

〔研究員の視点〕

ライドシェア事業の現状と 日本導入にむけた課題

交通経済研究所研究員 草深 陽太

※本記事は、『交通新聞』（2018年7月24日付）に執筆したものを転載いたしました

世界各国でシェアリングエコノミーの普及が急速に進む中、日本においても、住宅宿泊事業法（民泊新法）が制定されるなど、新たな動きがみられるようになってきた。運輸業界においてもシェアリングエコノミーは広がっており、その一つにライドシェアが挙げられる。

本稿では、海外での事例も見ながら、ライドシェアのメリット・デメリット、日本での導入にむけた課題・展望について取り上げたい。

ライドシェアの特徴

ライドシェアは、Uber 発祥の地である米国を手始めに、急速な広がりを見せ、世界各国で新たな移動の選択肢として重要な役割を果たすようになってきている。いつでもどこでもスマートフォンから配車手配ができるというオンデマンド性や、タクシーに比べ比較的低廉かつ需給に応じた柔軟な料金設定、利用者とドライバーが相互にサービスや利用態度を評価するレーティングシステムなどが受け容れられ、急速に普及した。

日本においては、まだ広く認知されているとは言えない状況だが、海外滞在中に Uber 等を利用して便利さに気づくという人も多い。既に挙げた特徴に加え、スマートフォン

で事前に目的地を登録しておけば現地語を使わなくてもドライバーに目的地を伝えることができ、支払いも事前に登録してあるクレジットカードで決済すれば現金のやり取りが不要、といった点が旅行者からも支持を集める要因となっている。

一方で、課題もいくつか指摘されている。ドライバーの健康管理や車両の点検整備が不十分になる恐れや、事故が発生した時の責任を誰がとるのかという指摘があり、また、利用者とドライバーが見ず知らずの状態で乗り合わせた結果、犯罪にまきこまれるケースも海外では発生している。

こうした問題に対し、行政や Uber 等のプラットフォーム側は、ドライバーに任意保険の加入を義務付けたり、利用者・ドライバー相互の評価システムなどを導入したりするなどの対策を取っている。

日本におけるライドシェアの現状

日本では、いわゆる狭義のライドシェア事業（一般人が自家用車を用い、有償で他人を運送する形態。本稿ではこれをライドシェアと定義する。）は道路運送法により禁止されたいわゆる「白タク行為」にあたり、導入を求める声はあるものの、一部の地域を除き認められていないのが現状である。

研究員の視点

Uber によるサービスは一部の地域で提供されているものの、首都圏の一部におけるタクシー・ハイヤーの配車サービスに限定されたものとなっている。また、「公共交通空白地有償運送」として一般人が自家用車を用いた有償運送が実施されている京都府京丹後市丹後町・北海道中頓別町といった地域もあるが、あくまで過疎等によりタクシー等の公共交通の維持が困難な地域に限定された措置となっている。

経済団体等からは、新法を制定した上で、ライドシェア事業を道路運送法の適用除外とすることを要望する声も上がっているが、利用者の安全に関する懸念やタクシー事業者の反発もあり、導入には至っていない。

海外における法整備

これまで存在しなかったサービスであるライドシェアに、既存の法律をそのまま当てはめるのは困難であり、諸外国でも対応には苦慮している。規制される特定の法律や必要なライセンスなどが必ずしも明確ではないまま、当局が黙認する中で、普及が進んでいったというのが現在の多くの国での実情である。また、日本と同様にライドシェア事業を認めていない国や、かつては営業していたが禁止された、という国も多く存在している。

そのような中、いち早くライドシェアを新たな業として認め、新たな法律を制定した国が、米国と中国である。

米国では、州単位・または都市単位で法環境の整備が進んでおり、ライドシェアをタクシーとは異なる TNC (Transportation Network Company) サービスという新たなサービスと位置付け、Uber や Lyft などのプラットフォームとドライバー双方に一定の

責任を課する仕組みが出来上がっている。

安全性確保のため、ドライバーのバックグラウンドの確認・年齢制限・一定年数の運転歴・研修の実施・保険の加入などがプラットフォームとドライバーに課される仕組みとなっている。同様の法環境整備は、シェアリングエコノミーを推進する中国でも既に行われている。

アジアにおける勢力図

Uber が北米を中心に、中南米・ヨーロッパ・中東など世界各国に勢力を広げている中で、アジアでは地元勢の躍進も目立っている。

中国全土に展開する「滴滴出行」(ディディチュエーション=滴滴) は、同国内で圧倒的なマーケットシェアを取り、2016 年には Uber を中国国内から撤退に追い込んだ。マレーシア発祥でシンガポールに本拠を置く Grab も、自国に加えフィリピン・ベトナム・タイ・ミャンマー等でも広くサービスを展開しており、2018 年には、東南アジアからも Uber は撤退することとなった。

このほかにも、インドネシアにおける Gojek、インドの Ola などアジアにおいては地元発祥のプラットフォームが利用者からの人気を集めている。

ライドシェア事業は、料金やサービス、機能面でプラットフォーム同士の差を付けにくく、最終的には、配車スピードに直結する台数の多さや、監督官庁・行政やタクシー等の既存事業者との調整・協力をいかに円滑に行えるかがカギとなる。こうした面で、外資に比べ優位に立った地元企業がアジアにおいては勢力を伸ばしているものと思われる。

日本導入の可能性

課題は数多く抱えているが、交通量の抑制・少子高齢化対策・環境保護といった観点からライドシェアには合理的な部分も多い。

都市部はもちろん、タクシーの数が十分でない過疎地域や、二次交通が未発達な地方の観光地等でも普及すれば、地方の公共交通維

持に向けた新たな選択肢にもなるだろう。加えて、前述したライドシェアのメリットは、増加する訪日外国人のニーズにも合致するところが多い。

利用者の安全を確保した上で、日本の実情に合った形でライドシェアを導入するにはどうすべきか、議論が進むことを期待したい。