

三浦市域における神奈川版ライドシェアの 本格実施について

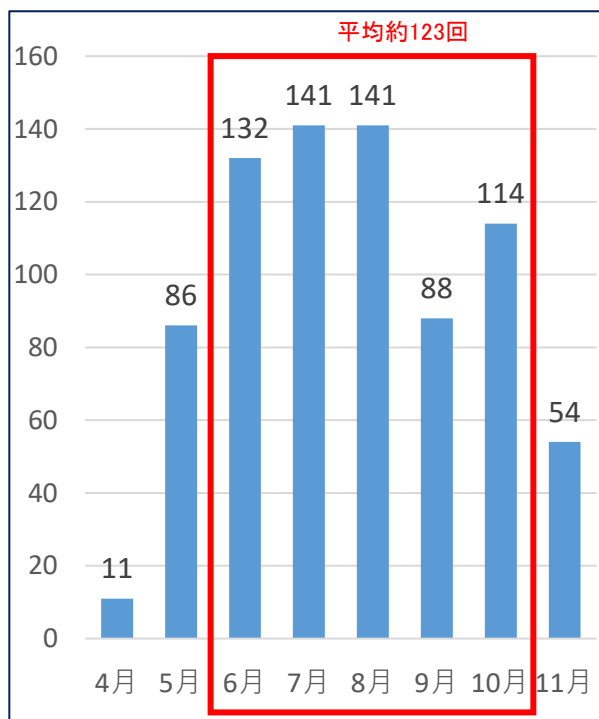
利用実績(4月17日から11月10日までの208日間)

項 目	内 容
ドライバー数	14名 ※当初12名と契約、追加募集を行い5名追加契約。 その後、10月17日付で3名と契約を解消し、現在14名。
稼働台数	458台(1日平均2.2台)
利用実績	767回(1日平均3.7回)
事故・トラブル	0件
主な乗車地、目的地	乗車地 三崎港周辺 目的地 三崎口駅周辺

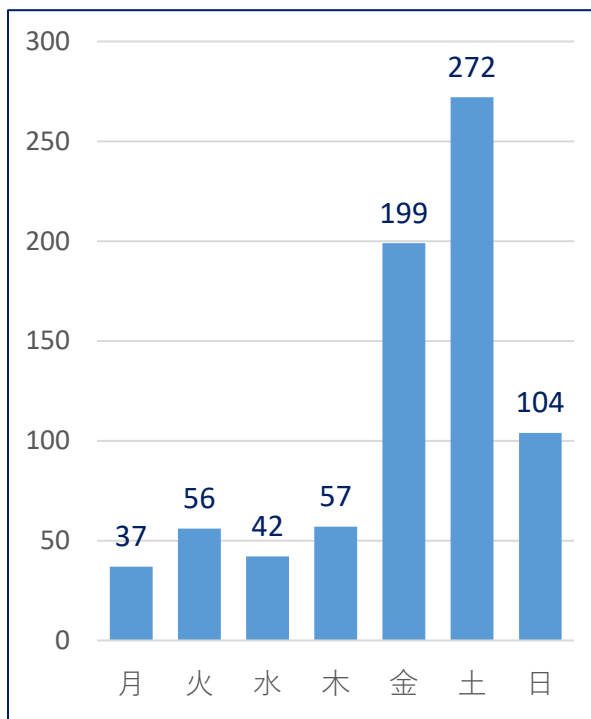
利用実績（月別、曜日別、時間帯別）（4/17～11/10、208日間）

- 1ヶ月の利用回数は平均 約123回、1日平均 4.0回となっている
- 曜日別では、金土の利用が多いものの、平日の利用も一定程度ある
- 時間帯別では、20～21時台を中心に満遍なく利用されている

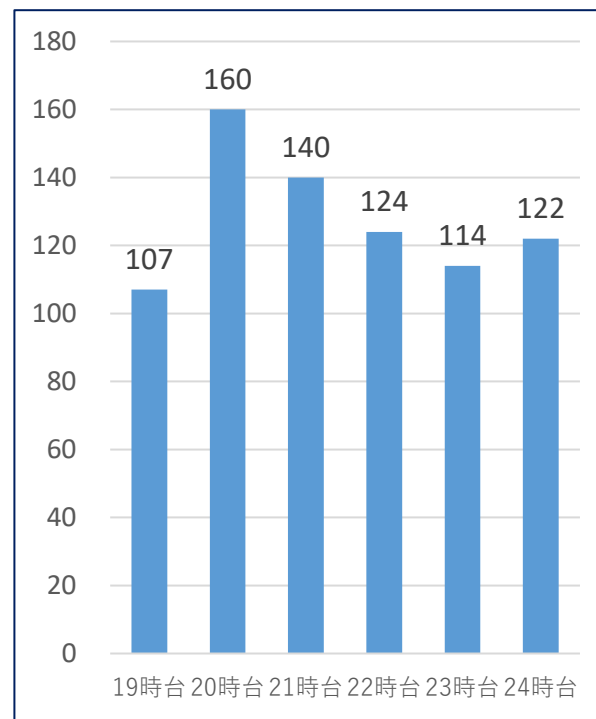
月別実績



曜日別実績



時間帯別実績



アプリ配車のマッチング率(4/17~11/10、208日間)

ライドシェアが稼働していなかった前年同期と比較すると、マッチング率は約20pt向上し、ライドシェアの運行により、タクシー不足問題は改善されている

三浦市内19~25時のアプリ配車マッチング率

		4月 (17~30日)	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	合計
配車依頼回数(A)		210回	359回	296回	430回	398回	247回	262回	106回	2,308回
実車回数(B)		150回	277回	239回	331回	293回	200回	212回	91回	1,793回
内訳	うちライドシェア	11回	86回	132回	141回	141回	88回	114回	54回	767回
	うちタクシー	139回	191回	107回	190回	152回	112回	98回	37回	1,026回
マッチング率(B/A)※		71.4%	77.2%	80.7%	77.0%	73.6%	80.6%	80.9%	85.8%	77.7%
前年同月マッチング率		58.5%	56.4%	56.8%	56.2%	61.4%	60.9%	60.5%	59.6%	58.8%

※マッチング率

ユーザーがGOアプリを使用してタクシー、ライドシェアに乗ろうとした回数(配車依頼回数)に対する実車回数の割合

約20pt向上

前回会議の内容

- 神奈川版ライドシェアは、タクシー不足問題に対して有効な手段
- 切れ目なく本格実施に移行できるよう、採算性の検証や事業スキームの検討を深めていく

三浦市、神奈川県、タクシー会社による検討

- 採算性も踏まえ、実施主体やドライバーとの契約形態等をどのようにするか

前回会議での意見

※前回会議で提示した採算性の資料抜粋

法的根拠等	実施主体	ドライバーの契約形態	採算性	説明
道路運送法 第78条第2号 〔公共ライドシェア〕	三浦市 (運行管理は タクシー会社)	委託	年間 +約100万円	・実証実験と同様の手法
道路運送法 第78条第3号 〔日本版ライドシェア〕	タクシー会社	委託	年間 +約100万円	・3号の許可基準を満たすためには雇用となる
		雇用	年間 △約400万円	・横浜、川崎等で実施中

出席者	意見
京急三崎 タクシー	・ タクシーとライドシェアの業務は一体にはできない ・ ライドシェアに係る人件費は計上が必要
神奈川県 タクシー協会	・ 一定の利用者がいるため、ライドシェアは継続していくべき ・ タクシー会社が赤字覚悟で行うのは難しい ・ 引き続き、三浦市主体の2号で継続していただきたい
関東運輸局	・ タクシー会社とライドシェアドライバーの関係は労働者にあたる蓋然性が高いというのが、厚生労働省の見解
全国ハイヤー・ タクシー連合 会	・ 民の力(タクシー)では、採算が合わず、タクシーが減少したことが実証実験のスタート地点 ・ 市が関与し、さらにローコストな運営を次のステップとするのが正しい方向性ではないか

国への要望

事業スキームの検討を進める中で、3号委託の活用を視野に入れ、県と三浦市で、国へ要望書を提出

要望の概要

提出日 令和6年10月23日(水)

要望先 内閣府、国土交通省

要望内容 自家用車活用事業について、行政が関与した実証実験により指揮監督が無くても、安全に移動の足の確保が図られていることが確認できた地域においては許可を行うこと



国土交通省からは、3号委託は認められないとの回答を得ている

➡ 2号委託で本格実施に移行

採算性の検証（前回の試算からの変更点）

①運行管理費の計上

タクシー会社が行っている運行管理の実態を踏まえ、
遠隔点呼等の運行管理に係る費用を計上

前回会議の考え方

運行管理費（人件費）

0円

〔 タクシー業務と一体的に実施する
ことに関する費用は計上していない 〕



今回会議の考え方

運行管理費（人件費）

年間約180万円

（運行管理費用5,000円/日を計上）

採算性の検証（前回の試算からの変更点）

②ドライバーシフト手当の計上

実証実験の運行実績やドライバーからの意見を踏まえ、
ドライバー報酬にシフト手当を計上

前回会議の考え方

ドライバー報酬（シフト手当）

0円

（ドライバー報酬は歩合のみ）



今回会議の考え方

ドライバー報酬（シフト手当）

年間約40万円

（1シフト当たり400円を計上）

事業スキームと採算性 10月までの実績を踏まえた試算

計算条件 運行日時:毎日、19～25時

(収入)年間約550万円

想定実車回数:日～木は各2回、金土は各10回

1回当たりの平均利用料金:3,500円

(支出)年間約670万円

車両整備費、車載設備レンタル料、運行管理アプリ利用料、保険料

運行管理費 5,000円/日

ドライバー報酬 歩合+1シフト400円(シフト手当)

※赤字は前回会議からの変更点

法的根拠等	実施主体	ドライバーの 契約形態	収支
道路運送法 第78条第2号 〔公共ライドシェア〕	三 浦 市 (運行管理は タクシー会社)	委託	年間△約120万円

➡ 夜間のタクシー不足問題(地域の移動の足の確保)に対応するため、不足分の約120万円は、三浦市が負担し、本格実施に移行

本格実施の運行概要

項 目	実証実験(4/17～12/16)	本格実施(12/17～)
実施主体	三浦市	同左
根拠法令	道路運送法第78条第2号 (自家用有償旅客運送)	同左
協力事業者	芙蓉交通株式会社 京急三崎タクシー株式会社	京急三崎タクシー株式会社
出発地・時間帯	三浦市内・毎日19時から25時	同左
ドライバー 及び車両	三浦市在住者及び在勤者の 自家用車 14台	三浦市在住者及び在勤者の 自家用車 10台程度
利用料金	タクシーと同額 「GO」アプリで事前決済	同左
ドライバーとの 契約形態	委託	同左
ドライバー 報酬	歩合(利用料金の約5割)	歩合に加え、シフト手当として、 1シフト400円を支払い