

先進事例検索システム

事例No.	3295
公表年度	R6
団体の属性	市区
団体名	石川県加賀市

事例区分 (大)	行政改革
-------------	------

事例区分 (小)	ICT
-------------	-----

事例種類	DX
------	----

事例内容・タイトル

加賀市版ライドシェアによる新たな移動手段の提供

出典

地方自治研究機構 先進事例調査研究（令和6年度）

加賀市版ライドシェアによる新たな移動手段の提供

取組のあらまし

取組団体 石川県加賀市

取組内容 Uber アプリを使用したライドシェアの提供により、バスやタクシーのドライバー不足による住民や観光客の移動手段を解消する取組

推進体制 2名（令和6年度）

予算等 約1,500千円（令和5年度）

1 石川県加賀市の概要

人口 6万2,545人 令和6年1月1日現在（住民基本台帳人口）

職員数 386人 令和6年4月1日現在（一般行政部門）

総面積 305.87km² 令和6年1月1日現在（国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」）

図表 1 石川県加賀市の位置図



出所：加賀市ホームページ

2 取組の背景・目的

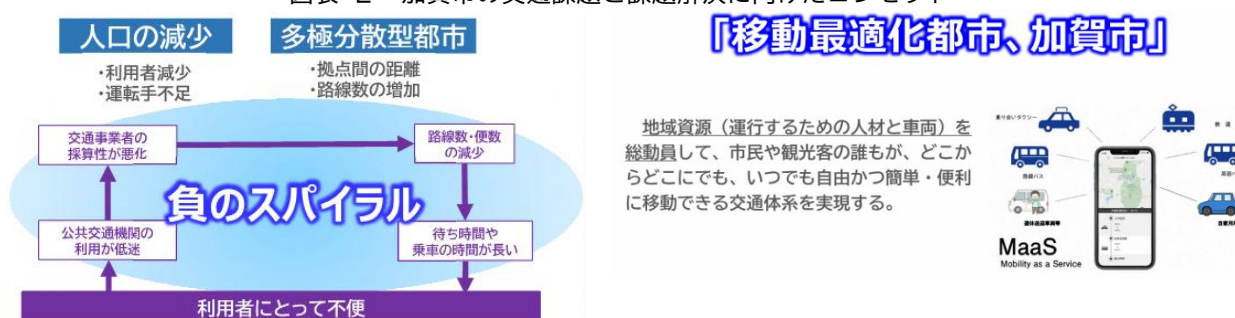
（1）導入の背景

2024年3月16日の北陸新幹線の延伸で新幹線の加賀温泉駅が開業したことにより、最短で東京からは2時間43分、大阪からは2時間3分でのアクセスが可能になった。それに伴い観光客の増加が見込まれているが、加賀市においても、バスやタクシーのドライバー不足により十分な移動手段を提供することが難しいという全国的な課題に直面している状況であった。

（2）導入の目的

公共交通の利便性が低いことによる利用者の減少、ドライバーや車両の不足や運行数の現象、多極分散型都市による輸送効率の悪化などの交通課題によって、利用者が不便と感じる負のスパイラルから脱却するため、地域の人的・物的資源をフル活用して公共交通に充てる仕組みを進めていく必要があった。加賀市では、公共交通の利用者がいつでも自由かつ簡単・便利に移動できる交通体系の実現に向け「移動最適化都市、加賀市」というコンセプトを掲げ、国家戦略特区の一つである「デジタル田園健康特区」（以下「デジ田特区」という。）に指定されていることを活用し、公共交通体系の見直しや、データ活用による利便性の向上、規制改革の推進により、課題解決を目指す。そのうちの一つの事業が、「自家用有償旅客運送」の制度を活用した、市民同士の助け合いによる「加賀市版ライドシェア（自治体による公共ライドシェア）」である。

図表 2 加賀市の交通課題と課題解決に向けたコンセプト



出所：加賀市ホームページ

3 取組内容

(1) 公共ライドシェアの導入

2024年3月12日、石川県加賀市はUber Japan 株式会社（以下「Uber」という。）とライドシェアに関する包括連携協定を締結し、「加賀市版ライドシェア」の本格運行を開始した。現在、日本でのライドシェアは、道路運送法第78条第2号で規定される、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に自治体やNPO法人などが自家用車を活用して提供する「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）」と、同3号で規定される「日本版ライドシェア」の2つがある。加賀市がデジ田特区に指定されていることから、当初は規制緩和による方法で事業を進めていたが、導入時期を加賀温泉駅開業に合わせる必要があったため、それまでに制度改正がされなかった日本版ライドシェアではなく、公共ライドシェアの導入に至った。2023年12月の規制緩和により、タクシー運賃の最大5割とされていた運賃の目安が、8割までに引き上げられたことも導入のきっかけとなった。規制緩和後にUberが自治体と協力して公共ライドシェアを提供するのは、加賀市が初めてである。

図表 3 ライドシェアの種類

【公共ライドシェア】 道路運送法第78条第2号

公共交通事業者による輸送手段の確保が困難な交通空白地帯において、公共団体や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



【日本版ライドシェア】 道路運送法第78条第3号

都市部などでの既存のタクシー等の地域交通の不足を解消するため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスを提供するもの

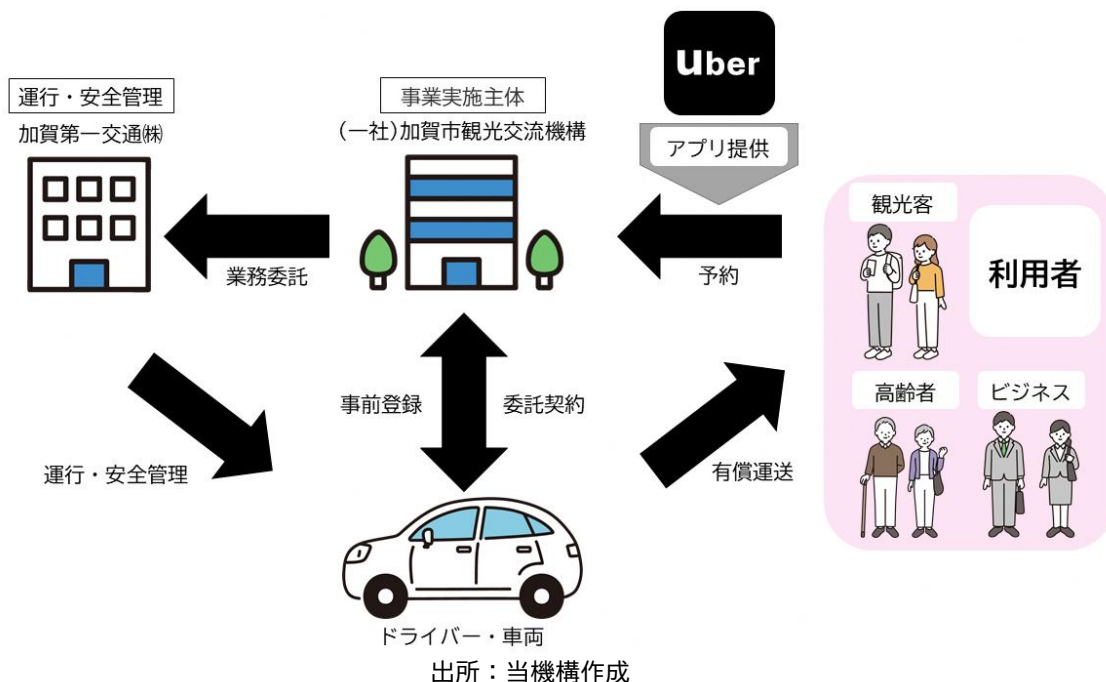


出所：国土交通省「交通空白」解消本部を参考に機構で作成

(2) 加賀市版ライドシェア

事業実施主体は一般社団法人加賀市観光交流機構、加賀第一交通株式会社が運行・安全管理を担い、Uber がアプリを提供し、ライドシェアを提供する。運行時間は7時から23時までで、運行エリアは時間帯ごとに7～19時は加賀温泉駅と山中・山代・片山津の3つの温泉地域や主要観光地、19～23時は市内全域となっている。利用者はあらかじめインストールしたUberアプリから配車依頼をし、待機しているドライバーとマッチングすることで配車完了となる。運賃はタクシー料金の約8割、支払いはキャッシュレスのみで、あらかじめUberアプリで設定した決済を使用する。

図表 4 「加賀市版ライドシェア」事業のスキーム



(3) 稼働ドライバー

2種免許保持、又は1種免許保持で大臣認定講習を受講済みの方がドライバーとして加賀市観光交流機構と業務委託契約を締結する。利用者の安全・安心を最優先に考え、運行・安全管理を担う加賀第一交通株式会社がドライバー選考の面接を実施し、適正を判断している。現在は35名がライドシェアのドライバーとして稼働している。20～60代までの幅広い年代の方で構成されており、男性が多い。また、全員が本業を持っており、自動車学校の教官や、加賀市の職員も登録している。

4 成果・課題

(1) 取組の成果

2024年3月の事業開始から10月までで約700件利用され、一日の平均は約3件であった。加賀市担当者は、そのうち約7割を観光客が占めていると推測している。また、もともとUberアプリを使用している方が多いこと、アプリ自体を母国語で操作できること、あらかじめ目的地を設定することやキャッシュレス決済により運転手との直接のやり取りが少ないことなどが利用者とドライバー双方のメリットとなり、インバウンドとの相性がよい。市内在住者は、加賀市のりあいタクシー「のりあい号」の運行がなくなる夜間の時間帯の利用が多く、市外出張時への駅⇄自宅の往復や、飲食店からの帰宅の際の利用が目立つ。また、旅館等の宿泊施設からは、宿泊客へのタクシーの手配が難しい場合の代替案としてのライドシェアの活用を歓迎する声が挙がっている。

（2）今後の課題

ア 運行について

現在、加賀市内はほぼ自由に移動できる状態であるが、市内から市外への移動は実施に至っていない。また、隣接する小松市に所在する石川県の空の玄関口「小松空港」との往来については、加賀市内から小松空港への運行のみ認めている状況である。加賀市担当課は、制度上は市外への運行も可能であり、運行エリアを一部の市外（特に小松空港）にまで拡充することで、より利用者の利便性を高めることに繋がるため、関連事業者と調整をしながら実現に向けて調整していきたい、としている。また、現在は運行時間を7時から23時と定めているが、夜間は飲酒などで自家用車の使用を控える機会が増加することもあり、飲食店や旅館、利用者などから運行時間の延長を求める声が挙がっているため、それについても併せて検討をしていきたい、としている。

イ アプリについて

加賀市担当課は、Uberの他にも交通に係るアプリを使用しているため、アプリの統合についても検討している。コストやリスクを考慮すると、一本化するのではなく交通系アプリの入り口を一つにすることだけでも効果があると考えている。また、現状では利用者のデータを活用する段階には至っていないが、蓄積されたデータを利活用し、事業をブラッシュアップしていくことにも課題感を感じている。

関連・参考資料

加賀市ホームページ「加賀市版ライドシェア」

https://www.city.kaga.ishikawa.jp/soshiki/seisaku_senryaku/seisaku_suishin/5/11941.html

加賀市「デジタル田園健康特区特別委員会資料」

<https://www.city.kaga.ishikawa.jp/material/files/group/19/HPdejiaaru050902.pdf>

加賀市ホームページ「加賀市地域公共交通活性化・再生協議会」

https://www.city.kaga.ishikawa.jp/soshiki/seisaku_senryaku/seisaku_suishin/5/9726.html#kotsu

国土交通省「交通空白」解消本部

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000237.html