

ライドシェアの受け入れ方に関する一考察

流通経済大学 板谷 和也

E-mail : itaya@rku.ac.jp

はじめに

海外ではライドシェアが急速に普及しているが、日本国内ではこのことがあまり評価されておらず、「犯罪や事故が増加する」「労働条件が悪化する」との反対論が根強い。

これは、日本国内ではライドシェアが、一般ドライバーによる有償運送と捉えられていることと、海外ライドシェアにおける初期の問題が現在も継続しているかのように報道されたことによるところが大きく、実際の海外ライドシェアは日本国内で取り沙汰される懸念点を様々な方法で解決してきている。しかし、そうした点についてはこれまで日本では十分に紹介されていないのが実態である。

そこで本稿では、海外ライドシェアの実態について紹介するとともに、その日本への導入方法について考察することとする。

1. ライドシェアの普及経緯と実態

ライドシェアは、米国でよく用いられているカープールやバンプールにおける、相乗りのマッチングの効率化を目的としたスマホアプリから始まったサービスである。ライドシェアのもともとの意味は一般ドライバーによる有償運送ではあるが、現在ライドシェアが導入されている多くの国・地域では、一般ドライバーではなく何らかのライセンスを持った運転手がライドシェアの運行を担っている。これはライドシェアが実質的にタクシーの代替手段として機能している側面が大きいためである。

特に海外における従来のタクシーには、高額な運賃を請求されたり運転手が事件を起こすなどの問題があり、安心して利用できない場合が

多かった。これに対し、ライドシェアはスマホアプリ上で乗客が運転手とのマッチングを行う際に運賃が確定し、運転手を介さずに決裁を行う仕組みになっているため、支払いにおけるトラブルが生じない。また乗車・決済後に乗客と運転手が相互に評価を行い、低評価の運転手や乗客はマッチングの対象から外されるようになっている。これによってそれぞれの質が保証され、接客や運転の質が低い運転手の車両が配車される可能性が低くなっているうえ、トラブルを起こすような乗客がライドシェアを利用しにくくなり、運転手の側も安心して運転できるようになっている。

このようにライドシェアは、導入された多くの国・地域でタクシーの欠点を補って個別輸送サービスの質を向上させてきているため、一般ドライバーが自家用車を用いて輸送サービスを行うという側面ではなく、個別輸送サービスの質を高めている各種の機能に焦点を合わせて理解すべきである。

ライドシェアのサービスの根幹はアプリの開発である。したがってこうしたサービスを提供するプラットフォーム事業者は、従来から存在するタクシー事業者ではなく IT 系のスタートアップであり、特定のタクシー事業者と深いつながりを持つようなことはない。また運転手の管理方法によってライドシェアは TNC 型と PHV 型に大別される。前者はプラットフォーム企業が運転手や車両、運行の管理の責任を負う。これに対し後者は日本の個人タクシーに似た形式で、運転手本人が車両を登録し、運行・車両管理の責任を負う。車両については自家用車でなくレンタカー等を用いる場合もある。

2. ライドシェア導入における論点

ライドシェア運転手の免許は、多くの国で一般のものではなく、かつタクシー運転手用とは異なるライドシェア・ハイヤー用のものを取得することが義務づけられている。また一般の免許でライドシェアの運行を行う場合も、取得から2~3年経過していることが要件となる場合はほとんどである。これに対し、日本では免許取得から1年でライドシェア運転手になれる。つまり日本はライドシェア運転手になるための要件が世界で最も緩い国の一つであり、運転の技量面で安心できない制度設計であるといえる。

また使用車両については、自家用車の使用が可能な国・地域とそうでないところの両方が存在し、明確な傾向はみられない。つまり、ライドシェアで用いる車両は必ずしも自家用車である必要はない。日本版ライドシェアでは車両を自家用車（白ナンバー）に限っているが、そのようにしなければならない積極的な理由はない。

プラットフォーム事業者の世界シェア上位7社は、DiDi（中国）、Uber、Lyft（米国）、Bolt（エストニア）、Cabify（スペイン）、Grab（シンガポール）、Ola Cabs（インド）である。DiDiとUberは2022年の収益が100億ドルを超えている。またUberは世界70か国以上でサービス提供中であり、Boltも創業国の規模が小さいこともあり50か国以上に進出している。しかし全体としては、各プラットフォーム事業者は必ずしも世界進出を企図しておらず、創業国および言語や地理的な類似性のある国における事業展開に留まっている。したがって多くの場合に、Uber対地元のプラットフォーム事業者という図式の競争となっており、Uberが撤退した国・地域も少なくない。

タクシーの欠点である、運転手の質のばらつきや支払時のトラブルについては、アプリ内の決済機能と評価機能でライドシェアがほぼ解決している。運賃は変動制であるものの事前に確

定し、乗車後に双方が乗車終了と報告することで電子決済される。またサービスの評価は運転手と乗客がそれぞれに行い、問題のある運転手と乗客はマッチングの優先度が低くなる。何か問題があった場合にもアプリから通報ができ、また不自然な停車などをプラットフォーム事業者側が把握する等、安全面の対応も進んでいる。

3. 現在の日本のライドシェアとアプリ

日本には日本版ライドシェアと公共ライドシェアの2種が存在する。前者はタクシー事業者が採用する非正規で2種免許のない運転手による時間限定のサービス、後者はタクシー事業が成立しない地域で実費負担が原則のサービスである。いずれも海外ライドシェアとは大きく異なるが、特に後者は、過疎地で個別輸送サービスを供給する方法として有用である。

日本版ライドシェアは、「運転手不足」への対策という、一般的なライドシェアとは異なる目的を実現するために制度設計されたため、運転手にも乗客にも十分なサービス内容になっていない部分がある。今のままでは既存のタクシーがより便利にするような動きは期待できない。

また日本のタクシー配車アプリは、配車キャンセルが頻繁にある、既存タクシーより価格が高い、体感として配車までの時間が著しく長い、乗務員評価が機能していないために接客態度のよくない運転手がいる、乗務員が乗客を評価する機能がないといった欠点が目につき、海外アプリより優れているとは言い難い。

おわりに

以上から、日本でもタクシー（予約の有無に拘わらず乗車可能）とライドシェア（配車予約を受けないと乗車不可）に分けて制度を整理したうえで、個人タクシーを発展的に活用してライドシェア制度に組み込むと、タクシーの問題点の改善につながるのではないかと考える。