

## どうする！？ライドシェア②

### 「日本版ライドシェア」とは

統括上席研究員 濱野展幸

TEL : 050-5476-2854

移動の自由が失われている現状に対し、政府は「自家用有償旅客運送制度」を拡大した「日本版ライドシェア」（正式名：自家用車活用事業）を2024年4月から始めた。ただ、「ライドシェア」と銘打っているものの、本来の「ライドシェア」とは性質が異なる。「日本版ライドシェア」の利用状況は、既存のタクシー利用と比べると僅少であり、供給不足に対する効果は今のところ限定的と言わざるを得ない。

#### 1. 前稿の振り返り

タクシードライバーの減少や、地域公共交通ネットワークの縮小を背景に、「移動の自由」が制限されている。地方部においては、人口減少（需要の減少）を上回るスピードで供給が減少しており、地域経済の衰退等の一因とも言われている。観光地においては、増大する移動需要、特に季節変動と言われる需要の波に追い付かず、観光地の魅力低下や現地住民の生活に影響が出ている。都市部においては、悪天候時やイベント開催時等、「時間帯の交通空白」とも言われる、需要の波に追い付かず、駅前のタクシー乗り場に長い行列ができる等の事例が見られる。

政府はこれまで、様々な対策を講じてきたものの、需給のアンマッチを解消できたと言える状況にはない。

本稿では、ライドシェアの仕組みとともに、2024年4月から開始している、いわゆる「日本版ライドシェア」の内容を解説したうえで、新制度（タクシー事業者以外の参入）に向けた今後の論点や方向性を議論したい。

#### 2. ライドシェアとは

##### (1) ライドシェアの構成要素

ライドシェアはシェアリングエコノミーの一種と解される。シェアリングエコノミーとは、「インターネットを介して個人と個人の間で使っていないモノ・場所・技能などを貸し借りするサービス」と定義されている<sup>1</sup>。この定義になぞらえると、ライドシェアは、「インターネットを介して、個人が使っていない自家用車または運転技術（普通免許）を別の個人に貸すサービス」と言えよう。従来のタクシーサービスと比較すると、ライドシェアサービスは「需給マッチング」「使用する車両」「ドライバーの免許」「相乗り」「価格」という主に5つの要素で構成されていることが見えてくる（《図表1》参照）。

諸外国で既に導入されているライドシェアの多くは、5つの要素を全て満たしているが、全ての要素を満たしていてもライドシェアと呼ぶケースがある。そのため、ライドシェアに対する捉え方が人によって異なり、「〇〇版ライドシェア」が生まれる要因にもなっている。ただし、「使用する車両が自家用車」または「ドライバーの免許がタクシー用免許でない」の場合（あるいはその両方）に、「ライドシェア」と称することが一般的となっている。

<sup>1</sup> 一般社団法人シェアリングエコノミー協会のホームページに基づく。

《図表1》ライドシェアの構成要素

ライドシェア		従来のタクシー（日本）	現状
需給マッチング	スマホアプリを活用	路上（いわゆる“流し）・電話（無線）・タクシー専用乗り場（鉄道駅・空港等）	法的な規制はなく、スマホアプリの利用も増えてきている
使用する車両	自家用車両	事業用車両 ※自家用車両は違法（いわゆる“白タク”）	限定的に認められる（自家用有償旅客運送）
ドライバーの免許	タクシー免許以外	第2種免許が必要	
相乗り	可	タクシーによる相乗り斡旋は禁止	2021年11月より解禁
価格	ダイナミックプライシング	事業者が申請・国が認可する。運賃適用地域（運賃ブロック）ごとに決める（全国で100の運賃ブロックがある）	2023年5月より、申請のあった事業者はダイナミックプライシングも適用可（±50%）、ただし、本来の運賃制度との収入が変わらないようにしなければならない

（注）ダイナミックプライシングとは、販売状況や季節要因によって変わる需要と供給に合わせて、同じ商品・サービスの値付けを柔軟に上下させる「変動価格制」を指す。価格という市場原理によって需給の最適化・企業利益の最大化が期待できる。航空券やホテルのほか、最近ではレジャーサービス等に広がっている。

（出典）各種資料より SOMPO インスティテュート・プラス作成

## （2）諸外国の現況

ライドシェアは Uber 社が 2009 年に米国で始めたサービスであり、その後、米国外にも広がった。ユーザーの増加に伴って、各地で既存交通事業者との軋轢をはじめ、諸課題が顕在化したため、各国の事情や世論に合わせて、禁止あるいはルール整備が行われてきた。ライドシェアに関わる法体系は、大きく 2 種類ある。一つ目が TNC（Transportation Network Company）型と呼ばれるものであり、一義的にプラットフォーム企業に対して、運転者管理や運行管理の義務といった面で規制・管理する体系である。TNC 型は、各国でライドシェアが始まった後に、新たにライドシェアを規制するために作られた法律の仕組みと言えよう。二つ目は、PHV（Private Hire Vehicle）型と呼ばれるものであり、一義的に運転手に対して、登録や車両・運行管理といった面で規制・管理する体系である。PHV 型は、従前から各国にあった個人ハイヤー規制をライドシェアに適用させ、徐々にアップデートしてきたものと言えよう（《図表2》参照）。

諸外国のライドシェア導入状況については、前述のとおり、「何をもってライドシェアと呼ぶか」が定まっていないため、様々な捉え方がある。例えば、Uber 社は「OECD 諸国 38 か国のうち、ライドシェアを制度化：16 か国、タクシー制度が十分に自由化されライドシェア同等のサービスが提供可能：9 か国、ライドシェアが未制度化：13 か国」<sup>2</sup>、つまり OECD 諸国のうち 66%（25 か国／38 か国）は導入済という解釈である。一方、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会は、「OECD 加盟国の 8 割で規制・禁止」と解釈し

<sup>2</sup> 規制改革推進会議第1回地域産業活性化ワーキング・グループ（2023年11月）Uber提出資料

《図表2》ライドシェア法制の類型

	TNC型ライドシェア法	PHV型ライドシェア法
法制の概要	Uber等プラットフォーム事業者をTransportation Network Company (TNC)と位置付け、TNCによる運転手管理や運行管理を義務付け。	個人タクシーの派生形であるPrivate Hire Vehicle (PHV)として位置付け、運転手に対して登録や車両・運行管理を義務付け。
導入国	米国、カナダ、ブラジル等	英国、シンガポール、フランス、ドイツ等
規制・管理スキーム		
期待効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 供給の増加</li> <li>○ 供給の柔軟化</li> <li>○ 自動運転への適用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 短時間勤務等で運転手採用の間口が拡大。</li> <li>○ 自宅等から稼働が始められるため、時間的・場所的な需要の増減に対応しやすい。</li> <li>○ 規制対象となる運転手が存在しない。</li> </ul>

(出典) 規制改革会議第1回地域産業活性化ワーキング・グループ (2023年11月) Uber提出資料より抜粋

ている。日本の公的機関の見解としては、2024年4月に国土交通省が「58か国・地域で調査した結果、ライドシェアの制度がある国は28か国(48%)、うちOECD加盟国(日本を除く37か国)については、ライドシェア制度がある国は14か国(38%)」としている(《図表3》参照)。

《図表3》諸外国のライドシェアの導入状況

＜ライドシェア導入国＞			
運行管理			
プラットフォーム事業者	運転者・運送事業者	プラットフォーム事業者・運転者双方	規制なし
中国・マレーシア・オーストラリア・ニュージーランド・英国・エストニア・スペイン・ポルトガル・リトアニア・ルーマニア・UAE・エジプト	インドネシア・カナダ・スイス・フランス・ポーランド・イスラエル・サウジアラビア	シンガポール・タイ・米国	フィリピン・ブラジル・メキシコ・ブルガリア・ロシア・南アフリカ
＜ライドシェア未導入＞			
インド・韓国・香港・台湾・ミャンマー・コスタリカ・コロンビア・チリ・アイスランド・アイルランド・イタリア・オーストリア・オランダ・キプロス・ギリシャ・クロアチア・スウェーデン・スロバキア・スロベニア・チェコ・デンマーク・ドイツ・トルコ・ノルウェー・ハンガリー・フィンランド・ベルギー・マルタ・ラトビア・ルクセンブルク			

(出典) 規制改革会議第10回地域産業活性化ワーキング・グループ (2024年4月) 国土交通省提出資料より SOMPO インスティテュート・プラス作成

### (3) 市場規模と主なプレーヤー

ライドシェアの定義に対する厳格な共通認識がないこともあり、公式統計は見当たらず、様々な調査機関が市場規模を試算している。各社のレポートを見ると、現在の市場規模は 500 億～1,500 億ドル（7 兆～22 兆円）、年平均成長率は 12%～20%、2030 年頃には 1,000 億～5,000 億ドル（15 兆～75 兆円）に成長すると見られている<sup>3</sup>。世界のライドシェア市場における主なプレーヤーは《図表 4》のとおりである。例えば最大手の Uber 社の直近期（2023 年 12 月期）は、売上高 372 億ドル（5.2 兆円）、当期利益 19 億ドル（2,660 億円）、時価総額は 1,267 億ドル（18 兆円）である<sup>4</sup>。時価総額を日本企業と比較すると、トップのトヨタ（2,731 億ドル）には劣るものの、2 位のソニー（1,213 億ドル）とほぼ同じである<sup>4</sup>。

《図表 4》ライドシェアの主なプレーヤー

社名	Uber 	Lyft 	DiDi 	Grab 	OLA 
本社	米国	米国	中国	シンガポール	インド
サービス規模 (推定)	月間のアクティブユーザー数が1億5,000万人。	アクティブユーザーは2,370万人、乗車回数は2億回を超える。	年間のアクティブユーザー数は3.77億人。	アプリのダウンロード数は2.19億、月間アクティブユーザーは2,400万人を超える。	インド国内200都市でサービス展開。電気自動車の製造にも着手

(出典) 各種資料より SOMPO インスティテュート・プラス作成

## 3. 日本版ライドシェア

### (1) 制度概要

デジタル行財政改革推進会議の「中間とりまとめ」（2023 年 12 月）、その後のパブリックコメントや制度設計等を経て、2024 年 4 月より始まった日本版ライドシェア（正式名称は「自家用車活用事業」）の概要は次のとおりである。

#### ① 法的枠組み

タクシー不足状態を、道路運送法第 78 条第 3 号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」として、地域の自家用車一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを認める。

#### ② 運送主体

タクシー事業者が事業の一環として運送サービスを提供する。つまり、タクシー事業者が運送管理・運送責任・安全確保を担う。

#### ③ 対象地域と提供できる車両数

a. 都市部を中心とした 12 営業地域<sup>5</sup>については、配車アプリ事業者大手 4 社（DiDi、GO、S.RIDE、Uber）から曜日・時間帯ごとの「マッチング率」（利用者からの配車依頼件数と配車依頼に対するタクシー運転者の承諾件数の割合）を取得したうえで、マッチング率 90%を確保するために必要な車両数を「不足車両数」（＝

<sup>3</sup> 日本円への換算レートは 1 ドル＝150 円とした。

<sup>4</sup> 2023 年 12 月末レートを参考に、1 ドル＝140 円で換算した。

<sup>5</sup> 東京特別区・武三交通圏、京浜交通圏、名古屋交通圏、京都市域交通圏、札幌交通圏、仙台市、埼玉県南中央交通圏、千葉交通圏、大阪市域交通圏、神戸市域交通圏、広島交通圏、福岡交通圏

日本版ライドシェアの提供台数の上限) とする。

《図表5》不足車両数の算出イメージ (都市部：12 営業地域)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	96%	89%	95%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	67%	96%
2時	98%	99%	98%	99%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

**営業区域名  
対象市  
(登録車両数)**

---

**特別区・武三  
特別区、武蔵野市、三鷹市  
(26,983台)**

車両数が不足する曜日及び時間帯 (最小マッチング率)	不足車両数
月～金 : 7時台～10時台 (78%)	1780台
金土 : 16時台～19時台 (85%)	1100台
土 : 0時台～4時台 (66%)	2540台
日 : 10時台～13時台 (88%)	270台

(出典) 国土交通省公表資料より SOMPO インスティテュート・プラス作成

また、雨天時のマッチング率が改善しない状況等を鑑みて、雨天・酷暑時にも日本版ライドシェアの車両の使用を可能にする「バージョンアップ」が行われている。具体的には、「雨天時：24 時間先までの降水量の予報が 1 時間 5mm 以上となった時間帯とその前後 1 時間」「酷暑時：前々日の 10 時時点で気温の予報が 35℃以上となった時間帯とその前後 1 時間」においても、日本版ライドシェアが稼働できる（既に稼働できる時間帯であった場合は、あらかじめ定められていた不足車両の 2 倍まで使用可能）。

b. 上記 a 以外の地域は、「簡便な方法」により不足車両数を算出し、タクシー事業者に実施意向がある場合はサービスを開始する。「簡便な方法」とは、「金曜日・土曜日の 16 時台から翌 5 時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該営業区域内のタクシー車両数の 5%を不足車両数とみなす」または「営業区域内の自治体が、特定の曜日及び時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合は、その内容を不足車両とみなす」こととなっている。

**(2) 日本版ライドシェアの利用状況 (本稿執筆時点)**

国土交通省は定期的に、日本版ライドシェアの実施状況をホームページに更新している（最新データは 8 月 4 日現在）。例えば東京における運行回数は、4 月 10 千回、5 月 15 千回、6 月 22 千回、7 月 29 千回と伸びており、「準備が整うにつれ、参入する事業者が増えた」「ドライバーの準備が整った」「雨天・酷暑時のバージョンアップの効果があつた」といったことが背景として考えられる。ただし旅客運送全体で見ると、日本版ライドシェアが「移動の足」の不足を解消する処方箋になっているとは言えないだろう。《図表 6》は

6 大都市県における乗用車の旅客輸送人員と、日本版ライドシェアの運行回数を比較したものである。「輸送人員」<sup>6</sup>と「運行回数」では、厳密には比較対象が異なるものの、両者の規模感には大きな違いがある。

〈図表 6〉6 大都市県のライドシェア運行回数と営業用乗用車による輸送人員

単位:ライドシェア運行回数…千回、輸送人員…千人

	東京			神奈川			愛知		
	ライドシェア 運行回数(a)	輸送人員(b)	(a)/(b)	ライドシェア 運行回数(a)	輸送人員(b)	(a)/(b)	ライドシェア 運行回数(a)	輸送人員(b)	(a)/(b)
4月	10	19,276	0.05%	1	4,355	0.01%	0	2,628	0.00%
5月	15	17,781	0.09%	1	5,393	0.02%	0	2,571	0.00%
6月	22	18,809	0.12%	2	6,764	0.04%	0	3,055	0.01%
7月	29	18,320	0.16%	3	3,696	0.09%	0	4,486	0.01%

  

	大阪			兵庫			福岡		
	ライドシェア 運行回数(a)	輸送人員(b)	(a)/(b)	ライドシェア 運行回数(a)	輸送人員(b)	(a)/(b)	ライドシェア 運行回数(a)	輸送人員(b)	(a)/(b)
4月	-	5,749	-	-	2,596	-	-	5,086	-
5月	0	6,170	0.00%	0	3,768	0.00%	-	6,208	-
6月	1	5,070	0.02%	1	2,968	0.04%	1	5,050	0.02%
7月	1	6,061	0.02%	1	3,011	0.03%	3	4,356	0.08%

(注) 輸送人員は 2023 年の各月の実績

(出典) 国土交通省ホームページと自動車輸送統計調査より SOMPO インスティテュート・プラス作成

### (3) 現行の仕組みの課題

#### ① ドライバーの確保

稼働できる時間が平日の午前 7 時～10 時など限られており、また雨天・酷暑時の稼働も可能になったとはいえ、ルールが複雑であり、本来の供給能力を十分に引き出せていない可能性がある。モビリティプラットフォーム事業者協議会<sup>7</sup>によると、ライドシェアドライバー応募者の多くが採用プロセスの途中で離脱しており、その理由として「働きたい曜日・時間帯の条件が合わない」「稼働時間と給与が期待に満たない」という声が多くあるとしている<sup>8</sup>。

#### ② 参入するタクシー事業者の限界

日本版ライドシェアはタクシー事業者の管理下で運営されており、タクシー事業者が採用・研修・自家用車の管理を担う。通常のタクシー事業とは異なるオペレーションが必要になるため、相応のイニシャルコスト・ランニングコストを要する。一方で稼働できる台数・時間が少なければ、ビジネスとしての魅力がない。

#### ③ 需要量の把握・KPI の設定

日本版ライドシェアの制度は、あらかじめ測定した不足車両数（不足している供給量）に合わせて、ライドシェア車両を市場に投入する建付けとなっている。供給不足量は、配車アプリのマッチング率 90%を満たす車両数という設定となっているが、配車アプリの利用率は東京で 3 割以下、大阪で 2 割以下、地方部ではさらに低いと考えられる<sup>8</sup>。したがって、供給不足量を測る“物差し”としては、限定的な部分しか測定して

<sup>6</sup> 旅客営業用自動車輸送した旅客の数

<sup>7</sup> モビリティプラットフォーム事業者間の連携による公共交通の DX 化、Maas による日本の移動交通問題の解決に向けた取組を推進することを目的に、2024 年 1 月に設立。一般社団法人シェアリングエコノミー協会が事務局を担う。

<sup>8</sup> 規制改革推進会議第 17 回地域産業活性化ワーキング・グループ（2024 年 7 月）

いないと言えよう。

また、「マッチング率 90%」という設定自体にも課題が残されている。1 点目は、タクシー事業者が配車アプリへの対応を優先することで、表面的には供給不足が解消されている（マッチング率が 90%に近づいている）ものの、いわゆる“流し”や電話（無線）への対応が疎かになり、実態の供給不足に変化がない可能性が指摘されている。ユーザー側から見れば、従来と同様の移動サービス（タクシーに乗車するまでに要する時間を含む）を享受するためには、追加コスト（アプリ使用手数料や迎車料など）を要することになる。2 点目は、「マッチング率」の定義はセッションベースで運用されているが、リクエストベースの方がユーザーの需給感覚に近いという指摘がある<sup>9</sup>。国土交通省は、リクエストベースは必要な車両台数に対して件数が過大に積みあがるという理由でセッションベースを採用しているが、何回もリクエストを出すということは、なかなか車両が手配できない、つまり需給がマッチしていない状況をより正確に表しているとも考えられる。

いずれにせよ、荒天時や公共交通機関のトラブル等といった需要スパイク（需要量の急騰）も含め、需要量を計測できているとは言えず、KPI（政策目標）も設定できていない。

#### 4. 今後の予定

日本版ライドシェアの運行状況や課題を踏まえ、例えばタクシー事業者以外の者にも参入を認めるなど、制度の見直しを望む声もあるものの、国土交通省やタクシー業界（全国ハイヤー・タクシー連合会）は、新しい制度の効果を検証することが必要で、拙速に結論・方向性を出すべきではないというスタンスだ。2024 年 5 月に規制改革会議で決まった今後の方針は次のとおりである。

①全ての地域について、適切なデータを検証して地域交通の「担い手」不足、「移動の足」不足解消の状況を確認し、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送の制度の効果について、「現時点では期限を定めず」、適切な期間で、定量的に丁寧な評価を行い、適時適切に改善を不断にしていく。

②自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送の制度改善等が、地域交通の「担い手」不足や「移動の足」不足への対策として十分でないと合理的に考えられる場合に備え、ライドシェア事業の議論を行う。

「期限を設けず、モニタリングと議論を続ける」という結論は、岸田総理からのトップダウンだったと見られる<sup>10</sup>。

併せて、ライドシェア事業に関わる論点が示されており、次稿において議論したい。

本資料は、情報提供を目的に作成しています。正確な情報を掲載するよう努めていますが、情報の正確性について保証するものではありません。本資料の情報に起因して生じたいかなるトラブル、損失、損害についても、当社および情報提供者は一切の責任を負いません。

<sup>9</sup> マッチング率（タクシー運転者及び自家用車ドライバーの承諾件数／配車依頼件数）を計算する際の分母である配車依頼件数の数え方について、一定の基準（一定時間の経過等）の下でユーザーのリクエストを区切るセッションベースと、単純にリクエストの回数を数えるリクエストベースがある。例えば、なかなか車が来ないので、続けて 5 回配車依頼をして、5 回目に承諾された場合、セッションベースではマッチング率 100%となるが、リクエストベースでは 20%（1 回/5 回）となる。

<sup>10</sup> 第 19 回規制改革推進会議（2024 年 5 月）で、河野デジタル大臣から次のような発言があった。「岸田総理から昨日、自家用車活用事業等について、モニタリングと検証を進めていく。その検証の間、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、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める、これらについて特定の期限は現時点では設けないという御指示がございました。」