

第372回メディアフォーラム

ライドシェアの社会的な意義と効果 ～「まちづくり」における交通課題と共助型交通の可能性～

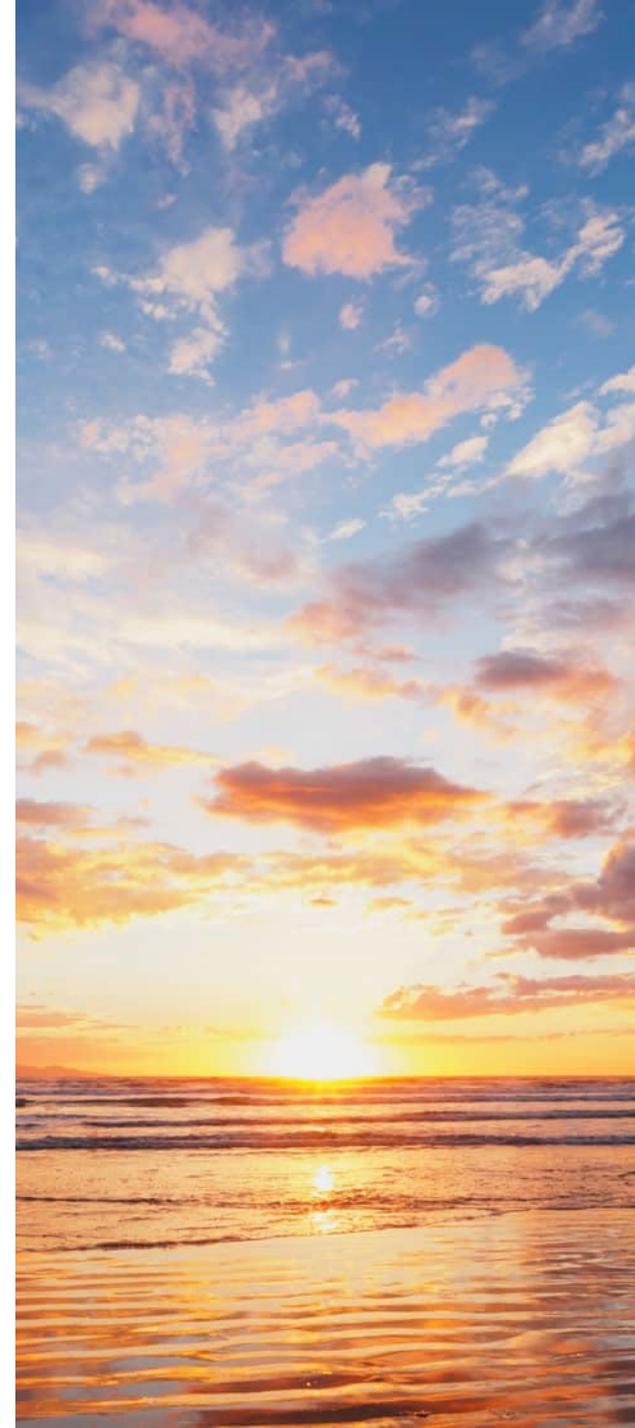
グループマネージャー 新谷 幸太郎
シニアコンサルタント 川手 魁
コンサルタント 倉林 翼
小菅 直樹

株式会社野村総合研究所
コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部

2024年3月7日

NRI

Envision the value,
Empower the change



本調査の要旨

一般ドライバーが他者を運ぶライドシェアに着目し、事業の成立可能性と効果を可視化した

調査の背景とねらい

- 若者の免許離れや高齢者の免許返納が広がり、公共交通への期待は年々高まっているが、人口減少が顕著な郊外部から公共交通の縮小が始まっている。特に、二種ドライバーの担い手不足が顕在化しており、一般ドライバーが他者を運ぶ共助型交通のライドシェアが注目されている。
- 現在でも、バス・タクシーの維持が難しい交通空白地域（過疎地等）やタクシー需要の繁忙期等は、一般ドライバーの輸送が認められているが、地理・時間的な限定下に制限されている。
- 本論では「まちづくり」の視点からライドシェアの可能性に着目した。既存交通機関との競合という二項対立から議論を先に進めることで、ライドシェアが人口密度の低下に起因する諸問題の解決策になりえる可能性を検討する。
 - 将来的には、100年に1度のモビリティ革命と呼ばれるCASE*の最終形である自動運転タクシーにより、縦横無尽に無人車両が走行する時代が到来すれば、これまでの「まちづくり」を活かしつつ、愛着のある場所で生活を続けられる姿を実現できる。

調査で分かったこと

- 乗客の利用意向、ドライバーの就労意向の両面から、ライドシェアの成立可能性を確認した。
- ライドシェアの普及によって少数は自家用者を手放すが、大多数は自家用車とライドシェアを上手く使い分ける。
- バス等の既存交通が充実する都心よりも、公共交通が手薄になりがちな都市郊外の利用意向が高い。
- 地方は長い移動が多く、運賃負担が大きいいため、全国普及には自動運転や相乗りによる費用低減が求められる。
- 自家用車の運転からの解放による時間の創出や、外出による消費増が期待される。

*デジタル化・電動化・自動化等、自動車をめぐる一連の技術革新を指す

※本資料に記載の構成比の数値は、小数点以下第2位を四捨五入しているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある

01

ライドシェアを巡る議論

02

地域交通におけるライドシェアの役割

03

ライドシェアのニーズ検証

04

ライドシェア事業の成立可能性

05

ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

約10年前に海外のライドシェアが参入して試行錯誤が続いたが、従来の法制度の中でライドシェアを提供することの難しさが浮き彫りになり、最近では規制緩和に向けた検討が進んでいる

日本におけるライドシェアの解禁に関する動向

諸外国のライドシェア制度の日本への導入に向けた検討

- 2013年11月、米国でタクシー配車サービスを展開するUberが日本でもサービスを開始した。
- 2015年2月、Uberが福岡市でライドシェアの実証実験を開始した。
しかし、いわゆる「白タク」行為であり道路交通法に違反するとして、国交省の指導により中止した。
- その後もライドシェアの実装に向けた糸口が掴めない状況が続き、
2017年11月、Uberは「当面の間はタクシーの配車サービスに専念する」と発表した。

2013

2018

2020

2023

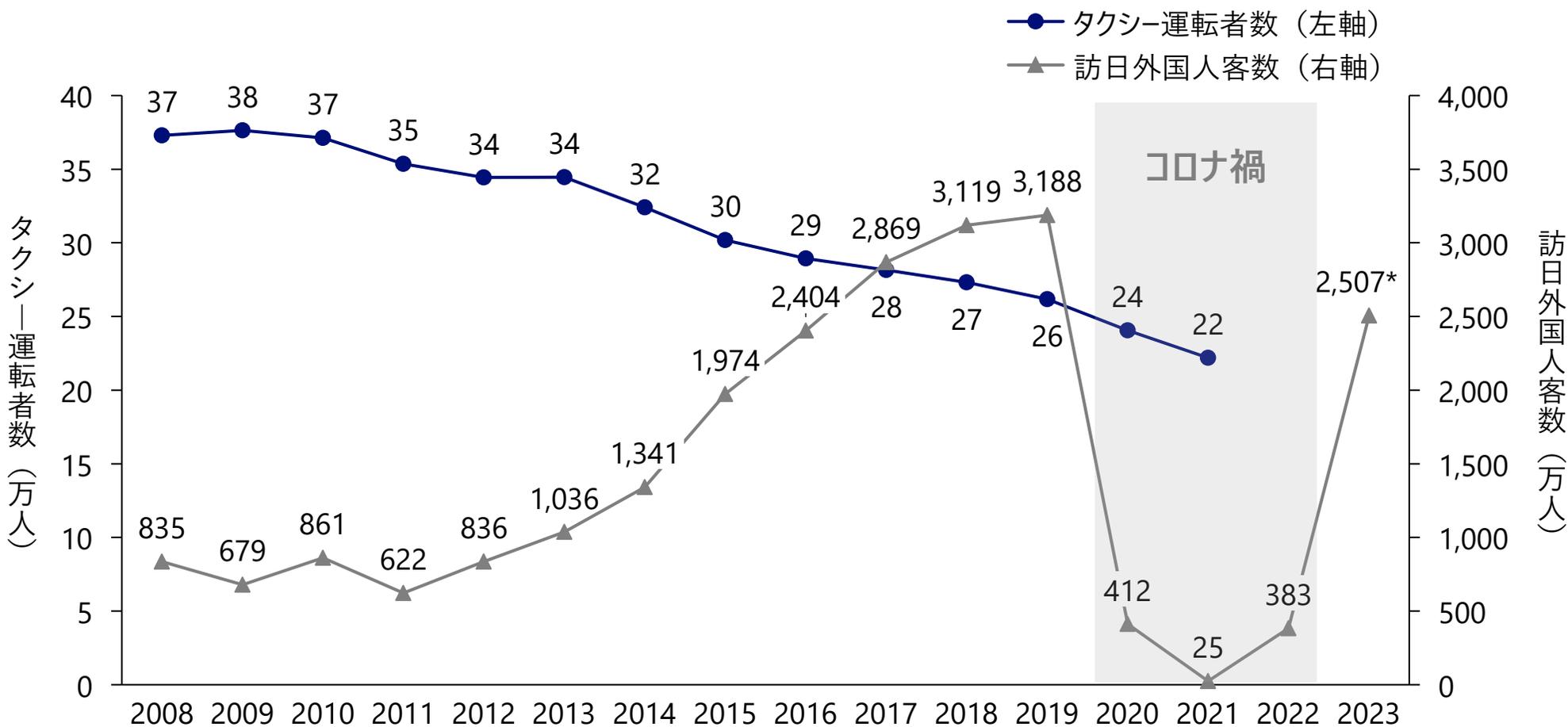
日本独自のライドシェア制度の検討

- 訪日外国人客数の急増と、タクシー運転者人数の減少を背景に、ライドシェア解禁の議論が活発化した。
 - 2018年5月、新経済連盟が「ライドシェア新法」を政府に提案した。
 - 2019年3月、安倍首相（当時）が「タクシーへの相乗りの導入」に言及した。
 - 2020年4月、経済同友会が「日本版ライドシェア」の実現を政府に提案した。
- コロナ禍で一旦議論が落ち着いたが、2023年に移動需要が回復したことを受け、再び議論が活発になっている。
 - 2023年10月、岸田首相がライドシェアの本格的な検討に言及した。
 - 2023年12月、政府がタクシー事業者によるライドシェア解禁（一定の条件による規制緩和）を発表した。

ライドシェアを巡る議論の背景

ライドシェアの解禁に向けた議論が活発になった背景には、
訪日外国人客数の急増と、タクシードライバーの減少が挙げられる

タクシー運転者数・訪日外国人客数の推移



出所) 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会『TAXI TODAY in Japan 2023』、日本政府観光局 (JNTO) 『訪日外客統計』より作成

*推計値

ライドシェアの特徴である「一般ドライバーが有償で旅客運送できる」制度として、日本でも2006年に「自家用有償旅客運送制度」が制定されているが、実施要件の難度が高かった

■ 運賃水準に上限があったり、地域関係者の「協議を整える」必要があった

自家用有償旅客運送制度（以下、「自家用有償」）の概要・実施要件 ※2023年12月の規制緩和前の内容

概要	地域における必要な輸送について、 <u>それらがバス・タクシー事業によっては十分に提供されないと認められる場合に</u> 、市町村・NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度	
種別	交通空白地 有償運送	・ 地域住民や観光客を対象に輸送サービスを提供する
	福祉 有償運送	・ 要介護者や障がい者等を対象に輸送サービスを提供する
実施要件 (一部)	登録要件	・ <u>地域における必要な輸送</u> であり、 <u>バス・タクシー事業による提供が困難</u> であることについて、 <u>地域関係者*の協議が調うこと</u> *関係する自治体、交通事業者、地域住民など
	実施主体	・ 市町村・NPO法人等の、 <u>営利を目的としない団体</u>
	運転者	・ <u>2種運転免許保有</u> または <u>1種運転免許保有+大臣認定講習の受講</u> が必要
	運行形態	・ 予め、 <u>路線または区域（エリア）内</u> について「 <u>協議が調う</u> 」ことが必要
	運賃	・ <u>実費の範囲内</u> で、地域関係者の「 <u>協議が調った</u> 」額（ <u>乗合バス運賃と同程度</u> または <u>タクシー運賃の2分の1</u> を目安）

自家用有償の導入事例

既存公共交通との調整により、走行区間や時間帯が限られて利用者にとって十分便利でなかったり、運賃収入が高くないため住民のボランティア意識に支えられている事例が多い

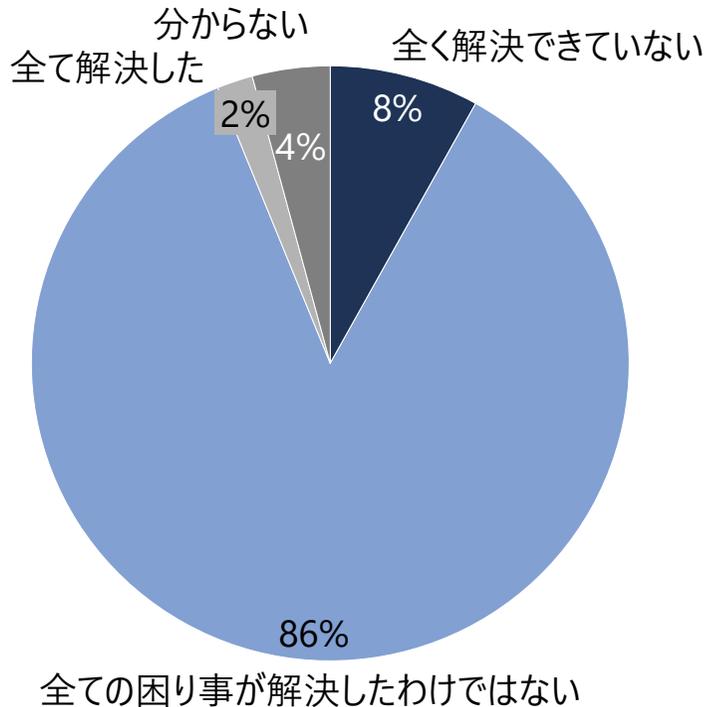
自家用有償旅客運送制度の導入事例

種別	導入地域	概要	運賃	使用車両	運転者人数	開始時期
交通空白地 有償運送	京都府 京丹後市	<ul style="list-style-type: none"> 他の公共交通が運行していない 交通空白地域で、当該地域の住民、観光客、来訪者の運送を行う 配車アプリによる、利用者と運転者のマッチングを実現した 	距離制 (1.5kmまで 480円、以降 120円/km)	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車 	<ul style="list-style-type: none"> 一種：15名 二種：3名 	2016年5月
	兵庫県 福崎町	<ul style="list-style-type: none"> 他の公共交通が運行していない 空白時間帯に、当該地域の住民、観光客、来訪者の運送を行う 夜間も運行している大学のスクールバスの住民による利用を可能にした 	回数制 (100円/回)	<ul style="list-style-type: none"> 大型バス マイクロバス 	<ul style="list-style-type: none"> 二種：3名 	2018年10月
福祉 有償運送	神奈川県 横浜市	<ul style="list-style-type: none"> 独力で公共交通を利用することが難しい高齢者や身体障がい者等を対象に、ドアツードアの運送を行う 高齢化率が高く、駅やバス停が遠いエリアに限定して導入した 	距離制 (2kmまで 300円、以降 100円/km)	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車 	<ul style="list-style-type: none"> 一種：9名 二種：1名 	2011年7月

自家用有償は「地域の移動課題の解決に十分でない」と考える自治体が多く、ライドシェアに関する規制緩和を見越して先行検討を始めた自治体も出てきている

自家用有償に関する首長へのアンケート（n=309）

- 「自家用有償」を実施中または実施予定の自治体の首長のうち、94%が「移動に関する問題は解決できていない」と回答していた



出所) 内閣府『「自家用有償旅客運送」緊急首長アンケート』（2023年11月）より作成

大阪府や神奈川県での検討事例

- 大阪府や神奈川県では、ライドシェアの導入に向けた具体的な議論が進められている

	大阪府	神奈川県
目的	2025年大阪万博等により高まる移動需要に対応する	三浦市における夜間の移動の不便を解消するため
運行エリア	大阪府全域	神奈川県三浦市
運行時期	万博開催半年前～終了	令和6年度に8ヶ月程度（実証実験として実施）
運行主体	安全に旅客運送ができる者（タクシー会社以外も可）	タクシー会社
時間帯	24時間	午後7時～午前1時に限定
運賃	距離や需給に応じて設定（ダイナミックプライシング）	タクシーと同程度

出所) 大阪府資料、神奈川県資料より作成

新経済連盟や経済同友会は、ライドシェアの導入により、社会課題の解決に加えて、産業振興や経済波及効果の点から日本独自のライドシェア制度の導入を提言している

新経済連盟の提言（2018年5月）

導入により期待する効果

- ・ タクシーの供給不足の解消
- ・ 観光立国の実現
 - ・ 多くの訪日外国人にとって使い慣れたライドシェアという移動オプションの提供
- ・ 経済効果
 - ・ 約3.8兆円の経済効果を見込む
- ・ 生産性向上
 - ・ 車両の非稼働時間、個人の空き時間の活用
- ・ 消費者利便性の向上
 - ・ 大雨、大規模イベント時などの需要の急増に柔軟に対応

制度の概要

- ・ ドライバー（個人）、プラットフォーム事業者の双方に対する規制・責任の付与
- ・ 道路運送法の適用除外
- ・ ドライバー届出制、プラットフォーム登録制
- ・ ドライバー情報・運行情報の記録・管理

経済同友会の提言（2020年1月）

導入の目的

- ・ タクシーの供給不足への速やかな対応
- ・ リアルデータの収集、データに基づいた交通政策議論の促進
- ・ 働き方の多様化を踏まえた副業・兼業機会の提供

制度の概要

- ・ 以下のいずれかの場合に認可
 - ・ 一時的にタクシー需要が増大する場合（通勤時間帯、悪天候など）
 - ・ 恒常的にタクシー供給が不足する地域において、需給バランスを崩さない範囲に限定
- ・ タクシー事業者による運行管理（ドライバーの研修・検査および車両の点検・管理等に責任を持つ）
- ・ ドライバーと利用者による相互評価制度

ライドシェアを懸念する声

第二種免許制度等があるタクシー業界からは、利用者の安心感や安全性に対する懸念が表明されており、現行のタクシー制度の規制緩和を求めている

全国ハイヤー・タクシー連合会や大手タクシー会社の主張

自交総連（ハイヤー・タクシー等の労働組合）の主張

安全・安心に関する問題点が多いライドシェア解禁は、日本における輸送サービスの根幹を揺るがす。
全国ハイヤー・タクシー連合会

安全とされるタクシーを規制緩和して供給を増やすことこそ大事だ。
全国ハイヤー・タクシー連合会
川鍋会長



タクシーの強みは安全性である。しっかりと面接して教育にも2か月くらい時間をかけている。
『日の丸交通』富田社長

まずはタクシー運転手をどう確保していけばいいのかに知恵を絞っていくべき。
『葵交通』田中社長

危険な白タク ライドシェア

被害を受けるのは利用者

強盗や性犯罪など 事件・事故が多発



「ライドシェア」という名の自家用車を使った無許可タクシー（白タク）を合法化しようという危険な動きが進んでいます。これは、アメリカ発祥のビジネスで、スマホアプリを介して一般ドライバーが自家用車で利用者を輸送するサービスです。日本では、道路運送法に違反する「白タク」行為として認められていません。

今開かれている国政の所信表明演説で、岸田首相はライドシェアに言及し、「タクシー不正」を解決する唯一の策かのように語り、白タク合法化を後押ししています。ライドシェアには、タクシーで義務付けられている労働時間管理や飲酒チェックもなく、事故時の補償も個人任せでどうなるか不明です。特約企業とドライバーの間に雇用関係はなく、乗客者の安全確認は十分です。このため、導入している国では乗客に対する恐喝や強盗、性犯罪が多発しています。アメリカで使っていて、便利だったと感想を述べる人もいますが、どの国でも安心という保障はありません。外務省も渡航者に注意喚起をしており、各国が禁止の再規制をしています。

無資格のドライバーが人を輸送する規制緩和は危険で、被害を受けるのは利用者です。

項目	タクシー	ライドシェア
会社	車両保有、運転者雇用、運行全体に責任を負う	仲介のみで運行には責任を負わない
運送	運転免許 二種免許+登録制度（講習、試験あり）	一種免許
総括	労働時間管理あり	なし
乗客	運転前アルコールチェックあり	なし
乗客	経歴や資歴社員として管理	社員でない
乗客	車両の規制整備、清潔保持など規制	なし
乗客	事故時の責任会社が対応	個人で対応
乗客	保険の補償保険加入義務付け	不明



自交総連

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel: 03-3875-8071 email: info@jikosoren.jp
ホームページ 交通安全一括表

ライドシェアはタクシーの代わりにならない

タクシーは住民の足を守る地域公共交通

秋の臨時国会においてライドシェア検討問題は、大きく取り上げられています。神奈川県や大阪府でも導入に向けた議論が進められ、こうした急激な動きの理由として、「タクシー不足」が挙げられています。

本当に「タクシー不足」？

全国のタクシー運転者数は、コロナ危機が始まった2019年からの2年間で約4万人減少（国交省調べ）しました。現在タクシー需要はほぼ回復しましたが、この回復がいったんドライバーは戻ってきません。利用者が一時的に増えたといっても、長い給料・長時間労働などで離職が懸念されています。以前よりも街を走るタクシーの数が減少した理由はここにあります。タクシー業界の苦しい現状を招いた原因は、これまでの規制緩和と政策とコロナ禍においてタクシー運転者への直接的な生活保障を行わなかった政府の無政策です。その失政のツケを「タクシー不足」などと言って、国は大企業と手を組む。危険なライドシェア導入が名案であるように宣伝し、全面解禁しようとしています。

悪天候時に運賃が数倍

近年多発している集中豪雨や地震など自然災害が多い日本で、電車やバスが止まった状態で、タクシーは地域公共交通として利用者を輸送しています。東日本大震災の時には、残された最後の移動手段としてタクシーは燃料が切れるまで被災者の避難と救援に走りまわりました。ライドシェアは、ドライバーの都合で走るの

で、悪天候時に利用すれば運賃がタクシーの数倍に高騰するだけでなく、呼んでも来ない可能性があります。ライドシェアは、公共交通の代わりになりません。

地域公共交通に支援を

日本のタクシーは、深夜でも女性や子供が一人で乗車できる世界に誇れる安心・安全な乗り物です。バスや電車のない地域の人たちに、タクシーが最後の交通手段となっています。

一部の観光地では、時間帯によってタクシー利用が集中してしまうオーバーツーリズム（観光公害）が発生しています。この対処は国が考え、解決しなければならぬ社会的課題です。住民にとって、便利で使い勝手が良いものとなるように、現在のデザインタクシーなどの規制緩和を我々のために進めさせ、地域公共交通を持続的に運行できるようにしていけば危険なライドシェアを導入する必要はありません。

出所) NHK政治マガジン『「ライドシェア」表明進むのか?』(2023年11月) 等より作成

出所) 自交総連『危険な白タク ライドシェア』

2023年12月には規制緩和が発表され、タクシー会社の管理下にある一般ドライバーによる有償運送が解禁されたり、タクシー事業の規制が緩和されることになった

『規制改革推進に関する中間答申』による規制緩和内容

概要	実施事項	実施時期*
タクシーの 規制緩和等	二種免許取得要件の緩和	✓ 教習期間の短縮および教習内容の見直し 2025年3月
	タクシー乗務員要件の緩和	✓ 「地理試験」の廃止 ✓ ドライバー雇用時の法定研修の日数要件（10日間）の撤廃 2024年3月
	「白タク」対策	✓ 「白タク」について、その仲介行為を行う事業者への取締りを強化 2024年3月
自家用有償 の改善	実施ハードルの低減	✓ 「交通空白地」の目安となる数値やデータの公表 ✓ 相当の期間（2ヶ月程度）を要しても結論に至らない場合、首長が実施判断 2024年6月
	一部実施条件の明記	✓ 夜間など公共交通が限られる時間帯が生じる地域も「交通空白地」に該当 ✓ 「交通空白地」の外に駅・病院などが存在する場合、そこまでの運送も認める 2024年6月
	運賃の改善	✓ 運賃の目安を、タクシーの「2分の1程度」から「約8割」へと見直す ✓ 一定のダイナミックプライシングを可能とする 2024年3月
	運送主体の拡大	✓ 自治体等から委託を受けた株式会社の参画が可能である旨を明記 ✓ 宿泊施設が共同して、その保有車両を有償運送に活用できる旨を明記 2023年12月
タクシー事業者による 自家用自動車を用いた有償運送の実施	✓ タクシー会社が主体となり、配車アプリデータ等から供給不足を特定した上で、地域のドライバーを活用し、タクシー事業の一環として運送サービスを提供可能 2024年4月	
タクシー事業者以外の者によるライドシェア	✓ 諸外国の最新のライドシェア関連制度等を踏まえ、安全対策・契約関係・料金などを位置づける法律制度を議論する 2024年6月	

諸外国との比較

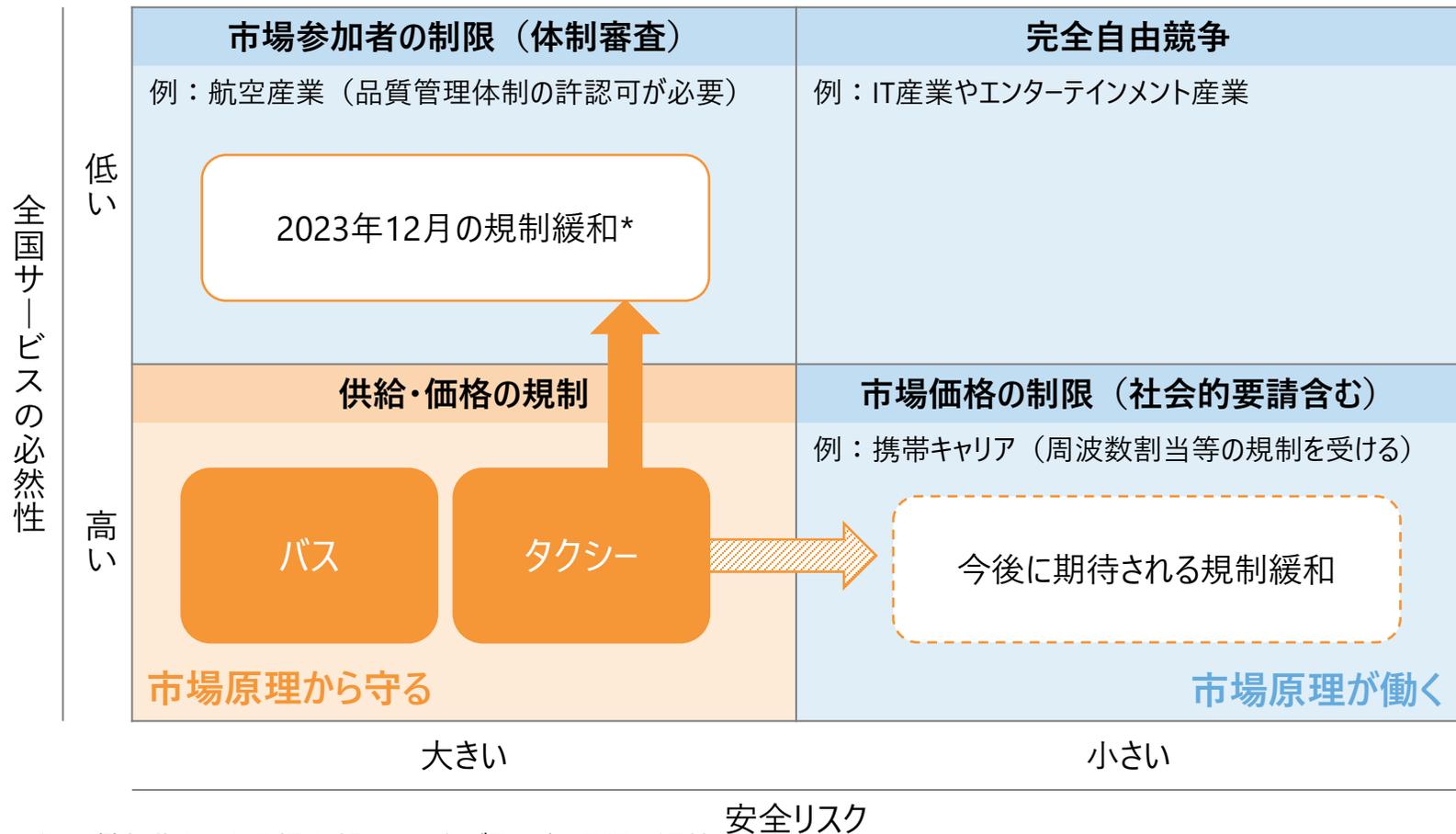
アメリカやイギリスでは、安全に関する規制を設けた上で、実施主体、運行地域・時間帯、運行台数、運賃の自由度を許容しており、利用者の選択肢を拡げている

日本、アメリカ、イギリスのライドシェア制度の比較*

		日本	アメリカ（カリフォルニア州）	イギリス（ロンドン市）
実施主体		<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者 	<ul style="list-style-type: none"> プラットフォーム事業者等（州の許可が必要） 	<ul style="list-style-type: none"> プラットフォーム事業者等（市の許可が必要）
運行地域・時間帯		<ul style="list-style-type: none"> タクシーの供給が需要に追いつかないと認められた地域・時間帯のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 制限なし 	<ul style="list-style-type: none"> 制限なし
運行台数		<ul style="list-style-type: none"> タクシーの不足分のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 制限なし 	<ul style="list-style-type: none"> 制限なし
運賃		<ul style="list-style-type: none"> タクシーと同様の運賃体系 	<ul style="list-style-type: none"> ダイナミックプライシングを導入（運賃は乗車前に確定） 	<ul style="list-style-type: none"> ダイナミックプライシングを導入（運賃は乗車前に確定）
安全に関する規制	ドライバー		<ul style="list-style-type: none"> 年齢・運転経験年数による制限 安全運転等の研修受講 犯罪歴なし、数年以内の違反なし（すべて事業者が確認） 	<ul style="list-style-type: none"> 年齢・運転経験年数による制限 安全運転・地理試験の合格 犯罪歴なし、健康状態良好（すべて市が確認しライセンス発行、事業者はライセンスの取得を確認）
	車両	<ul style="list-style-type: none"> （タクシー事業者が責任を負うことを前提に検討中） 	<ul style="list-style-type: none"> 州認定施設での車検合格 	<ul style="list-style-type: none"> 市の認定（車検、排気量規制）
	運行管理		<ul style="list-style-type: none"> 規定により連続稼働時間を制限 事業者による運行情報の記録 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者による運行情報の記録
	保険		<ul style="list-style-type: none"> 事業者による保険付保の義務 	<ul style="list-style-type: none"> 個人事業主が業務用保険に加入（事業者は確認義務）

地域の多様な課題に応えるには、既存の事業範囲にとらわれず、住民同士（運転手・利用者）がWin-Winとなる共助の移動サービスが成立するような規制改革が求められる

- 技術改善により乗用車の安全性は高まっており、運転手の技能・適正を評価する仕組みもあることから、改めて安全に対するリスクを社会全体で再評価していくことが必要ではないか



*例：繁忙期における都心部での一般ドライバー運行の解禁

参考) 内閣府『規制改革推進に関する中間答申』(2023年12月26日)

今後の検討課題

- 1. 諸外国の最新のライドシェア関連制度等を踏まえた検討**
 - 各国におけるライドシェア事業の規制等の実施や制度アップデートの経緯を踏まえる必要がある
- 2. ライドシェア事業者に対する徹底した安全対策のための規制の導入**
 - ライドシェア事業者が利用者に対する直接の法的責任を負うこと
 - ドライバーの事前審査、事故歴確認義務、健康診断書の確認、自賠責保険・任意保険の確認
 - ドライバーの事後審査
 - 事業者による保険加入義務
 - 事業者によるドライバーの運行管理
 - 性犯罪対策
 - アプリを活用した記録保持義務
 - 自家用自動車の要件
- 3. 新たな働き方の尊重、副業・兼業の推進**
 - 雇用に限らず、業務委託を含め、個人が「好きな時に好きなだけ」働ける制度設計とする
- 4. 自由度の高い料金規制**
- 5. 地域・時間帯・台数の不制限**
- 6. その他**
 - これまでの人口増加を前提とする利害調整のための会議を各地域で行うことを義務付けないこと

01

ライドシェアを巡る議論

02

地域交通におけるライドシェアの役割

03

ライドシェアのニーズ検証

04

ライドシェア事業の成立可能性

05

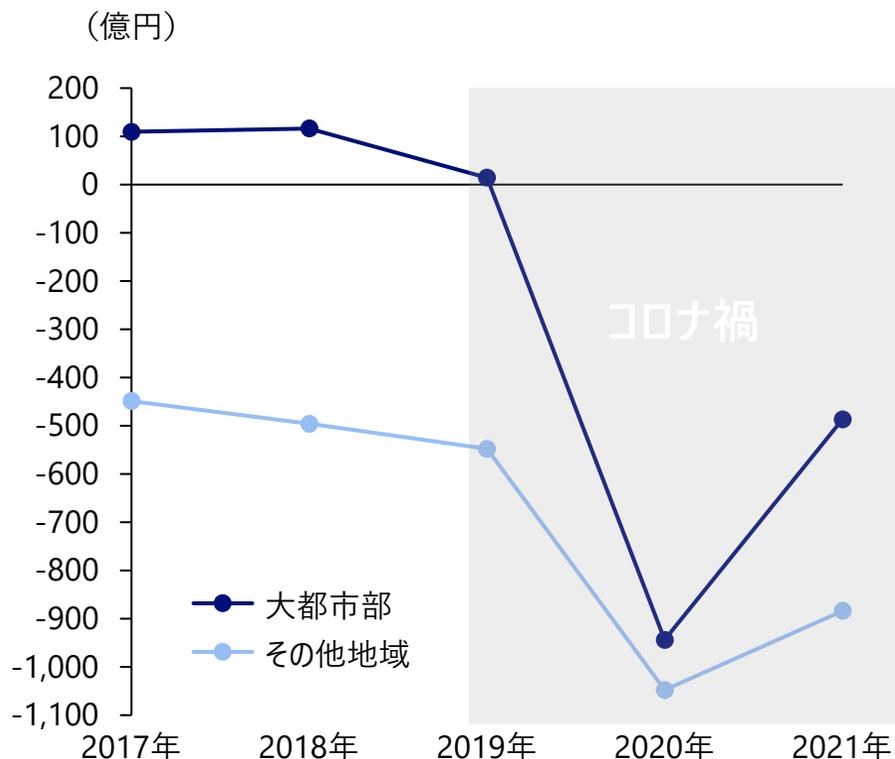
ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

公共交通が直面している状況

三大都市圏（東名阪）以外では、多くのバス会社で赤字が続いており、交通ネットワークの維持に苦慮している状況

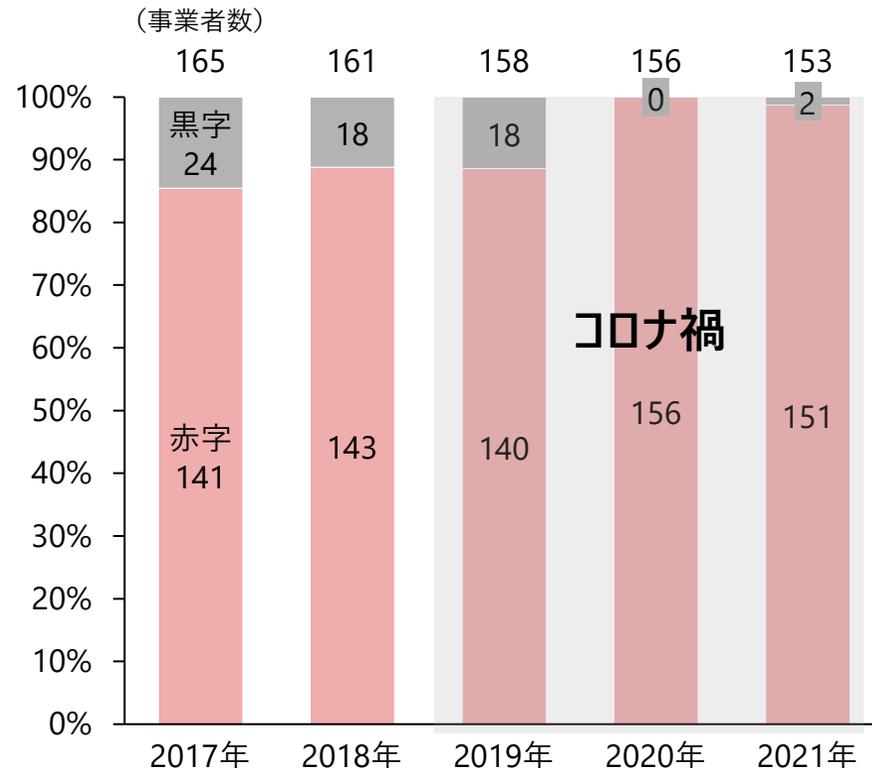
- 「その他地域」（三大都市圏以外）のバス事業は慢性的に赤字であり、交通以外の事業収益や行政支援によって運行を継続したところ、コロナ禍による利用者の減少でさらに赤字幅が広がった。

乗合バス事業の損益（地域別）



出所) 日本バス協会「日本のバス事業2022」(元データは国土交通省資料による)

「その他地域」における赤字・黒字別のバス事業者割合

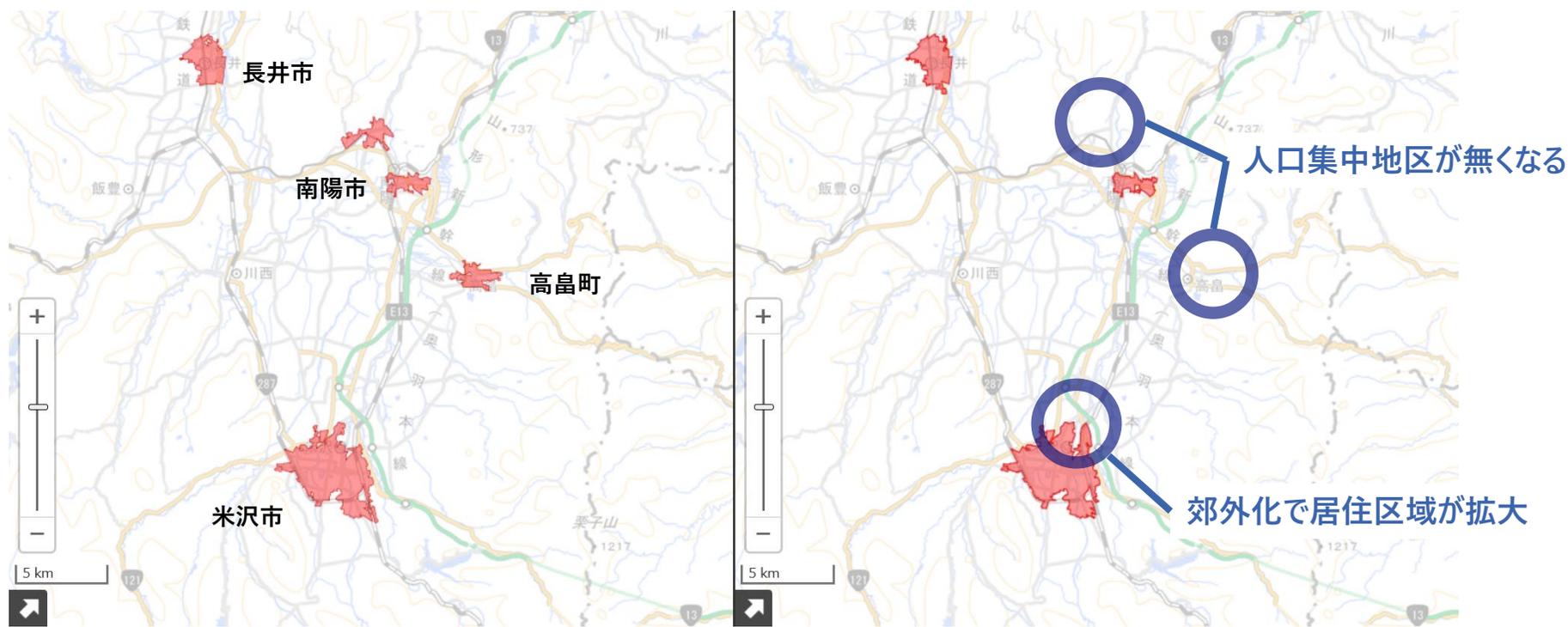


公共交通の収益性低下の背景

地方では、居住区域の拡大や人口減少によって人口密度が低下しており、公共交通の運行効率が低下している

- 人口集中地区（連続して一定数の住民が居住している地区）を経年比較すると、小規模な街は人口減少で、大規模の街は郊外化（居住区域の拡大）によって、人口密度が低下している。

人口集中地区の増減（平成22年と令和2年の対比）（山形県を一例として紹介）



出所) 国土地理院 人口集中地区

<https://maps.gsi.go.jp/#11/38.006714/140.135078/&base=pale&ls=pale%2C0.55%7Cdid2010&blend=0&disp=11&lcd=did2010&vs=c0g0j0h0k0l0u0t0z0r0s1m0f0&vs2=f0&sync=1&base2=pale&ls2=pale%2C0.55%7Cdid2020&blend2=0&disp2=11&lcd2=did2020>

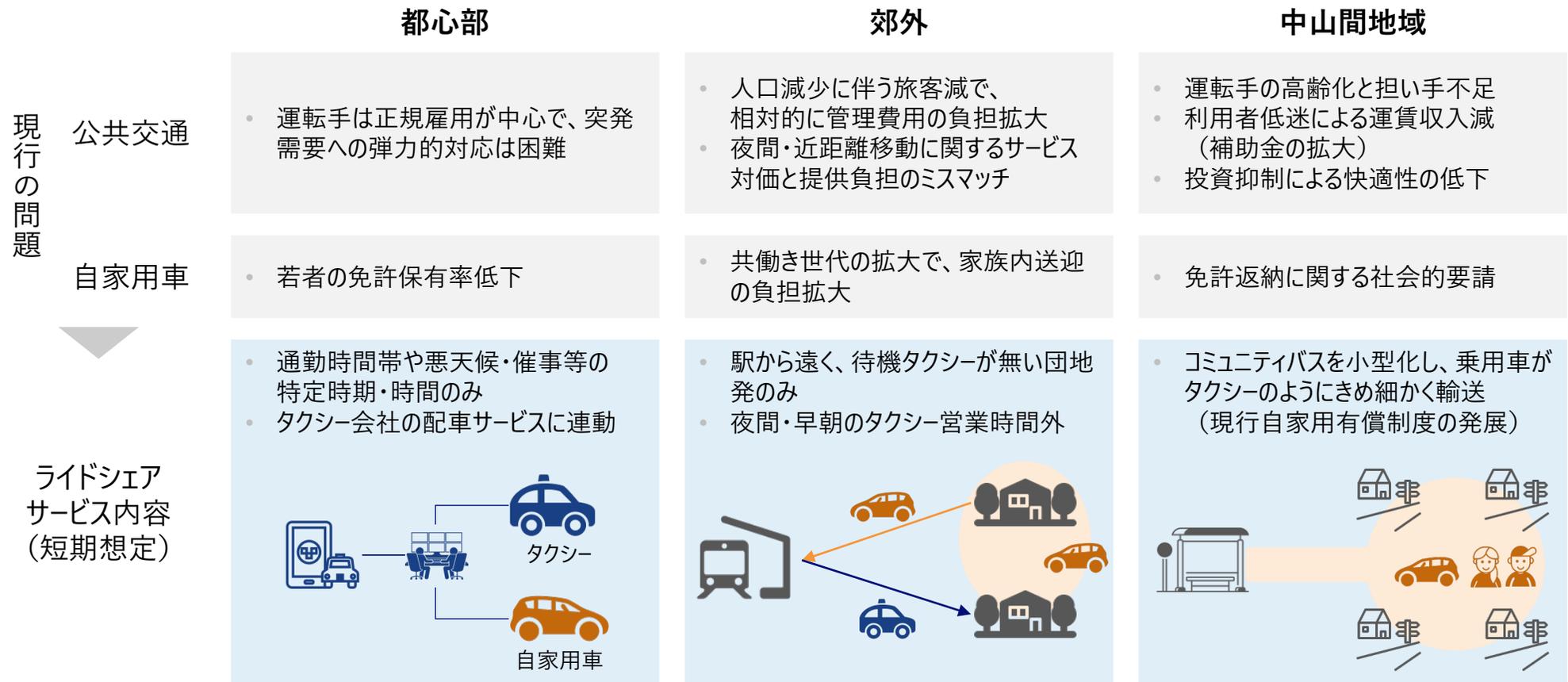
自家用車活用（ライドシェア）の方向性

公共交通の苦境に対する対応策として、一般ドライバーが交通弱者等の安全な移動を支える仕組みに社会の関心が集まっている

	実施主体	運賃	使用車両	ドライバーの資格	
乗降箇所は任意	相乗り	<ul style="list-style-type: none"> プラットフォーム事業者 個人 等 	<ul style="list-style-type: none"> 実費の範囲内 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車 	<ul style="list-style-type: none"> 一種免許
	自家用有償旅客運送	<ul style="list-style-type: none"> 市町村 NPO法人 等 	<ul style="list-style-type: none"> 実費の範囲内 タクシー運賃の約8割 	<ul style="list-style-type: none"> 実施主体の保有車両や自家用車 	<ul style="list-style-type: none"> 二種免許 一種免許 + 大臣認定講習
	ライドシェア	(今後、検討が深まる)		<ul style="list-style-type: none"> 自家用車 	<ul style="list-style-type: none"> 一種免許
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 国の認可運賃 路線バスの数倍以上 	<ul style="list-style-type: none"> 事業用車両 	<ul style="list-style-type: none"> 二種免許 地理試験 (廃止見込み)
	デマンドバス	<ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者 市町村 	<ul style="list-style-type: none"> 一般的に路線バス水準 (地域合意が前提) 	<ul style="list-style-type: none"> 事業用車両 (民間に運行委託している場合) 	<ul style="list-style-type: none"> 二種免許
定路線	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者 一部は公営 	<ul style="list-style-type: none"> 国の認可運賃 低水準に抑えられる 	<ul style="list-style-type: none"> 事業用車両 乗車定員11名以上 	<ul style="list-style-type: none"> 二種免許

今の議論を踏まえると、短期的には、デマンドバス*やタクシーの代替として、車両サイズの適正化や、運転手の柔軟な確保が求められる場面でライドシェアが有望視される

- ライドシェアの成立に向けては、消費者やバス・タクシー会社の目線に加えて、運転手のなり手確保の目線が必要。運転手が魅力と感じる収入を得られるように、市場創造・規制緩和・行政支援が求められる。

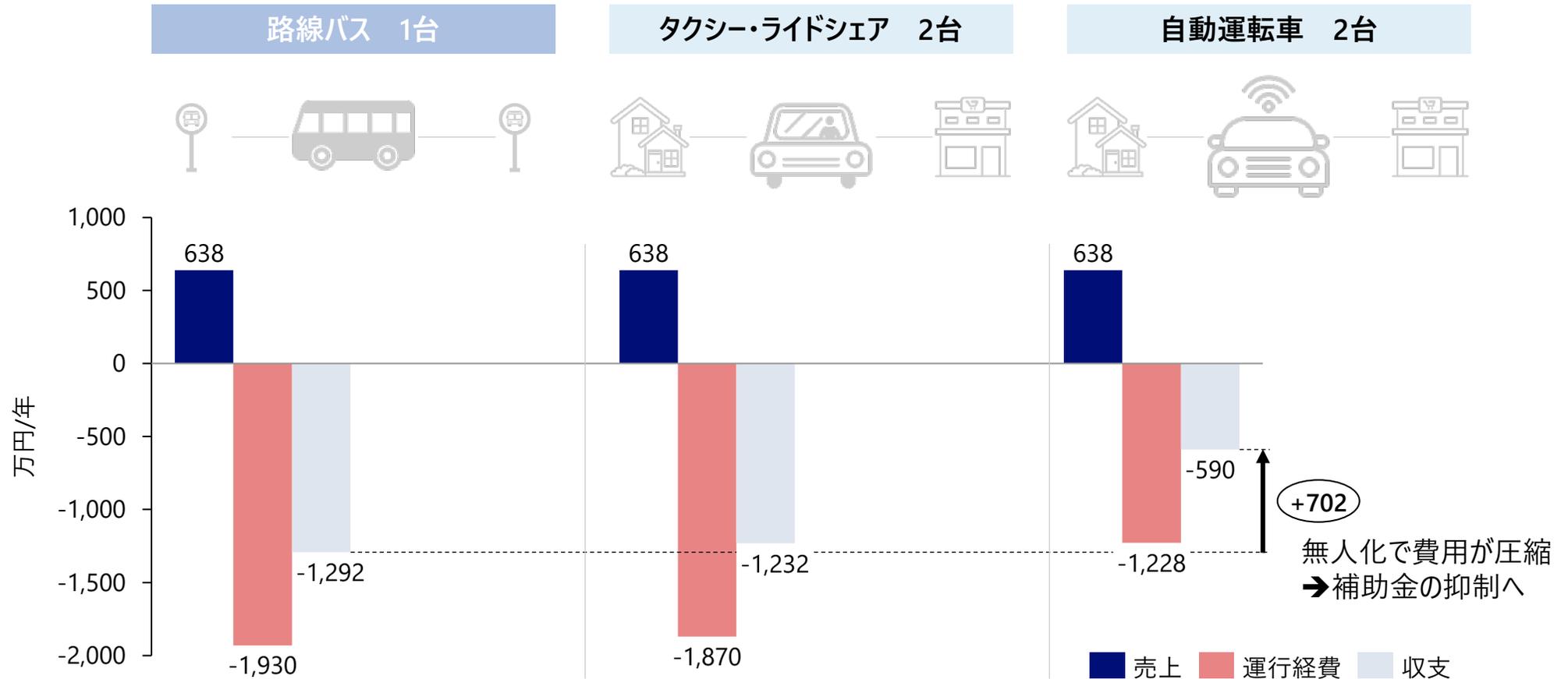


*利用者の予約に応じた時間や経路で運行するバス

日本におけるライドシェアの活躍分野（中期）

米国・中国で開発されている無人自動運転タクシーが社会実装されると、中山間地域でもバス並みの運賃できめ細かい移動ができるようになり、交通ネットワークの再構築が可能になる

中山間地域の利用率が極めて低い路線バスを乗用車（2台）に置き換えた場合の収支見通し



注1) 路線バス及びタクシーは過疎地域（1便8人、1日10便、区間15km）を想定して試算、運賃水準はいずれも路線バス相当とする

注2) 自動運転車のリース代を730万円/2台/年と想定

出所) 国土交通省自動車局編「2017年版 自動車運送事業経営指標」を原単位に作成

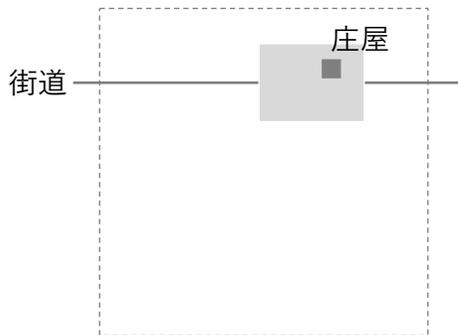
公共交通が、利便性の低迷・利用者数の減少・収益性の悪化に直面する背景には、道路整備が進んで自家用車での移動が前提となった「まちづくり」も挙げられる

- 地方では、大型商業施設や観光施設は、駅や役場といった街の中心部から離れている場合が多く、定路線のバスよりも、ドアtoドアを結ぶ自家用車が便利である。
- タクシーもドアtoドア輸送を提供しているが、1台あたりの輸送力は低く、鉄道やバスと比較すると運賃水準は高い。
- 若者の免許離れや高齢者の免許返納が進む中で、自家用車に頼らない移動手段を求める潜在ニーズは高まっている。一方で、労働力不足が懸念される中で、プロドライバー（二種免許）の確保は容易でない。

日本の地方における「まちづくり」の変遷イメージ

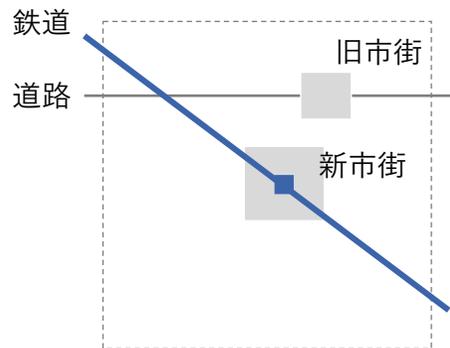
高度経済成長期以前

- 集落は徒歩圏内で完結



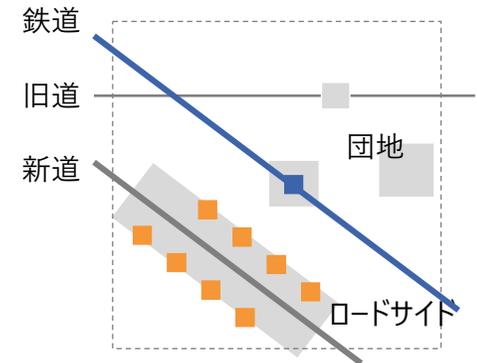
高度経済成長期

- 市街地が複数ありバス路線が結ぶ



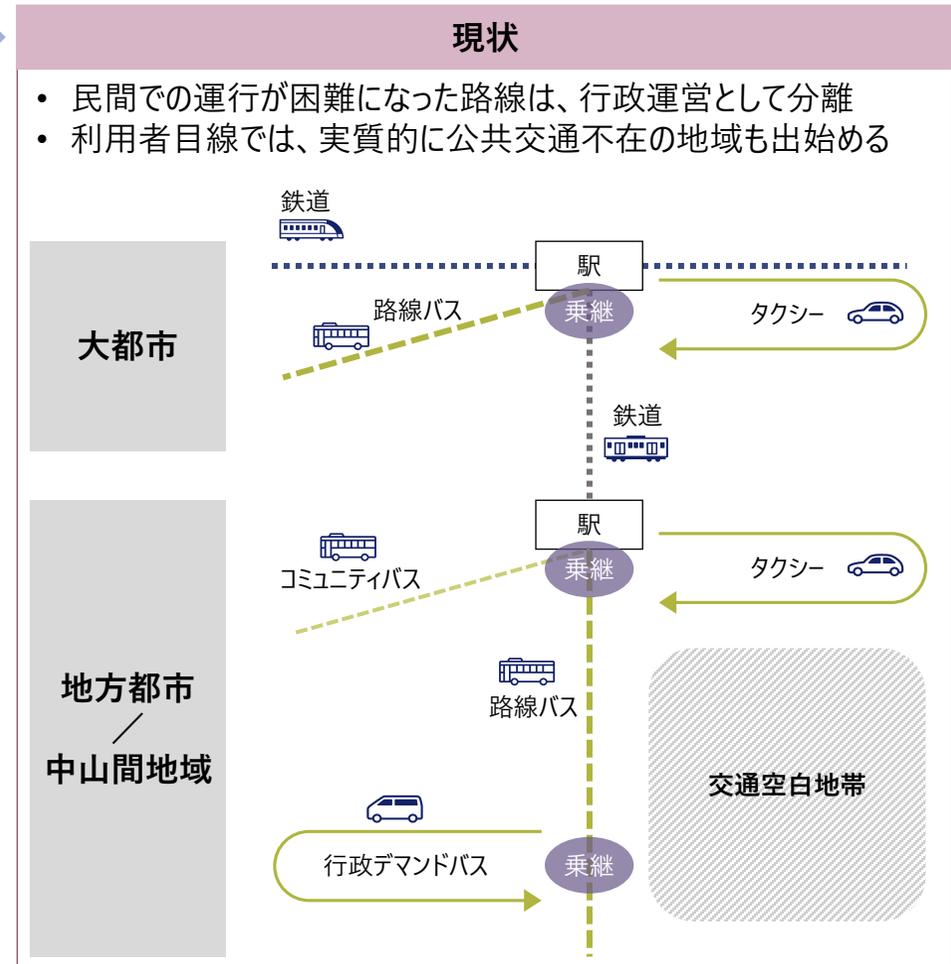
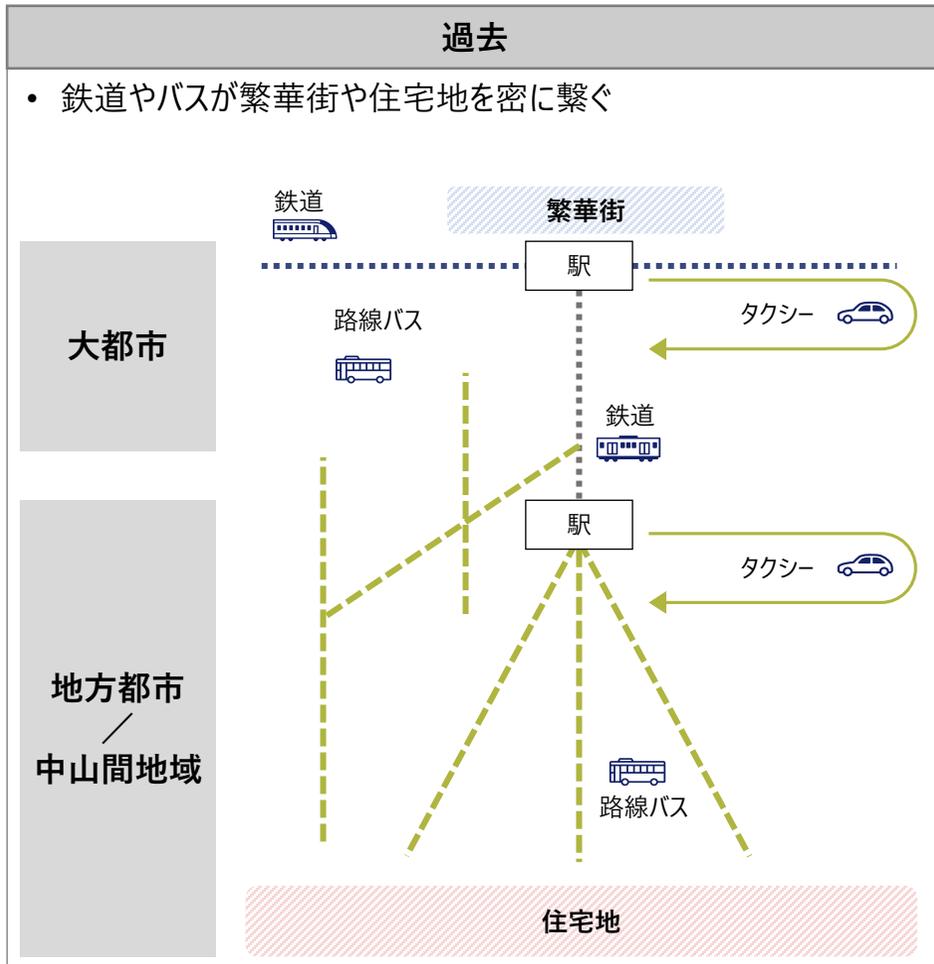
現在

- 域内に施設が拡散し中心が不在



地域公共交通の構造的問題

撤退したバス路線をデマンドバスなどで補完する例が多いが、結果としてネットワークの断片化が進むことで、移動経路が複雑になり、乗換回数の増加など利用者の負担が増している



ライドシェアの副次的効果

ライドシェアの副次的効果として「使いやすいアプリ」があり、どの地域でも同じような仕組みで利用できる安心感が支持につながっている

利用者 諸外国のライドシェアを利用した理由

住民

運賃・運転手・車両が
確定している

- 乗車前からアプリで運賃、所要時間、配車までの待ち時間が可視化される
- ドライバーの能力や信頼性もアプリ上から確認できる

キャッシュレス決済に
完全対応

- アプリがキャッシュレス決済に対応しており、毎度、利用可否を確認しなくて良い
- 現金を確保するために、ATMを探す手間がない

運賃が安い時期を選べる

- 需要が集中している場合を除き、タクシーよりも運賃が安い場合もある
(タクシーと比較して半分以下の運賃になる場合もある)

土地勘が無くても
移動できる

- アプリの地図上から目的地を設定するのみでドアツードア移動ができる
- 地名の読み解きや、複雑な公共交通の乗り継ぎ等を避けられる

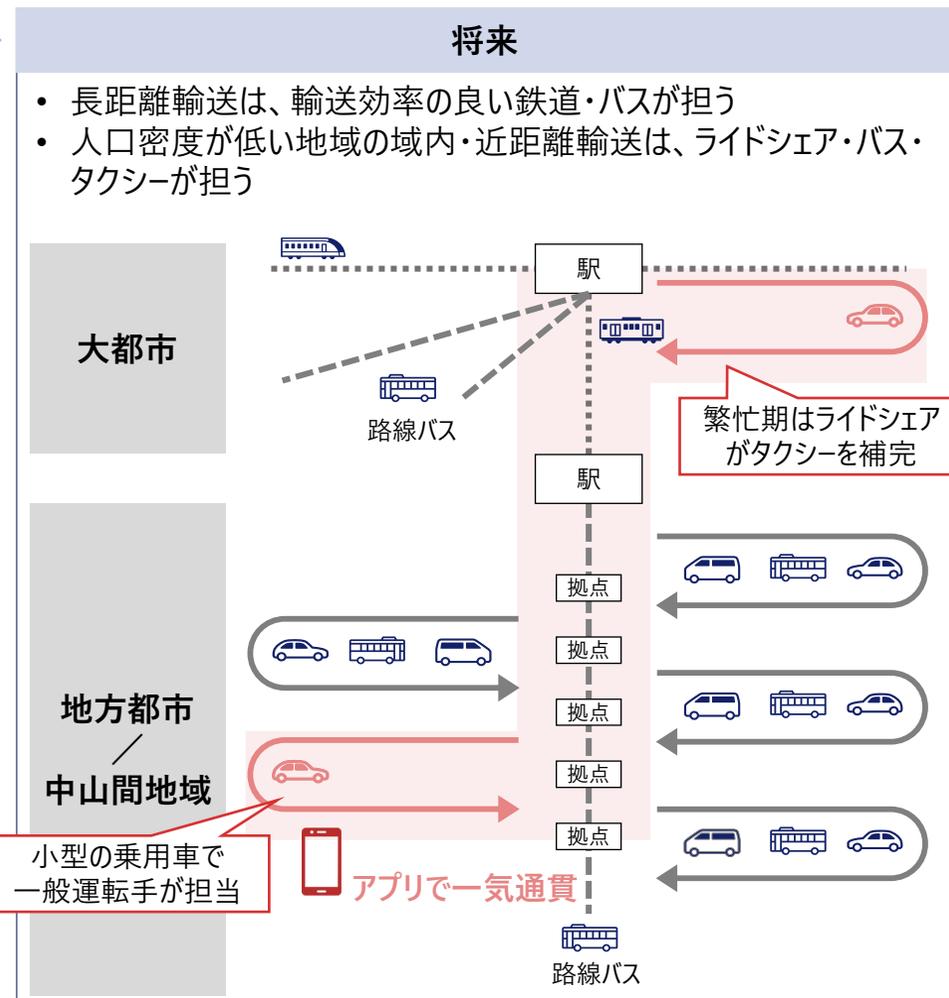
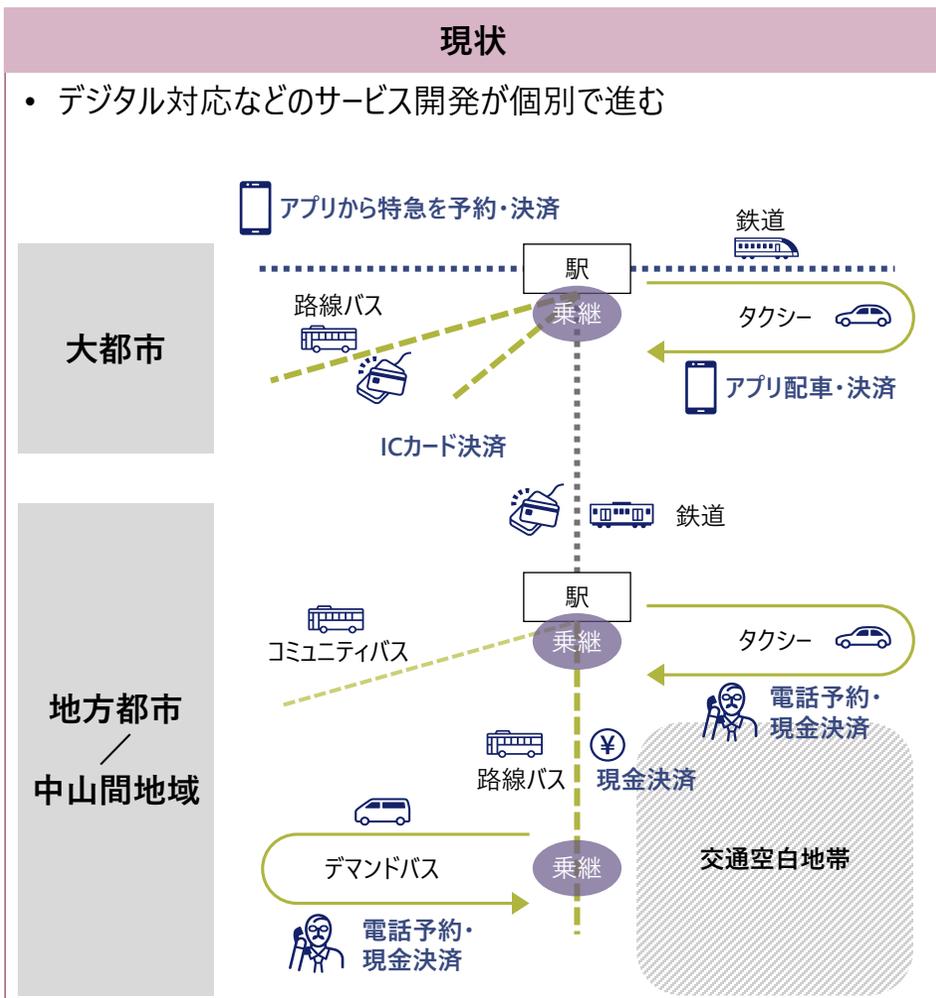
言語が通じなくても
移動できる

- 予約・配車、目的地の伝達、決済がすべて多言語対応したアプリ上で完結するため、ドライバーとのコミュニケーションが最小限ですむ

観光客

構造的問題に対する解決策としての「デジタル技術による公共交通の統合」

幹線交通を担う鉄道やバスと、ドアtoドアの移動を担うライドシェアなどが、ひとつのアプリで仮想的に繋がることで、利用者の負担を低減できる



01

ライドシェアを巡る議論

02

地域交通におけるライドシェアの役割

03

ライドシェアのニーズ検証

04

ライドシェア事業の成立可能性

05

ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

Webアンケートより、ライドシェアの利用意向や、ドライバーとしての就労意向を調査した

ライドシェアに関するアンケート調査の概要

項目	内容
調査名	ライドシェアに関するアンケート調査
調査対象	神奈川県在住の18歳以上の有職者（対象市区町は次ページ参照） ※都市部～郊外部を有し、日本の交通課題の縮図とみなせることから、神奈川県を調査対象とした
調査方法	Webアンケート
調査期間	2024/1/4（木）～1/6（土）
調査事項	<ul style="list-style-type: none">• 自家用車（家族共用・自身専用）の保有状況• 自家用車運転（自身の移動／他者送迎）からライドシェアへの転換意向• ライドシェアを契機とした、新たな移動需要誘発の可能性• ライドシェアドライバーとしての就労意向 等
回答数	5,000 サンプル ※ライドシェアの就労意向を尋ねる設問のみ2,427サンプルの回収だが、5,000サンプルと比較可能な処理を実施

参考) 本アンケートの対象市区町

アンケート配布対象の市区町と分類 (かっこ内は、各分類の人口密度)

神奈川県中心都市部 (12,001~人/km ²)
横浜市西区
横浜市南区
川崎市幸区
川崎市中原区
川崎市高津区
川崎市宮前区

神奈川県準都市部 (4,001~12,000人/km ²)	
横浜市鶴見区	川崎市川崎区
横浜市神奈川区	川崎市多摩区
横浜市中区	川崎市麻生区
横浜市保土ヶ谷区	相模原市中央区
横浜市磯子区	相模原市南区
横浜市金沢区	鎌倉市
横浜市港北区	藤沢市
横浜市戸塚区	茅ヶ崎市
横浜市港南区	大和市
横浜市旭区	海老名市
横浜市緑区	座間市
横浜市瀬谷区	
横浜市栄区	
横浜市泉区	
横浜市青葉区	
横浜市都筑区	

神奈川県郊外部 (住宅地等) (2,001~4,000人/km ²)
横須賀市
平塚市
逗子市
厚木市
綾瀬市
高座郡寒川町
中郡二宮町
足柄上郡開成町

本章でライドシェアのニーズ分析の対象としているのは、

①自家用車運転からの転換需要と、③新規移動の誘発に伴う利用需要の2つである

本検討におけるニーズ分析の対象範囲

分類

調査方法

他の
交通手段
(乗用車)
からの転換

①
自家用車からの
転換

- 自身が自家用車を運転した過去の移動について、ライドシェアへの転換意向を調査
- 目的別（自身の移動・他者送迎）に、転換時間や運賃に対する感度を確認

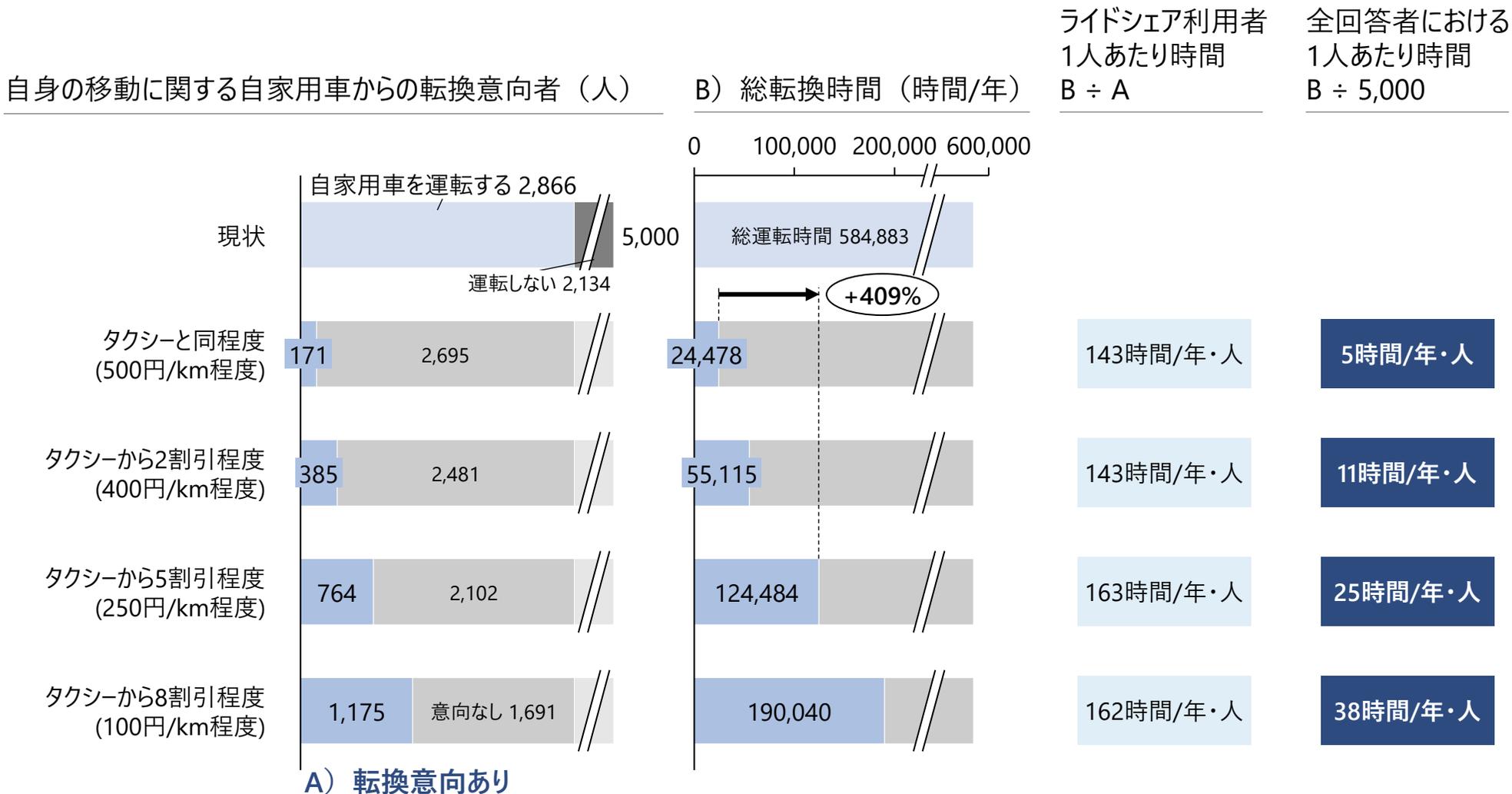
②
タクシーからの
転換

- タクシーとライドシェアはドア to ドアのサービスを提供する点が共通しており、今回の分析では、将来もタクシーが利用され続けると想定

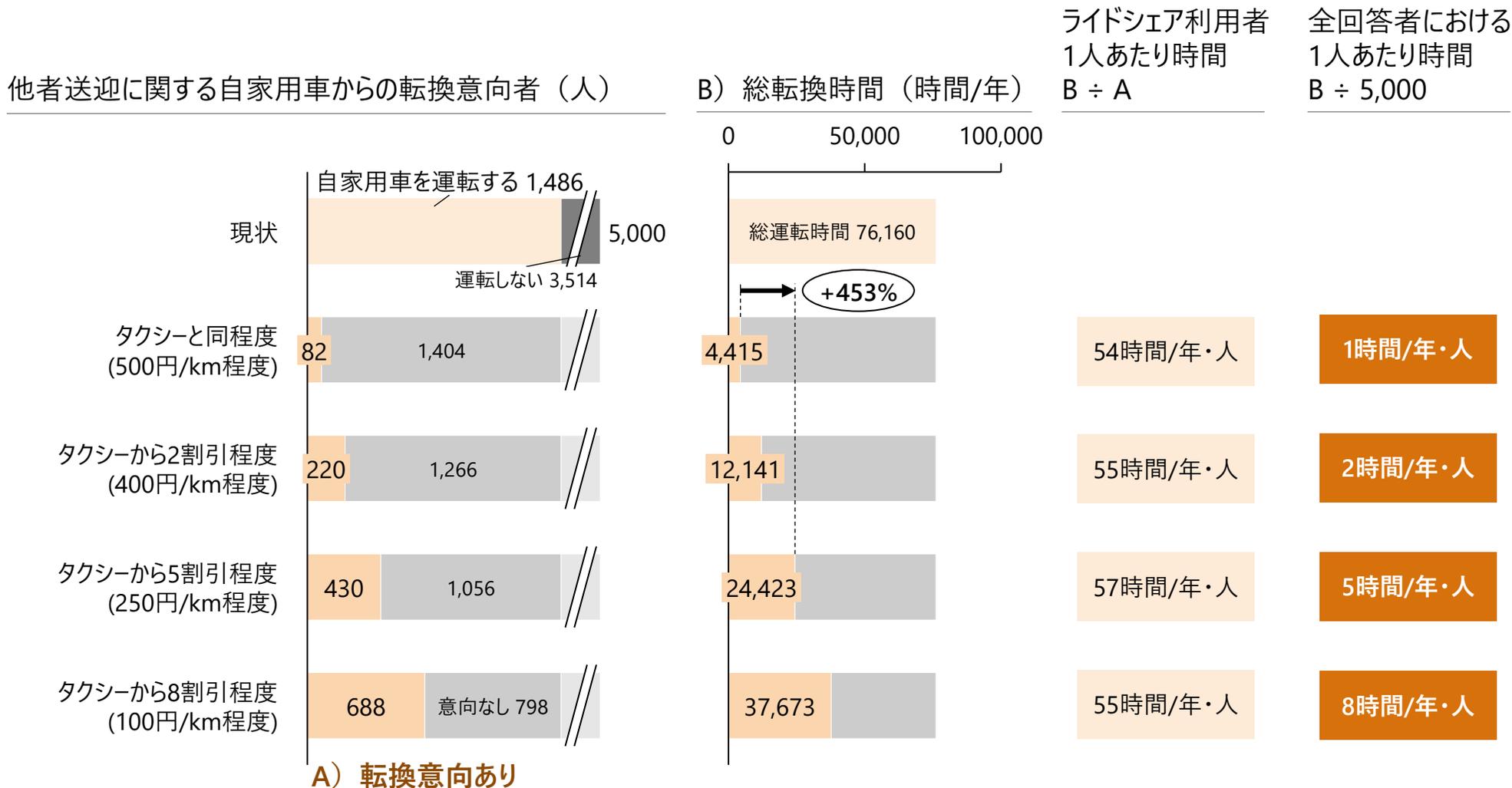
③
移動需要の新規誘発

- 過去に移動・外出を躊躇した場面について、ライドシェアを契機とした新規移動・外出の実施意向を調査

利用者自身が移動する場面では、タクシーから2割引程度の運賃で、1人あたり年間約11時間の利用が見込まれる。価格感度は高く、競争力のある値付けが需要発掘に大きく関係する



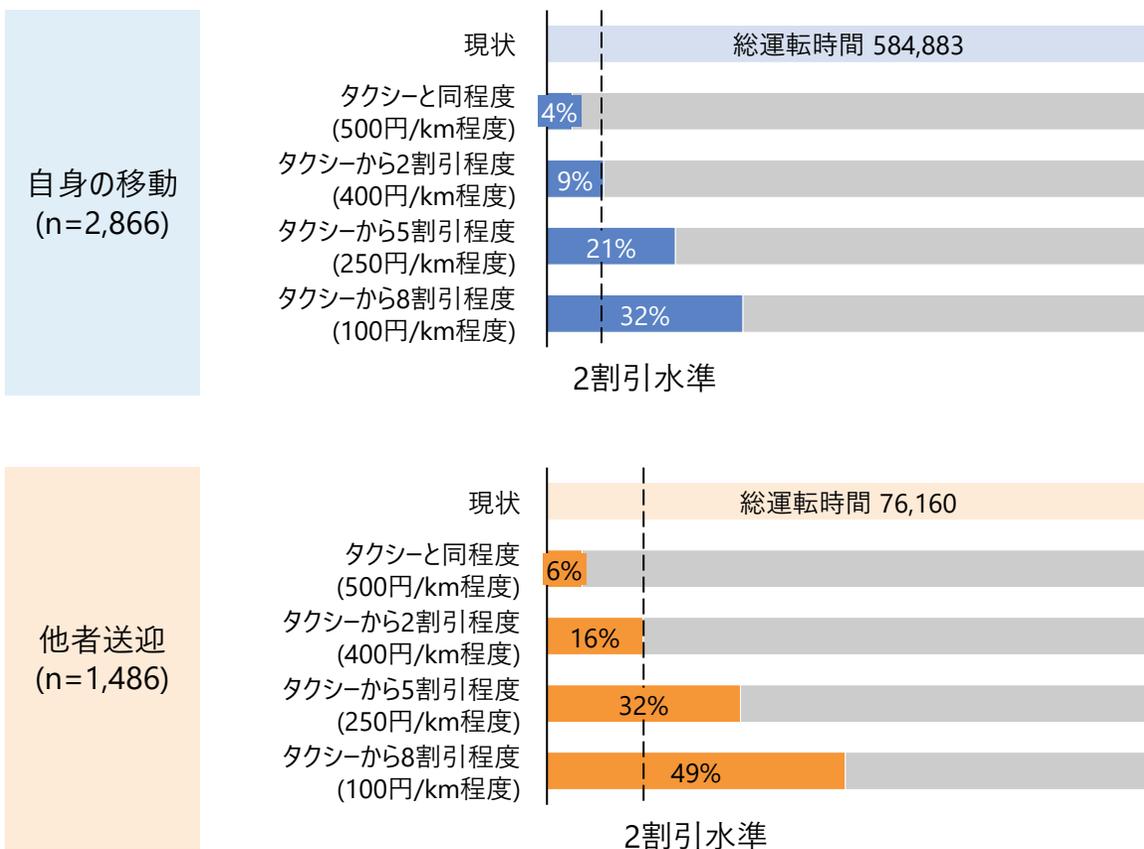
利用者自身が移動する場面と比べると限定的だが、他者を送迎する場面では、タクシーから2割引程度の運賃で、1人あたり年間約2時間の利用が見込まれる



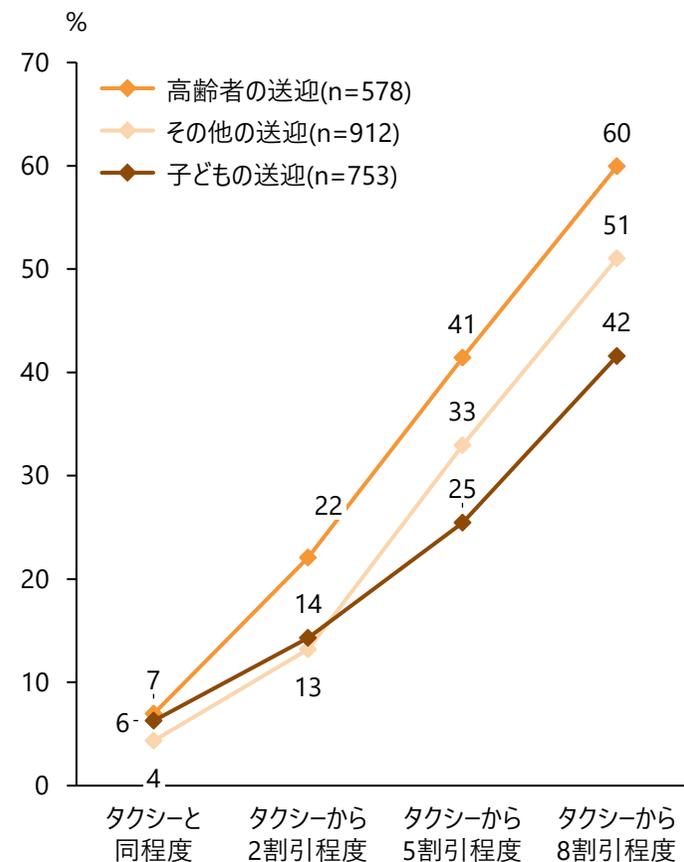
なお、自家用車の総運転時間比では、他者送迎の方がライドシェアへの転換意向率は高い。
そのため、高齢者等の移動を代理で手配できるような機能の実装も期待される

■ 特に、高齢者の送迎は相対的に転換意向が高い。

自家用車を運転する人に占めるライドシェア転換意向割合 (%)



内訳) 他者送迎の目的別比較



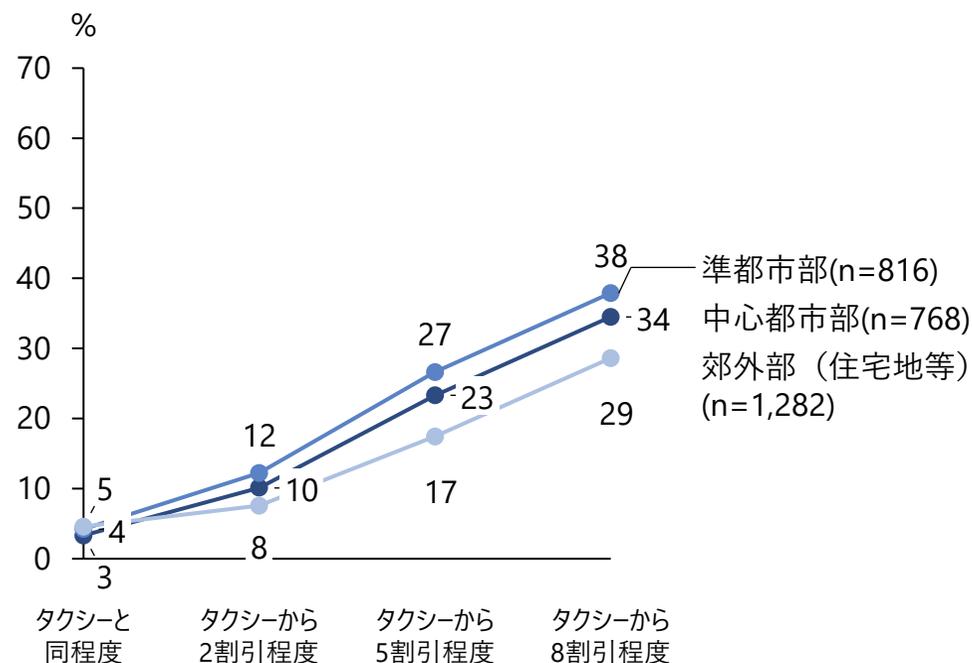
地域で比較すると、人口密度が高く、居住地と目的地が近接する中心都市部よりも、都市近郊ではあるが公共交通がやや不十分な準都市部の転換意向が高くなる

■ 郊外部（住宅地等）は、自家用車への依存度がきわめて高く、都度運賃負担が発生するライドシェアでの代替が現実的でないと捉えられていると考えられる。

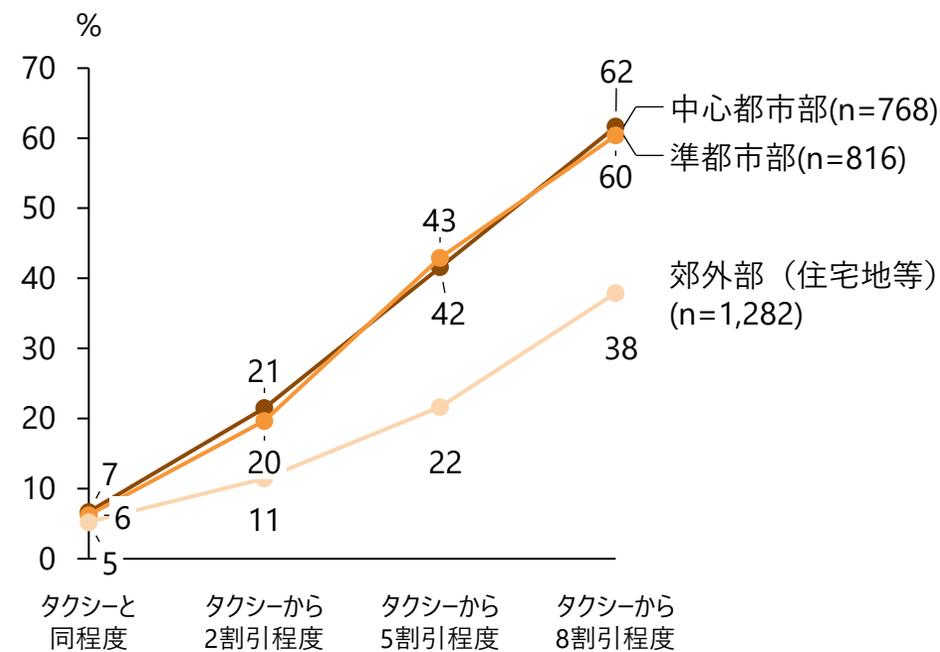
- 特に、他者送迎の転換意向は他地域との差が顕著であり、同居家族や保有車両数の多さが背景にあると考えられる。

都市分類別 自家用車を運転する人に占めるライドシェア転換意向割合（各目的で普段自家用車を運転する回答者のみ）

自身の移動

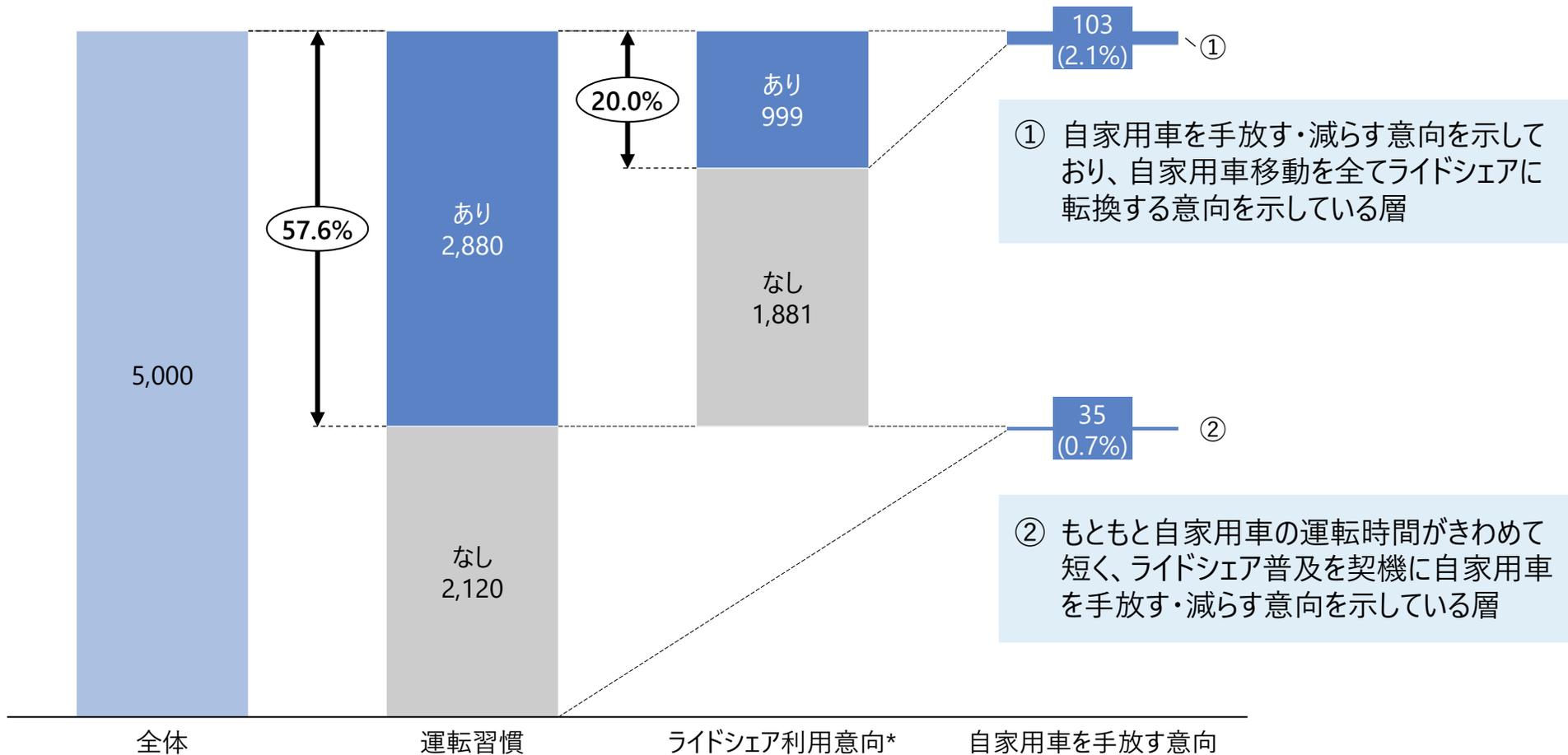


他者送迎



ライドシェアが全国に普及しても、消費者の多くは自家用車の利便性を依然として重視しており、ライドシェアは自家用車との補完関係になると見通される

ライドシェアの利用意向と自家用車を手放す意向



① 自家用車を手放す・減らす意向を示しており、自家用車移動を全てライドシェアに転換する意向を示している層

② もともと自家用車の運転時間がきわめて短く、ライドシェア普及を契機に自家用車を手放す・減らす意向を示している層

*ライドシェアの運賃が、タクシーから5割引程度の場合の利用意向
注) 自家用車保有率等の既存統計結果との整合性は確保していない
出所) 野村総合研究所「ライドシェアに関するアンケート調査」(2024年1月実施)の結果より作成

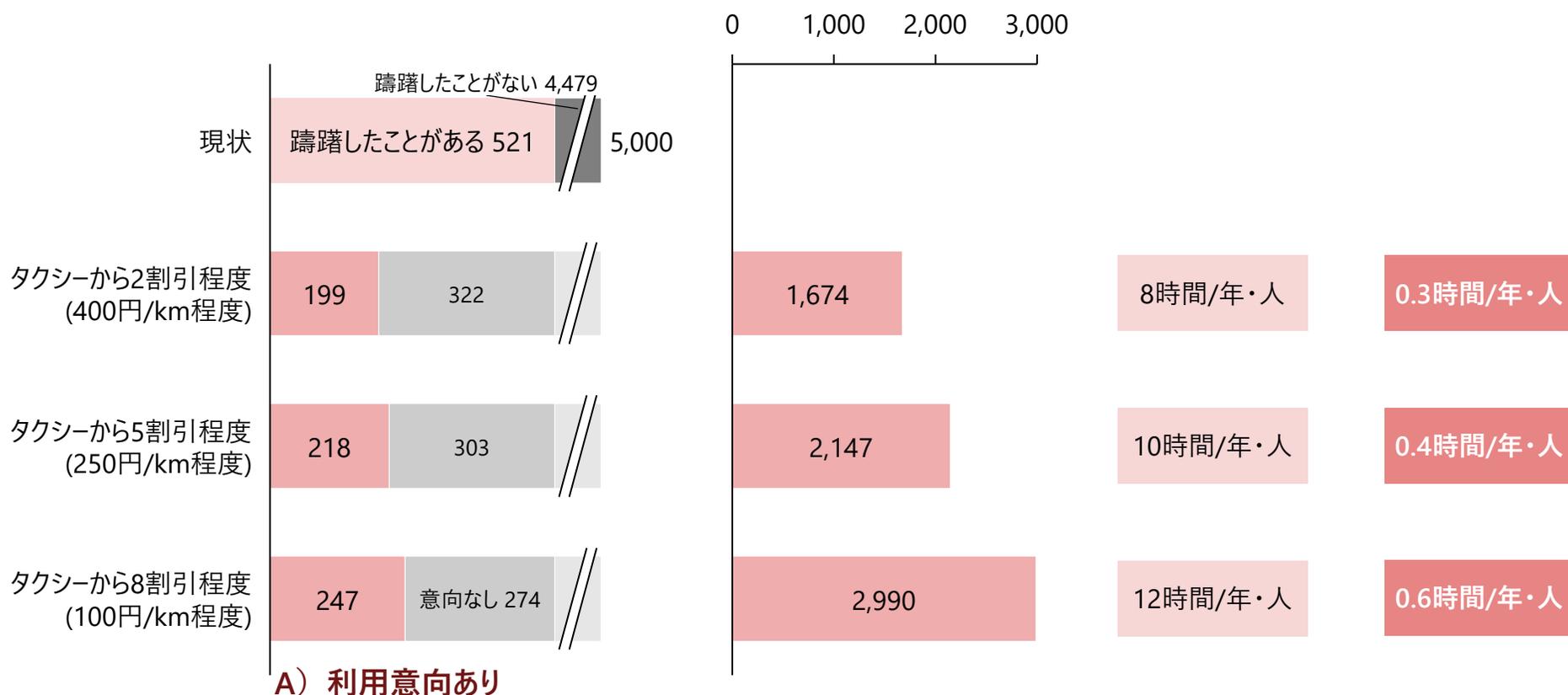
ライドシェアという新たな移動サービスが提供されると、 若干ではあるが移動需要全体が拡大し、新しい経済活動の発生が期待される

移動・外出を躊躇した人に占めるライドシェアの利用意向

B) 総転換時間 (時間/年)

躊躇した人
1人あたり時間
B ÷ A

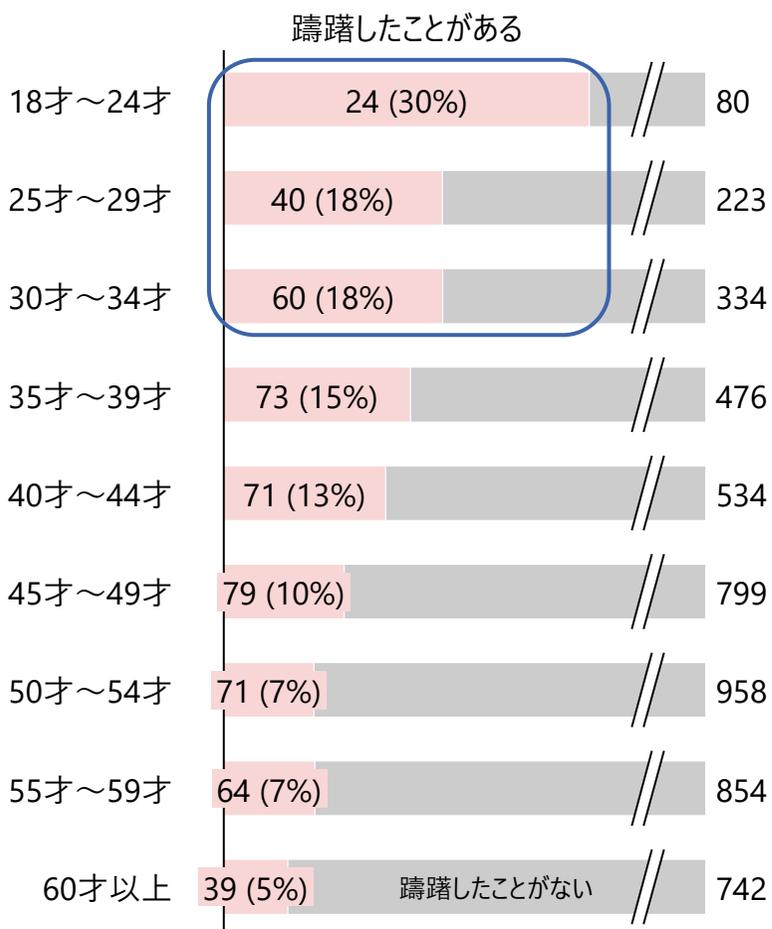
全住民における
1人あたり時間
B ÷ 5,000



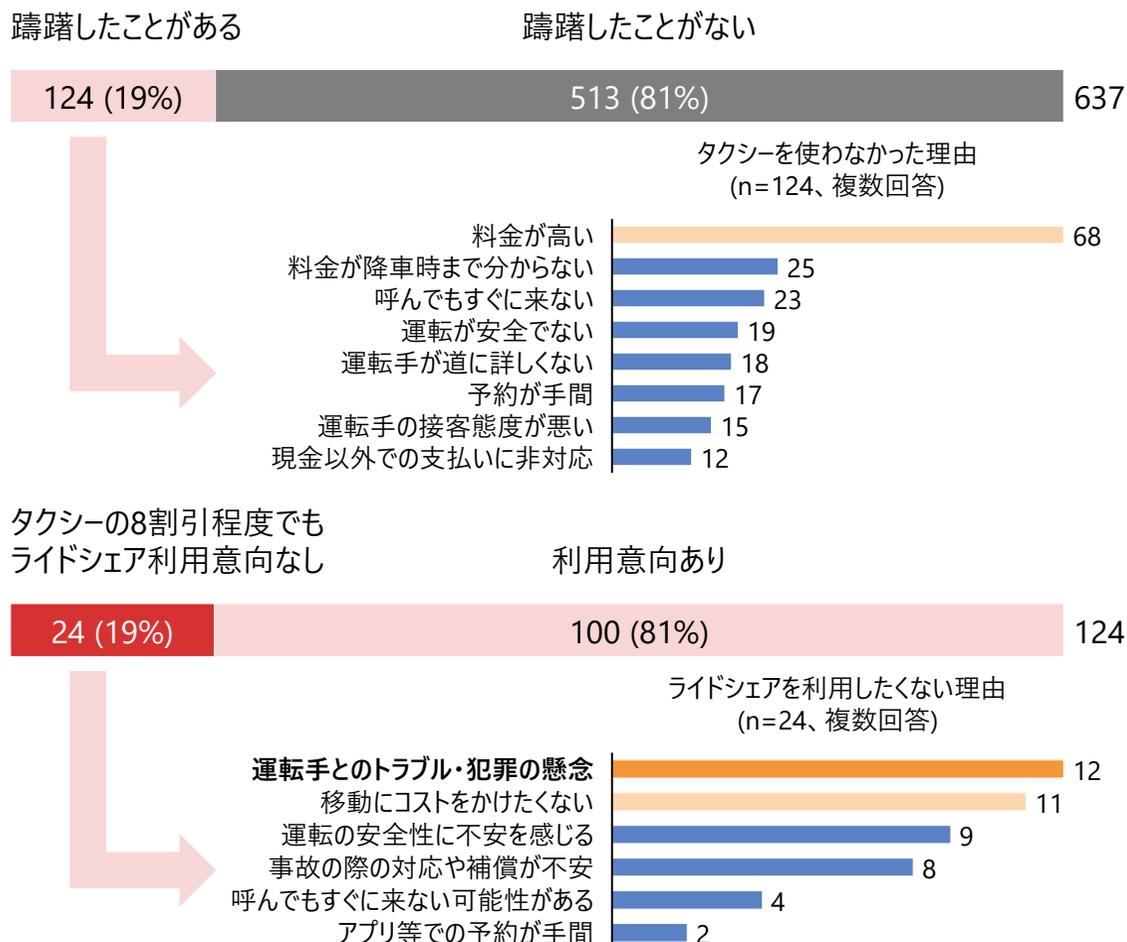
注) 移動・外出を躊躇した回数を調査し、平均移動時間を乗じて機会損失となる時間量を試算した

新規誘発のポテンシャルは、免許の非保有率や外出意向の高い20~30代前半で相対的に高い。タクシーに比べ価格面のハードルは低く、需要発掘にはトラブルへの対策が課題

移動・外出を躊躇した経験の有無



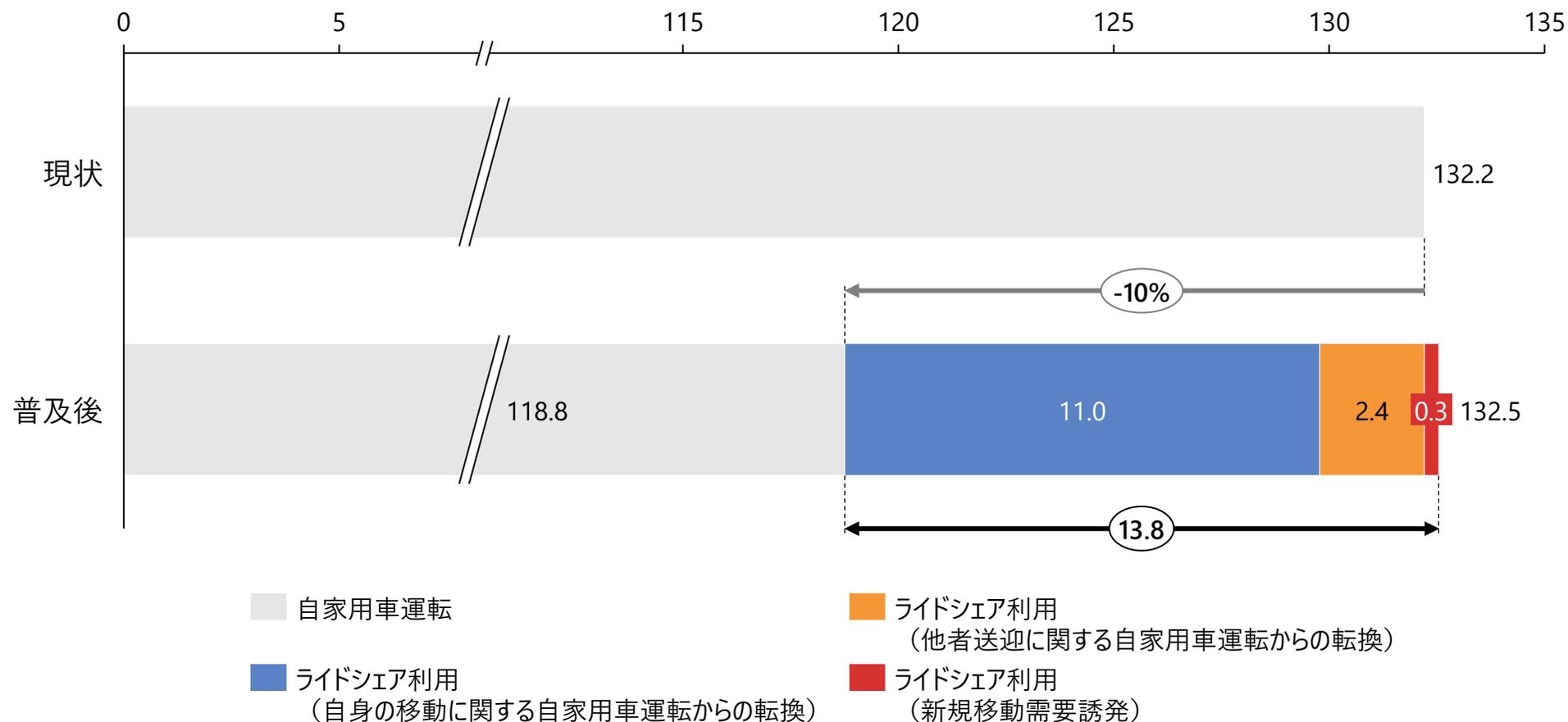
20~30代前半における、タクシー／ライドシェアを利用しない・したくない理由*



*「ライドシェアを利用したくない理由」は、該当サンプル数が僅少なため参考値
出所) 野村総合研究所「ライドシェアに関するアンケート調査」(2024年1月実施)の結果より作成

推計結果をまとめると、1人あたり年間で約14時間、ライドシェアの利用意向があることが確認された。従来自家用車を運転してきた時間の約1割を、新たな活動に用いると解釈できる

ライドシェア普及前後における、自家用車を運転する時間の比較（時間／年・人）
（n=5,000、自家用車を保有していない回答者も含めた平均値）

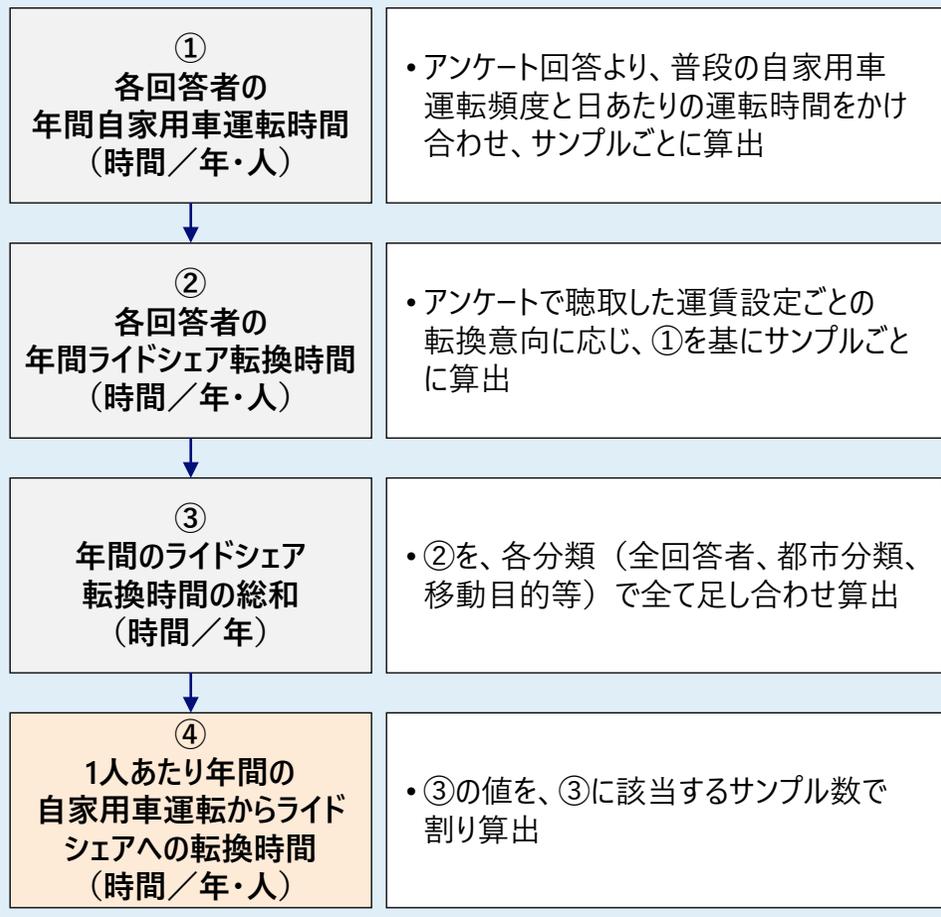


注) ライドシェアの運賃は、タクシーの2割引 (400円/km) 程度と仮定
出所) 野村総合研究所「ライドシェアに関するアンケート調査」(2024年1月実施) の結果より作成

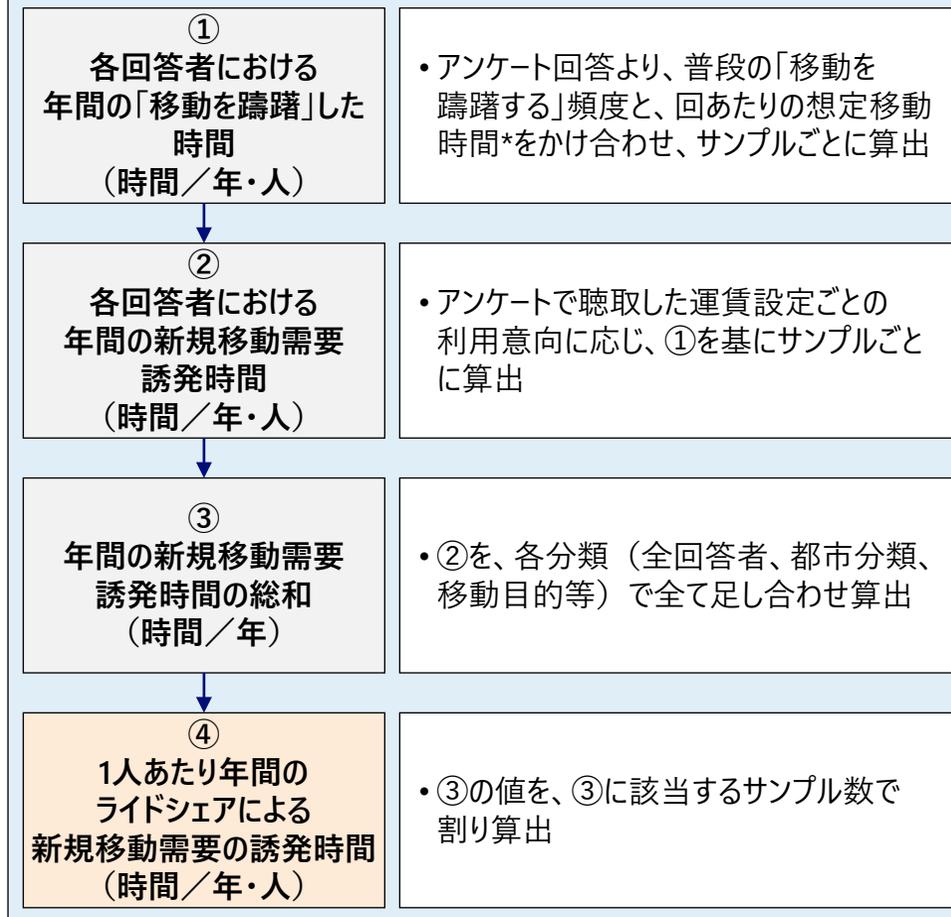
【参考】本調査における需要の分析手法

1人あたり年間のライドシェアの利用時間（需要側）の推計手法

1人あたり年間の自家用車運転からの転換時間の推計手法 (初出：P27)



1人あたり年間の新規移動需要の誘発時間の推計手法 (初出：P32)



*都市分類別に、アンケート結果より計算した1日あたり自家用車運転時間の平均値を算出し、代入した

01

ライドシェアを巡る議論

02

地域交通におけるライドシェアの役割

03

ライドシェアのニーズ検証

04

ライドシェア事業の成立可能性

05

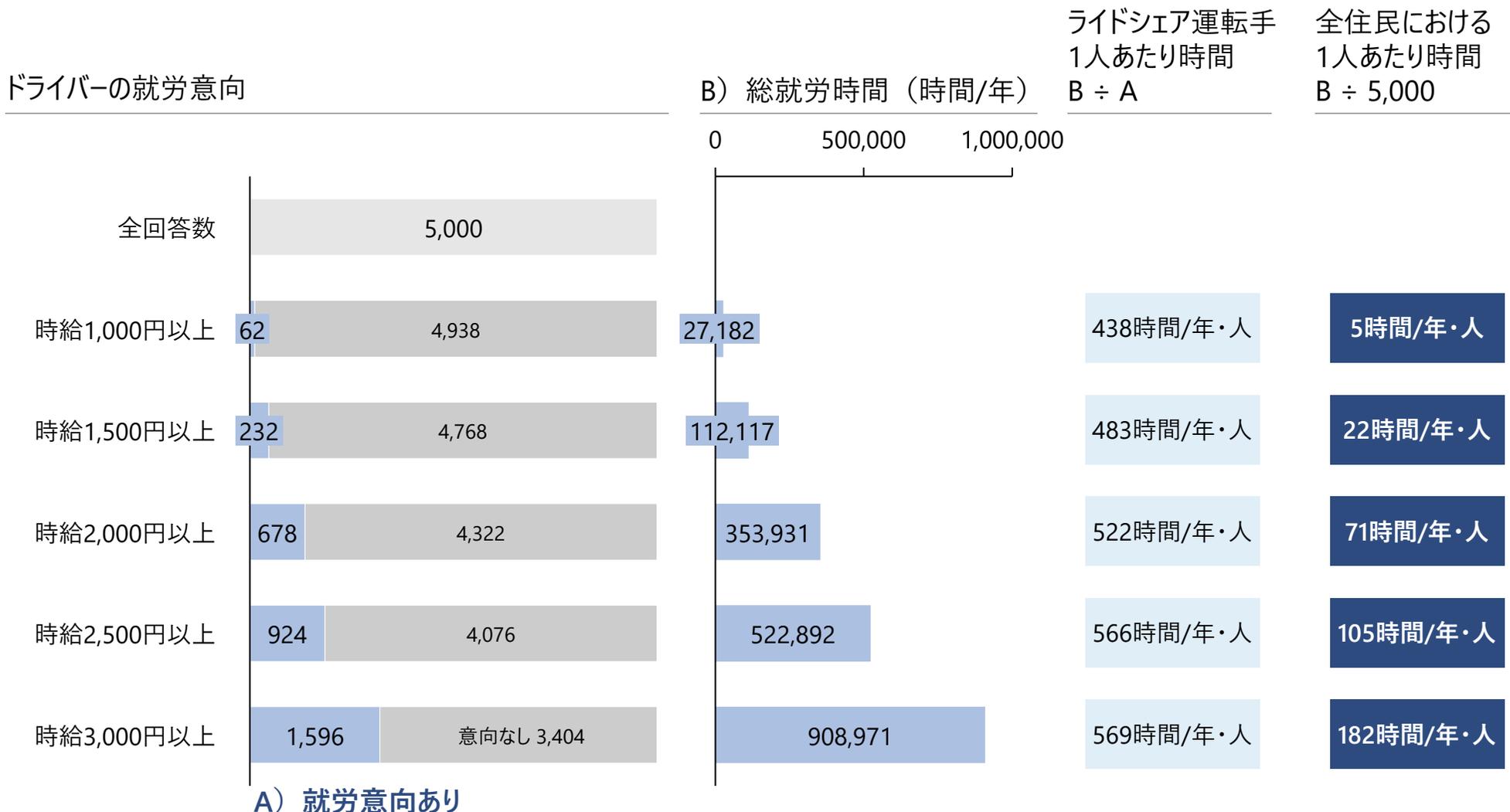
ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

本章では、ライドシェアの運賃水準を「タクシーの8割程度」と仮置きして、利用意向と就労意向のバランスから、成立可能性を分析した

本章におけるライドシェアの価格設定

	4章の推計における設定	参考) 5章の推計における設定
運賃水準	タクシーの 2割引 程度 (= 400円/km程度)	タクシーの 5割引 程度 (= 250円/km程度)
想定するサービス	一般ドライバーが自家用車を用いて運行する 有人ライドシェア	運転や出納庫等が無人で実施される ロボタクシー
運賃設定の背景	国土交通省が2023年12月、採算性の改善、運転手の確保などが課題となっている自家用有償旅客運送制度の改革に向け、『 『対価』の目安をタクシー運賃の『約8割』とする 』とした	中国国内でロボタクシーサービスを手掛け、2030年に100都市での展開を目指すインターネット大手の百度が、「 将来、無人タクシーの料金は現在のタクシーの半分になる 」と見立てている

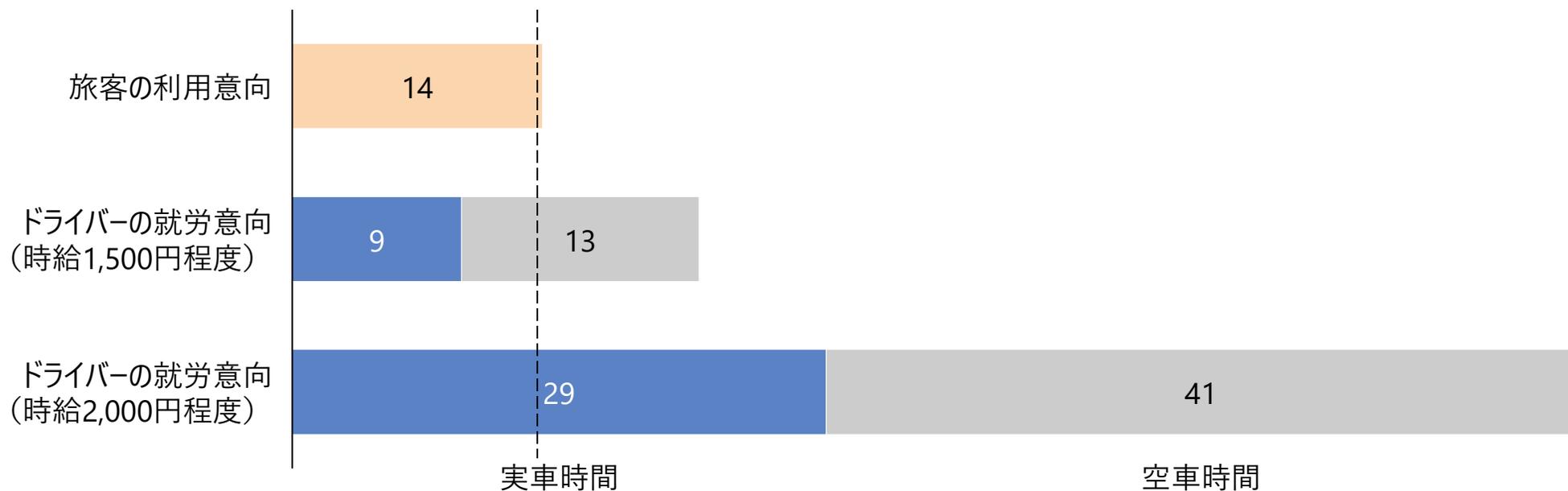
時給1,500円程度では1人あたり年間約22時間、2,000円程度では約71時間の供給が見込まれる。時給に対する感度は高く、相対的に「稼ぎやすい」かどうかで供給量は大きく変わる



空車時間を加味すると、時給2,000円程度の収入が得られれば、ライドシェア*の利用ニーズを十分満たすドライバーを集めうると想定される

- ライドシェアが成熟し、複数人で1台に乗り合わせる移動様式が定着すると、1人のドライバーが複数人の旅客を効率的に運ぶことができ、より少ない就労時間でもニーズを満たせるようになると想定される。

旅客側（利用時間）とドライバー側（運転時間）の比較（時間/年・人）（n=5,000、自家用車未保有の回答者も含めた平均値）



注) 空車時間：迎車時間等の旅客を乗せていない時間
タクシーの平均的な実車率41.6%**を想定

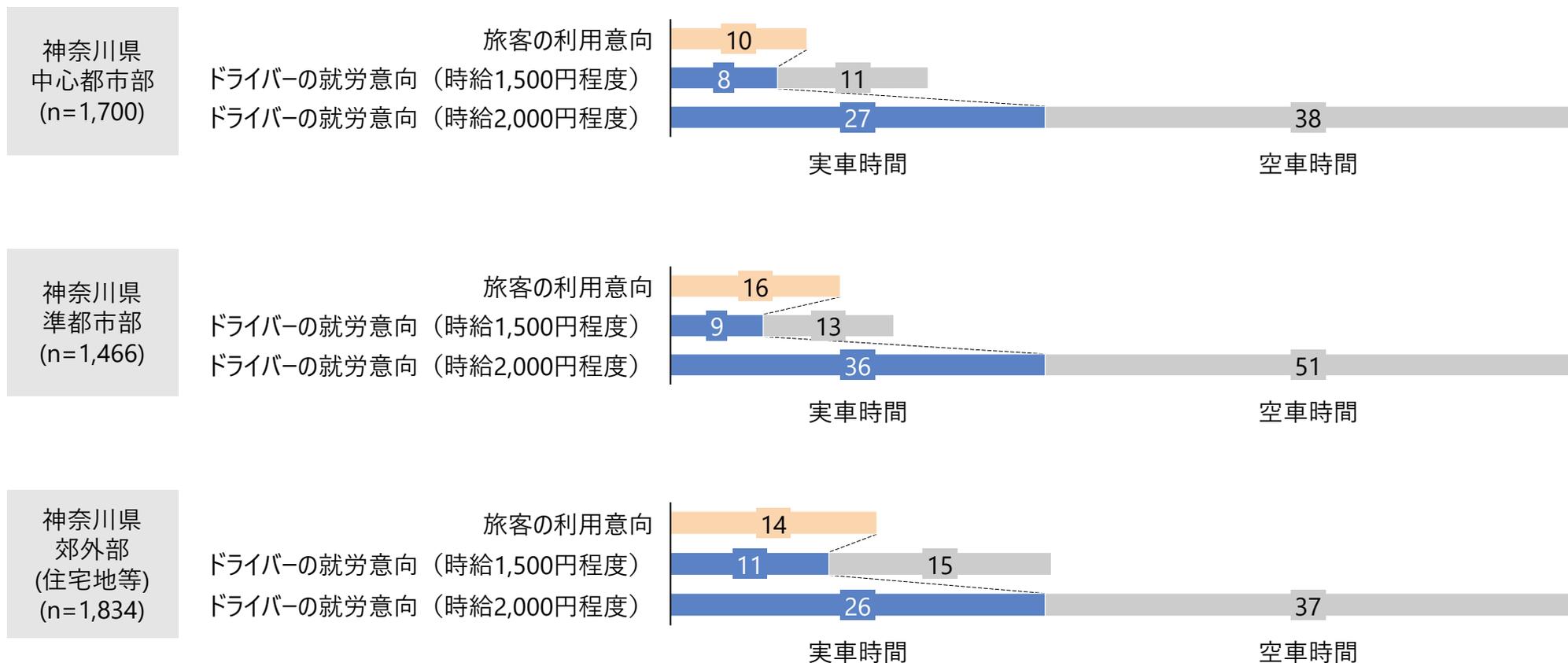
*運賃は、タクシーの2割引（400円/km）程度と仮定

**日本自動車会議所『2017年度版 自動車運送事業経営指標』より

出所) 野村総合研究所「ライドシェアに関するアンケート調査」（2024年1月実施）の結果より作成

中心都市部・準都市部だけでなく、 人口が少なくドライバーの集めにくさが懸念される郊外部でも、他と同様に確保できる見通し

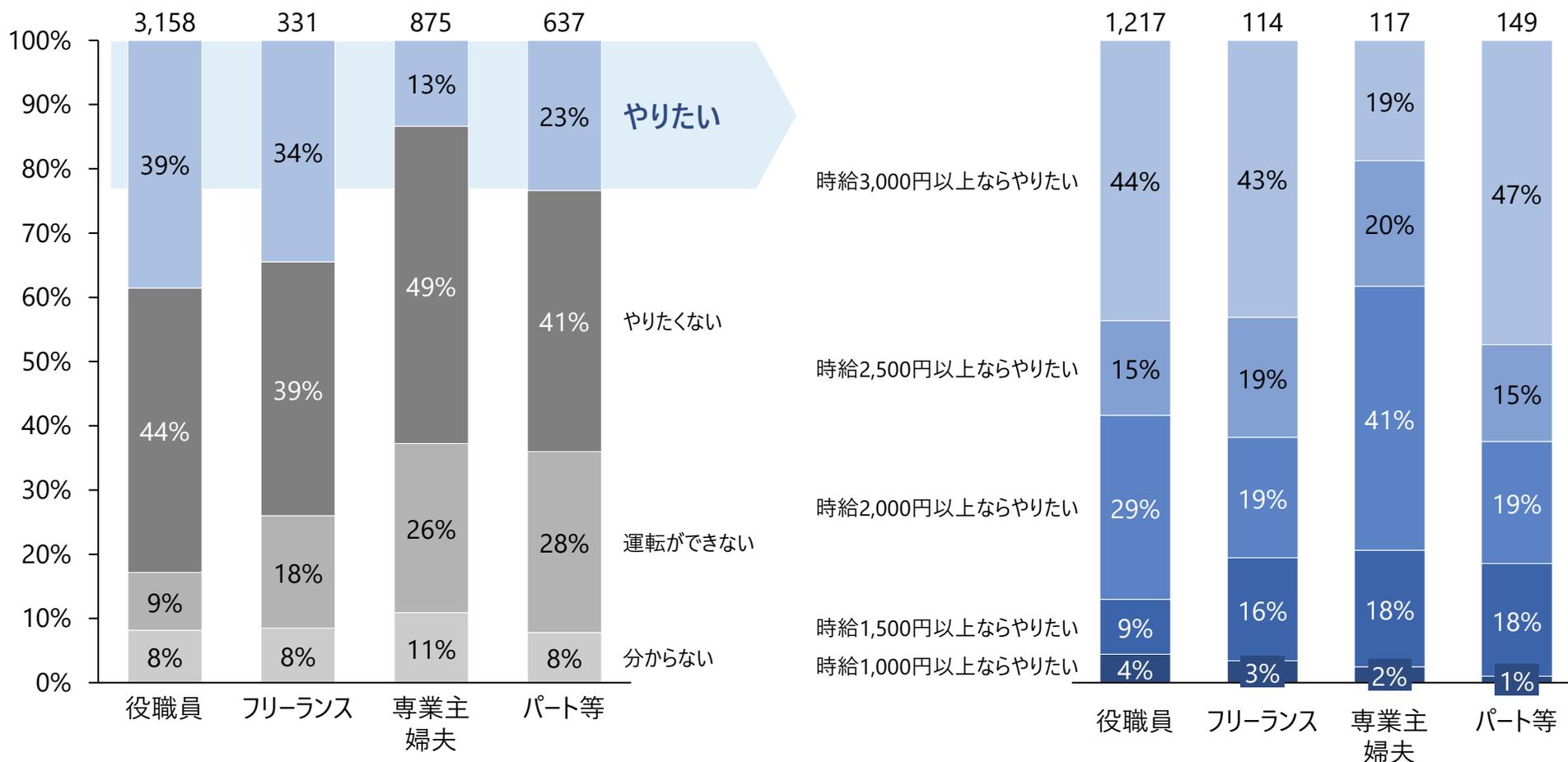
都市分類別 旅客側（ライドシェアの利用時間）とドライバー側（運転時間）の比較（時間/年・人）
（各都市分類とも、自家用車未保有の回答者も含めた平均値）



注) 運賃は、タクシーの2割引（400円/km）程度と仮定
出所) 野村総合研究所「ライドシェアに関するアンケート調査」（2024年1月実施）の結果より作成

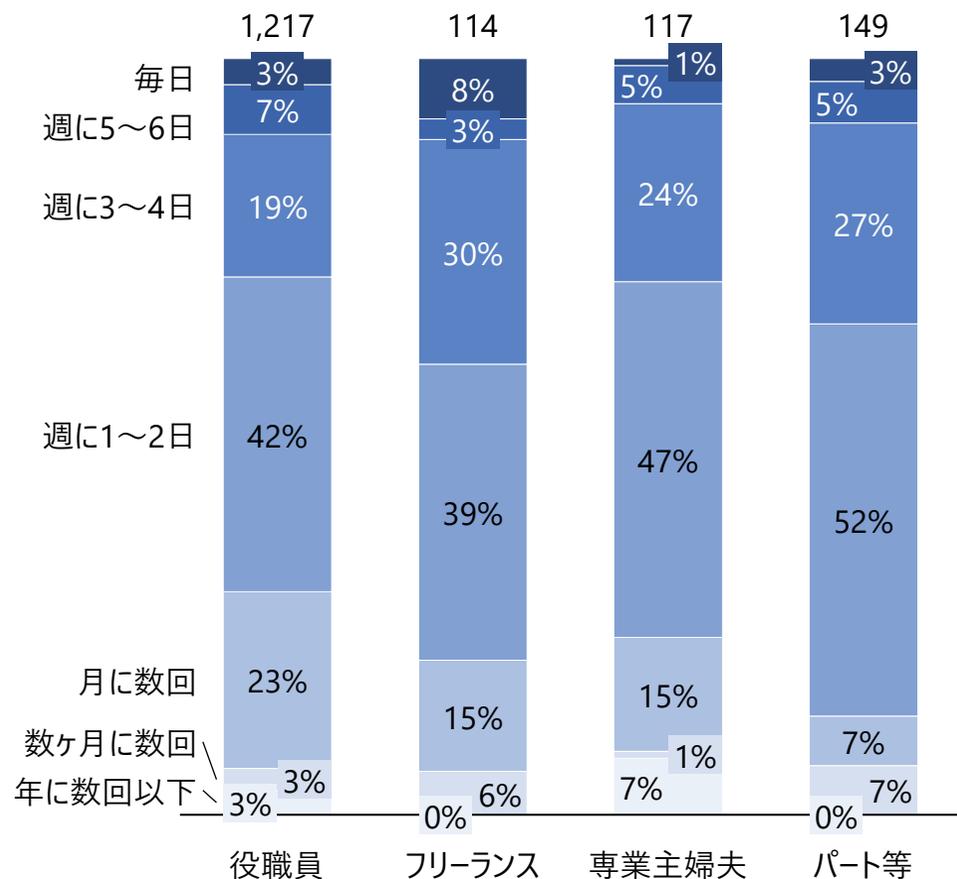
運転ができない方も多い専業主婦夫やパート等は就労意向が低く、フルタイム勤務の役職員（会社員等）やフリーランスが追加収入を求めてドライバーを担当することになる

職業別 ライドシェアドライバーとしての勤務意向

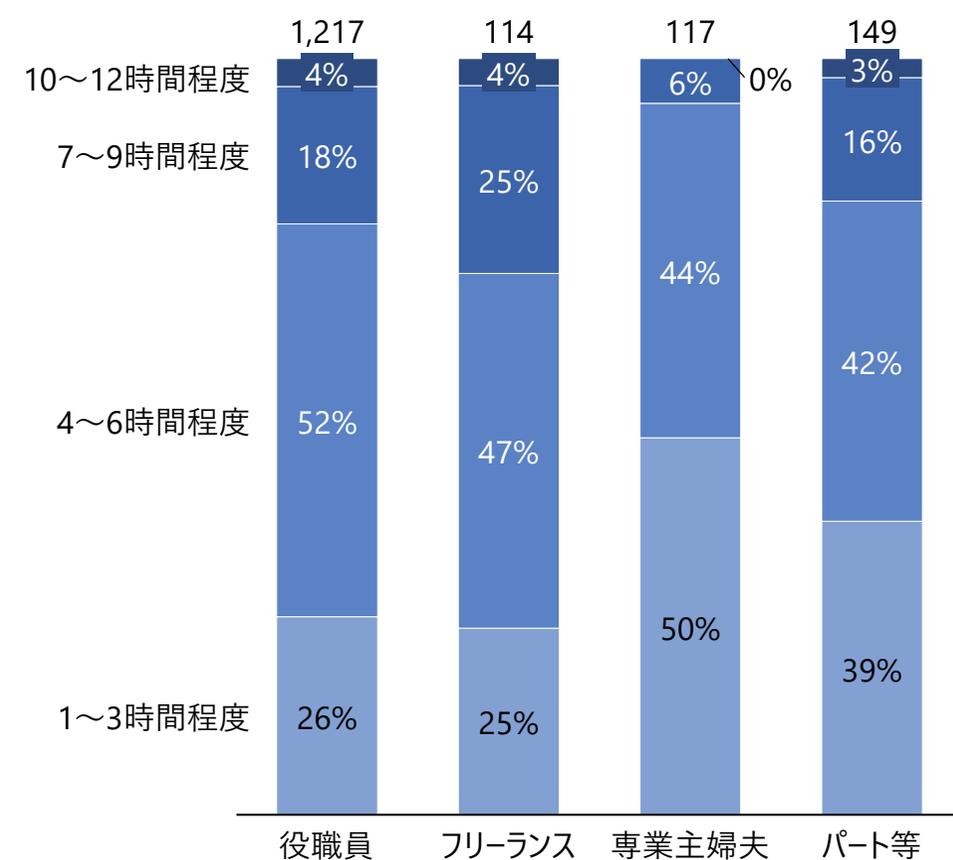


休日等で週数日、最大6時間／日程度と、パートタイムでの勤務が主に志向されており、隙間時間での副業としてみなされているケースが多い

ライドシェアドライバーとしての勤務意向がある方における希望勤務頻度

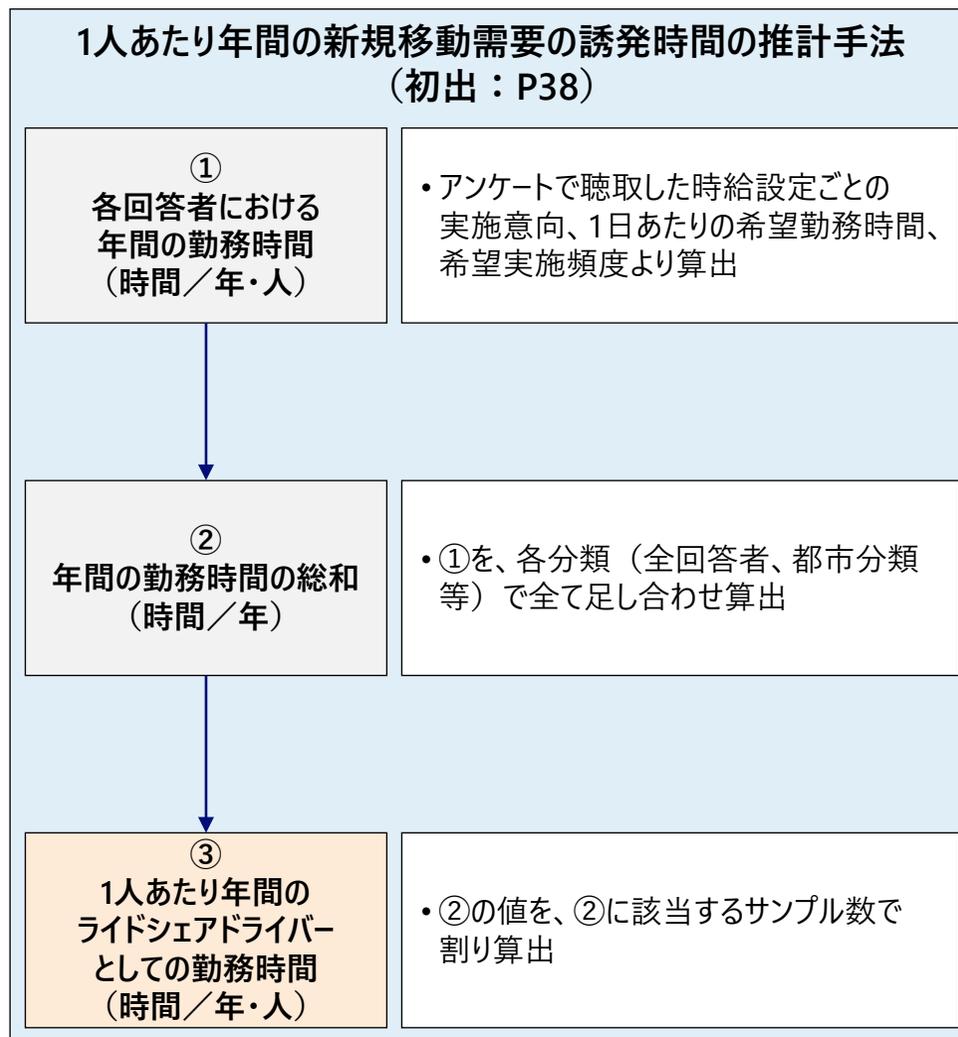


ライドシェアドライバーとしての勤務意向がある方における1日あたりの希望勤務時間



参考) 本調査における供給の分析手法

1人あたり年間のライドシェアドライバーとしての勤務時間（供給側）の推計手法



01

ライドシェアを巡る議論

02

地域交通におけるライドシェアの役割

03

ライドシェアのニーズ検証

04

ライドシェア事業の成立可能性

05

ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

ライドシェアの効果を「生活の変化」と「経済活動の変化」の2つの側面から試算。シナリオは、「ライドシェア普及シナリオ」をベースとし、一部推計は「ロボタクシー普及シナリオ」を設定

ライドシェアの効果

シナリオ

	現状	A) ライドシェア普及シナリオ	B) 【参考】 ロボタクシー普及シナリオ
シナリオの前提		現行タクシー運賃の2割引程度のライドシェアが普及	現行タクシー運賃の5割引程度のロボタクシーが普及
① 生活の変化	<ul style="list-style-type: none"> 自身の移動や、他者の送迎のために、自家用車を長時間運転する人が存在 運転が難しい高齢者などは、「移動自体を諦める」人も存在 	<ul style="list-style-type: none"> 自身や他者の送迎で、ライドシェアを活用することで、自家用車の運転時間を削減 運転が難しい人でも、ライドシェアで気軽に外出 	
② 経済活動の変化	<ul style="list-style-type: none"> 乗車人数10人未満*など、赤字のバス路線が多数存在 自家用車の主な購入目的は、自身の移動や、家族の送迎 	<ul style="list-style-type: none"> 維持が難しいバス路線の代替でライドシェアを活用し、公共交通の赤字を削減 ライドシェアによる外出促進で、消費活動が活性化 ライドシェアの運転手による自家用車の購入が増加 ライドシェア利用者の自家用車の購入が減少 	<ul style="list-style-type: none"> ロボタクシーを活用することで、左記の効果がさらに拡大

*東北運輸局「旅客自動車運送事業の経営指標」（2017年度）をもとにした試算では、東北運輸局管内の平均乗車人数は、8.6人／人・実車走行キロ

ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

【A）ライドシェア普及シナリオ】では、「生活の変化」の結果として全国で9,150億円相当の時間価値が創出されるとともに、700億円～4,200億円の経済効果が生まれる

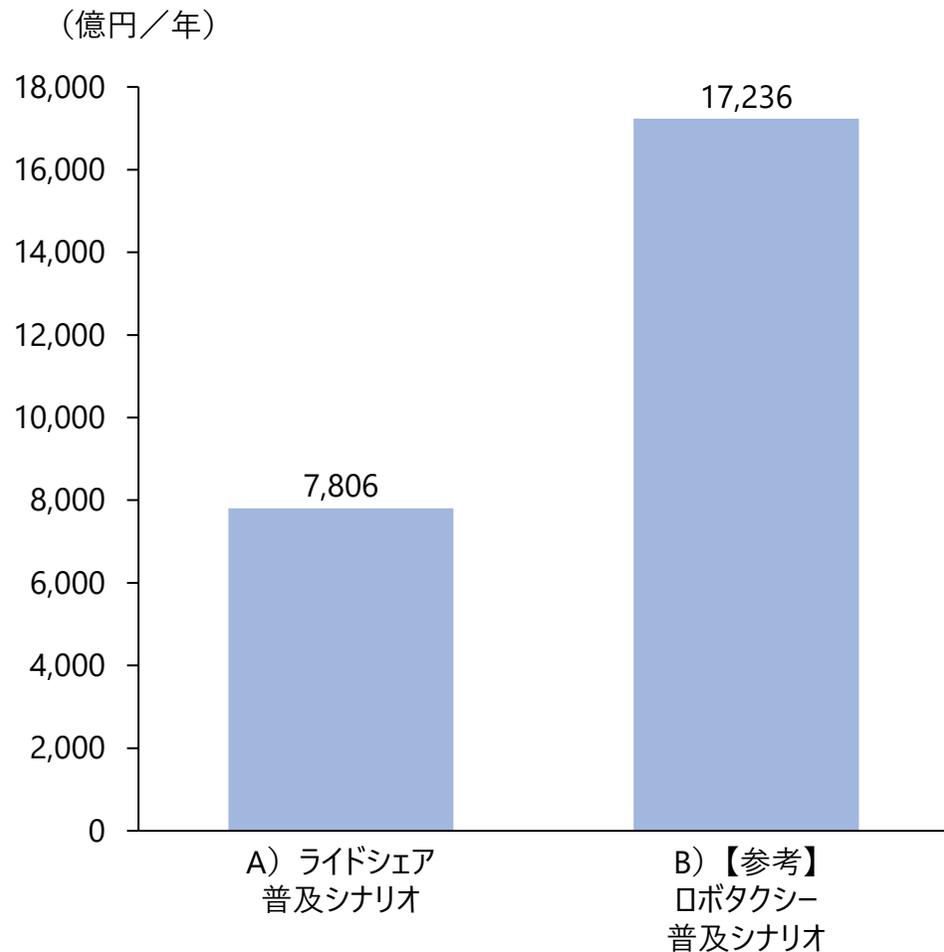
分類			対象地域*		試算結果	
			都市	地方		
① 生活の変化	(1) 運転時間の削減	(ア) 自身の移動のための運転をライドシェアが代替	●	●	7,806億円/年	時間価値創出 9,150億円/年 *創出された時間を貨幣価値換算
		(イ) 学生や高齢者など他者の送迎をライドシェアが代替	●		1,344億円/年	
② 経済活動の変化	(2) 公共交通の代替	赤字バス路線をライドシェアが代替		●	23億円/年	経済効果 746億円 ～4,189億円/年
	(3) 消費行動の変化	(ア) ライドシェアで外出が促進され、消費活動が活性化	●	●	919億円/年	
		(イ) ライドシェアドライバーの自家用車の購入増加	●	●	3,247億円/年	
		(ウ) ライドシェア利用者の自家用車保有減少	●		0～ 最大▲3,443億円/年	

*都市：NRIアンケートにおける「中心都市部」・「準都市部」が相当、地方：NRIアンケートにおける「郊外部」が相当

ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

【試算①（１）（ア）】自身の移動のための運転から解放されることで、「A）ライドシェア普及」では7,806億円／年相当の時間価値が創出

「自身の運転の代替」による時間価値（推計）



【参考】推計の考え方

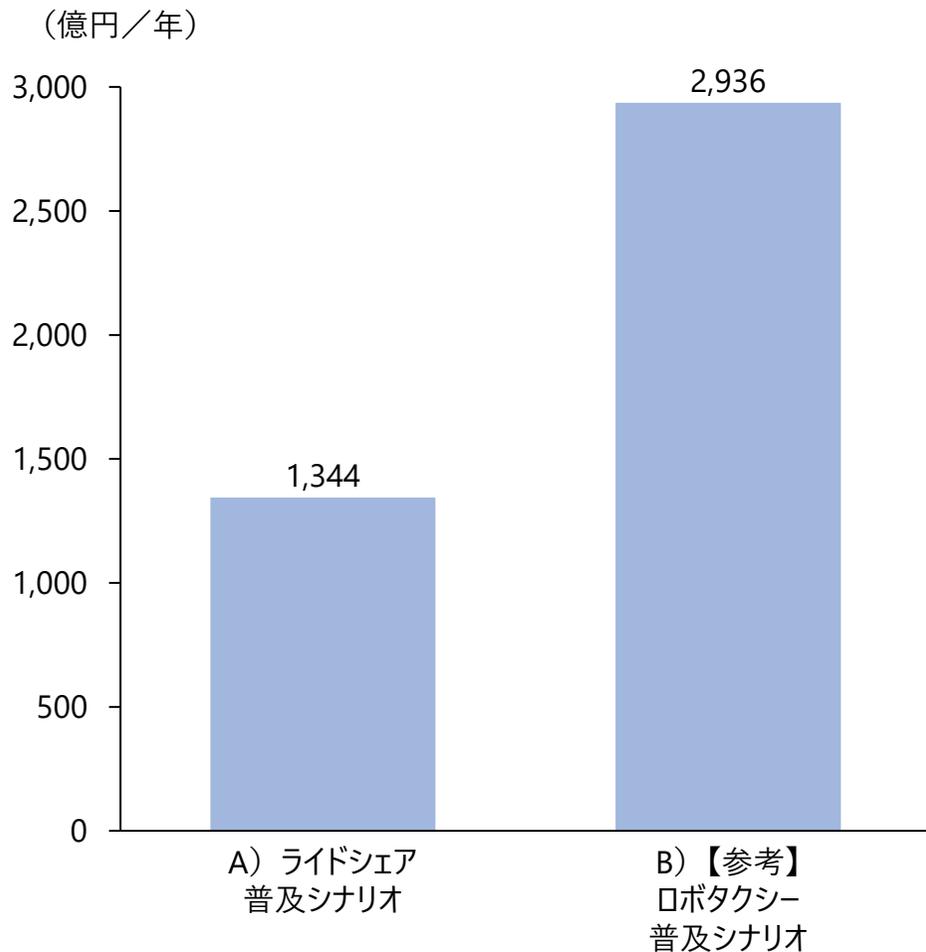
項目	数値	出所
DID*人口1人あたりの運転時間削減効果	A) 13.3時間／年・人 B) 28.9時間／年・人	NRIアンケート結果（準都市）より推計
×		
DID人口（20～59歳**）	4,414万人	国勢調査（2020年度）
+	A	
非DID人口1人あたりの運転時間削減効果	A) 12.0時間／年・人 B) 27.7時間／年・人	NRIアンケート結果（郊外）より推計
×		
非DID人口（20～59歳**）	1,587万人	国勢調査（2020年度）
×		
時間価値	1,004円／時	最低賃金（全国加重平均）（2023年度）

*DID：人口集中地区 **アンケートの回収数が僅少な20歳未満と、運転機会の減少する高齢者（試算の都合上、10歳刻みとして60歳以上と設定）を除外した

ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

【試算①（１）（イ）】他者の送迎のための運転から解放されることで、
「A）ライドシェア普及」では1,344億円／年相当の時間価値が創出

「家族送迎の代替」による時間価値（推計）



【参考】推計の考え方

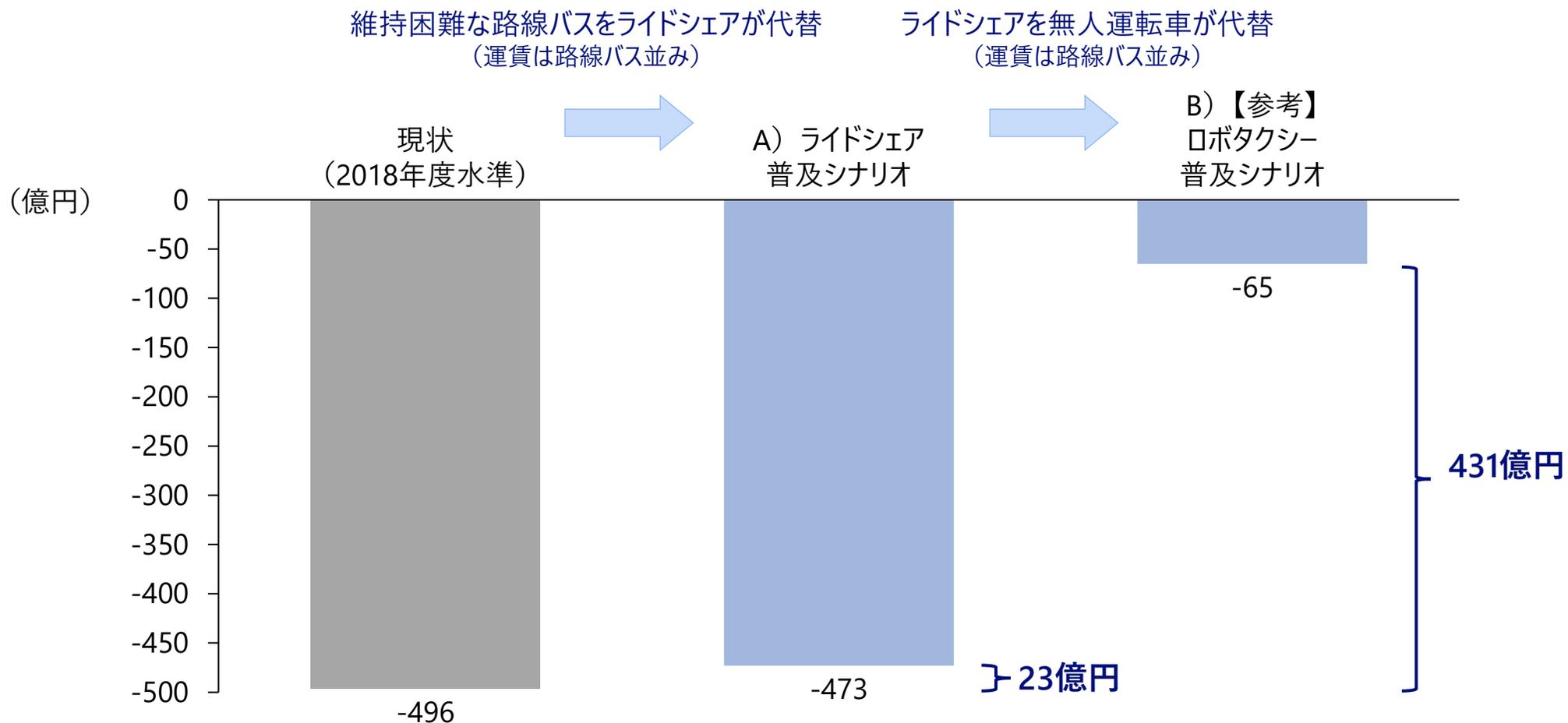
項目	数値	出所
DID人口1人あたりの運転時間削減効果	A) 3.0時間／年・人 B) 6.6時間／年・人	NRIアンケート結果 (準都市) より推計
DID人口 (20～59歳*)	4,414万人	国勢調査 (2020年度)
時間価値	1,004円／時	最低賃金 (全国加重平均) (2023年度)

*アンケートの回収数が僅少な20歳未満と、運転機会の減少する高齢者（試算の都合上、10歳刻みとして60歳以上と設定）を除外した

ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

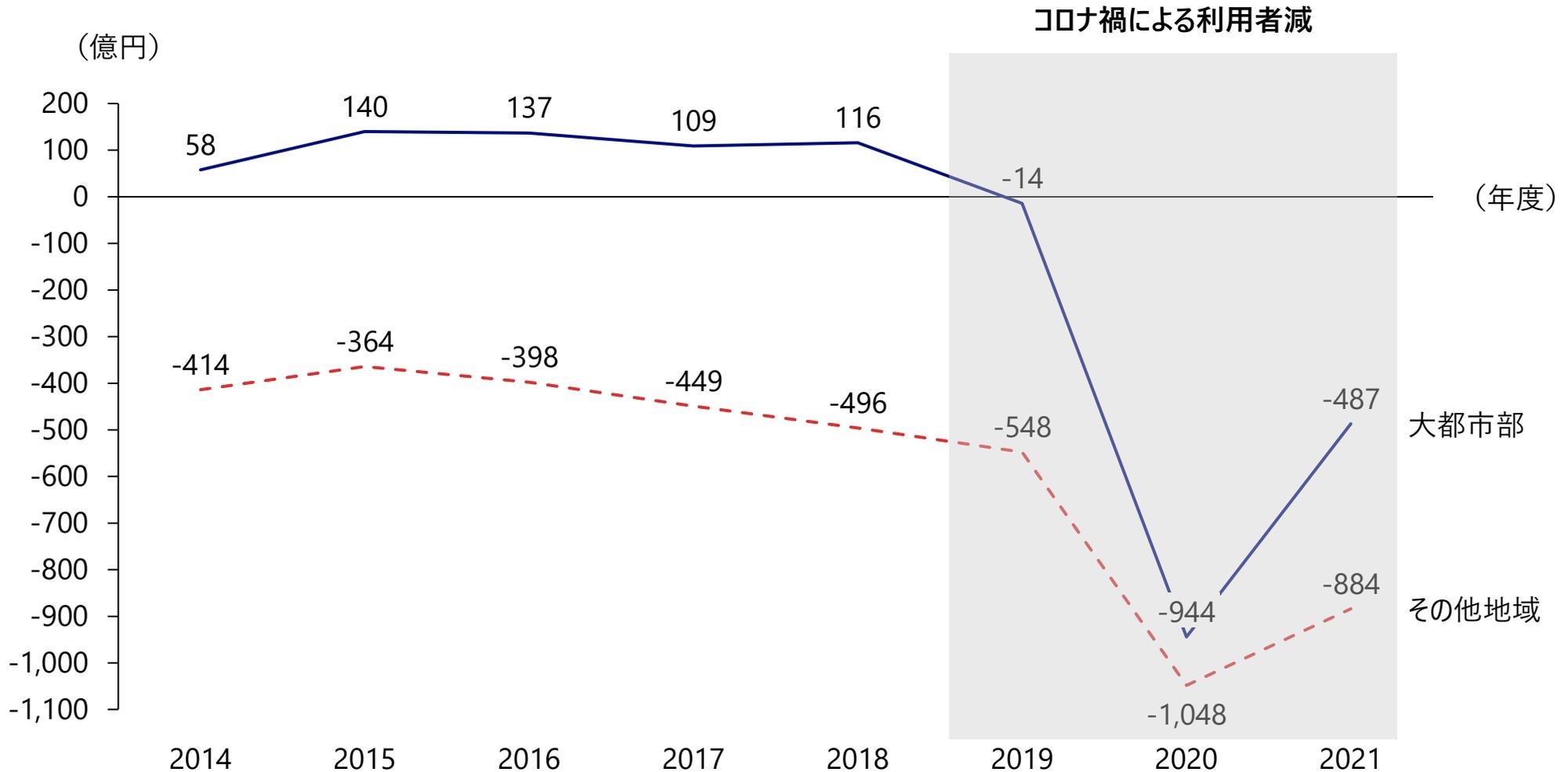
【効果②（２）】維持困難な路線バスをライドシェアが代替できれば、収支は23億円改善、さらにロボタクシーが普及すれば、431億円／年の収支改善につながる

大都市部以外のバス事業の収支予測



【参考】大都市部以外におけるバス事業は、コロナ前の2018年度でも約500億円の赤字

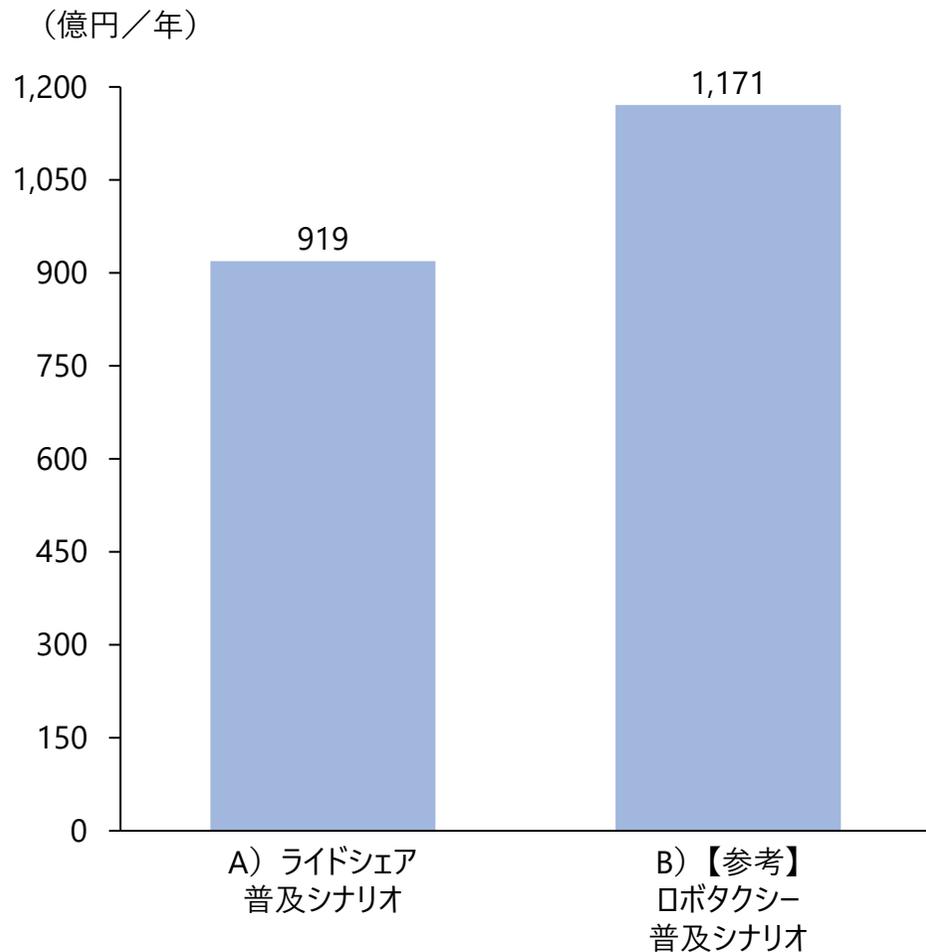
バス事業の経常収支（2014～2021年度）



ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

【試算②（3）（ア）】外出促進で外食・娯楽サービス等の利用が増えるため、「ライドシェアの普及」では919億円／年の消費が生まれる

外出促進による消費増加（推計）



【参考】推計の考え方

項目	数値	出所
DID人口1人あたりの移動増加率	A) 0.11% B) 0.14%	NRIアンケート結果 (準都市) より推計
×		
DID人口	2人以上世帯) 7,140万人 単身世帯) 1,480万人	国勢調査 (2020年度)
+	A	
非DID人口1人あたりの移動増加率	A) 0.08% B) 0.10%	NRIアンケート結果 (郊外) より推計
×		
非DID人口	2人以上世帯) 3,062万人 単身世帯) 635万人	国勢調査 (2020年度)
×		
外出関連消費*の増加率	1.5倍	家計調査および V-RESAS**より推計
×		
外出関連消費の支出額	2人以上世帯) 495千円／年 単身世帯) 276千円／年	家計調査より推計 (2019年)

*定義は後述

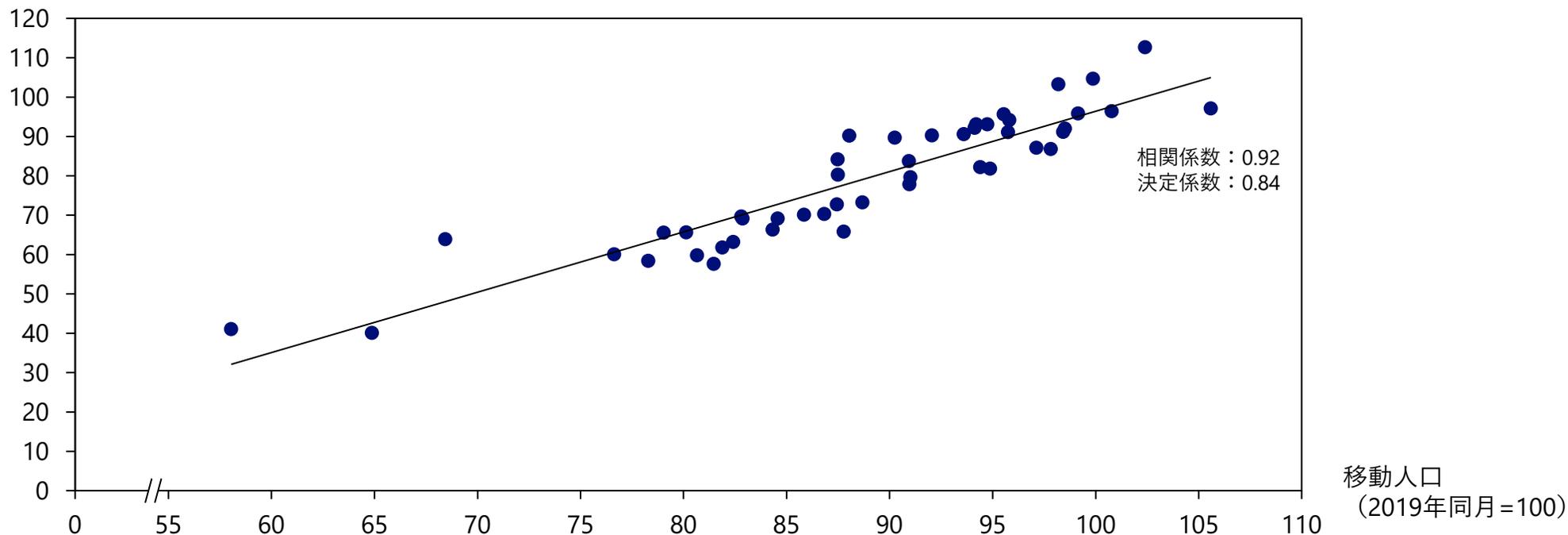
**内閣府が運営する、新型コロナの影響をビッグデータで可視化する分析サイト

【参考】コロナ禍の実績を踏まえると、外出（移動人口）と一部サービスへの支出には強い相関がみられる

移動人口と外出関連支出の推移（2020年1月～2023年11月の実績を月別にプロット）

- 外出関連支出：「一般外食」+「交通」+「教養娯楽サービス」+「理美容サービス」と設定
- 「移動人口が10%増えると、外出関連サービスへの支出は15%増える」という関係性にある

外出関連支出（二人以上世帯）
（2019年同月=100）

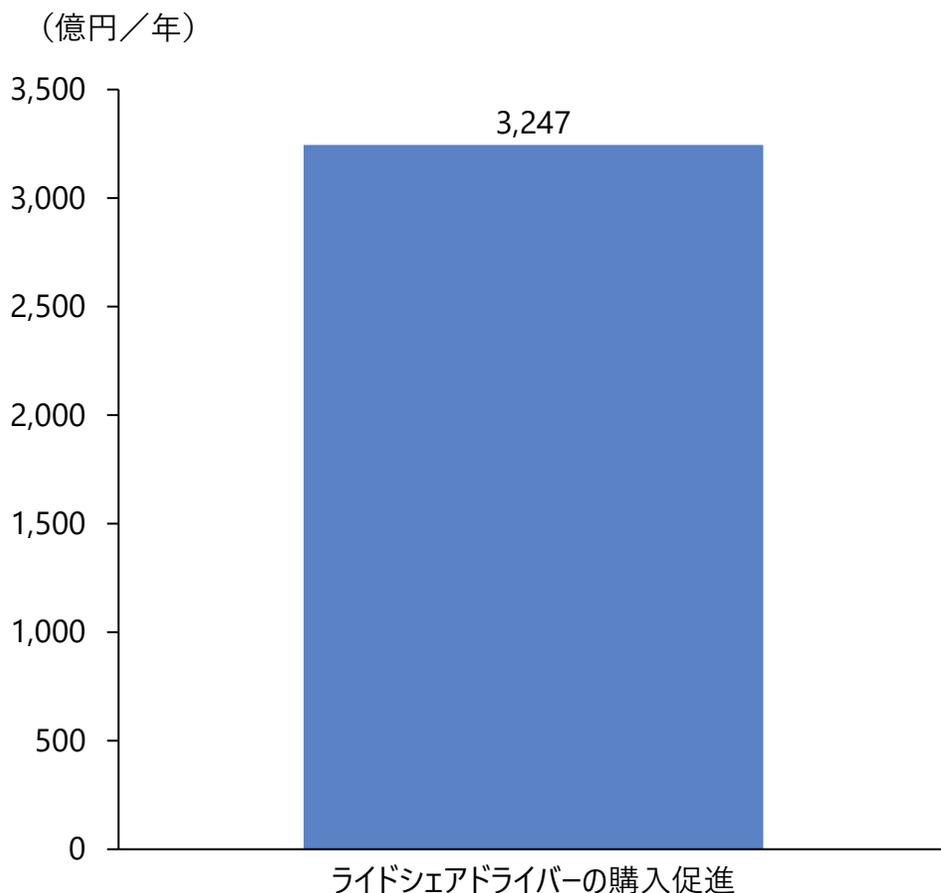


ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

【試算②（３）（イ）】ライドシェアが普及した場合、ライドシェアドライバーの走行距離が増加することで、自動車販売額が3,247億円／年増加する

ライドシェアドライバーの購入促進効果推計

【参考】推計の考え方



項目	数値	出所
ライドシェアドライバー 実施意向	4.6%*	NRIアンケート結果 (全地域合計) より推計
×		
人口 (20～59歳**)	6,001万人	国勢調査 (2020年度)
×		
ライドシェアドライバーの 年間走行キロ想定	5,815km／人	NRIアンケート結果 (全地域合計) より推計
+		
乗用車の買い替えまで の平均走行距離	141,917km／台	国土交通省「平成16年度継続検査の際の整備前自動車不具合状況調査」および「(一社)自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向」より推計
×		
乗用車 (登録車) の平均販売価格	285万円／台	小売物価統計調査(2022年)における「小型乗用車」および「普通乗用車」の平均価格

*自家用車を保有しない人・ライドシェアを運転しない人も含めた平均値

**アンケートの回収数が僅少な20歳未満と、運転機会の減少する高齢者（試算の都合上、10歳刻みとして60歳以上と設定）を除外した

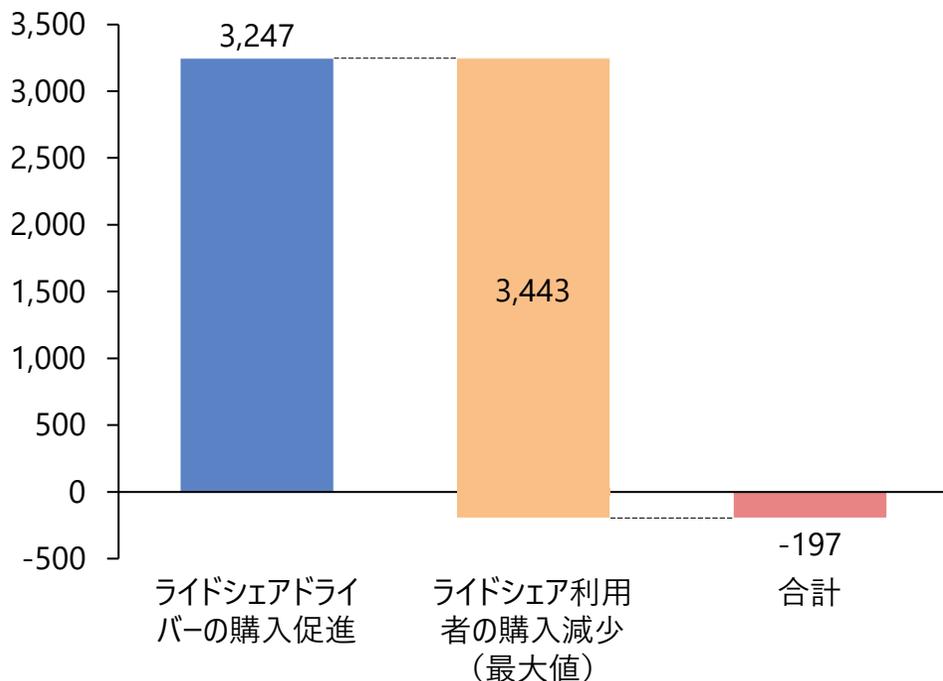
ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

【試算③（２）（イ）（ウ）】安価なライドシェアが普及した場合、ライドシェア利用者の自家用車購入額は、最大で3,443億円／年減少する可能性がある

- 今回のNRIアンケートでは、ライドシェア普及の定義として「安価なライドシェアが実現した場合」としており、実際にはライドシェアの運賃水準によって手放し意向は変わるため、下記の購入減少効果は最大値を示している

ライドシェアドライバーの購入促進 および ライドシェア利用者の購入減少効果推計

(億円／年)



【参考】推計の考え方 (ライドシェア利用者の購入減少効果)

項目	数値	出所
ライドシェア普及時の自家用車手放し意向	2.8%*	NRIアンケート結果 (全地域合計) より推計
DID人口 (20歳以上**)	7,110万人	国勢調査 (2020年度)
乗用車 (新車) の平均保有年数	13.42年／台	(一社) 自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向」
乗用車 (登録車および軽自動車) の平均販売価格	236万円／台	小売物価統計調査 (2022年) および (一社) 日本自動車販売協会連合会統計 (2023年) より推計

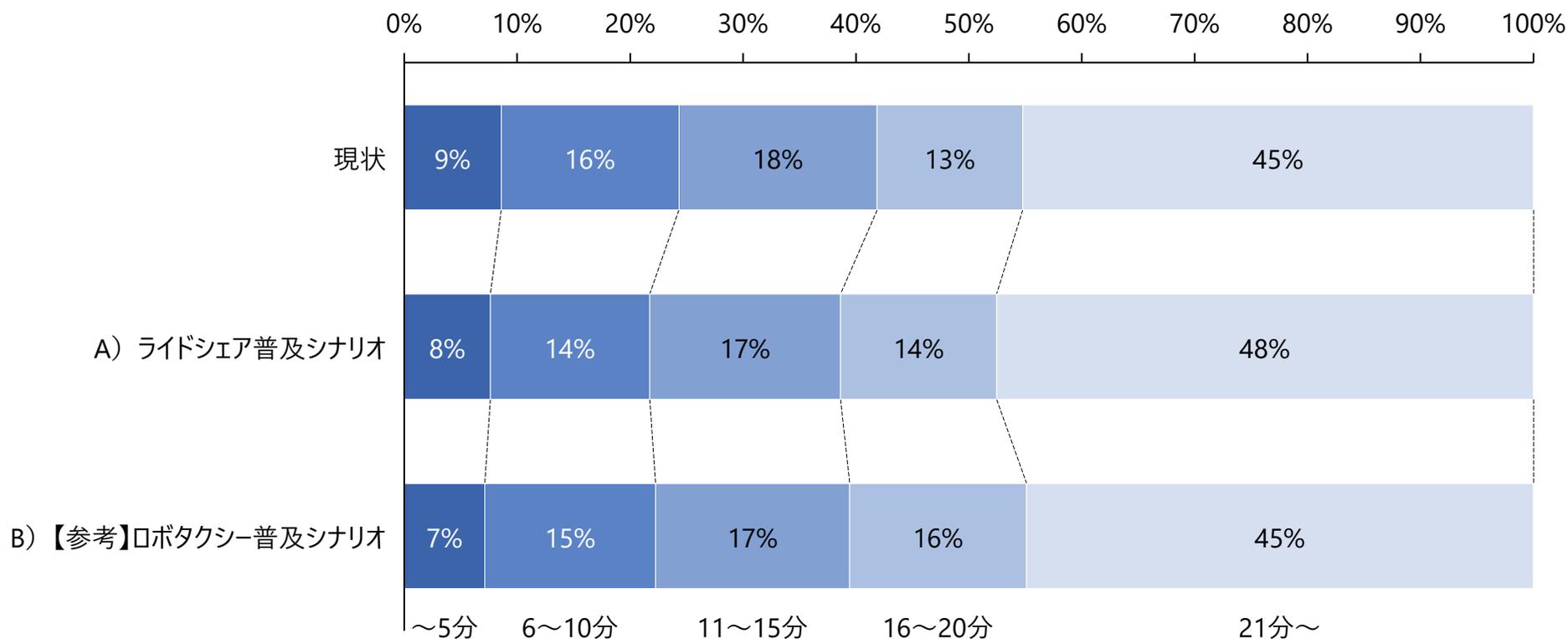
*自家用車を保有しない人・ライドシェアを運転しない人も含めた平均

**自家用車の保有が一般的ではない未成年者 (アンケートの回収数が僅少な20歳未満と設定) を除外した

ライドシェアが生活や経済活動に与える効果

【参考】ライドシェアやロボタクシーの普及で近距離移動が手軽・安価になると、「駅から遠い不動産」の人気の向上すると想定したが、アンケートでは明確な傾向は見られなかった

居住地としての許容度（駅からの徒歩分数別、徒歩5分刻み）（神奈川県×準都市部在住者）（n=5,000）



本提言の参画メンバー

主著者

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
グループマネージャー

新谷 幸太郎



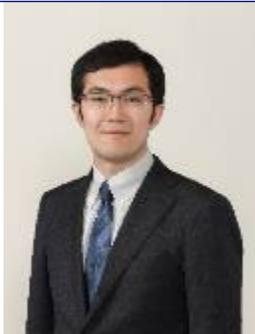
コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
シニアコンサルタント

川手 魁



コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
コンサルタント

倉林 翼



コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
コンサルタント

小菅 直樹



共著者

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部
グループマネージャー

小林 一幸



コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部
シニアコンサルタント

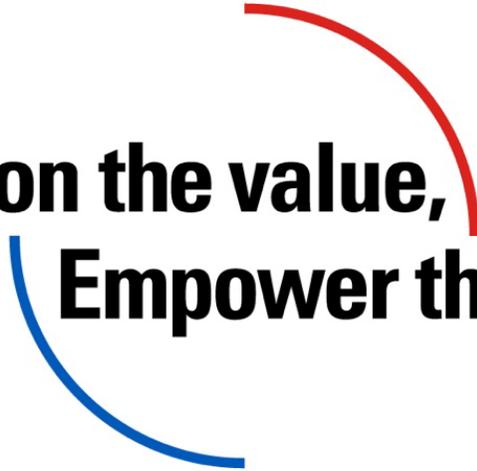
稲垣 仁美



参考資料

「ライドシェアに関するアンケート調査」（2024年1月実施）の主な設問

分類	質問項目
回答者属性	自宅から最寄りの鉄道駅までの徒歩分数
	自家用車保有台数
自家用車運転からライドシェアへの転換	自身の移動について、自家用車を利用する頻度・かかる時間・運賃別ライドシェアへの転換意向
	他者送迎について、自家用車を利用する頻度・かかる時間・運賃別ライドシェアへの転換意向
	ライドシェアが普及した際に、自家用車を手放す意向
新規移動需要創発の可能性	移動を躊躇した経験の有無
	運賃別ライドシェアの利用意向
	どのような運賃でもライドシェアを利用したくないと思う理由
ライドシェアドライバーとしての就労意向	時給別ライドシェアドライバーとしての就労意向、希望する勤務頻度、1日あたりの勤務時間
居住地選択への影響	ライドシェアが普及した際に許容できる、最寄りの鉄道駅から自宅までの徒歩分数
その他	ライドシェアに対する期待や不安



**Envision the value,
Empower the change**