

前回議事について

議事内容

交通課題解決のための交通モードの検討において、「ライドシェア」と記載があるが、海外の配車アプリ型や国が進める「公共ライドシェア」が混同されやすいため、明確に説明してください。

説 明

■一般的な定義
「ライドシェア」・・・一般ドライバーが自家用車を使って、専用アプリでマッチングした乗客を有料で目的地まで運ぶ「相乗り型」の移動サービス

海 外

一般ドライバーが**個人事業主**として**広く自由に運行**する形式
専用アプリ（UberやLyftなど）で配車依頼、決済、ルート確認が完結する。

国 内

日本版ライドシェア

道路運送法に基づき、**タクシー会社が運行管理やドライバーの教育・管理**を行う形式（限定的導入）

公共ライドシェア

主に**過疎地や交通空白地**での移動手段の確保を目的に、**自治体やNPO法人など（国交省の登録）が主体**となって運行する形式

日本版ライドシェア



1. アプリデータに基づき不足車両数を算出して実施する地域

東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡の12地域

2. 自治体やタクシー事業者の申出により実施が可能なその他の地域

軽井沢町、金沢、富山は運行開始

※簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。

(例)

- 金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす
- 自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす
- 当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す

出典: [交通空白解消本部](#) (国土交通省)

公共ライドシェア



種類

※数値はR5.3.31時点

<交通空白地> 698団体、4428車両

<福祉> 2428団体、14044車両

利用者

<交通空白地> 地域住民・観光客

<福祉> 介護を必要とする者

提供体制

運送主体: 市町村、NPO法人等

使用車両: 自家用車 (白ナンバー)

ドライバー: 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受

運送の対価

法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。

登録要件

- ① 安全体制を確保すること。
(運行管理・整備管理の責任者の選任等)
- ② 地域の関係者(※)において協議が調うこと。
(※) 地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運送者団体等

