

第380回NRIメディアフォーラム

ライドシェア前夜における オンデマンド交通の潜在需要推計

グループマネージャー 新谷 幸太郎
コンサルタント 小菅 直樹
佐藤 夏実

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9月30日

NRI

Envision the value,
Empower the change



オンデマンド交通への潜在需要と供給の乖離を可視化し、ライドシェアサービスのあり方を提言

調査の背景とねらい

- 2024年4月より、タクシー事業者の管理下で一般ドライバーが他者を運送する『日本版ライドシェア』が解禁された。
- これまでの『日本版ライドシェア』の議論は、都市部や観光地でのタクシー不足の解決に向けた議論が中心であり、赤字路線に苦しむ地方部の交通課題に関しては、今後の課題とされていた。
- 本論では、「地域の足の確保」の観点から、タクシー・ライドシェアをはじめとするオンデマンド交通への潜在需要を全国の地域別に可視化し、地域の「まちづくり」に応じた多様なライドシェアサービスのあり方について提言する。

本資料の流れ

第1章 2024年4月に解禁された日本版ライドシェアの運行状況、課題、今後の方針について振り返る。

第2章 地域公共交通が抱える問題と自動運転技術の動向を整理している。

第3章 オンデマンド交通への潜在需要とタクシー供給を踏まえたオンデマンド交通“偏差値”を全国で試算した。

- 都道府県単位では、首都圏や近畿圏でも偏差値に乖離があり、個別地域の実情を細かく見ていく必要がある。
- 公共交通が比較的充実している各都市圏の中心都市よりも、周辺都市や町村部のほうが偏差値が低い傾向にある。
- 「地域の足の確保」という観点では、現行の日本版ライドシェアは必ずしもマッチしていないと考えられる。

第4章 「地域の足の確保」の観点から、マイカー社会に即したライドシェアサービスのあり方を提言する。

- 移動手段の確保に対する家計や行政の負担に限りがある中、「共助」の仕組みを拡大していくことが必要である。
- 過疎地域では収入の観点で一般ドライバーを集めづらいため、自治体による一般ドライバーへの補助の仕組みが必要である。
- 利用者の利便性を高めるためには、国が主導して、地域を横断した機能も備えたライドシェアサービスを設計する必要がある。

1. 日本版ライドシェアを巡る検討状況

ライドシェアに向けた規制緩和

2023年12月の規制緩和を契機に、2024年4月から『日本版ライドシェア』が始まったり、タクシー事業者以外の者によるライドシェアの実施に関する制度設計が議論されることとなった

『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
『日本版ライドシェア』（タクシー事業者によるライドシェア）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

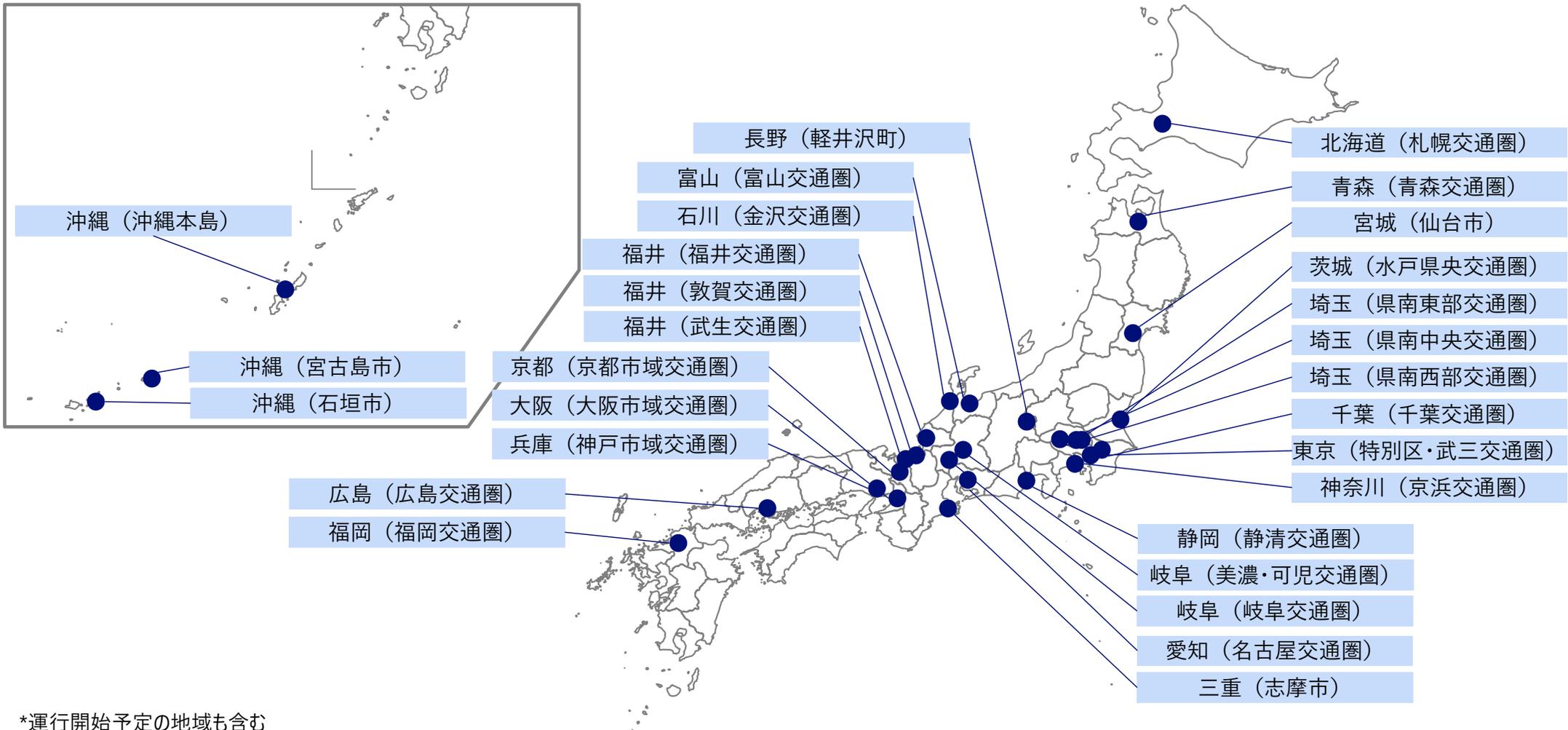
出所）内閣府『規制改革推進に関する中間答申』（2023年12月26日）

*複数の内容の実施時期が異なる場合には、最も遅いものを記載

『日本版ライドシェア』の実施状況

先行地域としてタクシー不足車両数が公開された東京・神奈川・愛知・京都の4地域をはじめ、2024年8月末時点で、全国29地域において『日本版ライドシェア』の運行が開始している

日本版ライドシェアの運行開始地域*（2024年8月31日時点）



*運行開始予定の地域も含む

『日本版ライドシェア』の試行により明らかになった課題

『日本版ライドシェア』導入地域の声を踏まえると、ドライバー・運行事業者・利用者の各主体での課題や懸念が指摘されはじめており、定着や普及に向けた試行錯誤が求められている

『日本版ライドシェア』に対する意見及び課題

主体	『日本版ライドシェア』に対する意見	意見から明らかになった課題
ドライバー	<ul style="list-style-type: none">「現状の曜日・時間帯だけの稼働では稼げない」「働きたい曜日・時間帯の条件が合わない」「（別業務をしていた場合、運行前に9時間空けなくてはいけないという）制限を撤廃して欲しい」	<ul style="list-style-type: none">十分に稼ぐことができなかつたり、稼働するための条件が厳しいことが原因で、ドライバーになることを諦めざるを得ない
運行事業者	<ul style="list-style-type: none">「ドライバーの確保や採算の見通しが立たない」「潜在的な需要はあると思うが、全国的に市民権を得るまでは地方で採算を取るの難しい」	<ul style="list-style-type: none">地方部では、ドライバーに支払う固定給に対して十分な収入が見込めず、実施に踏み切れない
利用者	<ul style="list-style-type: none">「アプリでライドシェアを呼べることを知らない」「タクシーと同じ料金ならば利用したくない」	<ul style="list-style-type: none">タクシーと同等の料金がかかるため、迎車料金が高い等の理由により、ライドシェアの利用意欲が湧かない

今後の動き

現状の課題を踏まえ、一般ドライバーが運行する場面を拡大したり、さらには運行主体をタクシー会社に限定しない等、より広範囲の規制緩和に向けて検討が進められている

	運行主体に対する制限	運賃に対する制限	使用車両に対する制限	ドライバーに対する制限	
現状	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者のみ 営業区域内のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 従量制・事前確定運賃 	<ul style="list-style-type: none"> 事業用車両のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 二種免許保有者のみ
	日本版ライドシェア	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者のみ 営業区域内のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 事前確定運賃のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車両も可 曜日・時間帯別台数制限 	<ul style="list-style-type: none"> 一種免許保有者も可 正規雇用のみ
検討中	日本版ライドシェア(バージョンアップ)	<ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者も可 営業区域内のみ 	<ul style="list-style-type: none"> 事前確定運賃のみ <u>ダイナミックプライシングも可</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車両も可 曜日・時間帯別台数制限 <u>雨天・酷暑・イベント時等は台数制限を緩和</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 一種免許保有者も可 正規雇用のみ
	ライドシェア全面解禁	<ul style="list-style-type: none"> <u>運行主体は制限なし</u> <u>営業区域制限は撤廃*</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 事前確定運賃のみ ダイナミックプライシングも可 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車両も可 <u>台数制限は撤廃</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 一種免許保有者も可 <u>業務委託契約も可</u>

*ただし、『ユニバーサルマッチング義務』（都市部で運行するライドシェア事業者が一定の範囲で地方部でもサービスを提供することを義務付ける制度）も検討されている

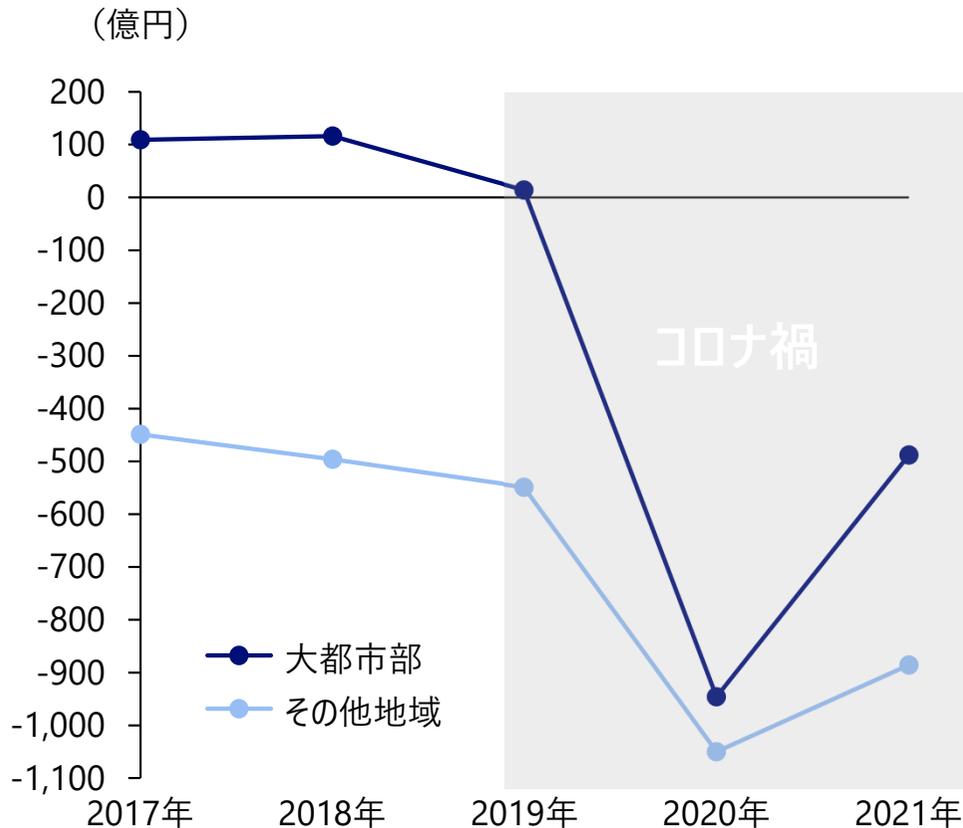
出所）内閣府『第19回 規制改革推進会議』、日本経済新聞のインタビュー内容等よりNRI作成

2. 地域交通を巡る環境変化

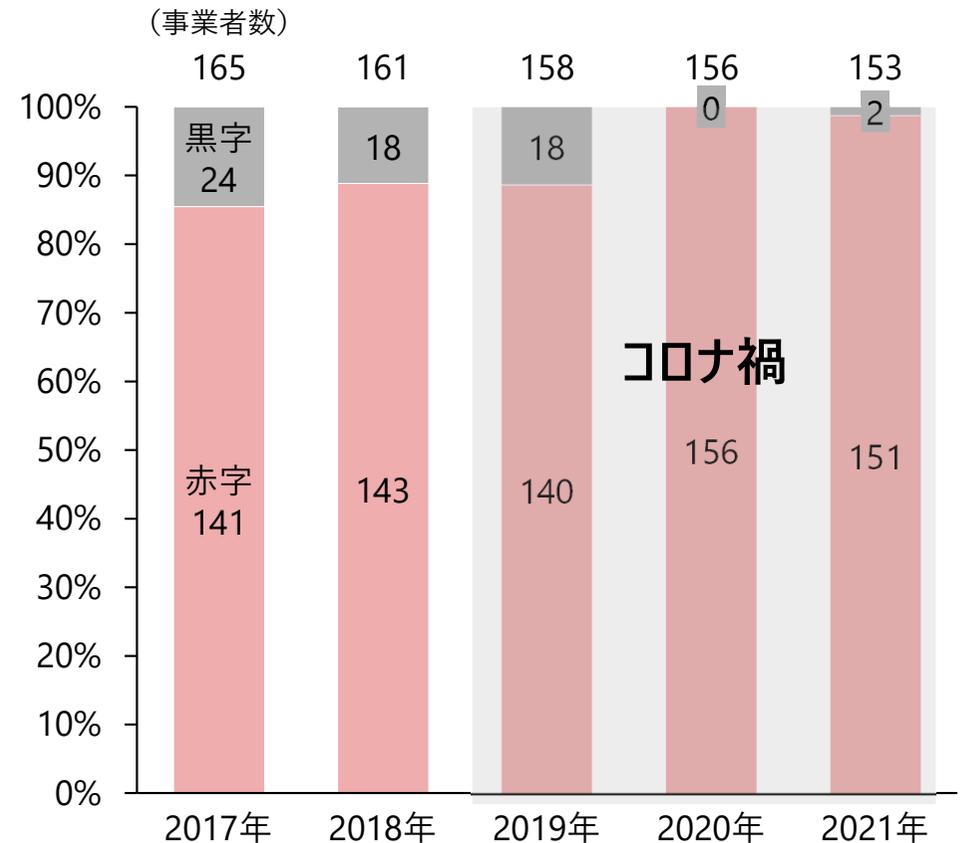
三大都市圏（東名阪）以外では、多くのバス会社で赤字が続いており、採算が確保できない路線の廃止・縮小に直面する行政は、交通ネットワークの維持に苦慮している

- 「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）



「その他地域」における赤字・黒字別のバス事業者割合

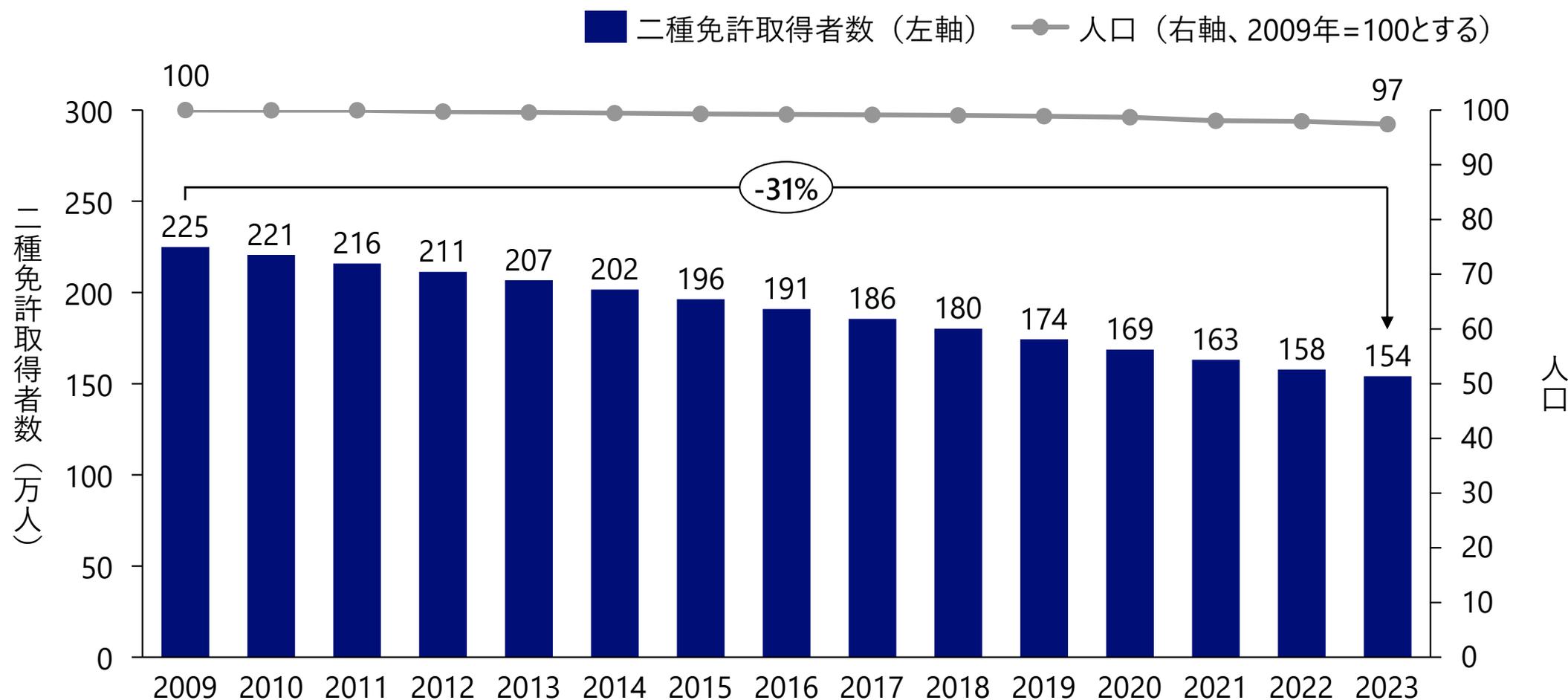


出所) 日本バス協会「日本のバス事業2022」(元データは国土交通省資料による)

地域交通を巡る環境変化 | 公共交通の担い手の減少

利用者の低迷に加えて、高齢化による引退や労働条件のより良い職業への流出により、公共交通の担い手は、人口減少よりも速いペースで減少し続けている

二種免許保有者数*および人口の推移



*二種免許保有者数は、大型・中型・普通車の二種免許保有者数の合計

出所) 警察庁『運転免許統計』、総務省統計局『人口推計』よりNRI作成

大企業が運行する鉄道も、沿線人口の減少を受けて再構築の議論が始まっており、民間事業者によるバス・鉄道ネットワークの維持は限界点を迎えている

各地のローカル線のあり方に関する議論の状況

路線	区間	検討状況	出所
津軽線	蟹田 - 三厩間	<ul style="list-style-type: none"> 不通となっている区間を廃線とし、自動車交通に転換する方向で合意した (2024年5月) 	JR東日本 決算説明会資料 (2024年4月) 及び 各社報道
久留里線	久留里 - 上総亀山間	<ul style="list-style-type: none"> 「JR久留里線沿線地域交通検討会議」において議論が行われている (2023年5月～) 	
吾妻線	長野原草津口 - 大前間	<ul style="list-style-type: none"> JR東日本が群馬県及び沿線町村に対して協議会の申し入れを行った (2024年3月) 	
芸備線	備中神代 - 備後庄原間	<ul style="list-style-type: none"> 再構築協議会が設置され、交通手段再構築の協議が行われている (2024年3月～) 	JR西日本 決算説明会資料 (2024年5月)
木次線	出雲横田 - 備後落合間	<ul style="list-style-type: none"> JR西日本が、今後の在り方に関して沿線自治体と協議を行う意向を示した (2024年5月) 	各社報道
肥薩線	八代 - 人吉間	<ul style="list-style-type: none"> 協議の結果、鉄道により復旧する方向性で合意した (2024年4月) 	JR九州 決算説明会資料 (2024年5月)
指宿枕崎線	枕崎 - 指宿間	<ul style="list-style-type: none"> JR九州、鹿児島県、沿線自治体による、今後の在り方に関する初の検討会議が実施された (2024年8月) 	各社報道

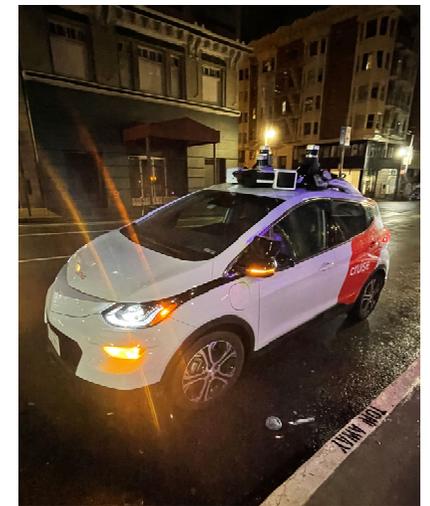
人材不足や運行費用を抑制に向けた解決策として、自動運転の開発が期待されており、2026年より自動運転タクシーの有償サービスが順次開始予定となっている

- 岸田総理は、2024年度中にレベル4の自動運転移動サービスを全国10箇所では社会実装する方針を掲げている。

国内における自動運転サービスの計画箇所や時期など

米国で先行する自動運転車両

トヨタ	お台場	<ul style="list-style-type: none">• グループのMONET Technologiesが実施• 米国May Mobilityの技術を導入
日産	横浜	<ul style="list-style-type: none">• 2025-26年度からサービス提供予定• 2027年度以降は他地域に展開
ホンダ	お台場	<ul style="list-style-type: none">• 提携先の米GM Cruiseの技術を導入• 2026年初頭よりサービス提供予定



出所) 各社プレスリリースや報道記事より作成

出所) 筆者撮影 (米国)

3. オンデマンド交通のニーズ可視化

自家用車のように自由自在に移動したい潜在ニーズ（需要）と、顕在化している移動実績（供給）を推計して、その差分からオンデマンド交通*の潜在ニーズを可視化する

*出発地から目的地まで負担が少なく移動できる交通手段（タクシーなど）

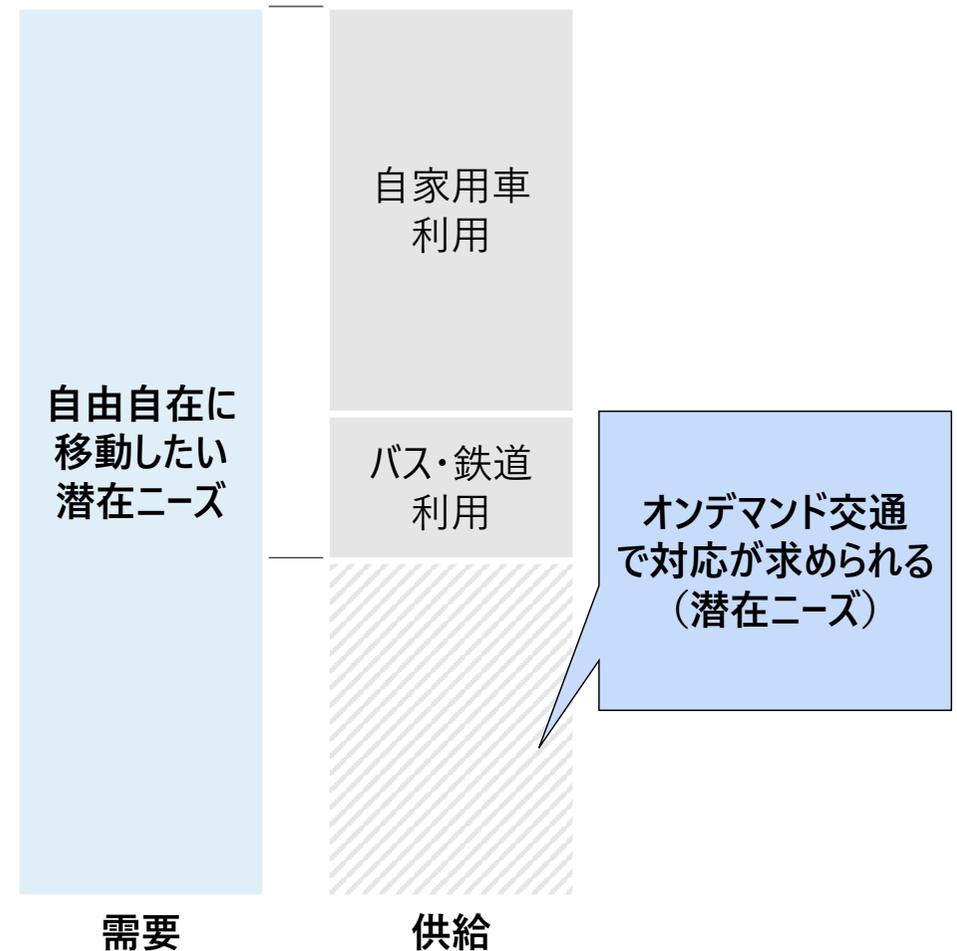
本検討の新規性

- 現行の『日本版ライドシェア』では、タクシー利用の意思表示から、オンデマンド交通の潜在需要を測ろうとしている。
- さらに、個別地域起点で分析が進んでいるが、全国的な傾向や深刻度合いの把握は難しい。
- そこで、本分析では、公共交通が不便で外出を躊躇している需要も含めて、全国モデルから**潜在需要の全体を考慮**している。

国土交通省報道発表資料**より
実施できる場合が「タクシーが不足する地域・時期・時間帯」のみに制限されており、配車アプリ等のデータに基づいて、タクシーの「不足車両数」を、国土交通省が指定していること」となっている

**『自家用車活用事業の制度を創設し、今後の方針を公表します。』（2024年3月29日）

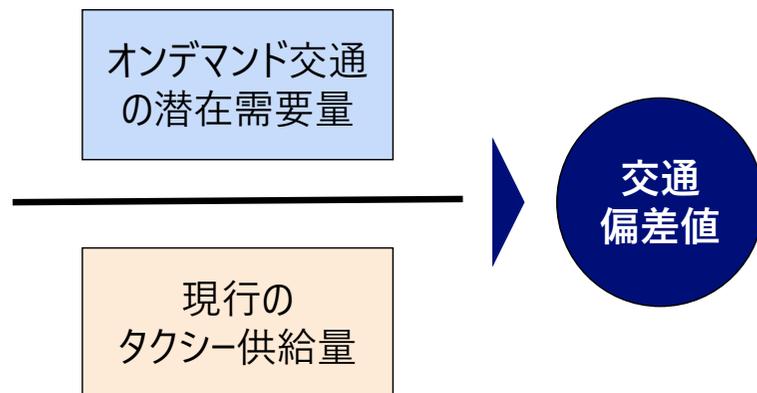
潜在ニーズ（需要）の定義



オンデマンド交通の潜在需要と現行のタクシー供給量の充足度を比較検討するため、一般の偏差値の考え方を援用して全国モデルの指標をつくり、新しいサービスの必要性を分析した

交通偏差値の定義

- オンデマンド交通の潜在需要とタクシーによる現行供給量を試算して、需給ギャップを全国で横並び比較ができる“偏差値”に変換する。
- 一定の幅の中で需給ギャップの大小を表現することで、オンデマンド交通へのニーズがより大きい地域をわかりやすく可視化できる。



本モデルの留意点

- 交通弱者の代表例として、高齢者の移動需要のみを対象として偏差値を算出している。
 - ビジネスマンや観光客等の利用ニーズも含めた推計ではないことに留意されたい。
- 全国比較に主眼を置いているため、粒度や精度はマクロ統計データの制約を受ける。
 - 個別の場面を想定して具体的な分析をするには、詳細な入力データの整備が必要になる。
- 各統計調査時点の分析であり、高齢化等の将来を見据えた影響は考慮していない。
 - オンデマンド交通の潜在需要に対する、タクシーの充足度を分析している。不足の地域では、すでに行政による移動手段（コミュニティバス等）の確保が進んでいるものの、昨今の動向は反映できていない。

オンデマンド交通のニーズ可視化 | 結果（都道府県ごとの偏差値）

一定の人口を有する北関東でも偏差値が低かったり、北海道や沖縄は相対的に高い、など人口や経済規模といったマクロ指標のみで問題の深刻さを一様に判断することは難しい

都道府県別のオンデマンド交通偏差値 ※島嶼部などは表記を一部省略

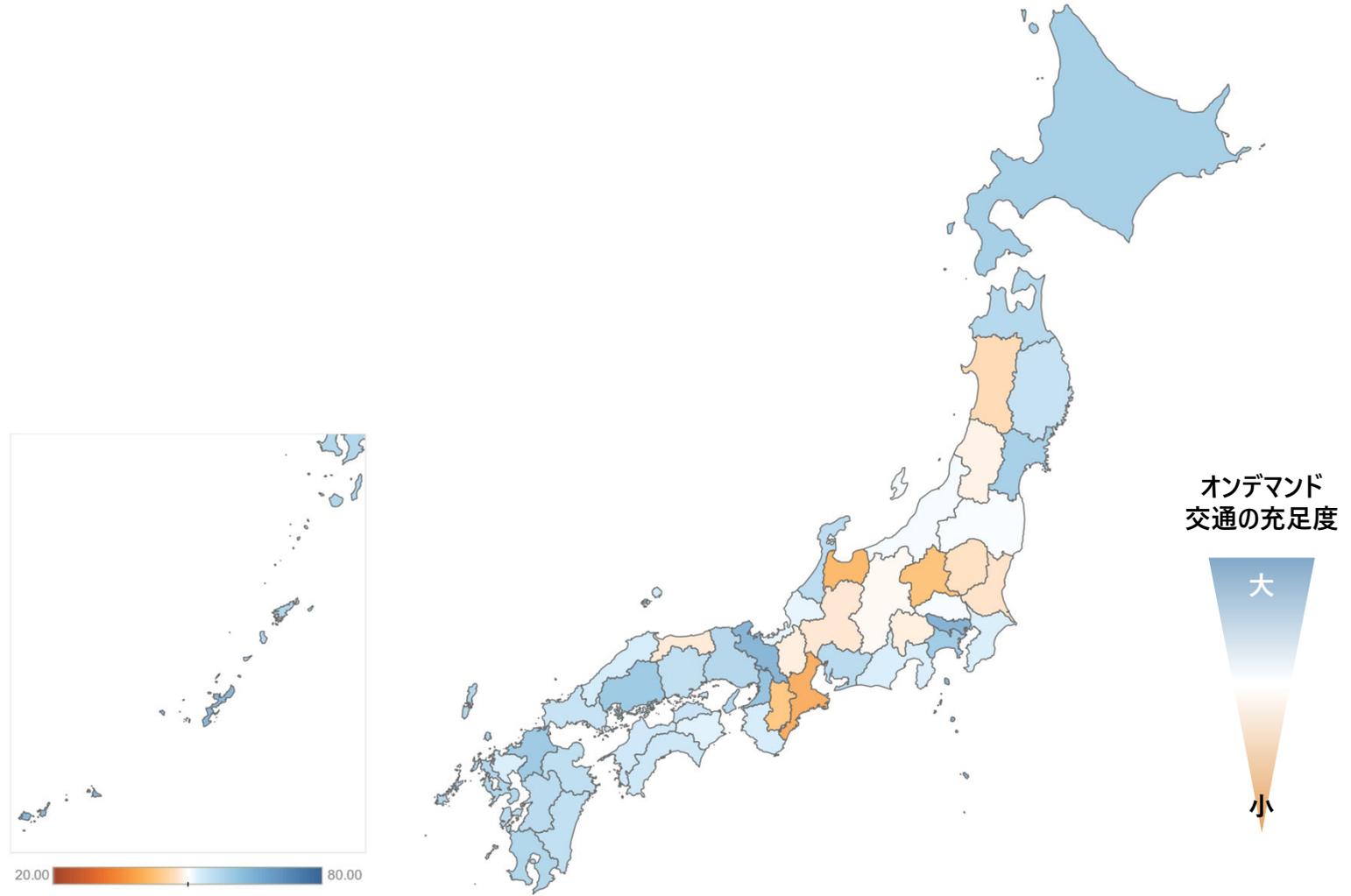
上位グループ

- 東京都
- 京都府
- 大阪府
- 福岡県
- 沖縄県

⋮

下位グループ

- 秋田県
- 群馬県
- 富山県
- 三重県
- 奈良県



注1) 本試算は高齢者の移動需要のみを対象にしており、ビジネスマンや観光客等の利用ニーズは含んでいない

注2) 偏差値は全国を相対的に比較する指標であり、注1も含めて、個別の地域課題の深刻さを総評する指標では無い

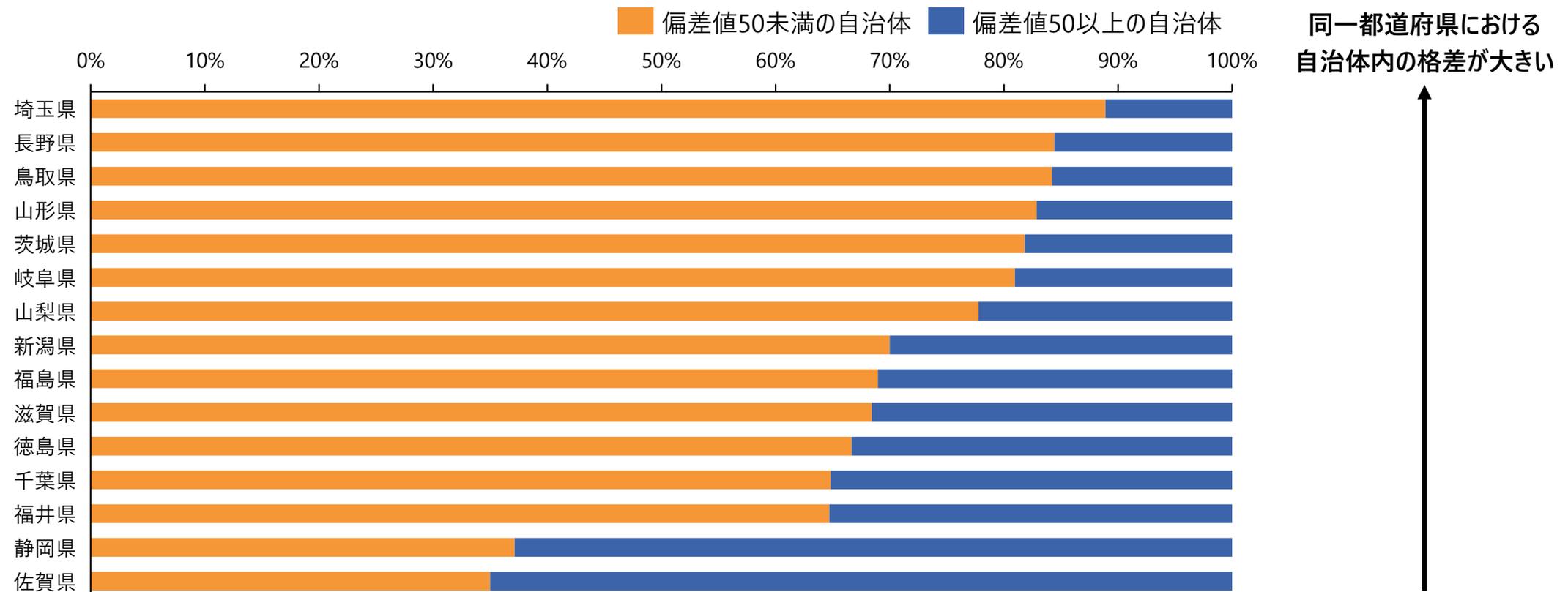
出所) NRI推計

オンデマンド交通のニーズ可視化 | 結果（都道府県ごとの偏差値50未満自治体割合）

同水準の都道府県においても、一部の地域が全体評価を引き上げており、その他多くの地域は低水準にある場合もあることから、基礎自治体単位での分析が不可欠である

- 交通偏差値が50前後の水準にある都道府県でも、多くの基礎自治体で満遍なく交通偏差値が高いパターンと、一部の中心都市にタクシー供給が集中しており、中心都市のみ交通偏差値が高いパターンに分かれる。

オンデマンド交通偏差値が50付近の都道府県におけるオンデマンド交通偏差値50未満の基礎自治体数の割合



注1) 本試算は高齢者の移動需要のみを対象にしており、ビジネスマンや観光客等の利用ニーズは含んでいない

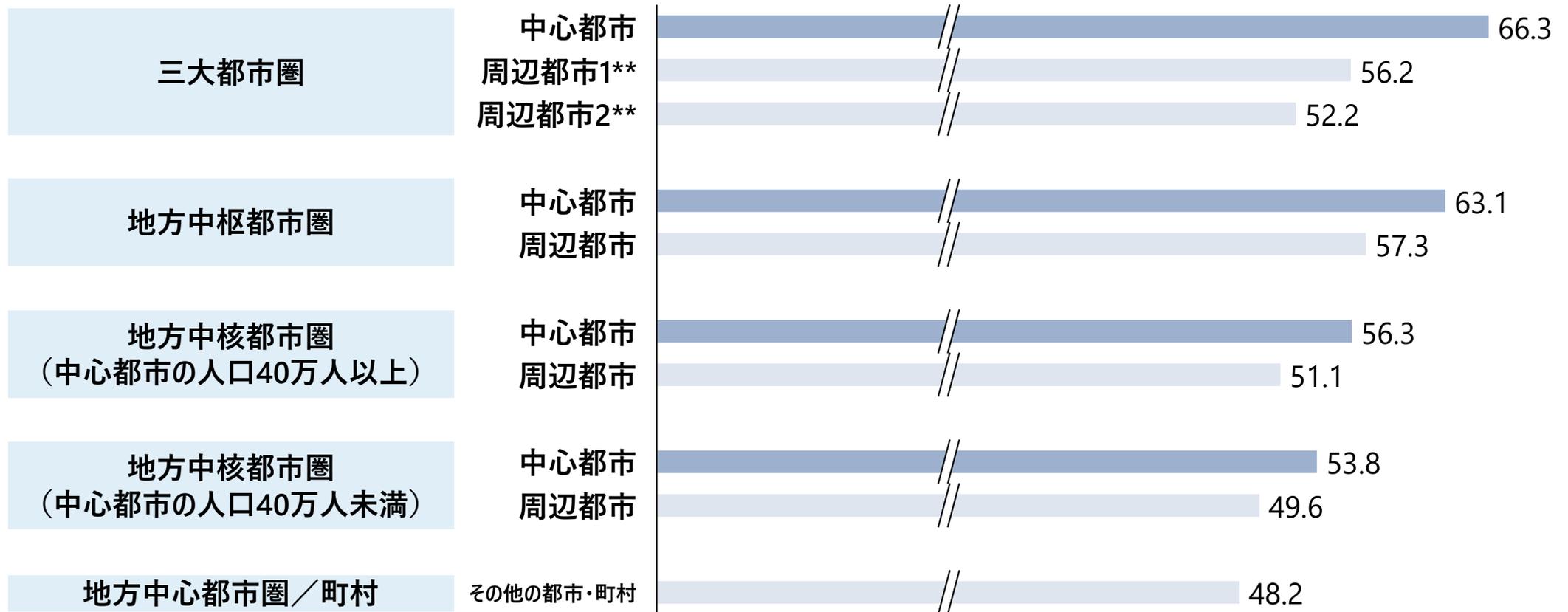
注2) 偏差値は全国を相対的に比較する指標であり、注1も含めて、個別の地域課題の深刻さを総評する指標では無い

出所) NRI推計

オンデマンド交通のニーズ可視化 | 結果（都市類型別）

地域規模に応じた交通偏差値の平均を比較すると、人口規模の多少よりも、人口密度の高低による影響が強く、郊外や中山間地域で交通の問題がより深刻であることが分かる

都市類型*別のオンデマンド交通偏差値の平均値



*都市類型は、パーソントリップ調査の都市類型に基づく（町村はすべて「地方中心都市圏」に分類した）

**周辺都市1：東京から40km未満または京阪神から30km未満の都市 周辺都市2：三大都市圏の周辺都市のうち、左記に該当しない都市

注1) 本試算は高齢者の移動需要のみを対象にしており、ビジネスマンや観光客等の利用ニーズは含んでいない

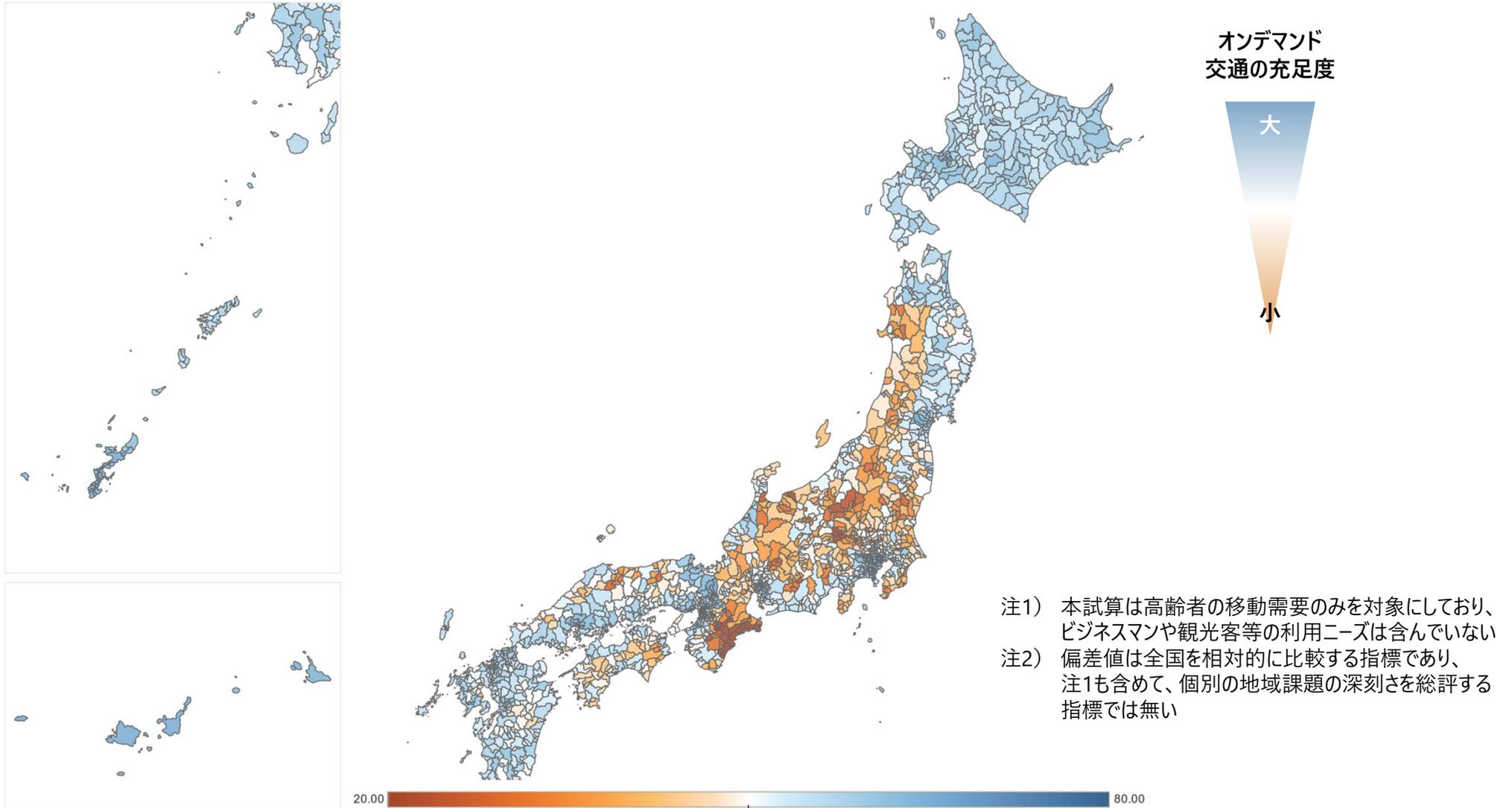
注2) 偏差値は全国を相対的に比較する指標であり、注1も含めて、個別の地域課題の深刻さを総評する指標ではない

出所) NRI推計

オンデマンド交通のニーズ可視化 | 結果（市区町村別）

都心部より中山間地域が、太平洋側より日本海側が、西日本より東日本が、より需給のバランスがとれていない傾向を示している

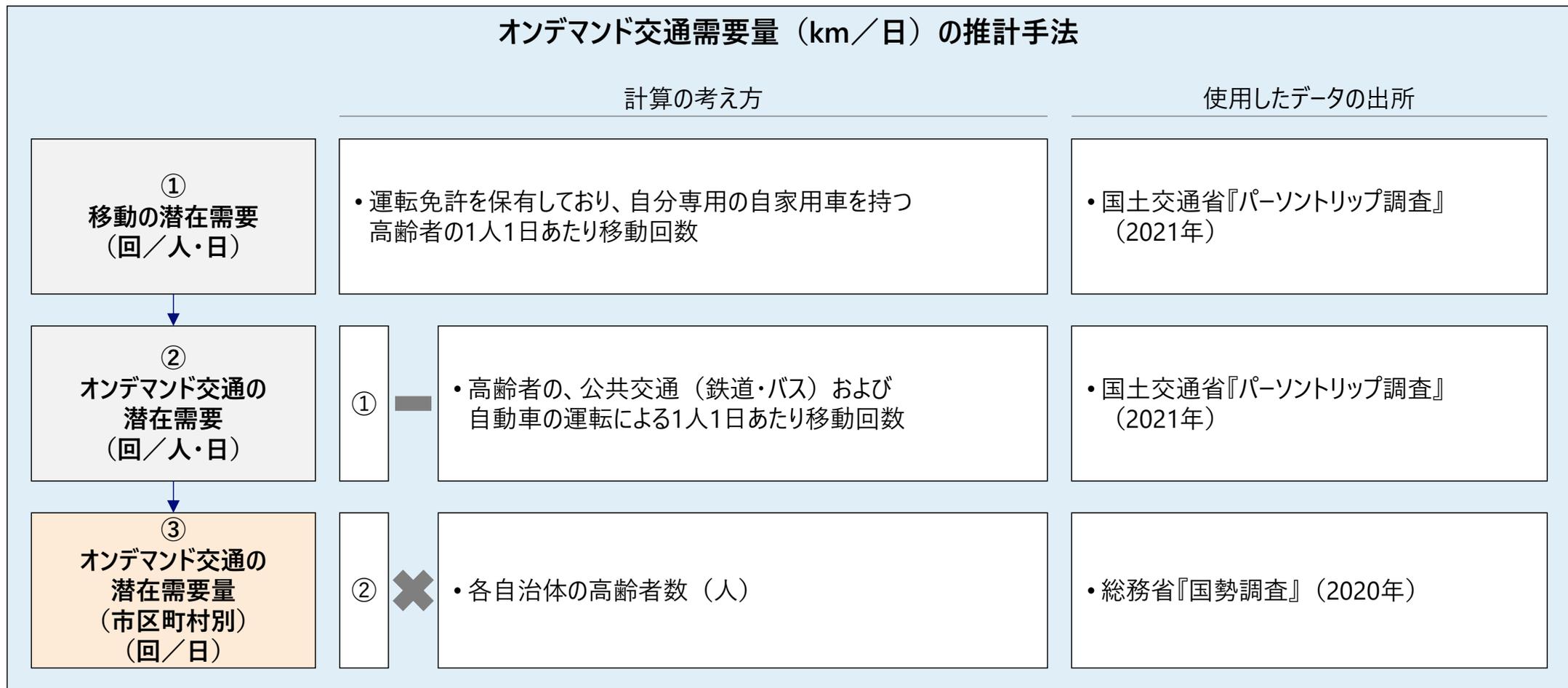
市区町村別のオンデマンド交通偏差値 ※島嶼部などは表記を一部省略



出所) NRI推計

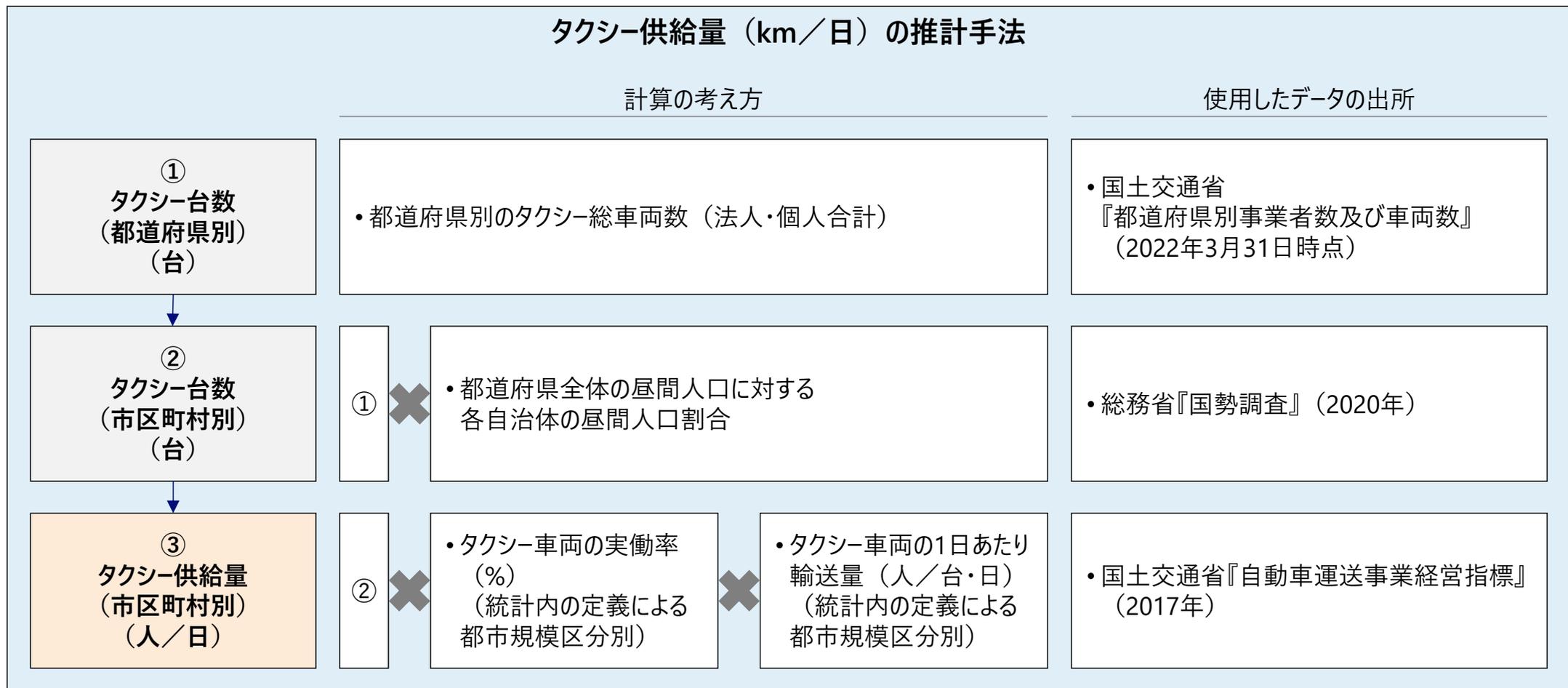
【参考】需要量の推計手法

市区町村別の1日あたりオンデマンド交通需要量の推計手法



【参考】供給量の推計手法

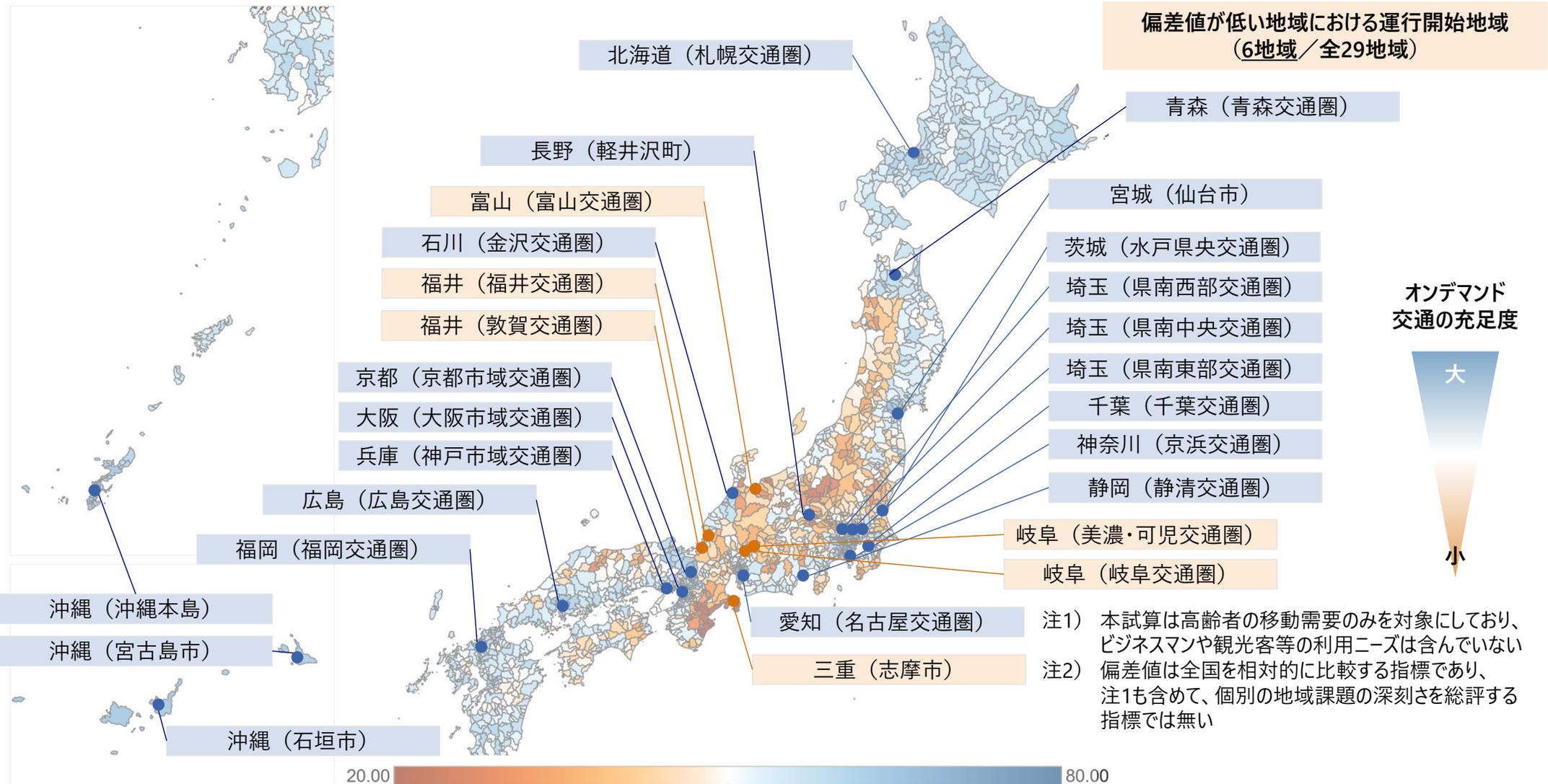
市区町村別の1日あたりタクシー供給量の推計手法



4. 提言

日本版ライドシェアは、偏差値が高い都市部を中心に導入されてきた

市区町村別のオンデマンド交通偏差値と日本版ライドシェアの運行開始地域

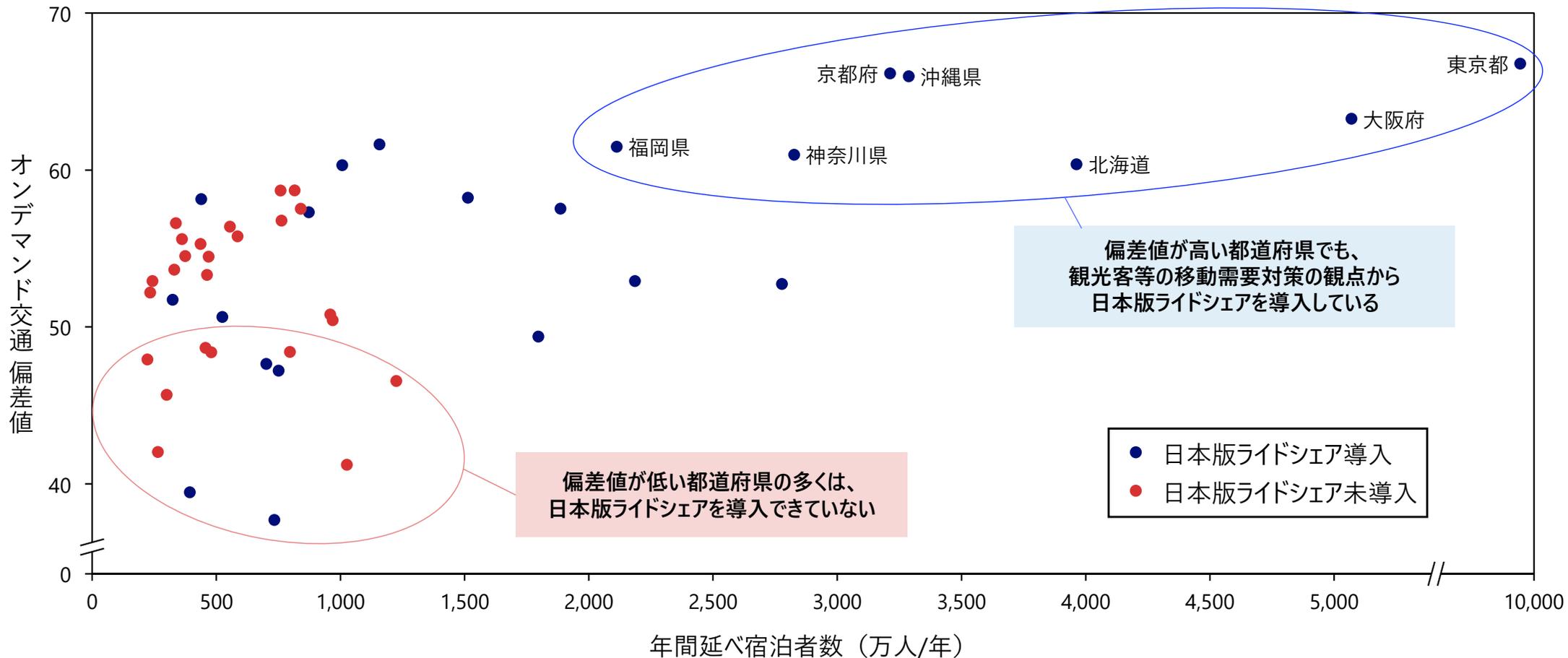


分析結果を踏まえた現状の課題

本分析を通じて、偏差値が低く地域公通の課題が深刻な地域の多くは、依然として日本版ライドシェアに参加できていない現状も浮かび上がってきた

- 一方で、観光客等の移動需要対策のねらいから、東京・大阪等も危機感を持ってライドシェアを推進している。

都道府県別のオンデマンド交通偏差値と年間延べ宿泊者数の関係



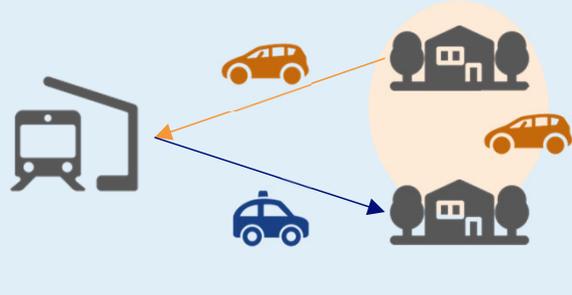
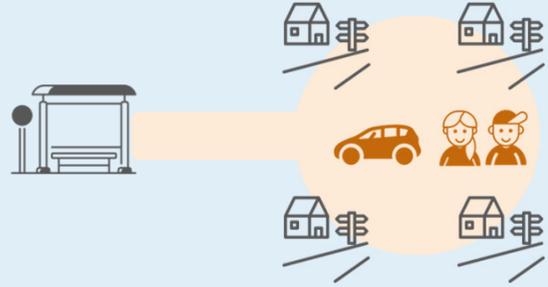
マイカー社会の「まちづくり」に即したライドシェアサービスのあり方

- 01 街の規模や特性に合わせ、公共交通も多様化させる
- 02 家計・行政の負担に限りがある中、共助モデルの拡大が重要
- 03 ライドシェアは、域内のきめ細やかな移動で威力を発揮
- 04 官民連携で、地方の運転手もやる気をだせる仕組みづくり
- 05 協調領域を見極めて全国民がすぐ使える易しいサービス開発

地方における公共交通の問題解決に向けた提言

ライドシェアは多様なサービス形態が想定され、地域特性に応じた作り込みが求められるが、これまでの議論は都心や観光地が主で、地方の交通弱者に対する対応は着手が遅れている

- アプリによるタクシー配車が普及している都心部や観光地は、配車作業が自動化されているのでライドシェア車両の台数の増加にも対応できるが、電話中心の配車システムの場合には担当者の業務負荷に配慮・対策が必要である。

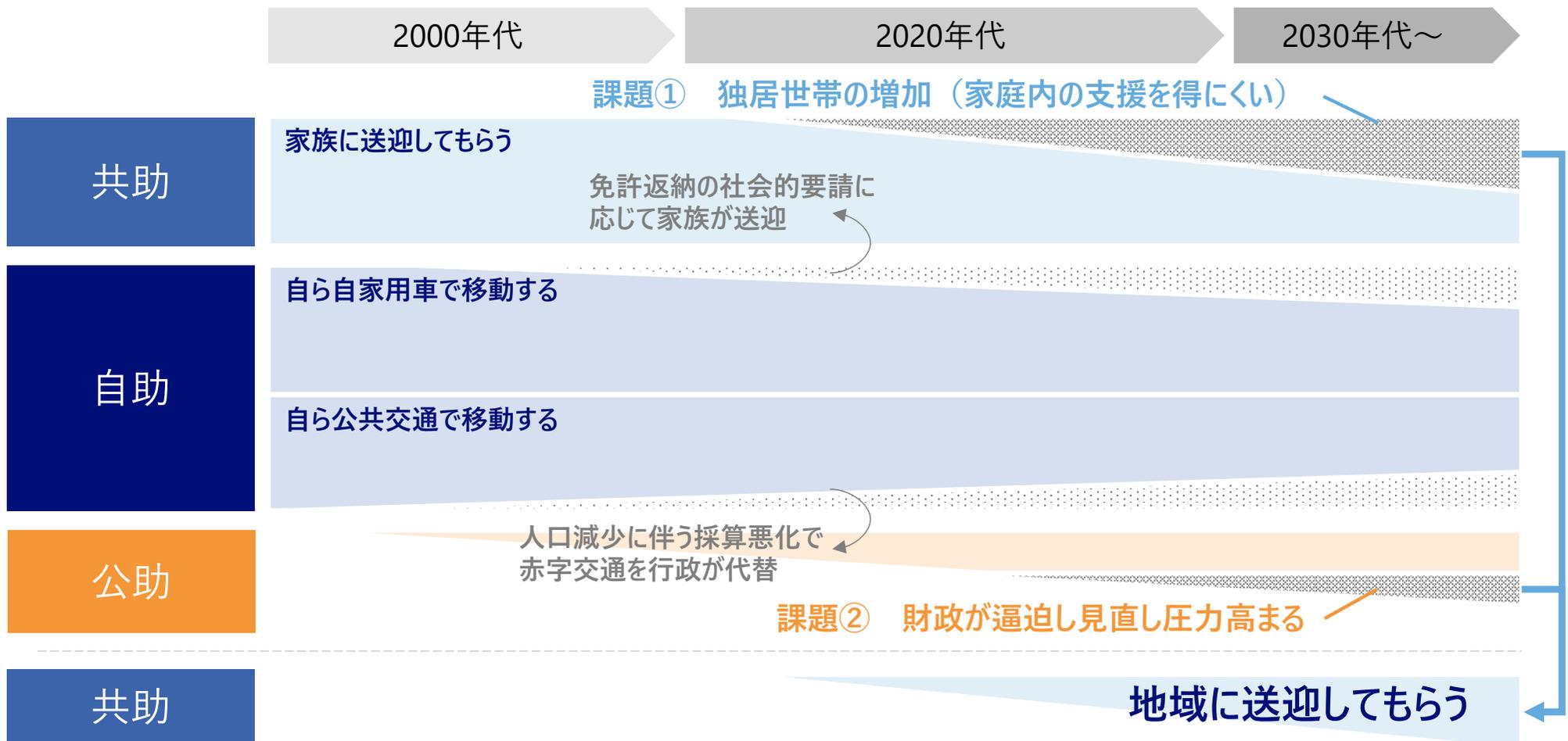
		都心部	郊外	中山間地域
現行の問題	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 運転手は正規雇用が中心で、突発需要への弾力的対応は困難 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少に伴う旅客減で、相対的に管理費用の負担拡大 夜間・近距離移動に関するサービス対価と提供負担のミスマッチ 	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の高齢化と担い手不足 利用者低迷による運賃収入減（補助金の拡大） 投資抑制による快適性の低下
	自家用車	<ul style="list-style-type: none"> 若者の免許保有率低下 	<ul style="list-style-type: none"> 共働き世代の拡大で、家族内送迎の負担拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 免許返納に関する社会的要請
ライドシェアサービス内容*		<ul style="list-style-type: none"> 通勤時間帯や悪天候・催事等の特定時期・時間のみ タクシー会社の配車サービスに連動 	<ul style="list-style-type: none"> 駅から遠く、待機タクシーが無い団地発のみ 夜間・早朝のタクシー営業時間外 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスを小型化し、乗用車がタクシーのようにきめ細かく輸送（現行自家用有償制度の発展） 

*郊外と中山間地域はNRI想定

自助での移動困難者対策や交流・関係人口の拡大に向けて、公共交通の拡充が地域の優先課題だが、受け皿になる家計・行政の負担力は限りがあり、共助の拡大が代替案となる

- 地方部はマイカー社会であるため、自家用車を運転できない状況に陥ると、便利で快適な生活が難しくなる。

移動がより難しくなる状況の推移



近所への短距離移動は“ドアtoドア サービス”が好まれるが、小型車両で移動需要を捌くと、より多くの運転手を確保する必要があり、一般ドライバーの協力が不可欠になる

課題① 運転できない人への対応

課題② 交通に関する行政負担の軽減

問題状況

- 自分で運転することが難しくなる一方で、家族に送迎をお願いすることが難しい

- 民間交通の撤退区間を行政が代替しているが、限られた財源を圧迫している

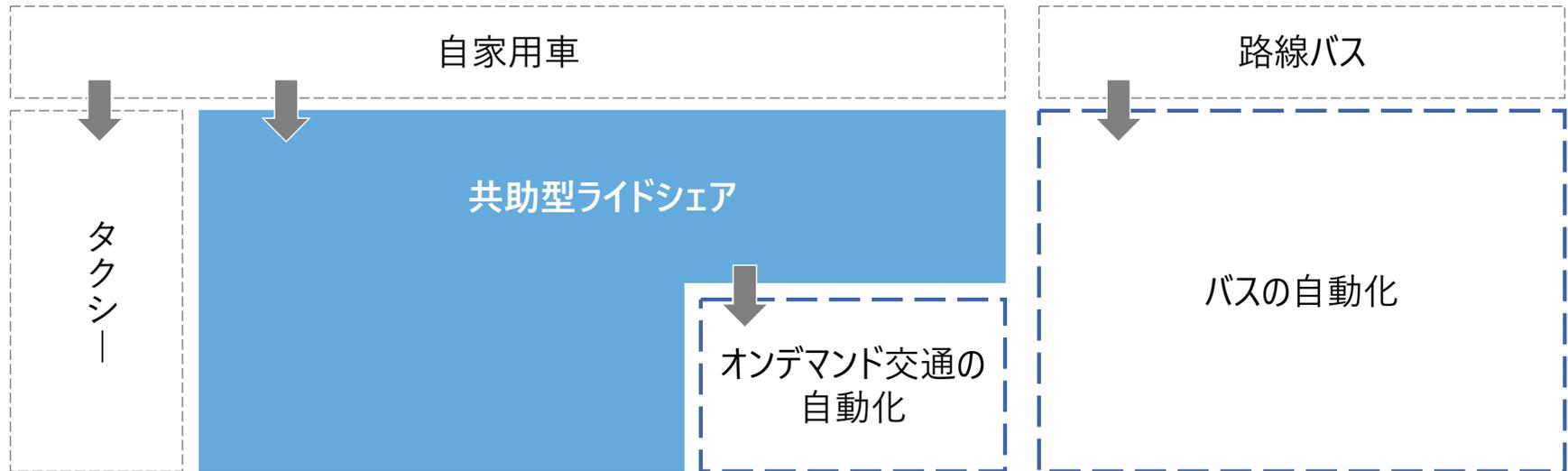
移動の様子

- 近距離の域内路線がメイン
- 移動目的に応じて、様々な目的地を選択する
- ドアtoドアで徒歩移動が最小化される

- 長距離の集落間移動
- 定路線であっても、バス並みの運賃を好む

現状の交通

今度の代替策
短期
中期



課題

- 運賃補填

- 協力運転手の確保

- 初期投資を後押しする主体

地方における公共交通の問題解決に向けた提言

過疎地域では乗車頻度が低く、収入の観点で一般ドライバーの参画を得にくいいため、地域で協力金を用意して供給の安定化を図る必要がある

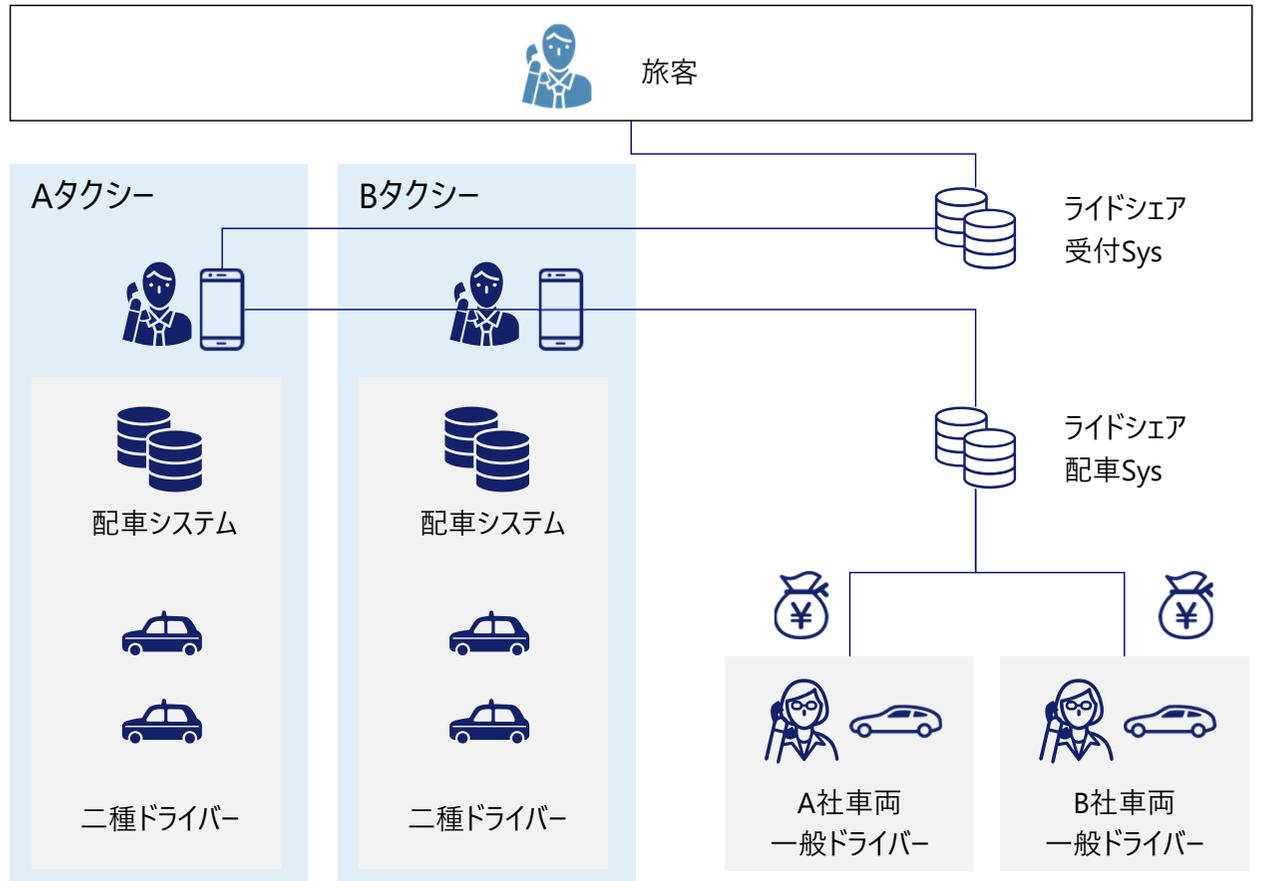
実証事例（地域A）

- 実証実験、カーシェア車両と役場職員で必要な対応リソースを確保
- タクシー不足時のみライドシェア利用可（地域合意の上、運輸局から許可）



今後、本格展開が期待される事業（案）

- 事前に自治体等に登録した一般運転手と自家用車を会員組織化
- 地域内タクシー会社が車両不足を宣言するとライドシェア予約に自動移行
- 自治体は、交通予算の抑制分を原資に、一般ドライバーに協力金を支払う



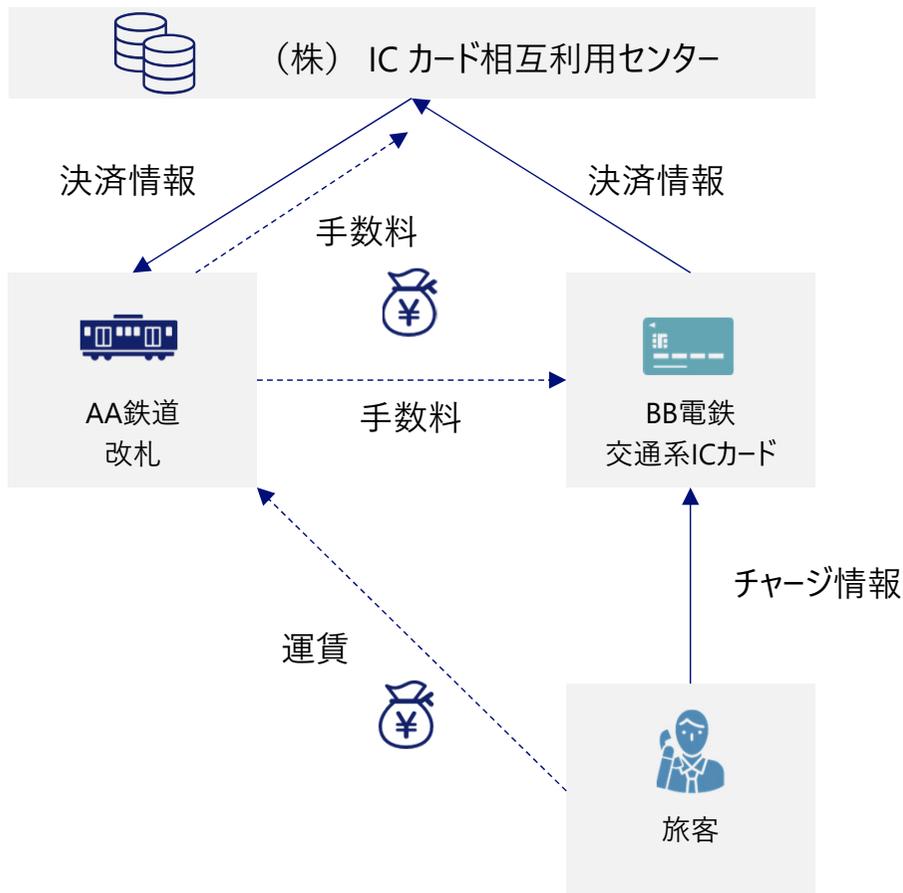
日本では、地域が独自で交通の状況を判断して対策を講じてきた結果、配車アプリも各地が選んで統一されておらず、遠方からの来訪者が使いこなすのにハードルが高い

地域	関連アプリ名	普及の経緯
北米	<ul style="list-style-type: none">UberLift	<ul style="list-style-type: none">Uberがライドシェア市場を立ち上げLiftが独占を打破するために参入し緩やかな競争が発生
中国	<ul style="list-style-type: none">DiDi	<ul style="list-style-type: none">IT大手のテンセントが大株主シェアNo.1のSNS“wechat”と連動して一気に普及
東南アジア	<ul style="list-style-type: none">Grab	<ul style="list-style-type: none">東南アジア各国で配車アプリとして市場を創造他の機能も統合したスーパーAPPを目指す
日本	<ul style="list-style-type: none">UberDiDiGoS.RIDE のるーとmy route EMotCentXWester	<ul style="list-style-type: none">タクシーやハイヤー配車専用APPとして都心部を中心に普及が進むただし中華系のDiDiは地方部の開拓を積極的に進める AIを活用した経路検索技術を武器にスタートアップもAPPを開発各地の実証実験を通じて、地域独自の派生アプリも開発されている 鉄道会社も沿線二次交通の囲い込みを目指している

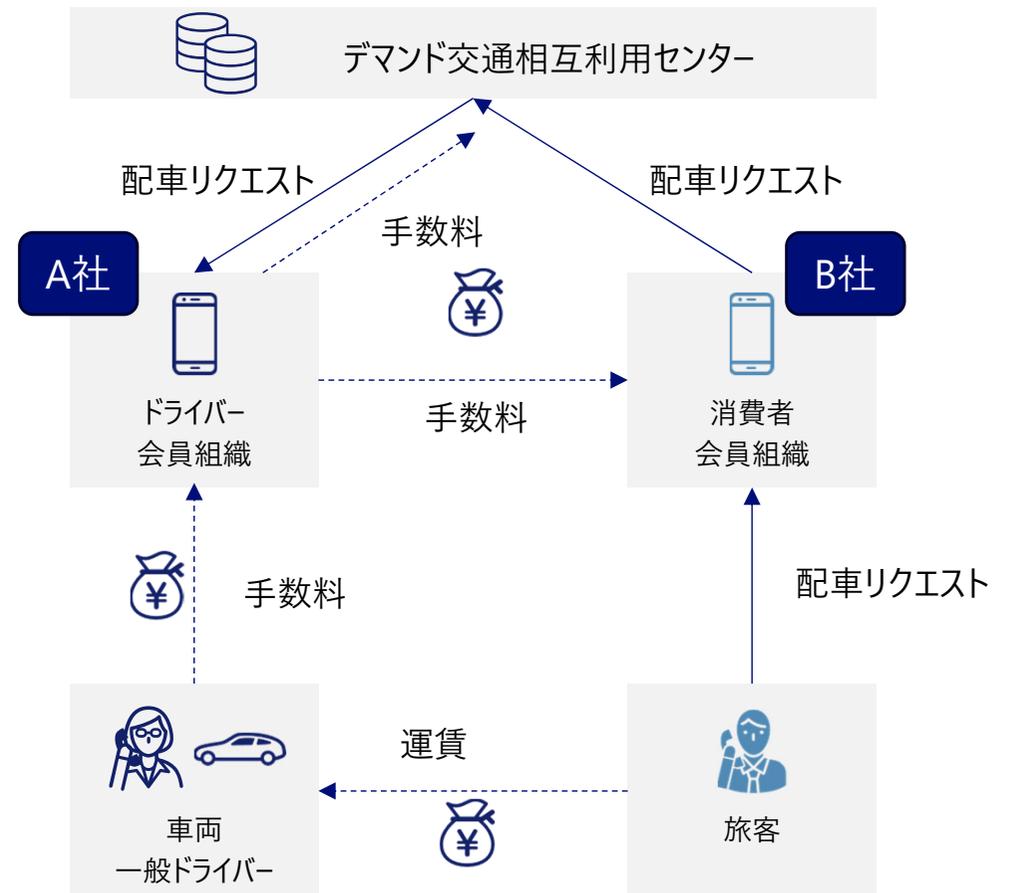
日本は、規制を残しつつ地域交通の民営化を進めており、特定企業がデファクトスタンダードを確立しにくいので、過度な囲い込みの抑制と広域連携の旗振り役が行政に求められる

- クレジットカードや交通系ICカードでは、複数企業が相互に連携して広域決済を実現している。ライドシェアでも、旅客や一般ドライバーの組織化には地域の事情を反映することが有効だが、相互利用性を担保するための横断機能も並行して用意しなければ、利用者の利便性が毀損される。

交通系ICカードの事例



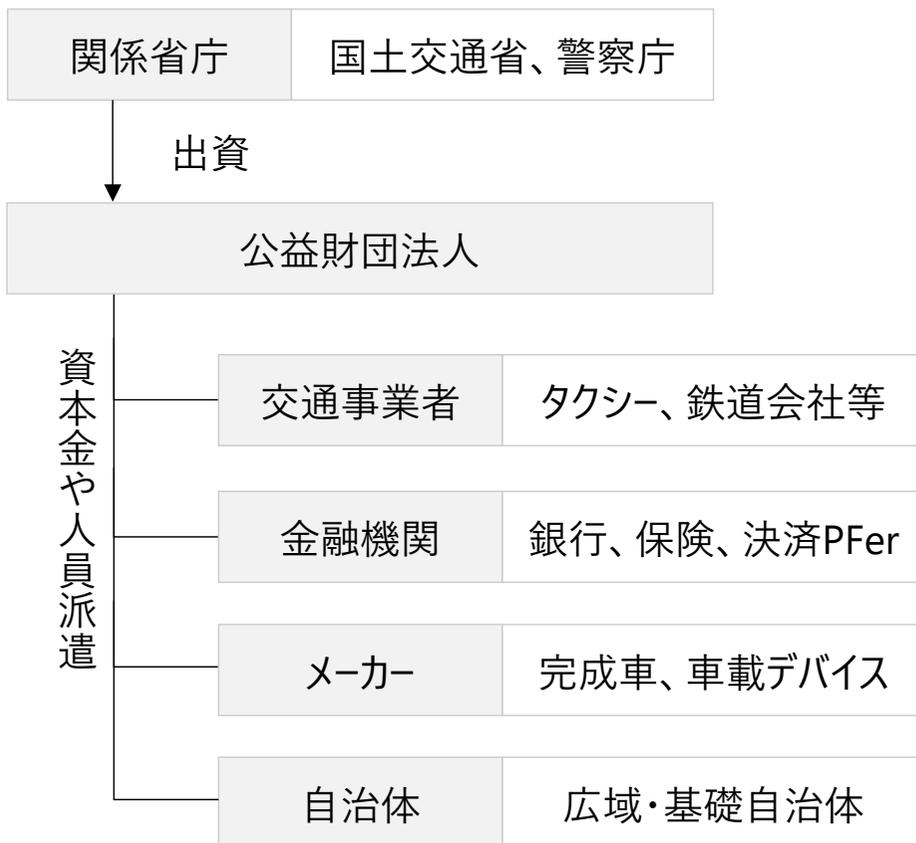
ライドシェアの相互利用 (イメージ)



円滑な自動車交通や安心な乗車空間の確保、乗降箇所を含めた「まちづくり」の刷新といったデータの利活用を踏まえると、相互利用は国が公共サービスとして整備することが有望

- 交通・移動データは、個人が特定しやすく公共性が高いため、官が中心となって安全なサービスを設計しつつ、利用者や一般ドライバーの会員基盤を有する主要事業者からも経営リソースを投下してもらい実行性を担保する。

運営体制（案）



相互利用を担う組織の機能（案）

【必須機能：黎明期】

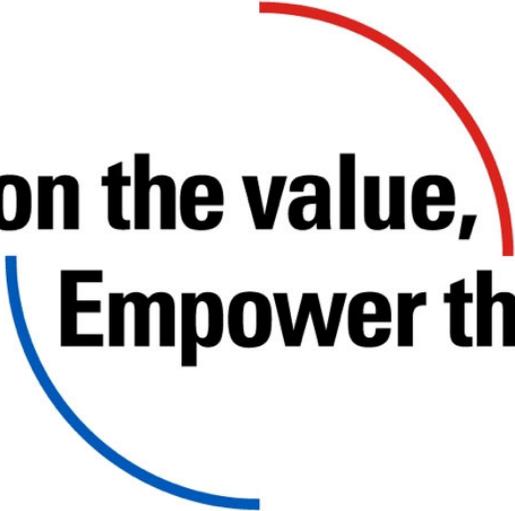
- 利用者を特定する全国統一IDの発行
- 配車に関するデータやりとの標準フォーマット設定
- 全国交通データを政策立案現場に還元

【必須機能：普及期】

- 利用者の与信や評価情報の蓄積
（自動車保険の等級に相当する仕組み）
- 安全性に関するドライバーや車両の資格や状態の確認

【付加機能】

- 全国乗り放題運賃等の企画商品設計
- 観光施設や商業施設の情報提供
- 自動車交通外（鉄道・航空等）との連携



**Envision the value,
Empower the change**