

地方地域におけるライドシェアの発展可能性について

櫻井 翼, 木川 裕
日本大学法学部

Development potential of ride share in local areas

Sakurai Tsubasa, Kigawa Yutaka
College of Law Nihon University

現在シェアリングエコノミーの市場が発達してきており、様々な種類が登場している。しかし、移動のシェアの一つであるライドシェアは法的規制などにより発展が遅れているという現状がある。一部地域では特例によりライドシェアが許されているが、その他の地域でも交通の便が悪いことや自動車の維持費が嵩んでいること、また環境配慮の視点からライドシェアの発展が欠かせない。本稿では地方在住者にアンケートを取ることで、住民の意識調査や特例地域以外でのライドシェア発展の必要性を調査した。

キーワード:シェアリングエコノミー, ライドシェア, ICT, 地域活性化

1. はじめに

近年、シェアリングエコノミーの市場が拡大傾向にある。総務省の平成30年版情報通信白書によると、シェアリングエコノミーの国内市場規模は2015年度に約398億円であったものが、2016年には約503億円まで拡大しており、2021年までに約1071億円まで拡大すると予測している。シェアリングエコノミーの発展には様々なメリットがあり、安い値段で財・サービスを利用できるというミクロ的なものからCO₂の削減というマクロ的なものまである。

シェアリングエコノミーには数々のメリットがある中、移動のシェアの一つであるライドシェアは法的規制等があり日本ではあまり盛り上がりを見せていない。もし、ライドシェアが発展し現在よりも自動車の走行数を減らすことができれば、大幅なCO₂の削減に貢献することができ、環境にも配慮することができるだろう。

現在、「若者の車離れ」と叫ばれているが、その傾向は首都圏において強いと言え、地方地域では依然として「1人1台」の家庭も多い。首都圏と比べ公共交通機関が発展しておらず、移動手段が限られているためである。また、高齢者率も地方地域の方が高い傾向にあり、昨今の高齢者ドライバーによる事故が増加して

いるように、高齢者が自動車を運転しなければならないという環境が危険性を増長させている。

地方地域でライドシェアの発展が進めば、住民はより経済的に、より便利な暮らしの実現が可能になる。

本稿では地方地域在住者を対象に実際にアンケートを取り、現在の車利用における問題点やライドシェアが発展する余地があるかを調べ、今後のライドシェアの展望を述べていくものとする。

2. ライドシェアの概要

2.1 ライドシェアとは

ライドシェアとは運転手のいる車に会員が同乗する仕組みであり、先述の通り「移動のシェア」の一形態である。

2.2 ライドシェアの形態

『国土交通政策研究所報第65号 2017年夏季』によると、米国式のライドシェアには以前から行われている「カープール (Carpool)」、「バンプール (Vanpool)」、「カジュアルカープール (Casual Carpool)」や、近年発展してきたTNCサービスがある。

カープールは、一般ドライバーが自家用車に出発地や目的地が同一である者を同乗させる相乗りである。

ドライバーは、ガソリン代等の実費程度まで受け取れるが、利益を得ることはできない。

バンプールは、大型車両であるバンを利用した多くの者（7～15人）による相乗りである。その費用は乗客が分担するが、中には企業や行政の補助で負担が軽減されているものもある。

カジュアルカープール（スラッジング）は、一般ドライバーが自家用車に通勤の途中で道路沿いの乗り場に並ぶ者を同乗させる相乗りで、ドライバーと乗客はお互いに面識がないことが特徴である。カープールとヒッチハイクを掛け合わせたものである。

TNC サービスは近年急速に発展しているものであり、リアルタイムライドシェアリング、オンデマンドライドシェアリング、ライドソーシングとも呼ばれている。事業主体を TNC (Transportation Network Company) と定義し、事業主体が自ら運送せずに、事業主体が運営するプラットフォームにおいて一般ドライバーと乗客を仲介し、一般ドライバーが自家用車を用いて有償の運送サービスを提供するものである。スマートフォンのアプリケーションで予約、評価、支払を行う。また、料金は、地域や車種ごとに距離・時間によって決められ、乗車前の料金把握も可能である。ただし、料金は乗車の需要が高い時間帯には上昇する仕組みとなっている（サージプライシング）。

2.3 ライドシェアの法的課題

先述の通り、日本でライドシェアを普及していくにあたり、法的規制という大きな壁が立ちはだかっている。

「道路運送法第78条」には、

自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を

行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

「道路運送法第79条」には、自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

と記されている。

これらの法律があるために、先ほど述べたライドシェアの形態のうち「カープール型」以外の3種類が規制されてしまう。ただし、政府は2013年に「国家戦略特区」というものを制定しており（道路運送法第78条2号）、実施主体が市町村や特定非営利活動法人であり、旅客から徴収する対価が実費の範囲内ならば違法にならないという特例がある。この緩和された規制の範囲内でライドシェアを行っている自治体の事例がある。

2.4 京都府丹後市丹後町の「支え合い交通」

京都府の最北端にある丹後市丹後町では急速な過疎化が進み、鉄道やバスなどの公共交通機関の減少やタクシー会社が撤退など、公共交通の維持確保という課題が浮き彫りになっていた。

そこで上記の特例を用い、地元 NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」が『支え合い交通』という取り組みを始めた。これは日本初の「公共交通空白地有償運送」（撤退等により公共交通機関が十分でない地域で、NPO 法人や社会福祉法人が地域住民に提供するサービス）であり、Uber 社の ICT システムを活用し、乗りたい人と地元ドライバーを Uber のアプリ内でマッチングするという仕組みである。2019年5月で運行開始から3年が経ち、現在も地域住民や観光客の足として機能している。

3. 車利用についてのアンケート調査

このように、特例地域では公共交通機関がないためライドシェアの需要が極めて高いことが分かった。しかし、特例地域ではない地域も公共交通機関が充実していない箇所があり、そういった地域でもライドシェアの需要があると考えた。これを確かめるべく、滋賀県東近江市（人口約11万5千人）でアンケート調査を行った。

3.1 回答者の属性

調査対象：滋賀県東近江市在住の男女 57 名

年代：10代：1名，20代：6名，30代：15名
40代：23名，50代：12名

職業：アルバイト：11名，会社員：38名
主婦：4名，学生：1名

調査方法：紙媒体のアンケート用紙を手渡し

回収状況：57人分を回収

3.2 車の利用状況についてのアンケート

まず、車を所有しているかというアンケートを行った。「はい」と答えた方は全体の 84.2%であり、東京都の車の所有率 51.7%（東京都調べ）と比べてもかなり高い水準であるといえる。

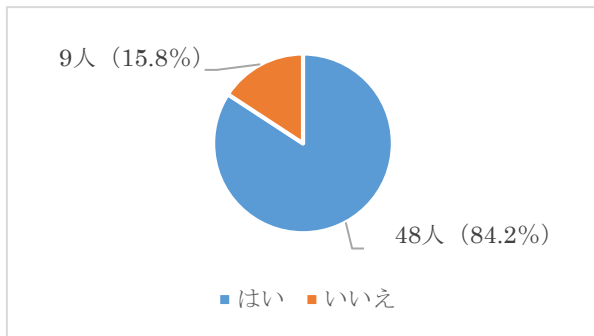


図1 車の所有率(n=57)

次に主に利用する用途についてアンケートを行った。複数回答が可能で、「通勤」と答えた方が 32 人、「買い物」と答えた方は 27 人いた。今回のアンケート対象者のボリュームゾーンが 40 代と働き盛りの方が多かったことがこの結果の要因だと考えられる。

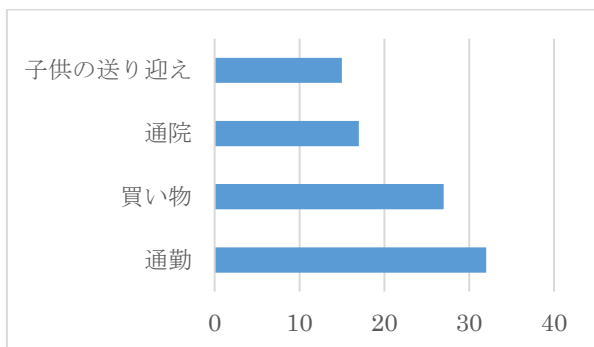


図2 主に利用する用途 (n=48)

また、「通院」と答えた方も 17 人と多く、自分自身の病院の行き帰りだけではなく高齢者となった家族を

病院まで送迎するといったケースも多いことが分かった。

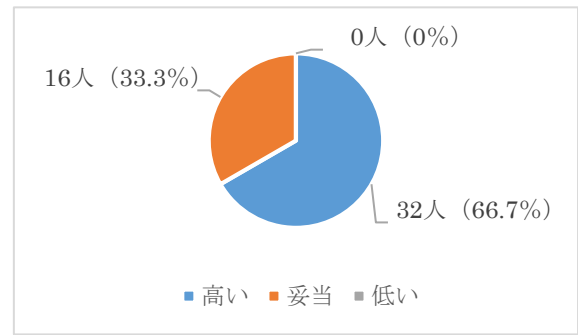


図3 車の維持費は高いと感じるか(n=48)

車の維持費は高いと感じるかというアンケートでは、32人(66.7%)が高い、16人(33.3%)が妥当と答え、低いと答えた方は1人もいなかった。そして、車の維持費はいくらかかっているかというアンケートでは、1万円と答えた方が一番多く、次いで1万5千円、2万円、2万5千円以上という結果になり、維持費に何が含まれているかという問いには、ガソリン代という答えが一番多く、次いで保険料やメンテナンス料となった。

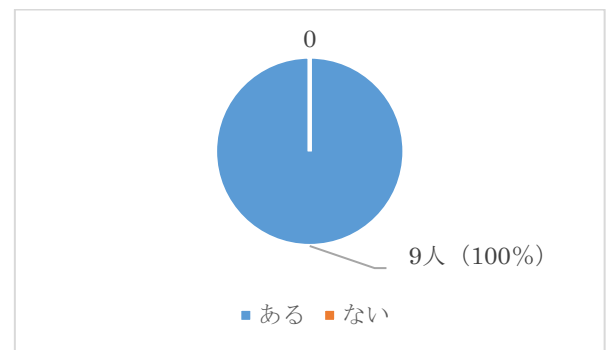


図4 車が無いことにより不便に感じることはあるか (n=9)

図1の車の所有率のアンケートで、「いいえ」と答えた9人の方に、車が無いことにより不便に感じることはあるかというアンケートをとった。結果として全員があると答え、ないと答えた方は1人もいなかった。

また、どのような場面で不便を感じるかを聞いたところ、交通の便が悪い(本数が少ない)というものが一番多かった。また、車を所有したいと思うかというアンケートをとったところ、9人中5人が「いいえ」と答え、理由として「運転が面倒だから」「維持費がかかりすぎる」といったものが挙げられた。

3.3 ライドシェアに対する意識調査

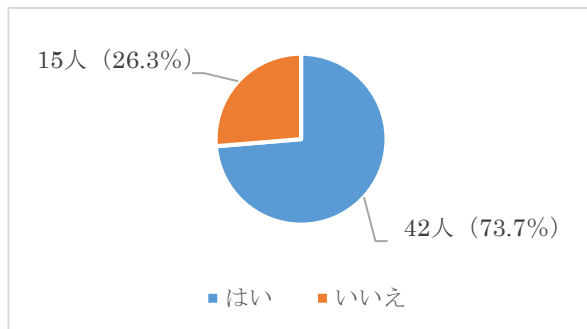


図5 タクシーのような配車サービスがあれば利用したいか (n=57)

タクシーのような配車サービスを利用してみたいかというアンケートをとった。これは Uber のシステムを想定したアンケートであったが、意外にも使ってみたくて答えた方は 42 人 (73.7%) もおり、ライドシェアの発展可能性を感じさせられた。いくらなら利用してみたいかと聞いたアンケートでは、「500 円」という回答が一番多く、東近江市のタクシー初乗り運賃よりも 40 円ほど安い価格だった。

「いいえ」と答えた方になぜ嫌なのかを聞いたアンケートでは、「他人と共有することが面倒だ」という回答が大半を占めており、快適さという課題は残っているという結論に至った。

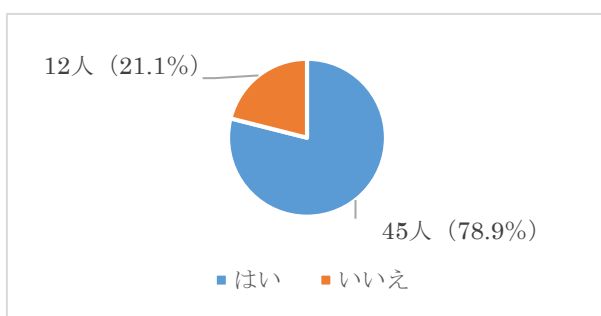


図6 相乗りバスのようなサービスがあれば利用したいか (n=57)

相乗りバスのようなサービスを利用してみたいかというアンケートをとった。こちらも 45 人 (78.9%) の方が「はい」と答え、このようなサービスに意欲的な姿勢が見られた。いくらなら利用してみたいかという問いには「300 円」と回答した方が一番多く、これは隣町の多賀町で行われている「愛のりタクシー」の最安値運賃である 400 円よりも 100 円安いという結果

だった。愛のりタクシーは、1 時間前までに電話で予約しないと行けないというデメリットがある。

「いいえ」と答えた方になぜ嫌なのかを聞いたアンケートでは、「知らない人と同乗したくない」や「周りに気を遣う」といった、先述の配車サービスでの嫌な点と同じような回答が得られた。

4. アンケート結果からの考察

今回のアンケートを受け、地方地域の方の車所有率は首都圏と比べても非常に高く、車という移動手段の必要性を強く感じた。特に通勤で車を用いている方にとっては、ライドシェアよりも自家用車の方が使い勝手がよく、また割安のためライドシェアの必要性は高くないと考えられる。

一方で利用用途として買い物や通院と答えた方は、通勤よりも利用頻度が相対的に低い傾向にあり、走行距離も少ない事が考えられる。したがって、車を所有していなければならない必要性は必ずしも高くないと推測される。今回のアンケートの回答者は 30 代や 40 代の割合が高く、日常的に車を運転する年代だと思われるが、より上の年代の方にアンケートをとると、利用頻度の低下や身体機能の衰えなどによりまた違う結果になることが予想される。

また、維持費が高いと感じている方の割合が 7 割弱もいたことや車を所有したいと思わない方が半数ほどいたことから、他の交通手段が増えれば首都圏と同じく車離れが起こるのではないかと考えられる。

更に、ライドシェアに対する意識調査では、タクシーのような配車サービスや相乗りバスのようなサービスを利用したいと感じている方も少なくなく、「カープール型」を実装できるようなプラットフォームの開設や法的規制の緩和などのきっかけさえあれば、地方地域でライドシェアが急速に普及することが考えられる。

5. おわりに

今後の研究課題として、アンケートのターゲットを高年齢者 (65 歳以上) の方に変更して再度行う。理由は 2 つある。1 つ目として、車の利用頻度が低い可能性が高いからである。先述の通り、今回のアンケートのボリュームゾーンは 30 代や 40 代であり、日常から通勤

で利用する方が多かった。しかし、高齢者となると通勤をしている方は少なく、主な利用用途は買い物や通院になると考えられる。ライドシェアは利用頻度が低い方ほど適しているサービスであり、より地方地域でのライドシェアの普及に有益な情報を得られると考えられるからである。2 つ目として、身体機能が衰えている可能性があると考えられるからである。冒頭に書いた通り、昨今では高齢者ドライバーによる事故が多発しており、早急な対応が求められている。そこで、高齢者の方を対象にアンケートを取り、運転に対する意見やライドシェアに対する意識、デジタルデバイスに対する意識などのアンケートをとることによって、今後、高齢者が利用しやすいライドシェアの発展に近づけると考えるからである。

参 考 文 献

- (1) 総務省: <https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h30/html/nd125320.html> (2019年11月30日閲覧)
- (2) 国土交通省: <https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2017/65-1.pdf>(2019年11月30日閲覧)
- (3) E-Gov: https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=326AC0000000183(2019年11月30日閲覧)
- (4) 気張る！ふるさと丹後町: <http://kibaru-furusato-tango.org/about-sasaeai/>(2019年12月1日閲覧)
- (5) Uber Newsroom: <https://www.uber.com/ja-JP/newsroom/kyotango-2nd-anniversary/>(2019年12月1日閲覧)
- (6) 東京都: http://www.metro.tokyo.jp/tosei/hodohappyo/press/2019/03/27/01_01.html(2019年12月3日閲覧)
東近江市: <http://www.city.higashiomi.shiga.jp/0000006430.html>(2019年12月3日閲覧)
- (7) 多賀町 http://www.town.taga.lg.jp/contents_detail.php?frmid=299(2019年12月3日閲覧)
- (8) いつもNAVI: <https://www.its-mo.com/taxi/fare/25/213/>(2019年12月3日閲覧)