

研究ノート

日本におけるライドシェア導入に関する考察

A Consideration for Implementation of Ridesharing in Japan

井 手 雅 哉

研究ノート

日本におけるライドシェア導入に関する考察

井 手 雅 哉*

A Consideration for Implementation of Ridesharing in Japan

導入

多くの公的介入が存在する交通分野においても、技術革新や市場条件の変化が起こり、規制緩和や競争の促進の方向に進んでいる。公共交通機関の一角を占めるタクシー事業も例外でなく、2009年に設立されたUberによる旅客輸送サービスが、2012～2013年頃には世界中に足掛かりを築き、その後日本でも報道等で耳にされるようになった。

近年、コロナ禍による移動制限で、タクシー事業を含む運輸業は需要の大幅減少に苦しんできた。2023年から旅行需要がコロナ禍以前の水準まで回復する一方、バス・タクシー・鉄道事業においては離職・退職した運転手の復職や新たな運転手の補充がままならないことから、これらへ応じることができていない。加えて、2024年4月からドライバー全般の残業時間上限規制などが強化されることになっており、現在の輸送サービスの供給不足の一層の深刻化が「2024年問題」として危惧されている。

このような情勢下で、政財界、報道・情報番組のコメンテーターなどによるライドシェア解禁主張の発言をしばしば耳にするが、事業者の視点からは新たなビジネスチャンスの獲得や既得権益保護に対する反感、利用者の視点からは規制緩和による運賃低下や輸送サービス供給能力の向上などを根拠としている。

1. 「ライドシェア」とは

考察の方向づけをおこなうために、タクシードライバー不足の打開策としてわが国でも導入が期待されている、いわゆる「ライドシェア」に関する要点を明確にする。

* 常磐短期大学キャリア教養学科 専任講師

【(狭義の)「ライドシェア」¹の定義】

デジタル情報処理や無線通信といった技術を用いることで、公正性を確保しつつ一般ドライバーによる旅客の有償輸送をおこなうしくみ

続いて、競合関係にあるタクシー事業と対比しながら、「ライドシェア」の特徴について整理する。真っ先に挙げるべき点は、タクシーが企業組織として一体的に旅客輸送サービスを提供しているのに対して、「ライドシェア」はプラットフォームと個人事業主であるドライバーとが分離している点にある。通常、プラットフォームは、スマートフォン等のアプリケーションソフトを通じて乗客とドライバーとのマッチングや運賃決済手続きのみをおこない、ドライバーは車両を保持して輸送サービスを提供する。ちなみに、「ライドシェア」のプラットフォームは、直接車両の運行をおこなわないので「旅客自動車運送業者」に分類されず、「TNC(=Transportation Network Company)²」という位置づけがなされている。

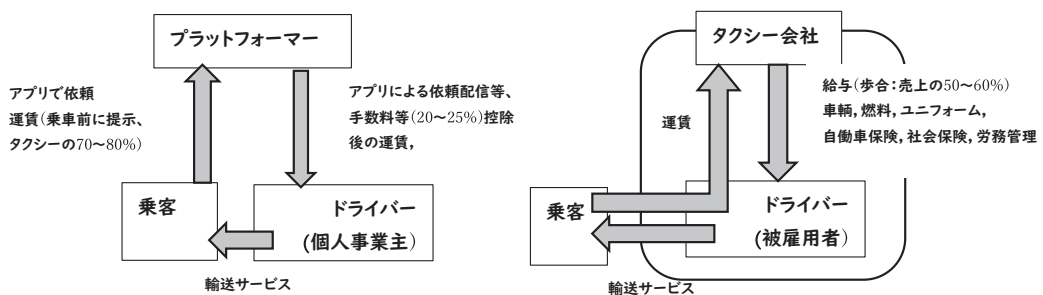


図1. 「ライドシェア」(左)と法人タクシー(右)との構造比較

Uberなどの出現以前は、運転手の地理知識や技量、適正な運賃、事故補償といったサービス水準を確保できない点から、一般個人による有償旅客輸送は不相当と判断されてきた。しかし、ここ20~30年で飛躍的に進歩したIT技術を導入することでそれらの問題点を概ね解消できると考えられている。

- 1 広義のライドシェアは、「カープール」、「バンプール」などを含む一連の相乗り制度の総称(中村(2012)[1])。狭義のライドシェアについては以下括弧付で表記。
- 2 米国での場合。日本でのUber Japanや「タクシーGO」などのプラットフォーム事業者は、現在「第二種旅行者」に分類され、乗客と既存のタクシー会社の仲介業務に限定されている。

表1. 一般ドライバーによる旅客輸送で問題とされていた事項に対する「ライドシェア」の対策

一般ドライバーによる旅客輸送（「白タク」など）で問題とされていた事項	「ライドシェア」での対策
・ドライバーの身元	<ul style="list-style-type: none"> ・登録時の審査 ・近年3Dセキュアによる継続的な本人確認を導入し、なりすまし防止を強化
・地理不案内	<ul style="list-style-type: none"> ・ナビゲーションシステム等の導入 ・乗客の地図アプリ等で確認可能
・適正な運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車（契約成立）前に乗客へ運賃を提示 ・アプリによる電子決済 ・運営側への報告により不適切ドライバーを排除
・乗車拒否	<ul style="list-style-type: none"> ・契約成立までドライバーへの目的地非通知 ・運営側への報告により不適切ドライバーを排除
・乗客へ危害を加える目的の連れ去りなど	<ul style="list-style-type: none"> ・アプリで乗客によるルート確認が可能 ・アプリで運営側による長時間停車・ルート逸脱の感知や警告 ・警察への緊急通報機能をアプリに搭載 ・運営側への報告により不適切ドライバーを排除
・交通事故などのトラブル	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの保険加入を義務付け
・整備不良	<ul style="list-style-type: none"> ・州認定施設での車両点検を義務付け

また、Uberに代表されるプラットフォームによる配車・決済サービスの出現に至る経緯を確認する意味で、現在までの米国における都市内および都市近郊における旅客交通の変遷を概観する。

清水（1958）[2]などによると、1800年代末頃に路面電車、1900年代初頭に高速鉄道や地下鉄、第一次大戦後にバスが登場し、第二次大戦終結前後まではこれら公共交通機関が中心的役割を果たしてきた。しかし、戦後間もない頃から、自家用乗用車が驚異的に発展・普及した結果、これらに取って代わることとなった。こういった流れは、郊外への中高所得層の転居と有力商業施設の立地による中心市街地の空洞化をもたらした。元々定時性、車内・構内美化などに問題があった公共交通機関だが、中心市街地に取り残される格好になった低所得者層の移動手段という色彩が強くなり、治安や収益の悪化も加わり衰退・荒廃の度を強めていった。慢性的な道路渋滞改善のために、1980年代から徐々に中心市街地の再開発や公共交通機関の再整備の動きがみられるが、依然として「公共交通機関による乗り合い移動は安全・快適とはいえない」という認識が根強く、マイカー移動を好む傾向が我が国より強いようである。公共交通機関の一つであるタクシーも同様に、エッセイ、旅行案内などの出版物やSNSの記述でタクシーに対する不満が散見される。

他方、都心へ流入する車両台数抑制につながる乗用車の互助的な相乗りを促す「カープール」などの制度が、終戦直後の資材不足対策、石油危機燃料節約対策、渋滞緩和・大気汚染改善の方策として導入され、車両の提供、燃料・運転の負担を考慮した同乗者同士の金銭のやり取りも自然とおこなわれてきた歴史がある。

このような事情から、今般のプラットフォームを介した「ライドシェア」を相乗り制度の変形と位置付けることで比較的摩擦なく導入に至ったと考えられる。ヨーロッパでも米国ほどではないが相乗り制度が存在したフランスやドイツであまり摩擦なく導入される一方、そうでない英国ロンドンでは紆余曲折があり、業務形態の改善を条件に営業ライセンスを付与されている。一方日本においては、制度としての相乗りはほとんど普及しておらず、「ライドシェア」は違法である「白タク」と見做されてしまうため、諸外国と比較して慎重な姿勢が取られていると考えられる。

2. タクシーに関する規制の再確認

利用者の視点に立つと、「ライドシェア」はタクシーの旅客運送サービスとほぼ同じに感じられる。それにもかかわらず、これまでタクシー事業に対して必要であると考え、課されてきた一連の規制を受けずに、多くの国々に普及・定着している。結果として、タクシーに課されてきた諸規制がそもそも維持する必要があるのかという議論が必然的に生じる。

2-1. 運転者の二種免許取得

日本におけるバスの運行開始は1903年、タクシー（会社開業）は1912年とされているが、当初の運転免許（鑑札）に自家用と営業用との区別は存在せず、1924年内務省制定の「自動車取締令」で「就業免許」が定められている。「就業免許ノ試験ハ主タル就業地ノ地理其ノ他必要ト認ムル事項ニ關シ之ヲ行フ。小型免許ノミヲ有スル者ニ付テハ前項ノ外小型自動車ノ運轉技能ニ關シ試験ヲ行フ。」とあり、運輸サービスで報酬を得るに相応しい地理知識、運転技量、モラルの要求を通じて消費者保護を企図していると考えられる。例えば、旅行先でのタクシー利用の際、孤立している地理不案内の乗客に対して遠回りや過大な運賃請求などの不適切行為がおこなわれていたのであろう。

交通経済学的な観点からこういった規制は、「情報の非対称性」による「市場の失敗」を是正する意味で合理性を持っている。諸外国でも、日本と同様の目的でタクシー運転手

にライセンス制³を設定している場合が多い。

この点で、「ライドシェア」のドライバーは、プラットフォームが独自に設定した登録時の審査とその後の確認で従事可能で、公的な免許や認可は必要としない。不適切な行為へは事後的な登録からの排除措置に負うところが大きい。

【二種免許の変遷】

1924年 自動車運転手試験規則が制定され、「就業免許」が登場

1956年 道路交通法 「二種免許」が設けられる

1970年 「タクシー業務適正化臨時措置法」が施行され、東京や大阪などの「指定地域」ではタクシー運転手を登録制とするなど規制が強化。

2022年 道路交通法の一部改正により、タクシードライバーについては、年齢要件が21歳から19歳へ、運転経験要件が3年から1年へ緩和。

2-2. 事業者の許認可

山本（1986）[3]などによると、明治初期の乗用馬車、荷馬車、人力車等の車両交通の出現は道路上の過密と雑踏をもたらしたため、道路を利用する運輸事業には当初から営業許可の取得が当然とされていた。それから数十年後に自動車による運輸業がこれらに加わることになるが、自然な成り行きとして、当初から営業許可が必要で、その後大小の改変がなされてきた。

【事業者許認可の変遷】

1903～1919年 「乗合自動車営業取締規則⁴」（愛知県）などの各道府県独自の取締規則・取締要領が存在

1912年 日本初のタクシー会社である「タクシー自動車株式会社」が東京で開業

1940年 陸運統制令 戦時体制でタクシー業者の統廃合、「流し」営業の禁止

1947年 旧道路運送法 1951年 道路運送法（運輸省）

交通経済学において、多くの交通サービス産業は、固定費の割合が大きく、一旦参入したら「破滅的競争」を招来させ、敗れた会社が残す無駄となる膨大な資産、「埋没費用」を発生させることから、市場機構に依存した自由な参入を規制すべきとしている。（有料）

3 ロンドンタクシー（「ブラックキャブ」）の試験は難関で有名。米国では、ドライバーが所有もしくは会社から貸与という形で“Medallion”と呼ばれる営業権を備えている必要があり、高価な資産として取引されるほどであった。

4 タクシー会社の創設以前から記録に無い個人営業のタクシーが営業していた模様で、類似のバスを含む形で取り締まりの対象とされていた。

道路、鉄道、航空（インフラ）、海運などの事業が該当し、タクシー、バス、トラックなどは比較的容易に車両や営業所等の施設を売却・転用でき、これには当てはまらないと考えられる。

それにも関わらず、タクシー事業者が現在に至るまで「旅客自動車運送業者」として許認可制の下に置かれているのは、営業ドライバーの免許と同様、消費者保護を企図しているからであり、現行の「許可申請の審査基準」からもその意思を読み取ることができる。運転者と事業者を二重に規制しなくても、消費者（乗客）と直に接する運転手のみを規制すれば事足りるとも考えられるが、不況下の1950年代に世間を賑わせた「神風タクシー」⁵などは、会社からの過酷なノルマ等によって運転者がモラル低下に追い込まれたため、事業者に対しても監督が必要であると考えられる。具体的には、国土交通省の地方運輸局が、許認可審査、法令違反に対する行政処分、後述する営業区域毎の同業者の会合である「タクシー協議会」を通じて情報・意見交換などの業務をおこなっている。

また、国内で23万人余り（2023年3月時点、厚生労働省調べ）にのぼるタクシー運転手を行政が直接に把握・指導することは現実的に不可能で、両者の間に介在する事業者を通じて間接的に監督する体制が採られているとも理解できる。

2-3. 営業区域・車両台数の規制

タクシーの営業区域は、地域の旅客流動を踏まえてタクシーの需給量を調整する目的で、主に市や郡を単位として国土交通省地方運輸局が指定し、以下のような制約が課されている。

- ・タクシー事業者は、営業区域内に営業所を設置しなければならない。
- ・そこに所属する車両は原則として発地と着地の少なくともいずれか一方が区域内でなければならない。

（・区域内で同一運賃を設定しなければならない 後述）

通常の場合は、市場メカニズムによって需給が均衡するように価格が調整される。しかし、後述するがタクシー運賃は統一認可制でほぼ固定されているため、需給均衡に導く手段は供給量の調整しか残されていない。そこで、きめ細かくサービスの供給量を調整するために、営業区域を設定して市場を細分化し、当該区域内における「増車」や「減車」⁶

5 自動車の性能が向上したことで併せて、粗暴運転、乗車拒否、不当請求などの悪質行為や交通事故が増加して社会問題となり、行政によるタクシー運転手の勤務時間や1日に走る距離に対する制限、個人タクシー制度の創設につながった。

6 タクシー業界の「増車」・「減車」は、バスなどの「増便」・「減便」と同意で、稼働するタクシー車両数の増減を意味するため、乗務する運転手への調整も含まれる。

をおこなうことになる。但し、日本においては2002年の規制緩和で台数規制が撤廃され、関係者間での協議事項でしかない。図2.に近年の需給関係の変化を示すが、一人ひとりの運転手にとって、就職・転勤（区域間移動）・転職・離職は気軽に決めることができないため、慢性的に需要と供給とのアンバランス状態に置かれている。

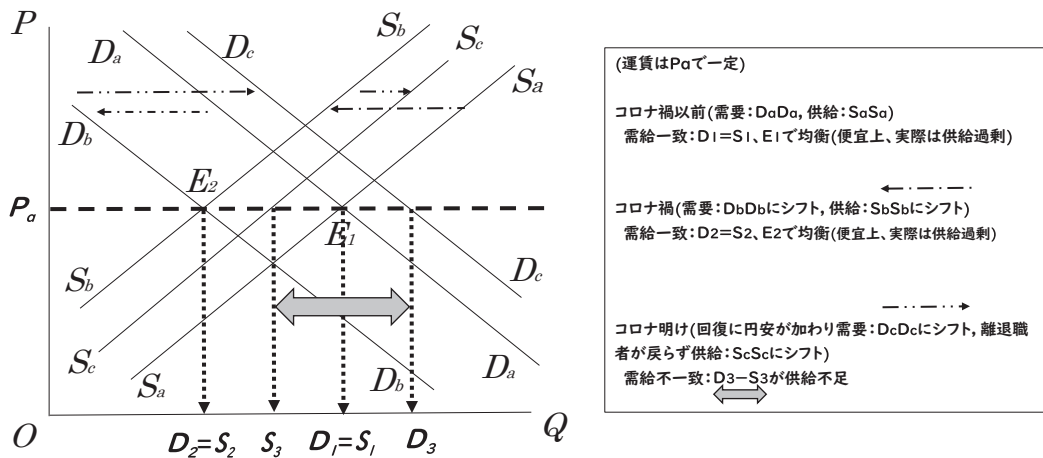


図2. 近年のタクシー旅客輸送の需給関係の変遷

また、2023年現在は稼働車両不足が主な課題となっているが、車両過剰が問題になる可能性も考慮する必要がある。乗客の獲得を諦めれば、車庫に留まることになり問題はない。しかし、少しでも収入を増やそうと粘れば、車両の一定割合は路上などに滞留することになり、最悪渋滞を生じさせてしまう。これは、経済学においては（負の）外部効果として捉えられ、台数規制をそういった外部不経済の防止手段と捉えることもできる。頻繁ではないが、夜の繁華街の路上でのタクシーの二重、三重停車による渋滞が、減車によって解消されたなどといった事例もある。

2-4. 公共料金としての認可運賃

タクシー黎明期の運賃面での規則は、運賃表の明示と料金メーターの設置で、個々の会社で異なる運賃体系を設定しても問題はなかった。乗場等に様々な料金体系の車両が混在する場合、乗客は目当ての会社（料金体系）のタクシーに巡り会うまで、乗車を見送り続けるわけにもいかないの、どういった料金体系のタクシーに遭遇するかは乗車直前までわからない状態であった。乗客にとってこのような不確実性の存在は、当然望ましいものではなく、1920年代中頃に大阪で登場した、「市内ならばどこまで乗っても1円」という

均一料金システム（「円タク」）が好評で、全国的に普及したことからもわかる。それから数年を経て1933年に漸くタクシーの統一認可料金制が確立（「自動車交通事業法」）するが、その代償として運賃が硬直的なってしまう、需要の急変への適応力を失ってしまう。

現在の日本におけるタクシー運賃は、前述の営業区域毎に同一運賃が概ね次のような方式で設定されており（国土交通省[4]）、タクシー料金メーターにより算出されるため、公平性や公正性は確保できている。

運賃 = 初乗り料金 + 加算料金（80～100円/200～300m毎）+ 迎車料金

距離時間併用制：信号待ちなどの停車時間や10km/h以下の走行時間を距離に換算

深夜・早朝は加算の間隔距離を2割程度短縮

但し、厳密には「自動認可幅」や「肯定幅」などに収まる範囲での届出が認められているため、会社ごとで若干異なる。また、経路を考慮した乗車区間の正確な距離と当該区間走行中の停車・低速走行時間とを、事前に把握することは不可能なため、降車地点に到着するまでは概算程度しか提示できず、不確実性が完全に解消されたとは言えない。

一方、「ライドシェア」の運賃は、乗車リクエスト時に乗車地点と降車地点を与えると各社が独自に開発したアプリケーションソフトを通じて、AI等が算出した料金が瞬時に提示される。運賃算出のアルゴリズムなどは公表されていないが、時間のロス、タクシーと異なり考慮されないものと思われる。プラットフォームにとって、ドライバーの労働生産性と会社の収入や利益は無関係なので当然の成り行きとしてそのような結果となる。

但し、「ライドシェア」には「ブースト」と呼ばれる各種インセンティブやダイナミック・プライシングが採用されており、日や時間帯によって運賃が変動する。ネット上の投稿記事などによると、地域や時間帯にもよるのだろうが為替レートや株価のように時々刻々と運賃表示が変動するそうである。確かに乗車リクエスト完了ボタンを押した時点で運賃は確定するが、別の意味で不確実性が増したとも言える。

2-5. その他

(1) 相乗りの禁止

道路運送法において、タクシーは「1個の契約により国土交通省令で定める乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する事業」と定義されているのに対して、相乗りは1個の契約に対して2件の運送が併存、つまり「貸切られていない」状態であることが根拠とされている。但し、これはあくまでもタクシー側が相乗りを主導してはならないという意味で、乗客同士が自主的に申し合わせて1個の客となり同乗することは問題と

ならない。おそらく、的確なルートや同乗者間での負担配分の決定が技術的に困難だったことから、運転手が乗客を言いくるめるなどして不適切な運賃請求等をしないよう、消費者保護を意図してのことであろう。

したがって、計算システムを整備して条文を手直しすれば合法、実現可能である。現に、東京都内で2018年から実験がおこなわれており、米国では「Uber POOL（現在はUberXシェアと改称）」という相乗りメニューが2014年から導入されている。

(2) 乗車拒否の禁止

タクシーによる移動は、バスや電車と異なり貸切状態で、予め決められたタイムスケジュールやルートで運行するわけでもないの、かなりプライベート的な印象だが、不特定多数を対象とすることから、公共交通機関の一つと位置付けられている。したがって、乗客に行き先を告げられた後での乗車拒否といった特定の客を選び好みする行為の禁止は当然である。

また、経済学における公共性に関する議論に、「フリーライダー」問題がある。タクシーも鉄道やバスなどと同様に、利用可能性便益の提供、つまり乗りたいときにいつでも乗れる態勢を維持するという点において、「フリーライダー」問題を内包している。しかし、利用可能性確保の制約等が曖昧なためこれ以上の言及は避けておく。

ここまでで述べてきた事柄を整理すると表2.のようになる。

表2. タクシーに課される規制

	規制項目	備考
社会的規制	安全規制 ・運転手の「二種免許」取得 ・運転手の勤務条件 ・車両の安全点検、整備	地理試験を含む 2024年4月より強化
経済的規制	参入・退出規制 ・事業者許認可 価格規制 ・認可制 ・公定幅運賃制 需給調整 ・営業区域の設定 ・台数制限	2002年に幅拡大 2002年に撤廃
その他	公共性確保 ・乗車拒否の禁止 技術的制約 ・相乗り禁止	解禁検討中

3. 「ライドシェア」導入によって想定される影響

2023年時点における「ライドシェア」導入主張の主旨は、「運転手の条件を二種免許取得者から普通免許取得者に緩和することで運転手を増やし、輸送サービスの供給不足を解消できる」、「反対しているのは既得権益を手放したくないからだ」というものである。一方、反論の第一に挙げられるのは、「技量・整備不足による事故や暴行事件等増加の懸念」という安全上のもので、業界に及ぶ不利益についてはあまり取り上げてもらえない様子である。ここでは、それらを踏まえた上での想定される影響について考察を加える。

3-1. 運転・乗客応対等の輸送サービス水準

まず、人を車で目的地まで安全に送り届ける機能面に限れば、一般のドライバーでも普通に家族や知人同士でおこなっている行為なので、特別な免許を必要とするほどでもないとの主張にも一理ある。一方で、不特定多数が対象となれば目的地も様々だし、ある意味脇見運転である「流し」スタイルの営業手法を考慮すると、これまでの地理的知識を含めた営業用免許にも一定の存在意義は認められる。したがって、「流し」スタイルの乗客獲得を放棄し、ナビゲーションシステムなどを導入すれば、一般のドライバーとタクシー運転手との間に、大きな差は生じないという見込みは首肯できる。

接客態度の面においてはむしろ、欧米ではタクシー運転手より「ライドシェア」ドライバーの方を好ましく感じる人が少なくないようである。仄聞するところによれば、タクシーへの不満として、「スピードの出し過ぎ、荒っぽい運転」、「車内の清掃が行き届いていない」、「運転手の身だしなみに難がある」といった事柄が挙げられ、メーターを倒さずに運行し到着地点で法外な運賃を請求するといった悪質なケースも警戒しなければならない。元々日本ほど客本位でない欧米では、「ライドシェア」で導入されたドライバーと乗客とが互いの評価をおこなうしくみが接客態度の向上に寄与しているようである。日本においても接客態度や狭路の運転に不満を抱く場合があるようだが概ね及第水準⁷で、「ライドシェア」の導入で接客態度がそれほど変化するとは思われない。

安全面については、全米各都市地域で「ライドシェア」ドライバーによる多数の暴行や強制わいせつ、傷害事件が報告されている⁸。犯罪歴のスクリーニングについて、タクシー会社の運転手に求めるFBIデータベースとの指紋照合によるスクリーニングを「ライド

7 国土交通省自動車局旅客課(2015)[8]のアンケート調査において、全般的なサービス水準は「非常に良い」～「ふつう」：93.0%、「悪い」～「非常に悪い」：6.1%である。

8 Uberの安全報告書[9]によれば、米国での同サービスにおいて、年間3,000件前後(2017～2019)の性的暴行被害が把握されている。

シェア」のドライバーにも求める条例を制定したところ、サービス提供をボイコットするなど、強い抵抗姿勢を示したこともあるそうである。また、交通事故については、プラットフォーム上で起きた死亡事故率は全米平均の約半分と主張しているが、Barrios (2022) [10]によれば客を下ろした後に、次の乗客を拾うための移動を急ぐあまり、死亡等の事故を増やしているのではないかという見方もある。

米国との国情の違いもあり、日本に「ライドシェア」が導入された場合にどの程度の安全対策が適正かといった判断が難しいが、それを除けばサービス面では大きな違いはないと思われる。

3-2. 運賃水準

タクシー運賃が、各営業区域内において統一認可運賃制に落ち着いた経緯は先に述べたが、「ライドシェア」のプラットフォーマーは、これを根本的に変えようとしている。顧客の料金支払い意欲に応じて商品・サービスの価格と割当量を変えることで、収益を最大化するイールドマネジメントである。この手法は、在庫が持てない航空やホテルのような業態に適しているので、同じタイプの「ライドシェア」が導入したがることは理解できる。

しかし、同手法の目的はあくまでも事業者側の収益の最大化である。これまで運賃の最終的決定権を握り、社会全体の厚生最大化を図るべき政府が、唯々諾々とプラットフォーマーに対してフリーハンドを与えた理由が不可解である。単に、広義のライドシェアに含まれる「カープール」等に対して認めてきた（というよりも当局が介入してこなかった）同乗者同士での（自由な）費用分担が、同じカテゴリーに分類されるUberなどの「ライドシェア」に対しても自由な運賃設定として適用されているのであろうか。

いかなる理由にせよ、競合関係にあるタクシーと「ライドシェア」とが、一方は統一認可制の制約を受け、他方が何の制約も受けないのでは、後出しジャンケンのようなもので競争の基盤としてアンフェアとしか思えない。現に、「ライドシェア」の運賃は、タクシーより幾分低い額を提示してシェアを奪い、収益を上げている。

それならば、タクシー運賃も自由化すれば公平が保てるという方向に議論が進みそうだが、それでは100年前の無秩序な運賃の体制に逆戻りすることになる。最終的には、プラットフォーマーの寡占体質と相まって、破滅的な価格競争後もしくは暗黙の協調によって生き残った事業者に支配された市場で運賃が高止まりするといった可能性が考えられる。

3-3. 構造的な特性とドライバーの労働環境

先ず第一に、「ライドシェア」のプラットフォーマービジネスは、普及し始めてわずか十年前後でかなり寡占化が進行しているように見受けられる。世界的にUberの存在は大きく、同社の競合相手として、米国：Lyft、英国：Bolt、中国：DiDi、インド：Ola、ドイツ：FREEMOVE、フランス：Velib', BlaBlaCar、東南アジア諸国：Grabなどが加わり、それらで高いシェアを占めている。こういったサービスが巨大化しやすい理由は、他の代替的なサービスに乗り換える際の、金銭的・手続的・心理的な負担（スイッチング・コスト）が高く、一旦使い始めたサービスを使い続けるという「ロックイン効果」が働きやすいからである（総務省（2019）[8]p.71）。

次に、法人タクシーと「ライドシェア」とでは、被雇用労働者と個人請負業者というドライバーの立場の相違が最も大きいと先に述べたが、タクシー会社は自社内で主要機能をほぼまかなう垂直統合的な体制、「ライドシェア」のプラットフォーマーとドライバーは水平的分業体制と捉えることもできる。水平的分業の好例は、半導体生産におけるファブレスとファウンドリーで、どちらも代えが利かない専門性を持ち、対等な関係である。しかし、「ライドシェア」のプラットフォーマーとドライバーとは、「大手・発注企業」と「零細・下請業者」の関係で、就中プラットフォーマーの真意は、情報を含む運営部分と高い割合の収入配分を自らに残し、コストやリスクの大半を背負わせた上で顧客応接部分を切り離すことにあると考えられる。また、両者は利害においても同床異夢で、プラットフォーマーはマッチング・決済等の自動処理により「売上の最大化≒最大収益」だが、生身のドライバーは「まとまった収入確保を効率的に（高時給で）達成」することにある。コンビニエンスストアの本部が、各店舗の収益性など顧慮せず24時間営業や売れ残りの廃棄をやらせ、既存店舗の売上げ減少を承知で当該地域に新規店舗をオープンさせて自社系列の総売上の最大化を図るのと似た構図である。

以下、ドライバーの視点から、収入、経費、その他について整理すると表3のようになる。

表3. タクシー運転手と「ライドシェア」ドライバーの収支の比較

	タクシー運転手	比較	「ライドシェア」ドライバー
運賃	認可運賃 深夜・早朝割増, 迎車料金		タクシー運賃の70~80%程度 サージ・プライシング
	(米国では通常チップが加わる)		
収入	固定給, 勤続給(年功給) 歩合給 深夜時間外割増給 諸手当 賞与	運賃の平均 50~60% ¹⁾ ? ≡ ?	「クエスト」(勤続ボーナス) 運賃の75~80% 各種「ブースト」 ²⁾ (紹介ボーナス(現在は無い) など)
コスト	(時間併用方式運賃で収入に反映) (会社の所有) (会社が負担) (会社が負担) (会社が負担) (会社で加入) (制服の貸与・支給)	← ← ← ← ← ← ?	渋滞等による時間のロス 車両購入費 営業用追加装備 ³⁾ 費 燃料代 整備費(消耗パーツの交換を含む) 自動車保険料 身だしなみのための支出
その他	シフト下での勤務 労務管理 厚生年金 企業健康保険 雇用保険 退職金 点呼・指導・教育各種制度	⇒ ← ← ← ← ← ? ⁴⁾	勤務日数・時間(帯)など自由 アプリによる間隔確保 国民年金 国民健康保険 なし なし 点呼・研修等無し

矢印が向いている方が好ましく疑問符は不明と判定、国土交通省資料[5]より作成

- 1) 日本のタクシー運転手の賃金体系には、複数タイプが存在するが、ここでは「A型」を、「ライドシェア」は米国方式を想定。
- 2) 深夜・早朝や混雑が予想される日や時間帯の割増分
- 3) ドライブレコーダー、ナビゲーションシステム、車いすりフトなど
- 4) 安全性や知識・技能の向上が期待できるため一般的にはあった方が良いが、負担も増加するため判断を保留。

「ライドシェア」の場合は「個人事業＝自己責任・自己管理」が基本で、(連続)勤務時間などは、複数のプラットフォームの仕事を掛け持ちしている場合が多いので、1社のリクエスト配信が停止中でも、他社の配信を受けることで、容易にこの種の予防措置を無効化できると思われる。

要約すると、「ライドシェア」ドライバーは、運行一件当たりの(基本)収入はタクシーと同程度だが、個人事業主であることからタクシー運転手のような福利厚生を期待できないことに加え、タクシー運転手ならば通常会社に負担してもらえる様々な経費をドライバー自身が負担するしくみ(契約内容)になっている。加えて、アルゴリズムが労働者の居場所や働きぶりに関する指標を監視し、収益に影響する行動を罰するという不安定かつ「見せかけの自由度や自律性」の状況下に置かれている。少し検討すれば本業としての魅力に乏しいことが一目瞭然で、「ライドシェア」ドライバーの兼業比率や離職率が高いという調査結果⁹⁾がそれを裏付けている。結果として、まだ緒に就いたばかりという印象だ

9 古賀・小林(2019)[6]に、専業：兼業(副業に位置付けと解釈)＝約1：3というアンケート調査結果が示されており、日本経済新聞(2019)[7]に、「1年後の継続率は約20%にとどまる」、「離職率は月換算で12.5%に相当」との記述がみられる。

が、不平等な契約関係は正の訴えが起こり、ニューヨークやロンドンでは最低時給や有給休暇相当分の支払いなどの雇用保障を認める判決が出始めている。

3-4. 場所・時間における供給調整

交通事業において、日時や場所によって偏在する需要に対し、即時・即地性と併せて在庫調整が不可能なサービスを適正量供給することは難しく、根源的な課題とされている。

先ず、場所に関する配分だが、「ライドシェア」は需要集中地点に強みを発揮¹⁰する反面、需要が少ない場所へは興味を示さないであろう。よく言えば経済合理性が高いが、反面格差拡大を助長する性質を持っている。実際、米国のUberなどはサービス提供地域を市街地に限定している。「ライドシェア」導入で過疎地の移動手段を確保できるとの主張にしばしば接するが、人口が少ないエリアにおいて、稀にしかリクエストしない乗客としばられない働き方で効率よく収入を得たいドライバーとが都合よくマッチングできるとは到底思えず、見込み違いしていると判断せざるを得ない。

次に、日や時間帯に関する波動需要への対応力だが、タクシーよりも柔軟性は高い。ライセンス基準の関係でドライバー供給源の規模が大きいため大規模なイベントなどの繁忙期への適応力も高く、早朝・深夜においても運賃次第で運行サービスの確保は可能であろう。「ライドシェア」の出現によって、ロンドンの深夜の繁華街は活性化しているそうである。

結論として、供給の柔軟性は「ライドシェア」の方が高いと考えられる。但し、需要集中地点や繁忙期における運賃高騰、サービス空白地帯の拡大、閑散期におけるドライバーの著しい収入低下、といったしわ寄せが予測されることも念頭に置くべきであろう。

3-5. 地域社会への影響（混雑、交通事故増加の懸念）

タクシーの旅客乗車までの待機状態は、営業所等での「車庫待ち」、駅・空港・繁華街・ホテル・病院などに停車状態で待機する「付け待ち」、路上を走行しながら乗客を拾う「流し」の3つに分類される¹¹。「ライドシェア」において「流し」は成立せず、自宅でリクエスト配信を待っている他のドライバーに後れを取るの、必然的に乗客が多そうな場所近辺での「付け待ち」とならざるを得ないが、タクシーを念頭に整備された待機場所

10 売上最大化を目指すので、割増・インセンティブ報酬（Uberの「Boost」など、乗客に対しては「サージ・プライシング」）でドライバーに動員をかけられる。

11 これら以外に、営業所等からの「無線待ち」を挙げる資料もあるが、「付け待ち」と「流し」に含まれると考え、ここでは省略した。

（「タクシープール」）に収容しきれない公算が高い¹²。

結果として、ドライバーは稼げそうだと予測した地点近辺に路上停車して待機することになる。そうすると大なり小なり通行は阻害され、甚だしい場合は渋滞を引き起こしかねない。米国ロスアンゼルス空港では、新しいタクシー・ライドシェア専用乗場（LAX-it, エルエー・イグジット）が設置され、ターミナルビルから無料のシャトルバスで移動して乗車する方式へ2019年に変更された。ターミナルビル前の旧バス・タクシー兼用乗場では増加した車両を捌けなくなった結果、同スペースをバスに明け渡し、離れた場所に別の専用乗場を設けざるを得なくなったのである。

また、サンフランシスコにおける2010～16年の交通スピード低下原因の60%以上を「ライドシェア」の進出が占めるという、サンフランシスコ郡当局とケンタッキー大学の研究チームによる調査結果が発表（FOX（2019）[9]）され、サンフランシスコ、シカゴ、ニューヨークをはじめ、各都市では課税措置の導入や検討がおこなわれている。

4. 今後の見通しとまとめ

「ライドシェア」のプラットフォーマーが望む枠組みの核心は次の3点、「ドライバーのライセンス基準の緩和」、「個人事業者としてのドライバーとの契約」、「運賃に関する自由裁量の付与」、である。個人的には、プラットフォーマーにとって「いいとこ取り」的な極めて好都合な体制がよく認められたといった印象だが、参入後のタクシー業界や登録ドライバーとの多くの摩擦や軋轢がそれを物語っている。それらを繰り返さないための検討や修正点を示してむすびとしたい。

シナリオ1. 「ライドシェア」の導入を見送り、タクシーに対する規制の見直しで対処

欧米在住の日本人が海外での生活事情を紹介する記事などから、日本のタクシー運転手の運転技術や接客態度は諸外国と比して高水準で、特に問題はないと思われる。しかし、「ライドシェア」自体の導入は見送るとしても、情報技術の積極的導入による電子決済、多言語対応、相乗りサービスの実現など見習うべき点は多い。

残る課題の第一は人手不足だが、全業種の平均収入を下回り、AIの将来性を語る際などに「○年後にはなくなる職業」と位置付けておいて、若い世代の成り手が少ないのは当然であろう。その一方、警察庁「免許統計」によると、普通二種免許の（新規）取得者は、

12 待機過剰な状態は、プラットフォーマーの収益にマイナスに作用するわけではなく、円滑な交通のための供給抑制アルゴリズムまで備えているとは考えられない。

2018年～2022年で少なくとも毎年1万人余りいるよう¹³なので、待遇を改善すれば増員は可能と思われる。しかし、2023年現在のコロナ禍回復と記録的円安という一時的な高水準の需要が終息した後、リストラの憂き目に遭いそうだと判断すれば、正業とすることへの躊躇もやむを得ないと思われる。したがって、効果は限定的で場当たりのかもしれないが、①年齢・経験要件の引き下げ（既に実現）、②「普通二種免許」試験における地理科目の廃止（検討中）、③柔軟な運賃改定、④パート運転手の拡大¹⁴、などで、現在の旺盛な需要に可能な限り応じる方法で様子を見てみたい。

もう一つの課題は、過疎地等での移動手段の確保であるが、民間企業であるタクシー会社これらサービスの提供を強いることは難しいので、補助金を付けて委託するとか、自治体や地域が主体となってコミュニティタクシーのようなサービスを提供する方向で充実させていくしかないと思われる。

シナリオ2. 修正を加えた上での「ライドシェア」の導入

ここでは、「ライドシェア」を導入する方向での検討をおこなう。まず、「ドライバーのライセンス基準の緩和」についてだが、情報技術によって二種免許取得者と一般ドライバーとの知識や技能の差を埋めることが可能で、人的資源の有効活用が期待できることから認める方向で良いと判断される。

次に、「個人事業者としてのドライバーとの契約」だが、これに関してはドライバー側の費用負担が過大で、弊履のごとく契約を切られるリスクもあり、非常に問題が多い。とはいえ、従来型の濃密な雇用関係では柔軟な人的資源の有効活用という持ち味を損なってしまう。そこで、関連省庁も交えて「完全フレックスタイム型雇用」とでも呼ぶべき新しいカテゴリーを検討し、業務上の責任の分担、賃金、社会保険、休憩・休暇について、プラットフォーム、ドライバーの双方に受け入れることができる落としどころを探ることを提案したい。例えば、待機時間に対しても賃金を支払うと取り決め¹⁵、プラットフォーム側が位置に応じた待機時給を示しておくことにしてはどうだろうか。そうすれば、インセンティブを用いてある地点に必要な以上の車両を集結させることは難しくなり、乗客の割り当てがなかったドライバーが何の収入も得られずに待ちぼうけという理不尽な状況は

13 厳密には「普通二種免許のみ保有者の増加数」、大型や中型との複数免許保有者が多数派で、これらは上位免許の保有者として計上されるのでこのように推測した。

14 法的に禁止されているわけではなく、求人もあるが、資格が必要な業務であるにも関わらず時給は一般のアルバイト並みで、積極的に活用しようという姿勢は感じられない。

15 アプリにログインしている時間について最低賃金を適用すべきであるとの2016年10月の英国雇用裁判所の判決（労働政策研究・研修機構（2021）[13]）をはじめ、米国のいくつかの自治体でも同様の判決や条例が出ている。

解消できる。

3 点目の「運賃に関する自由裁量の付与」だが、競合するタクシー会社との公平性や統一運賃に至る経緯を無視したプラットフォーマーに都合の良い権限を認めるわけにはいかないと思う。現行のタクシー運賃を出発点にその肯定幅を徐々に拡大しながら、適正な水準を探っていくことが適切であろう。

また、繰り返しになるが、「ライドシェア」の導入で過疎地の移動手段を確保することは期待できないので、タクシーもしくは「ライドシェア」が補助金付きの業務委託を引き受けるか、自治体自身がコミュニティタクシーといった事業を提供するしかない。

終わりに

Uberに代表される「ライドシェア」は、車の空席を貸し出すシェアリングエコノミーという側面と、空き時間に移動サービスを提供するギグエコノミーという面を併せ持っている。呼称では前者の響きが強く出ているが、「ライドシェア」導入の一連の影響の本質は後者だと見ている。仕事に充てる時間や場所を柔軟に決められるという触れ込みの当該制度の導入は、ドライバーとの関係を「雇用関係」から「(請負) 契約関係」に切り替え、実業家などの経営者側にとって有利な状況を成立させる好機なのである。

プラットフォーマーが、蓄積した膨大なデータ背景に、圧倒的な力で下請け的な存在である個人事業主等に過酷な要求を無理強いするケースをしばしば耳にする。ネット通販事業における出店者への送料無料（出店者負担）の強制や個人配送事業者への一方的な配送単価切り下げなどがそれである。

これまでは供給過剰¹⁶で停滞していた「ライドシェア」問題が、現在はコロナ禍の反動と数十年ぶりの円安水準で一転して運転手不足に陥り、これに危機的な支持率低下を挽回したい政権与党の思惑も加わって、急に導入の方向へ動き出した感がある。願わくば、異常事態ともいえるべき一時的な人手不足と先進技術を盛り込んだ派手な仕掛けに目を奪われることなく、鉄道、バス等も含めた総合的な地域交通体系のデザインをおこなって欲しいものである。

16 2009年のタクシー特別措置法を施行以来、コロナ禍終息までの十数年間は一貫して減車の取組みが、自主的な取組みから強制力を持たせる方向で強化されてきた。

参考文献

- [1] 中村文彦, 2012年, 「北米のライドシェアリングの未来」, 『運輸政策研究』 Vol.15 No.2, pp46-47.
- [2] 清水馨八郎, 1958年, 「都市交通機関の発生・発展過程と今後の傾向性」, 『千葉大学教育学部研究紀要』 7巻, pp.23-36.
- [3] 山本弘文, 1986年, 「第2章: 移行期の交通・運輸事情—1868~1891 (明治元~24) 年 III 道路」, 『交通・運輸の発達と技術革新: 歴史的考察』, 国際連合大学, pp.28-38.
https://d-arch.ide.go.jp/je_archive/society/book_unu_jpe6_d03_03.html
- [4] 国土交通省資料, 「資料2 タクシーの運賃制度について」, pp.1-11.
<https://www.mlit.go.jp/common/001108272.pdf> 2023.8.14取得
- [5] 国土交通省資料, 「タクシー事業における賃金システムに関する提言」, pp.1-9.
<https://www.mlit.go.jp/common/000037111.pdf> 2023.8.14取得
- [6] 古賀龍暁・小林敬幸, 「市民権を得てきた米国ライドシェア・サービス」, 『知的資産創造』, 2019年4月号, 野村総合研究所, pp.64-73.
- [7] 「上場迫る、米ウーバーの「稼ぎ方」を解剖」, 日本経済新聞, 2019.1.21.
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO40177500Y9A110C1000000/> 2023.8.14取得
- [8] 総務省, 『令和元年版情報通信白書』, 2019.7.1, pp.1-448.
<https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/r01/pdf/index.html> 2023.8.14取得
- [9] 国土交通省自動車局旅客課, 「タクシーに関するアンケート調査」, 国土交通省資料, 2015.3, pp.1-21.
<https://www.mlit.go.jp/common/001088425.pdf> 2023.8.14取得
- [10] Uber Japan 株式会社, 「諸外国におけるライドシェア法制と安全確保への取り組み」, 2023.11.6, pp.1-59.
https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231106/local03_02.pdf 2023.11.15取得
- [11] John M. Barrios, Yael V. Hochberg, Hanyi Yi, "The cost of convenience: Ridehailing and traffic fatalities", Journal of OPERATIONS MANAGEMENT, Volume69 Issue5, John Wiley & Sons, 12 September 2022, pp. 823-855.
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/joom.1221> 2023.8.14取得

- [12] Alex FOX, “Uber and Lyft may be making San Francisco's traffic worse
Ride-share vehicles were the largest contributor to the city's increased congestion”, Science
Advances, 8 MAY 2019.
[https://www.science.org/content/article/uber-and-lyft-may-be-making-san-francisco-s-traffic-
worse](https://www.science.org/content/article/uber-and-lyft-may-be-making-san-francisco-s-traffic-worse) 2023.8.14取得
- [13] 独立行政法人労働政策研究・研修機構, 「最高裁、ウーバーのドライバーを労働者と
認める判決」, 2021年4月.
https://www.jil.go.jp/foreign/jihou/2021/04/uk_02.html 2023.8.14取得

