

ライドシェアとは：タクシーの営業資格を持たない一般のドライバーが、配車専用のアプリ等を提供するプラットフォーム事業者の仲介により、自家用車に他人を乗せて目的地へ運び、報酬を得る（＝営利目的で運送を提供する）ことを可能とする仕組み。

ライドシェアの市場動向(Global)：「ライドシェア」は、利便性の高さから世界各地で急速に普及し、利用者は2016年1.25億人から2019年には2.75億人へ、コロナ後の2022年には3.2億人へと増加している。

また、米国のUber、Lyft、中国のDiDi、エストニアのBoltのようなシェアリングエコノミー企業が誕生している。第1位のDiDiは年間197億ドル、2位のUberが140億ドルと、両社で全体の収益の8割以上を占めている（2022年）

日本版ライドシェアは …… タクシー運転手不足＝市民の移動手段不足の補完として制度化

2023年12月20日第3回デジタル行財政改革会議にて方針決定 → 翌年3月29日付国交省通達により発布

＊全国各地で深刻となっている地域交通の課題を踏まえ、ライドシェアの課題に対応し、地域の自家用車や、一般ドライバーを活用した新たな運送サービス開始を決定

＊国交省通達(2024-03-29)。。。「現状のタクシー事業では不足している移動の足を、**タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う仕組みを創設する**」、「**タクシーが不足する地域、時期、時間帯において**、地域の自家用車やドライバーを活用して有償運送に係る道路運送法第78条第3項を規定」

道路運送法第78条第3項の規定により、申請者の許可基準、運行の許可条件等が決められている。

- 1.使用する自家用車：登録車両情報を事業者が管理、**ライドシェアの車であることの表示、事業者名の表示**
- 2.ドライバー：第1種または第2種運転免許保有、**従事前2年間無事故&免許停止処分無し**。事業者による研修を受講
- 3.運行管理：事業者が運行管理、車両整備管理を実施
- 4.運行形態：
 - ① 利用者と事業者の間で運送契約が締結され、**事業者が運送責任を負う**
 - ② 運送の引き受け時に**発着地が確定している運送**であること
 - ③ 運送引き受け時に、**自家用車活用事業（ライドシェア）による運送サービスであることを、利用者の事前承認を得ていること**
 - ④ **運賃及び料金は、事業者の事前確定運賃制度に準ずること**
 - ⑤ **運賃・料金の支払い方法は、原則キャッシュレスによる方法であること**
 - ⑥ 運送サービスの**発地または着地の何れかが、事業者の許可を得ている営業区域内**であること

図-1：世界のライドシェアユーザー数の推移

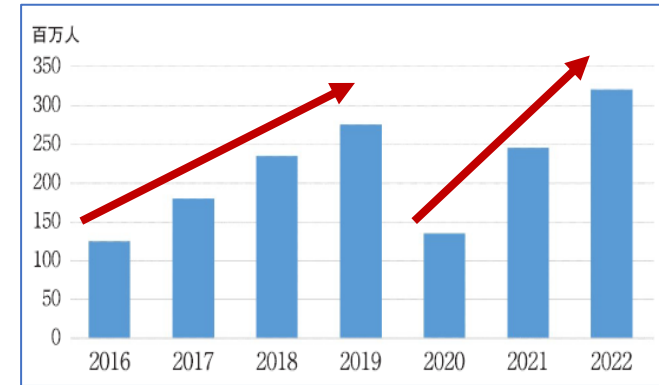
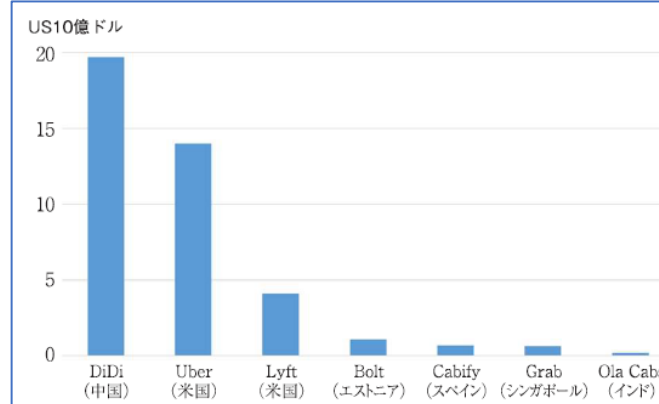


図-2：2022年のライドシェア企業の収益

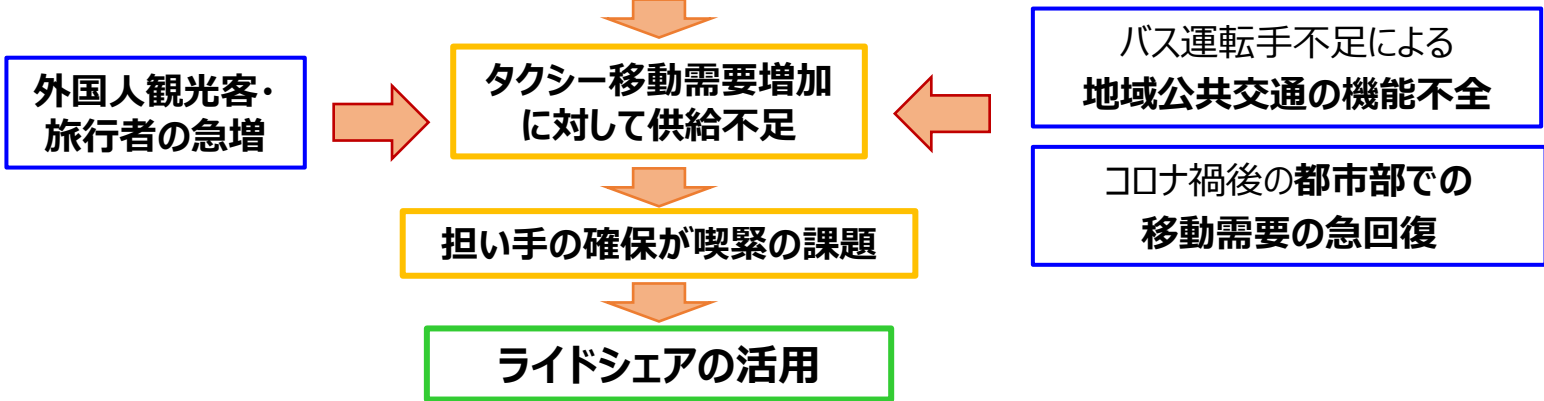


出典：「海外のライドシェアの現状」太田充亮、国際交通安全学会誌Vol.49 No.2

背景として ... タクシー業界の現状と問題点

* 収益状況： 2005年から2020年の15年間に56%減少し、1兆円を下回るレベルまで低下。

* タクシー運転手不足： 2016年から2022年の6年で7.5万人減少。
特にコロナ禍でのドライバー離職者が急増。



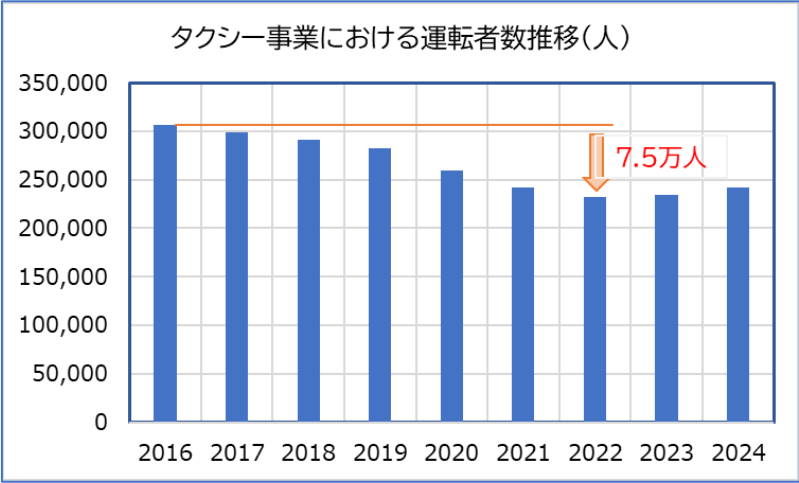
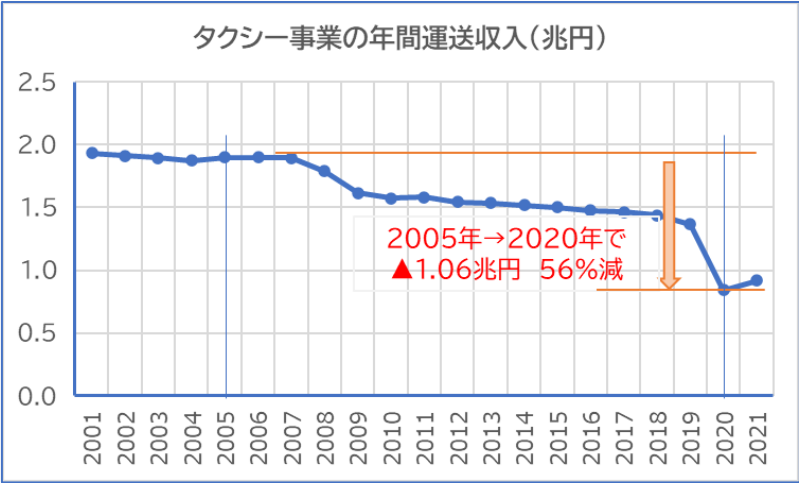
日本版ライドシェアの普及レベル

* 2025年8月時点で日本版ライドシェアを活用している地域数（交通圏）は146、実施タクシー事業者は2,996社と広がり、大都市部では45%の事業者が日本版ライドシェアを活用している。

日本版ライドシェアの実施事業者数			2025/8/17時点	
交通圏	実施地域数	実施事業者数	総タクシー事業者数	総事業者数に占める割合
大都市部	12	518	1,143	45.3%
その他地域	134	491	1,853	26.5%
全体合計	146	1,009	2,996	33.7%

* 札幌や埼玉県南中央などでは、5割以上の事業者が参加し、平日の退勤時～深夜や週末の夜間～早朝のマッチング率の向上を狙ったライドシェアの活用が図られている。

交通圏名		実施事業者数	総タクシー事業者数	総事業者数に占める割合	事業開始時期	適用時間帯	登録ドライバー数	稼働台数	運行回数
大都市部の事例	北海道／札幌	30	46	65%	R6.6.22	①木～日：16時～20時台 ②土・日：0時～4時台	133	1,030	6,331
	埼玉／県南中央	34	64	53%	R6.5.31	①火～金：0時～9時台 ②金土日：17時～6時台	304	10,236	47,080



出典：第1回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会・交通体系分科会物流部会合同会議・資料-1

神奈川県版ライドシェア：「かなライド」の紹介

三崎市での実証実験

1日の運行イメージ

県央交通圏

小田原交通圏

湘南交通圏

京浜交通圏

Kanagawa Prefectural Government

図：神奈川県におけるタクシーの営業区域



* 神奈川県は、京浜交通圏の三浦市で実証実験を実施（2024年4月～12月）

* 油壺、三崎港、城ヶ島など観光地、海釣り場など多数あるが、鉄道駅は、京浜急行の「三浦海岸」と「三崎口」の2駅のみ

* バスが観光客の主な足となるが、比較的早い時刻に終バスとなる

★配車アプリは、Taxi-GOを活用

実証期間中の利用実績

- * 1か月の利用回数は平均123回、1日平均4.3回
- * 曜日別では金・土曜の利用が多く、平日の利用も一定程度ある
- * 時間帯別では、設定された時間帯のどの時間帯でも使われている
- * 配車マッチング率は、前年同期間の60%から、ライドシェア実施で78%に向上

車両の点検



* 始業点検：ドライバーがブレーキの利きなどをセルフチェック

業務開始（遠隔点呼）



* タクシー会社とビデオ通話を繋ぎながら、アルコールチェックや体温測定などを行い、運行可能かをチェック

待機



* 自宅を基本として、配車があるまで待機

配車依頼～成立



* 利用者が「GO」アプリを使って配車依頼。ドライバーが依頼を受け取り、配車成立。

乗車～支払



* ドライバーが利用者を目的地まで送り届け。支払いについても、アプリ内で完結（Cash Less決済）

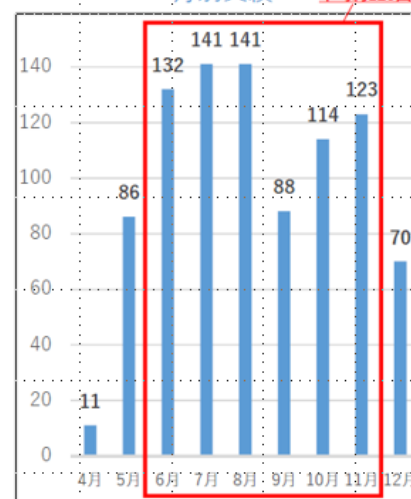
業務終了（遠隔点呼）



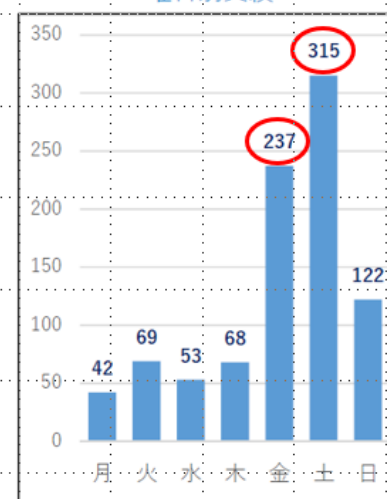
* 再度、業務前と同様に、ビデオ通話を繋ぎながら点呼を実施して、終了

月別実績

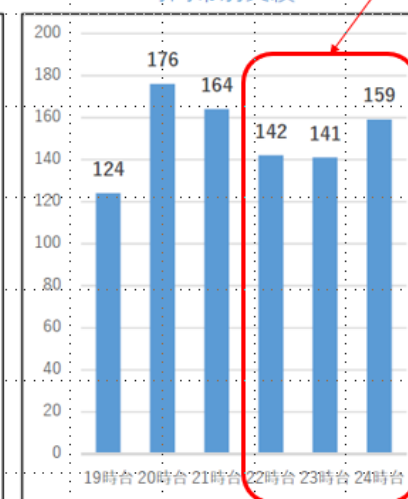
平均約123回



曜日別実績



時間帯別実績

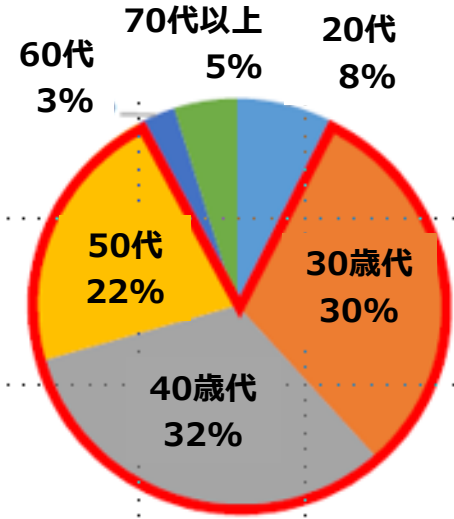


Kanagawa Prefectural Government

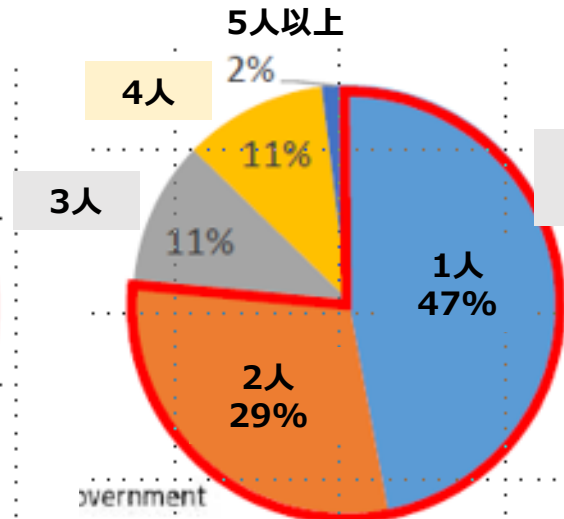
神奈川県版ライドシェア：「かなライド」・・・ 三崎市での実証実験の反響

＊ 神奈川版ライドシェア検討会議による利用者アンケート結果(N=102)から、利用者の実態と今後の利用意向の高いことが読み取れる。

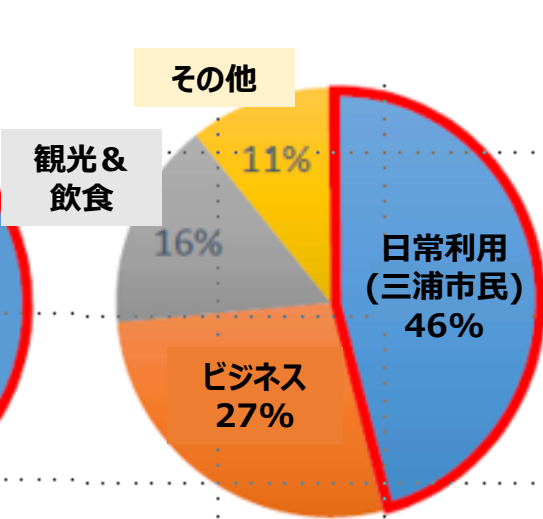
「年齢層」



「利用人数」



「利用目的」



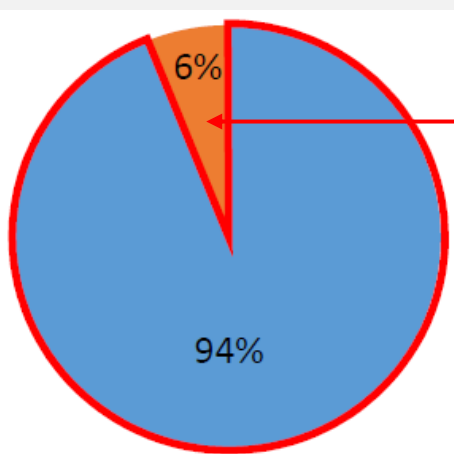
「かなライド」利用者 & 利用実態：

- ＊ 30歳代～50歳代の利用で80%以上
- ＊ 利用人数は、1人利用が半数近くと多く、2人での利用が29%、3人以上のグループでの利用が約1/4。
- ＊ 利用目的では、三浦市民の日常利用が46%と多く、ビジネス27%、観光飲食16%が続く。

「かなライド」利用者の意識：

- ＊ 「かなライド」の料金が一般タクシーと同額料金であることに抵抗はない
- ＊ 今後の利用意向も96%と高い

利用料金に対する受容性



「かなライド」がタクシーと同額は高いと思う

「かなライド」とタクシーは同額でよいと思う

今後のかなライドの利用意向



一般市民の反応：

- ＊ 但し、一般向けアンケート（三浦市民73%）では、「かなライド」の認知度が93%あるにも拘らず、「利用したいと思う」人の割合が46%と半数を切っている。
- ＊ その理由として、「ライドシェアの安全性に懸念があるため」、「アプリでの操作が煩わしい」、「現金決済が出来ないため」等が挙がっており、今後「事故ゼロ実績」や分かりやすい使い方の広報などが必要。

「かなライド」ドライバーの反応：

- ＊ 「なおお客様との会話が楽しい」、「お客様に会うまでと降車地に着くまでは緊張する」といった感想と共に、待機時間(拘束時間)への対価を求める声も出ている。