



# 『日本版ライドシェア』の速やかな実現を求める

2020年4月13日 規制改革推進会議 投資等ワーキンググループ  
公益社団法人経済同友会 規制・制度改革委員会委員長  
間下 直晃  
(株式会社ブイキューブ 代表取締役社長CEO)

# 1 . 本会の問題意識 / タクシー業界を取りまく現状と課題

本提言は2019年12月以前の状況を基に構成。

- ✓ 近年、公共交通の需要は急増しており、タクシーの供給不足への対応は喫緊の課題である。
- ✓ 政府が「目指すべき未来社会」として提唱する「Society5.0」において、モビリティは重要な柱とされている。その中には「ライドシェア」という選択肢もあってしかるべき。

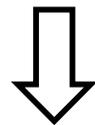
## < 需要の増加 >

- ・ 高齢化（運転免許の自主返納、公共交通の利用増加）
- ・ インバウンドの拡大
- ・ 海外アプリを利用した国内タクシーの配車・決済
- ・ 全国的に広がるバス路線の廃止

## < 供給の減少 >

- ・ タクシー業界のドライバー不足（高齢化、低賃金）

- 都心では、アプリを活用した配車サービスの導入により利便性が向上しているものの、時間帯や天候によって需要が増えるタイミングでは、供給が追いつかず、スムーズに配車されないことが多い。
- 地方では、ラストワンマイルの移動手段としてタクシーが重要な役割を担っているが、運行車両数の少なさや営業時間の短さから、利用者の需要を満たすことができていない地域が存在する。



**タクシーの供給不足を解決する現実的な方策として、ライドシェアの可能性を検討**

## 2 . 海外で普及するライドシェアサービスの利点と課題

- ✓ 海外では、ライドシェアの導入により、交通手段の不足や質の低いサービスから解放された。
- ✓ 一方、ライドシェアの普及による過剰供給は従事者の困窮をもたらし、各国は規制を強化。
- ✓ 海外のライドシェアをそのまま日本に取り入れることは現実的ではないため、日本の現状に適した形で、ライドシェアの利点を取り込むべきである。

### 取り込むべき利点

- 供給不足の改善（利用者の利便性向上）
- 車の非稼働時間、個人の空き時間活用による生産性の向上、収入源の多様化
- 情報通信技術（相互評価制度、顔認証制度等）の導入によるサービスの質・安全性

の向上

### 留意すべき課題

- 過剰供給による交通渋滞の深刻化、運転手全体の経済的困窮
- 既存の交通事業者の経営を圧迫する可能性（業界団体の強い反対）
- 安心・安全に対する懸念

### 3. 『日本版ライドシェア』の概要

- ✓ 『日本版ライドシェア』の速やかな実現により、
  - ・ 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、**タクシー事業者を運行管理主体**として第一種運転免許保有者および自家用車の活用を認める。

都心において、**一時的にタクシー需要が増大する**通勤時間帯・悪天候時等

恒常的に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

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。

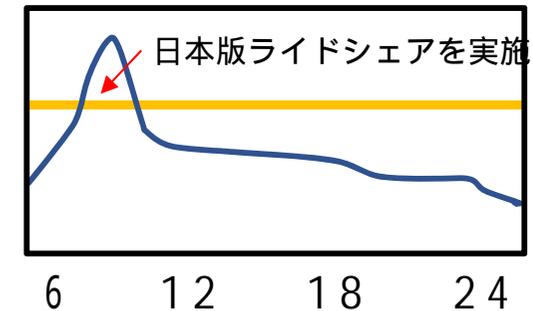
#### ➤ 安心・安全

- ・ **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の義務付けや顔認証制度等の導入

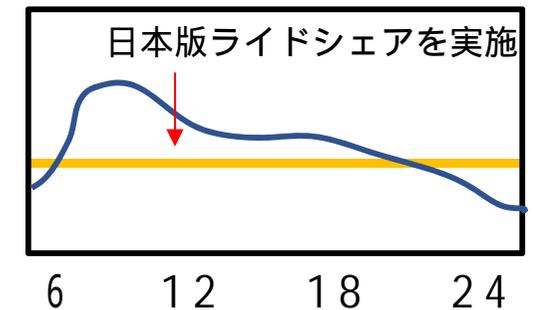
責任範囲や保険のあり方をはじめとする詳細な制度設計は、関係者間で透明性の高い議論を行うべき。

— タクシーの供給可能ライン  
— タクシー需要

のイメージ（通勤時間帯）



のイメージ（地方都市）



# 4 . 具体的な規制改革要望 / 『日本版ライドシェア』における重要なポイント

- ✓ 『日本版ライドシェア』は自家用有償旅客運送制度を拡大する形で導入すべきである。
- ✓ 『日本版ライドシェア』はタクシー業界にとってディスラプター（破壊的変革者）ではない。
- ✓ タクシー事業者による運行管理にICTの活用が組み合わさることで、安心・安全が強化される。

## 【具体的な規制改革要望】

道路交通法第86条（第二種免許）および道路運送法施行規則第51条の15第3号（旅客から収受する対価の基準）に例外規定を設けることで、タクシー事業者の運行管理の下、第一種運転免許保有者が自家用有償旅客運送を行えるようにする。

### ➤ 運行主体となるのはタクシー事業者

研修・車両管理等に責任を負う半面、売上は事業者の収益につながる。

### ➤ 需要が供給を上回る時間帯（範囲内）に限定した活用

過剰供給によって労働者が低賃金に陥ることはない。

### ➤ 一般ドライバーにとってはあくまで副業（パートタイム）

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。

一般ドライバーの空き時間や自家用車を有効に活用することが可能。

### ➤ 相互評価制度や顔認証制度等の情報通信技術を活用

サービスの質向上と安心・安全を担保する。