

わた SHIGA 輝く国スポ・障スポにおけるライドシェアの試行について

1 背景・趣旨

国においては、交通不便の解消に向けて、令和5年12月には自家用有償旅客制度の拡大、令和6年3月には自家用車活用事業の創設といったライドシェアに係る制度改正が行われてきた。

滋賀県においても、多様な移動ニーズに既存の公共交通だけで応えていくことは困難であり、あらゆる移動手段の活用を検討する中で、ライドシェアは選択肢の一つになりうるものと整理している。

また、全国から多くの方が来県するわた SHIGA 輝く国スポ・障スポの際には、先催県の例を踏まえ、タクシーの供給量が不足する可能性がある。

これらの状況を踏まえ、両大会におけるおもてなしの向上を図るとともに、導入に慎重な市町や交通事業者等の取組のきっかけやモデル事例とし、交通不便解消に向けた今後の展開につなげるため、ライドシェアを試行する。

2 試行の概要(調整中)

タクシーの配車が少ない地域等において、選手の家族や競技ファン等の一般観覧者の移動や、選手や関係者を含む来県者の飲食店や観光地への移動といった個別のタクシー需要を補完する手段の一つとして、ライドシェアの試行を行う。

実施にあたっては、市町、交通事業者の意向を踏まえ、既存の公共交通との共存を前提に行う。

実施エリア	栗東市、甲賀市、日野町および愛荘町
実施日	令和7年9月28日(日)～10月7日(火)、10月25日(土)～27日(月) ※競技日程を踏まえ、地域、日、時間ごとに実施台数を調整
台数	20～40台程度
運行方法	アプリ等を利用した配車、決済を想定
運賃	タクシー料金と同水準を想定

3 今後の予定

令和7年 3月	試行に向けた交通事業者等との調整
4～7月	許認可手続に向けた調整 運行準備(ドライバー、車両、システム等)
7月下旬～8月	テスト運行
9月～10月	試行
11月～	試行結果の検証・今後の展開に向けた検討

4 試行後の取組の方向性

両大会での試行を通じて、課題や移動手段の一つとして活用可能性を整理し、市町および交通事業者と連携しながら、各地域の移動特性や交通資源の状況に適した持続可能な地域交通ネットワークづくりに向けて、新たな移動手段の導入を推進する。

今後の活用イメージ例：

タクシーの配車が難しい地域、時間帯において、ラストワンマイル等の地域交通ネットワークの一部を、交通事業者と連携して地域のドライバーを活用したライドシェアが担う。

5 その他（県内のライドシェアの取組状況）

日野町と甲賀市において、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の実証運行を開始している他、タクシー事業者の自主的な取組として、大津市域交通圏において、日本版ライドシェア開始に向けた動きがある。

※ 日本版ライドシェア(自家用車活用事業)：令和6年3月創設。タクシー事業者が運行主体となり、自家用車・一般ドライバーを活用

※ 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）：市町村や NPO 法人などが運行主体となり、自家用車・一般ドライバーを活用

(1) 日野町

令和7年1月18日から、デマンド交通「チョイソコひの」のシステムを活用した公共ライドシェアの実証運行を開始。一部の地域を除いて休日に路線バス、デマンド交通などの公共交通の運行がないため、観光目的で来訪される方や自家用車を利用できない方などの持続的な移動手段の確保に向けて導入を検討。令和7年度は運行地域を拡大し実証実験を実施予定。

(2) 甲賀市

令和7年2月12日から、県の連携事業「地域特性に応じた交通ネットワーク構築事業」において、甲賀流公共ライドシェアの実証運行を開始。土山地域におけるバス運転士不足への対応策として導入を検討。

(3) 大津市域交通圏

10月31日付けで大津第一交通株式会社および琵琶湖タクシー株式会社に対して、11月26日付けで滋賀ヤサカ自動車株式会社に対して、滋賀運輸支局が日本版ライドシェアの運行を許可。3社において、運行に向けて準備中。