

Title	日本版ライドシェアの課題と処方箋
Author(s)	中村, 吉明
Citation	年次学術大会講演要旨集, 39: 33-36
Issue Date	2024-10-26
Type	Conference Paper
Text version	publisher
URL	http://hdl.handle.net/10119/19643
Rights	本著作物は研究・イノベーション学会の許可のもとに掲載するものです。This material is posted here with permission of the Japan Society for Research Policy and Innovation Management.
Description	一般講演要旨

日本版ライドシェアの課題と処方箋

○中村 吉明（専修大）

1. はじめに

2023年8月、菅前総理がライドシェアの活用拡大に意欲を示す発言をしたことを契機に、ライドシェアがにわかに注目されはじめた。官民が様々な動きをした結果、規制改革推進会議が2023年12月、「規制改革推進に関する中間答申」、2024年5月、「規制改革推進に関する答申～利用者起点の社会改革～」を取りまとめ、ライドシェアの一部開始・拡大が認められた。以下では、動き始めたライドシェアを追いながら、その概要、問題点、今後の方向性について述べる。

2. ライドシェアとは何か？

ライドシェアとは、自家用車の空き座席を利用して報酬を得たい個人（ドライバー）と、当該サービスを利用して移動したい個人（ユーザー）とを、プラットフォームによるマッチングを通じて結びつけ、交通サービスを提供することをいう。主な企業としては、ウーバーテクノロジーズやリフトなどがある。

ユーザーは、スマートフォンを活用して、容易にかつ即時に配車（オンデマンド配車）を受けられるメリットがある。さらに、レーティングシステムにより、安全・安心の担保とサービス品質の透明化が確保されるというメリットもある。

また、一般的に、需要と供給に応じた弾力的な料金設定がなされており、料金が低くなれば供給者が減り、料金が高くなれば供給者が増えるなど、市場メカニズムを活用したシステム、いわゆる「ダイナミック・プライシング」を用いている。しかし残念ながら、このようなライドシェアは日本では「白タク」と言われ、「原則として」違法であった。「原則として」と言っているからには例外がある。

そのライドシェアが例外的に認められた地域は、2024年4月までは過疎地域、特に路線バスなど公共交通機関の維持が難しくなっている公共交通空白地であった。つまり、公共交通機関に代わる移動手段として特別に認められていたのである。

たとえば、2016年5月から、京都府京丹後市（丹後町）の地元の民間非営利団体（NPO）「気張る！ふるさと丹後町」は、ウーバーテクノロジーズが配車システムを活用して、有償で自家用車を用いた住民送迎を行っている。これは、京丹後市（丹後町）が公共交通機関で十分な輸送サービスを確保できない地域であるため、NPOなどが主体で運営する場合に限り認められる「公共交通空白地有償運送」の制度を活用しているのである（表1の①、2006年の改正道路運送法で創設された特例制度）。しかしこの制度は、公共交通空白地に有効な社会政策と位置づけているにもかかわらず、原則、決められた地域内しか運用することができないという問題点があった（地域外に鉄道駅、病院、スーパー等があったとしても実態上、それらまで運行できない）。さらに、その実施には実態上、地元のバス、タクシー事業者の了解を得なければならず、住民ファーストというよりも既存事業者ファーストの制度となっていた。

表1 現在の日本のライドシェアの全体像

	過疎地域		タクシー不足地域等	
	①	②	③	④
時期	2023年以前	2023年12以降、随時実施	2024年4月以降	2024年6月以降
関係法令	道路運送法第78条第2項		道路運送法第78条第3項	新法？
運行主体	NPO+市町村	NPO+市町村 (タクシー会社へ委託可)	タクシー会社	新規参入企業も
運行区域	原則、区域内限定	区域内+ α (区域内に発着すれば運行可)	タクシーの不足地域等 (タクシーの営業区域内)	—
運行時間	運行主体が規定	運行主体が規定	タクシーが不足する時間帯	—
運賃	タクシーの半額程度	タクシーの約8割を目安 (ダイナミックプライシング可)	タクシーと同額 (料金の事前決定、キャンセルス)	—
備考	[交通空白地有償運送] 既存事業者の既得権尊重	首長の決定権限拡大	「自家用車活用事業」 (大都市部や地方都市等)	

(注) 各種資料を基に筆者作成。

そのような中、いくつかの改善がみられるようになった。たとえば、未来投資会議 [2019]では、「交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設」の中で「交通事業者（タクシー事業者等）が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続きを容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。」とし、NPOだけでなく、今まで競合関係にあった交通事業者も参画、あるいは協力のもと、「公共交通空白地有償運送」制度が活用できるようになった。

3. 「自家用車活用事業」について

(1) 「自家用車活用事業」の概要

このような中、政府は 2024 年 4 月から大都市部等でも限定的な「ライドシェア」の運行を可能にした。もっとも 10 年以上前から普及する諸外国とは異なり、誰でも全国どこでも、いつでもライドシェアを始めていいわけではない。これまでの経緯、その内容等について以下に述べる。

まず新制度の創設を決めたのは、岸田文雄首相を議長とし、デジタル技術を活用した規制緩和などを議論する「デジタル行財政改革会議」である。同会議が 2023 年 12 月に決定した「デジタル行財政改革中間とりまとめ」には以下の文言が載っている。

「タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・ドライバーを活用し、(スマートフォンの) アプリによる配車とタクシー運賃の収受が可能な運送サービスを 2024 年 4 月から提供する」

道路運送法 78 条は自家用車を有償運送に使ってはならないと定める一方、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき」(同条 3 号)などは例外的に認めており、この規定に基づいて新制度を創設したのである。具体的には、「供給が需要に追いつかないことが多い地域、時期、時間帯(以下「不足地域等」といい、このことが合理的に予測される場合を含む。)を特定した上で、当該不足地域等においては、タクシー会社がその不足分について、地域の自家用車・ドライバーを活用し、タクシー事業の一環として運送サービスを提供することを可能とする。」(規制改革推進会議 [2023]) こととした。

これを受けて交通政策審議会(国土交通相の諮問機関)の自動車部会が具体的な制度設計を進めることとなった。なお、国土交通省によると、法人タクシーの乗務員は 2006 年の約 38 万人から 2022 年の約 21 万人へと 45%も減少した。特に 2019~2022 年は約 5 万人減と拍車がかかっている。一方、国内需要はコロナ禍を経て戻りつつあり、訪日外国人客は急回復している。この新制度はこのようなタクシー不足をなくすために創成された制度なのである。

2024 年 4 月以降、東京 23 区、東京都武蔵野市、同三鷹市、横浜市、川崎市、神奈川県横須賀市、名古屋市、愛知県瀬戸市、同日進市、京都市、京都府宇治市、同長岡京市などで解禁されており、これら地域内でも大都市部から地方都市へ徐々に広がっている。

スマートフォンのアプリを使って運賃を乗車前に決定し、客がキャッシュレス決済手段で支払う点は海外のライドシェアと同じだが、運行主体をタクシー会社に限定し、運行日時が限定されており、運賃がタクシーと同額という点は日本独自であり、それを「自家用車活用事業」といつている(表 1 の③)。海外のライドシェアを知る人や、タクシー不足が深刻な地域の人には不満が残る制度となっている。

(2) 自家用車活用事業の問題点

第一に、担い手となるドライバーの確保が難しいことが挙げられる。新制度はタクシー事業者が担い手を雇用することが前提となっており、副業として自家用車活用事業を行うことは難しい。業務委託(請負)契約を可能とする制度設計が必要となる。また、タクシーとのマッチング率が低い時間帯のみ運行可能なため、地域によっては深夜数時間のみしか運行できないというケースも見受けられる。当然、その時間だけしか働けないとなると「すきま時間」を活用して副業で仕事を行う人も減ってしまうため、運行時間に柔軟性を持たせた方がドライバーの確保が容易になる。それには、そもそも自家用車活用事業の位置づけを単にタクシー不足の対応ではなく、タクシー不足と無関係な新たなモビリティとして位置付けるべきと考える。

第二に、タクシーと同価格としている点が挙げられる。つまり自家用車活用事業のドライバーは第 2 種運転免許を持っておらず、タクシードライバーのような特別な訓練、実車経験も十分でないにもかかわらず、同じ運行料金を取ることで自体が問題なのである。

タクシーとライドシェアは全く違う人流モビリティであるべきであり、TPO に分けてユーザーが使い分けることが望ましい。たとえば、安く移動したい人は少し安全面で不安だけドライドシェアを用いる

とか、深夜に一人で乗車する女性は少し高いがより安全なタクシーを用いるなど、ユーザーの選択の幅を広げるような制度が必要と考える。そのためにも、ライドシェアの料金はタクシー料金より低料金で設定すべきであり、たとえば、海外のライドシェアが用いているようなダイナミック・プライシングを用いることが望ましい。

第三に、根本的な問題だが、現行制度が既存事業者重視でユーザー重視、ドライバー重視になっていない点が挙げられる。本制度は、道路運送法 78 条 3 号の「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に限定されているため、タクシーが不足する地域、曜日、時間に限定して運用している。これは、一つ目の問題点で指摘したドライバー候補者だけでなく、ユーザーにとっても利便性の低いモビリティとなってしまっている。諸外国のように、タクシーとは全く別のモビリティとしてライドシェアを位置づけ、運行日時の限定などを自由に設定できるようにすべきと考える。

4. 交通空白地有償運送について

(1) 交通空白地有償運送の概要

2. で指摘した通り、2006 年からタクシーも含め公共交通が十分整備されていない過疎地域に対して、交通空白地有償運送として、ライドシェアが限定的に行われてきた。しかし、ライドシェアの運行の可否のみならず、料金設定、運行地域を、タクシー事業者、バス事業者など既存事業者などが構成メンバーとなっている地域公共交通会議で決めるため、既存事業者が少しでも不利益となる運行はできず、それがユーザーの利便性を低下させていた。そのような中、2023 年 12 月に公表された「規制改革推進に関する中間答申」において、運行する交通空白地に関しては、当該地域外の地点への運行であっても、ユーザーニーズの高く、かつ当該地域内に発着することを前提にすれば運行可能とすることが望ましいとした。

また、料金に柔軟性を持たせ、地域の実情に応じた価格設定ができるようになる。たとえば、従来、運賃はタクシー料金の半額を目安としていたが、それを 8 割に引き上げるほか、ダイナミック・プライシングを活用可能としている。

さらに、地域公共交通会議での調整が整わない場合は、首長にライドシェアの決定権限を付与することになった。

(2) 拡充された空白地有償運送制度の問題点

(1) に示した運行地域、料金の基本的な考え方は、ユーザーの意向を尊重したものになっているが、これが深く各地域に浸透し着実に実行されているのか、しっかり確認し、もし曲解されるようなことがあれば、正さなければならない。

最近の出来事で気になる点が 2 点ある。第一に、交通空白地外の運行については、4. (1) で指摘した対応が望ましいとしているが、それは地域公共交通会議に係る通知で明確にするだけで、実効性が担保されておらず、結果的に、従前と全く変わらない可能性が高いと考える。第二に、2024 年 4 月に発出された「一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービスの提供について」という通達によると「自家用有償旅客運送者が収受する金額について、自家用有償旅客運送に係る対価に地域の公共交通の確保維持に活用するための協力金を加え、当該地域のタクシー運賃と同額とすること」を可能としている。これは、①の交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度を行うケースにタクシーと同料金の設定を可能としている。これは、ダイナミック・プライシングの活用等を可能とした「規制改革推進に関する中間答申」の趣旨と異なるものであり、結果的に、タクシー事業者などの既存事業者に利することになり、ユーザーの利便性の向上には逆行する制度になってしまうことになる。

5. 真の「日本版ライドシェア」を目指して

各国、各地で形作られる制度は、交通状況などの地域性や住民気質のほか、経済学でいう経路依存性（パス・ディペンデンス）により形作られる。今までの積み重ねによって現在の結果が決まるということである。つまり、他国の制度が優れているように見えるからといってすぐにその制度に変えることは現実的に難しい。したがって、日本の地域性や住民気質に合致し、時系列的にも大きな段差を生じさせないような制度に改革することには一定の合理性がある。それを踏まえて、今後のライドシェアについて議論したい。

2024 年 4 月に解禁されたライドシェアとは別に、タクシー事業者以外によるライドシェア事業についても検討が進む。先に触れた「デジタル行財政改革会議中間とりまとめ」には「タクシー事業者以外の

者がライドシェア事業を行うことを位置づける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めていく」としていた(表1の④)。しかし、6月には結論が得られず、2024年6月21日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2024」において「タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める。」とし、期限を付けず検討することになっている。

ただ、大阪・関西万博の開幕が2025年4月に迫っている。主催者は来場者数を2,820万人と想定しており、移動サービスの確保が不可欠である。大阪府を「自家用車活用事業」の対象地域にしているが供給が足りなくなってしまうだろう。ユーザーの利便性やドライバーの確保などを考えると、大阪府内を対象にするも、車両数、稼働日、稼働時間帯の制限をなくし、ダイナミック・プライシングを活用し、一定の条件下でタクシー事業者以外の新規参入を認めるなど、柔軟に対応すべきと考える。なお、訪日外国人の利便性を考えると、海外で普及するウーバー、Grab、滴滴出行(ディディ)といったサービス経由での配車を可能にすることが望ましい。まずは大阪府に限定するといった形で、先進的なライドシェアを導入し、その効果を計測し、その結果を踏まえて他の地域への拡大を検討した方がよいと考える。

また、産業政策や経済安全保障政策の視点も重要である。利用者の利便性が増したとしても、外国のライドシェア事業者ばかりが利潤と乗車に関する情報を手にするようなことがあれば、日本経済のためにならない。地球温暖化対策のためにEVが必要だとしても、国内で走るEVが海外製ばかりになれば日本にとって良いことなのかという問いと同じである。

参考文献

規制改革推進会議 [2023] 「規制改革推進に関する中間答申」 令和5年12月26日。

<https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/opinion/231226.pdf>

規制改革推進会議 [2024] 「規制改革推進に関する答申～利用者起点の社会改革～」 平成6年5月31日。

<https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/opinion/240531.pdf>

経済財政諮問会議 [2024] 「経済財政運営と改革の基本方針2024について」 2024年6月21日。

https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/honebuto/2024/2024_basicpolicies_ja.pdf

デジタル行財政改革会議 [2023] 「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」 2023年12月20日。

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digital_gyozaikaikaku/pdf/chukan_honbun.pdf

未来投資会議 [2019] 「成長戦略実行計画案」 令和元年6月21日。

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/miraitoshikaigi/dai29/siryou1.pdf>