

はじめに

アフターコロナでは経済正常化が進み、最近では人手不足などにより、タクシーがつかまりにくいことや、路線バスの減便や廃止などが話題になることが多い。その対策として、昨年、「ライドシェア」が始まったことが新聞やテレビなどで報道された。

我が国では公共交通機関が発達し、他国からも利便性や正確性に対して評価されてきた。今後も、公共交通の利便性を従来のように享受することができるのであろうか。本稿では、地域の足である乗合バス（以下、「バス」と記載）やタクシーの現状を踏まえつつ、埼玉県にも導入されたライドシェアの現状を概観するとともに、今後を展望する。

ライドシェアとは

昨年4月、東京都、神奈川県、愛知県、京都府の4地域でライドシェアが始まったことがニュースなどで報道された。ライドシェアはもともと、欧米などで始まった、一般ドライバーによる自家用車による有料での運送で、アプリ会社が開発したアプリにより、移動希望者とドライバーをマッチングさせるという、シェアリングエコノミーの一形態である。

日本においては、安全輸送に対するニーズが高かったことから、会社やドライバーが厳格に管理されたタクシー以外の、一般ドライバーによる有料での運送は、過疎地などの一部例外を除き、原則として「白タク」行為として違法とされてきた。

昨年4月に導入されたライドシェアはこの考え方を踏襲し、タクシー会社が一般ドライバーを雇用し、タクシー会社管理のもとで運行管理などを行って実施されるもので、欧米などで実施されているライドシェアとは異なり、「日本版ライドシェア」と呼ばれている。ライドシェアにタクシー会社を介在させることで、安全運転や、乗客が犯罪に巻き込まれるリスク防止を図って

いる。

「日本版ライドシェア」導入に至った背景

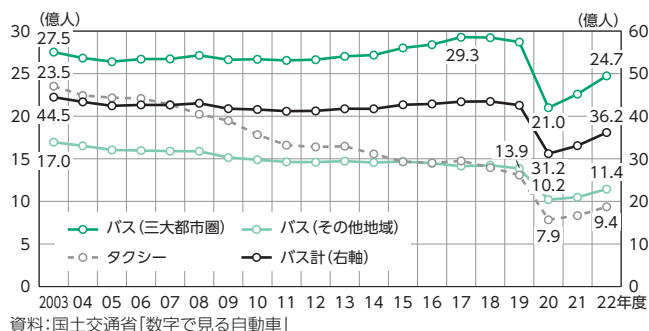
全国のバス・タクシーの輸送人員の推移をみると、三大都市圏（東京・愛知・大阪）以外のバスでは、2003年度の17.0億人から2019年度の13.9億人まで減少し続け、2020年度にはコロナ禍の影響により10.2億人まで減少した。2021年度は増加に転じたものの、2022年度は11.4億人と2003年度の67.1%の水準に留まっている。

三大都市圏のバスでは多少の増減はあるものの、2003年度の27.5億人が2017年度には29.3億人へと増加し、2020年度にはコロナ禍の影響により21.0億人まで減少した。2021年度は増加に転じたものの、2022年度は24.7億人と2003年度の89.8%の水準に留まっている。

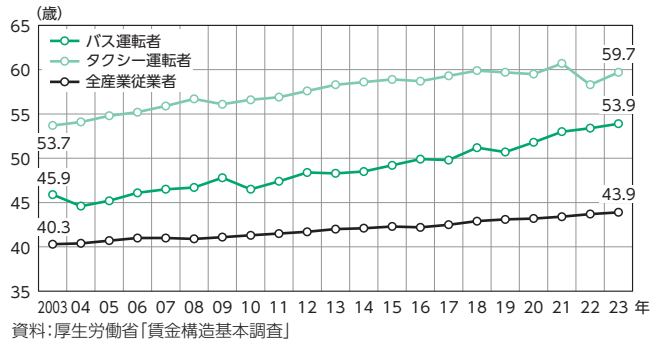
バス全体では、コロナ禍前は三大都市圏の増加もあって、2019年度は2003年度に比べて4.3%の減少にとどまっていたものの、2020年度はコロナ禍の影響により▲29.9%の水準まで落ち込んだ。その後は増加したものの、2022年度は36.2億人と2003年度の81.3%の水準に留まっている。

タクシーの輸送人員の落ち込みはさらに大きい。タクシーの輸送人員は2003年度の23.5億人が、2020年度にはコロナ禍の影響もあって7.9億人まで減少し、その後増加したものの、2022年度は9.4億人と2003年度の40.0%の水準に留まっている。

●バス・タクシー輸送人員の推移(全国)



●バス・タクシー運転者の年齢推移(全国)

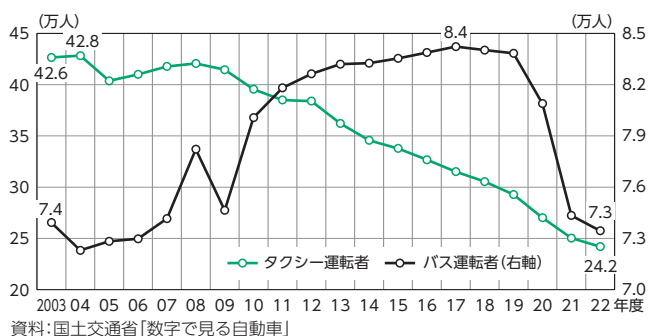


バス・タクシー運転者の年齢についてみると、全産業に比べて高くなっている。全産業従業者の平均年齢は2003年の40.3歳から2023年には43.9歳まで上昇しているが、この間、バス運転者は45.9歳から53.9歳に、タクシー運転者は53.7歳から59.7歳に上昇している。

バス・タクシーの運転者は高齢化していることもあり、運転者数が減少している。バスは2003年度から増減を伴いつつ、2017年度には8.4万人まで増加したものの、2022年度には7.3万人へと2017年度に比べ13.1%減少した。タクシーは2003年度の42.6万人から2022年度には24.2万人へと43.2%の減少となっている。

地方においては都市部よりも早くから人口減少が進み、バスやタクシーの運行がなされないような地域において、自治体や輸送機関等の利害関係者の協議により導入できるとされる「公共ライドシェア」が2006年に導入された。「公共ライドシェア」の導入地域では、バスやタクシーなどの運転に必要な二種免許を持たないドライバーにより、ライドシェアが実施さ

●バス・タクシー運転者数の推移



れている。

都市部においては、コロナ禍において一気に移動需要が消失するとともに、感染を恐れて退職する高齢の運転者が多く、移動サービスの供給が減少した。アフターコロナにおいては、移動需要が回復していくなかで、供給が需要に追いつかなくなった。このような状況に拍車をかけることとして、「2024年問題」と言われる、これまで輸送機関に猶予されてきた新たな労働時間管理が2024年度から適用される問題が挙げられる。働き方改革関連法は2019年に施行されたが、国民の生活に影響のある医療・介護や運輸サービス業、建設業については、猶予期間が設けられて2024年4月からの施行とされ、一昨年夏頃から移動の不足に対する懸念や対策が議論されるようになった。

このような状況下、政府は日常生活における移動の問題の深刻化を受け、関係府省庁が連携し、交通のり・デザイン(再構築)と社会的課題の解決に向け一体的な検討が必要として、一昨年9月に「地域の公共交通り・デザイン実現会議」を発足させた。これと並行して政府は地域の足の確保について検討を行い、一昨年12月の「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」において、タクシー事業では不足している移動の足を、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する、新たな仕組みである「日本版ライドシェア」を創設する方向性が打ち出された。これを受け、「日本版ライドシェア」はタクシーが不足しているとされる地域や時期・時間を定め

●ライドシェアの種類

公共ライドシェア	内容	バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、地方公共団体の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が整った場合に実施可
	実施・運営方法	市町村、NPO法人等が実施
日本版ライドシェア	内容	国土交通省が指定する「タクシー不足地域、時期および時間帯」で実施可
	実施・運営方法	タクシー事業者管理の下で、実施

資料: 国土交通省「[交通空白]解消本部」Webページ、関東運輸局「日本版ライドシェア、公共ライドシェア等について」より作成

●地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

交通空白地など	地方中心都市など	大都市など
公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難 ⇒地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化 連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要	提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題 ⇒地域の公共交通の再評価・徹底活用	内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） ⇒利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充
自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用		地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用
↓↓↓		↓↓↓
自家用有償旅客運送（公共ライドシェア） 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送		自家用車活用事業（日本版ライドシェア） タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス

資料：国土交通省「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」とりまとめ 概要より作成

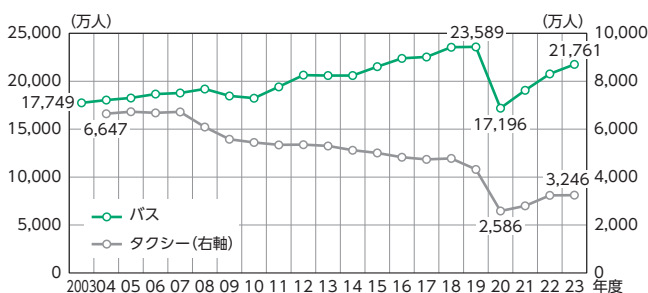
て導入された。「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」では、昨年5月に「とりまとめ」が公表され、「交通空白地など」・「地方中心都市など」・「大都市など」、地域類型ごとの課題解決に向けた方向性が打ち出された。昨年7月には「国土交通省『交通空白』解消本部」が設置され、「とりまとめ」にて打ち出された方向性に基づき、「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」に対する取り組みを強化しており、導入する地域が広がっている。

埼玉県状況

埼玉県のバスの輸送人員については多少の増減はあるものの、2003年度の17,749万人が2019年度には23,589万人へと増加し、2020年度にはコロナ禍の影響により17,196万人まで減少した。その後増加に転じたものの、2023年度は21,761万人と2019年度の92.3%の水準に留まっている。

埼玉県のタクシー輸送人員についても多少の増

●バス・タクシー輸送人員の推移（埼玉県）



資料：国土交通省「自動車輸送統計」、関東運輸局「自動車交通関連統計」

減はあるものの、2004年度の6,647万人が、2020年度にはコロナ禍の影響により2,586万人まで減少した。その後増加に転じたものの、2023年度は3,246万人と2004年度の48.8%の水準に留まっている。

埼玉県のバス・タクシーの運転者の年齢・運転者数についての公的機関による統計はないものの、埼玉県の「公共交通の利便性向上検討会議」資料にあるアンケート調査によると、県内の路線バス事業者・タクシー事業者とも「乗務員の不足」と「乗務員の高齢化」を課題としている。

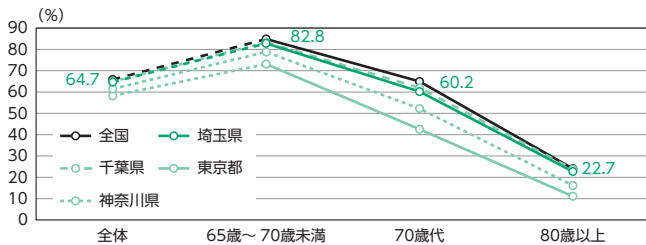
埼玉県においては、国土交通省がタクシーが不足しているとする、さいたま市や川口市・上尾市など県南部において昨年5月に「日本版ライドシェア」が開始され、草加市・越谷市・春日部市など県南東部、新座市・川越市・所沢市など県南西部にサービス提供エリアが拡大した。また、自治体が申請する手法もあり、昨年11月に、行田市が関東運輸局埼玉運輸支局に申請し、許可を受けて12月に開始されている。行田市では、夜間における駅や市内での飲食後等の移動手段を確保するため、タクシーが不足する夜間に、不足車両数を2台として申請している。

埼玉県におけるライドシェアの今後

今後、埼玉県は高齢化が進んでいき、自家用車以外による移動需要が急速に高まることが予想される。

警察庁「運転免許統計」によると、全国の運転免許の申請取消（以下、「返納」と記載）件数は2019年に急増した。この背景には、2019年に東京、池袋で発生した高齢者の運転による母子死亡加害事故が影響しているとみられる。

●高齢者の運転免許保有率



資料：警察庁「運転免許統計」、総務省統計局「人口推計」
 (注) 2023年12月末現在の年齢別運転免許保有者数を2023年10月1日現在の当該年齢人口で除して算出

埼玉県においては2020年に運転免許返納件数は36,861件とピークをつけ、その後減少傾向ではあるものの、2023年においては22,966件と引き続き高い水準にある。23年の運転免許返納件数22,966件のうち、65～69歳では6.0%と低いものの、70～74歳で23.8%、75～79歳で25.3%と、80歳までの返納率は55.1%と返納者の約半数を占める。年齢層別に見た運転免許の保有率をみても、80歳以上になると急低下する。70歳代で60.2%である免許の保有率は、80歳以上では22.7%に低下している。

80歳で運転免許を返納すると仮定した場合、今後毎年3～4万人程度の免許返納が予想され、移動の手段を公共交通に頼らざるを得ない高齢者が多くなるとみられる。「2024年問題」を受けてバス路線の廃止や減便が実施されるなか、ライドシェアに対するニーズは今以上に高まるとみられる。

先に触れた「地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ」においては、地域類型を「交通空白地など」・「地方中心都市など」・「大都市など」と分類しているが、埼玉県においてはこれらをすべて含んでいると思われる。埼玉県においては各種計画などを策定する際に、県内を3ゾーン10地域に分類することが多いが、3ゾーンの代表交通手段分担率を見ると、ゾーンごとの交通手段の違いがわかる。

県南ゾーンについては、他のゾーンに比べて鉄道・バスなどの公共交通分担率が高い他、2輪車や徒歩の分担率も高くなっている。今後、高齢化の進展により、2輪車や徒歩からバスなどへのシフトも予想され

●埼玉県内の代表交通手段分担率

10地域	3ゾーン	鉄道	バス	自動車	2輪車	徒歩
さいたま	県南	22	1.3	30	23	22
南部						
南西部						
東部						
県央	圏央道	16	0.8	46	17	17
川越比企						
西部						
利根						
北部	県北	7	0.4	64	13	13
秩父						

資料：埼玉県第1回公共交通の利便性向上検討会議資料(2020年6月開催)

るが、バス減便が進むなかで、ライドシェアに対するニーズが高まることが予想される。圏央道ゾーンと県北ゾーンについては自動車の分担率が高く、高齢化の進展により免許返納者の増加が予想され、ライドシェアに対するニーズが高まることが予想される。地域の足として埼玉県内において既に導入されているコミュニティバスやデマンド交通に加え、「公共ライドシェア」、「日本版ライドシェア」なども選択肢に加わることになる。

但し、コミュニティバスやデマンド交通、「公共ライドシェア」については今後、地域の運転手の高齢化が進むこと、「日本版ライドシェア」についてはタクシー会社が運転手を雇用していることから、今後高まることが予想される需要に対し、十分なサービスの提供につながっていかない可能性がある。運転手の供給可能性を高めるためには、①「公共ライドシェア」と「日本版ライドシェア」の機能を統合させ、②ライドシェアを行う地域を、高齢化の進んでいる地域とあまり進んでいない地域を混在させて広域的な実施区域とし、③現状、「日本版ライドシェア」でタクシー会社による雇用としている形態を業務委託とする、など幅広く手法を検討することが必要かもしれない。

ライドシェアの要素を取り入れつつ、市町村、交通事業者などの利害関係者、利用者がともに納得できる、持続的な「地域の足」が確保されることを期待したい。移動の足の確保に困らず、「誰もが暮らしやすい埼玉」と感じられる生活環境がこの先もずっと続くことを願う。

(太田富雄)