



わが国における効果的なライドシェアの導入に向けて  
～なんちゃってライドシェアで終わらせないために～

2024年2月

公益社団法人 経済同友会

## はじめに

経済同友会は、ラストワンマイルを担う交通手段であるタクシーの供給不足を速やかに解決するため、2020年1月、タクシー事業者による第一種運転免許保有者および自家用車の限定的な活用を求める提言<sup>1</sup>を公表した。この背景には、訪日外国人観光客数や高齢者による自動車運転免許の返納数の増加、地域におけるバス路線の廃止・減便等に伴う公共交通の需要増加があった。

コロナ禍を経て、タクシー乗務員の数は全体の約2割にあたる6万人が減少し、落ち込んでいた訪日外国人観光客数はコロナ前の水準を上回るまでに回復するなど、公共交通の需給ギャップはさらに拡大している。政府や一部の自治体では、ライドシェアの導入に向けた検討がようやく進められることとなった。

旅客自動車運送事業者だけではない、株式会社等を含めたさまざまな主体によるライドシェアの実現は、利用者の利便性向上や社会的課題の解決につながるだけでなく、イノベーション創出の担い手となるスタートアップの振興を促す契機にもなる。スタートアップ立国を目指す観点からも、道路運送法の適切な改正等およびライドシェア事業を規定する新法の制定を求めるとともに、各論点における検討の方向性について提言する。

---

<sup>1</sup>2019年度規制・制度改革委員会『日本版ライドシェア』の速やかな実現を求めるータクシー事業者による一般ドライバーの限定活用ー（2020年1月22日）

## I. 各論点における課題と検討の方向性

### (1) 実施主体について

前述の通り、本会では運転者不足を速やかに解決するための現実的な方策として、2020年にタクシー事業者を実施主体とする提言を公表している。一方で、政府や自治体でライドシェアの導入に向けて前向きな検討が行われている現状では、新たなプレーヤーの参入が大いに期待できる。柔軟な供給を確保し、イノベーションの創出を促すためには、既存の旅客自動車運送事業者に限定することなく、さまざまな主体が参画できる制度とすべきである。仮に、タクシー事業者のみを実施主体として認める場合でも、新たなプレーヤーが旅客自動車運送事業者として新規参入しやすい制度設計とすべく、新規参入を事実上規制しているタクシー業務適正化特別措置法（以下、特措法）の適用除外などを同時に行うべきである。なお、新たなプレーヤーの参入を不当に制限することは独占禁止法上の問題も懸念されるため、この点についても十分に配慮する必要がある。

### (2) 安心・安全の確保について

ライドシェアの導入にあたっては、利用者の安心・安全の確保が前提となる。新規参入・普及の促進にも考慮しながら、現実的な安全基準を設けるべきであり、具体的には下記の要件を考慮した制度設計とすべきである。

現代社会における技術発展の状況を踏まえれば、これからの安心・安全は技術によって担保されていくことになるだろう。特に、ライドシェアにおいては、アプリケーション（以下、アプリ）による自動経路設定や相互評価、AIによる行動分析や車載センサー技術、GPSによる車両追跡など、さまざまな技術がより安心・安全を向上するための重要な要素となり得る。

<安心・安全を確保するために考慮すべき要件>

- ① 運転者の背景調査：ライドシェアサービスに登録するドライバーに対しては、犯罪歴などタクシー事業者が雇用する運転者と同程度の調査を義務付けるべきである。
- ② 車両・アプリ等の安全基準の設定：すべてのライドシェア車両が定期的な検査を受け、特定の安全基準を満たしていることを保証すべきである。  
(例：車内外ドライブレコーダー、GPS追跡機能等の設置を義務付けるなど)
- ③ 透明性の高い料金システムの設定：利用者がサービスを利用する前に料金を理解しやすくするため、料金体系を明確にすることで、予期しない料金が発生しないようにすべきである。

- ④ 緊急時対応システムの設置：乗客または運転手が緊急事態に遭遇した際に迅速に対応できるよう、アプリ内での緊急連絡手段やサポートシステムを設置すべきである。
- ⑤ 利用者と運転手の相互評価システムの導入：安全性・サービスの質が低い運転者やマナーの悪い利用者を排除し、安全な環境を維持するために、乗客と運転者が互いを評価し、フィードバックできるシステムを導入すべきである。
- ⑥ プライバシー保護の強化：利用者の個人情報とプライバシーを保護するためのガイドラインと技術的措置を導入すべきである。
- ⑦ 対応サービスの限定：運行は、事前に目的地と経路が決められている予約配車専用として、「流し営業」は行わないこととすべきである。

なお、ライドシェアの安全性に関する懸念として、例えば米国のライドシェアと日本のタクシーにおける性犯罪発生件数の比較に基づいた議論があるが、この比較は必ずしもライドシェア導入による性犯罪の増加を示すものではない。建設的な議論をするためには、一つの比較に依らないさまざまなデータを用いながら、多面的に検証する必要がある。

犯罪や事故などのリスクは、タクシーとライドシェアの区別なく存在する共通の課題であり、これらはデジタル技術を活用して克服していく必要がある。デジタル技術の進展はライドシェアの安全性を向上する要素の一つであり、より信頼性の高いサービスを実現するためには、適切な規制、利用者教育、社会的意識の醸成、地域社会との連携など、多面的なアプローチが必要となる。また、これらの取り組みは交通全般だけでなく、将来的に他の産業における安全性向上にも寄与する可能性がある。

## （２）事故時等の責任の所在について

各国でライドシェアが導入された当初、事故時の法的責任は運営主体ではなく、個人事業主である運転者や利用者の自己責任とされていた。しかし、事故には複数の要因が関係することや企業の社会的責任を考えれば、ライドシェアサービスを提供する事業者は、運行管理主体として運転者の選定、教育、監督に責任を持つだけでなく、マッチングシステムの管理、安全基準の設定と維持、適切な保険の提供などにおいて責任を負うべきだと考える。

現在は、運行主体である事業者が責任を負うのが一般的となっており、当初とは状況が変化している。わが国においても、事故の際には（車両設計上の欠陥による場合などを除き）事業者が責任を負う主体であることを明確にすべきである。また、十分な補償対応を可能とするために、事業者には事業用自動車保険の加入を義務付けるとともに、運転者には任意保険の加入を義務付けるべきである。

### **(3) ライドシェアを担う運転者の働き方について**

日本のタクシー乗務員は、一般的に事業者と雇用契約を結んで働くが、ライドシェアにおいては、運転者に雇用契約だけではなく、業務委託契約の選択肢も提供すべきである。ライドシェアの特性上、副業・兼業を前提とした運転者が主な労働力となることが期待されており、特に交通需要が不足する「空白時間帯」に需要が集中するため、フルタイム労働よりもパートタイム労働が適している。

また、最近では、社会情勢や労働法制の変化に伴い、副業・兼業を希望する働き手が増加している。これらの働き手がライドシェアに参画することで、運転者不足の解消が期待される。雇用契約を前提とした運転者の確保は、労働時間の問題等によって副業・兼業の促進を妨げる可能性がある。「好きな時間・場所で働ける」という特性を活かすためには、雇用契約に限定せず、業務委託も選択肢に含めることが重要である。なお、一部のタクシー事業者からのヒアリングでは、「雇用契約前提では必要な運転手を確保出来ない」という声も聞かれる。

個人事業主としての働き方には、労働関係法令の適用や労働者としての権利行使、団体交渉による待遇改善などの権利保護が不十分な点があるため、ワーキングプアが増加することへの懸念もある。しかし、副業・兼業が前提となるライドシェアの場合、ワーキングプアの議論は関連が薄い。また、近年では副業やパートタイム、フリーランスとしての柔軟な働き方に魅力を感じる人も多く、働き方の多様性を受容する社会へと変化する必要がある。なお、フルタイムでの就業を希望する場合にはタクシー乗務員になることを前提とすれば良く、副業・兼業を前提として就業時間の上限を定めることなども考えられる。

### **(4) タクシーとの共存について**

業界団体は、ライドシェアの導入による過当競争がタクシー乗務員の賃金や労働条件を悪化させることを懸念している。しかし、労働者不足の現状を考慮すると、タクシー乗務員の有効求人倍率は全産業平均の3倍を超える4倍以上であり、タクシー事業者が大規模な人員減少に対応することは困難である。仮に、乗務員の供給増で対応するにしても、交通需要に波のある状況では、需要の低い時期には供給過多に陥り、生産性の低下や乗務員の低所得化を引き起こすリスクがある。

一方、ライドシェアがタクシーの代替となって、すべての交通需要を満たせるわけではない。運行主体として一定の要件を満たす必要があることを考えると、コロナ禍で減少した約6万人のタクシー乗務員をライドシェアの運転者だけで補填し、さらに供給を増加することは難しいと想定される。このことから、ライドシェアの導入がタクシー乗務員の賃金低下や労働条件の悪化を招くとは考えにくい。変化する交通需要に対応するには、タクシー業界の規制改革とライドシェアの導入を通じて、柔軟な価格変動制および供給体制を確立し、労働市場の効率を高めることが求められる。これにより、乗務員の労働条件改善とサービスの質の

向上を同時に実現すべきである。

また、タクシー業界もライドシェアの導入を機に、デジタル技術を最大限に活用した業務改善に取り組むべきである。現在のタクシー運賃は世界と比べて（物価水準に対して）高く、公共交通機関として気軽に利用できるものにはなっていない。デジタル技術のフル活用によってコスト削減や業務効率の向上を実現し、賃金低下や労働条件の悪化を招くことなく運賃を引き下げ、公共交通としてのタクシーの役割を強化することが重要である。ライドシェアの導入が先行するシンガポールでは、ライドシェアが導入されたことによりタクシー・ライドシェアの総乗車数が倍増した一方で、タクシーの乗車数はほとんど変わらなかったとの調査結果もある<sup>2</sup>。また、配車アプリの活用によるタクシーのデジタル化によってタクシー乗務員の所得が増加する例も見られる。このように、市場全体を拡大することで乗客の利便性を向上し、各ステークホルダーの収益拡大を目指すべきである。

なお、完全自動運転技術の導入がライドシェアを不要にするとの議論に関しては、サンフランシスコで展開されている自動運転車による無人タクシーの試験運用が実例として挙げられる。しかし、現状では事故発生リスクやパフォーマンスに関する課題が存在し、これらの技術が社会に広く実装されるには、さらなる時間と研究開発が求められる。米国でさえ自動運転技術の普及には10年単位の期間が必要とされており、革新的技術の導入に対して慎重な姿勢を取る日本では、社会実装までにさらなる時間を要するだろう。そのため、当面はタクシーと多様な主体によるライドシェアの共存や融合を図りながら運転者不足に対応し、長期的には自動運転技術や新たな施策を取り入れていく必要がある。

## II. ライドシェアの社会実装に向けて

### （1）政府における短期的対応について

政府は、交通需給ギャップの拡大に対し、タクシー事業者が運転者の安全教育をはじめ、運行や車両整備の管理などを担うことを条件に、地域や時間帯を限定した自家用車による有償運送を本年4月より導入する方針を示している。また、NPO法人や自治体等の管理のもとで過疎地域等での有償運送を可能とする「自家用有償旅客運送」について、制度の活用拡大を妨げる要因となっていた交通空白地の定義や地域公共交通会議等における協議、運送対価の上限について見直しが必要とされたことは評価できる。

---

<sup>2</sup> シンガポールでは、ライドシェア導入後の2013年から2016年にかけてドアツードアの旅客運送の売上全体が倍増する中、タクシーの平均運送回数は96万回から95万回の微減に留まっている。

(Public Transport Council “Commuters Satisfied with Taxi and Private Hire Car Services”)

ただし、これらの措置は、道路運送法第 78 条<sup>3</sup>第 2 号で規定される自家用有償旅客運送に関する通達の見直しや第 3 号における「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当するものとして、現行の法規制のもとに設置されるタクシー乗務員不足を少しでも補うための応急処置に過ぎず、ライドシェアとして位置づけられるものではない。共にデジタル技術が活用されずに実施される可能性も高く、特に第 3 号に基づいて導入される新制度は、タクシーの規制緩和の一部に留まる可能性が高いと認識されるべきである。第 3 号による新制度の導入にあたっては、移動難民問題の解決という短期的な実効性の観点から、以下の点が最低限満たされることが必要である。

- タクシーの新規参入を事実上制限する特措法の適用除外（新規参入の制限は独占禁止法上の問題が懸念されるとともに、既存のタクシー事業者が第 3 号の活用を行わない場合や有効に活用出来ない場合には、その地域における移動難民問題はまったく解消されなくなる）
- 営業区域は、通常のタクシーの営業区域の制限を適用せず、全国区もしくは広域での営業区域設定とする（営業エリアをまたいだ利用を実現しなければ、復路は空車で帰らなければいけないなど生産性が向上しない。また、へき地ではその地域のタクシー事業者が第 3 号を活用しないだけでなく、新規参入も見込まれないため、ユニバーサルサービスの観点からも広域でのサービス提供によって、へき地がカバーされるようにすべきである）
- ダイナミックプライシングの実現と上下限のガイドラインの設定
- 雇用契約と業務委託契約の両方の働き方を認める
- 走行距離や台数の制限を行わない

この応急処置的な対応において、「タクシー不足の地域・時期・時間帯の特定」が検討課題にあると思われるが、これらを特定するための根拠を自治体などに過度に求めるのではなく、利用者起点・住民起点で首長が判断できるようにしなければ、応急処置すら機能しない。このことを踏まえたルール設計が重要である。

---

<sup>3</sup> 道路運送法第 78 条 自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

第 1 号 災害のため緊急を要するとき。

第 2 号 市町村、特定非営利活動促進法第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（自家用有償旅客運送）を行うとき。

第 3 号 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。

## **(2) ライドシェアの必要条件**

ライドシェアの定義は不明確だが、当委員会では最低限でも以下の要件を含む制度がライドシェアであると考える。

- アプリ上で、一般ドライバーが運転する一般車両の配車依頼や行き先の指定が可能であり、経路などもアプリ上の地図で事前に決定されること
- 原則として、運賃が事前に確定し、アプリ上で支払いが完結できること
- 全国もしくは広い範囲で、同じアプリが利用できること
- 運転者と利用者の相互評価制度により、質の向上が図られていること
- 運転者が個人事業（業務委託）として自由に働けること
- 需給調整のため、場所や時間などの需給に応じて価格を弾力的に変えること
- 運行距離や区域制限はタクシーと同等程度で違和感なく利用できること

## **(3) ライドシェア事業を規定する新法の制定**

日本社会において、ライドシェアの適切な運用と公正な競争を促進するためには、各論点における検討の方向性を踏まえ、これを制度化するための新法を制定すべきである。自家用有償旅客運送の活用拡大や公共の福祉の解釈変更といった短期的な対応だけでは、そもそもライドシェアと呼べるレベルの制度にはならないことは前述の通りであり、利用者の利便性は非常に限定的なものになると言わざるを得ない。担い手となる運転者からしても、生産性が低く、制限の多い制度では、必要な数の運転者が集まらない可能性が高い。また、安全対策など十分な規制をかけることができず、全国的に展開する上で安全性の確保にも限界がある。

新法制定によるライドシェアの導入時期として、移動難民の増加が喫緊の課題であることを鑑みれば、6月に策定される「経済財政運営と改革の基本方針」において2024年度中の施行を目指すことを明記し、秋の臨時国会での新法成立を経て、速やかな施行が図られるべきである。

なお、新法の制定においては、安心・安全を確保することが大前提だが、供給制約時代において、過度な規制はライドシェアの運転者の募集を非現実的にし、移動の自由を妨げるものとなる。そもそも運転者を集めることが困難であることに留意した上で、リーズナブルな制度設計が重要である。



## おわりに

ライドシェアは、交通アクセスの向上、経済的機会の創出など、多岐にわたるメリットをもたらすことが期待される。これらのメリットを最大限に活用するためには、適切な規制の枠組み、社会的受容、安心・安全とセキュリティの確保が不可欠である。今後、政府、業界団体、社会が連携しながら、公共交通全体の健全な発展を促進していかなければならない。

供給制約時代における公共交通の課題は、ライドシェアの実現だけで解決するものではない。本会は民間の経済団体として、利用者にとってより利便性の高い公共交通の実現を目指し、地域活性化やイノベーション創出に向けた議論を進めるとともに、課題解決のための支援を行っていく所存である。

以上

# 規制改革委員会

(2024年2月現在・敬称略)

## 担当副代表幹事・委員長

間下直晃 (ブイキューブ 取締役会長 グループCEO)

## 委員長

轟麻衣子 (ポピンズ 取締役社長)

武藤真祐 (鉄祐会 理事長)

## 副委員長

上田祐司 (ガイアックス 代表執行役社長)

瓜生健太郎 (瓜生・糸賀法律事務所 代表弁護士 マネージングパートナー)

木村尚敬 (経営共創基盤  
共同経営者 (パートナー) マネージングディレクター)

松井敏浩 (大和証券グループ本社 取締役 兼 代表執行役副社長)

山田メユミ (アイスタイル 取締役)

## アドバイザー

藤森義明 (日本オラクル 取締役 会長)

## 委員

浅沼章之 (浅沼建物 取締役社長)

浅野敏雄 (旭化成 相談役)

石塚雅洋 (スーパーナース 取締役社長)

大久保和孝 (大久保アソシエイツ 取締役社長)

大西徹 (かんぼ生命保険 取締役兼代表執行役副社長)

奥谷 禮子 (CCCサポート&コンサルティング 取締役会長)

北野 泰男 (キュービーネットホールディングス 取締役社長)

窪田 昌一郎 (日本政策投資銀行 取締役常務執行役員)

窪田 政弘 (前澤化成工業 相談役)

熊谷 亮丸 (大和総研 副理事長 兼 専務取締役)

小林 英三 (日本証券金融 執行役会長)

小松原 正浩 (マッキンゼー・アンド・カンパニー・インコーポレイテッド・ジャパン  
シニアパートナー)

小室 淑恵 (ワーク・ライフバランス 取締役社長)

三枝 則生 (三菱商事 常務執行役員)

ステファン・ジヌー (エアバス・ジャパン 取締役社長)

嶋村 尚子 (ファイザー 執行役員)

白石 徳生 (ベネフィット・ワン 取締役社長)

杉本文 秀 (長島・大野・常松法律事務所 事務所代表)

鈴木 雅子 (八光社梱包運輸 相談役)

反町 雄彦 (東京リーガルマインド 取締役社長)

竹川 節男 (健育会 理事長)

伊達 美和子 (森トラスト 取締役社長)

田中 孝司 (KDDI 取締役会長)

田中 能之 (湧永製薬 取締役)

富樫 直記 (TG Partners 代表取締役 パートナー)

檜崎 浩一 (SOMPOホールディングス  
デジタル事業オーナー 執行役専務)

西 恵一郎	(富士通 Co-Head)
濱 田 奈 巳	(コカ・コーラボトラーズジャパンホールディングス 社外取締役)
林 明 夫	(開倫塾 取締役社長)
板 東 徹 行	(ケーユーホールディングス 取締役社長)
平 石 洋 子	(ファイザー 執行役員)
平 野 大 介	(マイスターエンジニアリング 取締役社長)
藤 沢 久 美	(国際社会経済研究所 理事長)
古 田 未来乃	(武田薬品工業 ジャパンファーマビジネスエグゼクティブプレジデント)
保 坂 雅 樹	(西村あさひ法律事務所・外国法共同事業 パートナー 経営会議議長)
星 久 人	(ベネッセホールディングス 特別顧問)
増 田 健 一	(アンダーソン・毛利・友常法律事務所外国法共同事業 パートナー)
三 嶋 英 城	(SMB Cクラウドサイン 取締役社長)
山 岡 浩 巳	(フューチャー 取締役)
由 利 孝	(テクマトリックス 取締役社長)
横 山 隆 吉	(不二工機 取締役社長兼グループCEO)

以上50名

## 事務局

宮 崎 喜久代	(経済同友会 政策調査部 部長)
森 田 陽 一	(経済同友会 政策調査部 マネジャー)
窪 島 一 倫	(経済同友会 政策調査部 マネジャー)