

日本におけるライドシェアビジネスの 論点

白石 隼人 ●KPMG コンサルティング株式会社 アソシエイトパートナー

2024年4月から部分的に解禁されるライドシェアは、利便性や経済性、革新性、環境への配慮などの点からも注目される。法整備が進み安全性が担保されれば、日本でも一気に認知度が高まり利用が広がるはずだ。

■ライドシェアのおこりと世界の市場

●ライドシェアとは

昨今、「ライドシェア」がメディアで多く取り上げられている。経済産業省によると、主に個人の車両所有者と利用者（同乗したい人）を結びつけるサービスであり、移動をシェアする利用形態である。スマートフォンなどのアプリで一般ドライバーと利用者を仲介し、一般ドライバーが有償で運送サービスを行う。

出発地や目的地が同一である者を無償（実費のみ精算）で同乗させる「カープール型」や、大型車両を利用して10人前後が費用を分担し相乗りする「バンプール型」などを含めて、「ライドシェア」と定義する場合もあるが、本稿では、TNC（Transportation Network Company、交通ネットワーク企業）がプラットフォームを提供して一般ドライバーと乗客のマッチングを行い、一般ドライバーが自家用車を用いて有償で旅客運送を行う「TNCサービス型」を指すこととする。

これまで日本では、タクシードライバーなどが所有する普通自動車第二種免許（以下、二種免許）を持たない者が有償で旅客運送を行うことはいわゆる「白タク行為」と呼ばれ禁止されてきたが、移動ニーズに対する供給不足が深刻となり、その

対策の一つとしてライドシェア実現に向けた試みや規制緩和の議論が盛んに行われ始めている。本稿では、ライドシェアのおこりと世界における現状、日本における課題と展望を概説する。

●世界におけるライドシェア

2010年頃に米国で始まった、TNCサービス型のインターネットマッチングによるライドシェア事業は、スマートフォンやウェアラブルデバイスなど、個人とインターネットを常時その場で接続する機器が広く普及したことを背景に、十数年の期間で飛躍的に世界中に拡大した。その利便性と経済性からだけでなく、規制ビジネスの制約を超える革新性や、環境意識などの点からも注目されている。

市場は新型コロナウイルス感染症（COVID-19）のパンデミックによる需要の減少から一時大幅な落ち込みを示していたが、調査会社SDKIの調査によれば、世界のライドシェアリング市場は2019年に730.7億ドルと評価され、2020年から2025年までの期間にわたる予測値は19.2%のCAGRとなり、2025年までには2096億ドルに達すると予測されている¹（ただし、TNCはタクシーなど法人の配車サービス事業も行うケースが多く、「一

般ドライバー」とのマッチングに限った市場規模の統計はまだ見られない)。

■国内におけるライドシェアのこれまでの歩み

ある世界的なTNC大手企業のCEOは「日本はとても大きく、戦略的な市場だ。認められれば参入する」と日本での事業展開に意欲を示している。ライドシェアのニーズは十分に存在すると考えているのだ。実際に、特に地方の高齢者の多い地域において「移動難民」が問題となるなど、移動ニーズに対する交通手段の供給不足は深刻化している。また、海外事例からは、自家用車の有効活用や働き口の増加などのライドシェア実現によるメリットも知られてきている。ではなぜ2023年12月現在まで日本でライドシェアが実現に至っていないのか。日本の抱える問題とライドシェア導入のメリットを確認したうえで、実現を阻む背景を紐解いていきたい。

●移動ニーズに対する供給不足の深刻化

日本の都市部は公共交通機関が発達しており、特に東京都都市部は世界的に見ても公共交通の利用割合が高いことで知られている。そうした中、「タクシーが全然つかまらない」という問題が起きている。原因の一つがCOVID-19の感染拡大による外出自粛だ。需要減少による収入減でドライバーの離職が進み、すでに高齢だったドライバーにはそのまま引退を決めた人も多いという。

国土交通省の「数字で見る自動車2023：タクシー事業の運転者数の推移(令和3年末現在)」によると、タクシー会社で働くドライバーの数は2021年時点で25万人あまりと、10年前と比較して3割以上も減少した²。TNCによる配車サービスの影響もあり、タクシー1台1台の実車率(走行距離に占める旅客運送距離の割合)も上がって

おり、コロナ禍が明けたとされ需要が回復する一方で、供給が追いついていない現状がある。

地方の暮らしには自家用車が必須とされる一方で、高齢者には免許返納が促されることも多く、特に高齢者の暮らしの支えとして地域の公共交通が欠かせないものとなっている。しかしながら少子化や現役世代の流出による収益性の低下とドライバーの減少から、地域の公共交通はその維持自体が困難となってきた現状があり、今後さらなる「移動難民」の増加が予想される。

●ライドシェア導入によるメリット

ライドシェアのメリットは、こうした移動ニーズへの供給不足軽減だけではない。一般ドライバーにとっては、自家用車を有効活用して維持費の負担を軽減しながら収入を得ることができ、渋滞の解消につながる可能性もある。

乗客にとっては、①移動コストの低減、②利便性の向上、という大きく2つのメリットがある。

①移動コストの低減

通常、ライドシェアはタクシーよりも料金が安い。マッチング機能により、迎車料金の低減も期待できる。

②利便性の向上

マッチング機能によりタクシー乗り場まで移動したり道端でタクシーをつかまえたりする必要がなく、また公共交通と比較して移動のタイミングや目的地に柔軟に対応できる。乗車前に目的地を入力することで事前に料金が決まり、決済ができるため、乗車後に目的地を伝える、到着後に料金を支払う、などの必要もない。

●日本でのライドシェア導入を阻む課題

それでは、2023年12月現在、日本でライドシェアが実現に至っていない背景を見ていこう。

ライドシェア導入に向けて、事業者が直面する

最も大きな課題は安全対策と考えられる。具体的には、次のようなことが挙げられる。

- ・旅客自動車運送事業者と同等程度の安全を担保するための高度な運転技能と知識を習得する。
- ・ライドシェアを悪用した犯罪の抑止に努める。
- ・ライドシェア事業者が決済情報を保持することによる、「移動情報+決済情報」という個人情報保全を確保する。

ICT市場専門のコンサルティング企業MM総研の「ライドシェアに関する社会受容性調査(2023年10月)」によると、ライドシェアのデメリットとして挙げられた懸念は、利用経験がない人では「犯罪などに巻き込まれる可能性がある」(46.4%)が最も多く、海外などで利用経験がある人では「運転の質や安全性が担保されない」(36.8%)が最も多かった。このため、安全性の担保や事故時の補償制度の確立が課題であると言えるだろう³。

●日本の規制状況

日本は、道路運送法により、二種免許を持たない(国土交通大臣の許可を得ていない)一般ドライバーによる有償での旅客運送を認めていない。

バス・タクシー事業の旅客自動車運送事業を行うためには、国土交通大臣の許可、運行管理者の選任などの安全・利用者保護の体制整備、二種免許保有などの要件を満たす必要がある。

道路運送法による規制対象は「有償」での運送であり、「有償」でない運送については規制の対象外で旅客自動車運送事業の許可や自家用有償旅客運送の登録は不要となるため、利益を得ない相乗り、自発的な謝礼の支払いは可能となっている。

●これまでの取り組みと成果

国内では実費の割り勘を基本とするカープー

型(無償運送)での事業化の試みが複数事業者で存在していたが、収益性が確保できず、現在すべての事業者がサービスを停止している。

2016年頃から、公共交通手段が不足する地域において、高齢者を中心とする住民や観光客に向けたライドシェア実証実験が多数実施されている。

自治体の協力により無料で利用できるものや実費負担のカープー型だけでなく、特区による自家用有償運送の実証実験も進む。運営の仕組みには、導入しやすい、海外で普及しているカープー型やバンプー型のライドシェアサービスのシステムを活用したもの、地元のタクシー会社と提携したもの、ゼロからシステムを構築したもの、などが存在する。

カープー型では、地域貢献という意義はあっても、事業として安定した収入は見込まずドライバー側の負担も大きく、ドライバーの獲得が困難である。また、自治体が主体の場合、移動範囲に限られるため、利用者の行動ニーズに応えるには近隣地域との連携が不可欠となる。マッチングを増やすためには、より多くの人に認知・理解してもらい、参加を促進することが、引き続き今後の課題として残る。

一方で、利用者や自治体からの補助だけに依存せず、地域企業と連携しながら運営し、企業から協賛費を得ることでビジネスモデルを成立させているバンプー型のライドシェアの例もある。2023年6月時点では、バンプー型は全国50か所以上の自治体に拡大し、運行している。

利用者のニーズと利便性から、どのタイプのライドシェアを採用し、どのくらいの価格設定にするかを検討することももちろん重要であるが、必ずしも利用者からの運賃のみで事業として成立させることを考えるのではなく、経済圏全体の利益を視野に検討することも価値があるだろう。

■今後の展望

今後の展望として、日本にライドシェアが根付くためには、一企業の事業としてのライドシェア単体だけで終わらせない議論が必要と考える。

たとえば、規制緩和でライドシェアに優良タクシーが駆逐されはしないかという業界の懸念に対しては、TNC型プラットフォームが責任を持ち、一般ドライバーの中から評価が高いドライバーを認定し、旅客運送ができるドライバーとするなど、も考えられる。

また、応急救護処置講習を受けている、といった条件にもとづいて「ドライバー認定」を与えたり、乗客からの評判によって多くの割り当て（報酬）を提供したり（インセンティブ化／ゲーミフィケーション）するなど、TNC側が認証する制度と乗客が評価する点数とを掛け合わせることもできるのではないかと考える。たとえば、TNCの認証ドライバーはタクシーの二種免許の取得時に一定の考慮がされれば、ドライバーにもメリットが存在し、かつ、乗務員不足のタクシー業界にとってもメリットがあると考えられる。

一企業だけでないという観点では、保険会社との関わりも検討できるのではないだろうか。損害保険会社がプラットフォームとしてTNCと契約を結び、TNCのドライバーとして運転している間はTNCと提携した保険会社が保証するスキームが作れば、懸念の一つである事故時の対応がカバーできるのではないか。

こうした議論については、地域ごとのニーズや旅客運送機能の状況に合わせた対応（ローカライズ）も必要になるだろう。

なお、地域を限定した有償ライドシェアの実現に向けては、2023年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が全面施行されたことが示す通り、今後、さらなる規制緩和が想定される。

●「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」

岸田文雄首相を議長とする「デジタル行財政改革会議」でも方針が示されたように、政府は2024年4月からライドシェアを大幅に解禁する方針を固めた。

2023年度内に新たな制度を設け、2024年4月からタクシー会社の運行管理の下、タクシーが不足する地域や時間帯に限り普通免許を持つ一般ドライバーが有料で客を運ぶことを認めるという。

新制度では、タクシー会社の配車アプリのデータを活用し、タクシーが不足している地域や時期、時間帯を明確化し、ドライバーが足りない地域や時間帯について、一般ドライバーで補うことを認め、タクシー不足の解消を図る。地方だけでなく、都市部でも認められる見込みとされている。安全面などへの懸念に配慮し、タクシー会社が一般ドライバーの教育や、運行管理、車両整備の管理、運送責任などを担う方向だ。

一般ドライバーとタクシー会社の労働関係については、雇用契約に限定せず、さまざまな働き方ができる方策を検討する。また、既存のタクシー会社以外の企業がタクシー事業に新規参入できるように検討を進める。タクシー会社以外がライドシェアに参入する「全面解禁」については、2024年6月をめどに考え方を示すとしている。

●生活者の受容性も重要な要素

シェアリングエコノミーの広がりとともに、ライドシェアへの抵抗感は減少し、受容が醸成されつつある。法の整備や事業者の努力（仕組みづくりおよび広報／広告）がさらに進めば、安全性も担保され、認知度はいっそう向上していくはずだ。

総務省の2018年の調査「ICTによるインクルー

ジョンの実現に関する調査研究」によれば、ライドシェアの認知率は日本で15.6%に対し、英国40.2%、米国50.8%にのぼる。同調査におけるライドシェアの利用経験は日本で4.9%、英国22.5%、米国36.9%となっている⁴。

さらなる規制緩和と生活者の受容の広がりを踏まえると、ライドシェアは、プラットフォームを提供する一企業のサービスを越えて、社会に溶け込むエコシステムとして見るべきではないか。ライドシェアの利用者だけでなく、運転するドライバー、影響を受ける既存業界、行政など、すべてのステークホルダーにメリットがある仕組みを先端テクノロジーやビジネスモデルの多様化により生み出していくことが、ライドシェアの浸透に必要と考える。

さらに、完全解禁後の状況に応じて、機動的かつ迅速に制度見直しの検討や発生した課題への対応を可能にするよう、規制改革推進会議の発展体となる組織が必要ではないか。コンソーシアムのような形で、タクシー事業者もそれ以外の事業者も含めた官民一体で、移動ニーズを満たすための安全かつ利便性の高い方法を継続的に検討していくことが求められる。

●参考文献

- ・「平成30年版情報通信白書」、総務省
<https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h30/pdf/>
- ・「ライドシェア、日本参入に意欲 ウーバーCEO『大きく戦略的な市場』」、朝日新聞デジタル(2023年11月17日)
<https://www.asahi.com/articles/DA3S1579432>

0.html

- ・「令和5年版 国土交通白書」、国土交通省
<https://www.mlit.go.jp/statistics/file000004/pdf/index.html>

第I部 第1章 国土交通分野のデジタル化

<https://www.mlit.go.jp/statistics/file000004/pdf/np101100.pdf>

- ・「ウーバーの日本市場攻略が行き詰まったワケ ライドシェアに反発のタクシーと連携模索も」、東洋経済オンライン(2017年12月7日)

<https://toyokeizai.net/articles/-/200252>

- ・『『ライドシェアの課題を検討する』。その前にタクシーの規制緩和を、イコールフットイングを!』、資料3-4全国ハイヤー・タクシー連合会提出資料、第1回地域産業活性化ワーキング・グループ、2023年11月6日、内閣府規制改革推進会議

https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231106/local03_04.pdf

- ・「自家用自動車による有償運送について」(国土交通省物流・自動車局)、資料3-1 国土交通省提出資料、第3回地域産業活性化ワーキング・グループ、2023年11月30日、内閣府規制改革推進会議
https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231130/local03_01.pdf

- ・『『ライドシェア』来年4月に大幅解禁…地域・時間帯を限定、タクシー不足解消狙い』、読売新聞オンライン(2023年12月18日)

<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20231218-OYT1T50054/>

1. SDKI、「ライドシェアリング市場 - 成長・動向・予測(2020-2025)」
<https://www.sdki.jp/reports/ridesharing-market/90100>

2. 国土交通省、「数字で見る自動車2023：タクシー事業の運転者数の推移」
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000084.html

1

3. MM総研、「ライドシェアに関する社会受容性調査（2023年10月）」
<https://www.m2ri.jp/release/detail.html?id=601>

2

4. 総務省、「ICTによるインクルージョンの実現に関する調査研究（2018年3月）」
https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/linkdata/h30_03_houkoku.pdf

3

4

5



1996, 1997, 1998, 1999, 2000...

[インターネット白書 ARCHIVES] ご利用上の注意

このファイルは、株式会社インプレスR&Dおよび株式会社インプレスが1996年～2024年までに発行したインターネットの年鑑『インターネット白書』の誌面をPDF化し、「インターネット白書 ARCHIVES」として以下のウェブサイトで公開しているものです。

<https://IWParcives.jp/>

このファイルをご利用いただくにあたり、下記の注意事項を必ずお読みください。

- 記載されている内容(技術解説、データ、URL、名称など)は発行当時のものです。
- 収録されている内容は著作権法上の保護を受けています。著作権はそれぞれの記事の著作者(執筆者、写真・図の作成者、編集部など)が保持しています。
- 著作者から許諾が得られなかった著作物は掲載されていない場合があります。
- このファイルの内容を改変したり、商用目的として再利用したりすることはできません。あくまで個人や企業の非商用利用での閲覧、複製、送信に限られます。
- 収録されている内容を何らかの媒体に引用としてご利用される際は、出典として媒体名および年号、該当ページ番号、発行元などの情報をご明記ください。
- オリジナルの発行時点では、株式会社インプレスR&Dおよび株式会社インプレスと著作権者は内容が正確なものであるように最大限に努めましたが、すべての情報が完全に正確であることは保証できません。このファイルの内容に起因する直接のおよび間接的な損害に対して、一切の責任を負いません。お客様個人の責任においてご利用ください。

お問い合わせ先

インプレス・サステナブルラボ

✉ iwp-info@impress.co.jp