

どうする！？ライドシェア③

今後の論点

統括上席研究員 濱野展幸

TEL : 050-5476-2854

政府は、「日本版ライドシェア」の改良（バージョンアップ）と施策の実効性のモニタリングを行っているが、並行して、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、法制度を含めた事業のあり方を議論している（特に期限を設けていない）。本稿では、論点整理を行ったうえで、検討にあたっての視点を提案するとともに、政局（自民党総裁選など）との関係も考察する。

1. 前稿の振り返り

「移動の自由」が制限されている現状に対し、2024年4月から日本版ライドシェアが始まったが、現時点で日本版ライドシェアの規模は限定的であり、供給不足解消につながったとは言えない。一方で、現行制度に対する課題解消に向け、政府は手直し（バージョンアップ）と効果のモニタリングを続けつつ、「移動の足の不足」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て、ライドシェア事業のあり方を議論する方針だ。政府は、タクシー事業者以外の参入も念頭に、論点を次のとおり示している¹。

①車やドライバーの安全の確保（運行管理のデジタル化・遠隔化、ドライバーの教育・研修の効率化、実効性のある性犯罪対策）②事故時の責任体制の確保（事故時の乗客に対する万全の責任体制の構築）③ドライバーの適切な就業条件④個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済の発生とのバランス⑤全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保（広域での事業運営、価格規制の緩和、運営主体拡大等の際の公平な競争条件の確保、必要なタクシーサービスの確保）⑥諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題⑦消費者保護の確保（苦情処理のデジタル化の実現）。

ライドシェアは2009年に始まったサービスであり、先行している国では約15年が経過しているため、効果・課題に関する研究成果も蓄積されている。これから議論・検討を始める日本では、海外での事例を踏まえ、より良い制度を作り上げ、リープフロッグ型²の発展を遂げると期待している。

本稿では、政府が挙げている論点を中心に、ライドシェアが抱える課題と、これまで積み上げられてきた対応策・研究結果を議論したうえで、今後の展望についても触れたい。

2. ライドシェア導入に係る論点

(1) 車やドライバーの安全の確保

安全確保は、旅客運送事業の根幹となるものである。タクシーの安全を担保する制度・仕組みは主に、①運行管理（運行管理者制度）②車両整備（整備管理者制度）③運転免許（普通二種免許）で構成されている。運行管理とは、運転者の勤務時間等の適正管理、点呼による運転者の健康状態の把握等、運転者に対する指導監督等を主な業務とする。車両整備とは、自動車の点検（自家用自動車よりも点検のサイクルが短く、点検項目も多い）、整備及び自動車車庫の管理を主な業務とする。それぞれ管理者（運行管理者・整備管理者）

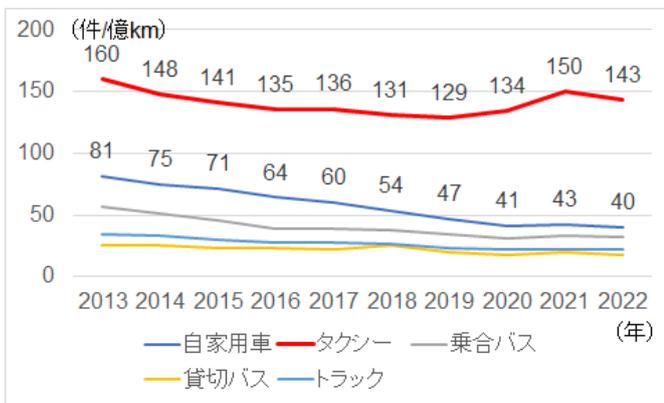
¹ 第19回規制改革推進会議（2024年5月）

² 先進国が長い年月を掛けて構築してきた段階的な発展過程を、新たな技術の活用により一足飛びに飛び越えること。Leap（跳躍）Frog（カエル）。

を選任しなければならない。また普通二種免許は、「普通一種免許を取得してから通算3年以上の運転経験」「21歳以上」を満たせば取得可能となり、実技試験に合格する運転技術水準は、普通一種免許よりも高く設定されている。

タクシーは既に安全確保の仕組みが整備されている一方で、ライドシェアの安全性に対する懸念が指摘されている。ただしタクシーは現状、他の事業用自動車あるいは自家用自動車と比べても交通事故を起こしており（《図表1》参照）、空車時の方が実車時と比べて3倍近い水準となっている（《図表2》参照）。要因としては、空車時においては見込み客を探しながらの運転、実車時においては乗客の指示による急な方向転換や停車等、タクシー特有の運転環境が考えられる³。また、タクシードライバー全体の平均年齢58.3歳に対し、事故有ドライバーの平均年齢は63.4歳となっている⁴ことから、タクシードライバーの年齢層が高い（高齢に伴う認知機能の低下や、疾患等の健康上の理由）ことも要因にあらう。

《図表1》走行距離1億キロあたり自動車事故件数の推移



（出典）国土交通省「事業用自動車の交通事故統計（令和4年版）」（2024年3月）より
SOMPO インスティテュート・プラス作成

《図表2》タクシーの走行距離1億キロあたりの交通事故件数（空車時・実車時）



（出典）国土交通省「事業用自動車の交通事故統計（令和4年版）」（2024年3月）より
SOMPO インスティテュート・プラス作成

ライドシェアは、あらかじめ乗客・行先・ルートが定まっておき、タクシーの事故要因となっている運転環境は取り除かれているため、むしろタクシーより安全性は高く、タクシーと同等の免許（運転技術）は必要ないという意見も出てこよう（ライドシェアには、“流し”の営業を認めないという規制を導入すれば良い）。年齢については、ライドシェアドライバーに年齢制限を設ける（または何らかの形で健康状態・認知機能に問題ないことを証明する）ことも考えられる。運行管理については、スマホを活用することで一定は担保できよう。車両整備管理は、現状のタクシーと同等の水準を維持することは難しいが、整備不良による交通事故が年間50件程度である⁵ことを踏まえると、どこまで厳格化するかは議論が分かれるところだ。なおライドシェアは、ユーザーの評価という市場原理で安全性を高めている点も特徴である。ユーザーはアプリ上で乗車記録や評価等を確認したうえで、ドライバーを選択することができるため、安全性に対するドライバーのインセンティブを高めている。加えて、ドライバー側からもユーザーの履歴（ドライバーから見た評価も含む）を確認できるため、ドライバー自身の安全性を担保するツールにもなり得る。どんなユーザーが

³ 九州運輸局の分析に基づく。（visited 2024年9月9日）
<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000224864.pdf>

⁴ 国土交通省「事業用自動車の交通事故統計（令和4年版）」（2024年3月）

⁵ 「交通事故の発生状況」（警察庁）

乗車するのかわからないタクシーよりも、ライドシェアの方がドライバーの安全性は確保できているという見方もできる。

海外の先行研究では、ライドシェア導入によって事故が増えたとする研究報告と、減ったとする研究報告の両方があり、評価が分かれるところであるが、概ね大きな差はないようだ⁶。

また、ライドシェアが車内という密閉空間になるため、性犯罪を懸念する主張もある。例えば、乗車回数が米国 Uber6.5 億回・日本タクシー5.6 億回に対し、性的暴行件数は米国 Uber998 件・日本タクシーが 19 件⁷(2020 年のデータ)であり、ライドシェアはリスクが 50 倍であるという主張だ(割合にすると、0.000154%と 0.000003%の比較になる)。もちろん 1 件でもあってはいけないことではあるが、比較するためには日米の社会情勢、具体的には犯罪発生状況も考慮する必要があるだろう。つまり米国のライドシェアを、日本のタクシーと比べるのではなく、米国のタクシーと比べなければ、ライドシェア導入による性犯罪の懸念を評価できない(米国タクシーの性犯罪件数に関するデータは見当たらない)。

(2) 事故時の責任体制の確保

現在、タクシー事業者は自動車損害賠償保障法第 3 条⁸に基づき、雇用するドライバーが起こした事故の賠償責任を負う(「運行供用者責任」と言う)。一方、ライドシェアについて、後藤(2020)⁹は「現行の日本法の下では、旅客運送契約上の責任と自賠法上の運行供用者責任のいずれについても責任主体はドライバー(またはその雇用者)に限られ、ライドシェアサービス事業者は旅行者としての責任しか負わないことになる可能性が高い」と指摘している。現在の「日本版ライドシェア」は、タクシー事業者が責任を負う建付けになっており、大手損害保険会社の自動車保険もそれに合わせて、タクシー事業者が付保する自動車保険をドライバー個人の自動車保険よりも優先させる設計になっている。

今後、ライドシェア事業をタクシー事業者以外に開放する際には、専用の法令を作り、「ライドシェア事業者に自動車損害賠償保障法第 3 条を適用する(ライドシェア事業者に運行供用者責任があるとする)」と明確化したうえで、タクシー事業者と同様の賠償資力(加入する自動車保険の補償額)を求めれば良いだろう。法的な位置づけが明確になれば、損害保険各社もライドシェア保険を開発するはずだ¹⁰。

諸外国では、法体系が TNC 型(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)に基づいている国では、ライドシェア事業者が自ら保険を手配している一方で、PHV 型(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)に基づいている国では、ドライバーが保険を手配したうえで、ライドシェア事業者または当局に保険加入を証明する形が多いようだ。

⁶ 例えば、Guocong Zhai 等「Are ride-hailing services safer than taxis? A multivariate spatial approach with accommodation of exposure uncertainty」(2023 年 12 月)では、「重大事故において有意な差はない」としている。

⁷ 第 212 回国会(臨時会)「ライドシェアをめぐる世界各国の犯罪事案等と禁止・規制事例に関する質問主意書」に対する政府答弁(23 年 10 月)

⁸ 自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。

⁹ 後藤元(2020)「自動運転・ライドシェアと民事責任」『損害保険研究』(2020 年 5 月:公益財団法人 損害保険事業総合研究所)

¹⁰ 例えば、ライドシェア参入を目指してタクシー事業者を買収した newmo 株式会社(東京都)は、2024 年 3 月に「東京海上日動火災保険株式会社・損害保険ジャパン株式会社・三井住友海上保険株式会社と、ライドシェア事業に関する保険商品・サービスおよび安全促進への取り組みの検討に係る個別業務提携契約を各社と締結することを合意」と発表した。

(3) ドライバーの適切な就業条件

タクシードライバーは、タクシー事業者と雇用契約を締結することで、労働基準法をはじめとする労働法制に基づき、労働時間・最低賃金・解雇等、労働者としての保護を受けるとともに、社会保険の適用対象として生活の安定が図られている。現行の「日本版ライドシェア」も、タクシー事業者の労働者（短時間労働者・アルバイト）として、シフトに組み入れられる形になっている。

今後、ライドシェアをタクシー事業者以外に開放する際に、ライドシェア事業者とドライバーの関係を雇用契約とするか、業務委託契約とするかが論点となる。

①雇用契約とした場合

ライドシェアドライバーから見れば、ライドシェア事業者の指揮監督下で労働を提供したうえで、ライドシェア事業者から対価を得る労働者となる（ライドシェア事業者が使用者）。

ライドシェアドライバーは、タクシードライバーと同様、労働者としての保護を受けることができるため、安定した環境下で働くことができる。

一方、労働者は使用者からの業務指示に対して拒否できない¹¹とすると、ユーザーからの配車要請に対し、ライドシェア事業者が承諾することを命じたり、承諾率によって待遇を変えることができると考えられ、ライドシェアドライバーにとっての「自由な働き方」や、「ドライバーもユーザーを選択できる相互監視」といったライドシェアのメリットを失うことにもなりかねない。また、ライドシェアドライバーが副業である場合、主業と副業の労働時間通算等、労働法制に関わる事務処理¹²が発生し、ライドシェアドライバーとして働くことが敬遠される可能性もある。

②業務委託契約とした場合

ライドシェアドライバーは、ライドシェア事業者を契約の相手方とする個人事業主として、「ユーザー（旅客）を自動車で運送する」ことを請け負うことになる。

「自由な働き方」が実現し、ユーザーのトラックレコードを確認したうえで、配車要請に対する諾否を判断できる。

一方、最低賃金が適用されない等、労働法制による保護を受けられないことから、ワーキング・プアを生む可能性が指摘されている。ただし、例えば米国では、1週間に40時間超（フルタイム労働者に相当すると評価できる）、ライドシェアに従事するドライバーは9%に過ぎず¹³、多くは主な収入源がある人が追加的に収入を得ている（ワーキング・プアとの指摘とは逆に、収入の助けになっている）と考えられる。日本ではライドシェアと類似したサービスとして、既にフードデリバリーが浸透している。一般社団法人プロフェッショナル&パラレルキャリア・フリーランス協会の調査¹⁴によると、配達員の73.9%は週40時間未満の時短・副業・すきまワーカーであり、フードデリバリーを始めた理由は、「時間の制約がなく働ける」「自分の裁量で働ける」「収入を上げる」としていることから、ライドシェアの導入がワーキング・プアを生み出すことになるとは考えづらい。逆に、海外では貧困層や低所得者層のサイドジョブとして機能している、という

¹¹ 厚生労働省「労働基準法研究会報告」（1985年12月）

¹² 代表的なものが労働時間の通算である。主業と副業・兼業先の労働時間を合わせ、1週40時間または1日8時間を超える労働（法定外労働）に該当する場合には、36協定の締結、届出をしたうえで、時間外労働に対する割増賃金の支払いを受ける。

¹³ M. Keith Chen 等「THE VALUE OF FLEXIBLE WORK:EVIDENCE FROM UBER DRIVERS」（2017年6月）

¹⁴ 一般社団法人プロフェッショナル&パラレルキャリア・フリーランス協会「第2回 フードデリバリー配達員実態調査」（2024年8月）

主張もある。

③海外の事例

海外では、ライドシェアドライバーによる「アカウントを一時的に停止したのは不当解雇」「報酬が不当に低い」等の訴えに発展するケースが見られる。イギリスやフランスでは、最高裁においてライドシェアドライバーは労働者であるとの判断が下っており、EU でもライドシェアドライバーとライドシェア事業者は雇用関係にあると推定したうえで、雇用の推定を覆したい場合は、ライドシェア事業者がその旨を証明する方向で議論が進んでいる。一方、米カリフォルニア州の最高裁では、ライドシェアドライバーは労働者に当たらず、独立した個人事業主として扱うという判決が下っており、判断が分かれる論点だ。

④「日本版ライドシェア」の課題

少なくとも、現行の「日本版ライドシェア」は、ドライバーの就業条件という観点では課題がありそうだ。実際に「日本版ライドシェア」のドライバーに対するアンケート結果が、規制改革推進会議地域産業活性化ワーキング・グループ（24年7月）で紹介されている（《図表3》参照）。

《図表3》「日本版ライドシェア」の主なドライバーの声（ヒアリング結果）

曜日や時間が限られているため、本業と都合を調整しながら業務しなければならず、希望どおりに働けない。曜日、時間帯の制限を撤廃してほしい
週に20時間以上働くと社会保険の対象となるため、タクシー会社が週20時間までしか働かせてくれない。このため、十分な収入が得られず、ワーキングプアを強いる仕組みであり魅力がない。雇用契約のみならず業務委託契約による就業形態も可能としてほしい。
本業と副業を合わせた労働時間が週40時間を過ぎると、残業代が発生する。本業でフルタイムで働いていると、タクシー会社がライドシェアドライバーとして雇ってくれないので、業務委託を可能としてほしい。
イベント時など特定の日、時間のみライドシェアドライバーとして働きたいと考えているが、自家用車活用事業では短期雇用（二か月以内）は認められていない。1日単位、時間単位で契約して特定の日、時間だけ働くことができないため、スポットワークを認めてほしい。
ドライバーの安全運転担保や乗客による迷惑行為等の予防の為に、アプリにドライバー及び乗客の相互評価機能を搭載すべきだと思う。乗客を断る自由がないのはおかしい。
労働条件等は、ネット上には公開されず電話でも教えてくれない。説明会に行かないと教えてもらえない。実際に、軽自動車でライドシェアを始めようとしていたところ、普通車でないとダメだと説明会で初めて言われ断られた。
政府関係者には労働条件を聞かれても言うてはならないと箝口令がしかれている。

（出典）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「事務局提出資料」（2024年7月）
より抜粋

こうした議論を踏まえ、雇用契約（労働者）と業務委託契約（個人事業主）のメリットを兼ね備えた新たな形態、すなわち、待遇などの最低限の保護を確保しつつ、自由な働き方を実現できる第三の概念を作ることとも考えられる。ただし、労働者の定義も突き詰めれば曖昧で、国によって異なる中、さらに新しい境界線を設けることは難しいという議論もある。

(4) 個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済の発生とのバランス

一度に多くの旅客を輸送できる鉄道・バスと比べ、個別輸送となる自動車は、ユーザーの利便性は高まるものの、交通渋滞や大気汚染を悪化させる要因となる。ライドシェアを導入することで、自動車輸送が増えた場合、地域全体では外部不経済（交通渋滞・大気汚染）が大きくなる懸念がある。一方、ライドシェアはAIによるルート最適化（空車走行の減少）や相乗りによって、輸送を効率化し、環境への負荷を和らげるという主張もある。

海外の先行研究¹⁵を見ると、それほど外部不経済は改善せず、むしろ渋滞を悪化させているようだ。ただし、その水準は数%という結論が多い。

ライドシェアを拡大させる場合、「利便性の向上」と「外部不経済の発生」というトレードオフを社会として、どの程度、許容するかは議論が分かれるところだろう。特に都市部・観光地においては考慮すべき論点ではある。ただし郊外部においては、外部不経済が消費者利得（利便性の向上）を上回るとは想定しづらい。

(5) 全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保

ライドシェアの拡大によって、タクシー産業に影響を与えるとの懸念がある。実際、米国ではサンフランシスコ市で最大手のタクシー会社 Yellow Cab が、2016年に経営破綻した。配車アプリによって、乗客だけでなくドライバーも奪われたことが破綻理由になっている点は興味深い。その他、2024年3月にはオーストラリアでタクシードライバーらが、ライドシェアにより収入を奪われたとして、Uber社に対して集団訴訟を起こし、272百万豪ドル（約270億円）の補償金をUberが支払うことで合意した。

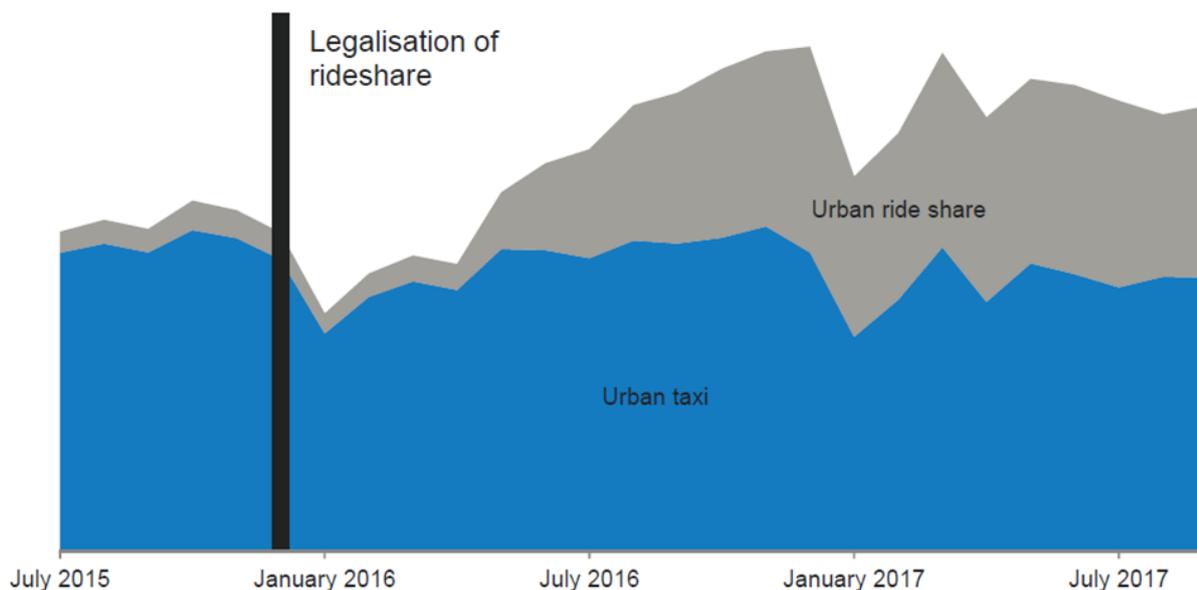
タクシー事業は、需要の少ない地域・時間帯を含め、基礎的な移動の供給源であり、公共交通機関の一つとして大事な産業である。ましてや足元のタクシー業界は、「2023年の倒産件数が過去10年で最多」「23年度の業績が判明したタクシー業のうち半数超が、燃料高などを理由に赤字や減益など業績悪化」（いずれも帝国データバンクの調査・2024年4月）という厳しい状況である。「ライドシェアを拡大したことで、タクシー事業者が経営破綻し、結果的に移動手段の供給が減った」という事態になれば本末転倒であり、「消費者の移動需要を満たしつつ、タクシー業界も維持できている」状態が望ましい。その点、オーストラリアのニューサウスウェールズ州（シドニーを州都とし、オーストラリアでもっとも人口が多い州）によるレポート¹⁶は興味深い。同州ではライドシェアを2016年に法制化、その後の自動車旅客運送（レポートでは、「point to point transport service」と呼んでいる）市場を考察している（〈図表4〉参照）。レポートにおける評価は、自動車旅客運送の需要が全体的に伸びている一方で、タクシーの需要はかなり安定しているか、わずかに減少しているというものである。またシドニー圏内では、自動車旅客運送の需要全体は45%増加、一方タクシー需要は小幅な減少しか示さず持ちこたえたとしている。ライドシェアという新たな交通手段の登場で、潜在的な需要が掘り起こされた可能性がある。つまり、今まで移動できなかつたり、移動をあきらめていた人々に、新たな移動手段を提供できている構造だ。

そのような状況を作り出すために、規制の設計は重要になってこよう。「タクシーとライドシェアに同じ規制を適用しよう（イコールフットイング）」という議論もあるが、サービス特性が異なる2つのビジネスに対し、公平を過度に意識すると、特にライドシェアの消費者メリットを減退させる可能性をはらむ。規制の設計という観点では、例えば次のような論点が考えられる。

¹⁵ MIT School of architecture + planning 「Impacts of Ride-Sharing on Urban Mobility」（2021年6月）

¹⁶ New South Wales Government 「Point to Point Independent Review 2020」（2021年2月）

◀図表4▶自動車旅客運送市場（the point to point transport market）の推移
オーストラリア・ニューサウスウェールズ州の例



Note: This graph shows growth in number of transactions. It is based on debit and credit card transactions, and as such does not take into account whether this represents an increasing proportion of taxi trips.

Data source: HoustonKemp, *Use of ridesharing and taxi services in New South Wales*, November 2017 data sourced from Data Republic and adjusted based on Taverner Research, *Comparing Surveys of Point to Point Transport Use, November 2014 to February 2017*, May 2017.

Source: IPART Review of taxi fares in NSW and licences outside Sydney from 1 July 2018 – Final Report March 2018, p 31

（出典）New South Wales Government 「Point to Point Independent Review 2020」（2021年2月）より
抜粋

①タクシーに適用されている営業区域規制¹⁷をライドシェアに適用しない一方で、ライドシェアにはユニバーサルサービスまたはそれに準じる広域（例えば「関東地方全て」など）サービスの提供を必須とすることが考えられる。営業区域規制の主な目的はタクシー需給の調整であるが、ライドシェアは変動する需給に対し、価格という市場原理を使って柔軟に対応できる点が特性であり、営業区域規制はそぐわない。ただし、「どこで営業しても良い」ということにすると、一種のチェリー・ピッキング¹⁸が起これ、例えば課題の一つである「地方部の移動供給不足」という課題が解決しないということになりかねないため、逆に広域カバーを必須とするのである。

②ライドシェアは、ユーザーとドライバーの間で事前に、乗車地・目的地・ルート・価格がアプリを通じて相互に承諾されていなければならないとする。つまり、いわゆる“流し”の営業はタクシーにだけしか認めないとする。前述したとおり、安全性の観点（タクシードライバーは普通二種免許を持っているのに対し、ライドシェアは基本的に普通一種免許であるため）に加え、「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」というデータを踏まえると、タクシー業界にとっては、現在の需要の大半は守られることになる。

¹⁷ 全てのタクシー事業者は、全国を約700の区域に分けた営業区域が定められており、乗車または降車が営業区域になければならない（道路運送法第20条）。

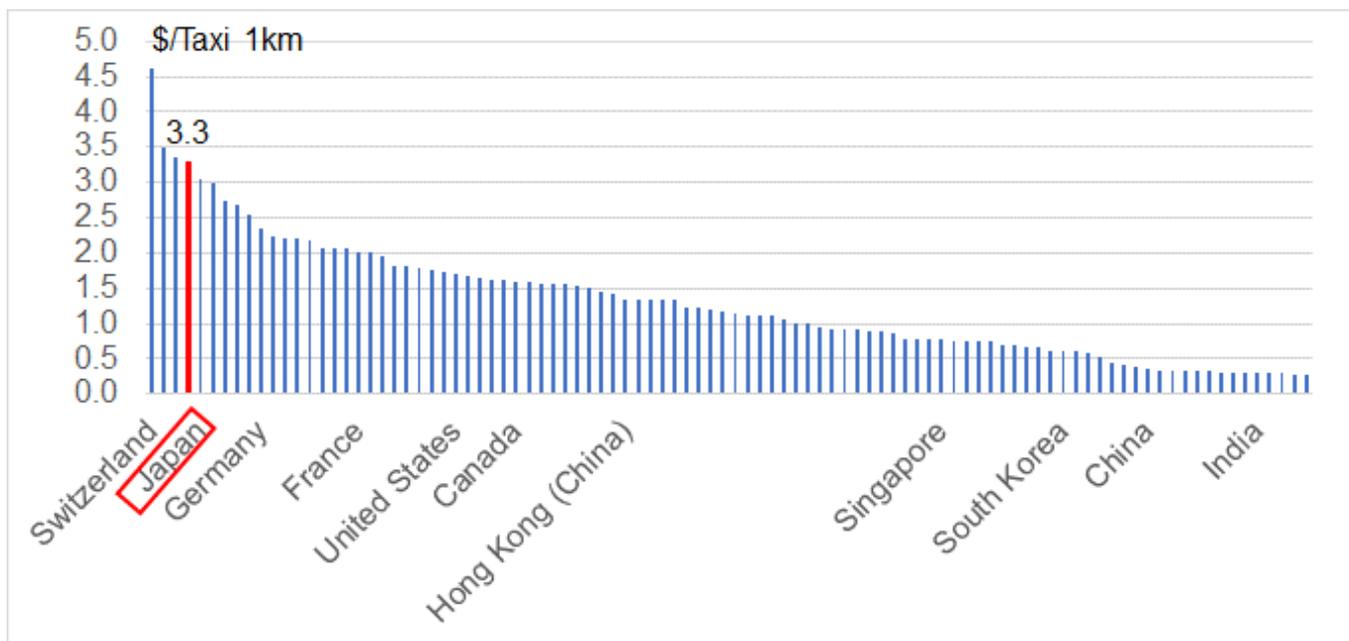
¹⁸ 事業者が収益性の高いサービスや地域、顧客のみを選別して、他を切り捨てること。

3. 終わりに（予想される今後の展開）

ライドシェアについては、「既存業界の保護」と「新サービスの導入」という二項対立の議論が散見されるが、消費者利得が高まり、潜在的な移動需要も掘り起こされ、タクシー事業者、ライドシェアともに発展する制度になることを願っている。

タクシードライバーの待遇は、他産業よりも際立って良いわけではなく、またタクシー事業者は厳しい環境の中、たいへんな経営努力を続けている。にもかかわらず日本は、賃金と物価が国際比較で安い中、タクシー料金は高い（《図表5》参照）。ライドシェアの検討によって、日本のタクシー事業者やユーザーが国際比較で見て、何に高い代償を払っているのか、議論のきっかけになれば悪いことではないだろう。

《図表5》タクシー料金の国際比較（タクシー1kmあたりの通常料金）



（出典） numbeo .com ホームページより SOMPO インスティテュート・プラス作成

現行の法制は、政府が需給をコントロールし、市場の非効率を正すという仕組みだが、実際は需要を正確に計測できていないわけではないことが、ライドシェアの議論で明らかになった。スマホ・人工知能をはじめとするテクノロジーの進化によって、現行制度の前提条件は変わっている。「日本版ライドシェア」の思想は、政府による需給コントロール（台数や価格）から離れていないが、市場の機能を活用するという発想に立てば、制度設計は自ずと変わってこよう。「現代の赤旗法¹⁹」にならないことを願うばかりだ。

加えて、仮にライドシェアを全面解禁した暁には、Uber社をはじめとする海外企業が日本におけるシェアを握る前提での議論も見られるが、産業政策として考えたとき、タクシー業界を含む日本の新たなモビリティ産業が生まれる方向になることが望ましい。と言うのも、ライドシェアは検索エンジンやEコマース、SNS等と同様、ネットワーク外部性²⁰があると推測される。単純に全面解禁するだけでなく、日本企業の育

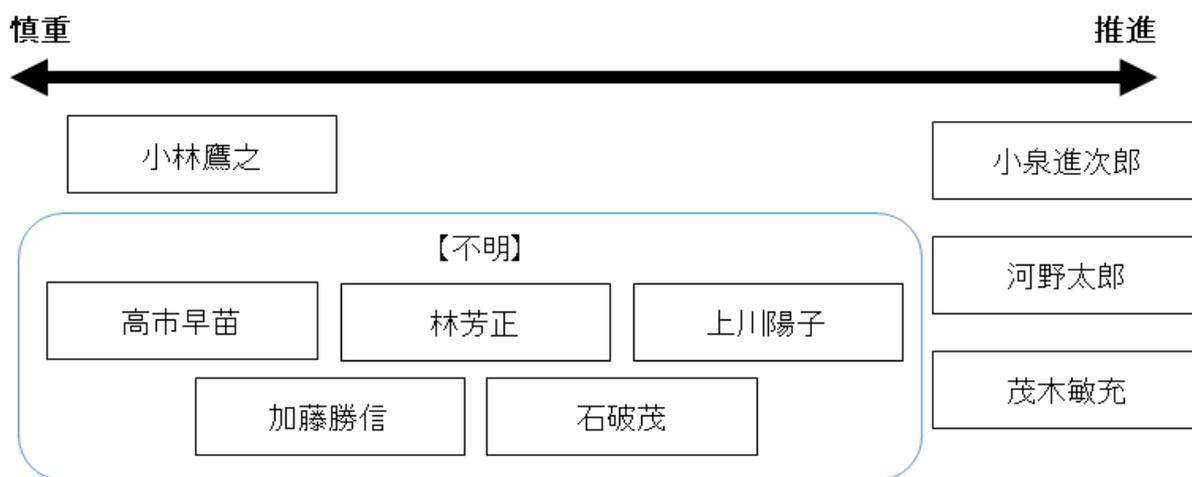
¹⁹ 1865年に英国で施行された法律。「自動車は郊外で時速4マイル（6.4km/h）以下、市街では時速2マイル（3.2km/h）の速度制限とし、自動車が走る前方を、赤旗を持った者が先導し、危険物の接近を知らせなければならない」としたもの。この結果、英国では自動車の普及が遅れたとされる。

²⁰ あるネットワークへの参加者が多ければ多いほど、そのネットワークの価値が高まり、更に参加者を呼び込むという現象。

成も視野に入れなければ、デジタル赤字²¹が拡大し、日本の富が流出するだけだ。

ライドシェアは賛否が分かれる政策であるため、政治判断も重要な要素だ。ライドシェアの議論が始まるきっかけも、菅前総理の発言だった。おりしも自民党総裁選の只中にある。各総裁候補の考えも様々であり、新総裁次第で議論が加速する、または失速する可能性は両方あり得る（《図表6》参照）。また、自民党総裁選後は、解散総選挙の時期にも焦点が集まろう。あくまで仮の話ではあるが、自民党の支持率が低迷していることもあり、総選挙の結果次第で、ライドシェアを強く推している日本維新の会が部分連合・閣外協力、あるいは連立政権入りともなれば、かなり景色は変わってくるだろう。

《図表6》自民党総裁候補のライドシェアに対する姿勢



(出典) 各種報道より SOMPO インスティテュート・プラス作成

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。

²¹ GAFAM などをはじめとする米テック企業が提供するネット広告やクラウドサービス等への支払いによる赤字。足元の赤字は5兆円との試算もある。