

## 自家用車で送迎し合う仕組み（ライドシェア）の課題について

### 1 自動車を用いた運送形態について

種 類	許可等	運 賃	事業種別	ナンバープレート	運行主体	輸送の安全・利用者保護の措置	運行形態	備 考
一般旅客運送事業 (道路運送法第4条)	許可	認可運賃	一般乗合旅客自動車運送事業	緑	路線バス事業者	有	路線バス・高速バス	
			一般貸切旅客自動車運送事業	緑	観光バス事業者	有	観光バス	
			一般乗用旅客自動車運送事業	緑	タクシー事業者	有	タクシー	
自家用有償旅客運送 (道路運送法第78条)	登録	対価 <sup>※2</sup>	市町村運営有償運送(交通空白)	白	市町村	有	コミュニティバス・町営バスなど	10市町
			公共交通空白地有償運送	白	NPO等 <sup>※4</sup>	有	過疎地有償運送・ボランティアタクシーなど	3市町 <sup>※5</sup>
ライドシェア <sup>※1</sup> (道路運送法適用外)	不要	実費 <sup>※3</sup>	—	白	個人	無	助け合い輸送	1町 <sup>※6</sup>

※1 ライドシェア：道路運送法の許可・登録を要しない運送形態

※2 対価：ガソリン代、道路通行料、駐車場料金のほか、人件費、事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内（タクシーの1/2以下とされている）

※3 実費：ガソリン代、道路通行料、駐車場料金

※4 NPO等：NPO法人、一般社団法人又は一般財団法人、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、営利を目的としない法人格を有しない団体など

※5 3市町：美馬市木屋平地区（NPO法人こやだいら）、上勝町（NPO法人ゼロ・ウェイストアカデミー）、那賀町木沢地区（那賀町社会福祉協議会）

※6 1町：那賀町上那賀地区（那賀町社会福祉協議会の所有するバスを使用）

### 2 ライドシェア（道路運送法の許可又は登録を要しない運送形態）の課題について

- ・ライドシェアによる輸送形態は、道路運送法の許可や登録を要しないため、どの地域においても導入が可能である。
- ・路線バスやタクシーなどの道路運送法の許可を要する運行形態や、コミュニティバスやボランティアタクシーなどの自家用有償旅客運送では対応できない地域における移動手段として期待されている。
- ・一方、ライドシェアは、利用者から収受できる対価は実費に限られることから、利用者と運転手を仲介する仕組みの構築や運営に要する費用の確保が課題であると考えられる。
- ・輸送中の安全を担保する責任の所在が不明確で、事故等が発生した際の責任や補償の主体が曖昧である。
- ・また、既存の路線バスやタクシー、自家用有償旅客運送が地域で運行されている場合、ライドシェアの運賃は安価であることから、既存の事業者と十分に調整し役割分担を明確にしなければ、既存事業者を淘汰する可能性がある。
- ・このため、ライドシェアが導入されたものの短期間で撤退された場合、結果的に地域の移動手段が全て無くなる可能性がある。

### 3 ライドシェアの導入に向けて

- ①導入可能地域の設定（国が検討中の公共交通空白地に類するもの）
- ②運行の持続性の確保を図るための仕組み（実費の範囲の拡大、運行期間の担保など）
- ③輸送の安全と利用者保護に関する責任の所在の明確化（運行管理者制度や自動車保険制度に類するもの）
- ④地域で議論できる仕組み（県や市町村が関与できる制度の創設）

の4点が必要であると考えられる。

### 4 その他

現行の旅客運送制度はほぼ全て国の権限であり、地域の交通施策を実施する責務を負っている自治体は調整が主体となっている。このため、自治体が計画した地域の実情に応じた交通施策の具現化には、自治体にも一定の権限が必要であると考えられる。