

地域における移動手段の確保③

—わが国のライドシェアと過疎・農村地域での活用—

専門職 熊沢 由弘

目次

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. はじめに | 4. 過疎・農村地域におけるライドシェアの活用 |
| 2. わが国のライドシェアの種類 | 5. おわりに |
| 3. わが国の主なライドシェアの比較 | |

1. はじめに

わが国では、新型コロナ禍の影響等により公共交通機関の縮小傾向がさらに進むなかで、地域住民の日常生活における移動手段を確保するため、公共交通機関であるバス・タクシー事業における自動運転が広く普及するまでの間、自家用車と一般ドライバーを活用したライドシェアにより対応を図るべく、取り組みが進められている。具体策として、近年、既存のライドシェア（自家用有償旅客運送、許可・登録を要しない運送）の規制を順次緩和し、2024年4月には新たなライドシェア制度としてタクシー事業者の管理下で運行する「自家用車活用事業」を導入している。また、これらの規制緩和・制度新設による効果検証を踏まえ、地域を問わずにタクシー事業者以外の者（例：プラットフォーム事業者）が参入できるライドシェア制度（以下、本稿において便宜的に「本格的なライドシェア」と表記する。）について、導入の是非および導入する場合の

制度・法整備の内容等について、継続して検討を行うとしている。これらの動向については、共済総研レポートNo. 193およびNo. 194の掲載稿（以下、それぞれ「No. 193掲載稿」、「No. 194掲載稿」と表記する。）に整理したところである¹。

本稿においては、主に地域住民のラストワンマイルの移動を確保するうえで、タクシーの代替手段として期待が高まっているライドシェアについて、わが国で実施されている代表的な運送サービスの制度概要および特徴を整理する。また、それらの整理を踏まえ、都市部との比較において公共交通機関の縮小が特に進んでいる過疎地域や農村地域（以下、本稿において便宜的に「過疎・農村地域」と表記する。）において、高齢者を中心とした交通弱者の日常生活における移動を支えるために、地域住民が主な構成員であるNPO法人、地縁団体および地域運営組織など（以下、本稿において便宜的に「地域団体」と総称する。）

1 No. 193掲載稿（以下①参照）の3および4において、自家用有償旅客運送の規制緩和の内容や自家用車活用事業の制度概要を、No. 194掲載稿（以下②参照）の3において、本格的なライドシェアを検討する際の参考となる諸外国の代表的なライドシェア制度の概要を整理している。

① 熊沢由弘『地域における移動手段の確保①—公共交通機関の現況と主な対策—』（共済総研レポートNo. 193（2024年6月）pp. 2-13）。<https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep193kumazawa.pdf>

② 熊沢由弘『地域における移動手段の確保②—「ライドシェア」：シェアリングエコノミーの推進と諸外国のライドシェア制度—』（共済総研レポートNo. 194（2024年8月）pp. 2-11）。

<https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep194kumazawa.pdf>

(表1) わが国で実施・検討されているライドシェアの趣旨・概要

目的・種類		運送サービスの趣旨・概要
非 営 利	①許可・登録を要しない運送	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域団体などが運行主体となり、道路運送法に基づく許可・登録を必要としない共助・互助の取組みとして、主に地域の交通弱者を対象に、無償または有償（実費の範囲内）で行う運送サービス。表中の②～⑤のライドシェアと異なり、法令上の根拠規定はない。 ○ 運用明確化を目的とした事務連絡の発出（2006年9月・2010年9月）により、2011年以降取組みが増加。その後、高齢者の移動ニーズへの対応を促進するため、運送サービスの事例・対価基準などを明確化した通達を発出（2018年3月）^{※1}。現在は、道路運送法に抵触しないための指針（実質的規制）として、2024年3月に国土交通省が定めた「ガイドライン^{※1}」に基づいて運用されている。
	②自家用有償旅客運送 （2006年10月制度導入）	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通機関が不足している「交通空白地」において、国土交通大臣の登録を受けた市町村またはNPO法人等の非営利団体が運行主体となり、主に地域の交通弱者を対象に、有償（実費の範囲内）で行う運送サービス。 ○ 運送の対象者により、「交通空白地有償運送（地域住民、観光客等の来訪者）」と「福祉有償運送（障がい者、要介護・要支援認定者等、付添者）」の2種類がある。 ○ 道路運送法第78条第2号を根拠規定（自家用有償旅客運送の独自規定）とし、関連通達等に基づいて制度の詳細が整理されている。
	③自家用有償観光旅客等運送 （2016年9月制度導入）	<ul style="list-style-type: none"> ○ インバウンドを中心とした「観光客の移動ニーズに十分に対応できない区域」において、国土交通大臣の登録^{※2}を受けた市町村またはNPO法人等の非営利団体が運行主体となり、観光客（地域住民を含むことも可能）を対象に、有償（実費の範囲内）で行う運送サービス。 ○ 国家戦略特別区域法第16条の2の2を根拠規定（道路運送法の特例）とし、関連通達等に基づいて、表中②の自家用有償旅客運送に準ずる制度として位置付けられている。
営 利	④自家用車活用事業 （2024年4月制度導入）	<ul style="list-style-type: none"> ○ タクシー不足（ドライバー不足）を解消する目的で、国土交通省が指定した地域・時期・時間帯および不足車両数等に基づいて、当該地域を営業区域とするタクシー事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、有償（当該地域のタクシー運賃と同額）で行う運送サービス。 ○ 道路運送法第78条第3号を根拠規定（公共の福祉を確保するため、地域・期間を限定して運送）とし、関連通達等により制度の詳細が整理されている。
	【参考】 ⑤本格的なライドシェア （導入の是非・時期未定）	<ul style="list-style-type: none"> ○ 主にタクシー不足（ドライバー不足）を解消する目的で、地域等の制限を設けずに、全国域において、タクシー事業者以外の様々な事業者（例：利用者とドライバーのマッチング機能を担うプラットフォーム事業者）が、当局の許可等所定の手続きを経て、有償で行う運送サービス。 ○ 根拠法は、新法の制定および道路運送法等の既存法の改正を含めて検討する。 （補足）表中②の規制緩和および④の制度新設による効果検証を踏まえて、導入の必要性等を検討する。

(注) 主に国土交通省公表の関連情報（表中⑤は規制改革推進会議等における協議内容等から引用）を参考に筆者作成。

※1 通達『道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について』（国自旅338号 平成30年3月30日）（一部改正 国自旅第328号 令和2年3月31日）（後掲のガイドライン設定に伴い廃止） <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338101.pdf>
 通達『道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて』（国自旅第359号 令和6年3月1日）
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338101.pdf>

※2 国土交通大臣への登録申請の前提条件として、国家戦略特別区域会議による計画策定や国土交通大臣の同意および内閣総理大臣の認定等の手続きが必要となる。自家用有償旅客運送では登録申請の前提条件となる「地域公共交通会議での協議・調整」は不要である。

足（ドライバー不足）への対応やシェアリングエコノミー分野への取組強化（No.194掲載稿の2参照）の面から、2024年4月に「自家用車活用事業」（表1）の④参照）が導入され、営利目的のライドシェアが解禁されたが、タクシー業界に配慮し、タクシー事業の一環として行うライドシェアとして制度設計がなされている。しかしながら、今後「本格的なライドシェア」（表1）の⑤参照）が導入された場合には、わが国における従来のライドシェアに対する方針の大転換となると考えられ、既存のタクシー事業に悪影響を及ぼしかねないとの懸念が示されている³。

3. わが国の主なライドシェアの比較

(1) 主なライドシェアの制度面の比較

（表1）に整理したライドシェアのうち、一定の運行実績がある「①許可・登録を要しない運送」および「②自家用有償旅客運送」、ならびに新制度として徐々に導入が進んでいる「④自家用車活用事業」について、各制度の比較を行うことを目的に、次ページ掲載の（表2）に整理する⁴。

なお、現状、「許可・登録を要しない運送」と市町村が運行主体となる場合の「自家用有償旅客運送」は、多種多様な運送サービスの実態がある⁵ので、両運送サービスについては、自家用車活用事業との比較がしやすいよう、タクシーの代替手段として取り組む運送サービス事例として、主に地域団体が運行主体となり、地域内の高齢者等の交通弱者の日常生活における移動手段の確保を目的とするケースを念頭に整理している。また、「許可・登録を要しない運送」は、他の運送サービスと異なり、法令による独自の規制がないことから、一部の項目においては取組事例の実態を踏まえた内容を記載している。

3 アメリカでは一部の地域において、Uber社などが提供するライドシェアによる運送サービスの浸透・定着により、既存のタクシー事業者が撤退を余儀なくされてしまったケースがある。わが国においても同様の影響が懸念されることから、全国ハイヤー・タクシー連合会などは本格的なライドシェアの導入に強く反対している。

4 （表1）の「③自家用有償観光旅客等運送」は、運行主体・運送対象者や運行に伴う各種の規制内容が「自家用有償旅客運送」に準じており、登録事例も2例に限定（①兵庫県養父市：NPO法人養父市マイカー運送ネットワーク、②愛知県：（一社）日間賀島観光協会。以下URL参照）されることから、（表2）への記載は省略する。なお、2020年11月施行の道路運送法改正により、自家用有償旅客運送の運送対象者に「観光客」が含まれた（それ以前は市町村長が認めた場合に限定）ことから、今後、自家用有償観光旅客等運送が新規に登録される可能性は低いと考える。

https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc/pdf/jigyou_all.pdf（2024年6月4日現在の認定状況）

5 多種・多様な運送サービスの例として、「許可・登録を要しない運送」では、「ホテル・旅館等の所有車による観光客の送迎」、「介護施設の送迎車による利用者の送迎」、「スクールバスによる児童・学生の送迎」、「生活支援サービスを提供する団体による提供サービスに付随する利用者の運送」など（詳細は、（表1）の欄外※1の「ガイドライン」を参照）があり、No.194掲載稿の2(2)に記載の「相乗り」（目的地を同じくする同乗者間での実費の割勘）も該当すると考える。市町村が運行主体となる「自家用有償旅客運送」では、主に路線バスの代替手段として、「小中学校のスクールバスへの高齢者・地域住民の混乗」、「コミュニティバスの運行（自家用有償旅客運送による対応のほか、市町村が一般乗合旅客自動車運送業者に委託する場合もある。）」などがある。

(表2) 主なライドシェアの規制面を中心とした制度比較

凡例 ○：法令・通達・事務連絡等による規制、△：規制なし（運行主体が対応を判断・整理）

運送の種類	許可・登録を要しない運送	自家用有償旅客運送	自家用車活用事業
①運行主体	△地域団体(NPO法人、地縁団体、地域運営組織など)	○市町村(バス・タクシー事業者やNPO法人等への委託も可能) ○NPO法人等の非営利団体 ^{*1}	○タクシー事業者(今後、バス・鉄道等の運送事業者の参入を検討)
②ドライバー資格等	△運行主体が任意に資格要件・基準等を設定(例：年齢、運転経験年数、事故・違反歴、研修受講有無など)	○第一種運転免許取得者：過去2年以内に免許停止されおらず、国土交通大臣認定機関での講習を受講 ○第二種運転免許取得者：免許停止中ではない者	○過去2年以内に無事故で免許停止中ではない第一種運転免許取得者(初心運転者期間中を除く)と第二種運転免許取得者 ○第一種運転免許取得者は法令に基づく研修と同内容を受講
③運送対象者(利用者)	△主に高齢者等の交通弱者、地域住民(居住地域・年齢等、利用者の条件は運行主体が地域の实情に応じて設定)	○交通空白地有償運送：地域住民・観光客等の来訪者 ○福祉有償運送：障がい者、要介護・要支援認定者等、付添者	○制限なし(配車アプリを通じてタクシー利用を希望し、当運送サービスの利用を事前了承した者)
④自家用車の仕様等	△制限なし(運行主体が必要に応じて設定)	○交通空白地有償運送の制限はなく、福祉有償運送は乗車定員10人以下で所定の設備が必要	○乗車定員10人以下
⑤運行区域、運行日・時間帯	△利用者が居住する市町村内および近隣市町村(目的地は地域内の病院、スーパー、金融機関、サロン開催場所、最寄りの鉄道駅・バス停など) △運行日・時間帯は利用者ニーズと運送サービスの提供体制を踏まえて設定	○運行区域は「交通空白地」 ^{*2} に限り、具体的な運行区域や運行日・時間帯などは地域公共交通会議で調整・整理 ○運送サービスの発着地のいずれかが、登録された「交通空白地」の区域内	○国土交通省が指定したタクシー不足の地域・時期・時間帯と不足車両数 ^{*3} 【都市部】 ○国土交通省が定めた簡便な方法 ^{*4} により算出した時間帯・車両数【地方部】 ○運送サービスの発着地のいずれかが、許可を受けるタクシー事業者の営業区域内
⑥運送の対価・料金水準	○「運送の対価」は無償が基本(利用者の自発的な「任意の謝礼(金銭等)」や「金銭的価値換算が困難な財物(収穫した農産物等)」は受領可能) ○「ガイドライン」に基づく 実費^{*6} の範囲内での運送の対価の受領は可能	○料金体系 ^{*5} ・水準は、地域公共交通会議で調整・整理 ○「運送の対価」は 実費^{*6} の範囲内で当該地域のタクシー運賃の約8割が目安 ○「運送の対価以外の対価」(迎車回送料金、待機料金など)は実費の範囲内	○当該タクシー事業者の「事前確定運賃制度」(配車アプリを通じた運送ルート決定により運賃が確定)に基づき、タクシー事業者のタクシー料金と同水準(今後、タクシー事業と共通の新たなダイナミックプライシングなど、柔軟な運賃・料金設定のあり方を検討)
「実費」の対象となる費用項目は、両サービスで異なる ^{*6} 。			
⑦運行管理・車両整備管理	△運行主体が任意に設定(例：ドライバーのアルコールチェックの実施、ドライバーのマイカーを使用する場合に車検等の法定点検結果の確認など)	○所定の資格を有する者による運行管理・車両整備管理が必要(バス・タクシー事業者に運行管理や車両整備管理を業務委託する「事業者協力型自家用有償旅客運送」の利用も可能)	○タクシー事業として、所定の資格を有する者による運行管理・車両整備管理が必要 ○ドライバーが他の仕事をしている場合は、他業の勤務時間の把握が必要

(表2) 主なライドシェアの規制面を中心とした制度比較 (つづき)

凡例 ○：法令・通達・事務連絡等による規制、△：規制なし (運行主体が対応を判断・整理)

運送の種類	許可・登録を要しない運送	自家用有償旅客運送	自家用車活用事業
⑧自動車保険・共済への加入義務 (損害賠償措置)	△運行主体および使用する自家用車の所有者に任意保険・共済への加入義務はなく、任意に対応 (例：運行主体が保険に加入、またはドライバーの保険加入状況を確認) ※7	○運行主体または使用する自家用車の所有者による任意保険・共済への加入義務 (対人賠償：8,000万円以上、対物賠償：200万円以上) ※7 (市町村が運行主体の場合は加入義務なし)	○タクシー事業者による任意保険・共済への加入義務 (対人賠償：8,000万円以上、対物賠償：200万円以上)

(注) 参考情報をもとに筆者作成。「自家用車活用事業」については、主にNo.193掲載稿の4の掲載内容からの抜粋であるが、国土交通省は、今後、適時に制度の改善を行う (具体例として後掲※3参照) としている点に留意する必要がある。

- ※1 NPO法人以外で運行主体となることができる非営利団体として、道路運送法施行規則第48条に「①一般社団法人又は一般財団法人、②認可地縁団体、③農業協同組合、④消費生活協同組合、⑤医療法人、⑥社会福祉法人、⑦商工会議所、⑧商工会、⑨労働者協同組合、⑩営利を目的としない法人格を有しない社団」が規定されている (②⑩は、後掲4(2)の (補注) 参照)。
- ※2 「交通空白地」の目安は「半径1km以内にバス停・駅がなく、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」、「深夜など交通サービスが限られる時間帯が生ずる地域」であり、これらの指針を参考に地域公共交通会議で調整・整理する。
- ※3 2024年7月1日から1時間に5mm以上の降水量が予報される場合は、「自家用車活用事業の指定時間帯以外でも使用可能とし、使用可能であった時間帯においては、使用可能車両を最大2倍まで増やせる」旨の改善が図られている (詳細は以下URL参照)。 https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000432.html
- ※4 「簡便な方法」として、金・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・時間帯とし、当該営業区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす (これらの制限は、柔軟に見直しができる方向で検討中)。また、営業区域内の地方公共団体が特定の曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合は、その内容を不足車両数とみなす。
- ※5 料金体系は、「距離制・時間制・定額制」から選択・設定する。2024年4月下旬から、需給に応じて収受する対価を柔軟に設定するダイナミックプライシングの採用も可能となっている (No.193掲載稿の3の (表3) 参照)。
- ※6 「許可・登録を要しない運送」において、運送の対価として実費に含むことができる費用は、「ガソリン等の燃料代・道路通行料・駐車料金」、「運行主体が加入する保険の保険料」、「運行主体による運送のための車両賃借料」に限られる。一方、「自家用有償旅客運送」においては、これらに加えて「人件費 (運行管理・整備管理を含む)」、「車両の修繕費」、「その他諸経費 (諸税)」などを含むことが許容されており、運送の対価については、当該地域のタクシー運賃から適正利潤とタクシー固有の費用を控除した金額の範囲内 (=タクシー運賃の約8割) まで認められている (令和5年12月28日発出の国土交通省の事務連絡、以下URL参照)。 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001720526.pdf>
- ※7 ドライバーがマイカーを持ち込んで運送サービスを提供している際に生じた自動車事故は、運行主体が専用の自動車保険に加入している場合は当該保険契約が適用されるが、当該保険契約では十分な補償ができない場合等には、ドライバー個人が加入する保険・共済契約の適用があり得る。運行主体に加入義務がない「許可・登録を要しない運送」は、留意が必要となる。

(2) 主なライドシェアのメリット・デメリット

(表2) において制度概要を比較したライドシェアについて、運送サービスの提供・利用にあたっての主要な関係者である「運行主体」、「一般ドライバー」および「利用者」の立場から、各制度のメリット・デメリットを、次ページ掲載の (表3) に整理する。整理にあたっては、本稿の目的 (前掲1参照) から、

「許可・登録を要しない運送」と「自家用有償旅客運送」の運行主体は地域団体を、主な利用者は地域における高齢者等の交通弱者を想定している。

なお、(表3) の記載内容に加え、「自家用有償旅客運送」および「自家用車活用事業」については、制度上、当該地域におけるタクシー不足が解消された場合等には、国土交通

大臣による登録または許可の更新が認められず、継続的な運送サービスの提供ができなくなる可能性がある。この点は主要な関係者（特に運行主体）にとって、デメリットとなり得る⁶。

(表3) 主なライドシェア制度のメリット・デメリット

凡例：各関係者にとって「○：メリット、●：デメリット、△：メリ・デメの評価困難」と筆者が考える内容。

種類	許可・登録を要しない運送	自家用有償旅客運送	自家用車活用事業
①運行主体	○法令に基づく独自の規制がなく、自家用有償旅客運送と比べると参入しやすい。 △利用者・ドライバーの安全面を確保するため、自主的に運営体制等の構築を図る必要がある。 ●非営利であり、運賃水準が制限されること等から、運営費とドライバーの安定確保が難しい(特に許可・登録を要しない運送)。	●登録申請の前提条件である「地域公共交通会議での協議が調う」ための障害・課題が多く ^{*1} 、参入は容易ではない。 ●営業行為に準ずるレベルの運行・車両整備管理を要する等、法規制への対応負荷が大きい。	○タクシー事業の一環として事業運営ノウハウが活かせるので、参入しやすい。 ○一般ドライバーの稼働により、タクシー事業の売上増・収益増が期待できる。 ●一般ドライバーの雇用・運行管理面での新たな対応負荷が発生する。
②一般ドライバー	○ドライバーになるための研修・講習の受講義務はない。 ●運送に伴う報酬は、無報酬または少額であるケースが多い ^{*2} 。 ●ドライバーと運行主体との関係や事故発生の原因等により、ドライバー自身が民事責任を負う可能性がある。 ○ドライバーと利用者が顔見知りのケースが多い(③の利用者にとってもメリット)。	●ドライバーとなるために所定の研修・講習の受講が必須となる。受講費用がドライバーの自己負担となる場合もある。	○運転に見合う一定水準の報酬が期待できる ^{*3} 。 ●運転できる曜日・時間帯等の制約が厳しい ^{*3} 。 ○運行責任はタクシー事業者が負う。
③利用者	○運賃は無償または実費の範囲内に限られ、負担は小さい。 ●運行に伴う安全対策等が十分ではない可能性がある。	○通常、タクシーと比べて運賃水準は低く、負担は小さい。 ○法令等に基づいて、運行に伴う安全対策等が確保・措置されている。	●運賃はタクシーと同水準であり、負担は大きい。

(注) 各運送サービスの制度概要および取組事例等を参考に筆者作成。

※1 「地域公共交通会議で関係者間の協議が調う」ことの要件等は、2023年度以降に順次緩和された(詳細はNo.193掲載稿の3の(表3)参照)ものの、運行主体の意向が認められない等、現状でも調整の手間・負荷は相当程度ある。

※2 ドライバーに対する報酬については、当該地域の最低賃金水準を支払う等、運転の役務に見合った報酬を支払う事例も確認できる。また、自家用有償旅客運送は、運送対価水準(実費)の目安が引き上げられた(タクシー運賃の1/2⇒約8割)ことにより、今後、ドライバーの報酬水準の引上げにつながる事が期待されている。

※3 自家用車活用事業は、報酬目的でドライバーとなる者が多いと考えられるが、ドライバーが稼働できる曜日・時間帯や稼働台数に制約があること、および副業の場合は本業の勤務時間を考慮した制約があることから、ドライバーが希望する条件で稼働・運転することができず、期待するほどの稼働につながらないケースもある。

6 「自家用有償旅客運送」(登録期間は原則2年、所定の要件を満たすと3年または5年)は、更新時期を迎えるたびに地域公共交通会議において更新・継続の是非を協議する。「自家用車活用事業」(許可期間2年)は、指定区域においてタクシー車両・ドライバーの増加により不足状況が解消されれば、国土交通省は指定内容(区域・不足車両数・時間帯など)を見直すとしている(詳細はNo.193掲載稿の脚注12の後段参照)。

4. 過疎・農村地域におけるライドシェアの活用

(1) 地域における移動手段の確保：地方公共団体の基本的考え方

市町村などの地方公共団体が、地域における移動手段の確保対策を検討する際には、「既存の公共交通機関の確保・充実や利用促進」を最優先としている⁷。高齢者等の交通弱者が公共交通機関を利用しやすくなる具体的な取組みとしては、「交通事業者と連携した乗合タクシーの導入」や「地方公共団体の負担によるバス・タクシーの高齢者向け割引運賃の導入」などが挙げられる。なお、ライドシェアの一種である「自家用車活用事業」は、タクシー事業の一環であり、その導入・活用は公共交通機関の確保と利用促進に資することになる。

次善の策は、「自家用有償旅客運送」の活用であり、市町村自らが運行主体となる対応を優先し、市町村が対応できない場合に、

NPO法人等による対応を検討するとしている。

「許可・登録を要しない運送」の活用は、利用者の安全面確保等の課題もあり、検討の優先順位としては低い位置付けとなっている。

これらの検討の優先順位は、地域の交通政策全般を俯瞰し、対策を図る役割を担う地方公共団体の立場を考慮すれば妥当であるが、地域住民等の利用者の立場で考えると、(表2)・(表3)に整理した内容から、利用者が期待する優先順位とは異なるケースもあるのではないかと考える。

(2) 過疎・農村地域において地域団体が主体となるライドシェアの活用

前掲(1)とは視点を变えて、本稿では「過疎・農村地域において、地域団体^(補注)がライドシェアの運行主体となる場合」を想定し、地域団体が運行主体となり得る「自家用有償旅客運送」と「許可・登録を要しない運送」について、留意すべき点等を考察する。なお、

(補注) ライドシェアの運行主体として想定される「地域団体」の例

組織	団体の概要・事例等
①NPO法人 (特定非営利活動法人)	特定非営利活動促進法に基づいて、地域住民が中心となってボランティア活動や社会貢献活動(例：農山漁村・中山間地域の振興を図る活動、まちづくりの推進を図る活動など)を行うために、都道府県(条件により政令指定都市)が定める条例より認証(法人格を付与)を受けた団体。
②認可地縁団体	地方自治法第260条の2第7項に基づいて、地域的な共同活動を円滑に行うために、市町村の認可を受けて法人格を得た自治会・自治区などの地縁団体。認可地縁団体は、規約に定める目的の範囲内において権利を有し、義務を負う。
③法人格を有しない地縁団体など	法令の規定によらずに、地域的な共同活動などを行うために、任意に設立された法人格を有しない自治会・町内会・ボランティア団体などの地縁団体。「権利能力なき社団」ともいわれ、団体の活動に使用する建物・車両等を団体名義で所有することはできず、構成員名義で登記・登録を行う。
④地域運営組織(RMO)	地域の暮らしを守るために、自治会・PTA・社会福祉協議会など地域内の様々な関係主体が参画する組織またはその下部組織。組織としての活動を円滑にするために法人化するケースがある。複数の集落機能を補完して農用地保全活動や生活支援等の地域コミュニティの維持に資する取組みを行う「農村型地域運営組織」(農村RMO)も含まれる。

7 地方公共団体が検討する際の優先順位・考え方については、No.193掲載稿の3(2)の記載内容や国土交通省が2019年10月に作成した『高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット』(以下URL)のpp.1-2などの記載内容を参照。 <https://kouseikyoku.mhlw.go.jp/kantoshinetsu/houkatsu/000116661.pdf>

「自家用車活用事業」は地域団体が参入できる制度ではないことから、参考として当制度が高齢者の移動手段の確保、および他のライドシェアによる運送サービスに及ぼす影響等について考察する。

① 自家用有償旅客運送

(表2)・(表3)に整理したとおり、非営利の運送サービスでありながら、運行主体とドライバーの双方にとって運営に伴う負荷が高く、近年、様々な規制緩和が行なわれてはいるが、地域団体が容易に参入できる制度とはいえない。他方、利用者にとっては、法に基づく安全面の確保対策が図られており、運賃等の金銭負担がタクシーと比べて軽減されることから、望ましい運送サービスといえる。

自家用有償旅客運送の運行主体は、市町村またはNPO法人等の非営利団体に限られている。地域における移動手段の確保は、地方公共団体を中心となって対応する課題であることから、利用対象者の範囲が広い「交通空白地有償運送」の場合は、市町村が運行主体となるケースが7割強と多く⁸、多様な運送形態(前掲脚注5の後段参照)がある。他方、「福祉有償運送」については、利用者である障がい者や要介護・要支援認定者等に対してきめ細やかな対応が必要となるため、市町村が運行主体となるケースはわずか4%強であり、

制度導入時から社会福祉法人や介護・福祉関連の事業に携わるNPO法人などが運行主体の中心である⁸。したがって、地域団体が介護・福祉関連のノウハウを有していない場合は、交通空白地有償運送への参入を検討することが現実的な選択となる。

なお、運行主体が市町村である場合は、運営面で所定の予算措置等が図られることが想定される⁹ので、後掲②と同様に挙げられる「運営費とドライバーの確保¹⁰」の課題の軽減・解消に資する可能性がある。したがって、地域団体が交通空白地有償運送により、地域における移動手段の確保を目指す際には、検討段階において市町村と事前に協議し、市町村からの委託を受けて実施する方法を優先して検討・調整するべきと考える。また、自らが運行主体となる場合でも、できる限り市町村による継続的な支援(例：運営費の一部助成、車両の無償提供・無償貸与、車両維持費の補助など)の確保に取り組むことが望ましい。

② 許可・登録を要しない運送

(表2)・(表3)に整理したとおり、運営面における課題は多いものの、道路運送法等の法令に基づく独自規制がないことから、地域団体が参入しやすい運送サービスといえる。また、利用者にとって運賃等の金銭負担が軽減される点は、利用しやすさにつながり、

8 国土交通省によれば、2022年3月末時点の「交通空白地有償運送」の登録団体数は670団体であり、内訳は「市町村：489(約73%)、NPO法人等：181(約27%)」となっている。一方で、同時点の「福祉有償運送」の登録団体数は2,470団体であり、内訳は「市町村：101(約4%)、NPO法人等：2,369(約96%)」となっている。

9 例えば、国土交通政策研究第156号『高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究』(2021年1月)(国土交通省国土交通政策研究所)(以下URL参照)の冒頭の「要旨」において、市町村が交通空白地有償運送を地域における住民の移動を支える手段の一つとして地域公共交通計画に位置付けることにより、市町村から助成金等が拠出された事例に触れている。 <https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk156.pdf>

10 ドライバー不足の原因として、報酬面の課題に加え、「ドライバーの高齢化」が挙げられており、その原因の一つとして、国の施策を含めた環境要因による影響(定年延長による就労期間の長期化、女性の就労率向上による専業主婦の減少など)が指摘されている。国土交通政策研究所が、前掲脚注9に記載の調査研究として、非営利のライドシェアに取り組むNPO法人等の団体を対象に行った調査結果(前掲脚注9に記載のURLよりp.40参照)によると、65歳以上の高齢ドライバーの割合は、「許可・登録を要しない運送：69.5%(65～69歳 34.0%・70～74歳 24.3%・75歳以上 11.2%)」、「自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)：63.9%(65～69歳 30.2%・70～74歳 22.3%・75歳以上 11.4%)」であり、高齢者が高齢者の移動を支えている実態にある。

日常生活において比較的高頻度で発生する買い物への対応も期待できる。他方、運送サービス提供に伴う「利用者の安全面確保」と運送サービス継続にあたってのポイントとなる「運営費とドライバーの確保」など、運行管理・運営面の課題への対応を自主的に図る必要がある。

「利用者の安全面確保」については、対応負荷はかかるが、例えば自家用有償旅客運送に適用される運行管理・車両整備管理や保険加入義務などの規制・基準を参考に、運行主体が自主的にルールを設定する等により、一定の課題解消につながると考える。また、「運営費とドライバーの確保」については、2024年3月に設定されたガイドライン（表1）欄外の※1参照）により、収受できる実費の対象範囲の拡大や自治会などが会費を利用して運送サービスを提供する等の対応が可能である旨が明示されるなど、実質的な規制緩和となったことから、利用者等の理解を得ることが前提となるが、運営面の工夫次第では課題の軽減・解消につながる可能性はある。なお、前掲①と同様に市町村との協議を通じて、当該運送サービスを地域公共交通計画に位置付ける等により、公的支援を受けられる場合があり、導入の検討にあたり市町村への事前相談が必要と考える。

③ 【参考】自家用車活用事業

自家用車活用事業は、自家用車と一般ドライバーによる運送サービスでありながら、運賃はタクシーと同水準であり、前掲①②のライドシェアと比較すると利用者の金銭負担は大きい。近年、タクシー運賃は引き上げられる傾向¹¹にあり、所得が限られる人が多い高齢者¹²にとっては、例えば月1～2回程度の通院はともかく、週1～2回程度の買い物などで利用することは金銭負担面で難しく、自家用車活用事業による高齢者対策の効果は限定的と考える（当制度は配車アプリを通じて利用を申し込む必要があり、利用方法の点でも一部の高齢者には使いづらい。）。タクシー事業としての交通不便地域における高齢者等の交通弱者対策としては、利用者の運賃負担の面から「乗合タクシー」（特にドア・ツー・ドアの移動対応が可能なデマンド型）が有効とされている。乗合タクシーは導入にあたり、利用者ニーズの把握・利用者の選定・運行形態の決定などに地方公共団体や地域住民が関与することが多く、徐々に導入が進んでいる¹³。

なお、前掲3(2)の本文後段の記載内容と関連するが、自家用有償旅客運送が展開されている地域において、自家用車活用事業の導入が認められた場合には、当該地域が「交通空白地」に該当しなくなり、地域公共交通会議において自家用有償旅客運送の登録の更新が認められない可能性がある。また、両制度の

11 『令和6年版 交通政策白書』（2024年6月18日閣議決定後、国会提出）（以下URL参照）のp.38の記載内容によれば、新型コロナ禍の影響によるドライバー不足を改善するためにはドライバーの賃上げなどの労働環境の改善が不可欠であり、2020年4月1日以降、全国101の運賃ブロックのうち、2023年度末現在で100ブロックから運賃改定の申請があり、94ブロックで運賃改定が進められている。 <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001749070.pdf>

12 『2023（令和5）年 国民生活基礎調査』（厚生労働省）の「Ⅱ 各種世帯の所得等の状況」（以下URLよりp.9・11参照）によれば、2022年の1世帯当たりの平均所得金額は、「全世帯：524.2万円」に対して「高齢者世帯：304.9万円」と6割弱の水準となっている（参考：高齢者世帯以外の世帯：651.1万円、児童のいる世帯：812.6万円）。高齢者世帯の主な所得である公的年金・恩給が占める割合は、高齢者全体では62.9%であるが、公的年金・恩給を受給している高齢者世帯のなかで、「公的年金・恩給の総所得に占める割合が100%の世帯」は41.7%と多く、この世帯区分のなかには、比較的年齢層が高く、身体的理由で交通弱者に該当するなど、就労が難しい高齢者が多いことが想定される。 <https://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/k-tyosa/k-tyosa23/d1/03.pdf>

13 2022年度末時点で、乗合タクシーは全国631の市町村で導入（1,638事業者、5,263コース）されている（『令和6年版 交通政策白書』の記載内容から引用）。乗合タクシーの概要はNo.193掲載稿の3の（表3）の欄外※1参照。

併存が可能である場合でも、報酬水準を理由に自家用有償旅客運送のドライバーが自家用車活用事業に移ってしまう懸念（将来、本格的なライドシェアが導入された場合も同様の懸念）がある。地域における高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するうえで、営利目的のライドシェアが展開されることによる非営利目的のライドシェアに及ぼす影響については、慎重に見極める必要がある。

④ まとめ

過疎・農村地域を抱える地方部において、高齢者等の交通弱者の移動手段として、地域団体が運行主体となることができるライドシェアは、非営利の「自家用有償旅客運送（主に交通空白地有償運送）」と「許可・登録を要しない運送」である。

前掲(1)に記載のとおり、地方公共団体の立場からは、優先して検討する運送サービスは「自家用有償旅客運送」となるが、地域団体が自ら運行主体となることを前提に検討をする場合は、優先順位をつけずに個々の地域の置かれた環境・状況および市町村からの支援の有無等を踏まえて、地域に相応しい運送サービスを選択することが妥当と考える。例えば、当該地域が明らかに「交通空白地」に該当するのであれば、市町村から委託を受ける選択肢を含め、「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運）」を優先し、交通空白地に該当しない地域も含めて地域住民の移動手段を確保・拡充する必要があるれば、参入がしやすく、運行区域などの面で地域住民の意向を柔軟に反映しやすい「許可・登録を要しない運送」を優先して検討する、といった視点が考えられる。筆者の所感ではあるが、特定の集落内に居住する住民のみを利用対象者とし、近隣の地域内・目的地に限り運行するといった規模の小さい運送サービスであれば、規制が

少なく柔軟な対応ができる「許可・登録を要しない運送」が馴染むのではないかと考える。

5. おわりに

公共交通機関が縮小傾向にあるなかで、主に路線バスの代替として、多くの市町村はコミュニティバスの運行により地域住民の移動手段の確保に取り組んでいる。コミュニティバスは、料金水準を低く設定せざるを得ず、また利用者数が限られる等、市町村にとって財政面の負担が過大となるケースが多い。また、身体的理由でドア・ツー・ドアの移動を必要とする地域住民のニーズには十分にこたえられないとの指摘もある。これらの財政面や個別ニーズへの対応状況から、市町村が将来にわたってコミュニティバスなどの公共サービスを提供し続けることは難しくなる可能性があり、「地域団体が運行主体となるライドシェア」への地域住民および市町村からの期待は、今後さらに高まると考える。

過疎・農村地域において、地域団体が運行主体となるライドシェアが導入された場合には、(表3)に記載のとおり、利用者とドライバーが当初から顔見知り、または複数回の利用を通じて顔見知りになりやすいことが想定される。この点は利用者とドライバーの双方にとって、運送サービスを利用・提供するうえでのハードルを下げるとともに、安全面を担保するうえでの重要なポイントになる。また、現役ドライバーの多くは既に高齢者であり、いずれは自身が送迎される側になるという運送サービスの実態から、地域における共助・互助をつないでいく取組みになり得る。地域団体が運行主体として運送サービスを提供・継続できる地域は、他の生活分野においても共助・互助を通じた地域課題の解決が期待できるのではないかと考える。

一方で、(表2)・(表3)に整理した内容

を考慮すると、地域団体が新たにライドシェアに取り組むことは、簡単なことではない。現在、ライドシェアに取り組んでいる地域団体の事例をいくつか確認したが、地域ごとの環境・状況（公共交通機関の縮小状況、地域交通に対する地方公共団体の姿勢・方針、過疎化・高齢化の程度、病院・スーパー等の生活維持に必要な主要拠点までの距離、ドライバー等の担い手の存在など）、および個々の地域団体の特性（設立の主な目的、法人格の有無、他の事業の取組状況など）は様々であることから、望ましいライドシェアの種類や具体的運営方法は個々の地域および地域団体により異なってくる。しかしながら、現在、実施・展開されている取組事例のなかには、新たにライドシェアへの取組みを検討する地域団体が、安定的に運営を行っていくうえで参考となる取組み等があると考えられる。今後は、地域団体が運行主体となっている「自家用有償旅客運送（主に交通空白地有償運）」と「許可・登録を要しない運送」の取組事例を中心に調査を行い、ライドシェア制度への参入および運営上のポイントとなり得る情報の収集に努めたい。

(2024年9月2日記)

(主な参考資料・情報)

本文・脚注掲載のものを除く。

- ・『地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ』（令和6年5月17日）（国土交通省）
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001745857.pdf>
- ・『地域の関係者による連携・協働のカタログ』（国土交通省）（令和6年5月31日公表）
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001745860.pdf>
- ・『自家用有償旅客運送ハンドブック』（平成30年4月）（令和2年11月改定）（国土交通省自動車局旅客課）
<https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>

- ・第17回地域産業活性化ワーキング・グループ（2024年7月29日開催）に提示された各資料（以下から参照可能）

https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/240729/local17_agenda.html

- ・その他、No. 193掲載稿およびNo. 194掲載稿の本文・脚注・文末の（主な参考資料・情報）に掲載されている資料・情報等（前掲脚注1に記載の①②より参照可能）