

## 洒落車 ~ share car ~

### 1. はじめに

現在、日本では大型店の郊外立地や居住地の郊外化といった社会的背景に加え、自動車の普及により公共交通が衰退するといった問題を多くの自治体が抱えている。また、衰退した公共交通は利便性が悪化するために利用者が減少し、そのことが更に公共交通サービス水準を悪化させるといった負のスパイラルが起こっている。特に高齢者や子供などの車の持たない交通弱者への移手段の確保が問題として挙げられており、日常生活における買い物も困難な場合も発生している。この問題を確保するため各自治体ではコミュニティバスや乗り合いタクシーが導入されている地域も存在するが、採算性の面から財政を圧迫すると同時に、利用者にとっても利便性が悪く、この問題を解決できるような見込みはないのが現状である。

そこで本提案では、「私的交通」を応用させた、**ライドシェアの導入**を提案する。少し距離を歩くときに、「隣に走っている車に乗せてもらえたらいいのに」と思うことはないだろうか。また、地方部で公共交通機関が行き届いていない所があるが、そんなところでも、自動車の交通量としては少なくない所が多い。そんな時に「今、自動車があれば・・・」と、思うだろう。こんな時に、便利なのが本提案のライドシェアシステムである。ライドシェア (ride-share) とは、その名の通り乗ることを共有すること、つまり、同じ出発地・目的地に行く者同士で共有して自動車を使用する、いわゆる相乗りのことである。欧米では既に実施されている地域も多く、通常タクシーよりも安価で利用できる場合が多い。これを**誰もが簡単に利用できるようなシステムや設備を構築する事で、同乗者はもちろん、ドライバーや環境にも優しい制度を提案する。**



## 2. 提案の概要

### ① ライドシェアシステムの導入

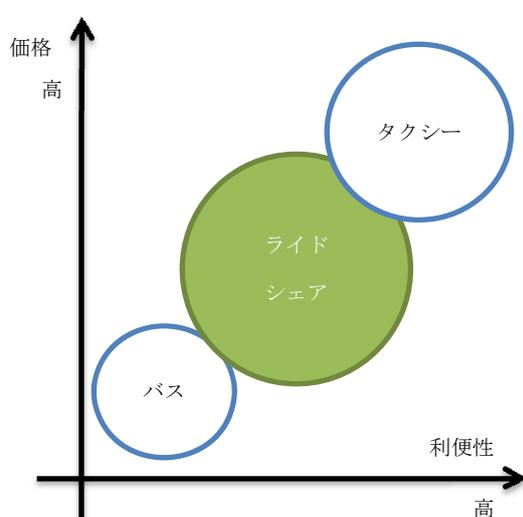
本制度は、自動車を運転し目的地まで移動する者（以下ドライバー）が、それに乗って目的地まで移動したい者（以下同乗者）を自動車に同乗させることにより、交通の利便性を上げるだけでなく、交通弱者対策となるシステムである。

システムとしては、ドライバーが自分の予定を**スマートフォンアプリ**で記入し、同乗者がそのリストからマッチングしたい相手を選択することによって、マッチングできるようにする。

本システムの位置づけを表-1 に示す。ライドシェアシステムは、**バスとタクシーの中間としての位置づけ**であり、マッチングさえ出来れば利便性の高い交通手段となりうる。

表-1 ライドシェアシステムの位置づけ

	運営主体	時間	路線	特徴
バス	企業	定時	定路線	地方部で路線が無い地域あり 定時であり、予定が組みにくい
ライドシェア	個人	半不定時	半不定路線	地方部でも利用可能 マッチングできれば自由な時間に移動可
タクシー	企業	不定時	不定路線	自由度は最も高いが料金が低い



## ② 利用方法

本制度は利用者の安全性を確保するために会員制とする。ドライバーは、氏名や住所などの個人情報に加え、自動車の車体番号などを提出し、認可をもらうようにする。認可を受けたものは図 1 に示すような登録証を発行し、これを自動車のフロントガラスに貼り付けることによって利用可能となる。一方、同乗者も利用登録として氏名や住所、電話番号を入力するものとする。

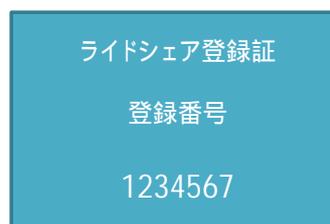


図 1 登録証

マッチング制度についてのフローを図 2 に示す。まずドライバーが、予定する出発地や目的地・時間帯を入力し、アプリ内のデータベース上に自分の運行内容を保存する。一方、同乗者は、希望する出発地や目的地・時間帯を入力すると、データベースから近似した運行リストが表示され、その中から好きなものを選択しマッチングを行う。選択すると、ドライバー・同乗者共に「マッチング完了通知」が届き、そこでマッチング完了となる。ドライバーが実際に運行するまでに希望者が現れなかった場合はマッチング不可となり、マッチングなしでの運行となる。また同乗者が希望する運行リストがなかった場合もマッチング不可となり任意でタクシー会社に連絡できるサービスを提供する。これにより、本システム導入によって需要が減少するとみられる、タクシーの需要を確保することができる。

料金システムの制度については後述するが、料金は距離に伴うものとし、スマートフォンに搭載されている GPS をもとに距離を測り、料金を決定するようにする。既に熊本大学の研究室でパーソントリップ調査を携帯の GPS を使って行う“スマくま”といったアプリが開発されている。このような技術の本制度に応用することにより、より精度の高い料金計算が行われるようになり、目的地の場所が自動車内で変更したとしても計算できるようになる。さらに安全性の観点からしても、GPS 管理することによって本来のルートと違った運行をしていると犯罪等の危険性があることを利用者や管理者に通知できるようになり、安心して利用できるようになることも期待できる。



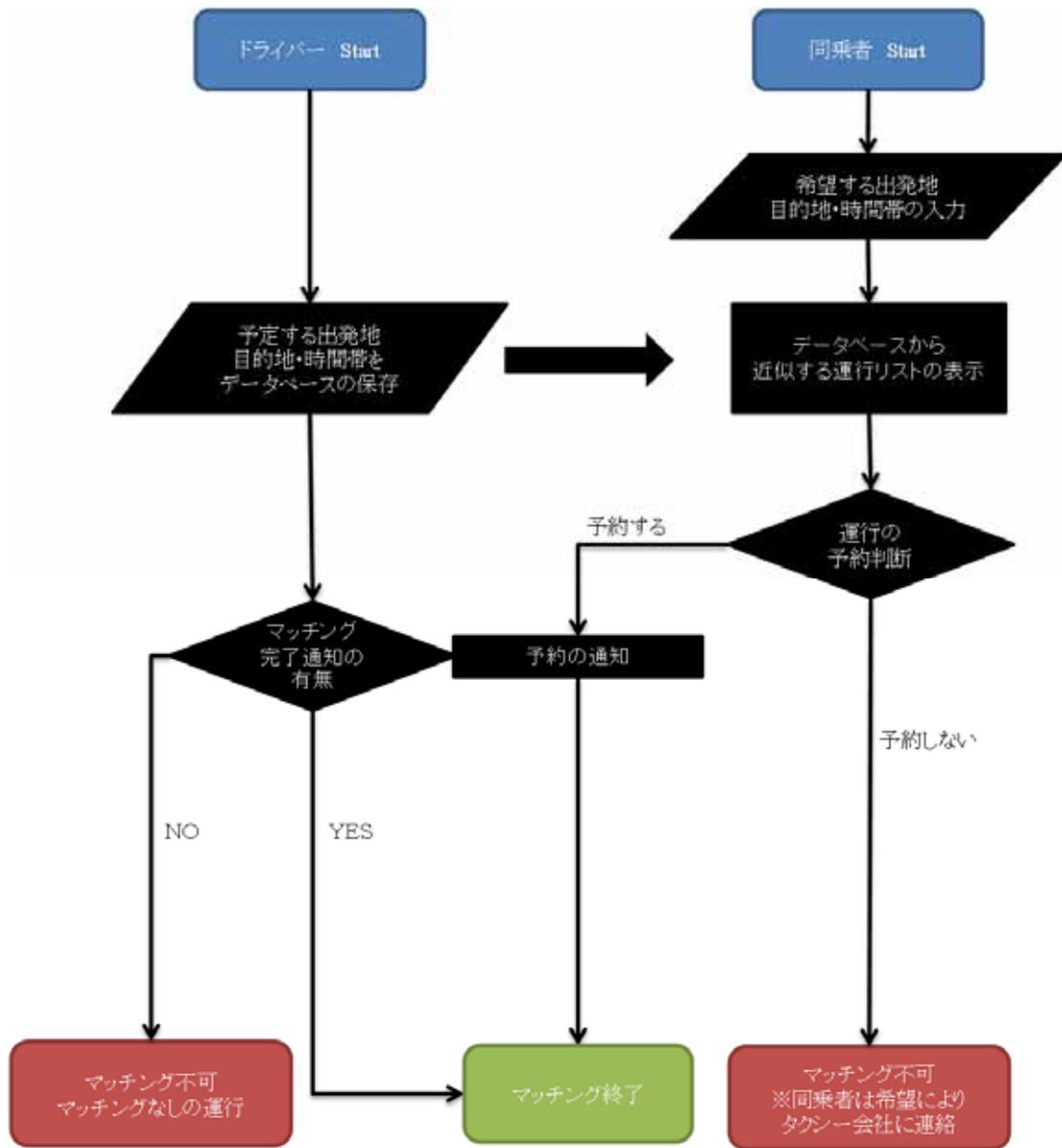


図 2 予約マッチングのフロー

### ③ 料金とインセンティブ

支払体系のイメージと料金設定のイメージを図 3 に示す。本システムを利用するにあたってドライバーにはインセンティブを与え利用促進を促し、同乗者には料金を課す。同乗者の料金設定の目安としては、通常のタクシー料金よりも安価に設定し、**1kmあたり100円程度**とする。またドライバーについては、その全額をインセンティブとして支給するのではなく、**5分の3程度**を支給する。ただし、道路運送法では、通常の白ナンバーの車が有償輸送を行ってはならない(白タク行為)とあるので、インセンティブはドライバーに**直接現金で与えられるのではなく、行政・運営会社が入り自動車税の減税や地域ポイント**といった間接的な報酬を与えるものとし、ドライバー・同乗者の直接的な金銭のやり取りは行わない事とする。実質的には同乗者がドライバーの自動車税の一部を負担するような制度となるが、こうすることにより、法律の観点だけでなく、利用者間のトラブルを抑えることができると考えられる。また、このシステムの利用者負担分とドライバー報酬の差額は、本システムの**運営費や、地球環境の改善**のためにあてるものとする。



図 3 支払体系のイメージ

### 3. 期待される効果

#### ① 直接効果

まず期待される効果としては、ドライバーと同乗者に対する直接効果である。ドライバーは、自動車税の減税や地域ポイントといったインセンティブが働くため、一人で移動するよりも**費用面で効率的**に移動できる。一方、利用者は**バスよりも効率的に、かつ、タクシーよりも安価に利用できる。特に公共交通が充実していない地方部では、このシステムにより簡単に目的地まで移動できるようになる**ことが期待される。つまり、ドライバー・利用者の両者にとって WIN-WIN な関係である。



#### ② 間接効果

本システムで期待される効果としては、ドライバー・利用者に対する直接的効果だけではなく、環境面などの間接的効果が期待できる。我が国における2013年度の部門別の二酸化炭素排出量を図-4に示す。移動などの運輸部門における二酸化炭素排出量は225百万tで全体の約17.2%と非常に高い。これが、同じ目的地の者が乗り合わせて移動することにより**環境負荷が低減**されることが期待できる。また、乗り合わせることで交通量自体も少なくなり**渋滞を緩和**する効果もあると考えられる。

他にも、乗り合わせることで人との出会いの場となり、**コミュニティの創出**となることや、**交通弱者の外出機会**を増やす効果も期待できる。

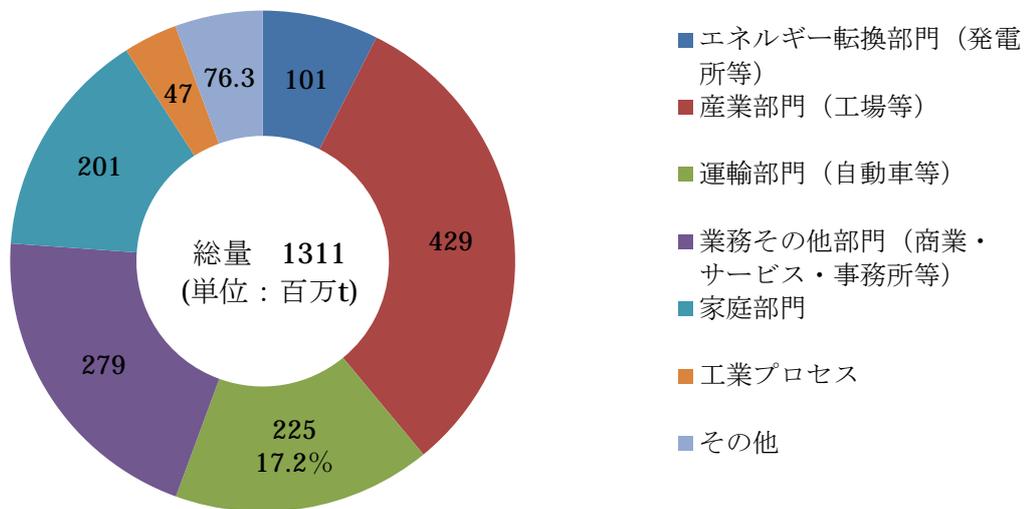


図-4 二酸化炭素排出量

#### 4. おわりに

今回提案したライドシェアシステムはドライバーが同乗者を乗せることにより成り立つシステムである。マッチングが出来なければ成り立たないが、マッチングすれば同乗者にとって利便性の高い交通手段となり、ドライバーにとっては報酬が手に入るといったメリットがあるだけでなく、前述した様々な効果が期待できる。

今日、福岡などの大都市圏では地域コミュニティが失われ、隣に住んでいる人の名前さえ分からない人も少なくないだろう。地方部だけでなく都市部でも、本システムを積極的に利用し、人間が本来持っている、助け合い・思いやりの心を思い出し、都市部でも、つながりの強いまちとなって欲しい。

#### 参考

全国地球温暖化防止活動推進センター：[http://www.jccca.org/chart/chart04\\_05.html](http://www.jccca.org/chart/chart04_05.html)