

「地域の足」として期待される ライドシェアの現状と方向性

わが国の地域交通をとりまく環境は、人口減少や担い手不足の影響等により厳しさを増しており、住民が病院や学校、買い物などの目的地への移動手段（地域の足）が不足する問題が各地で引き起こされています。政府は、このような「地域の足」が不足する問題を解決する一つの方策として、一般ドライバーと自家用車を活用する「ライドシェア」の導入を促進しています。そこで本稿ではライドシェアの概要や事例、推進に向けた取組を整理した後、現状の課題を分析し、今後の方向性を展望します。

キーワード：地域交通、人口減少、担い手不足、地域の足、公共ライドシェア、日本版ライドシェア

1. 地域交通の現状と課題

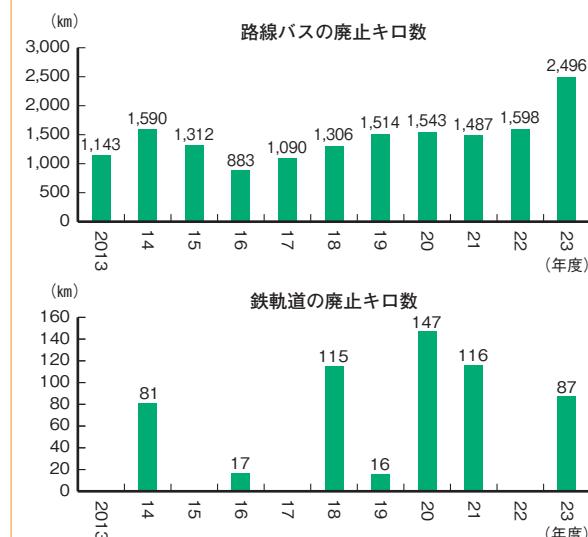
（1）地域交通の現状

地域社会において、バスや鉄道、タクシー、自家用車等の地域の移動手段である地域交通は住民の日常生活を支える基盤であり、経済活動や社会の維持に必要不可欠の要素です。しかし、特に地方部においては、様々な要因を背景に地域交通の維持が困難な状況に直面しています。

大きな要因の一つとしては、バスや鉄道等の公共交通の減少です。国土交通省「令和7年度交通政策白書」によると、路線バスは2013年度以降毎年1,000キロメートル前後の廃止がつづいており、2023年度には約2,500キロメートルが廃止されました。また鉄軌道（鉄のレール上を走る交通システム全般のこと）は2018年度、2020年度、2021年度に100キロメートル以上が、2023年度には87キロメートルが廃止されました（図表1）。

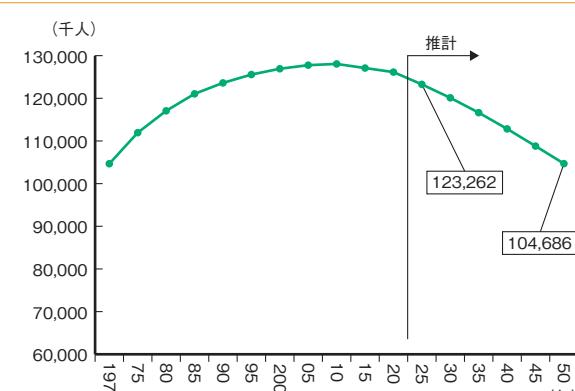
このような動きの背景には、需給両面の影響があると考えられます。需要面では、人口減少の影響が挙げられます。日本の人口は2008年をピークとして、既に減少局面に転じており、先行きについても、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（出生中位・死亡中位仮定）」によると2050年には2025年と比較して約123,262千人から104,686千人に減少するとされています（図表2）。

図表1 路線バス・鉄軌道の廃止キロ数の推移



（資料）国土交通省「令和7年度交通政策白書」

図表2 人口の推移



（資料）総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来人口推計（令和5年推計）（出生中位・死亡中位仮定）」

地域別にみても、2050年には東京都以外のすべての道府県で2020年を下回り、秋田県をはじめ11の県で人口が30%程度減少する想定です。このような人口減少は、通勤・通学といった日常的な需要を押し下げます。

供給面では、担い手不足の影響が挙げられます。バスや鉄道の運転手は、厳しい労働環境や高齢化の影響等から、慢性的な人手不足状態に陥っています。必要な運転士数を確保できないことから、事業者がやむなく、減便や路線廃止を選択している状況が見られます。

(2) 地域交通の課題

このように地域交通をとりまく環境が厳しさを増すなか、「地域の足」が不足する、つまり住民が病院、学校、買い物などの目的地への移動手段が無い、または利用しづらいという問題が各地で引き起こされています。

政府はこのような「地域の足」が不足する問題を解決する一つの方策として、一般ドライバーと自家用車を活用する「ライドシェア」の導入を全国的に促進しています。

2. ライドシェアとは

(1) ライドシェアとは

「ライドシェア」は、主に一般ドライバーが自家用車（白ナンバー）を使用して、有償で乗客を運ぶサービスを指しますが、その形態は道路運送法に基づき、①公共ライドシェア（自治体ライドシェア）と②日本版ライドシェアの二種類に分類されます（図表3）。

図表3 日本におけるライドシェアの制度概要

	公共ライドシェア	日本版ライドシェア
制度創設	2006年10月	2024年3月
目的	交通空白地等における移動手段の確保	タクシー輸送力供給の補完
実施主体	市町村やNPO法人等	タクシー事業者
ドライバー	第1種運転免許の保有	第1種運転免許の保有
使用車両	自家用車	自家用車

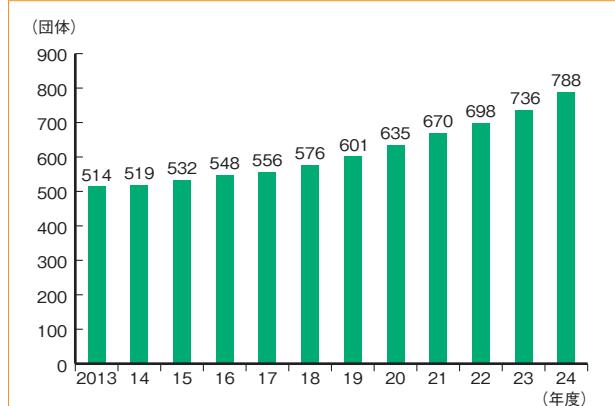
（資料）国土交通省「公共ライドシェア 日本版ライドシェアの取組状況等」を基に三十三総研が作成

①公共ライドシェア

公共ライドシェアとは、市町村やNPO法人等を実施主体として、一般ドライバーが、自家用車

を用いて、有償運送を行う仕組みです。交通空白地における移動手段の確保を主な目的として、主に地方中心都市や過疎地で実施されています。制度設立は2006年10月であるものの、近年は制度の改善が進んでおり、導入する自治体が増加しています。2025年3月末時点においては、実施主体の数は全国で788団体、導入市町村数は645地域（全国の約37%）に及んでいます（図表4）。

図表4 公共ライドシェア実施主体数

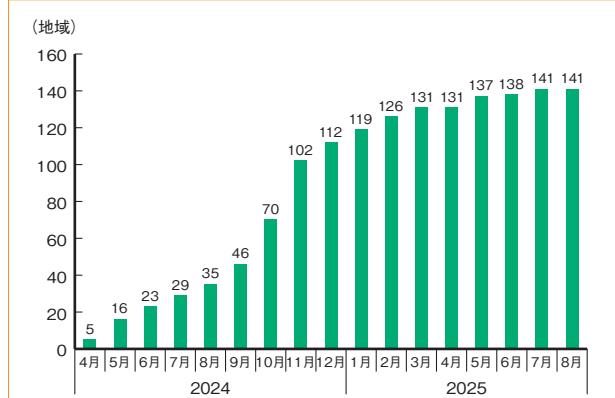


（資料）国土交通省「公共ライドシェア 日本版ライドシェアの取組状況等」

②日本版ライドシェア

日本版ライドシェアとは、タクシー事業者の管理下で、一般ドライバーが、自家用車を用いて、有償運送を行う仕組みです。タクシーの輸送力供給の補完（タクシーが不足する時間帯において、不足車両分を供給する）を目的として、主に東京や大阪といった大都市や地方中心都市で実施されています。2024年3月に、本制度が創設されて以来、導入する地域の増加が続いている、2025年8月17日時点では全国141の地域まで広がりを見せています（図表5）。

図表5 日本版ライドシェア 導入地域数



（資料）国土交通省「公共ライドシェア 日本版ライドシェアの取組状況等」

(2) 本稿の方向性

このように、大きく2種類のライドシェアが併存していますが、日本版ライドシェアはタクシー事業者が実施主体でかつ、その地域に需要があり、収益性が見込まれることが参入の前提となっています。その為、地域の公共交通の事業者が既に撤退したエリアにおける「地域の足」が不足する問題に対しては、「公共ライドシェア」が中心的な存在であると言えるでしょう。

そこで本稿では、「公共ライドシェア」に焦点を当て、全国・三重県の事例や推進に向けた取組を紹介した後、現状の課題を整理、公共ライドシェアの今後の方向性を展望します。

3. 公共ライドシェアの事例紹介と国・三重県での取組

(1) 公共ライドシェアの事例紹介

①全国の事例

全国の事例をみると、公共ライドシェアは公共交通機関の維持・確保が課題となる地域において、住民の移動手段を確保し、地域の活性化に寄与する目的で導入が進みました。一例として京都府舞鶴市で2020年から導入されている公共ライドシェア「meemo事業」の事業概要を紹介します。

「meemo事業」では、住民間での送迎サービスを実施しており、主に、外出機会を創出すること、鉄道やバス、タクシーなどの既存の公共交通機関を補完することを目的としています(図表6)。

図表6 舞鶴市「meemo」の事業概要

運行主体	高野地域協議会
利用方法	meemoアプリまたは電話予約
運行時間	9:00～16:30(アプリ予約時) 9:00～15:00(電話予約受付)
運行日	平日(土日祝、年末年始はサービス停止)
運賃	700円/1回
運行可能エリア	舞鶴市西地区
運行開始	2020年

(資料)各種報道、野村実(2025)「自治体ライドシェアの課題と展望 -京都府舞鶴市の事例から-」等を基に三十三総研作成

運行主体は2023年度までは舞鶴市、meemoアプリの開発事業者、地元のタクシー事業者の三者であり、2024年度以降は運行エリアの高野地域協議会へ遷移しました。利用者は電話予約、ま

たはmeemoアプリで予約可能です。運行時間は平日の日中で、料金は1回700円となっています。

②三重県の事例

三重県においては、13市町で公共ライドシェアが運行されています。その中でも、紀北町と名張市の事例概要を紹介します。

紀北町では「地域の足」確保を目的とした、公共ライドシェア「えがお」が運行されています。紀北町が運行主体となり、午前7時～午後8時まで運行しています。利用者は電話予約をする必要があり、運行区域は紀北町内全域です。(町外へ出るには、公共交通機関の利用が必要)。料金については初乗り10分まで600円、以後1分ごとに100円が加算されます(図表7)。

図表7 紀北町「えがお」の事業概要

運行主体	紀北町
利用方法	電話予約
運行時間	7:00～20:00 ※7:00～8:30、17:30～20:00の利用は、前日までに予約が必要
運行日	年中無休(12月29日～1月3日は運休)
運賃	初乗り10分まで600円、以降1分ごと100円加算
運行可能エリア	紀北町内全域
運行開始	2020年

(資料)紀北町HPを基に三十三総研作成

名張市の薦原地区では、コミュニティバスの路線変更を受け、「地域の足」の確保を目的として、公共ライドシェア「コモコモらいど」の運行が開始しました(図表8)。

図表8 名張市薦原地区「コモコモらいど」の事業概要

運行主体	薦原コミュニティバス運営委員会
利用方法	電話予約
運行時間	9:30～16:30
運行日	月曜日、水曜日、金曜日 (12月29日～1月3日は運休)
運賃	年会費500円、一乗車500円
運行可能エリア	薦生、八幡、家野、葛尾、鶴山、西原田地区 コモコモ号のバス停付近
運行開始	2025年

(資料)名張市HPを基に三十三総研作成

薦原コミュニティバス運営委員会が運行主体となり、月曜日、水曜日、金曜日の午前9時30分～午後4時30分まで運行されています。利用者は事前に薦原市民センターで利用者登録をしたうえで、事前に市民センターへ電話予約をする必要があります。運行区域は薦生、八幡、家野、

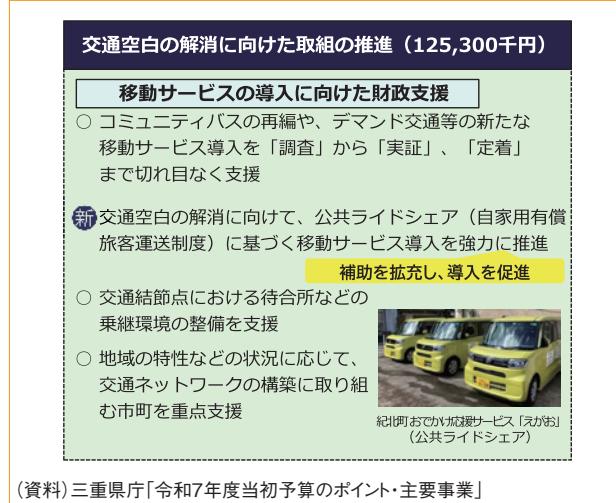
葛尾、鶴山、西原田地区内及びコモコモ号（薦原地区のコミュニティバス）のバス停付近で、料金については、年会費が500円、一乗車あたり500円となっています。

(2) ライドシェア推進に向けての取組

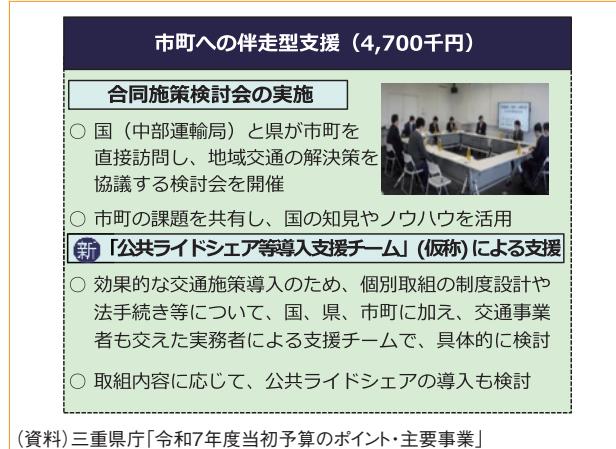
このように、公共ライドシェアは地方自治体においても広がりを見せていくが、さらなる推進に向けた取組も積極的に行われています。具体的に、三重県では公共ライドシェア導入に向けた財政支援と伴走支援が行われています（図表9、10）。

財政支援としては、「地域における移動手段確保に向けた総合対策事業」として、公共ライドシェアを活用した事業を行う市町等へ最大1,200万円の補助が行われています。

図表9 三重県の公共ライドシェア導入に向けた財政支援



図表10 三重県の公共ライドシェア導入に向けた伴走支援



伴走支援としては、市町の課題を共有し、国の知見やノウハウを活用して、解決策を協議する合同施策検討会を開催するほか、「公共ライド

「シェア等導入支援チーム」を組成し、個別取組の制度設計や法手手続きなどについて、具体的に検討を行っています。

こうした動きの背景としては、人口減少が進む中、買い物、通院、通学など、地域の移動の問題がこれまで以上に顕在化しており、地域交通の重要性が高まっていることがあります。

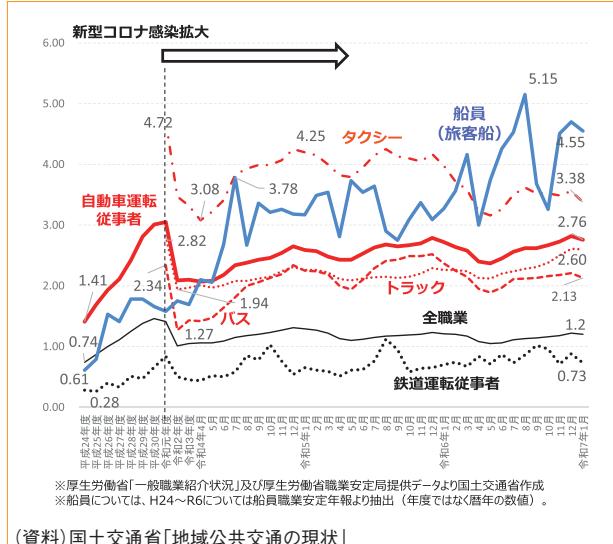
4. 「地域の足」が不足する問題に対する 公共ライドシェアの課題

「地域の足」が不足する問題の対策として公共ライドシェアの導入が広がっていくなか、主に課題とされるポイントとして以下の事項があげられます。

① ドライバーの確保

第1に、ドライバーの確保の難しさです。足元で、公共交通の担い手不足は深刻化しており、自動車運転従事者（バス・タクシー・トラック運転手）及び船員（旅客船）の有効求人倍率をみると、求人倍率が求職者数を上回り続けています。（図表11）。

図表11 有効求人倍率の推移



公共ライドシェアの運転手は、自治体やNPO等の運行主体が募集する有償ボランティアによって支えられており、安定的にドライバーを確保することが難しくなる可能性があります。近時においても、公共ライドシェアを導入したものの、運行開始までにドライバーが数名しか確保できず、運行開始から2ヶ月間で1件しか配車がなかった報道もあり、ドライバーの確保が深刻な問題となっています。

②運行区域の限定

第2に、公共ライドシェアの運行区域に関する制度と実際の運用にズレがある場合が多いことです。規定上は、行政区域をまたいだ運行区域の設定ができないわけではありません。国土交通省が作成している「公共交通ハンドブック」によると運行エリアは片足主義（発地または着地が運行区域内にあること）とされています（図表12）。

図表12 「区域」を定める運送のイメージ



一方で、実際の運用としては、運行エリアを地域内や交通空白区域内に限定している場合が多いです。近隣の区域で交通事業者が事業を行っている場合、その事業者との調整が困難であることや、自治体間の地域公共交通会議等の関係者の調整が困難であること、資金負担や資金分担の調整も困難であること等が背景です。利用者にとっては、通常行政区域を意識して行動しておらず、近くの他の行政区域の商店があるのに、わざわざ遠くの行政区域内の商店にいくということは現実的ではありません。利用者にとって利便性が低い場合、制度が持続的に利用されなくなる恐れがあります。

③対価設定の難しさ

第3に、適切な水準の対価設定が難しいことです。現在、国土交通省によって示されている旅客から收受する対価の要件は「旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であると認められること」、「合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること」の2点です。その上で、近隣のタクシー運賃の約8割の金額が目安として、国土交通省の通達により示されています。このような水準が示されているなか、単純に運賃を高く設定した場合、例えば年金収入のみ

の高齢者世帯等にとっては利用が困難になってしまう可能性があります。現状、実際の運用としては、公共ライドシェアを導入する前の実証実験の際に、利用者へのアンケートを通じて対価の価格形成を行っていることが多いですが、利用者の利便性のみを追求し、単に安価な運賃を設定した場合、厳しい地方財政をさらにひっ迫させてしまいます。提供者側の「持続可能性」と利用者側の「利用可能性」をどのように両立するかが課題となっています。

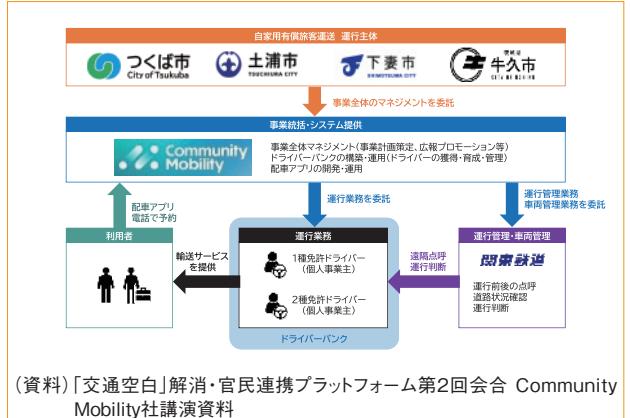
5. 今後の方針

上記のような課題が議論されながらも、「地域の足」を確保するとの喫緊の課題に対応するため、公共ライドシェアは幅広い自治体へ広がっています。このような環境のもと、さらなる「地域の足」問題の緩和につなげるため、今後取りうる方向性について考察します。

①自治体間での連携

第1の方向性としては、自治体間での連携の促進です。一例として、茨城県つくば市、土浦市、下妻市、牛久市では、4市が共同で広域公共ライドシェアを運行しています（図表13）。

図表13 地域連携公共ライドシェア事業スキーム



事業スキームとしては、4市から事業全体のマネジメントを受託した企業が、車両管理や運行管理業務については地元のバス事業者に、運行業務については業務委託として募集した一般ドライバーに委託しています。つくば市によると、共同でドライバーの募集や育成・管理を行うことで、ドライバーの募集が効率化されるとしています。また、特定のエリアで配車予約が

多くなつたとしても、他のエリアのドライバーがカバーできるため、ドライバーの運用も効率化されるとしています。このように、広域連携することで、ドライバーの確保に関するメリットがあるほか、運行エリアの拡大による利便性の向上も期待できるとみられます。

②地域内連携

第2の方向性としては、地域内連携のさらなる促進です。地域には、介護施設、宿泊施設、学校、塾、スーパーなど様々な送迎車両が存在するものの、現在は別々で運用されていることが多い状況です。近年では各施設がドライバーや送迎車両を維持することが限界に近付いており、こうした施設と公共ライドシェアを連携することで、ドライバーの確保や利用者の増加につながる可能性があります。公共ライドシェアとは異なる形態ではあるものの、三重県四日市市では地域住民が主体となり、地域のスーパーや医療機関の協賛や四日市市の支援を受け、運営されている「生活バスよっかいち」が20年以上にわたり運行されています。地域の様々な主体と連携することが、制度の持続性を高めることにつながるといえます。

図表14 生活バスよっかいち



(資料)生活バスよっかいちHP

③他の交通手段との連携

第3の方向性としては、他交通手段との連携促進です。JR東日本は、2025年3月初旬、千葉県館山市と南房総市において公共ライドシェア「房総ライド」に参入しました。同社の駅の係員や支社社員などが早朝や夜間帯など路線バスの運行時間外に、同社グループのレンタカー車両を利用して、ライドシェア車両を走らせています。鉄道などの他交通モードとの連携を行うこと

で、公共ライドシェアの運行主体である自治体等にとっては、人材や車両、装置設備の確保が容易になり、運用コストの抑制につながります。交通事業者側にとっても、地域交通の利便性が高まり、人口流出に一定の歯止めがかかれば、本業である鉄道やバスの需要が、通勤や通学の増加等により押し上げられることも期待できます。このように地域の他の交通モードと連携することで、地域交通全体の底上げにつながる可能性があります。

図表15 房総ライド



(資料)房総ライド 利用者向けパンフレット

6. おわりに

わが国の人口は減少することが確実視されており、今後も地域交通の維持が困難な状況が続いていることが予想されます。そのような中、「地域の足」問題への対策として、政府の後押しのもと、多くの地域で公共ライドシェアの導入が広がりつつあります。一方で、ドライバーの確保や運行区域の制限、対価設定の難しさなど、様々な課題も浮かび上がってきてています。自治体間や地域内、他の交通手段等、様々な主体と連携することで、上記のような課題が緩和できる可能性があります。幅広い連携が、地域交通の未来や、地域自体の持続可能性を守るカギとなるでしょう。

【参考文献】

野村実(2025)「自治体ライドシェアの課題と展望 -京都府舞鶴市の事例から-」真宗総合研究所研究紀要 第42号

三十三総研 調査部 研究員 中野 萌希