

## 公明党議員団・視察報告書

日時	令和7年2月21日（金）																		
視察先	東京都新宿区 研修会・午前の部																		
視察項目	① ライドシェアの基礎と課題 ② 「交通空白」解消本部の取り組み ③ ライドシェアは地域公共交通を救うのか																		
視察者	小浦智夫 泉 清秀																		
講師	早稲田大学スマート社会技術融合研究機構電動車両研究所 研究院客員准教授 井原雄人氏																		
視察内容	<p><b>ライドシェアの基礎と課題</b></p> <p>1 自家用有償旅客運送の導入の経緯</p> <p>① 導入の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に、自家用車による有償運送を例外的に許可</li> </ul> <p>② 自家用有償旅客運送制度の創設（2006年道路運送法改正）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の安全や利用者の保護に係る規定を設けることにより、安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進</li> </ul> <p>③ 実態に合わせた法改正・通達（2015年、2020年、2024年）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・過疎地有償運送・市町村有償運送→公共交通空白地域有償運送→交通空白地有償に名称を統一</li> <li>・法定協議会で2か月以上協議が調わない場合は、協議内容を尊重しつつ、首長の判断により実施可能</li> <li>・タクシーが不足する場合に共同輸送（配車）。運送の差額分を利用促進や人材確保などのサービス維持に活用</li> </ul> <p>2 自家用有償旅客運送の現状</p> <p><b>【運行状況】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>定時定路線</th> <th>デマンド</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>サンプル数</td> <td>105団体</td> <td>71団体</td> </tr> <tr> <td>平均利用者数/回</td> <td>4.8人/便</td> <td>2.9人/便</td> </tr> <tr> <td>平均走行距離</td> <td>21km</td> <td>24km</td> </tr> <tr> <td>運送の対価</td> <td>142円/人</td> <td>491円/人</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>19.4%</td> <td>42.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>※中央交通が実施したサンプル調査による推計(平成23年度ベース)</small></p>		定時定路線	デマンド	サンプル数	105団体	71団体	平均利用者数/回	4.8人/便	2.9人/便	平均走行距離	21km	24km	運送の対価	142円/人	491円/人	収支率	19.4%	42.0%
	定時定路線	デマンド																	
サンプル数	105団体	71団体																	
平均利用者数/回	4.8人/便	2.9人/便																	
平均走行距離	21km	24km																	
運送の対価	142円/人	491円/人																	
収支率	19.4%	42.0%																	

視察内容

- 路線バスの撤退による公共交通空白地域の拡大により、団体数・車両数ともに増加
- 撤退した路線の代替であるため、利用者数は少なく、収支率は低い

### 3 タクシー事業の定義と現状

#### 【定義】

旅客が旅客自動車の運転手に乗車の申込みを行い個別契約で旅客輸送を行う公共交通機関

#### 【現状】

なかなか捕まらない

配車に時間がかかる

いくらか分からない

そもそも高い

最も便利な公共交通機関のはずなのに「不安」が理由で使われない

視察内容

## 「交通空白」解消本部の取り組み

「交通空白」解消本部

### 【目的】

○地域の足対策

全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民が利用できる状態を目指す。

○観光の足対策

主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

### 【取り組み状況】



※空白等が 5 か月間で激減した理由は住民同士の互助による輸送（許可登録を要しない輸送）を入れたためによるもの

## ライドシェアは地域公共交通を救うのか

・地域公共交通の再構築（リ・デザイン）

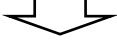


葉の交通（コミュニティバス、タクシー  
デマンド交通、自家用有償運送、日本版ライドシェア）

枝の交通（地方鉄道・地域間幹線バス）

幹の交通（新幹線・航空路、長距離鉄道・都市間高速バス）

・地域公共交通の需要減少は交通事業者の経営努力や自治体からの

<p>視察内容</p>	<p>赤字補填だけでは維持できない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域を守る基盤的サービスである価値を再認識し、利便性向上のための戦略的投資が必要</li> <li>・ 自動運転や MaaS などのデジタル技術の実装やデータの活用による「交通 DX」</li> <li>・ 車両電動化や再エネの地産地消を含めたエネルギーマネジメントによる「交通 GX」</li> </ul> <p style="text-align: center;">   <b>今ある公共交通の利便性・生産性を高める技術</b> </p>
<p>所感</p>	<p>本市はコンパクトシティのため、電車、バス、地域バス、タクシーと公共交通の充実が図られているが、今後高齢化や生産労働人口の減少などの問題を抱えている。</p> <p>ライドシェアの取り組みは、地域公共交通の担い手不足や移動の不足解消に大きく貢献することが期待されているが課題も多く、安全性の確保や料金設定の問題、法規制等あり進めていくためには課題が山積している現状である。また、輸送人員も少なくライドシェアだけでは輸送の問題を解決できない。</p> <p>持続可能な社会を目指すためにも、コロナ渦で大打撃を受けた公共交通事業者の利用促進に努めて参りたいと思った視察であった。</p>