

第400回NRIメディアフォーラム

ライドシェアの現在地と自動運転時代への道筋

シニアコンサルタント 井上 海
シニアコンサルタント 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

2026年2月6日



本調査の要旨

オンデマンド交通のニーズを明らかにしたうえで日本版ライドシェアの現状を考察し、自動運転時代に向けた道筋を提言する

調査の背景とねらい

- 2025年は過去最高のインバウンド観光客数を更新し、全国でオンデマンド交通*のニーズがますます高まっている
- オンデマンド交通の対応策の一つである日本版ライドシェアでは、大阪での追加規制緩和（24時間運行）が行われた
- 一方、世界ではライドシェアに続き自動運転タクシーが普及し始めており、オンデマンド交通の拡充が進んでいる
- 本論では、インバウンド観光客により今後も高まり続けるオンデマンド交通ニーズへの回答として、日本版ライドシェアの24時間運行を振り返るとともに、世界のオンデマンド交通の潮流を踏まえて、自動運転時代への道筋を提言する

*オンデマンド交通：利用者の予約（デマンド）に応じて、運行経路や時間を柔軟に変えて運行する交通システム

本資料の流れ

- 第1章 インバウンド観光客によるオンデマンド交通の需要の高まりを踏まえて、オンデマンド交通“偏差値”を更新した
- 第2章 オンデマンド交通の選択肢であり、2024年4月に解禁された「日本版ライドシェア」の現状について、大阪での日本版ライドシェア24時間運行の実態を調査したアンケート結果も踏まえて整理した
- 第3章 海外でのライドシェアの普及状況と、近年生まれた自動運転タクシーによる変化の潮流を整理した
- 第4章 世界のオンデマンド交通の潮流を踏まえ、ライドシェアを活用しながら将来の自動運転時代に備える道筋を提言する



1. インバウンド観光客を踏まえたオンデマンド交通ニーズの可視化

1. インバウンド観光客を踏まえたオンデマンド交通ニーズの可視化

オンデマンド交通のニーズはかつてないほど高まりを見せている。中でもインバウンド観光客の増加は顕著で、都市部のみならず地方部でも観光客によるニーズが高まっていると考えられる

オンデマンド交通ニーズの高まりの背景

①高齢化の進展と免許返納者の増加

- ・ 特に地方部になるほど高齢化が増加
- ・ クルマ中心のまちで、免許返納時の足の確保が急務に

②人口減少に伴う公共交通維持の限界

- ・ 地方部のみでなく都市部郊外でもバスの減便が相次ぐ
- ・ 利便性の低下と利用者の減少により負のサイクルが継続

③ライフスタイルの多様化

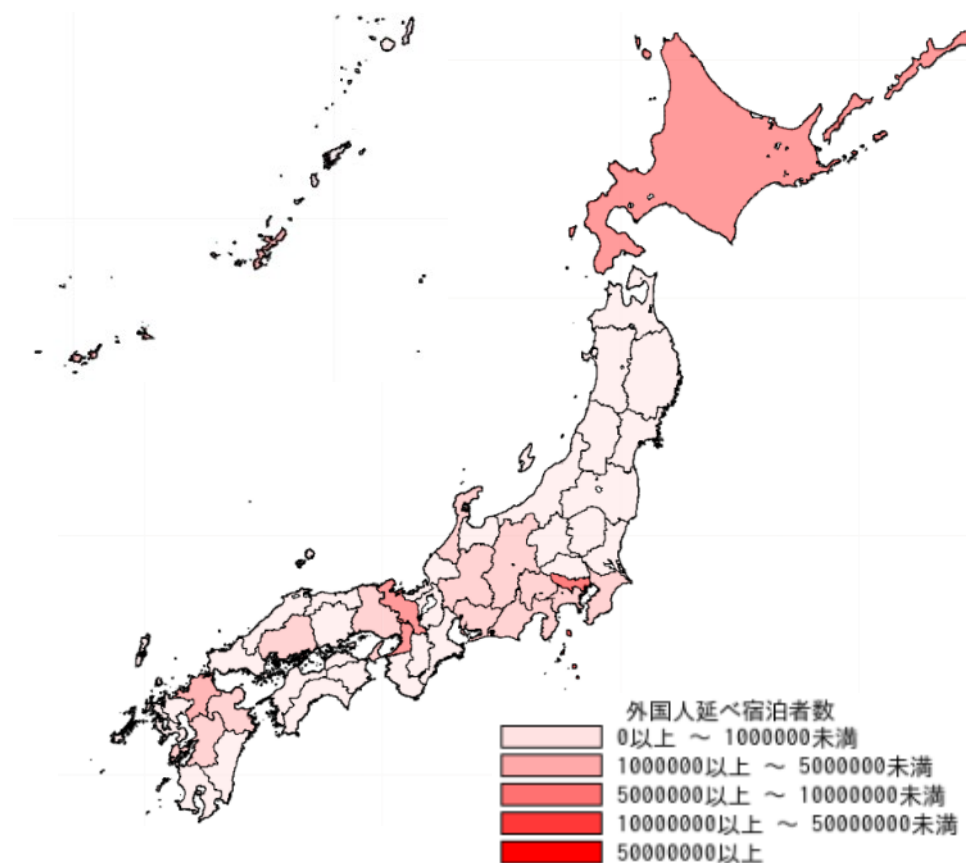
- ・ 「自分が移動したいときに移動する」ニーズが高まっており、従来の「1時間に1本の固定ダイヤ」ではカバーしきれない

④インバウンド観光客の増加

- ・ インバウンド観光客数は2025年には過去最高
- ・ 欧米系の観光客を中心に地方部の観光需要も増加

出所) 国土交通省『宿泊旅行統計調査』(2024年)

都道府県別の外国人延べ宿泊者数



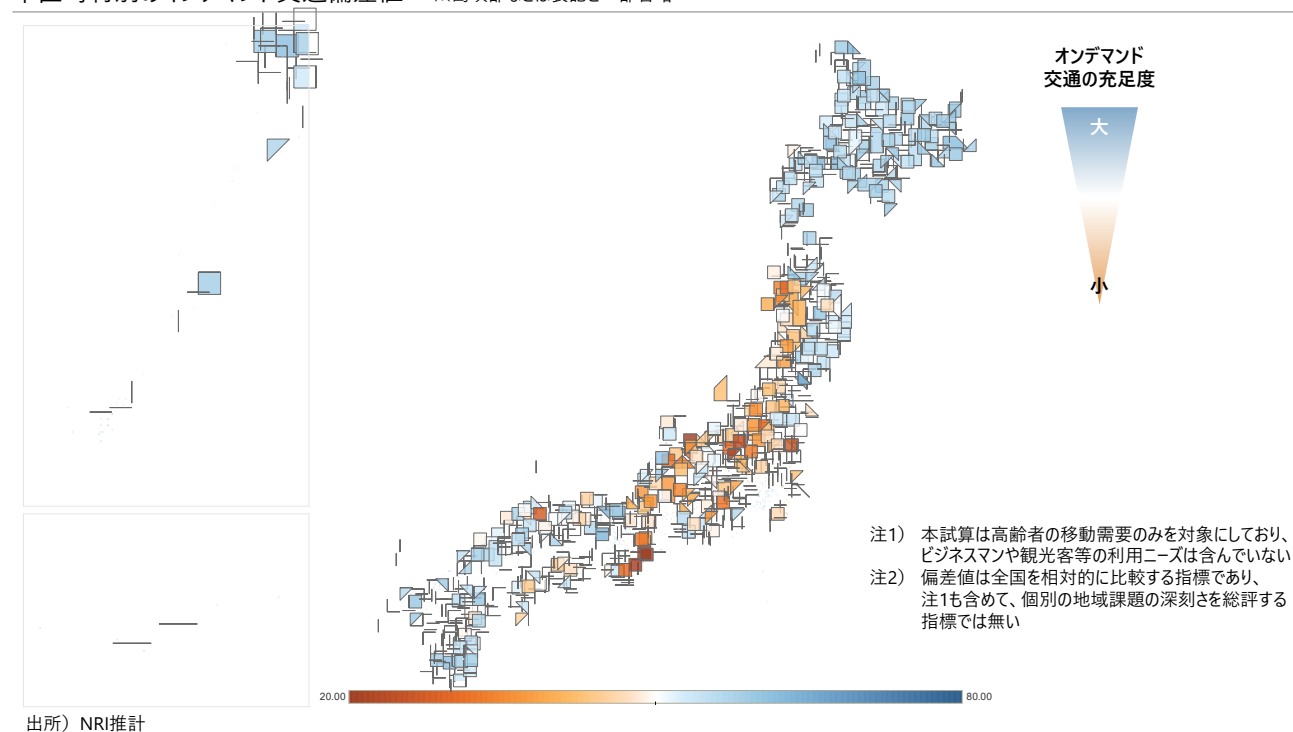
1. インバウンド観光客を踏まえたオンデマンド交通ニーズの可視化 | モデルの更新

今回は高齢者の移動需要のみを対象としてオンデマンド交通の充足度（“交通偏差値”）を可視化した。今回はインバウンド観光客の移動需要も対象に含めてアップデートする

【前回発表】

- ・ 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の差分をもとに、需要と供給のギャップを全国で横並び比較ができる“交通偏差値”を定義した
- ・ “交通偏差値”を可視化し、オンデマンド交通ニーズが高い地域を分析した
- ・ オンデマンド交通の潜在需要量としては、高齢者の移動需要のみを対象とした

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



【今回発表】

- ・ “交通偏差値”は前回同様に定義
- ・ オンデマンド交通の潜在需要量として、高齢者の移動需要に加えてインバウンド観光客の移動需要も対象とした

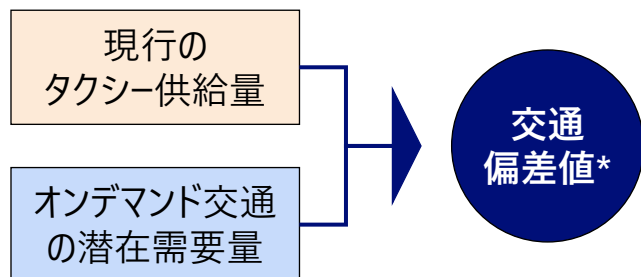
1. インバウンド観光客を踏まえたオンデマンド交通ニーズの可視化 | モデルの更新

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、オンデマンド交通充足度を可視化した



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、オンデマンド交通の充足度がより大きい地域をわかりやすく可視化できる



*「交通偏差値が高い」＝「オンデマンド交通の充足度が高い」ことを示す



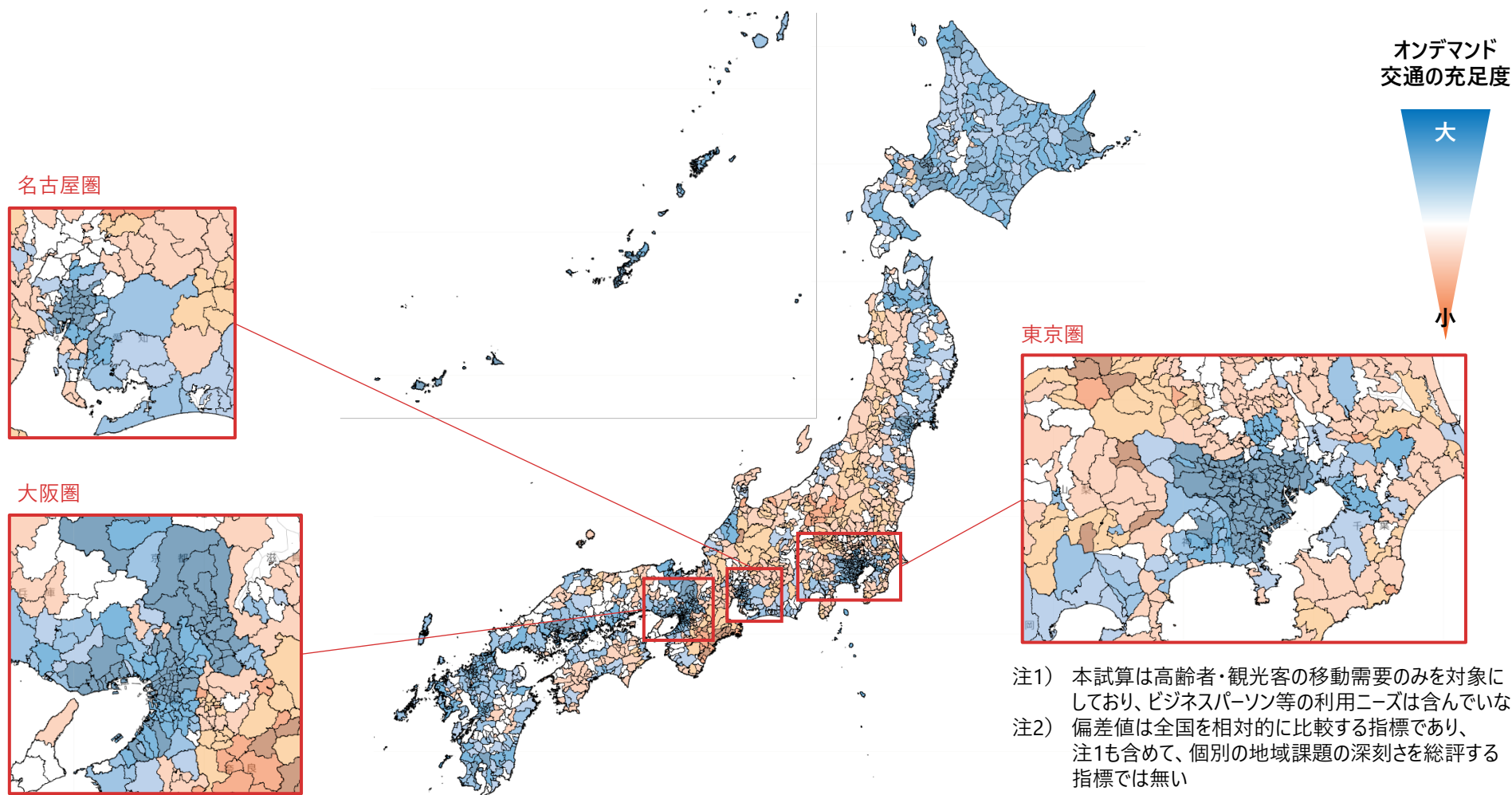
本モデルの留意点

- オンデマンド交通が無いと移動手段に困ってしまう交通弱者として、高齢者・インバウンド観光客の移動需要のみを対象として偏差値を算出している
 - ビジネスパーソンや国内観光客等の移動需要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、詳細なインプット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

1. インバウンド観光客を踏まえたオンデマンド交通ニーズの可視化 | モデルの結果

全国では、三大都市圏や北海道・福岡県などのインバウンド観光客の増加が顕著な地域よりも、むしろインバウンド観光客が比較的少ない地域のほうが需給バランスが取れていない傾向

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

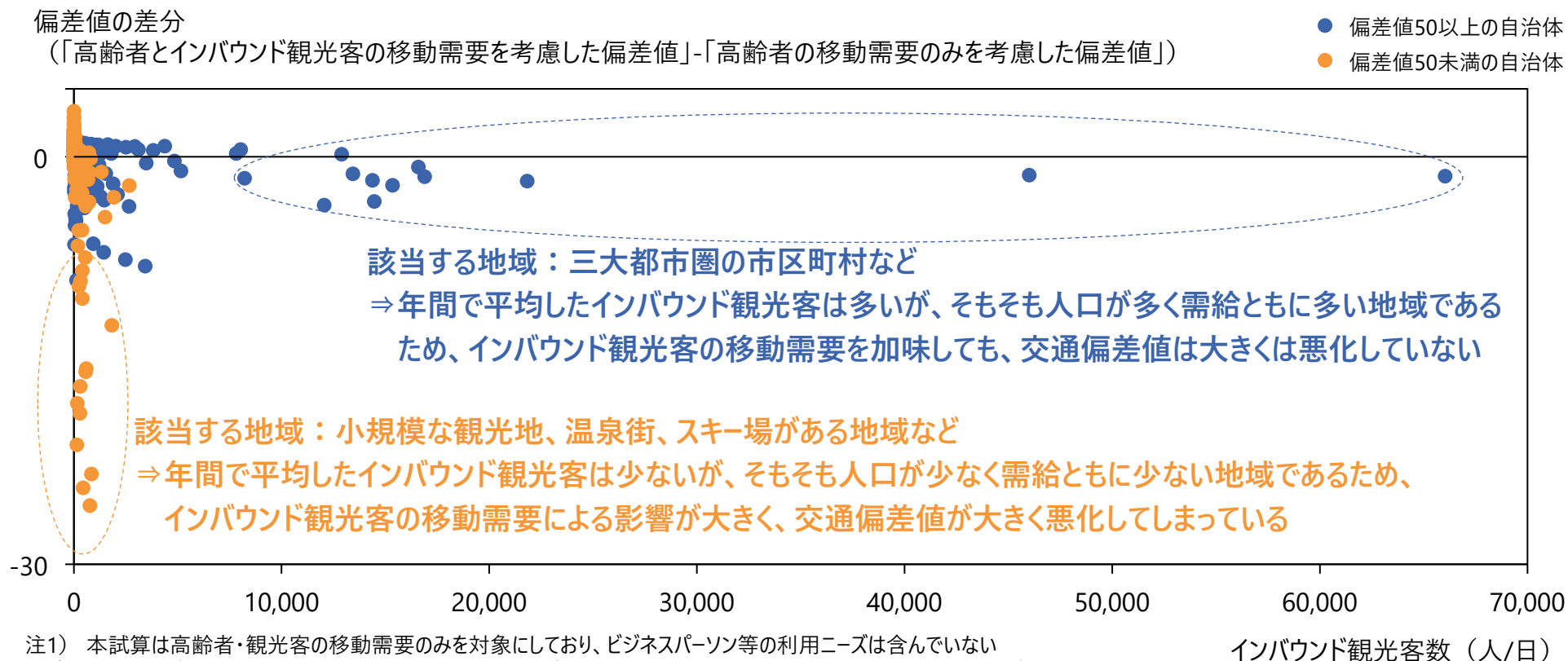


1. インバウンド観光客を踏まえたオンデマンド交通ニーズの可視化 | モデルの結果

インバウンド観光客数が比較的少ない地域でも、少なからず移動需要が増えることにより、縮小均衡していた需給バランスが崩れ、オンデマンド交通が大幅に不足する可能性がある

■ インバウンド観光客が少ない地域のほうが、インバウンド観光客の移動需要により偏差値が大きく下がる地域が多い

インバウンド観光客の考慮によるオンデマンド交通の需給バランスの変化



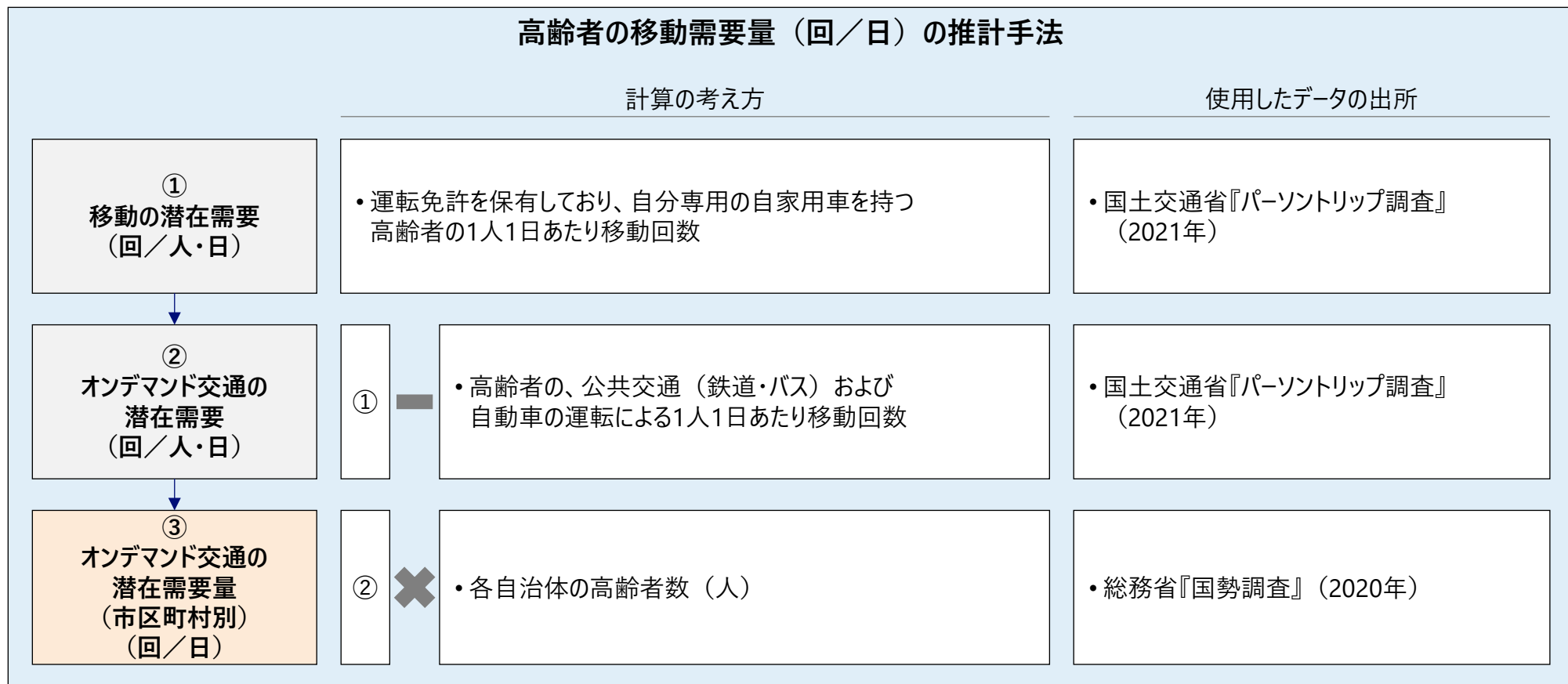
【参考】インバウンド観光客の移動需要量の推計手法

インバウンド観光客の移動需要量（市区町村別）の推計手法

インバウンド観光客の移動需要量（回／日）の推計手法				
	計算の考え方		使用したデータの出所	
① インバウンド観光客の 延べ宿泊者数 ※広域市町村別 (人／年)	・2024年の1年間におけるインバウンド観光客の延べ宿泊者数 (宿泊施設の所在地（広域市町村130区分）別)		・国土交通省『宿泊旅行統計調査』 (2024年)	
② インバウンド観光客の 延べ宿泊者数 ※市区町村別 (人／年)	①	✕ ・広域市町村130区分から各市区町村への按分割合 ※データの都合上、下記の計算式により算出 計算式：各市町村の日本人観光来訪者数／ 各広域市町村の日本人観光来訪者数	・公益社団法人日本観光振興協会 『デジタル観光統計オープンデータ』 (2024年)	
③ インバウンド観光客の 移動需要量 (回／日)	②	✕ ・1人1日あたりの オンデマンド交通による 移動回数（回／人） ※2回と仮置き	➗ ・365（日／年）	—

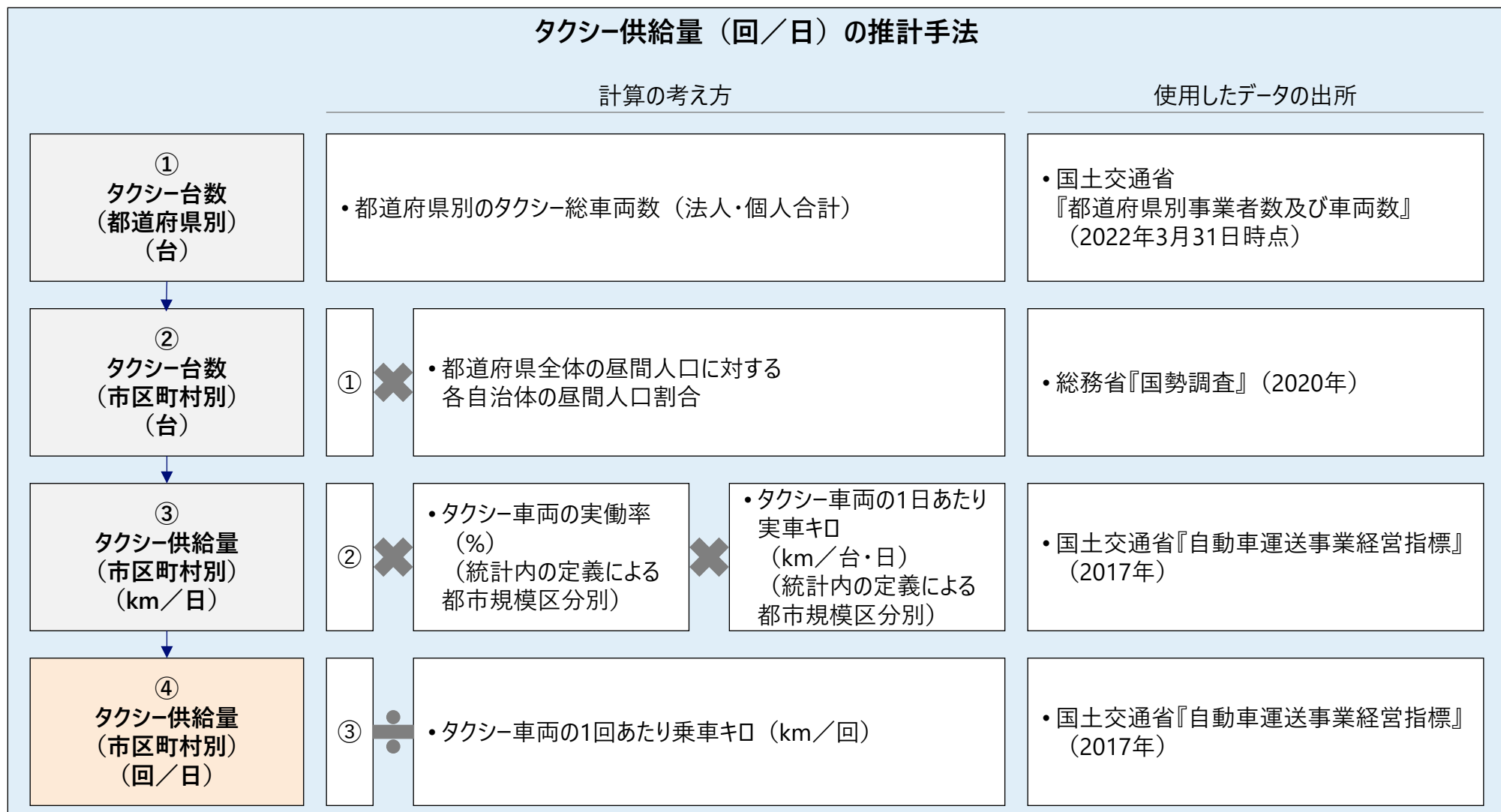
【参考】高齢者の移動需要量の推計手法

高齢者の移動需要量（市区町村別）の推計手法



【参考】供給量の推計手法

供給量（市区町村別）の推計手法

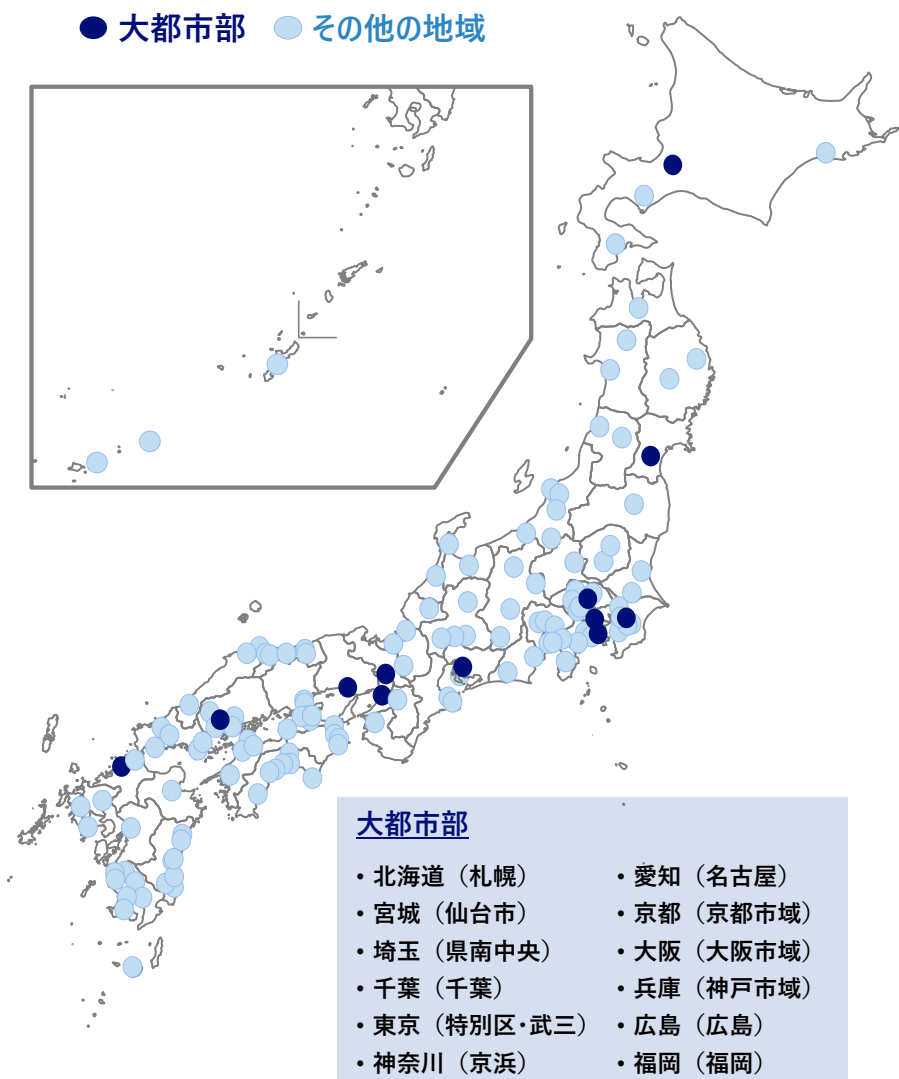




2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り

2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | 日本版ライドシェアの普及状態

日本版ライドシェアは2024年4月の解禁以降、2025年9月時点で144地域まで普及した



その他の地域

北海道

- ・松前圏・木古内町
- ・伊達圏
- ・阿寒白糠圏・釧路市（旧阿寒町）

青森県

- ・青森

岩手県

- ・下閉伊郡
- ・北上市

秋田県

- ・大館
- ・秋田

山形県

- ・酒田市・遊佐町
- ・尾花沢

福島県

- ・二本松

茨城県

- ・水戸県央
- ・県南

栃木県

- ・塩那
- ・宇都宮

群馬県

- ・東毛・桐生市

埼玉県

- ・県北・行田市
- ・県南東部
- ・県南西部

千葉県

- ・東葛
- ・京葉
- ・市原
- ・外房
- ・南房

東京都

- ・北多摩
- ・南多摩

神奈川県

- ・県央
- ・湘南
- ・小田原

新潟県

- ・新発田市C
- ・新潟C
- ・新潟交通圏
- ・小千谷市
- ・妙高市B
- ・湯沢町

富山県

- ・富山

石川県

- ・七尾市A
- ・金沢

福井県

- ・大野市・勝山市
- ・武生
- ・敦賀

山梨県

- ・東八・東山
- ・甲府
- ・東部・富士北嶺

長野県

- ・長野交通圏
- ・軽井沢町
- ・松本
- ・諏訪交通圏
- ・飯田市B・下伊那郡

岐阜県

- ・高山
- ・美濃・可児
- ・岐阜
- ・大垣
- ・東濃西部

静岡県

- ・御殿場
- ・富士・富士宮
- ・沼津・三島
- ・伊豆
- ・静清
- ・浜松

愛知県

- ・知多

三重県

- ・伊勢市
- ・志摩市

滋賀県

- ・大津

奈良県

- ・生駒

和歌山県

- ・和歌山市域

鳥取県

- ・鳥取
- ・八頭郡
- ・倉吉
- ・境港市
- ・米子
- ・西伯郡

島根県

- ・松江市
- ・益田市

岡山県

- ・赤磐交通圏
- ・玉野

広島県

- ・東広島市
- ・山県郡
- ・江田島市
- ・佐伯

山口県

- ・岩国
- ・柳井
- ・萩
- ・山口市
- ・宇部市

福岡県

- ・北九州

佐賀県

- ・佐賀市

長崎県

- ・佐世保市
- ・長崎

熊本県

- ・熊本

大分県

- ・別府

宮崎県

- ・延岡市
- ・日向市
- ・西都市
- ・児湯郡
- ・宮崎
- ・小林
- ・都城
- ・日南市

鹿児島県

- ・伊佐市
- ・出水市
- ・川薩
- ・鹿児島空港交通圏
- ・鹿児島市
- ・鹿屋
- ・枕崎市
- ・屋久島町

沖縄県

- ・沖縄本島
- ・宮古島
- ・石垣

2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | 規制緩和の内容

大阪府では、大阪・関西万博の開催に合わせて日本版ライドシェアの規制緩和が進められた。稼働時間は制限を無くして24時間運行が可能になり、運行区域は府内全域に拡大された

従前の日本版ライドシェア

金・土・日の特定時間帯
(夕方や深夜)のみ

大阪市域交通圏の一部に限定
(大阪市、豊中市、吹田市など)

タクシーと同程度

タクシー事業者

稼働時間

運行区域

運賃体系

運営主体

万博ライドシェア (2025年4月~10月)

制限なし

大阪府内全域
(タクシーの営業区域制限も緩和)

タクシーと同程度

タクシー事業者

2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | アンケート調査

今回は大阪・関西万博期間中の大阪におけるライドシェア利用実態をアンケートで調査した

調査概要

調査名	移動手段に関するアンケート
時期	2025年12月
方法	インターネットアンケート
対象者	大阪府在住の20代～60代
有効回答数	30,032人

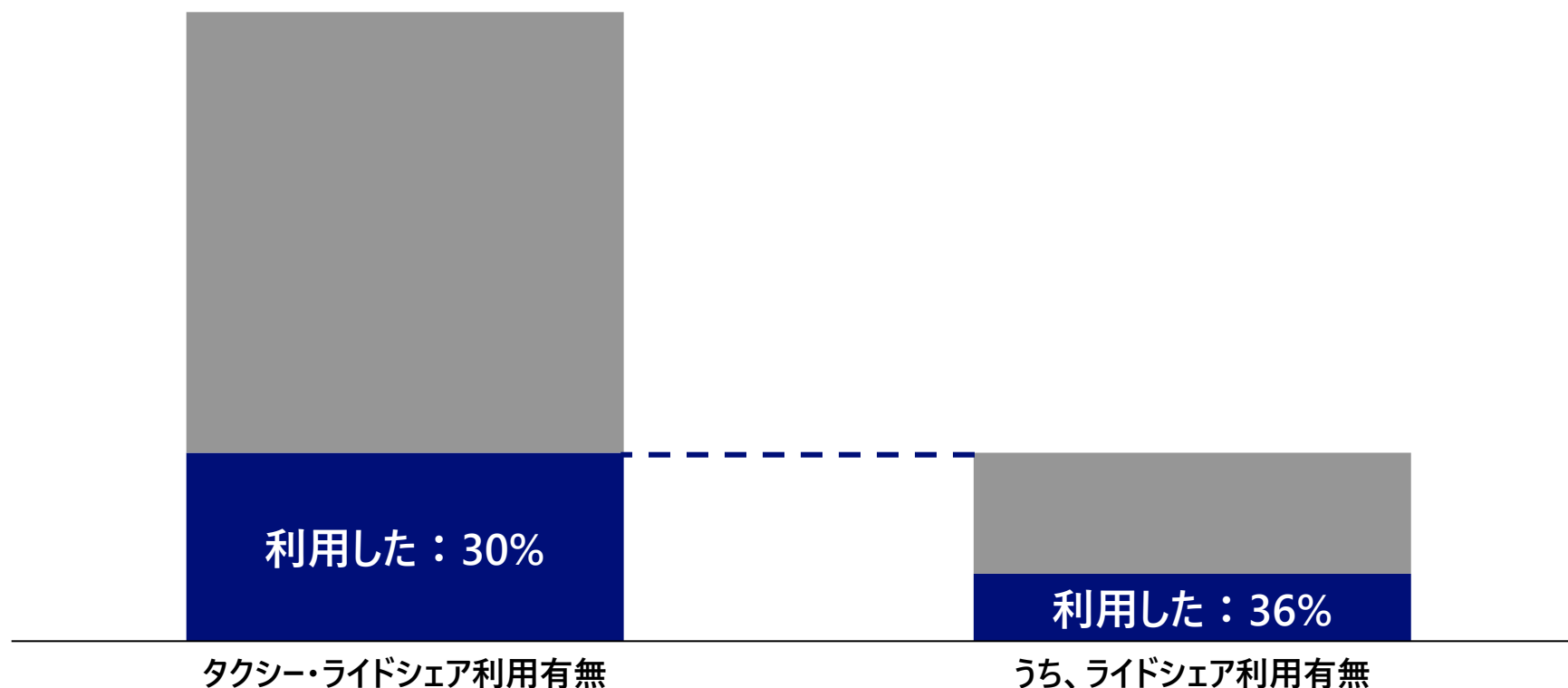
主な質問項目

- 万博ライドシェアの認知有無
- 万博期間中の大阪における、利用場面別のタクシーの利用有無
- 万博期間中の大阪における、利用場面別のライドシェアの利用有無
- 万博期間中の大阪における、利用場面別のタクシー・ライドシェアの手配方法

2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | アンケートの結果

大阪府在住で万博期間中にタクシー・ライドシェアを最低1回利用した人は全体の3割であり、そのうち36%（およそ3人に1人）は最低1回ライドシェアを利用したことがある

万博期間中の大阪における、タクシー・ライドシェアの利用者割合（n=30,032）



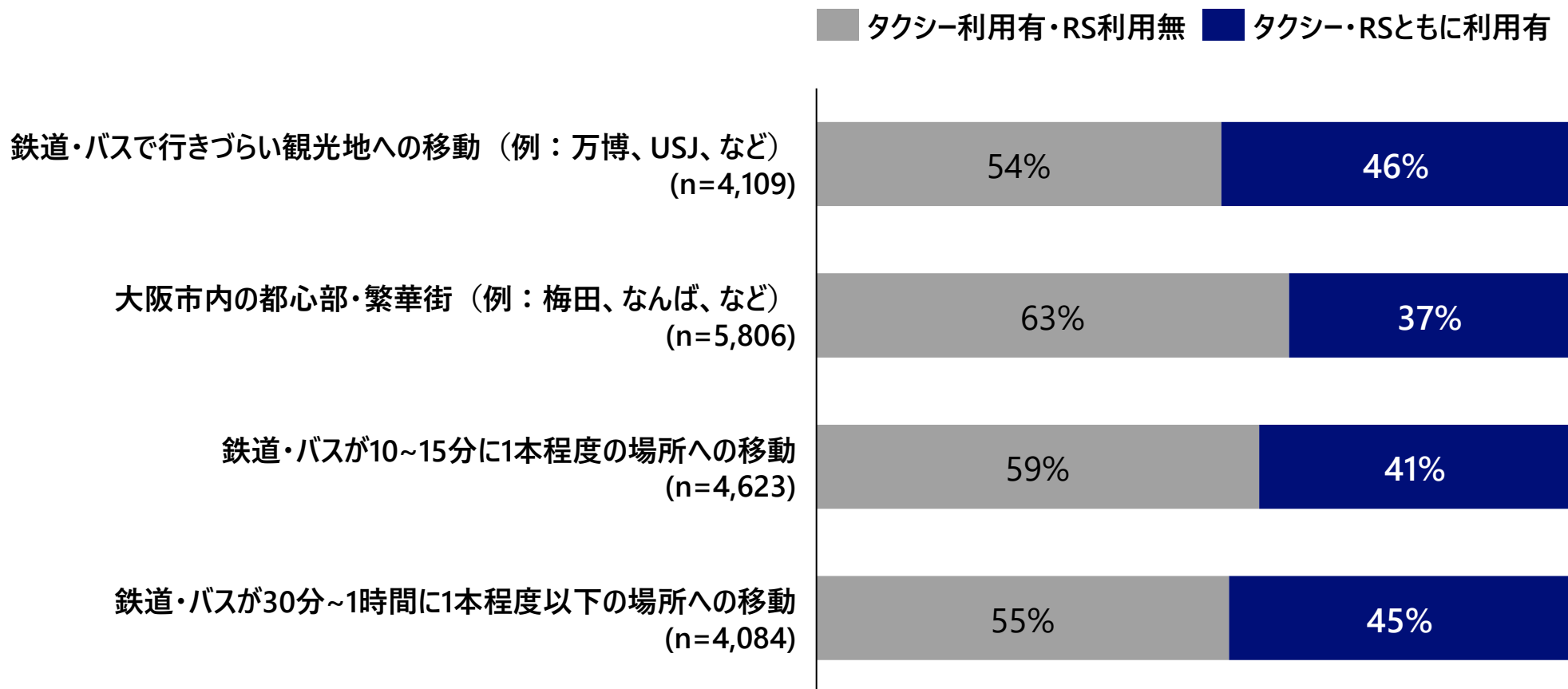
注1) 万博期間中にタクシーは利用せずにライドシェアのみを利用した人は全体の1%未満である

出所) 移動手段に関するアンケート（2025年12月）よりNRI作成

2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | アンケートの結果

タクシーの供給量が多い都心部ではオンデマンド交通利用者に占めるライドシェア利用率が相対的に低く、タクシーの供給量が少ない他エリアでは相対的にライドシェア利用率が高い

万博期間中の大阪における、利用シーン別のオンデマンド交通利用者に占めるライドシェア（RS）の利用者割合



※なお、「タクシー利用無・RS利用有」は極めて少なかった

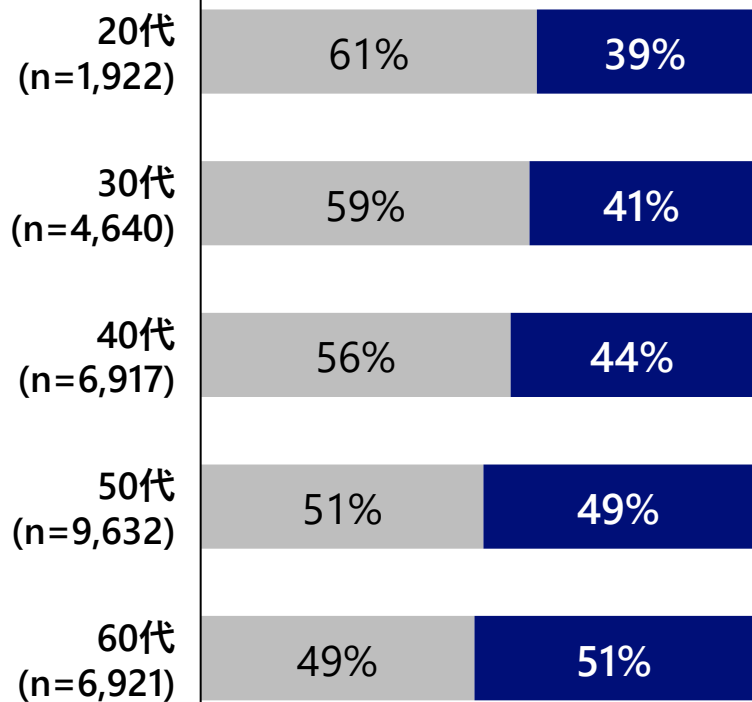
2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | アンケートの結果

ライドシェアの認知度は年代が上がるほど高くなる傾向にあるが、一方で実際にライドシェアを利用した人の割合は年代が下がるほど高くなる傾向にある

万博期間中の大阪における、年代別のタクシー・ライドシェア（RS）の認知度および利用者割合

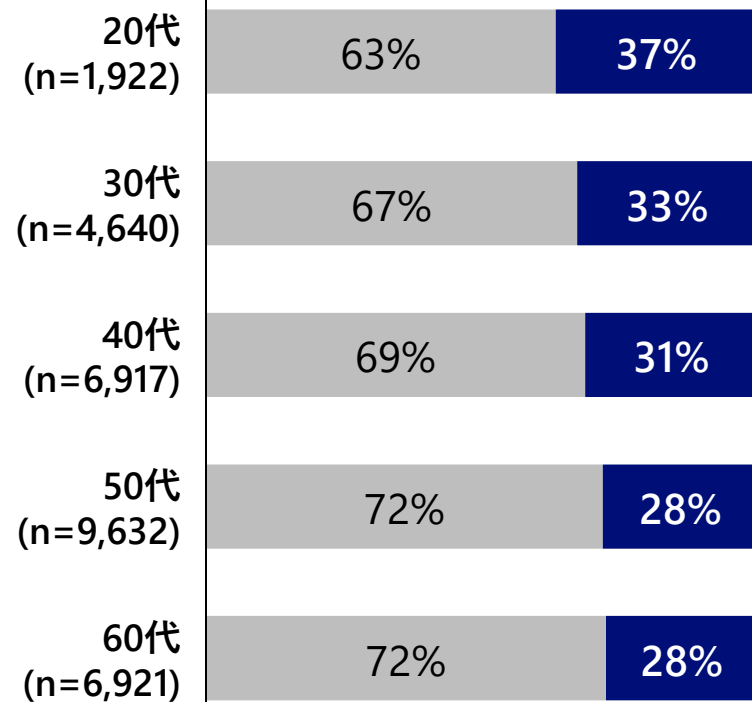
ライドシェア認知度

■ RS認知無 ■ RS認知有



オンデマンド交通利用者に占めるRS利用者割合

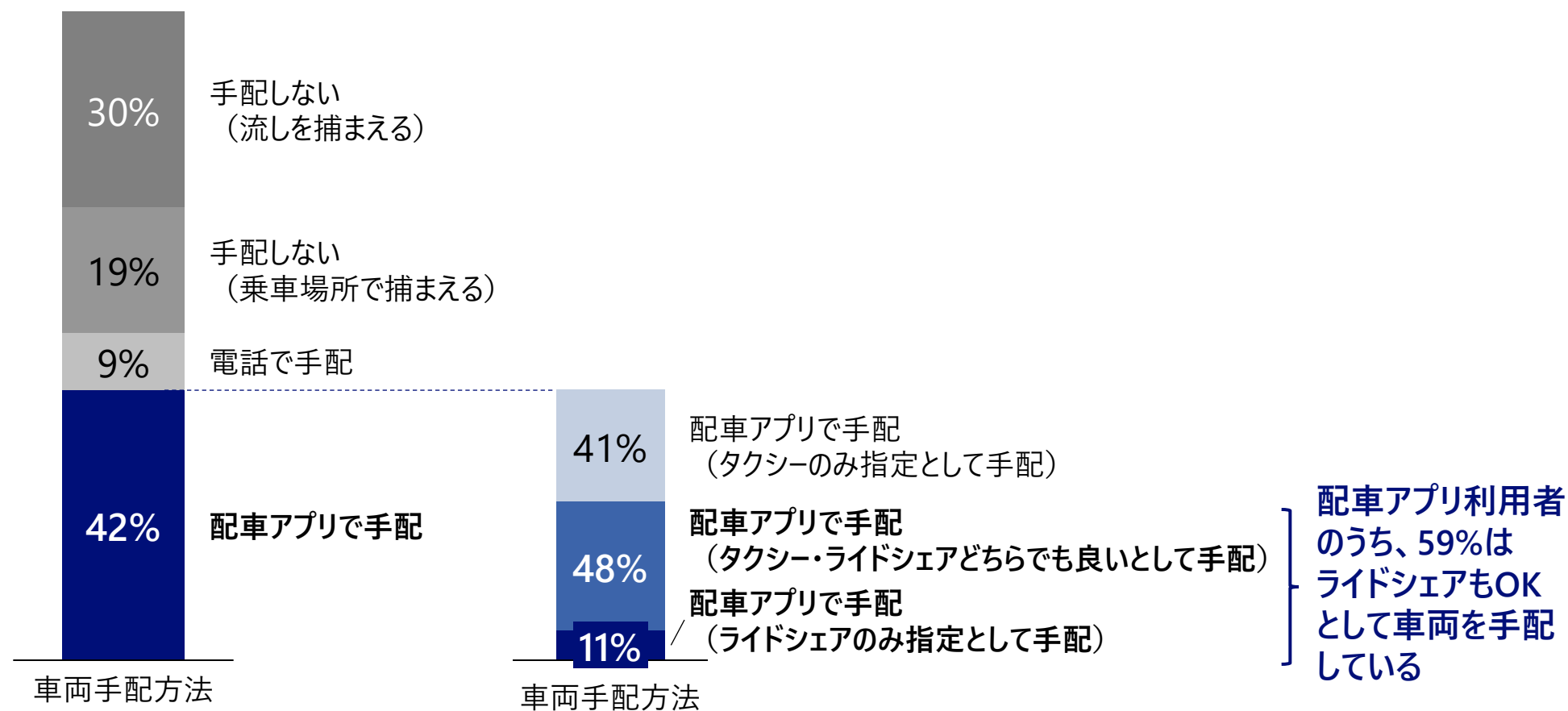
■ タクシー利用有・RS利用無 ■ タクシー・RSともに利用有



2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | アンケートの結果

ライドシェアは配車アプリでの手配が必須だが、オンデマンド交通を手配する際には4割の人が配車アプリを利用しており、そのうち半数以上はライドシェアもOKとして車両を手配している

万博期間中の大阪における、タクシー・ライドシェアの手配方法別割合（n=8,166）



2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | アンケート結果の考察

若年層を中心にライドシェアは受け入れられており、大阪でのライドシェア24時間運行は、当初の狙い通りタクシー不足の緩和に貢献していると思われる

アンケート結果

ライドシェアは幅広い地域で利用されており、特に、都心部よりも他地域のほうがライドシェア利用率がより高くなった

オンデマンド交通の利用者の中では、若年層になるほどライドシェアの利用率が高くなった

配車アプリの利用者のうち半数以上はライドシェアも可として配車依頼していた

アンケート結果を踏まえた示唆

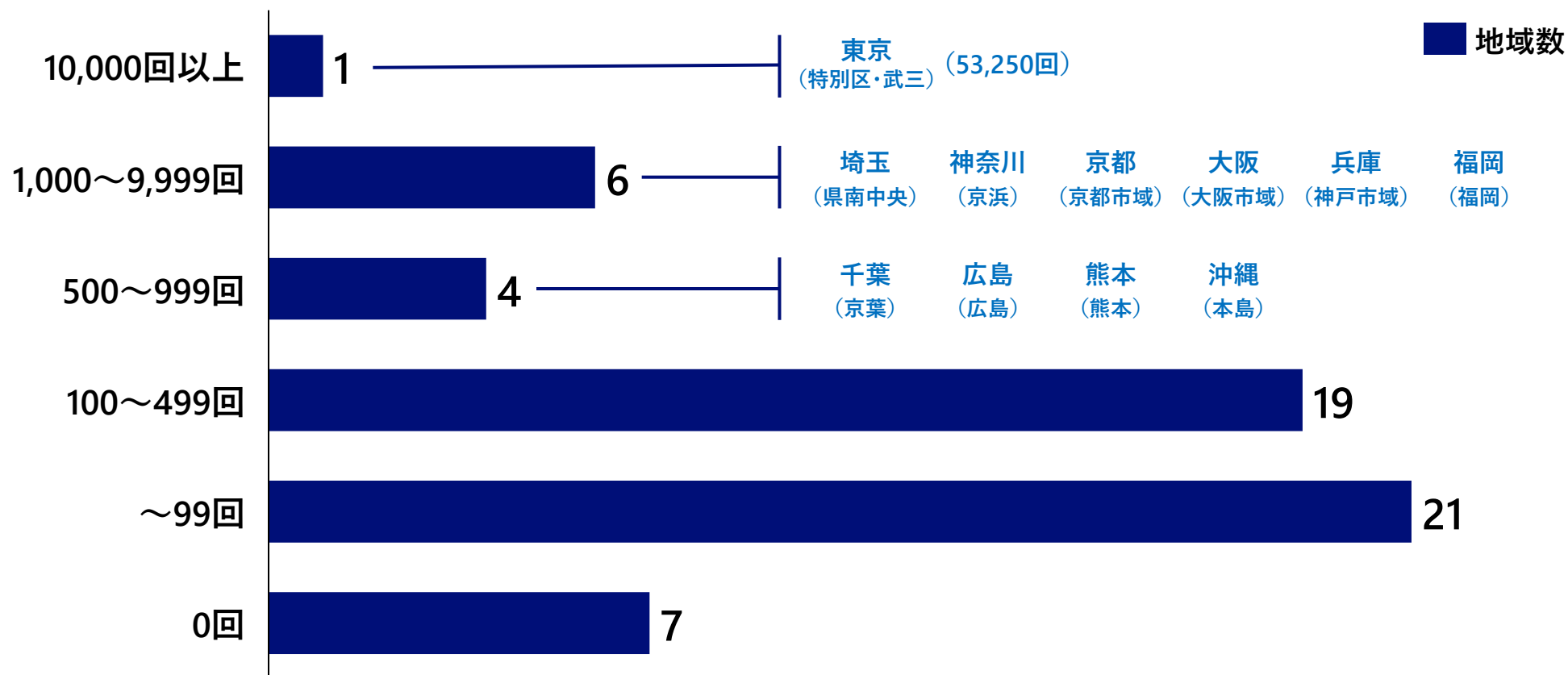
ライドシェアはタクシーの供給量が少ない地域のほうが利用率が高くなっており、**ライドシェアは当初の狙い通り、「タクシー不足の緩和」に貢献している**と考えられる

ライドシェアは配車アプリのみでしか配車できないため、若年層の比率が高くなった。
一方で**若年層の移動ニーズがライドシェアに分散**されることで、タクシー供給に余裕が生まれ、**高齢者の移動の足確保にも間接的に繋がった**と考えられる

2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | 地方部での限界

一方で、ライドシェアの利用が多いのはタクシー市場が成立している大都市のみであり、タクシー市場自体が小さいと考えられる地方部においては運行回数が低迷している

日本版ライドシェアを導入している地域における、日本版ライドシェアの運行回数別の地域数（2025年7月分）



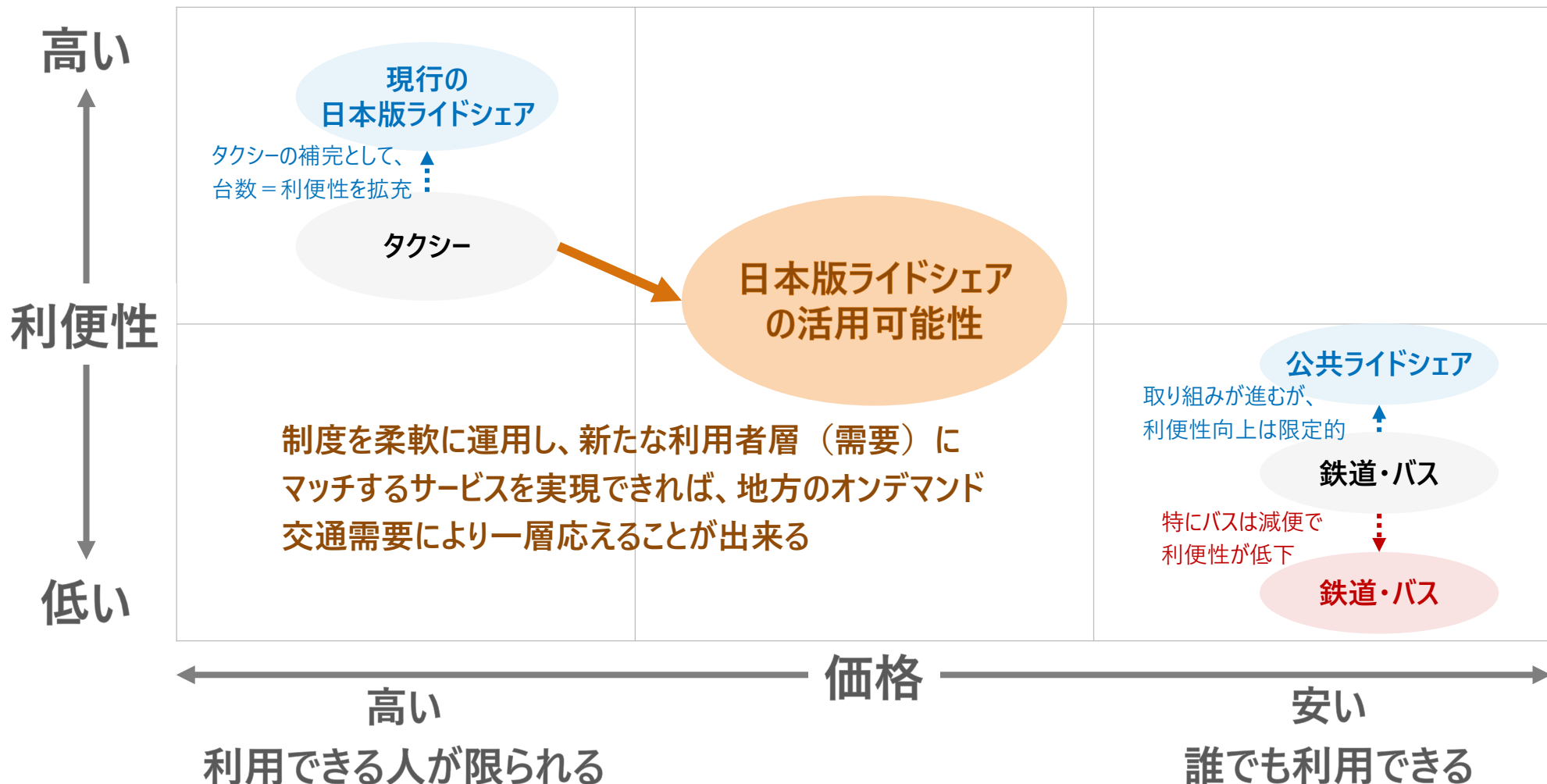
※2025年7月の単月分が公表されている地域のみを抜粋

出所) 国土交通省 日本版ライドシェア (自家用車活用事業) 関係情報「営業区域ごとの実施状況 (9月14日版)」

2. 万博ライドシェアを契機とした日本版ライドシェアの振り返り | より柔軟な運用の必要性

現状のタクシー及びタクシーの運賃制度に紐づく日本版ライドシェアは日常の足として利用するには価格が高い。地方部のオンデマンド交通ニーズに応えるにはより柔軟な運用が求められる

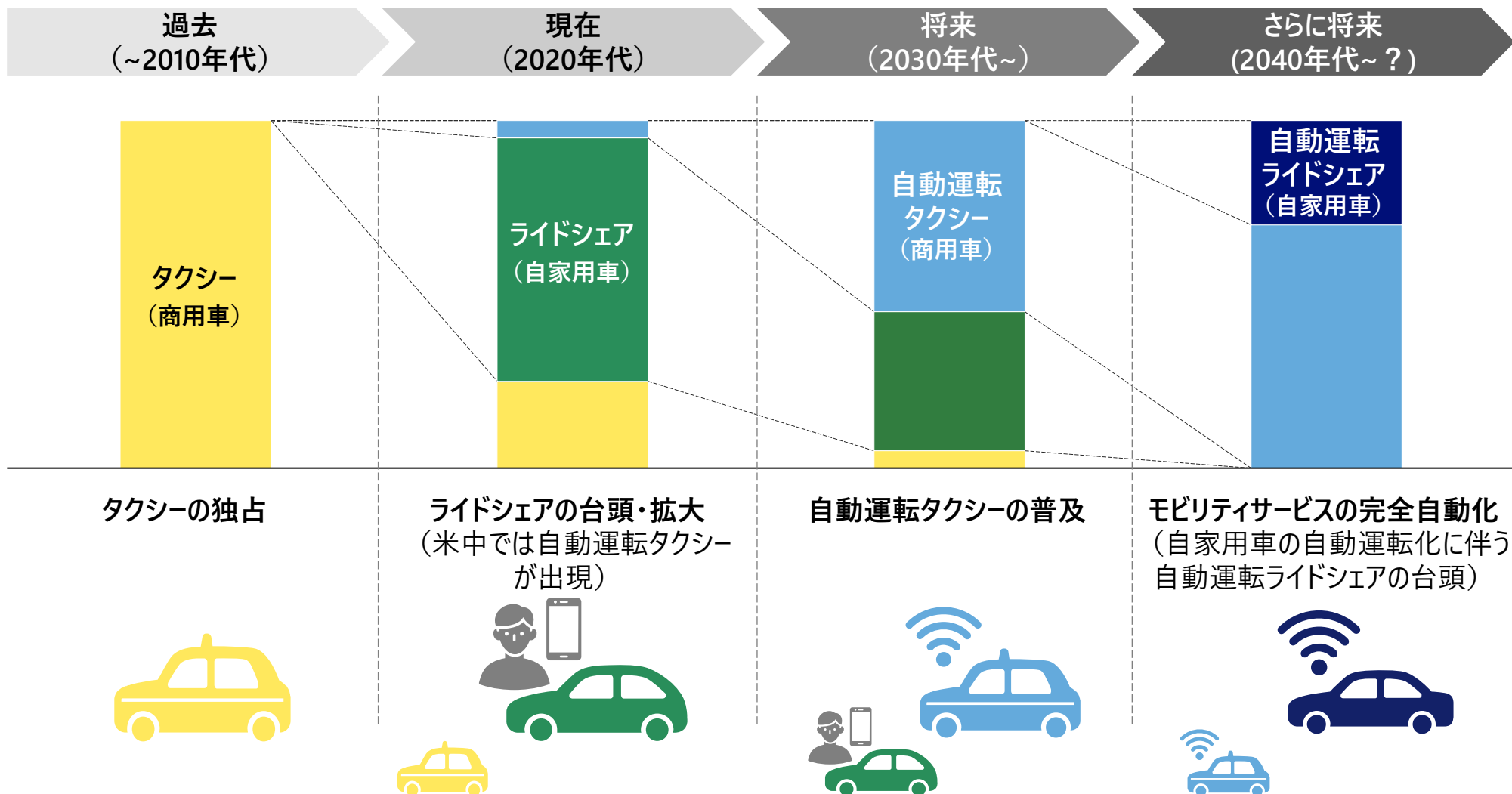
- 日本版ライドシェアの活用を拡げるには、タクシーと公共ライドシェアの中間的サービスとして位置づけるべきではないか



3. 世界のオンデマンド交通の状況

3. 世界のオンデマンド交通の状況 | モビリティサービスの変遷

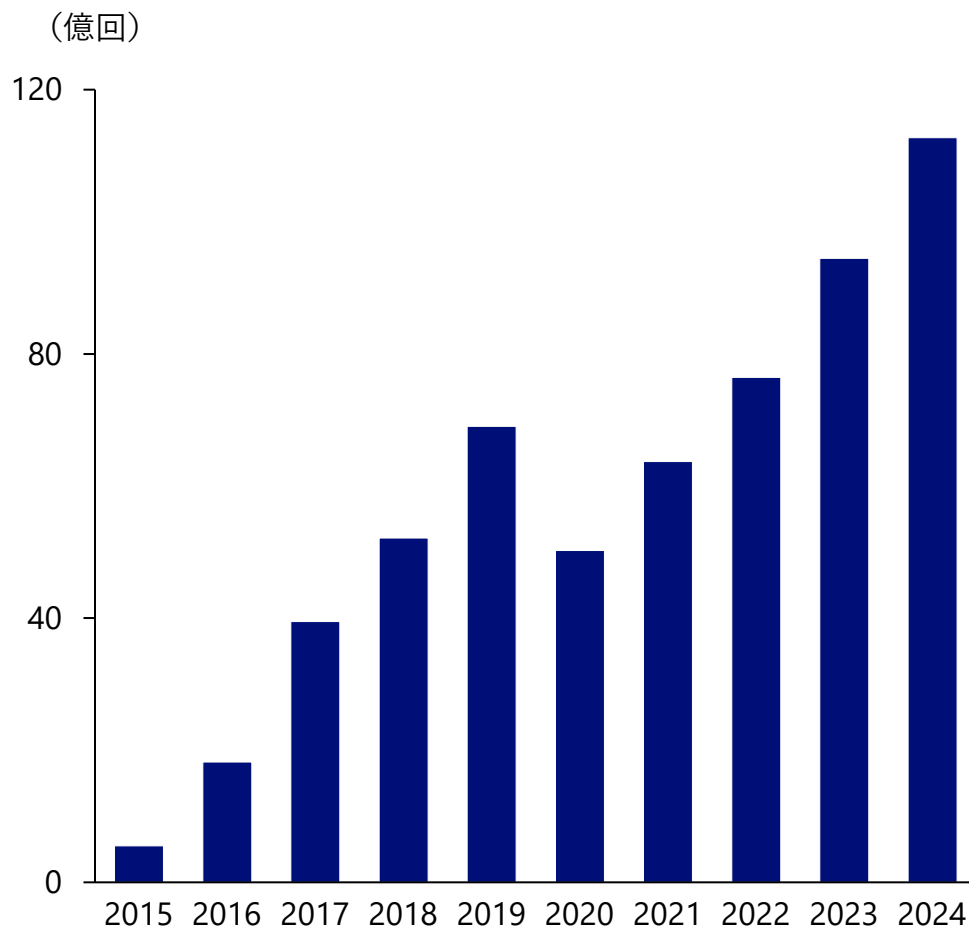
世界ではライドシェアが急拡大し、既存のタクシーからの置き換えが進んでいる。
将来的には自動運転の普及による、モビリティサービスの完全自動化が見込まれる



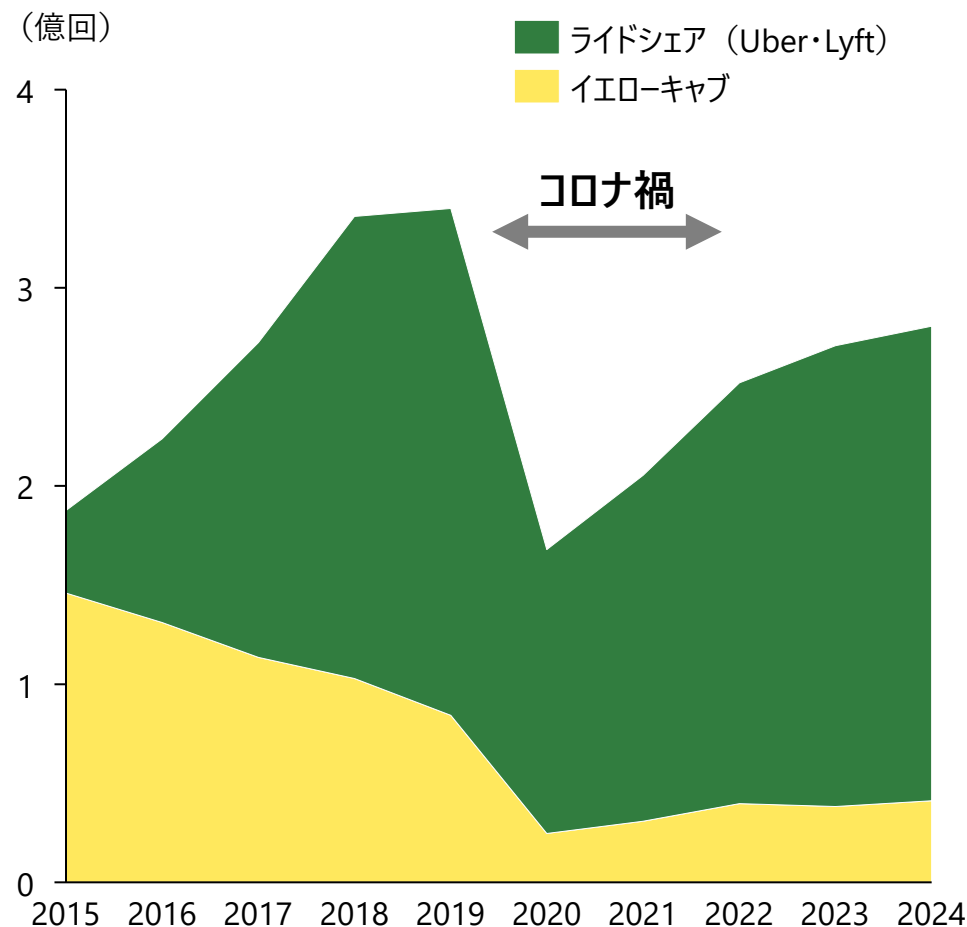
3. 世界のオンデマンド交通の状況 | ライドシェアの拡大

過去10年、ライドシェアが急拡大し、海外では市民権を獲得した。
既に既存タクシーからライドシェアに置き換わりつつあり、アメリカ等では特に顕著である

ライドシェア（ライドシェアUber 配車数）



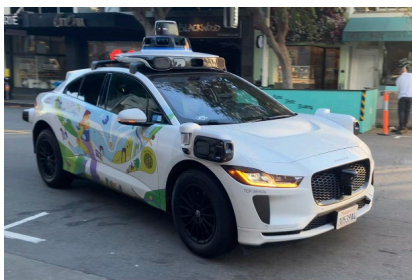
ニューヨークにおけるタクシー・ライドシェアの年間乗車回数



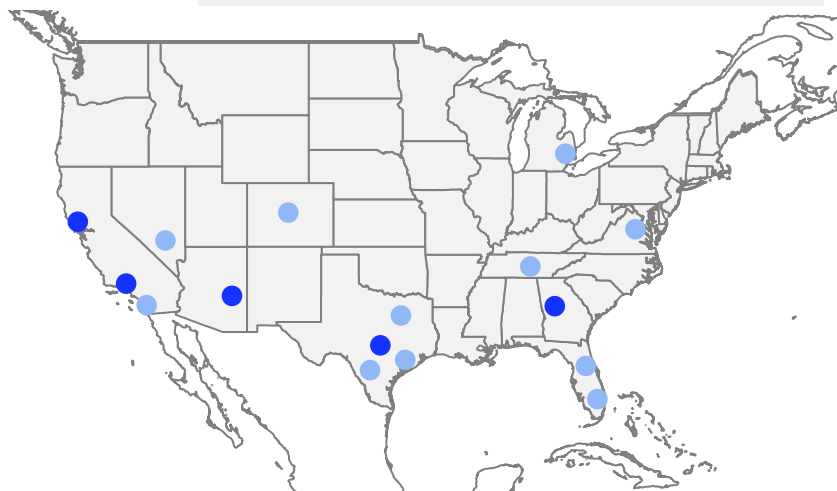
3. 世界のオンデマンド交通の状況 | 自動運転タクシーの拡大

また米国内では自動運転タクシーが台頭しており、Waymoは複数都市にて着実にサービスを拡大。既存のタクシー・ライドシェアに続く第三の勢力として、既に一定のシェアを獲得している

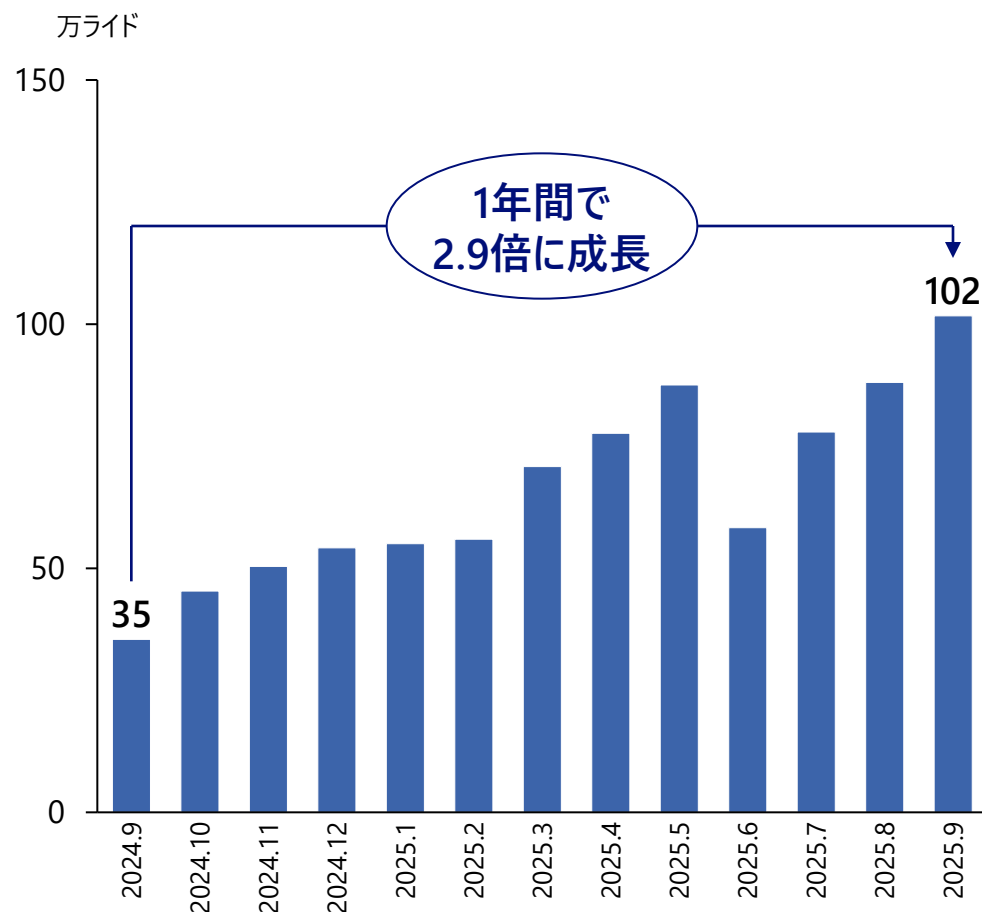
米国におけるWaymoの展開都市



凡例) ● : 有償運行、● : 計画・実証段階



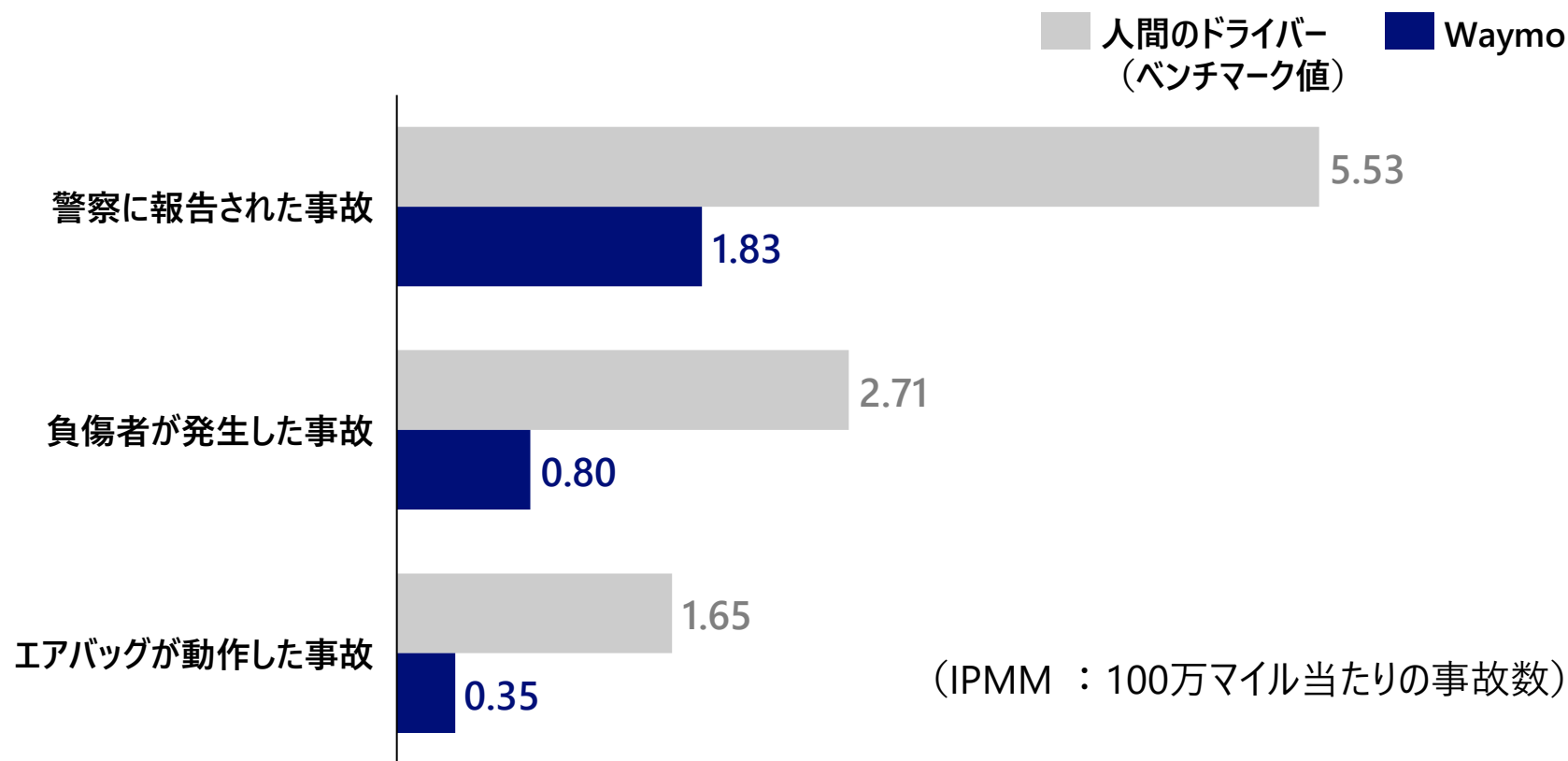
カリフォルニア州におけるWaymoの走行実績（総トリップ数）



3. 世界のオンデマンド交通の状況 | 自動運転タクシーの拡大

Waymoの公表データによれば、自動運転タクシーは人間の運転と比べても安全なレベルまで運転技術が向上しており、安全確保の観点でも導入が進みうる

Waymoと人間（ベンチマーク）の事故発生率（2020年9月～2025年6月）



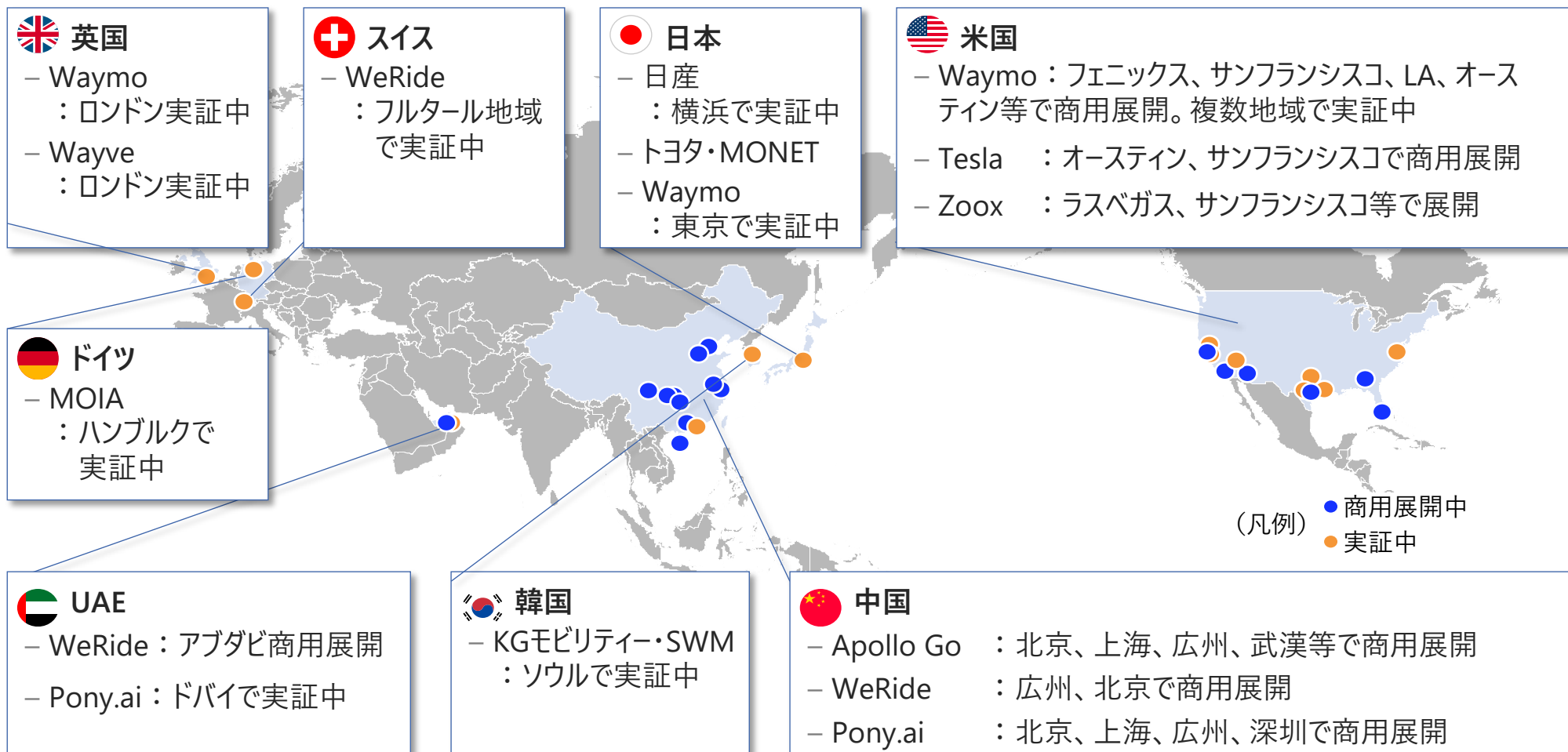
※ Waymoより、Police-reported (Dynamic), Any-injury-reported (Observed, Dynamic), Airbag Deployment (Dynamic) の3つに関して、All locations (全都市を都市別走行距離で加重平均), All Crashes (事故相手の種別を問わない) の値を記載。

出所) Waymo公表データよりNRI作成

3. 世界のオンデマンド交通の状況 | 自動運転タクシーの拡大

自動運転タクシーサービスは米中の主要都市を中心として商用運行が拡大しており、さらにアブダビやロンドン等、米中以外の国での展開も開始、実証中の段階にある

世界におけるロボットタクシーサービスの主な展開状況・予定（2025年12月現在）



3. 世界のオンデマンド交通の状況 | 自動運転車両の多様化

さらに自動運転タクシーではシャトル型という新しい車両の形も出現。
自動運転専用車両を用いるZooxによる車内無人のサービスは既に展開されている

ラスベガスで導入が進むZooxの自動運転専用車両



トヨタのe-Paletteも将来的には自動運転での活用が見込まれる



3. 世界のオンデマンド交通の状況 | 自家用車と自動運転タクシーの融合

一方でTeslaが志向するサービスCyber Cabでは、「自家用車がロボタクとして出稼ぎする」世界観を唱えている。将来的に自家用車と商用車が融合していく可能性はある

自家用車の稼働状況

オーナー目線

これまで

休眠状態

利用

車はあくまで自家用で、
自らの仕事とは関係なし



1割の時間の利用のために車を保有し、
9割の時間は寝かせている“もったいない”状態

ライドシェア

休眠状態

自分で
運転して稼ぐ

利用

自家用の車を利用して、
本業または副業として働く



自家用利用以外に、自ら運転し稼ぐ手段としても活用。
睡眠時を始め休憩中は休眠状態

自動運転
ライドシェア

ロボタクとして勝手に稼いでくれる

利用

車は自分の仕事とは
関係なく稼いでくる

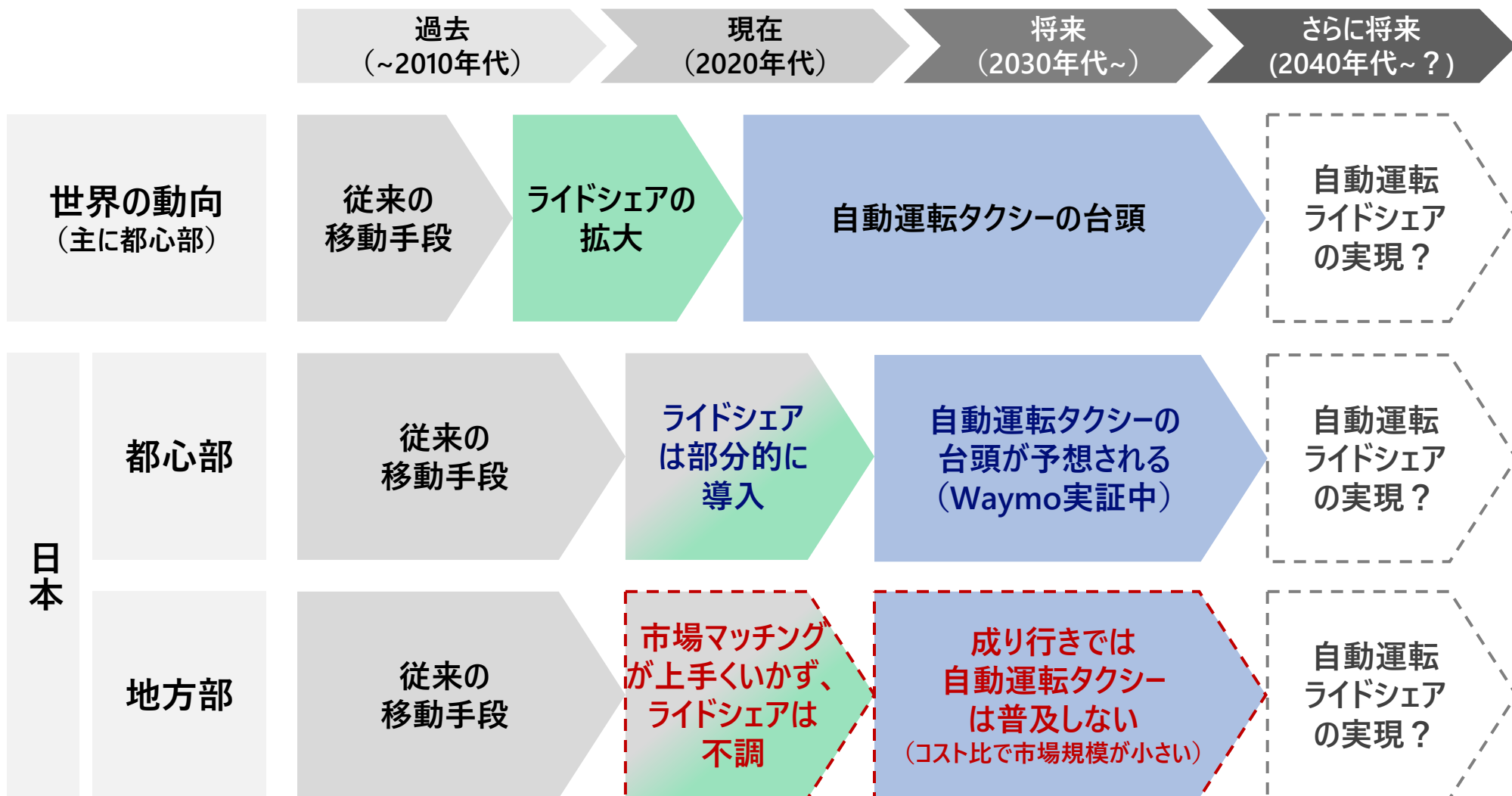


自分で利用する1割の時間以外は、
ロボタクが勝手に稼いでくれる

4. まちとクルマの将来像

4. まちとクルマの将来像 | 世界と日本の違い

日本でも都心部では自動運転タクシー普及が予想される。一方で市場の小さい地方部ではライドシェア・ロボタク共に導入が進まず移動課題が解決されない可能性がある



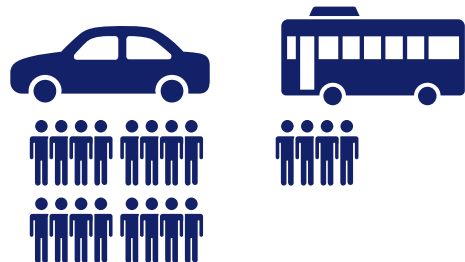
4. まちとクルマの将来像 | 日本の地方部の目指すべき方向性

一方で地方部のバス・タクシー体制は限界に達しつつある。足元の過渡期の対応を経つつ、自動運転サービスで自家用車層の一部も取り込み、持続可能な交通を実現する必要がある

これまで

自家用車

バス

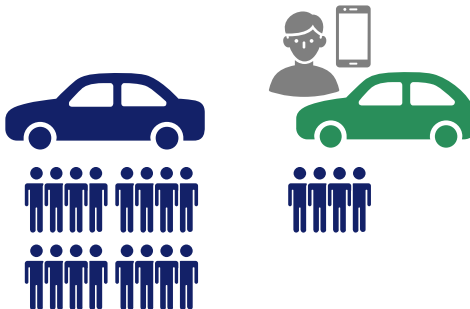


- 住民の多くは自家用車を利用
- 運転できない学生・高齢者がバスを利用
- 車中心のまちづくりであるため、定時・定路線バスの利便性は低い
- 結果としてバス利用者は少なく、民間事業として成り立たないため減便傾向

現在（過渡期）

自家用車

オンデマンドバス
・ライドシェア

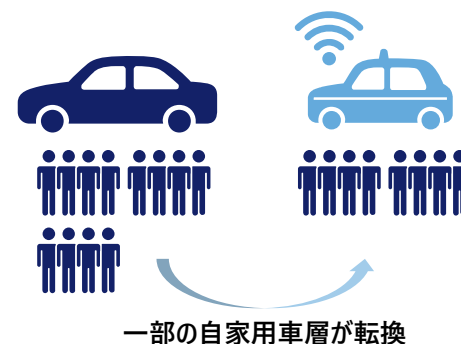


- バスの減便に対して、オンデマンドバスやライドシェアの拡充で対応
- クルマ中心のまちづくりであるため、オンデマンド交通で利便性は向上
- 一方で、車両・ドライバーを行政が用意する必要があり、オンデマンドバスは台数を増やしづらい
- またライドシェアも地方部では成立していない地域が多い

将来像

自家用車

自動運転
オンデマンドバス

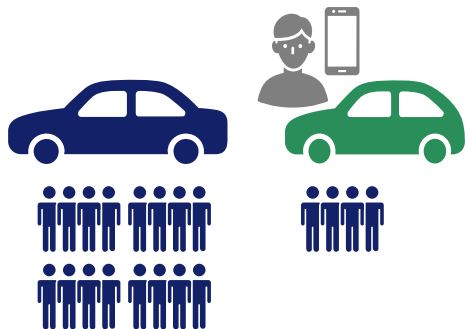


- 自動運転オンデマンド交通が普及し、ドライバー数の制約が無くなる
- 導入台数が増えて利便性が向上することで、自家用車ユーザーの一部がオンデマンド交通に遷移
- 利用者数の増加により、収支も改善し、行政の補助額も持続可能に

4. まちとクルマの将来像 | 過渡期の論点

ライドシェアは過渡期の重要な対応手段だが、特に地方ではタクシー価格では需要が小さく、現行制度では普及は限定的になる。行政の介入による普及の手助けが必要ではないか

現在（過渡期）



- バスの減便に対して、オンデマンドバスやライドシェアの拡充で対応
- クルマ中心のまちづくりであるため、オンデマンド交通で利便性は向上
- 一方で、車両・ドライバーを行政が用意する必要があり、オンデマンドバスは台数を増やしづらい
- またライドシェアも地方部では成立していない地域が多い

現状

- 民間バスが無くなった地域で、行政負担でコミュニティバスやオンデマンドバスを運行
- コミュニティバスはクルマ社会（ドアtoドア前提）の地方部においては利便性が低く利用が伸び悩む
- オンデマンドバスも、高コスト・台数不足により利便性は低い
- 一部の地域においては日本版ライドシェアが導入されているが、特に地方では市場が成立しておらず、供給量が伸び悩む

課題

- クルマ社会（ドアtoドア前提）に適合し、かつコストを抑えることのできるモビリティの導入

方向性

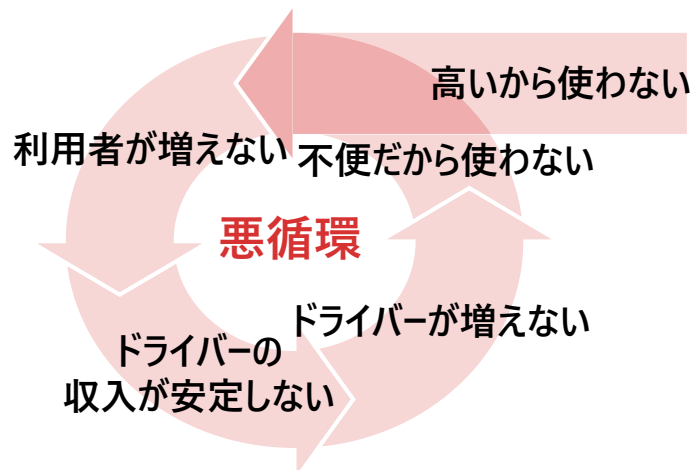
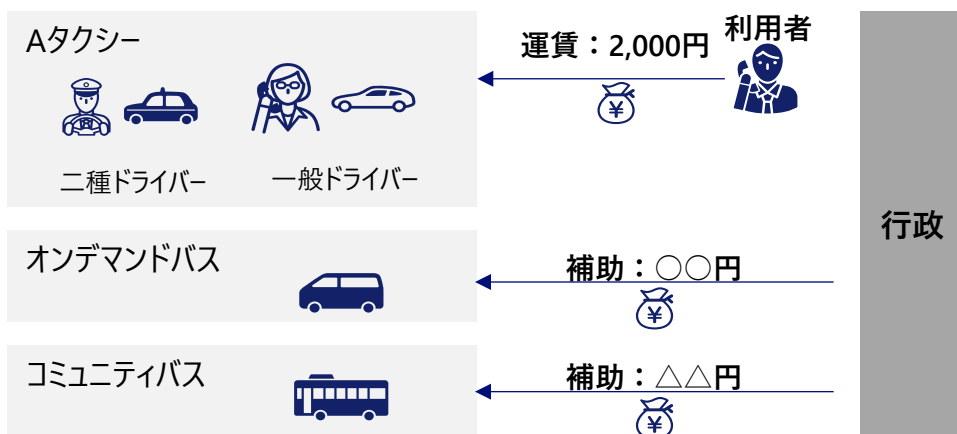
- 車両費用が掛からず、かつ2種免許が不要なライドシェアを地方の移動課題解決の切り札と考える
- 一方で現状の日本版ライドシェアの建付けでは地方部への導入は進まないため、地方部での市場マッチングを行政補助で補う

4. まちとクルマの将来像 | 過渡期の論点

ライドシェアの運賃を低減させ、ドライバー数を確保する好循環サイクルを回すために、地域交通予算のリソース配分を変え、日本版ライドシェアの補助に向けられないか

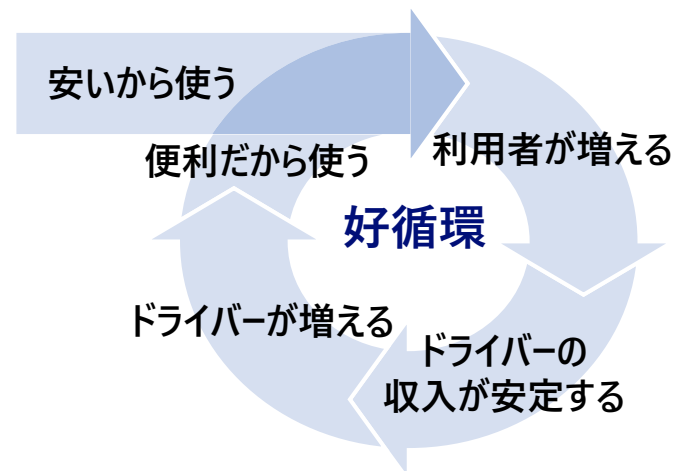
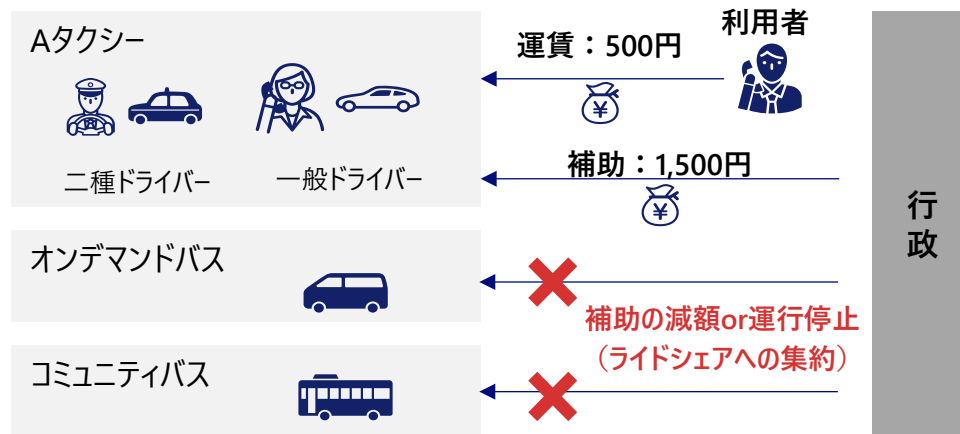
地方部における現状の日本版ライドシェア

- 行政はオンデマンドバスやコミュニティバスに補助を拠出
- ライドシェアは運賃が高く利用されない



目指すべき行政補助モデル

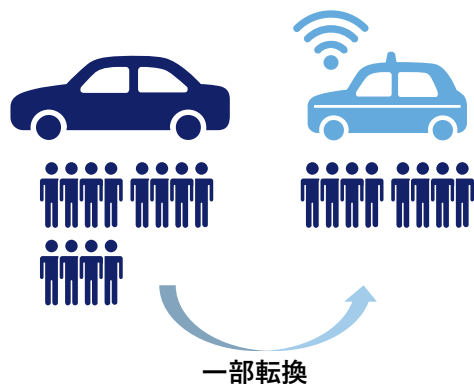
- 行政のリソースの一部をライドシェア補助に転換
- 利用者の支払運賃を下げ、利用を促す



4. まちとクルマの将来像 | 将来像の論点

自動運転は現状高コストで、普及には時間がかかる。まずは商用車の自動運転化から入り、将来的には自家用車にも導入されるなど、大きく二つのフェーズに分かれると考えられる

将来像



- 自動運転オンデマンド交通が普及し、ドライバー数の制約が無くなる
- 導入台数が増えて利便性が向上することで、自家用車ユーザーの一部がオンデマンド交通に遷移
- 利用者数の増加により、収支も改善し、行政の補助額も持続可能に

現状

- 自動運転車は高コストであり、需要が十分に大きい都心部以外では導入コストに見合わない
- 結果的に自動運転車が量産体制に入りコストが大幅に低減されるまでは、地方部では民間ビジネスとしては導入できない

課題

- 自動運転車の量産化に向けた地方部でのユースケースの創出
- 自動運転が普及した際の環境や体制の早期立ち上げ

考える 将来像

第1段階

- 既存のタクシー・オンデマンドバスなど、サービスカーの自動運転化

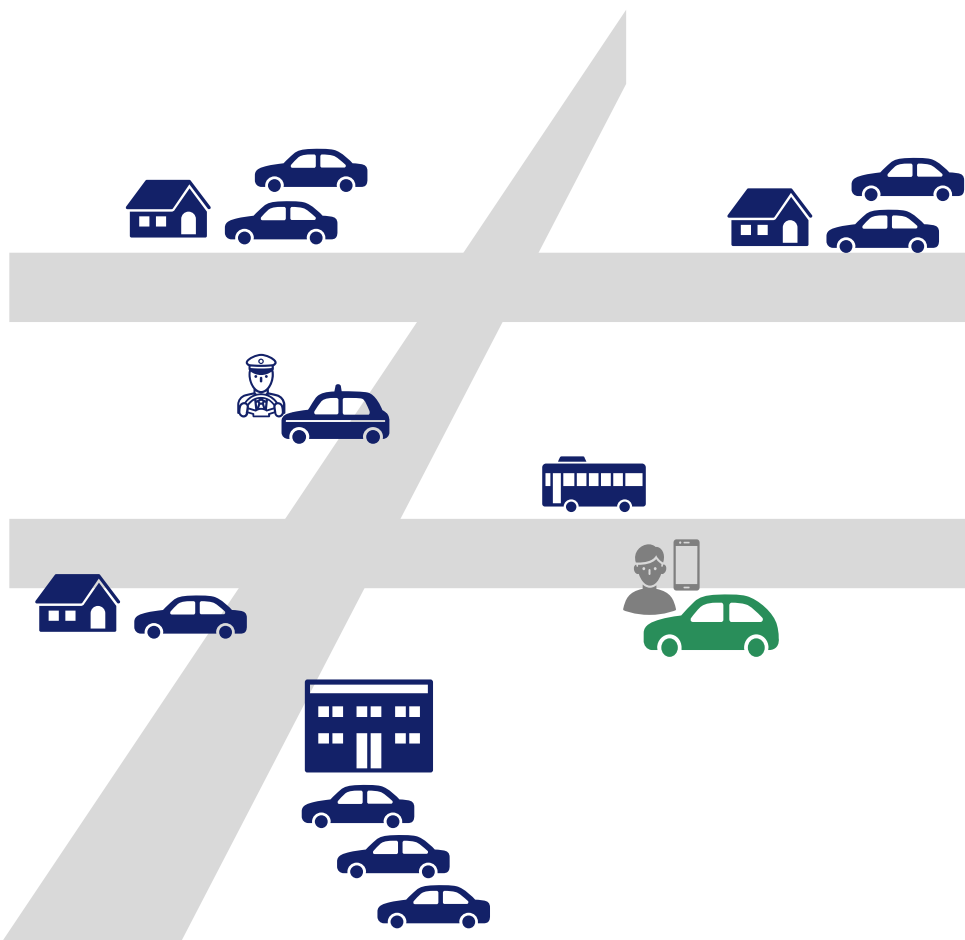
第2段階

- 自家用車の自動運転化および自動運転ライドシェアの進展

4. まちとクルマの将来像 | 将来像の論点 | 第1段階：サービスカーの自動運転化

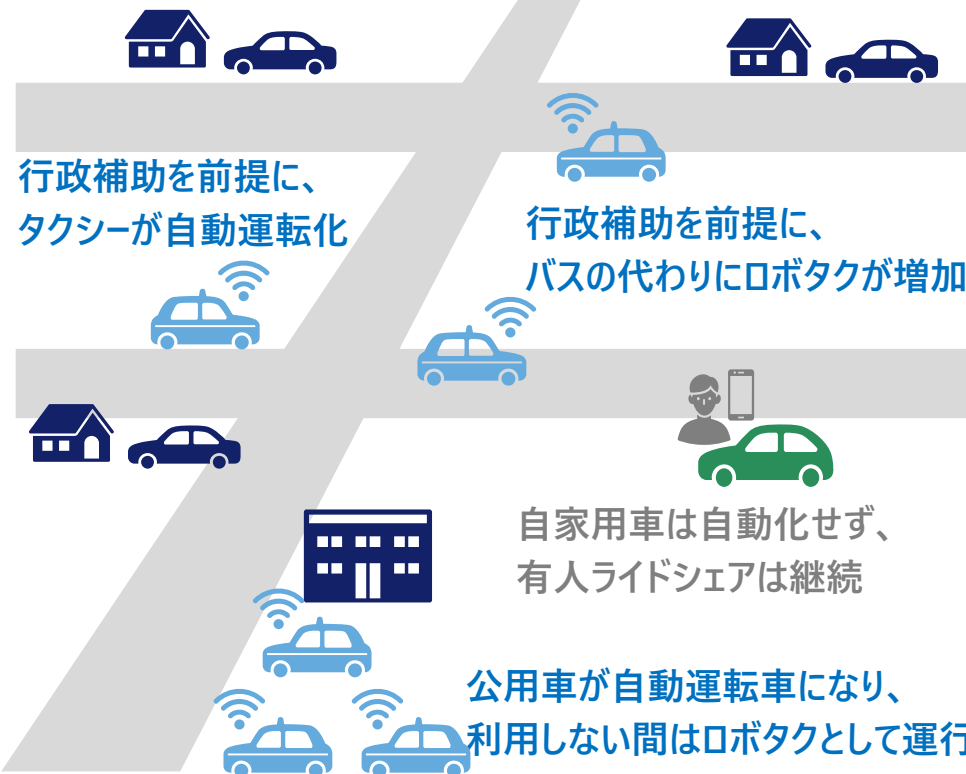
第1段階は“公助”での解決フェーズであり、行政補助を前提に商用車の自動運転化が進む。クルマ社会にあったドアtoドアのサービスカーが増え、“2台目”を持つ家庭が減少する

現在



第1段階

2台目の自家用車を手放し、ロボタクを利用する層が現れる



**第1段階実現時には、遠隔監視・車両管理などで新たなビジネスチャンスが生まれる。
また、全国各地で同時多発的に取り組むことで自動運転システムコストなどを低減させるべき**

第1段階：サービスカーの自動運転化 における論点

新たなビジネス①

-遠隔監視

町をまたぐ広域遠隔監視と町内での遠隔監視が必要

■想定プレイヤー

- 広域監視：通信キャリア、大手SIer、OEM発のMaaS企業
- 地域監視：既存交通事業者、警備会社、自治体



新たなビジネス②

-全国共通の予約PF

インバウンドも想定すると全国共通のUI・UXであることが望ましい

■想定プレイヤー

- タクシー配車アプリ事業者（GO、Uber等）、OEM等



新たなビジネス③

-自動運転車の車両管理

街中に増えるサービスカーの車両管理を一手に引き受ける主体が必要

■想定プレイヤー

- 自動車ディーラー、カーリース・レンタカー大手、駐車場事業者、ガソリンスタンド等



成立の要件

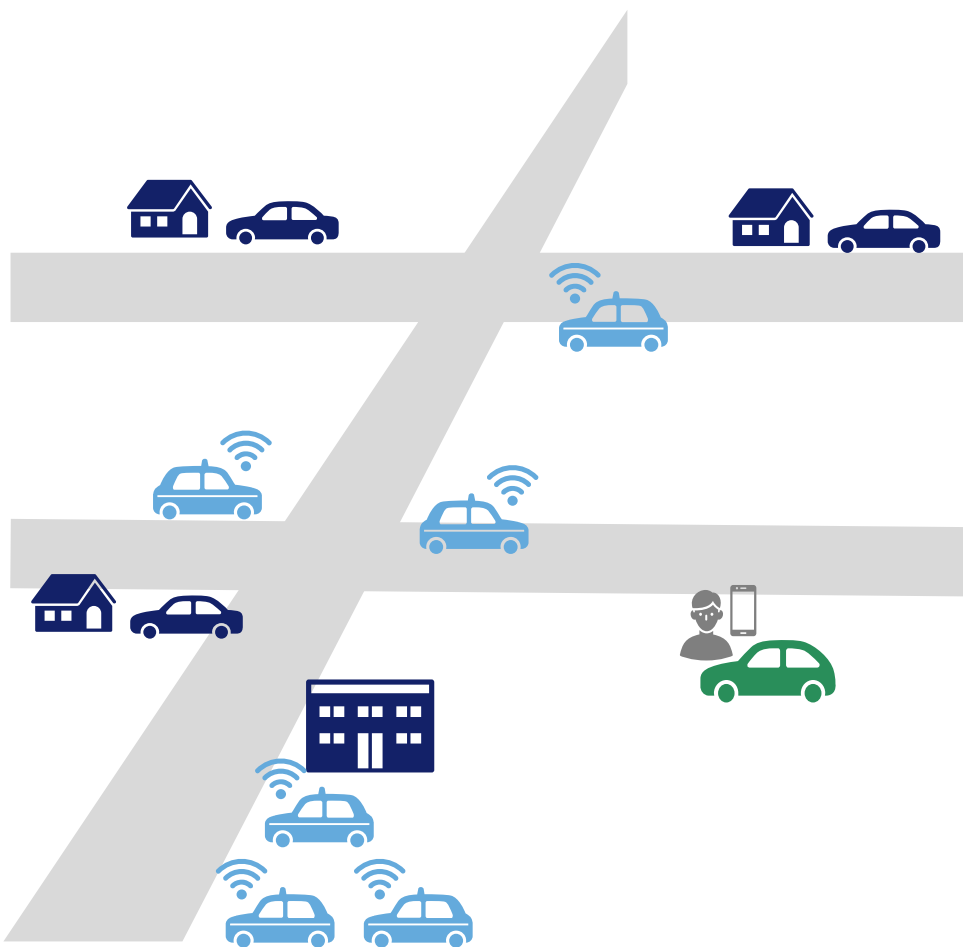
-全国での同時多発的導入

多数の市町村で自動運転システムや予約PF、遠隔監視のコストを按分することで、持続可能な体制を構築する必要がある

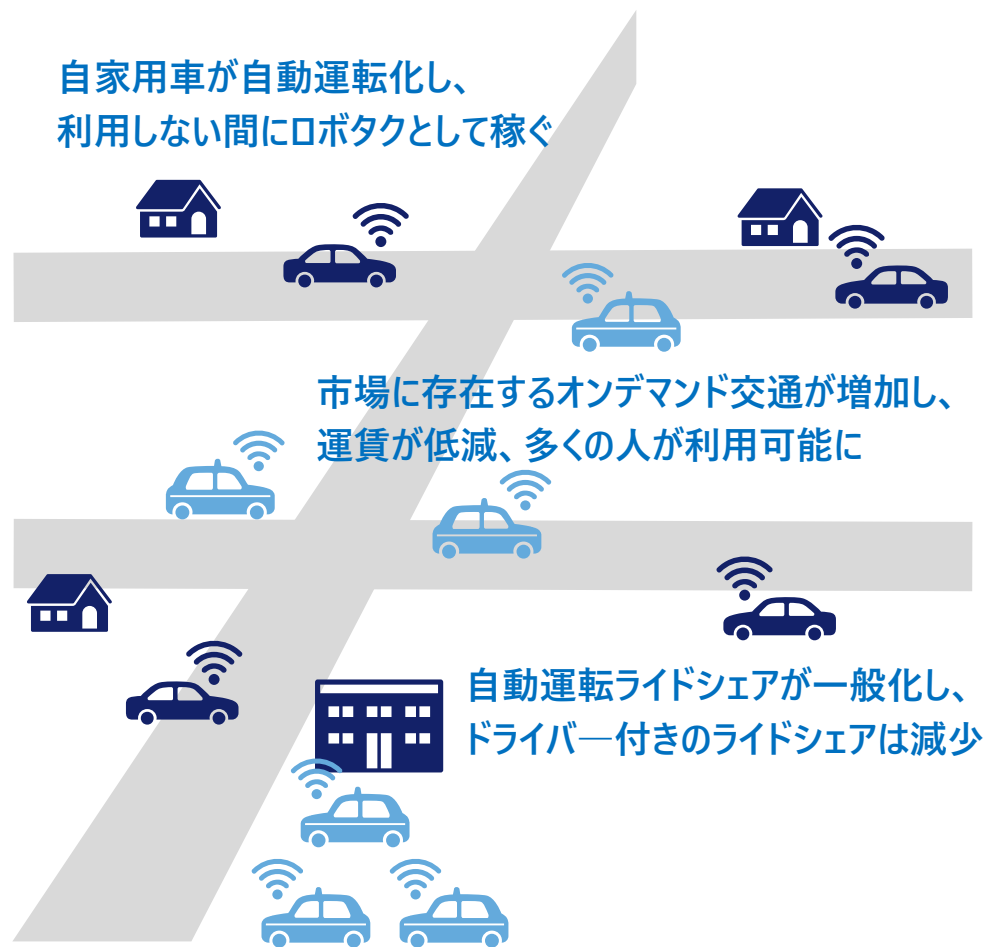


第2段階は“共助”での解決フェーズで、自動運転化した自家用車によるライドシェアが24時間稼働する状態。街中のオンデマンド交通の数が増加し運賃も低減、移動が真に民主化される

第1段階



第2段階



4. まちとクルマの将来像 | 将来像の論点 | 第2段階：自家用車の自動運転化

自動運転ライドシェアが普及し移動コストが低減すると、個人の生活や企業活動の時間をより有効活用し、移動を前提により高いサービスを受けられるようになりえる

第2段階：自家用車の自動運転化 によって想定される社会の変化

想定される社会の変化①

-物流ラストワンマイル問題の解決

【現在】

ECの発達で宅配従事者の労働環境の悪化・人手不足

【将来】

自動運転車が宅配会社の拠点まで出向き、**荷物を自動でピックアップ**するように



想定される社会の変化②

-「駅チカ」信仰の緩和と居住地の自由化

【現在】

駅チカが利便性・不動産価格の面で圧倒的に人気

【将来】

駅までは自動運転で送迎可能で、**駅からの多少の距離は許容される**ように



想定される社会の変化③

-子育て・介護への時間の使い方の変化

【現在】

子どもの習い事のお迎えやデイサービスの送迎において、家庭内・業務内リソースの多くが割かれる

【将来】

「移動」は自動になり、**家庭でも事業としても、より本質的な部分に時間を割くことが可能に**



想定される社会の変化④

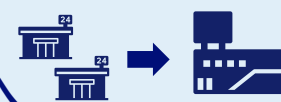
-小規模・多数から大規模・少数へ

【現在】

世の中の建物（スーパー・図書館etc...）の多くが、「徒歩圏」を想定して小規模で多数作られている

【将来】

自動運転車の利用を前提に、**よりハイスペックの建物が作られるようになる**



まとめ

- 高齢化やインバウンド客の増加で、**オンデマンド交通ニーズの高まりは顕著**
- 特に供給不足の**地方部は相対的に苦しく**、移動課題の解決が求められる
- 日本版ライドシェアは解禁後多くの地域に広まり、**万博で規制緩和した大阪では当初の狙い通りタクシー不足の埋め合わせとして機能している**
- 一方で、タクシー運賃を前提にしたサービスは「毎日の足」としては成り立たず、**需要の小さい地方部では導入後も普及が伸び悩む**
- 世界の潮流を踏まえると、**車両のシェアリングの動きがライドシェア・自動運転を通じて広がっている**
- 二種免許・車両費用が不要なライドシェア**は課題解決の鍵になりえる
地域の予算配分を変え、ライドシェアを活性化させることで課題を解決しうる
- 更に自動運転社会では車両共有の動きが進み、移動コストは低減、移動課題は解決に向かう。自動運転社会に向けてオンデマンド交通の普及で備えていく必要があり、**ライドシェアの活性化は将来の自動運転社会への第一歩となる**



**Envision the value,
Empower the change**