

日本版ライドシェアが開始された。今後、移動の足が不足する千葉県において、ライドシェアがどのように展開されるか、そして公共交通機関としての活用を巡る議論がどのように進むか、注目される。

6月8日、千葉市と四街道市で「日本版ライドシェア」の運行が始まった。これは、タクシー会社が運行管理を担いつつ、一般ドライバーやその車両を活用して有償で旅客を送迎するもの。ただし、日本では、既存タクシー事業者への配慮や安全管理の観点から、運行事業者やエリア、時間帯などを限定した独自のかたちになっている。主に都市部や観光地におけるタクシー不足の解消を目的に、4月に東京23区や京都市などの4区域で先行導入され、今回、千葉交通圏を含む8区域で追加導入された。

東京圏のタクシードライバー数をみると、2010年以降減少しており、千葉県は約7.6千人と最も少ない(図2)。今回ライドシェアが導入された千葉交通圏では、週末の深夜帯に約110台のタクシーが不足しており、運用を希望するタクシー事業者6社に対して、最大55台の枠が用意された。

タクシーのみならずバス等でも担い手不足が深刻であり、地方を中心に十分な公共交通の提供が難しくなっている。農林水産政策研究所が2月に発表した食料品アクセス困難人口の割合¹をみると、千葉県では、全国と同様、高齢者の4人に1人が買い物難民となっている(図3)。

これまで進められてきた公共交通を支える取り組みとして、デマンド型交通の導入がある。デマンド型交通は、基本的に利用者の予約があった場合のみ運行する乗合制の公共交通であり、乗降用の停留所間を要望に応じて運行する形や指定エリア内におけるドア to ドア運行などがある。その利便性や柔軟性の高さから導入を進める自治体は多い。県内でも活発に運用されており、2023年3月末時点で27市町、38区域が導入している(図4)。

ただし、デマンド型交通の多くは、利用者が増えるほど運行台数も増加して採算性が低下するほか、そもそも不足する職業ドライバーを継続的に確保する必要があるなど、長期的な持続性に課題を抱えている。

それに対してライドシェアは、十分な運転能力はあるものの職業ドライバーになることが難しい「潜在的ドライバー」を活用できる点や一般ドライバーの車両を用いることによる事業者の設備コストの負担低減などの利点から、デマンド型交通を含めた公共交通を補完する存在としても期待されている。

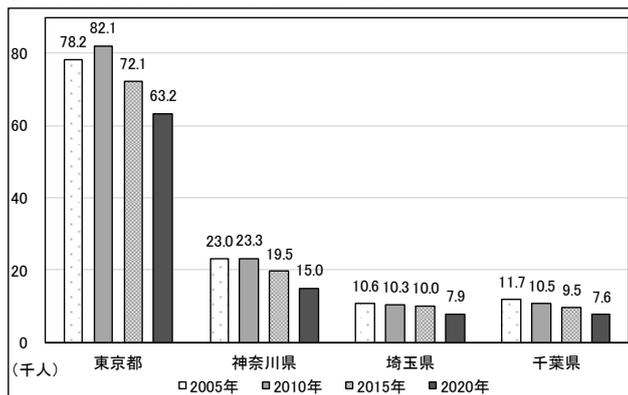
今後、ライドシェアの公共交通としての活用を巡る議論などが進められることが予想されるが、当面の課題として、異業種の参入に対する既存タクシー事業者とのコンセンサスの形成や安全性の担保などが挙げられる。移動の足不足が目立つ千葉県において、ライドシェアの展開や活用を巡る議論がどのように進むか、注目される(竹津)。

【図表1】県内のライドシェアの実施状況

対象エリア	千葉交通圏(千葉市および四街道市)
運行時間帯	金曜日と土曜日の深夜(土曜日と日曜日の午前0時から3時台まで)
許可事業者	千葉構内タクシー、エミタスタクシー、三ツ矢タクシー、富士タクシー、アールタクシー、京成タクシー千葉
最大運行車両台数	55台
ドライバー	普通免許を持つ一般人(二種免許は不要)
運賃	タクシーと同水準(キャッシュレス決済のみ)

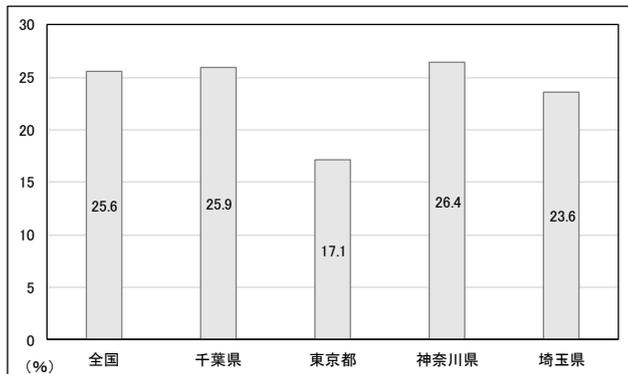
(出所)各種資料からちばぎん総合研究所が作成

【図表2】東京圏のタクシードライバー数の推移



(出所) 自交総連

【図表3】食料品アクセス困難人口の割合(2020年)



(出所) 農林水産政策研究所

【図表4】県内のデマンド型交通の実施状況(一部抜粋)

市町村	名称	運行区域	運行事業者	運行開始年	運行形態
富里市	キャロリン号	市内全域	京成タクシー成田	22年10月	指定エリア内でのドアtoドア
袖ヶ浦市	チョイソコがうら	長浦地区	房総タクシー	22年10月	指定停留所
東庄町	東庄町デマンドタクシー	町内全域	東庄タクシー	22年11月(実証実験中)	指定エリア内でのドアtoドア
富津市	峰タク	峰上地区・湊地区	NPO法人峰上交通	22年12月(実証実験中)	指定エリア内でのドアtoドア
千葉市	高津戸乗合タクシー	緑区高津戸町地区	鹿野西岬タクシー	23年3月(実証実験中)	指定停留所

(出所) 千葉県、各自治体HPからちばぎん総合研究所が作成

¹ 65歳以上の高齢者人口に占める店舗まで500m以上かつ自動車等の利用が困難な人の割合