

北陸における「日本版ライドシェア」の現状と普及に向けた課題

調査研究部 主任研究員 辻野 秀信



① 「日本版ライドシェア」の現状

(1) はじめに

2024年4月に「日本版ライドシェア」が解禁されてから約1年半が経過した。当初は東京特別区や京都市など4区域で試験導入され、今ではすべての都道府県で正式に導入されている。ライドシェア導入にあたっては、安全面の問題など課題が残っているものの、都市部や観光地でのタクシー不足を解消するとともに、地域での交通弱者に有益な新しい交通手段となることが期待されている。

『北陸経済研究』では、2024年3+4月号で北陸におけるMaaS^{*1}（マース「Mobility as a Service」）の現状について取り上げたが、今回、MaaSを構成する一要素となった新しい移動サービス「日本版ライドシェア」に焦点を絞って、これまでの経緯と普及に向けた課題について考えてみたい。

(2) 「日本版ライドシェア」とは

ライドシェアとは、一般ドライバーが自家用車を使って、タクシーのように有償で乗客を送迎するサービスである。これまでは、営業車両として緑ナンバーの登録許可を受けていない、いわゆる「白タク」行為に該当するため禁止されていたのだが、タクシー事業者による運行管理を前提とする形で「日本版ライドシェア」が解禁された。

タクシーとの大きな違いは、第2種運転免許を保有するプロのドライバーではなく、第1種運転免許の一般ドライバーがマイカーを使用して乗客を送迎することである。使用される車にはタクシーの屋根の上に見られる『行灯（あんどん）』のようなものではなく、ライドシェアの表示と「自家用車活用事業」のステッカーを貼ることが運用ルールとなっている。

事前にスマートフォンの配車アプリによる予約が必要で、タクシーのように流し営業や駅待ちちはできない。現状の運用方法では予約手配から料金の収受

図表1 「日本版ライドシェア」で使用されている車両（富山交通株式会社の例）



※1 旅行者や地域住民の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス

までをスマホアプリで完結し、基本的に電話での予約や現金のやり取りは行わない（一部地域を除く）。

ライドシェアは、移動に関するシェアリング・エコノミーの中でも車両そのものをシェアするカーシェアとは異なり、一般ドライバーの車に同乗する仕組みで「移動」をシェアする。ドライバーは自らの空き時間や移動のついでに収入を得ることができ、利用者は移動手段の選択肢が増える利点がある。

（3）「日本版ライドシェア」が注目を集める背景

① タクシー業界の人手不足、ドライバーの高齢化

タクシードライバー数は、ここ20年で見ると約4割以上も減少している。それに加えてタクシー会社で働くドライバーの平均年齢は60.2歳であり（「令和6年賃金構造基本統計調査」、5歳階級で見ると「70歳以上75歳未満」の割合が最も多い（石川、福井は「70歳以上75歳未満」、富山県は「65歳以上70歳未満」が最多）。

今後この年齢層のドライバーがリタイアしていくことを考えると、ドライバー不足はさらに進行すると思われる。新たにタクシー業界に入ろうという若い人材も少なく、人手不足と高齢化が進行している。

② コロナ禍による需要の急減と、その後の需要回復でタクシー不足に拍車

コロナ禍で最も打撃を受けた業種の一つにタクシー業界があることに異論はないだろう。行動制限や飲食店での酒類の提供が一時なくなったことなどで、タクシー業界では需要の急減に陥った。タクシードライバーが歩合制の給与体系ということもあり、「稼げなくなった」ことで離職するドライバーが増え、2020

年以降ではおよそ20%減少している。

一方、コロナが終息して以降、人々の移動が急回復したに加え、円安が追い風となって、外国人観光客（インバウンド）が過去最高を更新するペースで増え続けており、タクシーの需給バランスの悪化に拍車をかけている。

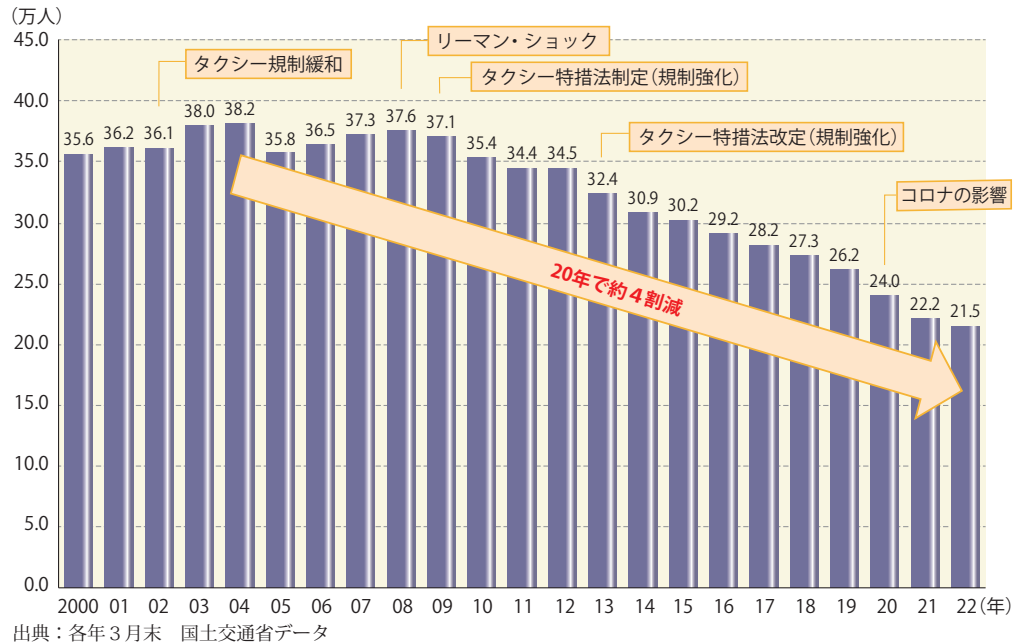
③ タクシー業界における「2024年問題」

急激な需要の増減に対応しきれないだけでなく、2024年4月に施行された労働時間規制、いわゆる「2024年問題」も移動サービス全体に大きな影響を及ぼしている。トラックドライバーを中心とした貨物運送業の時間外労働が制限されたことで、物流における人手不足が表面化しているが、タクシーやバスなどの旅客運送業においても労働時間の制約がドライバー不足を慢性化させる要因となっている。

（4）海外のライドシェアとの違い

ライドシェアは海外の方で早くに普及している。特に、北米やオーストラリア、中国などで広く浸透しており、一般ドライバーが乗客を運ぶ光景が日常

図表2 全国のタクシー事業のドライバー数の推移（個人タクシーを除く）



図表3 北陸地域におけるタクシードライバー数の推移
—運転者証交付数（個人タクシーを除く）の推移

	2020年 3月末	2021年 3月末	2022年 3月末	2023年 3月末	2024年 3月末	2020年→ 2024年	平均年齢
富山	1,077	980	892	855	850	▲21.1%	61.3
石川	2,321	2,154	2,021	1,898	1,879	▲19.0%	63.1
福井	1,109	1,030	980	939	912	▲17.8%	63.3

図表4 「日本版ライドシェア」と「海外プラットフォーム企業によるライドシェア」との主な違い

項目	日本版ライドシェア	海外のプラットフォーム企業によるライドシェア
事業主体	タクシー事業者	プラットフォーム企業
ドライバー	・一般ドライバー ・第2種免許を持たない タクシー会社の一般社員	・一般ドライバー ・第2種免許保有の プロのドライバー
ドライバーの契約形態	タクシー会社と雇用契約	個人事業主
事故発生時の 責任の主体	タクシー会社	プラットフォーム企業 (ドライバーに業務用 保険加入を義務化)
時間帯の制限	あり	なし(基本的に24時間)
料金水準	タクシー料金と同水準	ダイナミックプライシング (変動料金)が一般的

的に見られる。これらの国々では、スマホアプリなどを介して、プラットフォーム企業が一般ドライバーと乗客をマッチングさせるサービスが定着している。

プラットフォーム企業としては、外食産業のデリバリーサービスを日本でも展開している「Uber(ウーバー)」が代表的な存在で、次に中国の「滴滴出行(ディディ・チューシン)」が続いており、世界各地で競合している状態である。プラットフォーム企業は、アプリを介して乗りたい人と乗せたい人を結び付けるマッチングサービスなどの仲介がメインで、あらかじめライドシェア事業者に登録したドライバーが、自家用車を利用して顧客を送迎する。

プラットフォーム企業の運用の特徴に挙げられるのが、ドライバーの評価が星の数で表示される「評価システム」である。飲食店を点数で評価する仕組みと同様に、乗客は乗車時の体験を通してドライバーを星で評価する。ドライバーは良い評価をたくさんもらうことで次の仕事につながり、乗客も次に安心して利用できる仕組みになっている。一方で、ドライバーの側も乗客を評価する仕組みとなっており、低評価を受けて利用規約に違反していると判断された場合は、乗客においてもアカウントが停止される可能性がある。これにより、ドライバーも安心して運転できるように対策が整えられている。

日本では、道路運送法による規制が厳しく、一般ドライバーと乗客をマッチングさせるサービスは

認められていない。あくまでもタクシー事業者の管理下においてタクシーを補完する位置づけであることが特徴的である。インバウンド需要に対応する観点からすると、海外で広く普及しているライドシェアと仕様の異なる日本のライドシェアは、使い勝手が良いとは言い難いだろう。多くの外国人旅行者はUberなどのようなプラットフォームを通じ

て移動することに慣れており、日本国内でこれらのサービスが自由に利用できない現状は、特に観光地における移動の利便性を損ねる要因になるとも考えられる。

しかし、仮に日本において海外同様にプラットフォーム企業が自由にライドシェア・マッチングサービスを展開するようになった場合、既存のタクシー事業者が乗客を奪われ、経営難に陥る可能性がある。特に人口が少ない地方においては、タクシーは公共交通の最後の砦ともいえる存在であり、事業者の衰退はすなわち交通空白地の拡大を意味する。結果として、地域の移動インフラの利便性が損なわれ、高齢者や車を持たない住民の日常生活に大きな支障をもたらすことになりかねない。そのため、タクシー事業者の管理のもとで地域の実情に即して運用される「日本版ライドシェア」という独自の制度設計は、安全性の確保や地域交通網の維持、そして中小事業者の経営安定を図りつつ新たな移動サービスの選択肢を提供するという点で、一定の合理性を備えているといえる。

(5)「日本版ライドシェア」の運用形態

「日本版ライドシェア」は、導入が検討された段階で既存のタクシー業界への影響を最小限に抑えるため、運行時間帯や稼働台数が地域ごとに規制されている。地方においては、原則として金曜と土曜の午後4時台～翌日午前5時台に、区域内のタクシー

台数の5%を上限に運行が許可されている。また、雨天時には1時間に5mm以上の降水量が予報される時間帯とその前後1時間の範囲で、ライドシェア車両の台数制限が緩和され、運行可能になるケースもある。

「日本版ライドシェア」による一般ドライバーの活用は、タクシー事業者にとってはドライバーの不足を補うだけでなく、繁忙期と閑散期の波を平準化し、業務効率や従業員の働きやすさを向上させるために重要な役割を果たすことが期待される。一方で一般ドライバーから見ると、タクシーが不足している地域や時間帯での運行のみが認められているため勤務時間も限られる。副業でも十分対応が可能である一方で、働く場所や時間が制限されるため、自由な働き方が難しいことが、デメリットとして考えられる。

② 北陸における「日本版ライドシェア」の現状

(1) タクシー事業者の参加状況

ライドシェアに参加するタクシー事業者は増加傾向にあり、全都道府県に広がっているが、国土交通省が公表している営業区域ごとの「日本版ライドシェア」の参加状況を見ると、大都市ほど事業への参加率が高く、地方ほど低い状況がうかがえる。

① 首都圏先行エリア

2024年4月の解禁から1年の時点で東京エリア

では「日本版ライドシェア」への参加が138事業者で最多となっている。地域における総タクシー事業者数は307事業者であり（図5）、約45%の事業者が「日本版ライドシェア」に参加している。そのほかの先行地域を見ていくと約4割が参加済みという結果になっている。

② 富山・金沢エリア

地方においては、都市部と比べて「日本版ライドシェア」の導入に慎重な動きがみられる。その背景には、「メリットが見いだせない」「事業として採算がとれないのではないか」といった懸念があり、多くの事業者が「日本版ライドシェア」への参加に二の足を踏んでいる現状がある。

北陸地域では、全国的に見ても比較的早い段階から制度活用に向けた動きが見られた。富山市エリアでは、2025年5月23日に「日本版ライドシェア」の運行が許可され、10業者中の1社、富山交通株式会社が地域でのライドシェアサービスを開始した。「日本版ライドシェア」を軌道に乗せるためには、確実に採算がとれるだけの需要が見込まれることに加え、スマホアプリによる配車やキャッシュレス決済など、デジタル対応力が求められる。富山交通では、既にタクシー車両へのタブレット端末の搭載が進んでおり、キャッシュレス決済にも対応できる体制を整えていたことから、ライドシェア運用への移行も比較的スムーズに進んだ。

続いて金沢市でも、2025年3月末の時点で29事業者中8事業者(28%)が参加を表明。特にタクシー

図表5 「日本版ライドシェア」の先行4地域、北陸地域におけるタクシー事業者の参加状況

		2024年										2025年			ライド シェア 参加 事業者	地域の タクシー 事業者	参加率
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月				
「日本版 ライドシェア」 先行4地域	東京(特別区・武蔵野・三鷹)	74	7	13	5	0	0	0	30	3	4	1	1	138	307	45.0%	
	神奈川(京浜)	29	5	2	7	0	0	0	1	0	0	0	0	44	107	41.1%	
	愛知(名古屋)	5	8	0	4	2	0	6	0	0	0	0	0	25	68	36.8%	
	京都(京都市域)	16	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	21	63	33.3%	
北陸地域で 「日本版 ライドシェア」 を運営する タクシー事業者	富山(富山)	—	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	10.0%	
	石川(金沢)	—	6	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	29	27.6%	
	福井(福井)	—	—	—	—	2	0	2	0	0	0	0	0	4	24	16.7%	
	福井(敦賀)	—	—	—	—	1	0	0	1	0	0	0	0	2	6	33.3%	
	福井(武生)	—	—	—	—	1	0	0	0	0	0	0	0	1	8	12.5%	
	福井(大野・勝山)	—	—	—	—	—	—	—	1	0	0	0	0	1	2	50.0%	
	石川(七尾)	—	—	—	—	—	—	—	1	0	0	0	0	1	3	33.3%	

資料：国土交通省データより作成

需要に供給が追いつかない時間帯に対応する形で、「日本版ライドシェア」の導入が始まった。金沢市エリアでは、全国的に見ても旺盛なインバウンド需要が背景にあり、先行4地域（東京・神奈川・愛知・京都）には及ばないものの、全体の3割近い事業者が参加するなど、地方都市としては高い参加率を示している。

③ 福井エリア

福井県は福井市周辺、敦賀、武生、大野・勝山の4エリアで「日本版ライドシェア」を展開しているが、官民が連携する形で進められている。県はタクシー事業者の参加を後押しするため、ドライバー募集の説明会を主催し、人件費への補助なども含めた支援策を予算化している。

この取り組みには、2024年3月に開業した北陸新幹線敦賀延伸が関係している。北陸新幹線の延伸によって東京・名古屋・大阪方面からの観光客が大幅に増加した一方で、新幹線駅（福井駅・敦賀駅）から観光地や宿泊施設への二次交通の不足が顕在化しているという課題があり、ライドシェアはその交通の隙間を埋める手段として、地域の交通利便性向

上と観光振興の両面で役割が期待されている。

(2) 「日本版ライドシェア」の稼働状況

「日本版ライドシェア」が解禁された当初は、ライドシェアが話題になったこともあって、都市部でドライバー登録が急速に増えたが、地方ではライドシェアドライバーの申し込みが少なく、（正規のドライバー以外の）タクシー会社に在籍する一般社員がライドシェア車両を運行するケースもみられた。

また、全体としては、都市部では比較的稼働率が高いものの、地方では低い傾向が見られる。

東京エリアでは、ドライバー登録者数、運行回数ともにコンスタントに増加している。また、ライドシェアドライバーの稼働が認められた時間帯（「月曜～金曜の7時～10時台」「金曜・土曜の16時～19時台」「土曜の0時～4時台」「日曜の10時～13時台」）における、「日本版ライドシェア」の開始前と開始後のスマホアプリによるマッチング状況を見ると、特に繁忙日・時間におけるマッチング率は上昇しており、タクシーが捕まらないという状況は改善されているようだ（図表6）。

図表6 東京エリアにおけるスマホアプリを通した配車依頼のマッチング率

【日本版ライドシェア開始前】

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	96%	89%	95%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	67%	96%
2時	98%	99%	98%	99%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

【日本版ライドシェア開始後】

	6月23日 月曜日	6月24日 火曜日	6月25日 水曜日	6月26日 木曜日	6月27日 金曜日	6月28日 土曜日	6月29日 日曜日
0時	99%	99%	99%	99%	99%	98%	98%
1時	99%	99%	100%	99%	100%	97%	99%
2時	99%	100%	100%	99%	99%	99%	99%
3時	99%	99%	100%	99%	99%	99%	98%
4時	98%	99%	99%	99%	99%	99%	99%
5時	99%	99%	99%	99%	99%	99%	98%
6時	99%	99%	98%	99%	99%	99%	99%
7時	99%	99%	88%	97%	98%	100%	100%
8時	90%	93%	66%	91%	91%	100%	100%
9時	91%	95%	67%	93%	92%	99%	100%
10時	97%	99%	86%	98%	95%	99%	99%
11時	99%	99%	98%	99%	99%	97%	98%
12時	99%	99%	97%	98%	99%	97%	97%
13時	99%	99%	98%	99%	99%	98%	98%
14時	99%	99%	99%	99%	99%	98%	98%
15時	99%	99%	99%	99%	99%	98%	99%
16時	99%	99%	99%	98%	99%	97%	98%
17時	97%	94%	98%	97%	98%	95%	98%
18時	94%	98%	98%	97%	93%	96%	98%
19時	99%	99%	99%	94%	93%	97%	98%
20時	99%	99%	99%	98%	99%	95%	96%
21時	99%	99%	99%	99%	98%	90%	98%
22時	100%	100%	100%	99%	99%	91%	99%
23時	100%	100%	100%	99%	99%	98%	99%

資料：国土交通省データより引用

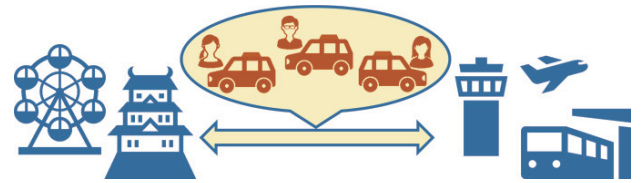
(注) ※右表の赤枠は「日本版ライドシェア」の稼働が認められている時間帯

日本版ライドシェアの運行が認められた
赤枠内の時間帯はマッチング率が大幅に改善

一方、北陸では、都市部と比べ人口が少なく日々の移動需要も限られているため、1人のドライバーが対応する配車の回数はどうしても少なくなりがちである。金沢市エリアでは「運行回数」は2024年12月時点で332回と伸びているものの、「1台1時間あたりの運行回数」は約0.4回と少なく、台数の少ない富山市エリアも1台1時間あたり約0.4回にとどまっている。いずれも地方の中では比較的高稼働の地域であるが、タクシーの標準的な運行回数0.7回に比べると事業採算性が高いとはいえない（図表7）。

福井市エリアは、1台1時間あたりの運行回数が約0.2回とさらに低い。福井県全体では2024年8月の運行開始から25年3月末までの利用件数が8事業者合計で310件と、1日あたり0.7件にとどまっている。県は「タクシー台数が不足する時間帯の補完やドライバー確保の間口を広げる手段として有用」としているが、低調な需要から採算面での課題が指摘されている。

このような状況をみていくと、タクシードライバーと同様に歩合制の給与形態とした場合は、副業



出典：「観光の足対策」（国土交通省「交通空白」解消本部HPより）

としても十分な収入が得られず、ドライバーのやる気を維持するのが難しくなることが予想される。現行の「日本版ライドシェア」の制度では、運行できる時間帯や車両の数などに制限がある場合も多く、こうした制度的な枠組みも地方でのライドシェア稼働を難しくしている一因といえる。

富山市エリアや金沢市エリアでは「日本版ライドシェア」のドライバーに対して、（客待ち時間も給与に反映される）完全時給制を導入し、安定的な雇用と稼働を確保する取り組みが進められている。これは、ライドシェアという新しい業務形態において、収入の不確実性から応募が集まりにくいという課題に対処するもので、地方におけるドライバーの確保とライドシェア運行の継続性を支える体制づくりが図られている。

図表7 北陸地域と、東京・京都エリアなど「日本版ライドシェア」先行地域における稼働状況

		2024年										2025年		
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
富山(富山) 2024年6月7日 から事業開始	新規登録ドライバー ¹	—	—	10	1	2	0	1	1	0	0	3	2	
	時間枠ごとの稼働台数 ²	—	—	30	31	22	16	19	20	28	10	6	7	
	運行回数 ³	—	—	66	149	135	45	95	108	133	51	29	25	
	1台1時間あたりの運行回数 ⁴	—	—	0.2	0.4	0.4	0.2	0.4	0.4	0.4				
石川(金沢) 2024年6月21日 から事業開始	新規登録ドライバー	—	—	16	12	5	5	2	0	2	0	0	0	
	時間枠ごとの稼働台数	—	—	17	32	71	61	91	75	65	106	68	78	
	運行回数	—	—	48	190	275	285	288	385	332	545	598	598	
	1台1時間あたりの運行回数	—	—	0.2	0.4	0.3	0.3	0.2	0.4	0.4				

		2024年										2025年		
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
東京(特別区・武蔵野・三鷹) 2024年4月8日 から事業開始	新規登録ドライバー	773	396	448	292	219	161	249	206	175	252	126	142	
	時間枠ごとの稼働台数	1760	2569	3643	4489	6215	5535	7422	6512	7311	7794	7401	7255	
	運行回数	9828	15361	21830	29378	40312	33321	43472	37911	42322	40352	38052	42677	
	1台1時間あたりの運行回数	1.4	1.5	1.5	1.6	1.5	1.4	1.4	1.6	1.7				
京都(京都市域) 2024年4月8日 から事業開始	新規登録ドライバー	138	81	59	26	30	23	27	12	8	14	3	4	
	時間枠ごとの稼働台数	327	225	428	499	603	572	686	619	523	662	548	525	
	運行回数	2173	2017	2884	3257	3610	3466	4534	3935	3577	3781	3289	3557	
	1台1時間あたりの運行回数	1.0	1.3	1.0	1.0	0.8	0.8	0.9	1.0	1.0				

資料：国土交通省公表データから北陸経済研究所で作成

- (注) 1. 新規登録ドライバー＝（新規登録ドライバー数）－（抹消ドライバー数）
 2. 稼働台数は、時間枠ごとに稼働していた台数の累計（稼働ドライバー数）
 3. 運行回数は、実際に運行した回数の累計（実際に乗客を乗せた延べドライバー数）
 4. 1台1時間あたりの運行回数（参考）タクシーの標準的な運行回数：約0.7回

(3) 北陸における「日本版ライドシェア」 普及に向けた課題

「日本版ライドシェア」は既存のタクシー事業への影響を最小限に抑えるため、タクシー事業者の管理の下で運用されており、無秩序なドライバー参入や過当競争を回避し、地域の交通網を守るための一定の歯止めが機能している。一方で、その制度的枠組みや運行主体の特性から、採算性が見込める都市部にサービスが集中しやすく、地方では導入・普及の動きが鈍くなっているのが実情である。

① サービス認知の向上

特に地方においては、日常的な移動手段の選択肢が限られる中で、ライドシェアの必要性が高まる場面が多く見られるにもかかわらず、実際のサービス提供や利用は限定的である。この背景には、ライドシェアという仕組みそのものが、地域の住民に十分浸透していないという認知の問題がある。特に高齢者を中心に「そもそもサービスの存在を知らない」、「スマートフォンの操作に不安がある」といった声も聞かれ、配車依頼の前提となるスマホアプリの操作に不慣れな高齢層が多い地域では、実際にサービスを利用すること自体が難しいケースが少なくない。

こうした課題を踏まえ、地方においてライドシェアを持続可能な形で定着させるためには、制度の柔軟な運用と、地域に根差した支援策の導入が不可欠である。例えば、ITリテラシーに不安を抱える高齢者層に対しては、配車アプリの操作方法を丁寧に説明する講習会を公民館や地域包括支援センターで定期開催するほか、地域の見守りボランティアや学生が使い方をサポートする仕組みの構築も有効であろう。さらに、スマートフォン操作に限定せず、電話による予約受付や、地元商店・郵便局などを通じたアナログな申込窓口の整備など、ハイブリッド型の利用受付体制を整えることも検討すべきである。

② 共通の使いやすい仕組みづくり

「日本版ライドシェア」はスマホアプリを通じて予約手配・決済を行う。タクシー配車用のスマホアプリは、行き先を指定するだけで料金が表示されるだけでなく、マップ上に示されたエリア内の（ライドシェア車両を含めた）タクシーの動きが可視化され、すぐに来てくれそうかといった状況までもが分かるため、非常に使いやすく感じられる（図表8）。

一方で、スマホアプリを事前に登録しておく必要があり、利用者にとっては手間がかかる。アプリ事業者には「GO」「S.RIDE」「Uber Taxi」などがあり、それぞれが特定の地域やタクシー会社との専属契約を結ぶことで、他社アプリの参入を実質的に阻止するような構図ができあがっているが、地域によって利用可能なアプリが異なるため、利用者が複数のアプリを使い分けなければならず、利便性が損なわれ

図表8 タクシー「GO」の利用画面イメージ



出典：スマートフォンアプリより

る面もある。特に出張者や観光客にとっては不親切な環境となっており、「日本版ライドシェア」のさらなる普及にあたっては、アプリケーションの利便性と全国共通性の確保が重要な課題となる。

■北陸地域において「日本版ライドシェア」に連携しているタクシー配車用のスマホアプリ
富山市エリア：「GO」
金沢市エリア：「GO」「S.RIDE」「Uber Taxi」
福井県4エリア：「GO」

したがって、国が中心となってアプリの共通仕様や相互運用性を定めるとともに、交通・移動データの安全管理体制を構築することが求められる。これにより、利用サービスの標準化と利用の拡大が実現され、「日本版ライドシェア」の信頼性と利便性が高まることが期待できる。

③ 柔軟な需給バランス調整が課題

供給側においても、既存のタクシー事業者との役割分担を明確にし、サービスのすみ分けを図ることが求められる。例えば、タクシー事業者が「車両不足」や「配車困難」を宣言した時間帯に限りライドシェアを稼働させる、あるいは深夜や交通空白地域など既存事業者がカバーしづらい領域をライドシェアが担う、といった制度運用の弾力化が効果的である。実際に富山市などでは、夜間帯や郊外での利用に限定する形でライドシェア運用が拡大しており、一定の成果を挙げつつある。

■富山エリアにおける利用時間拡充の例

当初はタクシー需要が拡大すると見込まれる金曜日と土曜日の午後4時台～翌日の午前5時台までを対象として導入が進んだが、富山市では通院などの依頼によるタクシー需要が集中する「平日午前」を運行する時間帯として拡充。

また、「おわら風の盆」開催期間中、タクシー車両の不足が見込まれることに対応するため、イベント時における「日本版ライドシェア」の活用（供給車両数・時間帯の拡充）も見られる。

（大都市部以外の地域における時間帯の拡充はあまり例がない）

④ ドライバーの確保

地方ではドライバーの確保自体が大きな課題とな

る。人手不足に悩まされるタクシー業界だが、その状況は都市部と地方とは全く異なる。人口密度が低く、乗車頻度も少ない地域では、ドライバーの報酬が十分見込めず、「日本版ライドシェア」参加をためらう傾向が強い。こうした状況に対応するためには、福井県に見られるように自治体が地域交通予算の一部を活用し、ライドシェア運行への補助金を支給するなどの支援策を講じる必要がある。例えば、医療機関や介護施設と連携した移動支援サービスとして位置づけることで、福祉予算との一体運用も可能となり、制度の持続性を高める効果が期待される。

さらに、こうした取り組みを通じて地域住民が移動支援に関わることで、将来的にタクシードライバーや移動支援員といった職種への関心が高まり、労働力の裾野拡大につながる可能性もある。高齢化が進む中で地域交通を維持するためには、「移動の担い手」を確保する視点はますます重要となるだろう。

以上のように、地方におけるライドシェアの導入・普及には、単に制度を整備するだけでなく、地域住民の特性や生活実態に根ざした柔軟なアプローチが不可欠である。全国一律の画一的な制度導入ではなく、地域全体が工夫を凝らしながら、タクシー・公共交通・ライドシェアを含めた「地域交通の最適化」を目指すことが重要である。

地方は人口減少と高齢化により、地域交通の維持が困難になりつつある。地方の交通インフラは住民の生活を今後も持続できるかという根幹にかかわる問題であり、交通空白地帯や交通弱者問題解決のためにも、地方におけるライドシェアサービスの普及は、これからの社会で避けて通れない重要なテーマになるであろう。



出典：「地域の足対策」（国土交通省「交通空白」解消本部HPより）