

ライドシェアの受け入れ方に関する一考察



流通経済大学経済学部 板谷和也

第12回 人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 広島

於広島工業大学

2026/03/15

自己紹介

• 板谷 和也(いたや・かずや)

- 流通経済大学経済学部教授・大学院経済学研究科長・陸上競技部長
 - 博士(環境学) 技術士(建設部門)
- 2005年3月 東京大学大学院新領域創成科学研究科修了
- 2005年4月 横須賀市都市政策研究所
- 2006年4月 (財)豊田都市交通研究所
- 2008年7月 (一財)運輸調査局
- 2015年4月 流通経済大学(現職)

• 専門

- 都市工学、土木計画、交通政策

• 公職

- 龍ヶ崎市地域公共交通協議会 会長
- 利根町地域公共交通協議会 会長
- 新座市地域公共交通会議 会長
- 印西市地域公共交通会議 副会長
- 白井市地域公共交通協議会 副会長
- 千葉市開発審査会 会長 など

• 著書

- 地域魅力を高める「地域ブランド」戦略(2008年・共著)
- 地域モビリティの再構築(2021年・共著)
他

ライドシェアの捉え方

- 日本
- 一般ドライバーがタクシーのようなサービスを行う
- 自家用車使用
- 白タク
- 危険
- ギグワーカー(副業・短時間労働・社会保険なし)
- タクシーが潰れる
- 海外
- タクシーと共存
- タクシーの問題点を改善
 - 支払いトラブルが生じない
 - 質の低い運転手や客に当たらない
- 資格を持った運転手
- 自家用車の場合もタクシー車両の場合もあり

日本の「ライドシェア」に対する見かたは一面的ではないか

本報告の目的

- 海外ライドシェアの実態把握
 - 海外でも、ライドシェアの実態は多面的
 - タクシーしかない国・地域と、ライドシェアがある国・地域とでどちらが移動しやすいか
- 日本への導入方法についての考察
 - ライドシェアを利用者と労働者の双方にとって好ましいものにする方法

ライドシェアの普及経緯

- 1970年代:カープール・バンプール(米国)
 - 石油危機以降の、ガソリン節約手段:社員等の乗り合い→同僚や知人でない人も同乗させることが普及
- 1980年代:掲示板や電話を用いたカープール・バンプールのマッチング
- 2000年代:IT系スタートアップ企業(北米・主に西海岸)が、スマホアプリを用いて輸送サービスを提供し始める
 - 運転者と移動希望者をアプリ上でマッチング
- 2010年代:北米以外の各地に急速に普及

海外ライドシェアの(利用に際しての)特徴

- スマホアプリで運転手と移動希望者をマッチング
 - 大都市圏では短時間でマッチングする人が多い
- 事前運賃確定制
 - マッチングの際に金額と到着予定時刻が明示
 - 利用者の側は納得できない場合に再マッチングが可能
 - 運転手と利用者が直接に金銭のやり取りをすることはない(禁止)
- 変動運賃制
 - 需要が多い時間帯やサービス供給が少ない(マッチング可能な運転手が少ない)場合は運賃が高く、そうでない場合は運賃が下がる
- 相互評価
 - サービス終了後に、運転手は客を、客は運転手をそれぞれ評価
 - 評価が低い運転手・客はマッチングの優先順位が下がる

海外ライドシェアの評価

- 利用者側：
 - 不当に高額な運賃を払う心配がない
 - タクシーと比べて安い場合が多い
 - スマホで予約ができ、言語の心配がない
 - (多くの場合に)運転手が親切で安心
- 運転手側：
 - 迷惑な客を乗せる心配が少ない
 - スマホで予約を受けられ、仕事が難しくない
 - 客が運賃を払わずに逃げる心配が少ない

ITの活用で効率的な予約・配車と第三者を介した支払いが実現していることが満足の要因

海外ライドシェアの誤解

- ライドシェア運転手の免許について(OECD加盟38か国:2023年)
 - ライドシェアを普通免許で運行可:6か国
 - ライドシェア用の免許が必要:10か国
 - タクシー制度自由化・2種免許取得が容易:9か国
 - ライドシェア制度なし:13か国
- 普通免許のみでライドシェア運転手になれる国は少数派
- ライドシェア使用車両について(OECD加盟38か国:2023年)
 - 自家用車による有償運送可能:16か国
 - 自家用車によるタクシーサービス可能:9か国
 - レンタカーによる有償運送可能:1か国
 - 自家用車による有償運送もタクシーサービスも不可:12か国
- 自家用車使用は必須ではない

海外ライドシェアの法制化動向

- TNC (Transportation Network Company) 型
 - プラットフォーム事業者が事業を行う
 - 運転手や車両、運行管理は事業者側の責任
 - 米国、カナダ、オーストラリア、中国、ブラジルなど
 - 短時間勤務可能、自家用車使用可能、自動運転への対応も可能
 - 新たな形式のタクシー事業者
- PHV (Private Hire Vehicle) 型
 - 個人タクシーに近い形式
 - 英国、フランス、ドイツなど
 - 運転手自身が車両を登録し、運行・車両管理
 - 運転手本人がライドシェア運行に関する国の認可・許可を受ける
 - どのプラットフォームを使うかは運転手の判断
 - 個人タクシー

UberがTNC型を目指しているが、PHV型の導入事例も多い

ライドシェアとタクシーのすみわけ

- ライドシェア
 - 流し営業やタクシー乗り場における客待ちはできない
 - アプリ等による配車予約を受けた場合にのみ運行可能
 - 国・地域によっては「ハイヤー」と呼ばれる
- タクシー
 - 流し営業もタクシー乗り場における客待ちも可能
 - アプリ等(電話も含む)による配車予約で運行することは、国・地域によって可能か不可能かが分かれる

日本では「タクシー」と「ハイヤー」を明確に区別していないが、これが混乱と誤解の要因

海外ではタクシーとライドシェア(ハイヤー)両方の免許を持つ運転手も存在

ライドシェアの事業規模と世界進出

- プラットフォーム事業者の世界シェア上位7社(2022年)
- DiDi(中国)197億ドル
- Uber(米国)140億ドル
- Lyft(米国)4.09億ドル
- Bolt(エストニア)1.08億ドル
- Cabify(スペイン)0.68億ドル
- Grab(シンガポール)0.63億ドル
- Ola Cabs(インド)0.17億ドル
- 全て、今世紀に入ってから創業したIT系スタートアップ
- DiDiとUberは年あたり収益100億ドル以上
- UberとBoltは世界進出に積極的
- 全社、ライドシェア以外にもタクシー配車、レンタカーやレンタサイクルなども手掛ける
- 東南アジアにおけるUberとGrabの競争はGrab勝利

海外ライドシェアの日本への受け入れ方

- 従来のタクシーの問題点
 - 運賃が硬直的
 - 呼んでもなかなか来ない
 - 態度の悪い運転手
 - 運転手不足と高齢化
- 問題を解決するための手段
 - 日本版ライドシェア
 - タクシーアプリの展開
- 海外ライドシェアの良い点を日本に取り入れることが必要か
- 日本版ライドシェアの問題点
 - 自家用車使用に限られている
 - 運転手になるためのハードルが低すぎる(1種免許取得から1年)
- 以上を受けての提案
 - 個人タクシーの枠の拡大
 - 拡大分の枠はタクシーではなく「個人ハイヤー」(呼び出しでのみ運行可)
 - ハイヤーの免許を創設(1.5種免許とか)
 - タクシー免許はハイヤー免許も兼ねる
 - 個人ハイヤーは、複数のプラットフォームと契約できるようにする

ご清聴ありがとうございました

(連絡先)
itaya@rku.ac.jp

