

# 地域公共交通としてのライドシェア の導入の可能性の検討

---

千葉大学

倉阪研究会

都市交通 1

木戸屋昌利

有木元宏

佐川翔哉

平川りさ

2016年 11月

# 要約

---

この論文においては、日本におけるライドシェア解禁について考察を行っている。ライドシェアとは二種免許を持たない一般ドライバーが報酬を受け取り、その対価として自家用車を使った移動サービスを利用者に提供するもので、スマートフォンのアプリ上で配車から会計処理までのすべてのやり取りが行われる。日本では法律上禁止されているが、諸外国においてはここ数年間で急速に普及し利用されているサービスである。

まず現状として、2015年5月の規制改革会議において新経済連盟がシェアリングエコノミーを推進するべきとした提案を発端に、ライドシェアについての議論が盛んになった。そして今に至るまで国家戦略会議など国レベルでの規制緩和が進んでいる。

さらに海外でライドシェアのマッチングシステムの提供を行っているUber社は日本でのライドシェアサービス提供を目指した実証実験や、京丹後市が2016年5月より行っている「ささえ合い交通」において、乗客とドライバーのマッチングを行う配車システムの提供を行っている。

そしてこれに猛烈に反対しているのがタクシー業界である。ライドシェアが日本で普及しない大きな原因である。

このような状況で、既存の研究ではシェアリングビジネスが日本で普及しない理由や過疎地域におけるライドシェアの可能性について考察されている。そこで本稿においては先の研究で触れられていないタクシー業界とライドシェアのすみわけについて考察していく。

そこでまずライドシェア賛成派、反対派、双方へのヒアリングを行った。賛成派としては経済的効果、移動の利便性の向上、空き時間の有効活用による一億総活躍社会の実現をライドシェア賛成の理由として挙げている。反対派としてはタクシー業界衰退への影響、安全性の欠如を理由に反対している。さらにUberのアプリを利用した「ささえ合い交通」というサービスを実施している京丹後市へのヒアリングでは、京丹後市で行われている「ささえ合い交通」の実態について伺った。

このようなヒアリングからささえ合い交通とは公共交通空白地有償運送の枠組みの中で行われているものであるということがわかった。そこでライドシェアとヒアリングから見えてきた「ささえ合い交通」の問題点について考察し、新たな枠組みを検討していく。まずタクシーが足りておらずライドシェアを導入しても影響が少ないと思われる地域のマッチングを行い、ライドシェアを導入すべき地域を決定してタクシーとライドシェアのすみ分けを図る。ここでは市町村ごとの道路延長を使って十分にタクシーによるモビリティが確保されていない地域を選定する。第二に、ドライバーと車両の安全性を確保する仕組みとインターネットを介したプラットフォームの仕組みづくりを考える。具体的にはドライバーと利用者が相互に評価し合い、質の担保を実現するレーティングシステムの導入や地域住民の協力による安全の担保である。最後にスマートフォンの利用率の低さにかかる問題についてだが、現状で高齢者のスマホ保持率は年々上昇していることや大手携帯電話会社は

高齢者向け講習会の開催などの施策も行っていることがあり、長期的に考えれば解決できる。

以上のような施策を行うことで政府は、必要な地域にライドシェアを適切に導入し、地域住民の移動モビリティを確保するべきである。

# 目次

---

はじめに

## 第1章 現状分析

- 第1節 ライドシェアにかかる現状の動き
- 第2節 先行研究について

## 第2章 実地調査

- 第1節 新経済連盟ヒアリング
- 第2節 全国ハイヤー・タクシー連合会ヒアリング
- 第3節 自交総連ヒアリング
- 第4節 京丹後市ヒアリング
- 第5節 ヒアリング結果まとめ

## 第3章 分析

- 第1節 地域を限定したライドシェア解禁の提案
- 第2節 ライドシェア解禁区域となる条件の検討

## 第4章 政策提言

- 第1節 地域を限定したライドシェア導入によるモビリティ確保
- 第2節 ライドシェアの問題点・課題の克服

おわりに

参考文献・データ出典

# はじめに

---

ここ数年で「ライドシェア」という仕組みが世界中で急速に広まっている。それは政府の審議議題にもあがるほどである。また日本有数の大企業もライドシェア運営企業への積極的な出資を行っている。しかし現状日本においてライドシェアは許可されていない。なぜなら既存の法律では許されないビジネスモデルであり、また競合の危機があるタクシー業界からの強い反対があるためである。この論文ではライドシェア賛成派、反対派、双方のヒアリングを通して日本におけるライドシェアについて考察していく。

## 第 1 章 ライドシェアにかかる日本の現状

---

### 第 1 節 現状の動き

この 1, 2 年、わが国における自家用車によるライドシェアの解禁が盛んに議論され始めている。その端緒となったのが、2015 年 5 月に新経済連盟が政府の規制改革会議に出された提案である<sup>1</sup>。この提案は、自己が所有しているが有効に活用できていない遊休資産を他者とのシェアリングにより有効活用する経済であるシェアリングエコノミー（共有型経済）の推進のために、現状それを阻害している可能性のある規制について検討を行うというものである。具体的には「ライドシェア」と「民泊」に焦点を絞り、許可を受けた事業者以外が旅客の運送や旅館を営むことができないとしている道路運送法や旅館業法の規制を対象に検討を行い、必要な措置を講ずるべきとした。この新経済連盟からの提案が昨今のライドシェアの解禁に関する議論の端緒となった。

政府はシェアリングエコノミーに関する取り組みを進めていく考えであり、先述の新経済連盟からの提案がなされた約一カ月後である 2015 年 6 月 30 日の閣議で決定した「日本再興戦略 2015」において「シェアリングエコノミーなどの新たな市場の活性化のために必要な法的措置を講ずる」という文言が入っている。今年に入ってから、シェアリングエコノミーを進めていく旨の文言が入った文書の閣議決定を行っている。加えて、安倍総理もこの分野に関する規制改革を行っていく旨の発言をしている。2015 年 10 月の国家戦略特別区域諮問会議にて「過疎地等での観光客の交通手段として自家用自動車の活用を拡大する」と

---

<sup>1</sup>内閣府『第 45 回規制改革会議議事資料「地域活性化ワーキンググループ関連の提案内容」』（2015 年 5 月 18 日）  
[<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kaigi/meeting/2013/committee3/150518/item2-1-4.pdf>]（最終検索日：2016 年 9 月 20 日）

発言し、特区における自家用自動車の規制緩和を進めていく考えを総理自らが示した<sup>2</sup>。

そして2016年5月に国家戦略特別区域法の一部を改正する法律が成立した。この法律では、過疎地での自家用自動車の活用拡大を目的に、地方公共団体や事業の実施事業者などが協議をしたうえで、特区の区域会議が運送の区域を迅速に決定できるようにした。つまり、既存の自家用有償旅客運送制度の拡充を行ったのである。ただ、この法律でライドシェアが解禁されたわけではなく、特区において、あくまで既存の自家用有償旅客運送制度の拡充が行われたにすぎない点に注意が必要である。さらにもうひとつ注意が必要なのは、この法律には付帯決議がついたことである<sup>3</sup>。この付帯決議は衆参両院でついており、主な内容は①あくまで特区における自家用有償観光旅客等運送事業については、バスやタクシーなどの公共交通網が極端に不足している地域における観光客の輸送が目的であるから、この法律で新たに認めた事項の全国での実施や、いわゆる「ライドシェア」の導入は認めないこと。②自家用自動車有償運送制度では、観光客を対象にする場合には2種免許の取得者を充てるなど、タクシー事業者に準じた安全対策を講じること。③この制度はあくまで特例であるから、既存の旅客運送事業であるバスやタクシーへの公的補助など、バス・タクシーの活用についても併せて取り組むこと。の3点である。これらの点から、新しく制定された法律では、規制がまだかなりの部分残っており、かつ、現在の法律ではライドシェアの導入は認めていないことが分かる。

そのような動きの中、海外でライドシェアのマッチングシステムの提供を行っているUber社は日本でのライドシェアサービス提供を目指している。Uber社は2015年2月に福岡市でライドシェアサービスの実験を行った。乗客からは運賃を取らず、ドライバーは無償でライドシェアを行っているということであったが、Uber社が「実験データ提供料」の名目でドライバーに対価を支払っていたことが道路運送法に触れる可能性があるとして、国土交通省の行政指導により実験は中止となった<sup>4</sup>。また、京丹後市が2016年5月より行っている「ささえ合い交通」において、Uber社は乗客とドライバーのマッチングを行う配車システムの提供を行っている<sup>5</sup>。また、この7月には日本のトヨタ自動車がUber社と資本業務

<sup>2</sup> 首相官邸「第16回国家戦略特別区域諮問会議（議事要旨）」（2015年10月20日）  
[<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/dai16/gijiyoushi.pdf>]（最終検索日：2016年9月20日）

<sup>3</sup> 衆議院『第190回国会閣法第53回 附帯決議「国家戦略特別区域法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」』（2016年5月27日）  
[[http://www.shugiin.go.jp/internet/itdb\\_rchome.nsf/html/rchome/Futai/tisou9052D15ADD1A3F2749257FAF002982C1.htm](http://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_rchome.nsf/html/rchome/Futai/tisou9052D15ADD1A3F2749257FAF002982C1.htm)]（最終検索日：2016年9月20日）

参議院「国家戦略特別区域法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」（2016年5月26日）[[http://www.sangiin.go.jp/japanese/gianjoho/ketsugi/190/f063\\_052601.pdf](http://www.sangiin.go.jp/japanese/gianjoho/ketsugi/190/f063_052601.pdf)]（最終検索日：2016年9月20日）

<sup>4</sup> 『「ライドシェア」ウーバー社中止 国交省指導で』読売新聞朝刊2015年3月7日33ページ

<sup>5</sup> WEDGE Infinity「丹後の山奥で火蓋切った タクシー業界・Uber戦争」（2016年6月28日）  
[<http://wedge.ismedia.jp/articles/-/7099>]（最終検索日：2016年9月20日）

提携を結んだ<sup>6</sup>。このように、Uber 社は日本でのライドシェア解禁を見据えた動きを見せている。

当然、タクシー業界はこのような動きに対し反発を強めている。全国各地で反対集会が開かれており、2016 年 3 月には全国自動車交通労働組合連合会などの団体が日比谷公会堂で大規模な反対集会を開き、デモ行進も行った。タクシー業界の団体や、タクシー運転手の労働組合などもライドシェア合法化に反対する意見書などを出している<sup>7</sup>。

このようにライドシェアはいま日本において議論が非常に盛り上がっている政策テーマなのである。

## 第 2 節 先行研究について

主な先行研究として、酒井理「日本におけるシェアリングビジネスの課題」<sup>8</sup>、佐々木邦明・二五啓司・山本理浩・四辻裕文「低密度居住地域における交通制約者の移動手段としてのライドシェアの可能性」<sup>9</sup>があげられる。シェアリングエコノミーや、ライドシェア、といった概念は比較的新しいものであり、シェアリングエコノミーの可能性に関する研究はあるが、先行研究が少ない。

一つ目の、「日本におけるシェアリングビジネスの課題」では、海外ではシェアリングビジネスが大きく注目されているのに対し、日本ではシェアリングビジネスがあまり浸透していないことを問題とし、それはなぜなのかについて考察されている。日本でもシェアリングビジネスを行う企業は現れているが、海外の勢いと比べると鈍い。またシェアリングに適しているサービスの選定をしていて、例えば車、駐車場、ドレス、ジュエリーなどの高価で、使用頻度の高くない物がシェアリングで提供しやすいとされている。さらに、シェアリングビジネスの普及には、インターネットによる、供給者と需要者のマッチングが必要不可欠としている。この研究では、日本でシェアリングビジネスが浸透しない原因として、日本人は新品への気持ちが強いという事、インターネットで取引を成立させることへの不安、他人とものを共有することへの抵抗などがあげられるとしている。

二つ目の、「低密度居住地域における交通制約者の移動手段としてのライドシェアの可能性」は、低密度居住地に住む交通制約者の移動手段の保護を目的として、ライドシェアの可能性に着目している。海外でのライドシェアの事例、日本の相乗りサービスの notteco を取り上げている。notteco は、商売ではなく、相乗りサービスで、掲示板を用いて行き先をマ

<sup>6</sup> 「トヨタ、米Uberに出資」日本経済新聞 2016 年 5 月 25 日 夕刊第 1 面

<sup>7</sup> 全国自動車交通労働組合総連合会「危険な白タク ライドシェアの合法化は許せません」(2016 年 2 月掲載・6 月改訂) [http://www.jikosoren.jp/check/sirotaku/sirotaku.html] (最終検索日: 2016 年 9 月 20 日)

<sup>8</sup> 酒井治 (2015) 「日本におけるシェアリングビジネスの課題」『法政大学キャリアデザイン学部紀要』 12 号, pp. 117-132

<sup>9</sup> 佐々木邦明・二五啓司・山本理浩・四辻裕文 (2013) 「低密度居住地域における交通制約者の移動手段としてのライドシェアの可能性」『社会技術研究論文集』 Vol. 10, pp. 54p-64p

ッチングし、車をシェアし、ガソリン代を割り勘にする、というものである。またライドシェアの事例から見て、ライドシェアを導入するためには、利用者と供給者が十分にいる事、利用者が必要な時に、供給者が出発地点に存在する事、供給者のインセンティブが必要であるという事があげられている。この研究では、交通空白地域に対するアンケート調査などにより、ライドシェアの潜在的な供給者、需要者の上手いマッチングを行うことができれば、ライドシェアの導入適正は低くないという事、ライドシェアの利用者の抵抗感、会員登録など第三者を介した認証の制度などで解消することが必要だとわかっている。

以上のように先行研究では、日本においてライドシェアを導入する障壁、過疎地域におけるライドシェアに着目している。それに対し本稿では、ライドシェアによって、タクシー業界への脅威の対応としてタクシーと地域的なすみわけを提案すること、自助寄りの共助によって無駄なくモビリティを確保することを目標としている。

## 第2章 実地調査

---

### 第1節 新経済連盟ヒアリング

2016年7月24日に新経済連盟へのインタビューを行った<sup>10</sup>。この団体は政府の規制改革会議等で、遊休資産を有効活用することによるシェアリングエコノミー（共有型経済）のひとつとして、自家用車によるライドシェアの日本での解禁を主張している<sup>11</sup>。今回のヒアリングではライドシェアを推進するべきとする立場の当団体になぜライドシェアを解禁すべきと考えるのかということについて、お話を伺うことができた。

その前に、新経済連盟が提言しているライドシェアとは一体どのようなものかについて記す。

まず挙げられるのはIT技術を活用したプラットフォームを介在させることにより、自分の車の空き座席を提供してお金を得たいドライバーと運送サービスを利用したい利用者をスムーズにマッチングさせるということである。ドライバーと利用者双方がアプリを自分のスマートフォンにダウンロードし、それを用いてマッチングを行うのである。それにより、利用者は簡単にドライバーを探し、逆にドライバーは簡単に利用者を探すことができるようになり、容易に配車が可能という利便性の高いサービスを提供する。加えて、自家用車を保有している一般人はプラットフォームにより、簡単に運送サービスの提供者となれる。しかも、運送サービスの提供を行いたいときのみプラットフォームによるマッチングを受け

---

<sup>10</sup> 2016年6月27日に我々4名が新経済連盟を訪問させていただき、新経済連盟の小木曾様、藤井様、蒔田様にお話を伺いました。

<sup>11</sup> 新経済連盟「シェアリングエコノミー活性化のための具体的提案を提出しました」（2015年10月30日）  
[[http://jane.or.jp/topic/detail?topic\\_id=457](http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=457)]（最終検索日：2016年9月20日）

ることができる。これにより、柔軟な供給が可能なのである。海外ではすでに Uber 社などがスマートフォンのアプリを提供することによりこのようなライドシェアが行われているが、当団体は上に挙げたようなライドシェアを想定している。

次に、当団体がなぜライドシェアを解禁すべきと考えているのかについて記す。

まず挙げられるのは経済効果が生まれるという点である。座席使用率の向上による渋滞の緩和により、生産性を大きく向上させることができ、それが多額の経済効果につながるとしている。また、ライドシェアにより移動がしやすくなることで、外出先での消費が増えることなどによる経済効果も見込まれるとする。後者に関しては約 3.8 兆円もの経済効果が生まれると試算している。

2つ目は、空き時間の有効活用による一億層活躍社会の実現に資することができるという点である。ライドシェアではアプリなど、IT を用いたプラットフォームにより、乗客とドライバーのマッチングが短時間で容易に行われる。そのため、ライドシェアではドライバーはいつでも好きな時間に働くことが可能である。その結果、わずかな時間も働くことで時間を有効活用することができ、人々がより柔軟な働き方をすることができるようになる。

3つ目は、都市部の人々のモビリティ向上に貢献するという点である。都市部では短距離移動の需要がかなり多いとみられているが、既存のタクシーは価格面などで使いづらいと考えている人が多く存在すると思われる。しかしライドシェアを導入することにより、手軽に配車をすることができ、タクシーのみよりも待ち時間が減少する効果が見込める。さらに、タクシーよりも安く利用することができることもされ、都市部の人々のモビリティの向上に資することができる。

4つ目は、交通空白地域でのモビリティ確保に貢献するという点である。現在、日本では地方の人口が減少し、タクシー会社などの地域からの撤退が相次ぎ、公共交通の選択肢が存在しない地域が増えている。今後もさらにペースを上げてそのような地域が増えていくことが予想されている。そのような地域では、自家用車によるライドシェアという選択肢により、少しでも地域のモビリティを確保することにつなげることができる。また、地方では車社会であるため、多くの住民がライドシェアの潜在的な供給者になりうる。

5つ目は観光、特に外国人向けの観光振興につながるという点である。海外では多くの地域で Uber などのライドシェアサービスが展開されている。そのため、日本で Uber などのライドシェアサービスが解禁されれば、外国人観光客は、普段自分が海外で使用しており操作に慣れているアプリで、日本でライドシェアサービスを使うことができる。また日本では 2020 年に東京オリンピックが開催される。その際には、非常に多くの外国人観光客が日本を訪れることが予想される。ただ、それによる交通サービスの需要の増加は一時的かつ急激なものとなるため、そこでライドシェアが果たす役割は非常に大きいものである。

このように、日本におけるライドシェア解禁には多くのメリットがあるというお話を伺うことができた。

## 第2節 全国ハイヤー・タクシー連合会ヒアリング

2016年7月5日、全国ハイヤー・タクシー連合会へ、ライドシェア反対派の意見を聞きに実際に訪問し、インタビューを行った。「国民の安全を脅かすとともに地方創生の担い手である地域公共交通の存続を危うくする「ライドシェア」と称する白タク行為を断固阻止する決議」、多様なニーズに応じた地域公共交通、タクシー業界のライドシェアに対する考え、シェアリングエコノミーを巡る政府の動き等について説明をして頂いた<sup>12</sup>。

### ・Uber 運行実験について

2015年2月中旬、福岡市でUberがライドシェア実験を行った。これは自家用車を使うものである。これは白タク行為であり、これを自交総連が法律違反ではないかと訴えたところ、国土交通省に道路運送法違反との指導を受け中止となった。これに対してライドシェア解禁賛成派の新経済連盟は、「シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備」という名目で、インターネットを利用した白タク行為を合法化するため、道路運送法を改正し、ライドシェアを全国で解禁するよう繰り返し提案した<sup>13</sup>。

新経済連盟の提案は、ライドシェアの事業者が運行に関する責任を負わない仕組みが最大の問題点である。このような要望は、道路運送法、道路交通法、労働基準法などの様々な法令を遵守し、安全の確保のために費用をかけ安全・安心な輸送サービスを提供する地方公共交通機関であるタクシー業界への脅威となる。

これらの動きに対し、タクシー業界では、バス業界と共に、交通空白地域における乗り合いタクシー、スマートフォンを利用したタクシー配車の促進、UD(ユニバーサルデザイン)タクシー・妊婦応援タクシー・育児支援タクシー・観光タクシーの充実などの、地方の交通権を守り、高齢化社会における多様なニーズに応じた取り組みを普及・拡大させていけば、ライドシェアを導入する必要はなくなる。

### ・多様なニーズに応える地域公共交通機関

タクシー業界では、先述の通り、多様なニーズに応じた新しいサービスの提供を開始している。そのいくつかを紹介する。

乗り合いタクシーとは、タクシー車両を使った乗り合いの公共交通機関で、主にバスが運行できない過疎地域で運行されている。乗り合いタクシーには、バスのように定時・低路線で運行する路線定期型、これらを定めず事前予約によって運行するデマンド型乗り合いタクシーがある。

<sup>12</sup> 2016年7月5日、全国ハイヤー・タクシー連合会に伺いました。

<sup>13</sup> 国民の安全を脅かすとともに地方創生の担い手である地域公共交通の存続を危うくする「ライドシェア」と称する白タク行為を断固阻止する決議(案) 2016年6月23日

スマートフォンのアプリによる配車は、GPS 機能を使い、乗車位置を把握し、効率的に乗客を迎えに行くことができる。ライドシェアの長所であるスマートフォンのアプリで簡単に配車できる仕組みがタクシーでもできるようになりつつあるということだ。

妊婦応援タクシーとは、事前に登録した妊婦が、陣痛が始まった場合に専門の研修を受けた乗務員が、かかりつけの病院まで送るサービスである。定期検診などの際にも妊婦が安心して利用することができる。滋賀県のゆりかごタクシーがこの例である。

便利タクシーは、時間の余裕がない人、外出が困難な人に、買い物の代行、病院の予約などのサービスを提供するタクシーである。

このように、タクシー業界では、ライドシェアに対抗するための様々な新しい、質の良い、より便利なサービスの提供を開始している。

#### ・タクシー運転手の労働環境

現在、タクシー運転手の労働環境は良いといえるものではない。拘束時間は、隔日勤務の場合、1 勤務につき 18 時間(そのうち休憩 3 時間)で、一日おきに明け休がある。1 勤務の拘束時間が他の職業よりとても長いのである。賃金水準は、近年タクシー自体の台数を減らしたことにより少しずつ増えてはいるが、全産業男性労働者の平均年収を 200 万円以上下回る、厳しい状況だ。

#### ・シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備

新経済連盟の「シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備」の要望に基づき、規制改革会議が行われた。新経済連盟の具体的な要望は、「持ち家やマイカーなどの遊休資産の活用を阻害する可能性がある規制を洗い出し、それに対する必要な措置を検討し、実施する。」というものだ<sup>14</sup>。

規制改革は、まずは民泊のルール作りの協議から始まった。民泊サービスとは、住宅を活用した宿泊サービスの提供の事である。これについては、旅館・ホテル側と政府側の決着がついたため、現在、規制改革会議はライドシェア解禁に力を入れている。安倍総理は、日本を世界の中で成長させていくためにも、今後更にギアを上げて規制改革を進めていく、との発言をしており、この発言により規制改革の基本的な方針が示された。

#### ・国家戦略特区諮問会議

第 16 回国家戦略特別区域諮問会議で、安倍総理は日本を訪れる外国の方々の滞在経験をより便利で快適なものにするために、「過疎地域等での観光客の交通手段として自家用自動車の活用を拡大する」、との発言をした<sup>15</sup>。また、「第 20 回国家戦略特別区域諮問会議で安

<sup>14</sup>内閣府「第 45 回規制改革会議」(2015 年 5 月 18 日)

[<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kaigi/meeting/2013/committee3/150518/item2-1-4.pdf>] (最終検索日：2016 年 9 月 20 日)

<sup>15</sup>首相官邸「第 16 回国家戦略特別区域諮問会議(議事要旨)」(2015 年 10 月 20 日)

倍総理は、観光客が過疎地域における交通手段として、自家用自動車による有償の運送サービスを利用できるようになる」、との発言をした<sup>16</sup>。

石破国家戦略特別区域担当大臣は、これらの流れについて、「白タクを解禁するわけではないからタクシー運送事業者は安心してほしい。地方に住む人の交通権を確保することが目的である。運送事業者とは話し合いをし、理解を得ながら進めていきたい。」という勇み足な発言をした<sup>17</sup>。

2016年5月26日、京丹後市丹後町で、自家用車による有償運送を過疎地などで認める国土交通省の特例制度に基づき、住民や観光客を事前登録したドライバーが有償で運送する「ささえ合い交通」が始まった。これは、Uberのシステムを利用したスマートフォンのアプリで配車を行うもので、スマートフォンのアプリを利用した配車は全国初である。タクシー業界としては、京丹後市のような実証実験が成功例となることによって、ライドシェアが地方、さらには都会にまで広がっていくことを懸念している。

・ライドシェア推進派(新経済連盟、産業競争力会議、政府部内検討会議)の予想される今後の動き

今後、産業競争力会議が大きな力を持つと考えられる。新経済連盟に所属する楽天の三木谷社長が、シェアリングエコノミーの推進について主導している場面が多くみられる。タクシー業界としてはライドシェアの解禁を中止に追い込まなければならない。

安倍総理は秋口までにはライドシェアに関する具体的な制度に関する提案を一通り出すだろう。しかしオリンピックがあるためすぐには決まらなないと考えられる。1年くらいかけてタクシー業界を含め全体で話し合い、詳細を決めていくことになるのではないかと。

・ライドシェア反対派(全国ハイヤー・タクシー連合会)の今後の動き

全国ハイヤー・タクシー連合会としては、国土交通省や警察庁に粘り強く説明をして、ライドシェアの安易な解禁は危険である、という事を理解してもらえるように努める。その活動は労働組合や個人タクシーとも共同で行っていく。地方自治体にもライドシェアの危険性を説明していき、自治体が安易な導入をしないように働きかけていきたいと考えている。

以上のように、全国ハイヤー・タクシー連合会では主に、ライドシェアの最大の問題点は、Uberなどの事業者が運行に関する責任を負わない、という安全面に関する事であり、今後のライドシェア解禁賛成派の動きは、国会の委員会審議、政府部内の会議、産業競争力会議を見ていけばわかる、という事を伺った。また、タクシー業界ではライドシェア解禁に向け

[<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/dai16/shidai.pdf>] (最終検索日: 2016年9月20日)

<sup>16</sup>首相官邸「第20回国家戦略特別区域諮問会議(議事要旨)」(2016年3月2日)

[<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/dai20/gijiyoushi.pdf>] (最終検索日: 2016年9月20日)

<sup>17</sup>首相官邸「石破国家戦略特別区域担当大臣記者会見要旨」(2016年3月2日)

[<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/dai20/kaiken.pdf#search=%27%E7%9F%B3%E7%A0%B4%E5%9B%BD%E5%AE%B6%E6%88%A6%E7%95%A5%E7%89%B9%E5%88%A5%E5%8C%BA%E5%9F%9F%E6%8B%85%E5%BD%93%E5%A4%A7%E8%87%A3%E8%A8%98%E8%80%85%E4%BC%9A%E8%A6%8B%E8%A6%81%E6%97%>]

た動きに対して、より便利なタクシーの普及や、安易なライドシェア解禁の危険性を示す、という働きかけをしている。ライドシェア解禁に向け、安全確保策や保険の仕組みなどの一通りの具体的な制度の提案は秋口までにされるだろう。

### 第3節 自交総連ヒアリング

タクシー運転手の労働組合である自交総連の書記次長菊池和彦さんにインタビューを実施した<sup>18</sup>。自交総連はライドシェア解禁の動きに対して違法な白タク行為であると批判し、「ライドシェアの合法化に反対する意見書」<sup>19</sup>という文書を発行などで反発している団体である。

今回のインタビューからみえてきた自交総連の主張するライドシェア反対の根拠は大きく6点ある。

自交総連はインターネットを利用した白タク行為での問題点として、①事故が起こっても責任を負わない②安全管理の仕組みが確立されていない③社会保険料を負担しない④高齢者、障害者などの交通弱者に排他的⑤改正タクシー特措法の趣旨を損なう⑥白タク事業者は多額の赤字である上、世界中で禁止されつつある6点を挙げている。

①について、事故が起きた際、ライドシェア運営企業は責任をとらないことを問題視している。実際にアメリカで死亡事故があった際もUberは責任を負わなかったことからライドシェア運営主体の無責任さが露呈した。また保険制度の不十分さがある。ライドシェアの事故の場合、既存の保険では適用外になる可能性や、2016年1月の軽井沢スキーツアーバス事故における事業責任の重大さが明らかとなり、事業主体が責任を負わないライドシェアはその点において非常に危険な存在であるとも指摘している。

②について、タクシーと違ってライドシェアには運転手の安全管理が不十分であると指摘している。タクシー会社には、出勤前の飲酒や健康状態チェックがあり、労働時間の基準による労働者の時間管理も行っている。また車両は年一回の車検と毎月1回の定期点検など厳しい管理によって高い安全性を維持している。日本のタクシーはこのような厳格な管理体制により諸外国と比べ高い水準のサービスを提供できている。

さらにライドシェアはドライバーの安全性に関しても欠如していると指摘。タクシーにはドライブレコーダーや緊急事態を伝えるランプなど危険が生じた場合にドライバーの安全性を担保する機能がある。そのような機能がないライドシェアではドライバーに危険が生じるという問題があると指摘している。実際に日本においてはタクシー内での犯罪が起きた場合にそのような機能があることによってスムーズな状況把握や運転手の安全性の確

<sup>18</sup> 2016年6月29日、自交総連事務局にて書記次長である菊池和彦氏に対面訪問でのインタビューを実施。

<sup>19</sup> 自交総連「ライドシェアの合法化に反対する意見書」(2016年5月9日)  
<http://www.jikosoren.jp/seisaku/2016/rideshare.html>

保に貢献している。

③についてライドシェア運営企業は個人事業主である運転手の社会保険料を負担しておらず、その分料金を安くしていると主張。カリフォルニアではライドシェア運転手が社員としての地位を労働裁判で認められるなど既に社会問題化している。また日本では2016年10月より社会保険料の適用範囲の拡大が実施される中、ライドシェア運転手の増加による社会保険料徴収は新たに問題になるだろうと予測している。

④についてライドシェアを利用するにはスマホが必須で、スマホが使えない、持っていない人は配車できないという排他的な仕組みであり、特に高齢者は利用しにくいものであるとし、またライドシェアは自家用車を使うため車いすの対応ができないと指摘している。その反面タクシーは電話でも配車可能なのでスマホが使えない人も利用でき、福祉車両や妊婦が乗りやすいタクシーもなど利用者に合わせたサービスを提供できている。

⑤について改正タクシー特措法<sup>20</sup>（タクシー運転者の労働条件を改善し、利用者に安全、安心、快適なサービスを提供すべく与野党共同提案の議員立法により成立した）の趣旨を著しく損なうことを懸念している。ライドシェアが導入されることでタクシーとの競争が発生しタクシー業界への悪影響は免れないと主張している。特にライドシェアはタクシーと比べ低価格なためタクシー運転手の収入の減少とそれにとまなう過剰労働など労働条件の悪化などの恐れもある。

⑥についてライドシェアに関する世界の動向として、ドイツでの全面禁止、パリでの大規模デモ、ソウルでの禁止などライドシェア反対の動きが強い。Uberの本社があるアメリカでも州ごとにタクシー労働者の大規模なデモが起こったり、裁判が起こったりと必ずしも円滑にライドシェアが導入されているとは言えない。

以上のような理由からライドシェア解禁反対の動きを強めている。

次に地方での交通空白地帯の問題に対しタクシーはどのような動きをしているのか。確かに日本には鉄道やバス路線、タクシーも十分でない地域もあるそのような地域では自家用車しか移動手段がなく移動手段がなく困っている人がいる。そのような現状を把握したうえでタクシー業界としてはもっとタクシーを活用する動きをしている。具体的には自治体と協力して乗り合いタクシーの運営、介護タクシーの運営を行っている。しかし運営するうえでの問題点としてタクシーは運賃が高いということがある。そこで地方交通のモビリティを確保するには、国や地方自治体が補助金を出して運賃を安くできればタクシーも移動手段も確保できると主張している。

さらに地方でのライドシェア解禁の可能性は全くのゼロであるのかということに関しては、絶対条件として自治体の事業として行うこと。自治体がお金を全部負担して行うことであれば何とか許せるかもしれないと話している。またドライバーの管理についても、本来は二種免がいいが少なくとも数日の実務含めた厳しい講習が必要であると同時に

<sup>20</sup> 内閣府 第34回規制改革会議 資料1-3「改正タクシー特措法（参考資料）」2016年6月6日  
<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kaigi/meeting/2013/wg2/sogyo/140609/item3-4.pdf>

兼業の方の労働時間管理や過剰労働の規制も必要になってくるという。

またライドシェアの安全性を高めるために導入されているレーティングシステムは万能ではないと指摘する。アメリカでは、レーティングでは高評価だったドライバーがUber利用時間以外で銃の連射事件を起こしている。そしてこの仕組みはスマホを通してのみの利用であり、その人の評価の正確性が欠如している。このような不確実性を伴うシステムは危険だということだ。

まとめるとタクシー労働者としてはライドシェアの危険性、ライドシェアが導入されることによるタクシーの売り上げ減を懸念していることがわかった。と同時に交通空白地帯での移動手段の確保には問題意識をもっており、タクシー業界としても取り組んでいる。またその手段としてライドシェアを活用する可能性もゼロではないという考えも持っている。しかしその場合は厳格な安全管理体制や運営主体、責任などの項目で既存のライドシェアとは変える必要があり、世界的に利用されているライドシェアサービスとは少し異なるものとして活用されることになる。

## 第4節 京丹後市ヒアリング

2016年9月1日に京丹後市役所丹後庁舎にて京丹後市職員 野木秀康氏、NPO「気張る！ふるさと丹後町」専務理事 東和彦氏へインタビューを行った<sup>21</sup>。どのような考えのもと「ささえ合い交通」をはじめとした公共交通施策が行われたか、実際にこれらの施策を行ったうえで見えてきた課題などをうかがうことができた。

### ・公共交通の体系について

野木氏の説明によると、後述する200円バスやEV乗り合いタクシー、「支えあい交通」などの取り組みは公共交通の体系を崩さず、活性化するという考えのもと実行されたことが分かった。具体的にいえば、バスや鉄道などの割安運賃の公共交通機関が幹線という形で機能し、これらを補完するのがタクシーやデマンドバスなどのドア to ドア型の交通機関ということである。したがって、幹線たるバスや鉄道が活性化したうえでドア to ドア型の交通機関を推進することが重要であるということである。

また、野木氏によると公共交通の体系を維持することは街づくりにおいて必要な要素であるという。現に、能登地域では鉄道の廃止が進み、代替バスによる外出を強いられるようになり、代替バスの利用頻度にかかわらず住民から町の活気が失われたとの声が大きくなったという事例が存在する。<sup>22</sup>

### ・京丹後市の公共交通について<sup>23</sup>

<sup>21</sup> 野木氏は京丹後市で公共交通係長を務めている。

<sup>22</sup> [宮崎耕輔 高山純一, 2012]を参照

<sup>23</sup> 「京丹後市のさまざまな公共交通施策について」京都市京丹後市役所企画政策課パンフレットを参照。

まず、京丹後市は2005年に峰山町、大宮町、網野町、久美浜町、丹後町、弥栄町の6つの町が合併することにより、誕生した面積約500平方キロメートルの都市である。合併当時の人口は約66000人であり、高齢化率は26・5%であった。また、この時の公共交通空白地域の居住人口は11800人であった<sup>24</sup>。現在は人口が約57000人で高齢化率が34・2パーセントとなり、過疎高齢化が進行している都市であるといえる。そのため、当時の路線バスの利用者は17万人であり、市の運行事業者への補助金額は約8000万円と大きく膨らんでいた。また、民間のタクシー事業者も採算の悪化を受け、平成20年に丹後町地域から、2012年に久美浜町地域から、平成25年に網野町地域から撤退したという。<sup>25</sup>

野木氏によると、このような地域では民間の事業者が参入しても採算が取れることは少ない。したがって、そのまま民間の事業者の参入を期待することができず、行政の補助が不可欠であるという。すなわち、事業者の赤字は避けられないものであるが、それを補てんする行政の補助をいかに減らすかが重要な問題となる。また、行政の負担をなるべく軽くしながら公共交通空白地域の居住人口をいかに減らすかが重要な問題となる。

#### ・京丹後市での幹線の活性化

前述の問題を受け、幹線としての公共交通を活性化するために発案されたのが200円バスである。これは、路線バスを200円の定額で運行する路線バスで、今までの距離に応じて高くなる運賃体系を改めたものである。

野木氏によると、2007年、導入に先立って市は市民4874人を対象に大規模なアンケートを実施した。その結果、約33%の市民が200円であれば利用すると答えたという。また、一人当たりの平均運賃を試算すると385円であり、乗客数を2倍以上に増やせば赤字を減らす見込みがたった。それを受け、近畿運輸局との調整を経たのち、2006年に社会実験として200円バスの運行を開始した。市民の乗車運動なども要因となり、2010年には本運行に移行。2012年時点で利用者は2.3倍、運賃収入は1.3倍となり、市の補助金額は当初の見込みの1億800万円から6933万円へと抑制することができたという。また、2014年までに公共交通空白地域の居住人口はこの施策により、5000人に減らすことができたという。

これに加え、幹線の活性化のために市は200円レールという施策も開始。これは65歳以上の乗客が定額200円で鉄道を利用できるようにしたものである。野木氏によると、200円レールを始める前、鉄道の定期利用者は50歳代までの人々を中心に存在し、60歳以上の乗客はほとんどいなかったという。また、700円区間の利用が主だったという。したがって、65歳以上の人々という新規の需要を開拓し、利用者を増やすことに目的を置いた施策であるといえる。この施策を行った結果、損益分岐点が当初の3倍の利用者数であるのに対し、当初の3倍以上の利用者数で推移することとなった。また、経営の上下分離を行い、民間会社による鉄道事業も開始し、経営の効率化を図るとともに200円レールの施策も続いてい

<sup>24</sup> 自宅から最寄りの駅あるいはバス停まで500メートル以上離れている地域のこと。野木氏によると、京丹後市の実情を考慮してこのように定義したという。

<sup>25</sup> ただし、京丹後の「自家用車相乗り構想」の国への提出をうけ、平成28年に復活。

るという。

まとめると、以上の施策は、アンケートで調査した結果をもとに運賃の低下により発生する損失分を超過した需要分で行政の補てん額を減らすことに特徴のある施策といえる。また、これらの施策では需要の実態をアンケートなどの方法で正確に把握したことが乗客増の要因の一つにもなったといえる。

#### ・京丹後市でのタクシーの問題

野木氏によると、前述のとおり、民間のタクシー会社が相次いで撤退してしまったという。また、撤退した理由として①病院の無料送迎バスの充実②福祉有償サービスの充実③代行運行サービスの登場④200 円バスの登場⑤市内で飲み会の機会が極端に減ったことを挙げた。①については、過疎地においては病院の存続も危うい状態であり、ここ数年で利用客を増やそうとサービスを充実させてきていることを挙げた。そのため、タクシーの利用客を奪う形となってしまったという。②についても①と同様に利用客を奪う形となったという。③については、サービスの料金がタクシーよりも割安になるため、これもタクシーの利用客を奪う形となったという。④については、多少の利用客を奪う形にはなったが、影響についてはそれほど大きくないとしている。⑤については、タクシー撤退の一番の要因になったとしている。不景気のあおりなどで飲み会の回数が減り、タクシーにとって稼ぎ時の深夜の利用客が激減したという。したがって、新たな交通難民も発生したという。また、観光客の足がない状態になってしまったという。

これらの問題に関して、丹後町地域ではNPO法人「気張る！ふるさと丹後町」<sup>26</sup>と協力してデマンドタクシーの運行を平成 26 年から開始。網野町、久美浜地域では、EV 乗り合いタクシーの運行を平成 27 年から開始した。

#### ・EV 乗り合いタクシーについて

網野町、久美浜町地域では、丹後町のように公共交通をになう NPO 法人が存在しなかったために市が損失分を補てんするという条件のもと、公募をかけることとした。その結果、路線バスを運営する丹海バスが運行主体となり、2015 年から運行を開始した。乗車場所は網野町・京丹後市全域、豊岡市内の市街地周辺となっている。久美浜町地域となり、降車場所はそれに加え、運賃は網野、久美浜町地域であれば 500 円定額、旧町域ごとに 250 円かかる体系となっている。野木氏によると、道路運送法上、この乗り合いタクシーは路線バスということとなり、タクシーの一般的な運賃体系に沿ったものではない。したがって、乗り合いタクシーという名称の割に運賃が安いというイメージを市民に植え付けることに成功したという。また、「人」の輸送に加え、小荷物運行、買い物代行、見守り代行など「サービス」や「モノ」の運行も可能にするなど、需要を増やす取り組みも行っているという。(2015 年に国から通達を発出)

<sup>26</sup> 2009 年に地元有志を中心に組織化。丹後町地域でのデマンドバスと「ささえ合い交通」の運行主体となっている。

#### ・デマンドバスについて

デマンドバスは市営という形をとっているが、NPO が運行委託される形となっている。また、運賃は上限 200 円と定められ、火木土曜日に丹後町内の旧間人中地域を中心の「豊栄竹野線」、月水金曜日に旧宇川中地域を中心の「宇川線」での運行という形をとっている。なお、運行のダイヤは前日までに携帯電話に連絡をうけた東氏が作成という形をとっている。

デマンドバスは 8 割の稼働率となり住民の人気もあるというが、東氏によるとデマンドバスには長所と短所が存在するという。まず、長所として事務所がいないことが挙げられる。デマンドバスの運行は東氏の携帯電話を媒介として行われるために事務所を借りなくて済むという。短所として要予約制のため、当日乗れない場合が発生するという。したがって、観光客の足となることが難しいという。また、路線バスをうんえいする丹海バスと地域公共交通会議<sup>27</sup>での合意が難しいことから旧間人中地域と旧宇川中地域での乗り入れができないという。また、管理者側からも乗り入れは難しいという。しかし、デマンドバスには地域住民からの根強い人気があり、二地域間での乗り入れを期待する声大きいという。このような問題点を受け、導入されたのが「ささえ合い交通」であるという。

#### ・「ささえ合い交通」について

「ささえ合い交通」は自家用車を運送に用いる点で共通であるが、法制上、公共交通空白地有償運送<sup>28</sup>にあたるもので、公共交通空白地有償運送とは実施主体が NPO であること、ドライバーの安全確認が義務付けられている点で、ライドシェアとは異なるものであり、条件付き認可で合法とされているものである。

まず、ささえ合い交通の安全面について触れたい。東氏によるとドライバーは運行管理者、代務者含めとの対面点呼を義務付けている。点呼の項目は、主にドライバーの体調面などについてであり、これを間人地域で 2 か所。宇川地域にて 1 か所で行っているという。また、事故が起こった場合の保険については、ドライバーの任意保険（対人対物は無制限）と NPO 活動に対する 2 次的保険の二つに加入しており、安全性の確保に努めているという。ドライバーの安全面について一種免許保有者については国交省認可の講習を義務付けているという。また、ドライバーの選定に関しては安全運行かつボランティア精神にあふれることを要件としながら東氏が声をかけて選定をしているとのことである。したがって、ドライバーと乗客はほとんど顔見知りの場合が多いそうである。

次に、運行のフォーマットについてである。運行に関して、上記のことに加え配車をかける際に Uber のアプリケーションを用いているのが「ささえ合い交通」の特徴である。野木氏によると、Uber のアプリケーションは全世界で標準化が進んでいるために採用に踏み切ったという。また、このアプリケーションは多言語に対応しているために外国人の旅行客にも対応がやすく、ドライバーの透明性も十分に確保されているという。

<sup>27</sup> 地域の公共交通にかんする官民の主体が集って、地域の輸送サービスについて話し合う会議のこと。

<sup>28</sup> 2015 年に法改正され、現地住民以外の人も運べるようになった。

しかし、東氏によると新たな課題も大きく分けて4つあるという。一つ目が主に高齢者を中心にスマートフォン利用者が少ない点である。これに関して、東氏は丹後町でスマートフォン教室の開催をして普及を図るとともに配車サポーターを設置して配車の代行を図りたいとしている。二つ目が他の町内に行くときに帰りの配車がかけられないということである。これについては当分他社のタクシーを使ってもらうことで対応してもらっているとのことである。三つ目が高齢者を中心にクレジット決済を嫌うひとが多いとのことである。これについては代わりの人がクレジット決済をしたのち、決済をした人に現金を持って行ってもらう形で対応したいと東氏は考えている。四つ目が200円バスとくらべての割高感である。タクシーとくらべると半額近く割安だが、200円バスと比べると、運賃に10倍の差が出る場合もあるという。五つ目にほかにこのような運行を行うNPOが現れるかということである。東氏によると、市の補助金は「ささえ合い交通」についてはでておらず、わずかな収入しか入らないとのことである。

ただし、「ささえ合い交通」に期待することとして東氏は緊急時の用事に役立つこと、観光客の足として機能することによって交流人口の増加を見込めることを挙げている。前者についてはバス停まで歩けなくなった老人を「ささえ合い交通」で病院に運んだなどの事例も報告されているようである。後者については、前述の多言語機能によって対応もしやすいとしている。また、野木氏によると車両購入などのコストがさがる、自由にいつでも働けるとのことで持続可能な交通として「ささえ合い交通」に期待しているとのことである。また、「ささえ合い交通」に関して、時代を先取りした形となるが「一発目」の取り組みとして根気よく取り組み続けたいとのことであった。

以上のように、京丹後市では200円の定額の路線バス、EV乗り合いタクシー、上限200円のデマンドバスの交通体系を崩さずに、交通空白地帯に住む人々の移動手段を確保するためにささえ合い交通を導入した。また、京丹後市で行われているささえ合い交通は一般的にいうライドシェアとは異なり、既存の法律の範囲内で行われていて、対面点呼や保険加入など安全管理が徹底されている。ささえ合い交通は緊急時に役に立つことや観光客の足になる事が期待されているが、高齢者のスマートフォン利用が少ないこと、高齢者はクレジット決済を嫌う事などの課題もある。



写真1 ささえ合い交通利用の様子

\*筆者が撮影



写真2 京丹後市ヒアリングの様子

\*筆者が撮影

## 第5節 ヒアリング結果まとめ

ライドシェア導入賛成派(新経済連盟)の主な賛成理由は解禁にすることによる経済効果、1億総活躍社会の実現、過疎地における交通手段の確保、観光客の移動手段、など多くの可能性があることを挙げている。また、導入反対派(全国ハイヤー・タクシー連合会、自交総連)の主な反対理由は、安全性や事故、保険の問題である。またタクシー業界では、ライドシェアに対抗するサービスの提供を開始しつつある。実際都市部ではタクシーの配車アプリにより配車の効率化が進められている。しかし、ライドシェアの利便性については認めており、交通手段が乏しい過疎地域において、自治体が費用を負担し行うならライドシェア導入の可能性もゼロではないと考えている。

Uberのシステムを利用している京丹後市では、公共交通空白地有償運送の制度に従って「ささえ合い交通」を行っているが、これは実施主体がNPOであり、ドライバーの安全確認(対面点呼)が義務付けられている、という点でライドシェアとは大きく異なる。ここでは、既存の公共交通では網羅することのできない地域の交通を補う役割としてささえ合い交通が導入されている。病院に行く途中で歩けなくなった老人がささえ合い交通を使い病院に行けた、という事例も存在し、緊急の用事に貢献できる、というライドシェアの可能性が示されている。

以上のヒアリングの結果から、ライドシェアは利便性に関して優れていることは共通認識としてあることがわかった。また既存の法律の枠組みの中でライドシェアの仕組みを利用できるということがわかった。しかし反対派からすると安全性の問題やタクシーとの教護問題が存在しており日本におけるライドシェア導入の障害となっている。

したがって日本においてもライドシェアを解禁できる可能性はあり、それを実現するためにはタクシー業界への配慮、安全性問題への配慮が必要である。以下では日本においてもライドシェアが可能な地域を考察している。

## 第3章 分析

---

### 第1節 地域を限定したライドシェア解禁の提案

ライドシェア解禁に反対する方々へのインタビューなどから、ライドシェアを解禁する場合、その地域のタクシー会社や運転手が強く反対するだろうということが予想された。そのため、現在の日本でライドシェアを仮に解禁する場合は既存のタクシー業者などに十分

配慮したうえで行わなければならないことは言うまでもない。しかしその一方、主に地方部では人口減少が進み、タクシー・バス・電車などの相次ぐ撤退や、それを穴埋めするための運行事業者への赤字補助やコミュニティバスの運行などで自治体が拠出する補助金の額が増えているという現状がある。このように、主に地方部における交通空白地域の拡大により、様々な悪影響が出ているなか、ライドシェアの解禁はそのような状況を打開するための大きなツールとして機能しうると考える。

ただ、全国すべての地域で一斉にライドシェアの解禁を行うと、既存のタクシー業者に対し、極めて大きな悪影響が及ぼされる。そのため我々は、タクシー業者への悪影響の総量をできるだけ少なくしつつ、交通空白地域における移動手段確保という目的を果たすため、地域を限定したライドシェアの解禁を提案したい。

## 第2節 ライドシェア解禁区域となる条件の検討

ライドシェア解禁区域となる条件を検討するにあたり、参考にしたのはタクシーの運送実績である。タクシーはドア to ドア型の運送サービスであり、自分で歩いて長い距離を移動することが困難な高齢者にとっては非常に重要な交通手段だからである。そのため、既存のタクシー台数では地域全体を満足にタクシー運送がカバーできていないような地域でライドシェアを解禁し、ドア to ドア型の交通手段を補完していくべきであると考ええる。

タクシーの運送実績を考慮するにあたり、「営業区域ごとのタクシー台数」と「営業区域ごとの道路実延長」を利用した。まず、タクシーの営業区域について説明する。これは法令によって定められており、全国を約 630 の区域に分けている。タクシーは営業区域の登録を行い、その区域外で客を乗せ、その客を区域外で降ろすことは禁じられている。タクシーに関する情報は営業区域ごとにまとめられているため、我々は国土交通省に情報公開請求を行い、タクシー営業区域ごとのタクシー台数のデータを入手した。また、道路実延長とは、高速自動車国道を除く道路の総延長から重用延長、未供用延長及び渡船延長を除いた延長であり、一般の道路の延長のことである。これについては総務省のホームページより入手した。<sup>29</sup>

次に、タクシー1台当たりの道路実延長が、タクシーによる運送サービスが十分にいきわたらせることができると考えられる数値より上回る場合に、ライドシェア解禁区域とする。

国土交通省(2013)<sup>30</sup>より、公共交通空白地域となる目安として 1km という距離が挙げられ

<sup>29</sup> 総務省統計局『政府統計の総合窓口「統計でみる市区町村のすがた 2016」<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?bid=000001073038&cycode=0> (2016年11月9日)

<sup>30</sup> 国土交通省総合政策局公共交通事業部「地域公共交通の現状等について」<http://www.mlit.go.jp/common/001011383.pdf> (2016年11月9日 最終閲覧)

る。また、不動産公正取引協議会連合会(2016)<sup>31</sup>では、徒歩による所要時間は80mあたり1分かかるものとして計算するよう定めている。ここから、一般の成人が1km歩くのに一般には12.5分かかるものと推定する。ただ、今回提案するライドシェアの地域を限定した目的となる対象は高齢者であるため、高齢者の歩くスピードを考慮する必要がある。田井中(1999)<sup>32</sup>によると、高齢女性は若年女性に比べて43および46%歩くスピードが遅いという。ここから、高齢者の歩行スピードは若年者よりも45%遅いと推定する。以上より、高齢者は1km歩くのに約22.7分かかると推定することができる。

我々は交通空白地域の目安である1kmに高齢者が徒歩で到達するのにかかる時間より、タクシーを呼んだ際の待ち時間が長い場合には、タクシーはその運送サービスを区域全体に十分に行き渡らせることができていると考える。そのため、タクシーがその区域の道路に均等に配置してある場合、どの場所にも配車依頼から22.7分以内で到着できる最大の「タクシー1台当たりの道路実延長」を推定し、その値よりも高い営業区域はライドシェア解禁区域とする。国土交通省(2012)<sup>33</sup>より、信号待ちや交通渋滞による停止を含む、全国における自動車の平均速度は約37.94km/hである。また、22.7分は約0.38時間である。これらの値から、 $37.94 \times 0.38 \times 2 = 28.83$ となるので、タクシーが区域全体を満足以カバーできる1台当たりの道路実延長の最大値は28.83kmである。この数字以上の1台あたり道路実延長となる場合にはライドシェア解禁区域とする。その一覧は次章「政策提言」に掲載する。

## 第4章 政策提言

### 第1節 ライドシェア導入によるモビリティ確保

現状として、日本において少子高齢化が進み、タクシーなどが採算悪化などの理由で撤退し、ドア to ドア型の交通手段がない地域が増えると予想される。(実際、2013年に京丹後市の丹後町、久美浜、網野地域からタクシーが相次いで撤退するという事例もある。)そこで現在、導入の議論が活発になっているライドシェアを活用してその課題の解決を図ろうというのである。具体的には、採算が取れないなどの問題によって、タクシーが撤退しまう

<sup>31</sup> 不動産公正取引協議会連合会「不動産の公正競争規約」<http://www.rftc.jp/kiyak/pdf/kiyak.pdf> (2016年11月9日最終閲覧)

<sup>32</sup> 田井中幸司(1999)「高齢女性の歩行速度と体力」<http://www.juntendo.ac.jp/hss/albums/abm.php?f=abm00007460.pdf&n=1998-11.pdf> (2016年11月9日最終閲覧)

<sup>33</sup> 国土交通省(2012)『全国道路・街路交通情勢調査「交通速度整理表」』<http://www.mlit.go.jp/road/census/h22-1/data/pdf/syuukei05.pdf> (2016年11月9日最終閲覧)

地域のマッピングを行い、ライドシェアを導入すべき地域を決定してタクシーとライドシェアのすみ分けを図ることである。

その具体的な基準として、タクシー特定地域および準特定地域を除いたうえで<sup>34</sup>タクシー1台あたりの道路実延長が28.83 km以上である地域をライドシェア解禁地域<sup>35</sup>とし、ライドシェアを導入することとする。なぜなら、これらの地域では、タクシーが少ないと判断でき、モビリティの確保が十分にできていないと判断できるからである。先の基準に当てはめたところ全国で420市町村(109991.84 km<sup>2</sup>)が該当した。これは全市町村数の約4分の1、国土の約30%を占める。

よって、これらの地域ではモビリティ確保のためにライドシェアの仕組みを用いたモビリティを提供する必要がある、その仕組みを導入すべきである。

---

<sup>34</sup> これらの地域では、タクシーの数が多すぎるためにタクシーの減車政策が行われている。

<sup>35</sup> 交通空白地域の定義、高齢者の歩く速さなどをもとに策定した。

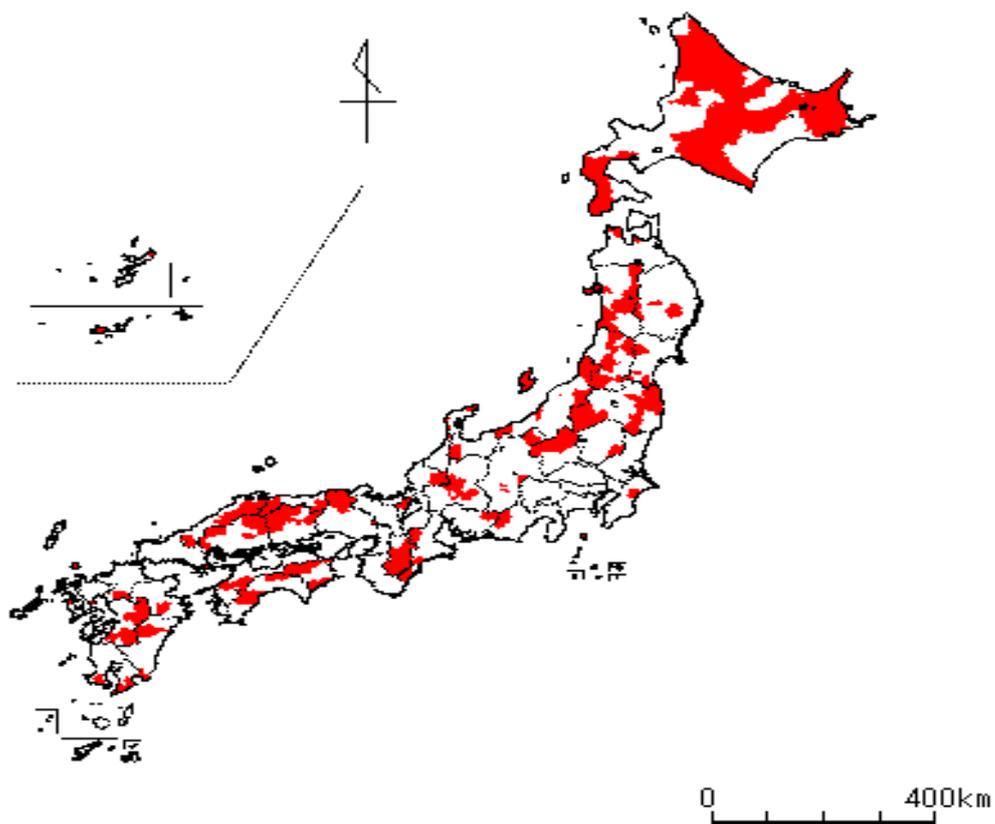


図1 ライドシェア解禁地域マップ

【出典】「MANDARA」より筆者作成

図1は全国のライドシェア解禁地域を赤く塗りだした図である。

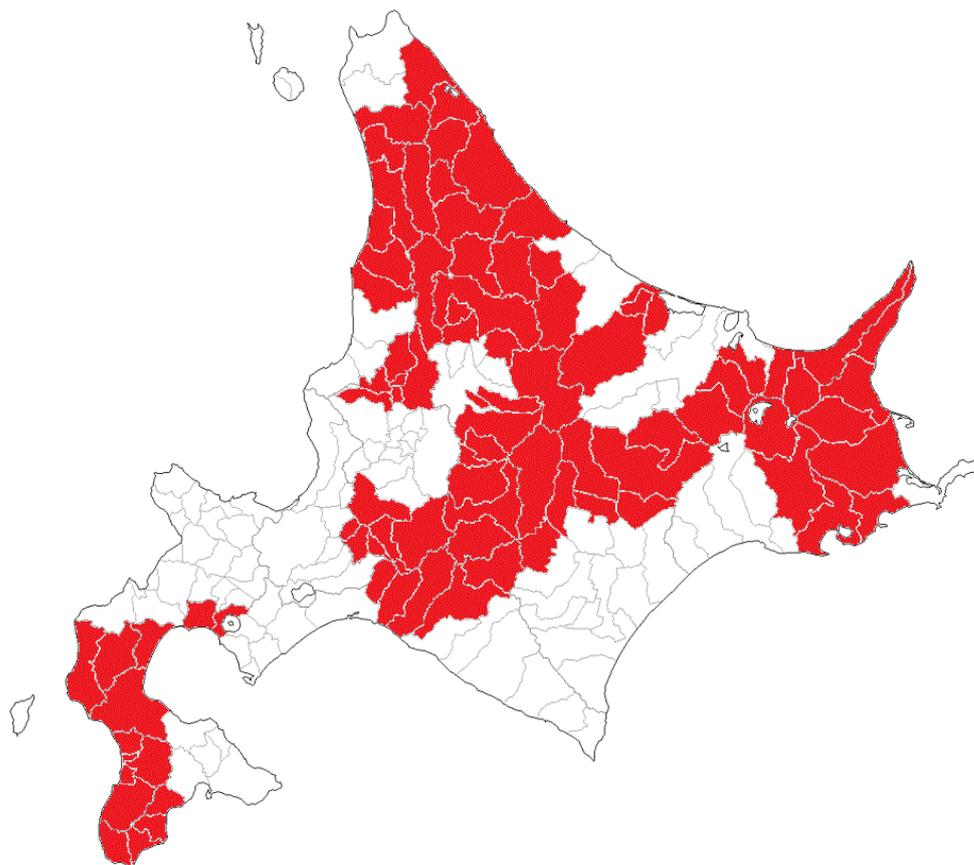


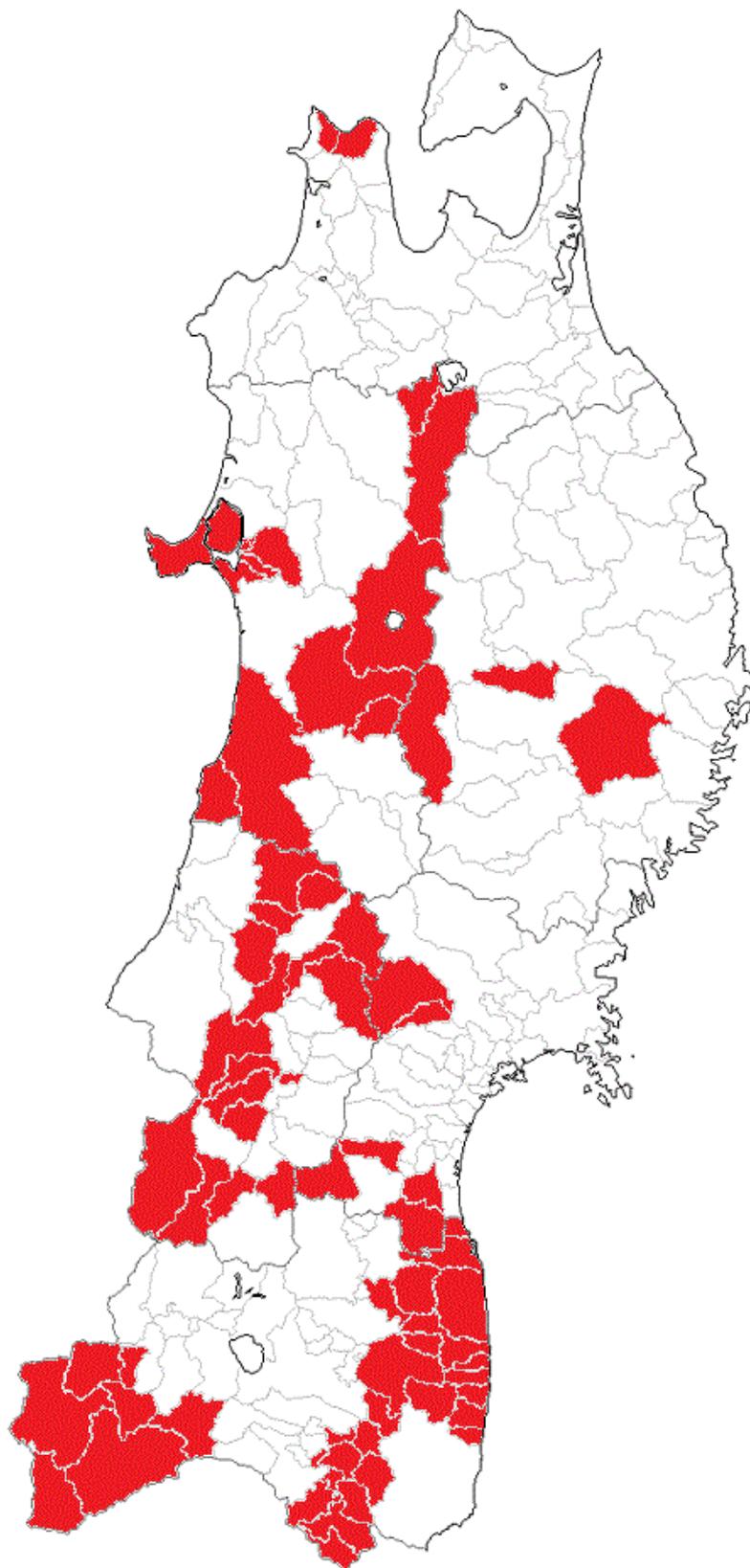
図2 ライドシェア解禁地域（北海道）

【出典】「Craft MAP」より筆者作成

図2は図1より北海道を切り出した図である。

【該当市町村】

遠軽町 湧別町 士別市 和寒町 剣淵町 斜里町 清里町 小清水町 別海町 中標津町 標津町 羅臼町 深川市 妹背牛町 秩父別町 雨竜町 北竜町 沼田町 幌加内町 大空町 美幌町 津別町 江差町 上ノ国町 厚沢部町 乙部町 八雲町 せたな町 今金町 長万部町 新冠町 新ひだか町 浦河町 様似町 えりも町 知内町 木古内町 松前町 福島町 富良野市 南富良野町 占冠村 美瑛町 上富良野町 中富良野町 下川町 名寄市 美深町 音威子府村 中川町 夕張市 由仁町 長沼町 栗山町 南幌町 豊浦町 洞爺湖町 滝上町 興部町 西興部村 雄武町 浜頓別町 中頓別町 枝幸町 猿払村 苫前町 羽幌町 初山別村 遠別町 天塩町 幌延町 足寄町 陸別町 本別町 厚岸町 浜中町 標茶町 弟子屈町 上川町 愛別町 東神楽町 東川町 士幌町 上士幌町 鹿追町 新得町 清水町 安平町 厚真町 むかわ町 日高町 平取町



**図3 ライドシェア解禁地域マップ（東北地方）**

【出典】「Craft MAP」より筆者作成

図3は図1より東北地方を切り出した図。

【該当市町村】

外ヶ浜町 今別町 紫波町 遠野市 西和賀町 角田市 加美町 色麻町 蔵王町 七ヶ宿町  
丸森町 大仙市 仙北市、美郷町 鹿角市 男鹿市 潟上市、井川町 八郎潟町、五城目町 大  
潟村 由利本荘市 にかほ市 小坂町 小国町 飯豊町 白鷹町 尾花沢市 高畠町 川西町  
西川町 朝日町 大江町 中山町 最上町 舟形町 真室川町 金山町 大蔵村 戸沢村  
鮭川村 南相馬市 飯館村 相馬市 新地町 二本松市 広野町 檜葉町 富岡町 大熊町  
双葉町 浪江町 川内村 葛尾村 棚倉町 矢祭町 塙町 鮫川村 石川町 浅川町 古殿  
町 玉川村 平田村 田村市 小野町 南会津町 下郷町 只見町 檜枝岐村 三島町 金  
山町 昭和村

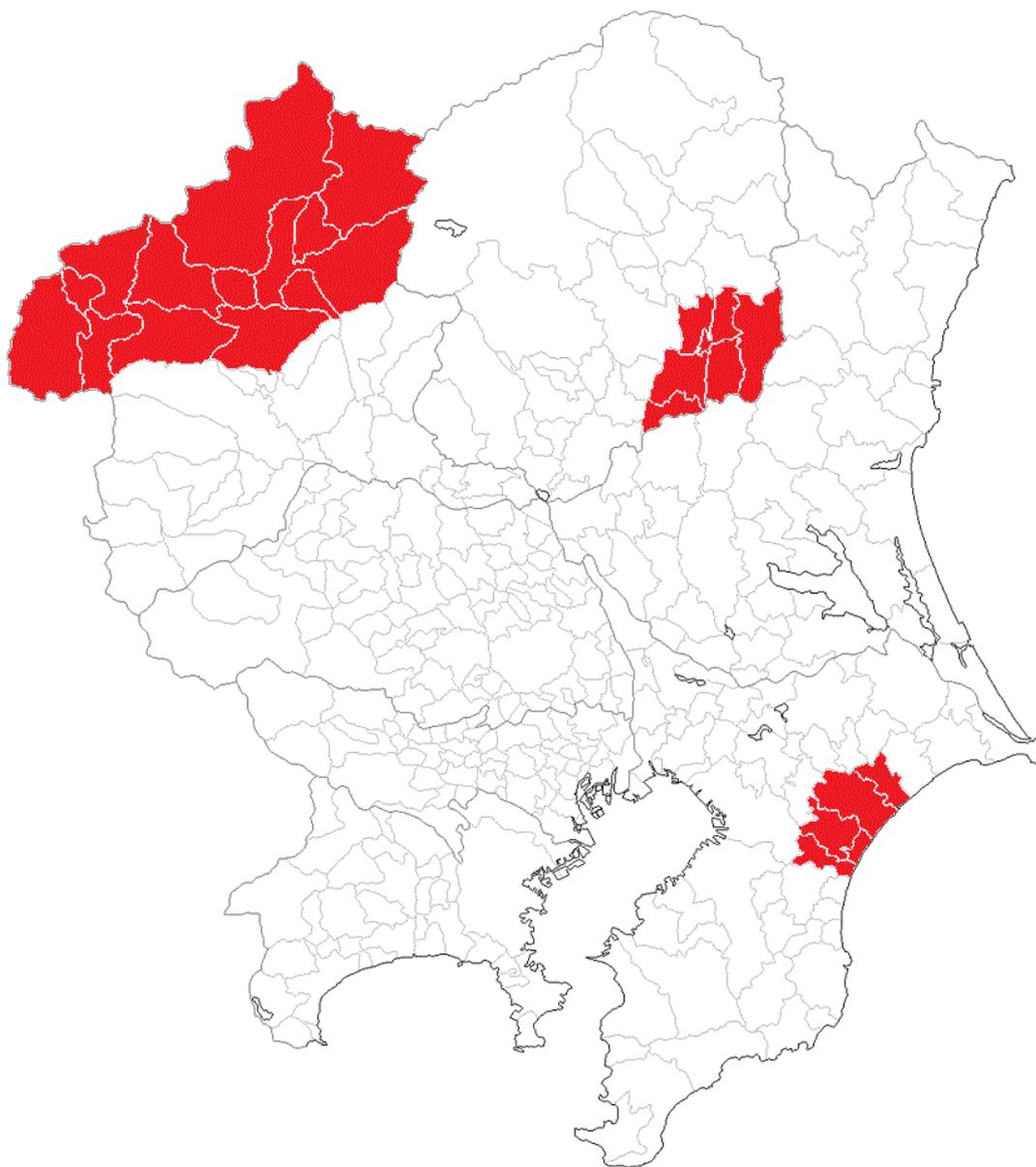


図4 ライドシェア解禁地域マップ (関東地方)

【出典】「Craft MAP」より筆者作成

図4は図1より関東地方を切り出した図。

【該当市町村】

真岡市 芳賀郡益子町 茂木町 市見町 芳賀町 沼田市、みなかみ町 利根郡川湯村  
昭和村 片品村 渋川市 吾妻郡東吾妻町 高山村 中之条町 長野原町 草津町 嬬恋  
村 東金市 山武市 大網白里市 山武郡九十九里 横芝光町 大島 父島

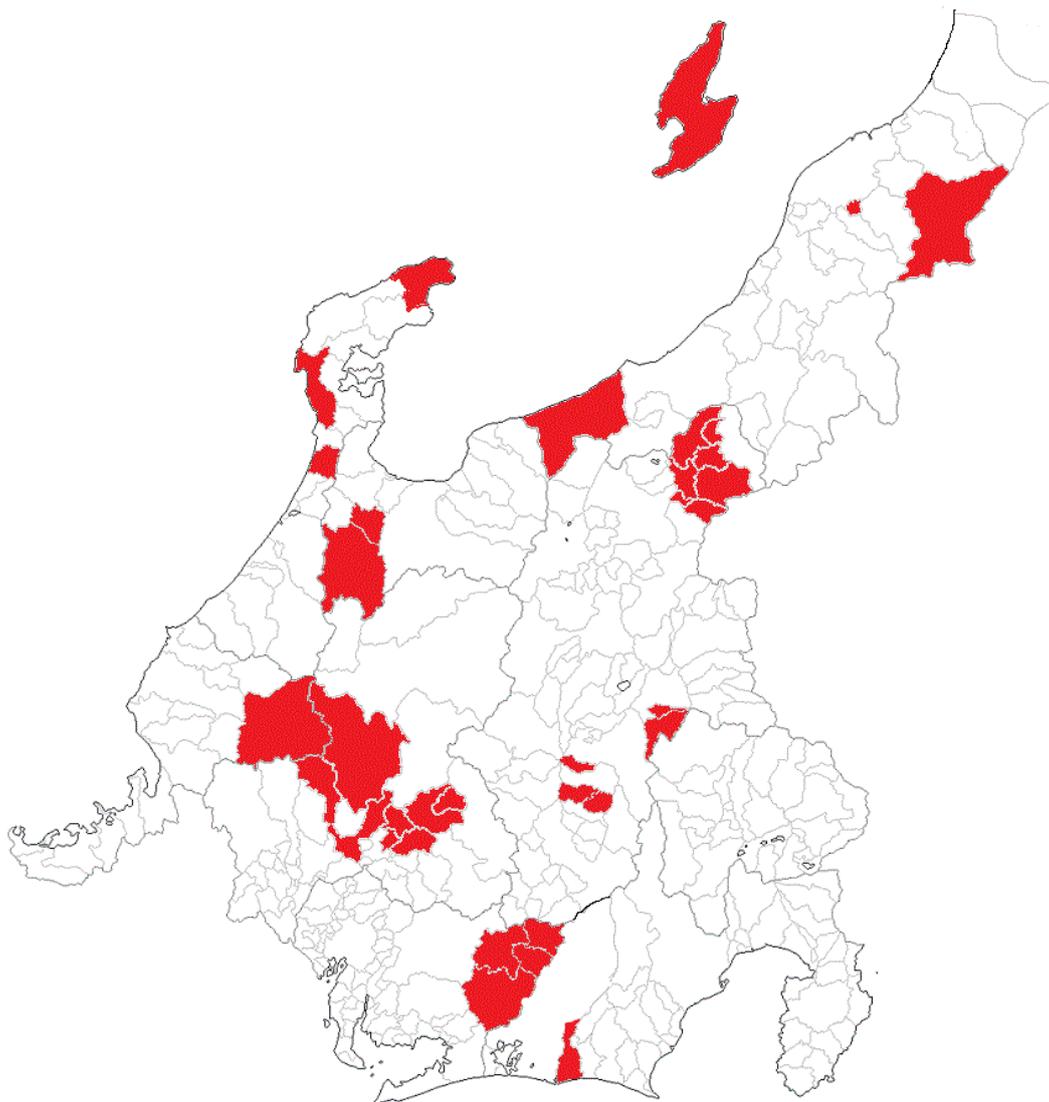


図5 ライドシェア解禁地域マップ (中部地方)

【出典】「Craft MAP」より筆者作成

図5は図1より中部地方を切り出した図。

【該当市町村】

糸魚川市 田上町 佐渡市 阿賀町 砺波市、南砺市 珠洲市 羽咋郡志賀町 羽咋郡宝達志水町 大野市 中野市 小布施町 高山村 飯山市 宮田村 飯島町 中川村 富士見町 原村 山ノ内町 木島平村 野沢温泉村 郡上市 加茂郡 (川辺町、七宗町、八百津町、白川町、東白川村) 北設楽郡 (設楽町、東栄町、豊根村)

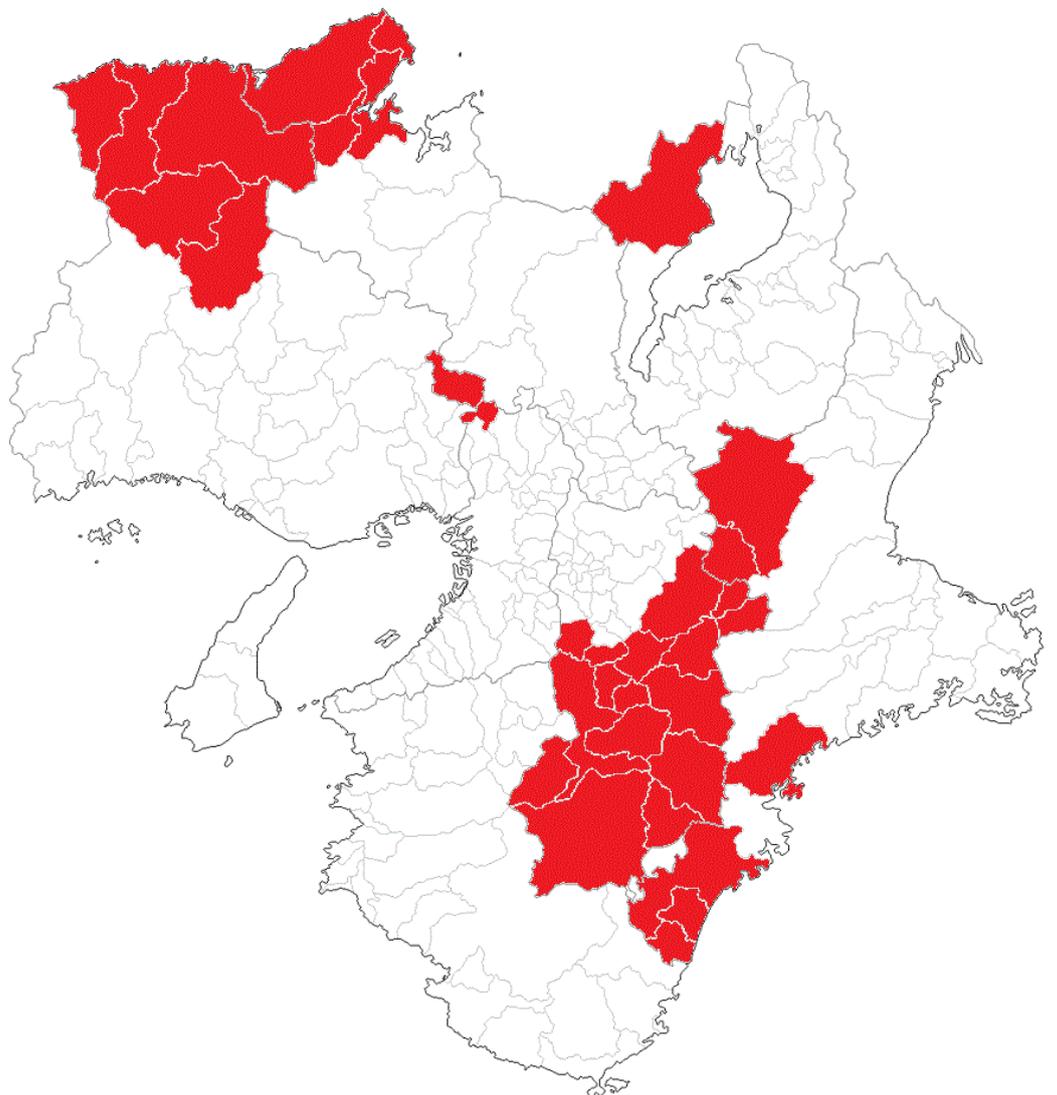


図6 ライドシェア解禁地域マップ (近畿地方)

【出典】「Craft MAP」より筆者作成

図6は図1より近畿地方を切り出した図

【該当市町村】

名張市 伊賀市 紀北町 熊野市 御浜町 紀宝町 高島市 宮津市 京丹後市 与謝郡  
(伊根町、与謝野町) 豊能町 豊岡市 養父市 朝来市 美方郡(香美町、新温泉町) 御  
所市 五條市 宇蛇市 曾爾村 御杖村 吉野町 大淀町 下市町 黒滝村 天川村 野  
迫川村 十津川村 下北山村 上北山村 川上村 東吉野村

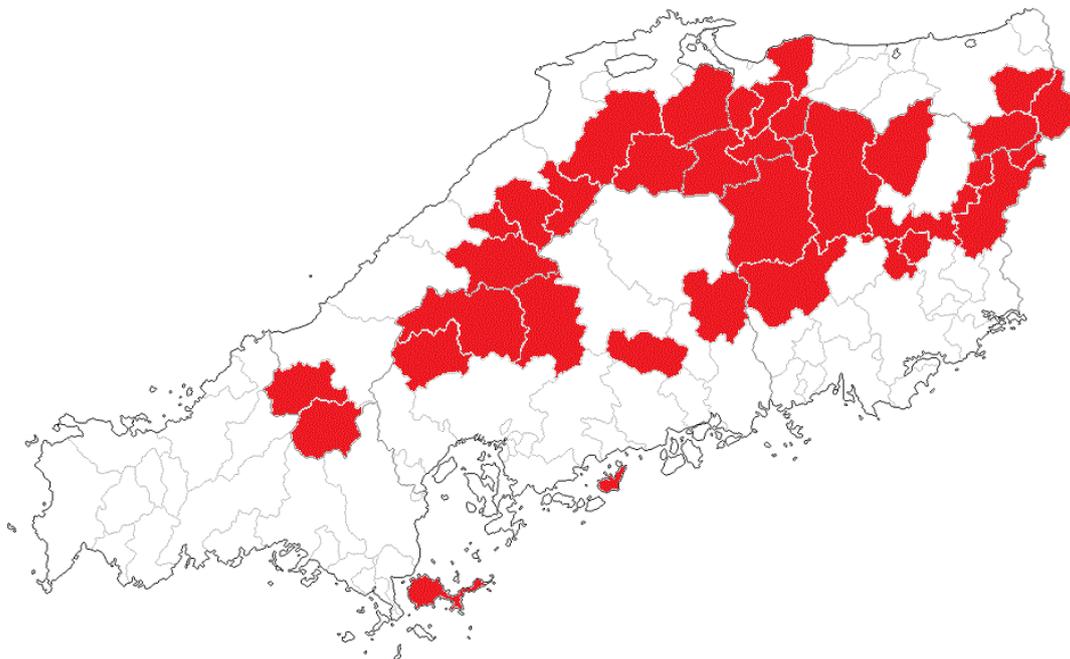


図7 ライドシェア解禁地域マップ (中国地方)

【出典】「Craft MAP」より筆者作成

図7は図1より中国地方を切り出した図

【該当市町村】

南部町 伯耆町 大山町 日野町 日南町 江府町 八頭町 若桜町 智頭町 安来市  
奥出雲町 雲南市 飯石郡飯南町 美郷町 邑智町 川本町 津和野町 吉賀町 高梁市  
真庭市 真庭郡新庄村 勝央町 奈義町 新見市 鏡野町 美作市 英田郡 粟倉村 美  
咲町 久米南町 世羅町 庄原市 安芸太田町 北広島町 神石高原町 大崎上島町 周  
防大島町

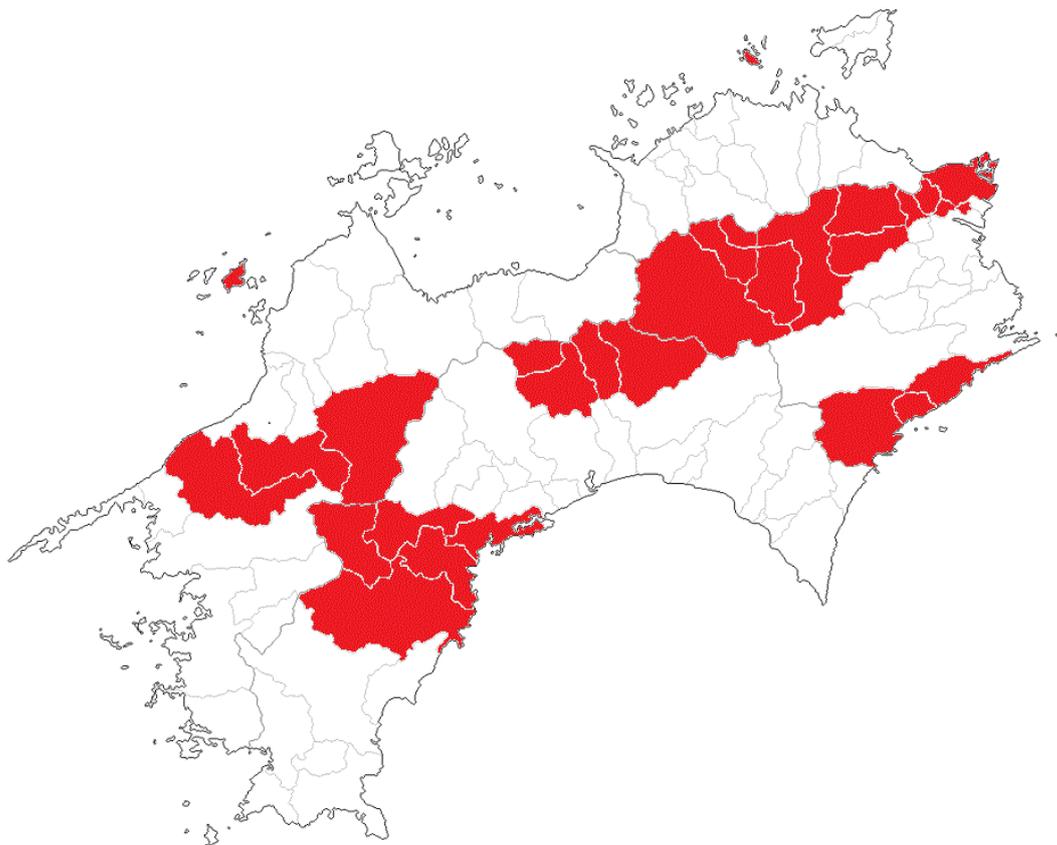


図8 ライドシェア解禁地域マップ（四国地方）

【出典】「Craft MAP」より筆者作成

図8は図1より四国地方を切り出した図

【該当市町村】

鳴門市 阿波市 板野郡松茂町 北島町 藍住町 板野町 上坂町 吉野川市美馬市 美馬郡つるぎ町 三好市 三好郡東みよし町 海部郡美波町 牟岐町 海陽町  
香川郡直島町 大洲市 喜多郡内子町 上浮穴郡久万高原町 旧温泉郡中島町 須崎市  
高岡郡中土佐町 梶原町 津野町 四万十町 長岡郡本山町 大豊町 土佐郡土佐町 大川村

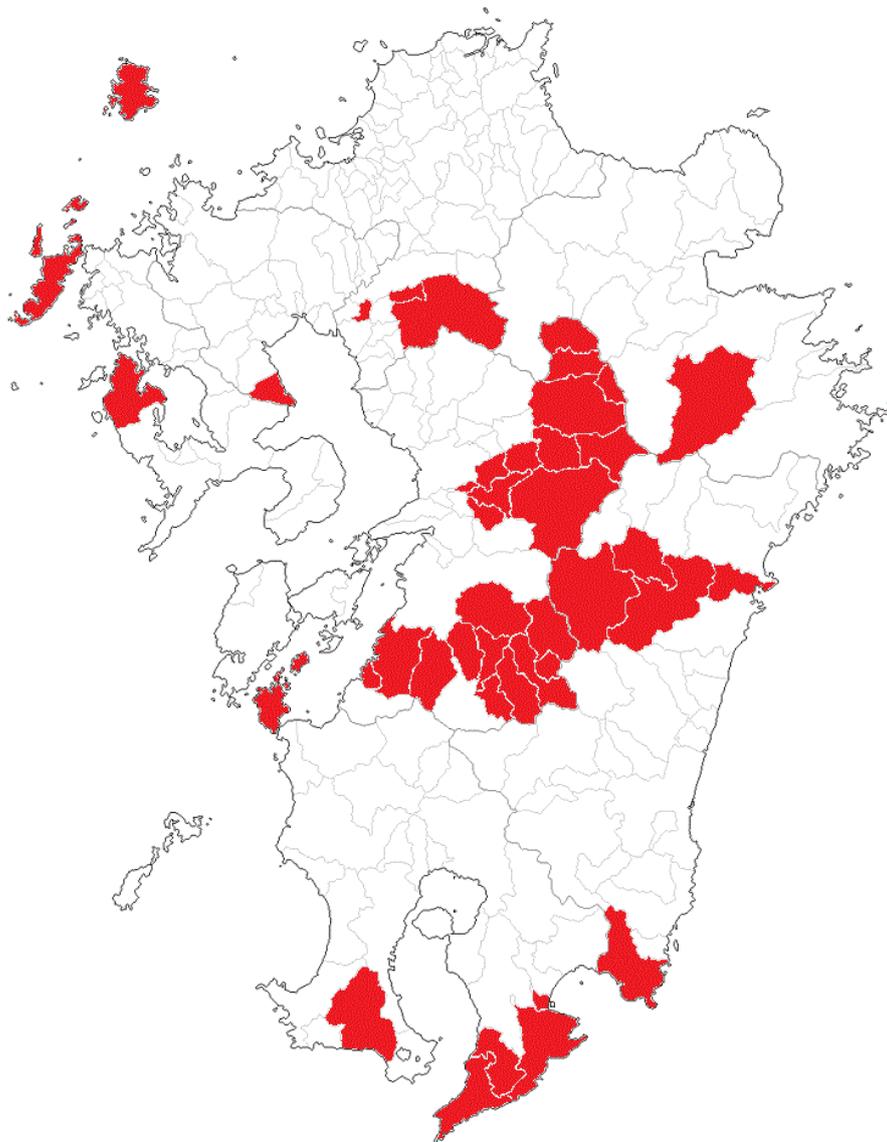


図9 ライドシェア解禁地域マップ (九州地方)

【出典】「Craft MAP」より筆者作成

図9は図1より九州地方を切り出した図

【該当市町村】

八女市 広川町 大木町 太良町 西海市 壱岐市 平戸市 阿蘇市、阿蘇郡(南小国町、小国町、産山村、高森町、西原村、南阿蘇村) 球磨郡(錦町、多良木町、湯前町、水上村、相良村 五木村、山江村、球磨村、あさぎり町) 葦北郡(葦北町、津奈木町) 上益城郡(御船町、嘉島町、益城町、甲佐町、山都町) 豊後大野市 串間市 門川町 諸塚村 椎葉村 美郷町 肝属郡(東串良町、錦江町、南大隈町、肝付町) 長島町 南九州市

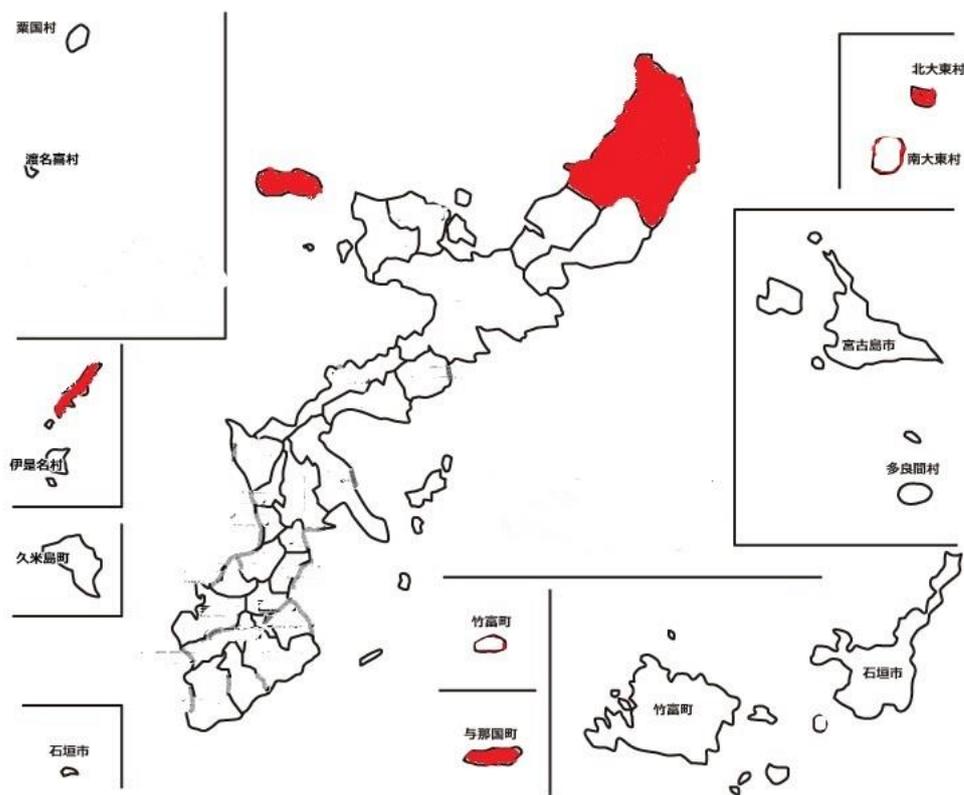


図10 ライドシェア解禁地域マップ（沖縄県）

【出典】「素材 Library.com」より筆者作成

図10は図1より沖縄を切り出した図

【該当市町村】

伊江村 伊平屋村 国頭村 与那国町 北大東村

ライドシェア特区一覧		
都道府県	営業区域	市町村名
北海道	遠軽圏	遠軽町 湧別町
	士別圏	士別市 和寒町 剣淵町
	斜里圏	斜里町 清里町 小清水町
	中標津圏	別海町 中標津町 標津町 羅臼町
	深川圏	深川市 妹背牛町 秩父別町 雨竜町 北竜町 沼田町 幌加内町
	美幌圏	大空町 美幌町 津別町
	檜山圏、八雲圏	江差町 上ノ国町 厚沢部町 乙部町 八雲町 せたな町 今金町 長万部町
	静内圏	新冠町 新ひだか町 浦河町 様似町 えりも町
	松前圏	知内町 木古内町 松前町 福島町
	富良野圏	富良野市 南富良野町 占冠村 美瑛町 上富良野町 中富良野町
	名寄圏	下川町 名寄市 美深町 音威子府村 中川町
	夕張圏	夕張市 由仁町 長沼町 栗山町 南幌町
	洞爺湖圏	豊浦町 洞爺湖町
	西紋別圏	滝上町 興部町 西興部村 雄武町
	枝幸圏	浜頓別町 中頓別町 枝幸町 猿払村
	羽幌圏	苫前町 羽幌町 初山別村 遠別町 天塩町 幌延町
	足寄圏	足寄町 陸別町 本別町
	厚岸川上圏	厚岸町 浜中町 標茶町 弟子屈町
	上川圏	上川町 愛別町 東神楽町 東川町
	清水圏	士幌町 上士幌町 鹿追町 新得町 清水町
勇払圏	安平町 厚真町 むかわ町	
門別圏	日高町 平取町	
青森県	東津軽郡	外ヶ浜町、今別町
岩手県	紫波郡	紫波町
	遠野交通圏	遠野市
	和賀郡	西和賀町

宮城 県	角田市	角田市
	加美郡	加美町 色麻町
	刈田郡	蔵王町 七ヶ宿町
	伊具郡	丸森町
秋田 県	大曲市+仙北郡	大仙市、仙北市、美郷町
	鹿角市	鹿角市
	男鹿市+南秋田郡	男鹿市、潟上市、井川町、八郎潟町、五城目町、大潟村
	本荘市+由利郡	由利本荘市、にかほ市
	鹿角郡	小坂町
山形 県	西置賜郡B	小国町 飯豊町
	西置賜郡A	白鷹町
	尾花沢市	尾花沢市
	東置賜郡	高島町 川西町
	西村山郡A	西川町 朝日町 大江町
	東村山郡A	中山町
	最上郡	最上町 舟形町 真室川町 金山町 大蔵村 戸沢村 鮭川村
福島 県	原町交通圏+相馬交通圏	南相馬市 飯館村 相馬市 新地町
	二本松交通圏	二本松市
	双葉郡	広野町 檜葉町 富岡町 大熊町 双葉町 浪江町 川内村 葛尾村
	東白川郡	棚倉町 矢祭町 塙町 鮫川村
	石川郡	石川町 浅川町 古殿町 玉川村 平田村
	田村郡	田村市 小野町
	南会津郡	南会津町 下郷町 只見町 檜枝岐村
	大沼郡	三島町 金山町 昭和村
栃木 県	芳賀・真岡交通圏	真岡市、芳賀郡益子町、茂木町、市見町、芳賀町
群馬 県	沼田・利根交通圏	沼田市、みなかみ町、利根郡川湯村、昭和村、片品村
	渋川・吾妻交通圏	渋川市、吾妻郡東吾妻町、高山村、中之条町、長野原町、草津町、嬭恋村
千葉	山武・東金交通圏	東金市、山武市、大網白里市、山武郡九十九里町、横芝光町

県		
東京都	大島	大島
	父島	父島
新潟県	糸魚川市（旧：糸魚川市A）	糸魚川市
	南蒲原郡（Aを削除）	田上町
	佐渡市	佐渡市
	東蒲原郡	阿賀町
富山県	砺波市A、砺波市B・南砺市	砺波市、南砺市
石川県	珠洲市	珠洲市
	羽咋郡B	羽咋郡志賀町
	羽咋郡A	羽咋郡宝達志水町
福井県	大野市（旧大野郡和泉村を除く）+大野市（旧大野郡和泉村）	大野市
長野県	中野市	中野市
	上高井郡	小布施町 高山村
	飯山市	飯山市
	上伊那郡B	宮田村
	上伊那郡C	飯島町、中川村
	諏訪郡A	富士見町、原村
	下高井郡	山ノ内町 木島平村 野沢温泉村
岐阜県	郡上市	郡上市
	加茂郡（川辺町、七宗町、八百津町、白川町、東白川村）	加茂郡（川辺町、七宗町、八百津町、白川町、東白川村）
	北設楽郡	北設楽郡（設楽町、東栄町、豊根村）

三重 県	伊賀交通圏	名張市 伊賀市
	北牟婁郡	紀北町
	熊野市(旧南牟婁郡 紀和町を除く)、熊 野市(旧南牟婁郡紀 和町に限る)南牟婁 郡	熊野市 御浜町 紀宝町
滋賀 県	湖西交通圏	高島市
京都 府	丹後交通圏	宮津市、京丹後市、与謝郡（伊根町、与謝野町）
大阪 府	豊能郡	豊能町
兵庫 県	但馬交通圏	豊岡市、養父市、朝来市、美方郡（香美町、新温泉町）
奈良 県	金剛交通圏+大台交 通圏	御所市 五條市 宇蛇市 曾爾村 御杖村 吉野町 大淀 町 下市町 黒滝村 天川村 野迫川村 十津川村 下北 山村 上北山村 川上村 東吉野村
鳥取 県	西伯郡	南部町、伯耆町、大山町
	日野郡	日野町、日南町、江府町
	八頭郡	八頭町、若桜町、智頭町
島根 県	安来市	安来市
	仁多郡	奥出雲町
	雲南交通圏	雲南市、飯石郡飯南町
	邑智郡	美郷町、邑智町、川本町
	鹿足郡	津和野町、吉賀町
岡山 県	高梁市	高梁市
	真庭交通圏	真庭市、真庭郡新庄村
	勝田郡	勝央町、奈義町
	新見市	新見市
	苫田郡	鏡野町

	美作交通圏(旧：美作市)	美作市、英田郡西粟倉村
	久米郡	美咲町、久米南町
広島県	世羅郡	世羅町
	庄原市	庄原市
	山県郡	安芸太田町 北広島町
	神石郡	神石高原町
	豊田郡	大崎上島町
山口県	大島郡	周防大島町
徳島県	鳴門交通圏＋西部交通	鳴門市、阿波市、板野郡松茂町、北島町、藍住町、板野町、上坂町、吉野川市美馬市、美馬郡つるぎ町
	三好交通圏	三好市、三好郡東みよし町
	海部交通圏	海部郡美波町、牟岐町、海陽町
香川県	香川郡直島町	香川郡直島町
愛媛県	大洲交通圏+上浮穴交通圏	大洲市、喜多郡内子町、上浮穴郡久万高原町
	松山市(旧温泉郡中島町)	旧温泉郡中島町
高知県	高幡交通圏	須崎市、高岡郡中土佐町、梶原町、津野町、四万十町
	嶺北交通圏	長岡郡本山町、大豊町、土佐郡土佐町、大川村
福岡県	八女市	八女市
	八女郡	広川町
	三潞郡	大木町
佐賀県	藤津郡	太良町
長崎県	西海市	西海市
	壱岐市	壱岐市
	平戸市	平戸市
熊本県	阿蘇交通圏	阿蘇市、阿蘇郡(南小国町、小国町、産山村、高森町、西原村、南阿蘇村)
	球磨郡	球磨郡(錦町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、

		山江村、球磨村、あさぎり町)
	葦北郡	葦北郡（葦北町、津奈木町）
	上益城郡	上益城郡（御船町、嘉島町、益城町、甲佐町、山都町）
大分県	豊後大野市	豊後大野市
宮崎県	串間市	串間市
	東臼杵郡	門川町 諸塚村 椎葉村 美郷町
鹿児島県	肝属郡	肝属郡（東串良町、錦江町、南大隈町、肝付町）
	出水郡	長島町
	南九州市	南九州市
沖縄県	伊江島	伊江村
	伊平屋島	伊平屋村
	国頭村	国頭村
	与那国島	与那国町
	北大東島	北大東村

表1 ライドシェア解禁地域一覧

【出典】「タクシー年鑑」 ハイタク問題研究会 よりデータ引用

## 第2節 ライドシェアの問題点・課題の克服

また、それに加えヒアリングなどを通して浮かび上がってきたライドシェア導入についての課題が二つある。安全性を確保した仕組みづくりと過疎地などにおけるスマートフォン使用率向上の課題である。

まず、現状としてタクシー業界を中心にライドシェア導入に反対する意見がみられる。その主な理由として挙げられるのが安全性の問題である。たしかに、しかるべき法規制や安全性を確保した仕組みづくりがなされなければ、いわゆる「白タク」と変わらず、安全性は担保されないものになる。しかし、その安全性に関しては、実際に公共交通空白地有償運送（配車にUberのシステムを活用している）が行われている京丹後市の例や新経済連盟へのヒアリングを参考に、ライドシェアに安全性を担保させたような仕組みを作ることに対応可能だと考えている。それを可能とするのが、ドライバーと車両の安全性を確保した仕組みとインターネットを介したプラットフォームの仕組みである。

プラットフォームについて言えば、運行の際にドライバーに対するレーティングシステム及びバックグラウンドチェックを実施することによって、安全性を確保できるだろう。レーティングシステムは運行ドライバーに対する乗客側の評価を可能にし、乗客に可視化で

きるものであり、乗客への透明性を確保できる。それに加え、評価の悪いドライバーに対して、運行停止の処分を課すことにより安全性を確保できるのである。また、バックグラウンドチェックを実施することによってリアルタイムでのドライバーの管理が可能になり、犯罪を抑止するだけでなく長時間労働をしているドライバー対しても運行を停止することができるのである。また、ドライバーには任意保険の加入、運行主体には運行に関する保険への加入を義務付ける

それに加え、ドライバー選定の基準として乗客とドライバーが顔なじみであることも重視すべきである。こうすることによって、コミュニティによる監視の目をドライバーへ光らせることができるのである。また、公共交通空白地有償運送の枠組みでも義務付けられている認定講習をドライバーに義務付けることによって安全性を確保できるのである。京丹後市では、実際にこれらの取り組みを行っている。

車両についていえば、我が国で車検制度が整備されており、それによって安全性は十分に担保されていると考えられる。それに加え、製造から十年以上たった自動車の運行を禁止することによってさらに安全性を確保できるのである。<sup>36</sup>

二つ目がスマートフォンの普及率の課題である。まず、ドア to ドア型の交通機関がなくなることによって一番不利益を被るのは自家用車を運転できない高齢者や子供であろう。しかし、ライドシェアのプラットフォームを活用するために、GPS や携帯会社の回線が使えるスマートフォンは不可欠なものである。京丹後市でのヒアリングに基づくと、現状では高齢者を中心とした層へのスマートフォンの普及率の拡大は短期的に課題であり、そのために「ささえ合い交通」が利用されていないという話もあった。したがって、スマートフォンの普及率の拡大に向けた施策も考えなければならない。具体的には、京丹後市のヒアリングなどをもとにすると各公共施設などへのスマートフォンの配布や各携帯電話会社と協力してスマートフォン講習の開催などが考えられる。スマートフォンの所持率を高めるだけでなく、実際にスマートフォンを使えるようにすることが重要なのである。また、高齢者のスマートフォン利用率は年度を超えるごとに徐々に増えており、長期的にかなりのスマートフォンの普及が推測されることからライドシェアは長期的にもかなりの数の利用が見込まれると考えられる。<sup>37</sup>そしてこの政策によって、タクシーとライドシェアの地域的なすみ分けを図りつつ、無駄なくモビリティを確保することを目指す。

## おわりに

今回の論文作成にあたって、ご協力いただいた「新経済連盟」、「全国ハイヤー・タクシー連合会」、「自交総連」、「京丹後市役所」、「NPO 法人気張る！ふるさと丹後町」様に深く感

<sup>36</sup> 新経済連盟『シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案』（2015年10月30日）  
[http://jane.or.jp/pdf/detail\\_share20151030.pdf](http://jane.or.jp/pdf/detail_share20151030.pdf)（最終検索日 2016年11月10日）を参考にした。

<sup>37</sup> 総務省『平成27年度通信動向調査』を参照。

謝申し上げます。この論文が日本の交通政策の手助けとなることを願っております。

## 先行研究

---

酒井治 (2015) 「日本におけるシェアリングビジネスの課題」『法政大学キャリアデザイン学部紀要』 12号, pp.117-132

佐々木邦明・二五啓司・山本理浩・四辻裕文 (2013) 「低密度居住地域における交通制約者の移動手段としてのライドシェアの可能性」『社会技術研究論文集』 Vol.10, pp.54-64

宮崎耕輔, 高山純一: 鉄道が廃止された後の地域住民の意識に関する一考察 — のと鉄道能登線廃止におけるケーススタディ —, 農村計画学会誌, 31 巻, 論文特集号, pp. 387-392, 2012 年 11 月.