

ライドシェアとマイクロモビリティの現状と課題

白石 隼人 ●株式会社YCP Japan パートナー

2024年4月に始まった日本版ライドシェア。都市部では新サービスとして定着してきた感もある。電動キックボードなどマイクロモビリティのシェアリングも含め新しい移動手段のもたらす効果が注目される。

2024年4月から段階的に解禁された日本版ライドシェアは、自動車の相乗りを実現する新サービスである。移動コスト低減や利便性向上などのメリットに加え、地域の課題解決にも貢献する重要な手段として期待されている。また、こうしたライドシェアのメリットにも資する移動手段として、後述するマイクロモビリティが注目されている。持続可能で安全なモビリティの実現を目指すには、制度面での整備とともに、利用者の行動変容を促し、業界内外を巻き込む連携体制を構築する必要がある。

本稿ではライドシェアおよびマイクロモビリティ・シェアリングの動向を探る。

■ライドシェアの前提となるシェアリングエコノミーとは

リモートワークなど働き方の多様性や自由度が向上し、仕事と家庭の境界線も新しくなりつつある。コロナ禍を経て社会や人々の価値観が変わるなか、個人が自由なタイミングでスキルやモノを共有することにより、さらなる価値を生むことができるシェアリングエコノミーの重要性が、ますます高まっている。シェアリングエコノミー協会は、シェアリングエコノミーについて「遊休資産

(スキル、モノ、スペース)を他人と共有することによって価値を生む新しい経済のあり方」と定義している。シェアリングエコノミーを構成するモデルとして、提供者(ホスト)や利用者(ゲスト)は一般消費者(個人)であるという見方をされることが多い。しかし、現在ではCtoC型に限定されない多様な産業形態が存在し、BtoC、CtoBを含む注目のビジネスモデルは世界的に急成長しており、2025年には市場規模が約3350億ドルに達するという予測がある。

●日本のシェアリングエコノミー事情

日本国内にも、すでにシェアリングエコノミーに関する多種多様なサービスが存在している。情報通信総合研究所がシェアリングエコノミー協会と共同で2023年1月に発表した調査では、2022年度の日本におけるシェアリングエコノミーの市場規模が過去最大の2兆6158億円となった。コロナ禍による不安や認知度の低さなどの課題が解決されれば、2032年度には最大15兆1165億円に大きく拡大すると予想されている。

なお、2020年12月発表の同調査では、2020年～2030年にSDGsへの貢献度がどれくらい増加するかという予測も報告された。シェアリング

エコノミーの市場拡大に伴い、初めて働きがいを感じられるようになる人や失業を回避できる人がそれぞれ約6倍に、移動手段を確保できる人や移動の費用や負担を軽減できる人がそれぞれ約5~6倍に、そして新品購入が減少する人やゴミの量が減少する人がそれぞれ約2~3倍になると予測されており、社会へのインパクトの大きさを印象付ける調査結果となった(『インターネット白書2022』の本稿「シェアリングエコノミーの動向とエコシステム化への課題」参照)。

また、総務省は地域課題の解決に向けた「シェアリングエコノミー活用ハンドブック」を公開している。同ハンドブックは「子育て支援」「コミュニティ活性化」「観光振興」「防災」など多岐にわたる地域課題別に事業のポイントがまとめられ、推進の流れが整理されている。

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」(骨太方針2024)および「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」(新資本主義実行計画2024改訂版)において、ライドシェアの検討推進、二地域居住の推進、循環型ビジネスの拡大が盛り込まれるなど、政策においても、シェアリングエコノミーへの期待を確認することができる。

■ライドシェアとは

骨太方針2024にも盛り込まれているライドシェアは、シェアリングエコノミーの大きな柱として、2024年4月から部分的に解禁され、利便性や経済性、革新性、環境への配慮などの点から注目されている。

経済産業省によると、ライドシェアとは、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。

2010年頃に米国で始まった、インターネットでのマッチングによるライドシェアビジネスは、スマートフォンやウェアラブルデバイスなど、個人がインターネットに常時どこからでも接続できる機器が広く普及したことを背景に、十数年で世界中に拡大した。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。

ライドシェア市場は、コロナ禍による需要の減少から一時大幅な落ち込みを示したが、調査会社SDKIの調査によれば、世界のライドシェア市場は、2037年までに3259億ドルの価値に達すると予測されており、この場合2025~2037年の年平均成長率(CAGR)は22.5%となる。

●日本のライドシェア事情

これまで日本では、タクシー営業に必要な認同等を得ずに有償で旅客運送を行うこと(白タク行為)は違法だったが、移動ニーズに対する供給不足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てきた。

2024年4月から、タクシー会社による運行管理の下、タクシーが不足する地域や時間帯に限って一般ドライバーが有料で客を運ぶことを認める新制度が開始された。地方だけでなく、首都圏を含めた都市部でも解禁されている。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、時間帯を明確にして、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。安全面などに配慮し、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。

これについて東京海上日動火災保険は、日本版ライドシェアに対応する「移動サービス事業者向

け自動車保険」を2025年1月から販売開始し、モビリティサービスのnewmo（ニューモ）が同月、同保険の導入を発表した。東京海上日動は、newmo専用の事故対応体制を構築し、きめ細やかなサポートを提供することにより、乗客とドライバーの双方がより安心して利用できる環境づくりに貢献するとしている。

●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」という問題が起きた。原因の一つが新型コロナウイルス感染症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。

国土交通省によると、タクシー会社で働くドライバーの数は2022年時点で24万2000人ほどと、10年前と比較して3割以上も減少した（「数字でみる自動車2024：タクシー事業の運転者数の推移」）。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、供給が追い付かない事態となった。

一方、地方の暮らしには自家用車が必須とされるが、高齢者には免許返納が促されることも多い。そのため、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って利用者も運転手も減少し、地域の公共交通はその維持自体が困難となってきた。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。

■マイクロモビリティの可能性

ライドシェアのメリットである、移動コストの低減、利便性の向上、そして地域の課題解決にも資する重要な手段として近年注目を集めてきたのは、マイクロモビリティのシェアリングサービスである。一人ひとりの行動単位での移動ニーズに対応でき、環境性能にも優れ、既存のインフラを有効活用できて地域の手軽な移動の足となり得るものだ。マイクロモビリティには電動キックボード、電動アシスト自転車、マイクロカーなどが存在するが、本稿ではその中で電動キックボードに焦点を当てる。

●電動キックボード・シェアリングの拡大

2017年に米国カリフォルニア州において、Birdによって世界初の電動キックボード・シェアリングサービスが提供された。その後、世界最大手のLimeのほかに、Tier、Boltなどのスタートアップ企業が米国や欧州の電動キックボード・シェアリング市場を席捲してきた。2022年9月には60か国・887都市で98社によってサービスが導入されている。2025年1月時点でその市場規模は全世界で約4~5兆円に成長し、日本国内だけでも約1兆円規模になる見込みといわれる。

2023年7月、電動キックボードは、日本の道路交通法上「原動機付自転車」（いわゆる「原付」）から「特定小型原動機付自転車」という新しい車両区分に位置付けられた。この法改正により、電動キックボードを運転する際、免許不要となり、ヘルメット着用が努力義務化され、さらに自転車に準じて一部の歩道走行が可能となった。これを受け、電動キックボードの利用が急速に拡大し、日本における先駆者かつ業界最大手であるLuupは2024年10月時点で全国に1万か所以上のポート（拠点）を展開している。一方、世界最大手のLimeは、2024年8月から東京都内6区でサービスの提供を開始し、2024年12月末までに提供車両数を2000台に伸ばした。同社は、さらに2026年3月末までに車両数を2万台へと拡大し、2030年までに全国展開を目指す計画を発表した。

●サービス導入に伴う社会課題

電動キックボード導入の効果として、移動範囲の拡大と利便性向上、交通手段の増加、環境負荷の低減などの社会的意義が挙げられ、都市における革新的な移動手段として注目されている。一方で、急激なサービス拡大は特に交通安全面での課題を顕在化させた。

警察庁によると、特定小型原動機付自転車に

関する規定施行後1年間（2023年7月~2024年6月）で、事故の発生件数は219件、負傷者数は226人にも上った。事故全体の17%は飲酒事故であり、自転車・原付の1%台をはるかに上回った。また、交通違反の検挙件数が2万5156件となり、その半数以上を通行区分違反が占め、次いで、信号無視が約3割を占めた。

■海外における電動キックボードの規制強化

海外でも電動キックボードの急激な普及に伴い、各国で規制強化の動きが見られる。

シンガポールでは、歩行者との衝突事故が多発したことを受け、2019年11月に歩道での電動キックボードの走行を禁止し、シェアードパス（自転車道、およびパーク・コネクター・ネットワーク（公園などをつなぐ緑道））のみでの使用を許可する措置を取った。また、2020年4月からは車検に相当する検査を義務付け、規格外の車両は登録削除の対象とした。

フランス・パリでは、電動キックボード事故の多発や、ベビーカーや車椅子の通行を妨げる無秩序な駐車が問題となり、全国レベルの規制に先立ち、独自に規制強化を行った。さらに住民投票が行われた結果、2023年8月31日をもってパリにおける電動キックボードのシェアリングサービスは終了した。

米国サンフランシスコでは、ルール違反や危険性が問題となり、シェアリング事業者に対して台数上限を設定するなどの規制に踏み切った。

ドイツ・ベルリンでは、都心部の電動キックボードの配備台数を減らした。事業者には路上スタッフの増員が義務付けられ、また、個別の利用実態や市内での利用の分布などのデータを提供するように要請した。

●規制強化の背後に見える社会課題

欧米の大都市が、電動キックボードに対して規制強化に踏み切らざるを得ない背景には、共通して2つの社会課題が存在する。

第1に、一部の悪質なルール違反者の自分勝手な運転により、電動キックボードは既存の交通秩序への脅威とみなされている。電動キックボードは、モーターを動力として人力以上のスピードを出すことができる半面、小さな車輪だけでバランスを取る構造上、安定した走行が難しい。小型ゆえに、運転者が電動車両を運転している自覚に乏しいという問題もある。乗車にヘルメットを着用する義務もなく、日頃から交通ルールに違反する者たちによる、歩行者や他の車両を無視した無謀な走行や飲酒運転などが、より際立つ側面がある。

第2に、サービスの急拡大による公共空間への侵害が見られている。事業者数や配備台数の制限という対策が海外の規制強化事例に散見される理由は、おびただしい数の車体が歩道に無秩序に放置され、人々の通行を阻害していたことである。

日本でも、電動キックボードの設置拠点拡大により、ホテルやマンションの上階から脱出するための避難器具の降下地点付近にポートが設置されている事例が複数報告され、ポート設置場所に關する消防法違反の疑いがSNSで指摘されている。

■日本における今後の展望

日本で道路交通法が改正された2023年時点で、海外ではすでに電動キックボードの規制強化の段階に入っていた。一見すると世界の潮流に逆行する形となった日本では、電動キックボードの導入には社会的意義があり、その普及がもたらす恩恵は大きいと判断されたからこそその導入決定と考えられる。一方で、導入過程にはさまざまな課題が存在し、利便性や安全性を巡る議論が絶えない現

状や、それに伴う、サービスに対するネガティブな世論も少なからずあると認識されている。しかし、課題や批判的な声に過度に焦点を当てるのではなく、むしろ、どのようにこれまでに顕在化した課題を解決し、サービスを持続可能かつより良い方向へと導いていけるかを考えることが重要である。

ライドシェアにおいても、日本ではまだ全面的な解禁とは言えない部分はあるが、大都市圏では一定の成果を上げている。名古屋交通圏では稼働率（一般ドライバーの1時間当たりでの運行回数）において一般タクシーの全国平均の約2.4倍になり、潜在需要の高さが明らかになった。しかし、北海道の札幌市や江別市など札幌交通圏の運行台数は低迷するなど、地方では苦戦する傾向が見られる。

一方、日本版ライドシェア向け保険に代表されるような市場をとりまく事業者による積極的な後押しも出てきており、今後の発展に期待が持てる。

『国土交通白書2024』では、望ましい未来への展望として、小型モビリティのシェアリング、および自動モビリティからシェアモビリティへシームレスに乗り継ぎできる拠点の整備などが挙げられており、政府からの高い期待もうかがえる。

今後、ライドシェア、マイクロモビリティともに、地域に根付いた社会のインフラとなるためには、制度面での整備と同時に、たとえば安全運転と保険料連動など利用者の行動変容を促すための取り組みを複数の事業者で連携して行うことがポイントになると考えられる。そのためには、シェアリングエコノミー協会やマイクロモビリティ推進協議会のような業界団体によるデータ共有・制度連携、および他業界や社会との協力を含めた業界内外を巻き込む連携体制を構築する必要がある。

●参考文献

- ・総務省、「令和6年版情報通信白書」
<https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/r06/pdf/>
- ・情報通信総合研究所、「シェアリングエコノミー関連調査 2022年度調査結果」、2023年1月
- ・内閣府、「経済財政運営と改革の基本方針2024」、2024年6月
- ・矢野経済研究所、「シェアリングエコノミーサービス市場に関する調査を実施（2021年）」、2021年11月16日
- ・内閣官房シェアリングエコノミー促進室、「シェア・ニッポン100～未来へつなぐ地域の活力～シェアリングエコノミー活用事例集（令和2年度版）」、2021年3月24日
- ・SDKI、「世界のライドシェアリング市場：世界の市場規模と需要、シェア、トップ傾向とメーカーレポートの洞察と将来予測調査」
<https://www.sdki.jp/reports/ridesharing-market/90325>
- ・国土交通省、「数字でみる自動車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
- ・New Urban Mobility alliance, NUMO New Mobility Atlas
<https://www.numo.global/new-mobility-atlas#2/22.9/19.5>
- ・東京海上日動火災保険、「日本版ライドシェア対応『移動サービス事業者向け自動車保険』の販売開始」
https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/company/release/pdf/240917_02.pdf
- ・CNET Japan、「newmo、東京海上日動の日本版ライドシェア向け保険導入 1時間単位、専用体制構築」

- <https://japan.cnet.com/article/35227973/>
- ・自動運転ラボ、「ライドシェアの稼働率、『名古屋』が首位 タクシー平均の約2.4倍」
https://jidounten-lab.com/u_51816
- ・読売新聞オンライン、「ライドシェア浸透半ば 開始半年 札幌交通圏運行低迷 『冬の地域特性考慮を』」
<https://www.yomiuri.co.jp/local/hokkaido/news/20241227-OYTNT50166/>
- ・Luup、「電動キックボード市場のご紹介」
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/mobility/pdf/001_05_03.pdf
- ・マイクロモビリティ推進協議会、「電動キックボード 実証実験の結果概要及び安全対策」
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001844023.pdf>
- ・Luup、「電動マイクロモビリティのシェアサービスを展開するLuup、総額30億円を調達」
<https://luup.sc/news/2024-10-22-fundraising>
- ・時事ドットコム、「電動ボード、30年に全国展開 Lime、三井住友海上と提携」
<https://www.jiji.com/jc/article?k=2024090601149&g=eco>
- ・警察庁、「特定小型原動機付自転車に関する規定の施行状況について」
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/11081003shin.pdf>
- ・日本貿易振興機構（JETRO）、「諸外国の電動キックボード関連規制」
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/mobility/pdf/003_10_00.pdf
- ・Le Monde, “Rental e-scooters cleared from Paris streets as ban comes into effect”
https://www.lemonde.fr/en/transport/article/2023/09/01/rental-e-scooters-cleared-from-paris-streets-as-ban-comes-into-effect_611898

2_216.html#

・ The Official Website of Berlin, “Number of e-scooters to be reduced”

<https://www.berlin.de/en/news/8548735-5559700-number-of-escooters-to-be-reduced.en.html>

・ 弁護士ドットコムニュース、「『LUUP』が設置

された複数のホテルやマンションで消防法違反の可能性…『消防署の指導で対応』

https://www.bengo4.com/c_18/n_18016/

・ 国土交通省、「国土交通白書2024、第2節 望ましい未来への展望」

<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r05/hakusho/r06/html/n1222c10.html>

1

2

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～2025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