

シリーズ勉強会『地域の公共交通とまちづくりを考える』
第24回「ピンポイントテーマディスカッション」その5

ライドシェアは地域交通の 救世主となり得るか？

令和7年10月

北勢線とまち育みを考える会

シリーズ勉強会 第5クール 「ピンポイントテーマディスカッション」

- 第1クール 地域交通の基礎知識の習得
- 第2クール 基礎知識に基づいたテーマディスカッション
- 第3クール 個別テーマにフォーカスしたディスカッション
- 第4クール 地域の将来像を見える形で表現してみる
- 第5クール **ピンポイントテーマディスカッション**

今日のディスカッションのテーマは・・・

諸外国ではライドシェアによる移動が当たり前になっているところもあるようですが、日本では一部解禁されたものの、あまり一般化していません。インバウンド観光客が解禁されたライドシェアではなく、いわゆる白タクを利用しているニュースなどを目にすることも多く、ライドシェアに対してあまり良くない印象を持っている人も多いようです。日本ではなぜ普及しないのか、どこに問題があるのか。

今日はこの話題で議論してみたいと思います。

今日の本題に入る前に
まずは先月の第20回JCOMMのご報告

第20回JCOMMのご報告

第20回JCOMM

第二十回 日本モビリティ・マネジメント会議 The 20th Japanese Conference On Mobility Management

2025.9/12 (Fri)-13 (Sat)

札幌コンベンションセンター

札幌市白石区東札幌6条1丁目1-1

特別会議場・大ホール ほか

札幌市営地下鉄東西線 「東札幌駅」徒歩8分

第20回JCOMM プログラム

番組

9月12日(金) (1日目)

09:30 開場

10:00 開催地企画「他分野との共創による移動の確保やMMの取り組み」

12:00 昼休み

13:00 OPセッション「20年のJCOMMの歩みとこれから」

15:00 ポスター発表A

16:15 企画S1「公共交通の未来を考える ～ピンチをチャンスに～」

17:35 JCOMM賞受賞式

18:20 1日目セッション終了

18:30 意見交換会

9月13日(土) (2日目)

09:00 開場

09:30 口頭発表

10:45 ポスター発表B

12:00 昼休み

13:15 ポスター発表C

14:30 企画S2「ドライバー不足、交通空白」

16:15 (配置換え)

16:20 クロージングセッション

16:50 閉会

第20回JCOMM ポスター発表A

PA21	池田直隆(株式会社南紀白浜エアポート)	空港主導の観光×交通の高度化を実現するAIオンデマンド交通
PA22	牧野玲子(株式会社豊田中央研究所)	<u>バス利用者対話集会における拡大型良循環サイクルの展開 ―地方公共交通の課題解決に向けた住民主体の持続的な活動をめざして―</u>
PA23	畠山洋平((株)博報堂)	モビリティ人材育成から、地域の価値創出へ ― ヒトとマチの動かし方研究会UgoQの取り組み ―
PA24	松田龍児(北勢線対策室)	<u>北勢線を未来につなぐ ―ナローゲージ鉄道での今後の在り方検討にむけた調査―</u>
PA25	河合啓太郎(株式会社オリエンタルコンサルタンツ)	「すざか市民バス」の路線再編等を柱とした利便増進施策の実施について
PA26	海老名謙(宇都宮市総合政策部交通政策課)	<u>LRT開業とバス路線再編を契機とした沿線高校・大学向けモビリティ・マネジメント</u>
PA27	加藤稔菜(宇都宮市総合政策部交通政策課)	<u>LRT開業とバス路線再編を契機とした大規模モビリティ・マネジメント「MOVE NEXT UTSUNOMIYA」</u>
PA28	北浜謙一(トヨタ自動車株式会社)	当事者性を生み出すバス路線再編のプロセス
PA29	山崎基浩(公益財団法人 豊田都市交通研究所)	<u>継続的な利用促進策による効果とその変遷</u>
PA30	金載烈(EYストラテジーアンドコンサルティング(株))	人口減少時代の地域幸福度向上に貢献する三重県玉城町の「元気バス」

第20回JCOMM ポスター発表C

PC11	堀正樹(大谷大学社会学部コミュニティデザイン学科)	<u>モビリティミックスの実現に向けたゲーム型MMの実践 ―京都府京丹後市での取組から―</u>
PC12	山原けい(筑波大学 システム情報工学研究科)	モビリティの潜在価値を最大化するプラットフォームや人材の要件に関する研究
PC13	薬師寺美奈(岡山大学大学院環境生命自然科学研究科)	<u>来場手段の転換と店舗への立ち寄りを同時に促すワンショットTFPの提案とその効果検証―Jリーグの試合観戦者を対象として―</u>
PC14	織田渚颯(筑波大学大学院 システム情報工学研究群)	脱炭素先行地域でのモビリティ・マネジメントにおける動機付け効果の検証 -太陽光発電・地域公共交通への態度に着目して-
PC15	竹本彩乃(和歌山大学観光学研究科博士後期課程)	北山村における交通路線の再構築と合意形成のプロセス
PC16	星野明日美(筑波大学大学院システム情報工学研究群)	奥入瀬溪流における自動運転バスのラッピングの検討プロセスと観光客の評価
PC17	原文人(北勢線とまち育みを考える会 (ASITA))	<u>軽便鉄道博物館の保存電車 「モニ226」 リニューアル工事</u>
PC18	和田敦(トヨタ自動車(株)未来創生センター)	<u>移動困難者を抽出する個人属性の特定 ～福祉交通の導入要否に関する2地区の調査分析から～</u>
PC19	竹内稔(EYストラテジーアンドコンサルティング(株))	持続可能な地域交通の将来像をどう描いていくべきか？ ～地域公共交通計画の詳細分析から見える、「アップデート」への課題～
PC20	井原雄人(早稲田大学スマート社会技術融合研究機構)	世代間を渡るモビリティ・マネジメント教育～宮城県女川町での実践

北勢線対策室の発表

内容:

「三岐鉄道北勢線の今後の在り方基礎調査」報告書のエッセンス

発表者:

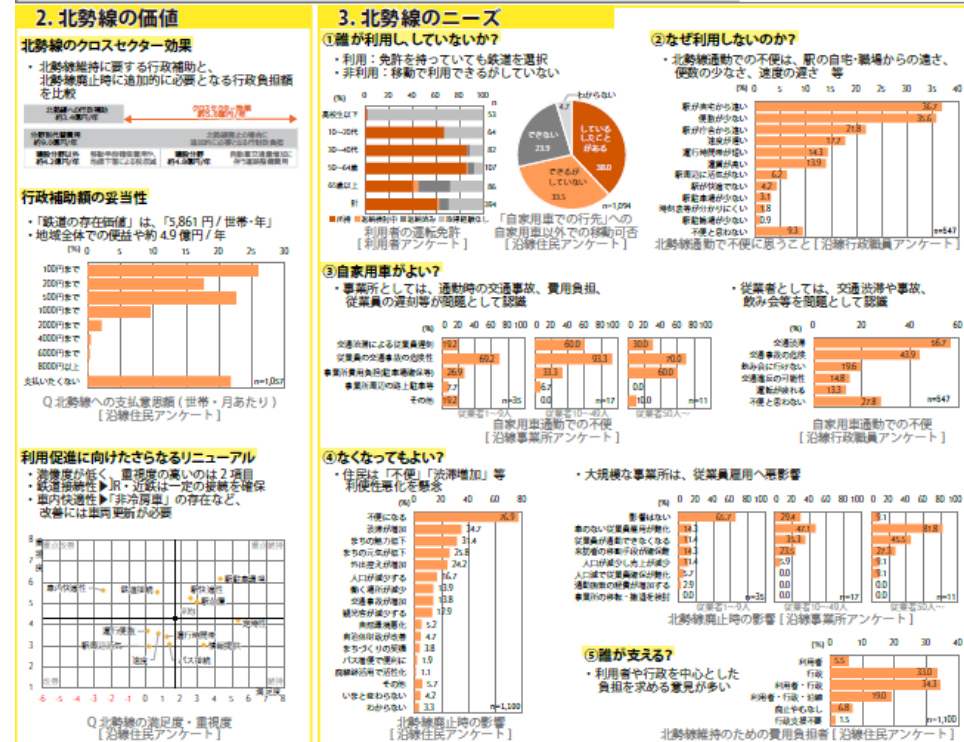
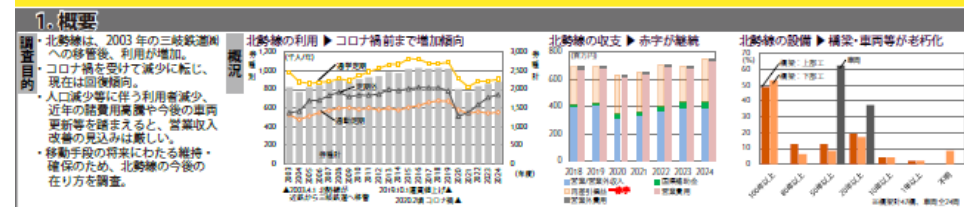
北勢線対策室、名城大学、三岐鉄道と、業務を請け負った中央復権コンサルタツの共同発表

代表発表: 松田 龍児(東員町)

北勢線を未来につなぐ

ナローゲージ鉄道での今後の在り方検討にむけた調査

北勢線対策室 松田 龍児・森山 宏実・山口 昌博・伊藤 昭人・川面 英之
名城大学工学部 松本 孝正
三岐鉄道 西澤 隆生
中央復権コンサルタツ 山本 良徳・山根 優太・山本 優里



第20回JCOMM ポスター賞

第20回JCOMM ポスター賞

	発表ID	発表者	題目
代表理事賞	PA24	松田龍児(北勢線対策室)	<u>北勢線を未来につなぐーナローゲージ鉄道での今後の在り方検討に向けた調査ー</u>
専務理事賞	PB32	植村和仁(宇治田原町まちづくり推進課)	<u>利用を増やせ！担い手を増やせ！ー地域公共交通危機に挑む京都府宇治田原町ー</u>
エコモ財団賞	PC07	早内玄(名古屋大学)	地域モビリティに関する市民との対話ツール「モビろく」の提案
エコモ財団賞	PB06	田中皓介(京都大学大学院)	<u>「クルマやだ、つまないもん」～移動時に子供がみる世界の多様性を考える～</u>
エコモ財団賞	PC44	樋渡剛志(札幌市立山の手南小学校)	<u>札幌市内全小学校への拡大的展開を見据えたMM教育の実践的取組</u>

北勢線対策室の発表が
ポスター発表の最高賞、代表理事賞を受賞

代表発表：原 文人



前回のディスカッションまとめ

みなさんが考えた
北勢線定期外利用を増やす方策

市民団体だけでもできそうなこと

- ・ イベント列車の計画実施

地方公共団体が動けばできそうなこと

- 運賃無料（低額均一運賃）デーの実施
- 免許返納者（高齢者）の運賃割引
- 福祉バスとの連携強化
- 駅前にレンタカー、カーシェアの誘致

事業者が前向きにならないとないといけないこと

- 通学定期の区間外利用の割引、無料化
- 定期的(季節毎)なイベント列車の運行
- サイクルトレイン(自転車専用車両)
- 駅に図書館など公共施設を併設
- 沿線飲み屋で電車利用者割引(飲み屋割引乗車券)

こんなことも考えたらどうだろうか

- 免許返納率アップ策とのコラボ
⇒警察予算で公共交通利用教室の開催
- 日中専門の運転士養成（運転要員の確保）

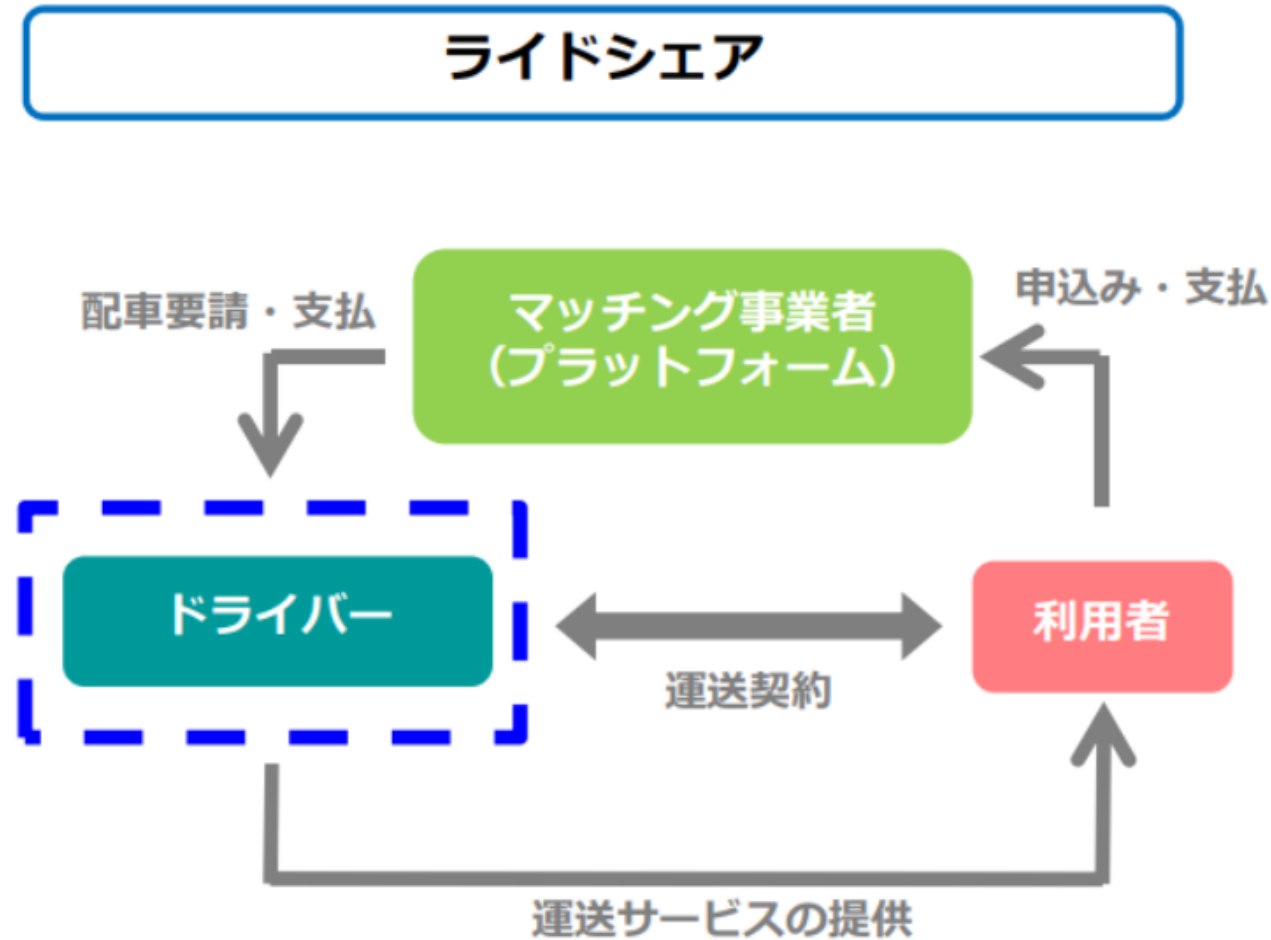
話題提供プレゼンテーション

ライドシェアとは？
まずは基本事項を整理してみます

「ライドシェア」って何だ？

日本では「ライドシェア」呼んでいますが、英語では、“Ridesharing”と言い、ウェブサイトやモバイルアプリを介し、専用の貸切車両を運転する**運転手と乗客をマッチング**させるサービスを指します。

「ライドシェア」の仕組み



出典：国土交通省ウェブサイト

ライドシェアの起源？

もともとは、カープールと呼ばれる相乗りが起源とされ、1970年代半ばに流行りはじめました。カープールは1990年代頃には大学生の間で人気がありましたが、当時はまだ包括的な技術は開発されておらず、大きな広がりとはなっていませんでした。ライドシェアリングプログラムが1990年代後半にインターネット上に登場してから、広がりを見せはじめました。

ライドシェアはいつ始まった？

現在のような「ライドシェア」は、2009年に設立された
ウーバーが、2010年頃からに米カリフォルニア州サンフ
ランシスコで配車サービスを開始したのが始まりとされて
います。

その後、Lyft、Wingzなどのアプリが登場し、アメリカなど
多くの国々で、今やライドシェアの利用が一般化してきて
います。

公共ライドシェアと 日本版ライドシェア

道路運送法では認められていない有償の運送ですが

日本では、有償の旅客輸送事業は**事業用自動車**で**第二種運転免許を持った乗務員**によって運行されることが道路運送法によって定められています。しかし、地域によっては必要とされる交通サービスが十分に提供できていない現状があり、この状況を鑑みて、それを補完するために地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送を一部認める方向に動き出しました。

まずは限られた地域での実証実験から

政府の基本姿勢としては、ライドシェアの解禁には慎重姿勢でした。しかし、**過疎地域における移動手段の確保**の問題は深刻で、「過疎地（特区）」に限定したライドシェア型公共交通の実証実験という形で「自家用有償旅客運送」が各地で始められました。

過疎地のライドシェアと都市のライドシェア

ライドシェアの当初の実証実験では過疎地の最低限の移動手段確保を主目的としていました。一方、都市部におけるタクシーの供給不足が大きな問題となっており、こうした都市部におけるライドシェアの解禁を求める声に対して部分的に解禁されたのが都市型ライドシェアの、いわゆる「日本版ライドシェア」です。

日本版ライドシェアはまずは4区域でスタート

日本版ライドシェアのスタート

2024年4月から東京、京浜、名古屋、京都の4区域

- ・ タクシー台数の供給不足の解消策の一環
- ・ タクシー事業者の管理の下で自家用車、一般ドライバーによる有償運送事業実施

自治体等主導の「公共ライドシェア」も解禁

公共ライドシェアも解禁へ

2024年4月から過疎地域型のライドシェアとして、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシー事業と自家用有償旅客運送との一体的な提供）を可能とする「公共ライドシェア」解禁の通達が出されました。

自治体等が主導して地域の自家用車や一般ドライバーを活用する有償運送の制度として導入されることになりました。

ライドシェアは何が問題なのか？

利用者の安全性

安全教育が徹底されたタクシーとは違って、一般ドライバーが乗客に危害を加える可能性があり、海外では暴行や誘拐といった犯罪も発生しています。車内は密閉空間であるため、乗客が危険な目に遭った際に逃げにくいという側面があります。ドライバーによる犯罪リスクへの不安は、利用者にとって大きなデメリットです。

ドライバーの質

ライドシェアのドライバーは一般の個人であるため、**運転技術や知識、接遇態度にばらつき**があります。

タクシードライバーのような専門的な知識や技術が必ずしも求められないため、**質の保証が難しい**点が問題視されています。

保険と補償

運転事故が発生した際の**保険適用や補償**について、適切な制度が不可欠です。

海外ではライドシェア運営会社が事業用保険を適用するシステムもありますが、日本では**万が一の事故の際の補償のあり方がきちんと確立されていません。**

ドライバーの労働条件

ドライバーから見たデメリットとして、働く場所や時間の制限が多く、自由な働き方がしにくい点や、副業程度の収入しか期待できない点が挙げられます。**乗客から危害を受ける可能性**や、**乗車拒否されるリスク**もあります。

ライドシェア事業者とドライバーの関係を雇用契約とするか業務委託契約とするかによって、ドライバーの労働者としての保護や「自由な働き方」が影響を受ける可能性があります。

車両の安全性

使用車両の安全性への不安も利用者のデメリットです。

国土交通省は、ライドシェア車両の点検期間をタクシー車両と同様に短縮するよう通達しており、タクシー車両と同レベルの車検が求められます。

既存の事業者のテリトリーを侵す

既存のタクシーより安価で利用できるとなれば、**タクシーからライドシェアに顧客が移ってしまう**ことも考えられます。安い料金であれば公共交通の顧客も奪われかねません。

そこでタクシー業界などは基本的にはライドシェア解禁には反対の姿勢だったのですが、運転手不足の問題が大きくなり、**共栄共存の道**を探りだしたのが昨今の状況です。

法整備の課題

日本国内で有償のライドシェアサービスを展開するには、**既存の法律の整備（改正など）**が必要です。

現在の日本の法律では、営業許可がない個人が自家用車を使って有償で運送する「白タク」は原則禁止されています。ライドシェアがもたらす利便性とは裏腹に、安全性や法的な保護、労働条件の面で多くの課題を抱えていますが、これらに対応した法整備もまだ充分ではありません。

ディスカッションのテーマ・・・1
ライドシェアは積極的に進めるべき？
慎重に対応した方が良い？

ディスカッション・1 ライドシェアを積極的に推進すべき？

ライドシェアには便利な良い点がたくさんあるものの、解決されていない課題も多くあることが見えてきました。

そんなライドシェアを課題を克服しながら積極的に推進すべきとお考えですか。それとも導入せざるを得ない特段の事情がある場合を除いて、慎重に対応した方が良いとお考えですか。

ディスカッションのテーマ・・・2
ライドシェアに何を期待する？
ライドシェアの何が一番心配？

ディスカッション・2ー1 ライドシェアへの期待する点は？

ライドシェアには色々メリットがあることが分かりました。

みなさんは**どのようなメリットに期待**を持っていますか。そのメリットがどのような社会的課題を解決してくれるものと期待されていますか。

ディスカッション・2ー2 ライドシェアの心配なことは？

ライドシェアには色々な問題点も指摘されています。

みなさんはどのような問題点が一番気がかりでしょうか。

導入に積極的になれないとしたら、その足かせとなる課題はどのようなことですか。

ディスカッションのテーマ・・・3
いなべ地域ではどのようなライドシェアを
導入すれば良いのか？

ディスカッション・3 いなべ地域のライドシェアは？

いなべ地域にライドシェアを導入するのであればどのような形のものが良いでしょうか。

地域の規模、特性に見合ったライドシェアを考えてみましょう。

次回もピンポイントテーマディスカッションをやる予定です。

次回6回目の題目は、

「自動運転技術で交通の未来は明るい？」です。

自動運転技術が進歩すれば運転手不足や交通事故などの多くの交通問題が解決されるように考えていらっしゃる方も多いようですが、本当に大丈夫でしょうか。次回のディスカッションは、自動運転技術の現状と将来見通しを一緒に考えてみたいと思います。