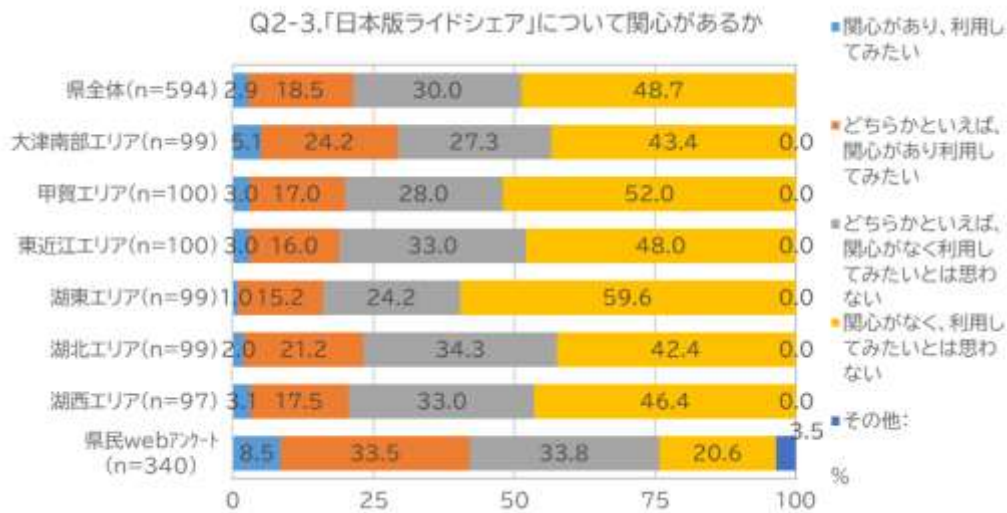


図 3.2.11 「日本版ライドシェア」への関心

Q3. ライドシェアという交通手段を知っていましたか？

- 県全体では「知らない」が最も多く、次いで「聞いたことがある」、「知っている」が多い結果となった。今回ライドシェアの実証運行が行われていた「甲賀エリア」では「知っている」が5件で5.0%、「聞いたことがある」が43件で43.0%と、認知度が他のエリアと比べて高かった。

Q3.ライドシェアという交通手段を知っていたか

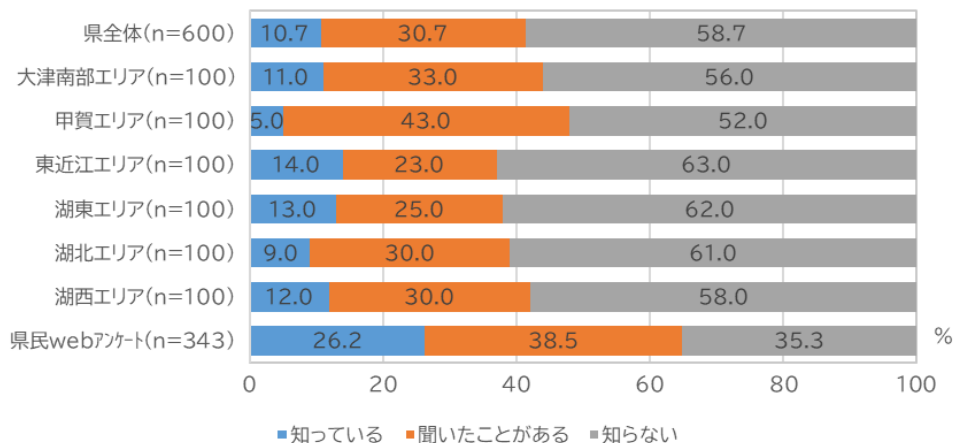


図 3.2.12 ライドシェア認知度

Q4. お住まいの地域等で「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」があったらいいと思う場面があれば、ご記入をお願いします。

- 「公共交通の補完」に関するご意見や、「通院」「買い物」「高齢者等への支援」など、生活に関わるご意見が多く集まった。

Q4.お住まいの地域で「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」を望む場面

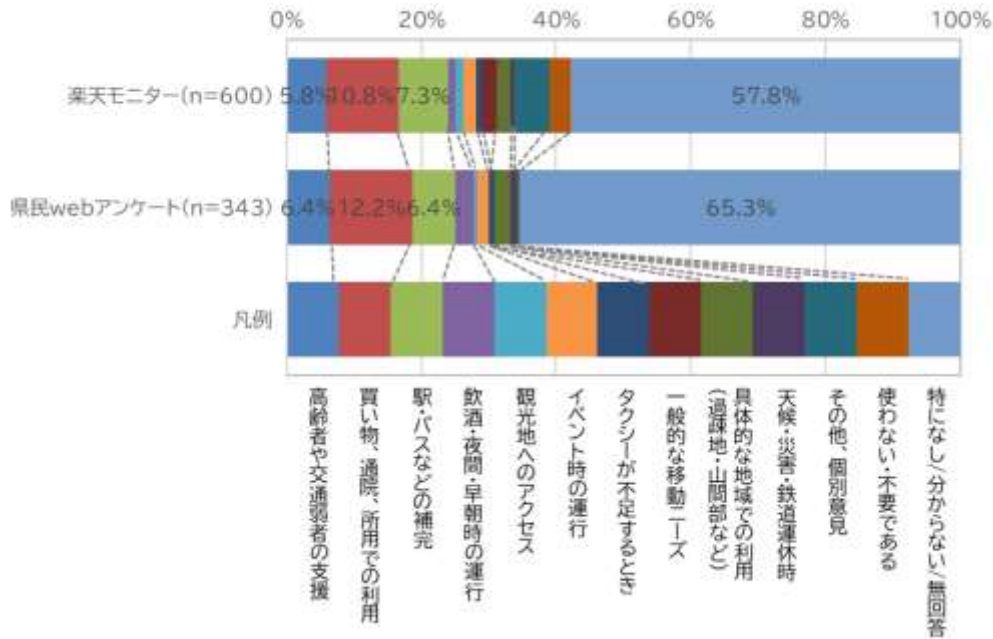


図 3.2.13 意見の分類

Q5. お住まいの地域で、路線バスやタクシーなどを補う手段として、地域の一般ドライバーが運転するライドシェアが運行された場合に、利用してみたいと思いますか。

- 県全体では「将来は利用するかもしれないが、今は利用しないと思う」が最も多く、次いで「今もこれからも利用しないと思う」が多い結果となった。

Q5.地域の一般ドライバーのライドシェアが運行される場合、利用したいか

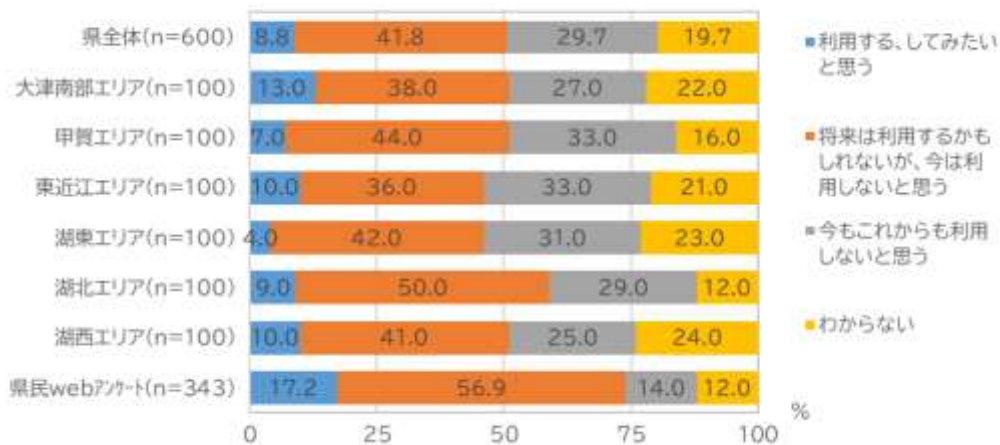


図 3.2.14 一般ドライバーによるライドシェアの利用意向

Q7. お住まいの地域で、路線バスやタクシーなどを補う手段として、地域の一般ドライバーが運転するライドシェアを運行する場合に、ドライバーとして協力することについてどう思いますか。

- 県全体では「協力しない（できない）」「どちらかといえば協力しない（できない）」が多い。一方で、「ぜひ協力したいと思う」「どちらかといえば協力したいと思う」の回答も、合わせて29.1%であり、一定の協力意向が確認できた。

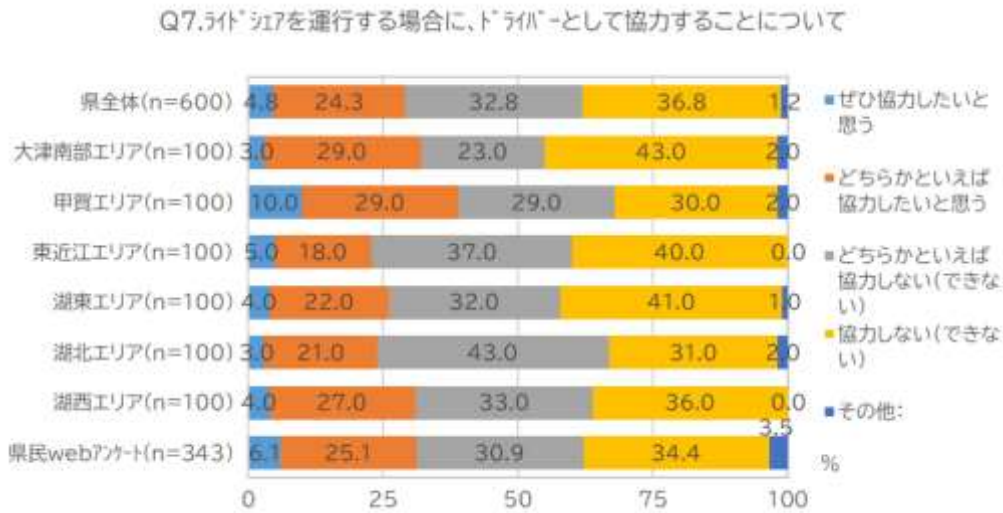


図 3.2.15 ライドシェアドライバーとしての協力意向

Q8. ドライバーとしての協力にあたって、重要と思われるのはどの点ですか。（3つまで）

- 県全体では「賃金」や「事故対応等の安全・安心な管理体制」、「短時間、隙間時間などの柔軟な勤務」の回答が多かった。
- 県民 web アンケートでは「事故対応等の安全・安心な管理体制」、「短時間、隙間時間などの柔軟な勤務」の回答がどちらも5割を超える結果となった。

表 3.2.4 ドライバーとして協力時に重要な点（上段：件数、下段：割合）

| | n | 賃金 | 短時間、隙間時間などの柔軟な勤務 | フルタイム勤務 | 勤務地が近い | 事故対応等の安全・安心な管理体制 | 事業者による車両の準備 | 地域貢献につながること | その他: |
|------------|-------|------|------------------|---------|--------|------------------|-------------|-------------|------|
| 県全体 | 600 | 301 | 217 | 45 | 147 | 282 | 133 | 91 | 9 |
| | 100.0 | 50.2 | 36.2 | 7.5 | 24.5 | 47.0 | 22.2 | 15.2 | 1.5 |
| 大津南部エリア | 100 | 42 | 37 | 8 | 30 | 51 | 17 | 17 | 2 |
| | 100.0 | 42.0 | 37.0 | 8.0 | 30.0 | 51.0 | 17.0 | 17.0 | 2.0 |
| 甲賀エリア | 100 | 59 | 42 | 7 | 20 | 40 | 23 | 17 | 2 |
| | 100.0 | 59.0 | 42.0 | 7.0 | 20.0 | 40.0 | 23.0 | 17.0 | 2.0 |
| 東近江エリア | 100 | 52 | 36 | 10 | 24 | 47 | 23 | 13 | 1 |
| | 100.0 | 52.0 | 36.0 | 10.0 | 24.0 | 47.0 | 23.0 | 13.0 | 1.0 |
| 湖東エリア | 100 | 57 | 26 | 4 | 20 | 39 | 23 | 14 | 3 |
| | 100.0 | 57.0 | 26.0 | 4.0 | 20.0 | 39.0 | 23.0 | 14.0 | 3.0 |
| 湖北エリア | 100 | 46 | 36 | 6 | 32 | 52 | 22 | 17 | 0 |
| | 100.0 | 46.0 | 36.0 | 6.0 | 32.0 | 52.0 | 22.0 | 17.0 | 0.0 |
| 湖西エリア | 100 | 45 | 40 | 10 | 21 | 53 | 25 | 13 | 1 |
| | 100.0 | 45.0 | 40.0 | 10.0 | 21.0 | 53.0 | 25.0 | 13.0 | 1.0 |
| 県民webアンケート | 343 | 151 | 176 | 11 | 71 | 253 | 97 | 69 | 9 |
| | 100.0 | 44.0 | 51.3 | 3.2 | 20.7 | 73.8 | 28.3 | 20.1 | 2.6 |

3.3. 検証結果

国スポ・障スポ日本版ライドシェア実証運行について、以下の①～⑥の項目のもと検証を行う。

表 3.3.1 実証運行検証項目

| 検証項目 | | 指標・実績データ等 | 出典 |
|-------------|------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| ①ニーズ | ・利用実績 ・潜在ニーズ | 運行件数 | 運行実績データ |
| | | 導入後の利用意向 | 各種アンケート |
| ②利便性 | ・サービス内容に対する満足度・感想 | 利用した理由・満足度 | 利用者アンケート |
| | | 利便性に対する乗客の感想 | 事業者ヒアリング |
| ③効果 | ・利用者や事業者の効果 | タクシー事業の効果 | 運行実績データ |
| | ・今後の利用・運行可能な場面 | ライドシェアを利用する場面 | 各種アンケート 自治体調査 事業者ヒアリング |
| ④影響・負担 | ・事業者負担 | アプリの運用面や運行時の安全面等での問題 | 運行実績 事業者ヒアリング |
| | | タクシー事業者の業務負荷等 | 事業者ヒアリング |
| ⑤持続可能性 | ・ドライバー確保 | ドライバー協力意向 ドライバー協力にあたっての留意点 | 各種アンケート |
| | ・交通事業者の持続可能性 | 交通事業者の既存事業への影響 | 事業者ヒアリング |
| ⑥地域交通の確保・充実 | ・地域課題への寄与・地域公共交通での位置づけ | 地域課題への寄与 地域公共交通での位置づけ | 各種アンケート 自治体調査 |

各項目の評価結果の詳細を次ページ以降に示すが、それらをまとめると以下のとおりである。

①ニーズ

- 国スポ・障スポ関連輸送に加え、ホテルからの移動や、観光・イベント、インバウンドなど多様な需要が確認され、タクシーが十分でない場面における活用可能性が示唆された。特に、栗東エリアでは、タクシーアプリユーザーの日常利用も見られ、アプリを前提とする日本版ライドシェアでは、タクシーアプリの普及状況がニーズや利便性に影響すると考えられる。

②利便性

- 乗降場所・運行時間・決済方法等において概ね高い満足度が得られ、全体として利便性が確保された。特に、ドライバーに対する満足度や事前確定運賃は評価された。

③効果

- 売上は概ね純増で、タクシー事業への負の影響もほとんどみられず、多くの来訪者があるなかで、駅から遠い会場やタクシーの少ない地域のタクシーニーズを補いきめ細かに対応することで、おもてなし向上につながった。
- 新たな取組に対するドライバーからの積極的な感想があった。

④影響・負担

- 運行は安全かつ円滑に実施された一方、アプリ導入や機材準備等に係る事業者負担や、運用面での課題が確認された。
- 日本版ライドシェアを初めて実施する事業者が多く、ノウハウ蓄積や課題、可能性を検証する機会となった。

⑤持続可能性

- 一定の条件下での一般ドライバーの協力の可能性が確認され、運行形態を工夫すれば導入の可能性はあるものの、安全管理や収益性を踏まえた安定的な体制構築には工夫が必要と考えられる。

⑥地域交通の確保・充実

- 既存公共交通を補完・代替する交通手段として活用できる可能性があり、特に公共交通が手薄となる限定的な場面等で可能性があると考えられる。
-

表 3.3.2 日本版ライドシェア実証運行評価一覧表

| 検証項目 | 指標・実績データ等 | 評価結果 |
|---|--|---|
| <p>①ニーズ</p> <p>・利用実績</p> <hr/> <p>・潜在ニーズ</p> | <p>◆利用実績（運行実績）</p> <p>①国スポ 4地域9日間160運行</p> <p>②障スポ地域 2地域3日間19運行</p> <hr/> <p>◆導入後の利用意向（各種アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者アンケート：81.8%（便利であった。既存公共交通が不便だから） ・来訪者アンケート：22.5%（便利そう。公共交通が不便だから） ・県民アンケート：[モニター]利用する・してみたい8.8%、将来利用するかもしれない41.8% [WEB]利用する・してみたい17.2%、将来利用するかもしれない56.9% | <ul style="list-style-type: none"> ・国スポ・障スポ会場への移動に加え、観光やビジネス等それ以外の目的による利用等、全体として一定の利用実績が確認された。特にタクシーアプリが普及している栗東地域では、国スポ・障スポ関連以外の利用も多く、草津駅周辺を起終点としたニーズが確認され、地域の移動ニーズを補ったことが実績を伸ばす要因となった。 ・また、甲賀地域および愛荘地域においては、観光地やイベント会場への輸送といった利用が確認された。 ・今後については、「③効果」における「利用・運行可能な場面」に整理したとおり、イベント開催時や既存の公共交通では対応が難しい地域・時間帯など、公共交通の利便性が十分でない場面において、ライドシェアの活用可能性があることが確認された。 |
| <p>②利便性</p> <p>・サービス内容に対する満足度・感想</p> | <p>◆利用した理由（利用者アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・便利だから（45.5%）、他に移動手段がなかったから（36.4%） <p>◆満足度（利用者アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所・運行時間帯・決済方法・待ち時間・車内環境（ドライバー対応含む）では80%以上が「良い」「どちらかと言えば良い」と評価 ・運賃は68%が「良い」「どちらかと言えば良い」であったが、他の項目に比べて不満の割合が高い。 <hr/> <p>◆利便性に対する乗客の感想（事業者ヒアリング）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前確定運賃のため、利用者・運転士の双方にとって精算が楽 | <ul style="list-style-type: none"> ・今回の実証運行における乗降場所や運行時間帯、決済方法、待ち時間、車内環境（ドライバー対応を含む）については、概ね高い満足度が得られており、全体として利便性は確保された。 ・一方、運賃については、「良い」「どちらかと言えば良い」との評価が一定程度を占めたものの、他の項目と比べると不満の割合が高い。ただし、事前確定運賃である点については、利用者および運転士の双方から、精算が容易で分かりやすいとの評価が得られており、利便性向上に寄与していることが確認された。 |
| <p>③効果</p> <p>・利用者や事業者の効果</p> <hr/> <p>・今後の利用・運行可能な場面</p> | <p>◆タクシー事業の効果（事業者ヒアリング）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行実績の件数は少なく、2種免許ドライバーが従事した事業者では、通常時よりも売り上げが減少した。 ・社員・運転士採用の入口として活用できる可能性を感じている事業者もあった。 <hr/> <p>◆ライドシェアを利用する場面（各種アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や交通弱者の利用、日常生活での利用 ・観光・イベント時など非日常的な利用 <p>◆ライドシェアを利用する場面（事業者ヒアリング・市町アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イベント時など非日常的な利用（比較的規模が大きく公共交通が不便な場所など） | <ul style="list-style-type: none"> ・実証運行により一定の収入が得られており、タクシー事業への影響も限定的であった。 ・一方で、アプリ配車に限定されていること等から、運行実績の件数は多くなく、通常のタクシー業務と比較すると売上が低いと考えられる。 ・このことから、誰が運転士を担うによる違いが、事業収益に影響を及ぼす可能性があることが示唆された。 ・ライドシェア事業は社会的な注目度が高く、2種免許が必要ないため、運転士の採用の入口として活用できる可能性があるとの感想があった。 ・今後の利用・運行可能な場面としては、公共交通の利便性が低い場 |

| 検証項目 | 指標・実績データ等 | 評価結果 |
|-------------|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーがカバーできていない地域、時間帯における小さな需要 ・ 交通空白地域における高齢者の免許返納後の移動手段 | <p>面において可能性が示唆された。利用者アンケートにおいても、将来の高齢者や交通弱者の日常利用、観光・イベント時の利用などが想定されており、バスやタクシーを補完する手段としての活用可能性が確認された。</p> |
| ④影響・負担 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業者負担 <p>◆アプリの運用面や運行時の安全面等での問題（運行実績・事業者ヒアリング）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 問題となるような配車依頼のキャンセルや配車不成立はみられなかった。 ・ 安全安心で問題となるような問題もみられず。 <hr/> <p>◆タクシー事業者の業務負担等（事業者ヒアリング）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ システムやアプリの導入（スマホの対応）、タクシー車両の装備を外す、研修実施による手間が発生 ・ 想定エリア外の遠方からの依頼があり、回送に時間がかかったことがあった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の実証運行においては、アプリの運用面や運行時の安全面において、問題となる事象は確認されなかった。配車依頼のキャンセルや配車不成立といった事案も見られず、運行自体は円滑に実施された。 ・ タクシー事業者からは、一般のドライバーがライドシェアを担うことについては、安全面、品質確保等の面で懸念が示された。 ・ また、タクシー事業者にとっては、配車アプリの導入や対応するスマートフォンの準備、車両装備の調整、研修実施など、一定の業務負担が発生した。また、想定エリア外の遠方から配車依頼があり、回送に時間を要するケースも見られ、運用面での課題として認識された。 |
| ⑤持続可能性 | <ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバー確保 <p>◆ドライバー協力意向（住民アンケート）</p> <p>[モニター]是非協力したい 4.8%、どちらかと言えば協力したい 24.3%（計 29.1%）</p> <p>[web]是非協力したい 6.1%、どちらかと言えば協力したい 25.1%（計 31.2%）</p> <p>◆ドライバー協力にあたっての留意点（住民アンケート）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「安全安心な管理体制」、「賃金」、「柔軟な勤務時間」が重要な点の上位3位 <hr/> <p>◆交通事業者の既存事業への影響（事業者ヒアリング）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の取組みでは、既存事業への影響はなし ・ ドライバー・車両は社用車・社員により確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民アンケートの結果では、約3割が現在または将来においてドライバーとしての協力に前向きな回答であった。協力にあたっては、「安全・安心な管理体制」「賃金」「柔軟な勤務時間」の3点が特に重要視されている。 ・ タクシーや公共交通でカバーしきれない、定常的に発生しない地域・時間帯の小さな需要で、かつ社用車・社員乗務による運行等条件が整えば導入可能性があることが確認された。 |
| ⑥地域交通の確保・充実 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域課題への寄与・地域公共交通での位置づけ <p>◆地域課題への寄与・地域公共交通での位置づけ（事業者ヒアリング調査・自治体ヒアリング調査）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ライドシェアについて今後の輸送手段の選択肢としてノウハウを蓄積できた。 ・ 既存交通が十分でない時間帯・曜日において一定の補完・代替機能を果たすことができた。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 通常のタクシーとは独立した交通手段として位置付けることで、既存公共交通の補完・代替機能を担う可能性がある。 ・ 短期間に導入する自治体は多くないと考えられるものの、大規模イベント時や既存公共交通が手薄となる曜日・時間帯・エリアなど、限定的な場面におけるスポット的な導入については可能性が示唆された。 |

3.4. とりまとめ

～国スポ・障スポ日本版ライドシェア実証運行の取り組み～

取組みの目的と概要

- 運転士不足が深刻化する中、既存の公共交通だけで多様な移動ニーズに応えることは困難で、あらゆる移動手段の活用を検討する中でライドシェアも選択肢の一つと考えています。
- そこで、全国から多くの方が来訪する「わたSHIGA 輝く国スポ・障スポ」では、タクシーの供給量が不足する可能性があり、おもてなし向上のため、ライドシェアの実証を行い、その効果や持続可能性を検証しました。

■ 運行期間
＜国スポ＞ 9/28①・10/7② ＜障スポ＞ 10/25③・27④

■ ライドシェア実証運行周知用ポスター



駅や会場でポスターを掲示。また案内人がチラシを配布し、来訪者にわかりやすく案内

ライドシェア実証運行の実施


■ ライドシェア運行の様子



4市町で、4事業者参画のもと実施

水口スポーツの森
手原駅

■ ライドシェア運行実績



合計179件運行

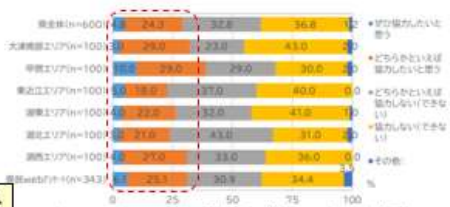
エリア別の運行件数

観光、ビジネス、生活移動等国スポ障スポ目的以外の運行もあり

運行区間の内訳

ライドシェア実証運行の評価検証（各種調査結果より）

| 検証項目 | 評価結果 |
|--------------|---|
| ① ニーズ | ・ 利用実績 ・ 潜在ニーズ ・ 国スポ・障スポ関連輸送に加え、駅発着や観光・イベント目的の利用などの実績が確認され、 公共交通が不便な地域・時間帯での活用可能性 が示された。 |
| ② 利便性 | ・ サービス内容に対する満足度・感想 ・ 乗降場所や運行時間帯、決済方法、待ち時間、車内対応などは概ね高い満足度 が得られ、全体として利便性が確保されていた。 ・ 一方で運賃への不満は相対的に多いものの、 事前確定運賃は精算が容易で分かりやすい との評価が得られた。 |
| ③ 効果 | ・ 利用者や事業者の効果 ・ 今後の利用・運行可能な場面 ・ 公共交通の利便性が低い場面など、 公共交通の補完的な移動手段としての活用可能性 が確認された。 |
| ④ 影響・負担 | ・ 事業者負担 ・ 安全面やアプリ運用において大きな問題は確認されず、キャンセルや配車不成立もなく 運行は円滑に実施 された。 ・ 一方で、 アプリ導入や機器準備、研修などに一定の事業者負担が生じた ほか、遠方からの配車依頼による回送時間の増加など運用上の課題も確認された。 |
| ⑤ 持続可能性 | ・ ドライバー確保 ・ 交通事業者の持続可能性 ・ 住民アンケートでは 約3割がドライバー協力に前向きな回答 で、協力の条件として安全管理体制・賃金・柔軟な勤務時間が挙げられた。 ・ 既存交通が対応しにくい地域・時間帯の 小規模需要に対し、導入可能性 であることが確認された。 |
| ⑥ 地域交通の確保・充実 | ・ 地域課題への寄与・地域公共交通での位置づけ ・ 通常タクシーとは独立した交通手段として 既存公共交通を補完・代替する可能性 が示された。 大規模イベント時や公共交通が手薄となる時間帯・エリアなど、限定的な場面での導入可能性 も示された。 |



ライドシェアドライバーの協力意向（住民アンケート結果）

今後の方向性

イベント時や既存交通が対応しにくい地域・時間帯の小規模需要での活用可能性が確認されました。一般住民の協力可能性もありますが、地域交通を支える手段としての活用にあたっては、地域の実情を踏まえ、地域交通ネットワーク全体の検討が必要。