委員長メッセージ

シェアリング・エコノミー進展によって日本版ライドシェアを実

規制・制度改革委員会（2019年度）

委員長
間下 直晃

高齢化の進展などに伴い、公共交通の重要性はますます高まっている。特に、ラストワンマイルを担うタクシーの需給は、今後のさらなるひっ迫が予想される。社会的課題の解決を図る、タクシー事業者による新たなライドシェアについて、間下直晃委員長が語った。

（インタビューは３月９日に実施）

大都市・地方都市ともにタクシーの供給不足が進展

高齢者の免許返納や全国的なバス路線の廃止、インバウンドの増加などにより、ラストワンマイルを担うタクシーの需要は今後さらに増加すると考えられます。しかし、多くの地域でタクシーの供給不足が進み、大都市でも、時間帯や天候によっては、供給が追い付かないことが多くなりました。地方では、もともとタクシーの運行車両数が少ない上に営業時間が短く、利用者の需要を満たすことができていません。

一方、タクシー業界は既存ドライバーの高齢化やなり手不足、規制などによって簡単に増車できなくなっています。そもそも数が足りていない現状があり、タクシー供給はさらにひっ迫することが予想されます。

海外では、供給不足を解消するために、米国や東南アジアを中心にライドシェアサービスが普及しています。これは、プラットフォームとなる事業者がアプリケーションを利用してドライバーと利用者をマッチングし、ドライバーが所有する自家用車で有償運送を行う配車サービスです。しかし、過当競争によるドライバーの低賃金化やドライバーによる利用者への犯罪など、課題があることも事実であり、これをそのまま日本に導入することは現実的ではありません。課題解決のためには、日本に適した形でのライドシェアを実現すべきだと考え、今回の提言をまとめました。

タクシー事業者にとっても有益な「日本版ライドシェア」の実現

日本では、過疎地域などバス・タクシー事業者によるサービスの提供が困難な地域に限り、市町村やNPO法人などが主体となって有償運送を行う自家用有償旅客運送制度の活用が認められています。しかし、ドライバー確保や地域関係者との合意形成に時間がかかることや、既に導入されている地域でも、運行区域が既存事業者に配慮した区分に制限されているなど、真に利用者本位の制度になっていない地域も存在します。

日本版ライドシェアは、都心部ではタクシー需要が増大する通勤時間帯や悪天候時に、地方では需給バランスを崩さない範囲に限定して、タクシー事業者の運行管理の下、第一種運転免許を持つ一般ドライバーの有償旅客運送を認める制度です。タクシー事業者が運行主体となることで研修や車両管理などに責任を負う反面、安全・安心を担保されるとともに、売り上げは事業者の収益となります。また、需要が供給を上回る時間帯に限られ、過当競争や低賃金といった問題は発生しません。

運行データは国土交通省が構築を進めているデータプラットフォームに提供します。配車アプリから得られるデータを活用することで、観光客の潜在ニーズを発掘するなど地域の活性化や新たなビジネスモデル作りに貢献することも期待されます。

日本はシェアリング・エコノミーの進展から取り残されている

ライドシェアは、タクシー業界から反対の声も上がっています。その理由は必ずしも一様ではありません。日本版ライドシェアにおけるドライバーは、

の

現

間下 直晃 委員長
ブイキューブ 取締役社長CEO

1977年東京都生まれ。2002年慶應義塾大学大学院理工学研究科修了。98年ブイキューブインターネット（現ブイキューブ）を設立し、CEO に就任。10年１月経済同友会入会。14年度より幹事。17〜18年度新産業革命と規制・法制改革委員会委員長。19年度規制・制度改革委員会委員長。

あくまで事業者のドライバーが足りないときに時間単位、距離単位で勤務するパートタイム（副業）とするもので、既存業界をディスラプト（破壊的変革）するものではありません。事業者にとっては収益を拡大し、人材確保を補う解決策であり、利用者にとっては利便性向上につながる提案です。需要が増えることでマーケットも拡大するのではないでしょうか。この制度における懸念や問題点があれば皆さんに教えていただいて、課題の解決に向けて、開かれた建設的な議論を一緒にしていきたいと思います。

日本はシェアリング・エコノミーの進展において世界から取り残されています。規制改革を通じて世界に追い付き追い越していくような社会にしていかなければなりません。ライドシェアを利用したことがない経済同友会の会員の方には、海外に行かれた際などにぜひ一度使ってみていただきたいと思います。利便性を理解していただければ、それが日本で実現されてないことに関して課題意識を持ってもらえると考えています。

提言概要（1月22日発表）

「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

本会は、シェアリング・エコノミーの進展を通じ潜在需要を顕在化させ、経済成長を実現するとともに、さらなるイノベーションを促進し、日本の産業競争力を高めていくことが肝要と考えている。イノベーションを促進すると同時に、執行の実効性を確保するためには、規制体系の抜本的な見直しを急ぐ必要がある。また、見直しに際しては、実証データに基づく透明性の高い議論を行うとともに、技術革新とビジネスモデルの変化のスピードや、ルールのグローバルな調和の必要性を考慮しなければならない。

提言のポイント

- 高齢ドライバーによる自動車運転免許の自主返納の増加やインバウンドの拡大、全国的に広がるバス路線の廃止などにより、ラストワンマイルの移動需要が増加する半面、人手不足がタクシー供給の制約要因となっている。
- 配車アプリの利用を前提に、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活用を限定的に認めることで、需要超過時の供給増と安心・安全の担保を両立し、利用者の利便性を向上させることが可能になる。

「日本版ライドシェア」の考え方

目的	・都心や地方都市におけるタクシーの供給不足への速やかな対応 ・リアルデータの収集、データに基づいた交通政策論議の促進 ・働き方の多様化を踏まえた副業・兼業機会の提供
概要	配車アプリの利用を前提に、以下のいずれかの場合に、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活用を認める。 ケース１：一時的にタクシー需要が増大する通勤時間帯・悪天候時など ケース２：恒常的にタクシー供給が不足する地域において、需給バランスを崩さない範囲に限定
安心・安全	・タクシー事業者の運行管理による安心・安全の担保 ・情報通信技術を用いた相互評価制度や顔認証制度などの導入

海外のライドシェアにおける課題・利点と「日本版ライドシェア」の改善点

海外のライドシェア		「日本版ライドシェア」
（課題） ・ライドシェアドライバーが増えることで供給不足は解消されるが、深刻な交通渋滞や低所得ドライバーの大量発生をもたらす。 ・運賃の安さ、既存のタクシーに比して相対的にサービスの質が高いことからライドシェアが急速に普及し、既存の交通事業者の経営を圧迫する恐れがある。	雇用など	（改善点） ・需要が供給を上回る時間帯に限って一般ドライバーによる有償旅客運送を認めるため、供給過剰の状態が継続することがないほか、ドライバーにとっても有償旅客運送はあくまで副業にとどまる。
（課題） ・運行管理や車両の整備などが不十分なケースがある。 （利点） ・情報通信技術を用いた相互評価制度や顔認証制度などにより、安心・安全の担保とサービスの質向上が図られている。	安心・安全	（改善点） ・安全運行を第一とするタクシー事業者が運行主体となるため、研修・車両管理などに責任を負う半面、売り上げは既存事業者の収益につながる。 ・運行時間が限定されているため、長時間運行による運転への悪影響は発生しない。 ・情報通信技術を用いた相互評価制度や顔認証制度などを導入し、安心・安全の担保とサービスの質向上を図る。

詳しくはコチラ