

地域における移動手段の確保②

—「ライドシェア」：シェアリングエコノミーの推進と 諸外国のライドシェア制度—

専門職 熊沢 由弘

目次

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| 1. はじめに | 3. 諸外国における代表的なライドシェア制度 |
| 2. シェアリングエコノミー推進の一環としてのライドシェア | 4. おわりに |

1. はじめに

わが国は、公共交通機関が縮小傾向にあるなかで、地域における移動手段の確保にあたり、抜本的な課題解決策として期待されている「バス・タクシー事業における自動運転の導入」が広く普及するまでの間は、「自家用車と一般ドライバーを活用するライドシェア」により対応を図る方針を掲げている。共済総研レポートNo. 193の掲載稿（以下「No. 193掲載稿」と表記する。）¹では、地域における移動手段を確保するために、2023年以降に実施されたタクシー事業および自家用有償旅客運送等の既存のライドシェアの規制緩和、ならびに新たなライドシェアである自家用車活用事業の制度概要を整理した。その後の状況²をみると、自ら自家用有償旅客運送の運行主体となることにより、課題解決に取り組むことを検討する市町村が増えている。また、自家用車活用事業は、タクシー不足解消に一定

の効果を発揮（実施区域により、利用頻度が想定より少ないとの指摘もある。）しており、制度の活用を申請する地域は増えている。

この間、2023年12月にとりまとめられた『規制改革推進に関する中間答申』等を踏まえ、2024年6月を目途に、諸外国におけるライドシェア制度の事例を参考に、地域を問わずにタクシー事業者以外の者が参加できるライドシェア制度（以下、本稿において便宜的に「本格的なライドシェア」と表記する。）の導入について、法整備を含めた検討が行われた。その結果、2024年5月31日開催の第19回規制改革推進会議においては、「自家用車活用事業の導入・自家用有償旅客運送の規制緩和の効果について、期限を定めずに定量的に検証・評価を行い、改善する。改善対策が十分ではない場合に備えて、総合的な交通政策の観点も踏まえ、法制度等の議論を行う必要がある。」（筆者まとめによる要旨）と整理され

1 熊沢『地域における移動手段の確保①—公共交通機関の現況と主な対策—』（共済総研レポートNo. 193（2024年6月）pp. 2-13）。「自家用車活用事業」の概要についてはpp. 10-12参照。

<https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep193kumazawa.pdf>

2 第15回地域産業活性化ワーキング・グループ（2024年5月21日開催）の資料1-1『自家用車活用事業のモニタリング結果等について』（国土交通省）（以下URL参照）の掲載内容によれば、「自家用有償旅客運送」（p. 18）は、全国で46団体（規制緩和後に実施済みの5団体を含む）が活用を検討（2024年4月25日現在の状況）し、「自家用車活用事業」（p. 3）は、国土交通省による指定区域以外のみなし地域において、タクシー事業者から25地域・自治体から2地域の活用申出がある（2024年5月13日現在の状況）。

https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/240521/local01_01.pdf

た³。この整理を受け、2024年6月21日に閣議決定した『経済財政運営と改革の基本方針2024』（骨太方針2024）⁴では、第2章の「5. 地方創生及び地域における社会課題への対応」における「(2)デジタル行財政改革」の取組みとして、「規制改革推進会議の議論を踏まえ、ライドシェアを全国で広く利用可能とする。タクシー事業者以外の者が行うライドシェアについては、自家用車活用事業等についてモニタリングを進め、検証・評価を行い、内閣府・国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める。」（筆者まとめによる要旨）としている。2023年12月時点では、規制改革推進会議の多くの委員から早急な法整備を求める意見が寄せられたが、既存のライドシェアによる効果検証を行うつつ、法整備については継続して検討を行うこととなった。

No. 193掲載稿の続編である本稿においては、継続検討となった「本格的なライドシェア」について、将来的な成長が見込まれているシェアリングエコノミーの面から、その位置付けを整理する。また、本格的なライドシェア導入の検討にあたり参考とする諸外国におけるライドシェア制度について、事例をもとに制度概要を整理し、本格的ライドシェアがどのような制度になるのかをイメージする

うえでの参考に資することとしたい。

2. シェアリングエコノミー推進の一環としてのライドシェア

わが国において、ライドシェアの取組みの促進が求められる主な目的は、「地域における移動手段の確保」であるが、配車アプリの利用を前提とする自家用車活用事業や本格的なライドシェアについては、ICT（情報通信技術）を活用した仲介ビジネスとして諸外国で拡大・浸透しているシェアリングエコノミーを推進するという目的もある。以下、わが国におけるシェアリングエコノミーの取組強化の面から、ライドシェアの位置付けを確認する。

(1) シェアリングエコノミーとは？

2016年6月に閣議決定した『日本再興戦略2016－第4次産業革命に向けて－』⁵において、幅広い分野でシェアリングエコノミーの推進に取り組む方針が示されたことを契機に、わが国はシェアリングエコノミーの取組みを本格的に強化している。同戦略に基づいて設置された「シェアリングエコノミー検討会議」が同年11月に作成した『中間報告書⁶』（以下「中間報告書」と表記する。）では、シェアリングエコノミーを「個人等が保有する活用可

3 詳細は、第19回規制改革推進会議の資料1『ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理』（内閣府・国土交通省）（以下URL①）を参照。なお、第19回規制改革推進会議でとりまとめられた『規制改革推進に関する答申～利用者起点の社会変革～』（以下URL②参照）のIIの「1. 革新的サービスの社会実装・国内投資の拡大」の「(1)移動」において、「今後の検討課題」として、規制改革推進会議の意見が記載（pp. 20～27）されており、本格的なライドシェアの導入に向けて、法整備の早期取組みを求めるとともに、制度の骨格案が示されている。

① https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/committee/240531/240531general_01.pdf

② <https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/opinion/240531.pdf>

4 ライドシェアに関する記載は、p. 24参照。

https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/honebuto/2024/2024_basicpolicies_ja.pdf

5 わが国を成長軌道に乗せ、日本を世界で最も魅力的な国とするための羅針盤として策定（以下URL参照）。シェアリングエコノミーについては、p. 57・92・93・168・186・218（高齢者等の移動手段の確保に関連）・220等に記載されている。 https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/pdf/2016_zentaihombun.pdf

6 『シェアリングエコノミー検討会議中間報告書－シェアリングエコノミー推進プログラム－』（2016年11月）（以下URL参照）。シェアリングエコノミーの健全な発展に向けて、必要な措置をとりまとめている。

https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/5adb8030-21f5-4c2b-8f03-0e3e01508472/20211101_policies_posts_interconnected_fields_share_eco_01.pdf

能な資産等(スキルや時間等の無形のものを含む。)を、インターネット上のマッチングプラットフォームを介して他の個人等も利用可能とする経済活性化活動」と位置付けている。従来、モノやサービスの販売は、企業が消費者を対象に提供するBtoC (Business to Consumer) や企業間で提供するBtoB (Business to Business) が基本であったが、シェアリングエコノミーは不特定多数の個人間で提供するCtoC (Consumer to Consumer) のビジネスモデル^(補注1)が多い点の特徴である。

一般社団法人シェアリングエコノミー協会(2016年1月設立)によれば、シェアリングエコノミーは以下(表1)のとおり5つの領域に区分される。「所有」を前提とする従来の

経済モデルから、「利用・消費」を前提とする経済モデルへの転換を図る新しいビジネスモデルとして、2015年9月の国連サミットで採択されたSDGs(持続可能な開発目標)を推進する面からも取組みが強化されている。

(2) ICTを活用したライドシェア

(表1)の移動領域におけるシェアリングエコノミーの例として、ライドシェアがある。現在、わが国では、「自家用車活用事業」やネット上で同乗者を募る「相乗り」に加え、配車アプリを活用したケースの「自家用有償旅客運送⁷⁾」などが該当すると考える。

「相乗り」は、同じ目的地に向けて1台の自家用車に複数人が乗り合わせ、移動にかか

(補注1) シェアリングエコノミーにおける標準的な利用手続例

- ① 事業者によるプラットフォーム構築。
- ② サービスの利用者と提供者はアプリ等を通じてプラットフォームに事前登録。
- ③ アプリを通じたサービスの利用者と提供者のマッチング(サービスを利用・提供)。
- ④ キャッシュレス決済。事業者は手数料収入を得て、サービス提供者に対価を支払う。
- ⑤ サービス利用・提供の終了後、利用者と提供者はアプリ上で相互に評価。

(表1) シェアリングエコノミーの領域区分

領域区分	概要	具体例
モノ	使っていないモノなどを売り買い・貸し借り。	フリーマーケット
お金	社会的な企画や物づくりにお金を出し合う。	クラウドファンディング
移動	移動ツールの貸し借りや共同での移動を実施。	ライドシェア、カーシェア、レンタル自転車
空間	部屋貸しなど空きスペースを貸し借り。	民泊、シェアオフィス・ハウス、駐車場
スキル	特定のスキルや労働力を売り買い。	家事代行、介護・育児、1日単位の労働

(注) シェアリングエコノミー協会作成の『シェアリングエコノミー領域MAP』(以下URL参照)をもとに筆者作成。

<https://sharing-economy.jp/ja/wp-content/uploads/2024/01/a64103d63ccc2b0c6d2b654edfcabc46-1.pdf> (2024年6月18日確認)

7 配車アプリの活用例として、NPO法人「気張る!ふるさと丹後町」による「ささえ合い交通」(京都府京丹後市の丹後町を中心に地域住民・観光客の移動に対応)では、Uber社提供の配車アプリを活用している(地域住民の利便性に配慮し、別途、電話による配車依頼や現金払いにも対応)。アプリ利用のメリットとして、「電話受付やドライバー呼び出しの人的負担軽減」、「ドライバーの運転可否の意思表示をアプリのオン・オフラインの切り替えで確認可能」、「アプリが多言語化しており、外国人観光客にも便利」などが指摘されている。取組みの詳細は、同法人のHP(以下URL)参照。

<http://kibaru-furusato-tango.org/about-sasaeai/>

（補注2）「notteco」のサービス概要

活用例はスポーツ・音楽イベントなど共通の趣味を持つ人同士での移動、帰省、旅行など。利用にあたり会員登録（2017年3月時点で4万人突破）が必要。運送対価（割勘代）は、任意かつ実費の範囲内とし、支払はドライブ終了時にドライバーと利用者との間で現金決済または指定した手続きによる電子決済。利用にあたり、ドライバーと同乗者の本人確認を徹底し、安全面確保に資する。当サービス自体の利用は無料（2024年6月18日確認時点。通常、マッチング事業者は手数料を収受するケースが多い。）。 <https://notteco.jp/help/intro>

るガソリン等の燃料代・道路交通料などの実費を同乗者で割勘することにより、移動コストを抑制する方法である。わが国の代表事例として、ライドシェアサービス「notteco」（アディッシュプラス社提供）は、自家用車で長距離移動するドライバーと同乗したい希望者をマッチングするサービスである^{（補注2）}。サービス提供を受ける同乗者が支払う対価が、客観的に金銭水準を特定できる実費の一部であることから、旅客自動車運送事業には該当せず、道路運送法上の「許可・登録を要しない運送」に相当するサービスと考えられる。

（3）シェアリングエコノミーの効果と課題

① 期待される効果等

中間報告書は、シェアリングエコノミーが普及した場合の効果として、「個人の資産や能力等、既存のリソースを活性化することにより、社会経済全体の生産性を高める可能性がある。」「個人の所得の増大等を通じて一億総活躍社会の実現への貢献が期待できる。」「兼業禁止規定の見直し等国民の働き方改革につながる可能性がある。」等を指摘している。また、シェアリングエコノミーの活用により、「地域社会において課題を抱えている人と支援を提供できる人が出会い、頼りあえる仕組

みを構築し、行政や公共サービスを補完するサービスの提供、高齢者・障害のある人等の支援や新たな就業機会の創出等、地方創生や地域における共助の仕組みの充実につながることが期待される。」としており、公共交通機関が縮小・撤退した過疎地域等における移動手段の確保を図るうえで、ライドシェアが有効な対策となり得ることを示唆している。

なお、若干古いアンケート結果⁸ではあるが、わが国は諸外国と比較すると、ライドシェアを含む様々なシェアリングエコノミーによるサービスに対する認知度・利用意向・利用率が総じて低く、より一層の取組強化が必要とされている。一方で、シェアリングエコノミー協会によれば、国内のシェアリングエコノミーの市場規模は、2022年の2兆6,158億円が10年後の2032年度には15兆1,165億円と約5.8倍にも拡大すると予測されており、大きな成長が見込まれている。

② 課題：新たな規制の必要性

中間報告書は、前掲①の効果を期待する一方で、事業者が責任を負う従来型サービスと異なり、サービス提供をする個人等が責任を負うケースが多くなるシェアリングエコノミーの利用に不安を覚える消費者が多いこ

8 『平成28年版 情報通信白書』（総務省）（以下URL参照）pp. 139-146において、わが国と主要諸外国（アメリカ・イギリス・ドイツ・韓国・中国・オーストラリア・インド）で実施したアンケート結果を掲載している。そのうち、ライドシェアに関する「一般のドライバーの自家用車に乗って目的地まで移動できるサービス」（p. 144）について、わが国の認知度は48.3%（他の国は7～9割）・利用意向は31.2%（中国・韓国・アメリカは過半）と、調査対象国のなかで最も低い結果となっている。 <https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h28/pdf/28honpen.pdf>

とを指摘し、サービスを実装していくうえで
の安全性・信頼性の確保を課題に挙げている。
課題解決にあたり、領域・分野によっては、
従来型のサービスを前提とする法規制では
対応しきれず、新たな法規制が必要になる
ケースがある。具体例としては、民泊の利用
拡大に伴い、「旅館業法」とは別に「住宅宿
泊事業法」(2017年6月公布・2018年6月施行。通
称「民泊法」)が制定されている⁹。当法は規制
対象として、「住宅宿泊事業者」(宿泊場所提供、
都道府県知事への届出)、「住宅宿泊管理者」
(宿泊事業者が管理を委託する場合の相手、国土交
通大臣への登録)、「住宅宿泊仲介業者」(宿泊者
と宿泊事業者をマッチング、観光庁長官への登録)
の三者を位置付け、それぞれの役割・義務等
を規定することで、制度の安全性を担保して
いる。

諸外国において浸透・成長しているシェア
リングエコノミーの代表例として、「民泊」と
「ライドシェア」が挙げられることが多い。
観光立国を掲げているわが国では、有名観光
地にとどまらず、地方部へのインバウンドの
積極的誘致を通じて地方の活性化を目指して
おり、宿泊場所(農泊も含む)と移動手段の確
保に資する環境整備は重要なポイントとな
る。わが国において、本格的なライドシェア
導入の検討にあたり、法整備(新法制定)が
議論されているのは、法に基づく適正な制度
整備がライドシェア制度の安全性・信頼性を
確保し、利用増につながる制度を構築する

えでの基盤となるからである。

3. 諸外国における代表的なライドシェア制度

わが国は、本格的なライドシェア導入の検
討にあたり、諸外国のライドシェア制度を参
考にするとしているが、諸外国のライドシェ
ア制度の法規制の内容は各国により様々であ
る。本稿においては、前掲2のシェアリング
エコノミーへの取組みの観点も踏まえ、「配車
アプリを介したマッチングを通じて、自家用
車を活用するライドシェア」(有償・無償、営利・
非営利、ドライバー資格における運転免許証の種類
は問わない)を対象に、Uber社の取組みを参
考¹⁰にして整理する。

(1) 諸外国のライドシェア制度の概要

① 代表的なライドシェア制度

諸外国において利用されているライドシェ
アは、以下のア・イのサービスに区分され
る。Uber社の場合は、いずれのサービスも提
供している。

ア. 自家用車により、同じ目的地(ルート上
の途中乗車・下車を含む)に向かう人を運
送し、同乗者で実費(ガソリン等の燃料代や道
路通行料など)を割勘する(「相乗り」。一
般的に「カープール」と呼称)¹¹。

イ. 自家用車により、有償・営利目的で利用
者(乗客)を希望する目的地まで運送する。
アのカープールは、ドライバーが収受する

9 2016年6月に閣議決定した「規制改革実施計画」を踏まえて新法を制定。背景には急速に増加する民泊の実態・課題(安全面・衛生面の確保、騒音・ゴミ出しなどによる近隣トラブルが社会問題化、観光旅客の宿泊ニーズの多様化など)に対応するため、一定のルールを定めることにより、健全な民泊サービスの普及を図る必要があった。制度概要は以下URL参照。 <https://www.mlit.go.jp/kankocho/minpaku/overview/minpaku/law1.html>

10 タクシー事業や自家用有償旅客運送制度の規制緩和およびライドシェアの導入について協議を行った「規制改革推進会議 地域産業活性化ワーキング・グループ」において、Uber Japan社は事業者の立場から複数回にわたり資料を提示している。本稿作成にあたっては、同社の提示資料における掲載内容を参考にしている。

11 カープールの代表事例であるフランスの「BlaBlaCar」のサービス利用手順の概要は、「①ドライバーが自身の行程を決定して登録⇒②利用者は目的に合ったドライバーの行程を探し、乗車を申込み⇒③予約成立と同時にクレジットカードで決済(利用者が負担する料金目安は距離を基準に算出され、予約前に確認可能)⇒④相乗り実行」となる。マッチングサービスを提供するプラットフォーム事業者は、所定の手数料を収受する。

対価がドライバーの負担する実費の範囲内であることから、非営利の運送サービスとされ、諸外国においても法令等による規制は適用されない。わが国では前掲2(2)に記載した「notteco」による運送サービスが該当する。イのサービスは、当該運送形態に応じた法令等による規制が適用され、わが国では自家用車活用事業が該当する。

欧米において、イの運送サービスが利用者に速やかに受け入れられ、定着した背景の一つに、それ以前からアのカープールが通勤(例：アメリカ)や都市間の長距離移動(例：欧州)の手段として広く活用されており、他人同士が同乗者となることへの抵抗感が少ない環境にあったことが指摘されている。

② 有償・営利目的のライドシェアの導入状況等

Uber Japan社の作成資料¹²によれば、経済協力開発機構(OECD)加盟38カ国のライドシェア制度への取組状況は、「ライドシェアの制度化をしている国が16カ国、制度化をしていない国が13カ国(資料作成時点における日本を含む)、タクシー制度の自由化によりライドシェアと同等のサービス(例：旅客運送に必要なタクシーライセンスの取得が簡単であり、自家用車の利用が可能)を提供している国が9カ国」となっている。既に4割強の国で営利目的のライドシェアが制度化されており、ライドシェアと同等の柔軟なサービスを提供している国を加えれば、約2/3(22カ国)で実施されている。

③ 有償・営利目的のライドシェアサービスのイメージ

プラットフォーム事業者が提供するアプ

リを通じて、利用者とドライバーをマッチングするライドシェアサービスを利用する際の手順の概略を、次ページ掲載の(表2)に整理する。制度面の特徴として、筆者は以下ア・イに注目しており、わが国が本格的なライドシェアの導入を検討する際にも、制度の安定的運営を確保する観点から、ポイントになる項目と考える。

ア. 変動制の料金体系

諸外国におけるライドシェアの料金水準は、通常、同区域のタクシーよりも低く設定され、利用者への訴求点になっている。しかしながら、料金体系は利用者とドライバーの需給状況などに応じて柔軟に変動する制度が採用(表2)の欄外※2参照)されており、例えば急な悪天候などで需給状況が大きく変化した場合には、タクシー料金よりも高くなるケースもあり得る。柔軟な変動制料金を可能としているのは、蓄積したビッグデータの分析結果(曜日・時間帯・天候などによる過去のマッチング実績や道路渋滞状況などを分析・整理)やAIによる独自のアルゴリズムの活用である。ドライバーが運転を回避したい悪天候や深夜・早朝においても、需給に応じた変動料金体系とすることにより、ドライバーが稼働する動機付けとなり、利用者とのマッチングが成立しやすくなる効果がある。

なお、わが国ではタクシー利用の需要喚起を目的に、「ダイナミックプライシング」と呼称する変動料金制度が2023年5月に導入されており、タクシー事業者が申請した場合に採用できるが、利用範囲が限定され、利用者への浸透も不十分である等から、現時点の導入事例は少な

12 第1回地域産業活性化ワーキング・グループ(2023年11月6日開催)提示資料(以下URL参照)。
https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231106/local_ref01.pdf

(表2) ライドシェアサービスの利用手順 (例)

手順等	利用者 (乗客)	ドライバー
①事前対応	○スマホに乗客用アプリをインストールし、利用者登録 (氏名、クレジットカード番号など)。	○プラットフォーム事業者に個人情報・車両情報・免許証などを登録し、ドライバー専用のアプリを取得。
②運送サービスの利用・提供	○アプリを起動し、行き先 (目的地) を入力すると、 クラス別^{*1}にその時点の料金見積り^{*2}と近隣にいる車両のアイコンが表示。 ○希望のクラスを選択し、 プラットフォーム事業者が、最適なドライバーを選択 (マッチング) → ○アプリ上に「ドライバーの名前と車種」が マッチング成立 ←表示。予約 (乗車) 場所にて待機。 ○マッチングされたドライバー・車両であることを確認後、乗車。	○アプリを起動させ、オンライン状態にした時点で出勤 (迎車可能) 状態。乗客からのリクエストが案内されるまで待機。 ○アプリに利用者のリクエスト通知が表示。 ○通知内容を確認のうえ諾否判断 (受諾が基本)。 ○乗車場所まで迎車。マッチングされた利用者であることを確認後、目的地まで運送。
③料金決済等	○料金支払はクレジット決済 (プラットフォーム事業者に支払われる。)	○プラットフォーム事業者は利用者が支払う料金から手数料を収受し、残金がドライバーの収入。
④終了後対応	○アプリ上でドライバーを評価する。	○アプリ上で利用者を評価する。

(注) 本稿文末の (主な参考資料・情報) に記載の資料等の掲載内容等を参考に筆者作成。

※1 Uber社が提供するサービスを例に挙げると、車種のランク等に応じて、最も利用されている一般的な「Uber X」の他、Uber Xの上位クラスである「Uber Select」や5～6人乗車可能な大型車による「Uber XL」などがある。他にもタクシー免許保有者が大排気量の高級車を運転する「Uber Black」や非営利の運送サービスである「Uber Pool」(相乗り) などもある。

※2 プラットフォーム事業者が設定する運賃・迎車料などを含む料金は、地域や車種ごとに距離・時間によって決められ、乗車前に確定する。また、乗車の需要が高い状況 (通勤・通学の時間帯、悪天候、イベントなどによる混雑時など) では、リアルタイムで料金が上昇するなどの変動制 (Uber社の制度は「サージプライシング」と呼称) を採用している。

いようである¹³。

イ. 利用者とドライバーの相互評価

(表2) の④に記載のとおり、運送サービス終了後、利用者とドライバーの双方が相手进行评估するプロセスは、シェアリングエコノミーにおけるサービスでは広く採用されている。蓄積された評価結果の活用は、制度の適正運営に資する効果があり、特にライドシェアのように利用者とドライバーが直に接するサービスでは、トラブルの未然防止やマナー向上に資する牽制効果に加え、双方の安全面確保の点で有効と考える。ドライバーに対する評価は、ドライバーにフィードバックされるので、ドライバーは評価

を高めてプラットフォーム事業者によるマッチング案内につながるように努める (評価が一定水準を下回ると、プラットフォーム事業者から警告されるケースもある)。利用者に対する評価は、利用者がリクエストした際にドライバーのアプリに表示されることで、評価が低い場合はドライバーへの注意喚起につながる (評価が極端に低い利用者は、配車アプリの利用を停止されるケースもある)。

なお、わが国の「自家用車活用事業」においては、タクシー事業者が利用する配車アプリにより、同様の評価制度を取り入れているケースがある。

13 ダイナミックプライシングの利用は、配車アプリにより事前に料金確定が可能であるケースに限られている。運賃の幅は通常運賃と比べて5割引～5割増の範囲内で、タクシー事業者が設定できるが、タクシー事業者は3か月ごとに料金が適切な水準であることを国土交通省に報告する義務がある。なお、自家用有償旅客運送についても2024年4月26日付の国土交通省の通達に基づき、ダイナミックプライシングの導入が可能となっている。

(2) ライドシェア導入国における代表的な制度

前掲(1)②においてライドシェアを制度化している国における、「有償・営利目的のライドシェア」については、各国の法規制等の特徴から、概ね以下①②の型に区分できる。わが国においても本格的なライドシェア導入の検討にあたり、利用者とドライバーをマッチングするプラットフォーム事業者の参入が想定されており、これらの制度を参考に検討が行われるものと推察する。

① TNC (Transportation Network Company) 型 (以下、「TNC」と表記)

プラットフォーム事業者が提供する配車アプリを通じたマッチングに基づき、一般ドライバーが自家用車を活用し、有償で利用者を運送するサービスである。法律に基づいて、プラットフォーム事業者をタクシー・ハイヤー事業者とは異なる「TNC」という独自の業態として位置付け、当局はTNCを規制対象とし、TNCに対してはドライバー管理や運行管理を義務付ける。代表的な導入国はアメリカ(導入の是非・制度は州により異なる。一般ドライバーに所定のライセンス取得を求める州もある。)である。

② PHV (Private Hire Vehicle) 型 (以下、「PHV」と表記)

プラットフォーム事業者が提供する配車アプリを通じたマッチングに基づき、既存のハイヤー制度(欧米では法制度上、ハイヤーとタクシーは区別され、一般的にハイヤーはタクシーよりも規制が緩い。)に準じた個人タクシーの派生形であるPHVの資格を有するドライバーが自家用車を活用し、有償で利用者を運送するサービスである。法律に基づいて、ドライバーを「PHV」として位置付け、当局はPHVの資格を有するドライバーに対して登録や車

両管理・運行管理を義務付けるとともに、プラットフォーム事業者を監督する。一般ドライバーによる有償・営利目的の運送サービスを禁止している欧州各国を中心に導入されており、背景には利用者の安全面確保に加え、既存のタクシー業界の権益への配慮が指摘されている。

(3) TNCとPHVの制度比較

前掲(2)に記載したTNCとPHVの代表的事例として、「カリフォルニア州(アメリカ)」(TNC)と「ロンドン(イギリス)」(PHV)の規制面を中心とした制度概要の比較を次ページ掲載の(表3)に整理する。「プラットフォーム事業者としての運送サービスに伴う責任」、「ドライバーの資格・免許(一般ドライバーの扱い)」、「使用する車両の条件・整備義務」等の規制内容の相違から、当事例においては、全体的にTNCのほうがPHVよりも規制は緩い。

なお、両制度の主な相違点として、運送サービスに伴う責任についての取扱い(表3)①。基本的にTNCはドライバーが、PHVはプラットフォーム事業者が責任を負う。)がある。近年、諸外国においても、TNCのプラットフォーム事業者に対して一定の運送責任を求める必要性が指摘されており、わが国の本格的なライドシェア導入の検討・議論においても、規制改革推進会議の意見(前掲脚注3の②を参照)として、「ライドシェア事業者は、乗客とドライバーとの間の仲介ではなく、乗客に対して直接に旅客運送を提供する主体として、運送契約上の責任を負うことを法律上の義務として規定すべき」としている。今後、導入に向けた制度の検討が行われる際には、利用者目線での安全面確保の観点から、「運送に伴うプラットフォーム事業者の責任」の扱いは重要なポイントになる。

(表3) TNCとPHVの規制面を中心とした制度比較

凡例 ○：当局による規制内容、△：Uber社による自主的な規制・取組み等

規制項目	カリフォルニア州：TNC型ライドシェア法	ロンドン：PHV型ライドシェア法
①プラットフォーム事業者の資格・責任	○カリフォルニア州公益事業委員会による「TNC」としての許可が必要。 (補足) 運送サービスに伴う責任は、基本的にドライバーが負う。	○ロンドン交通局が発行する「PHV事業者ライセンス」の取得が必要(期限は最大5年間)。 ○事業者は運送契約の主体として、運送サービスに伴う責任を負う。
②ドライバーの資格等		
ア. 資格・免許	○以下イ・ウ記載の要件を満たしたうえで、事業者に登録。	○以下イ～エ記載の要件を満たしたうえで、ロンドン交通局発行の「PHV運転手ライセンス(PCO)」の取得(3年毎に更新)。
イ. 資格試験、運転歴・研修等	○普通運転免許を有する「21歳以上で、1年以上の運転経験」(「過去3年以内に免許停止」、「7年以内に重大な交通違反を発生」の場合は不適格)。 ○事業者が安全運転・ハラスメント防止等に関する研修をドライバーに提供。	○「安全運転、交通関連法規に関する理解度試験」と「実技試験」の合格。 (補足) ライセンス取得条件に一定の英語能力が必要。 ○受験資格は、「普通運転免許を有する21歳以上で、3年以上の運転経験」。
ウ. 犯罪歴	○規定の犯罪歴がある者は不適格(事業者が犯罪歴を網羅的に確認)。	○規定の犯罪歴がある者は不適格(運転手ライセンス申請時に、政府が確認)。
エ. 健康状態	—	○運転手ライセンス申請時に、医師による診断結果の提出。
③車両の条件等		
ア. 車両条件	△製造後16年以内の車両で、目立った傷や破損がない。	○製造後10年以内で、排気量規制をクリア。 ○車検・保険関連書類を添付し、PHV車両として届出。運行時はPHV車両として掲示が必要。
イ. 車両点検	○「事業者への登録時」および「登録後、1年間または5万マイル運行時」に州認定施設での車両点検が必要。	○PHVライセンス車両は毎年更新が必要であり、更新のためには年2回の車検合格が必要。
④運行管理		
ア. 点呼	△飲酒運転が確認された場合、1回でアカウントを永久停止(ガイドラインに明記)。	
イ. 過労防止	○24時間のうち累計12時間稼働すると、6時間連続した休息を取得。 △累計12時間稼働した運転手は、6時間アプリの利用を停止。	△10時間稼働した運転手は、その後6時間稼働できないよう設定。
ウ. 運行記録	○事業者は、所定の情報を記録・保管する義務。	○事業者は、所定の情報を記録・保管し、ロンドン交通局へ提出する等の義務。
⑤トラブル対応	—	○PHV事業者ライセンスの条件としてトラブルや苦情への対応体制(電話窓口)整備が必要。 ○事業者は、重大な違反や事故発生時に警察・ロンドン交通局への通報義務。
⑥保険加入	○事業者による「ドライバー本人と対人・対物賠償について州が定める最低補償額以上の保険」への加入義務。	○ドライバーが「従業員の場合：事業者に保険加入義務」、「個人事業主の場合：ドライバーに業務用保険加入義務(事業者は加入確認義務)」。 △ドライバー加入の保険を上回る補償や、当該保険が利用できない場合などはUberが負担。

(表3) TNCとPHVの規制面を中心とした制度比較(つづき)

(注) Uber Japan社が地域産業活性化ワーキング・グループに提示した以下資料の掲載内容から、筆者が重要と考える項目を任意に引用・抜粋・加工して作成。なお、表中の「事業者」は、プラットフォーム事業者である「TNC」または「PHV事業者」である。

- ・第1回提示資料『資料3-2 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年11月6日開催)
https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231106/local03_02_rev.pdf
- ・第2回提示資料『参考資料1-4 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(追加)』(2023年11月13日開催)
https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231113/local_ref01_04.pdf
- ・第6回提示資料『資料2-3 諸外国のライドシェアにおける安全確保』(2024年3月11日開催)
https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/240311/local02_03.pdf

4. おわりに

わが国における本格的なライドシェアの導入は、前掲1に記載のとおり、継続して検討を行うとの整理となり、早急な法整備は見送られることとなった。この整理は妥当と考えるが、現状実施されている自家用車活用事業と自家用有償旅客運送は限定された地域・時間帯に限定して活用され得る制度であることから、全国域でタクシー不足の状況が劇的に改善されない限り、いずれは地域を問わずに展開できる本格的なライドシェアの導入は不可避となるのではないかと考える。

本稿執筆にあたり、海外におけるライドシェア制度に関連する情報を収集・確認するなかで、各国によるライドシェア制度と関連する環境の相違を認識した。例えば、ライドシェア先進国として、車社会といわれているアメリカでは、多くの州で16歳から自動車運転免許の取得が可能であり、多くの国民がマイカーを保有し、長距離移動を含めて自動車を運転する頻度が高い熟練ドライバーが多い。それに対してわが国では、ペーパードライバーが相当数おり、狭い道が多いなどの道路事情から保有車両も軽自動車が多い。タクシーによる運送サービスも、アメリカは総じて利用者の不満が多い(例:料金水準が高い、キャッシュレス決済ができない、郊外では手配しにくい、車両が汚いなど)ようであるが、規制が厳しいわが国では利用者の不満は限定的ではないか

と考える。わが国が本格的なライドシェア導入の検討を行う際には、わが国の移動手段の確保に関連する環境・実態に即した法整備・制度構築が必要と考える。また、本格的なライドシェアを導入した場合に、既存のライドシェア制度やタクシー事業、およびそれらの運送サービスの既存の利用者に及ぼす影響にも十分に配慮した検討が行われることを期待したい。

(2024年7月5日記)

(主な参考資料・情報)

本文・脚注に掲載しているものを除く。

- ・立入勝義 著『Uber革命の真実』(2018年12月30日第1刷) 株式会社ディスカバー・トゥエンティワン
- ・国土交通政策研究第140号『運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る欧米諸国の動向等に関する調査研究』(2017年7月)(吉田賢司、山上俊行、藤家慎太郎、小田浩幸)
<https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk140.pdf>
- ・国土交通政策研究所報第65号~2017年夏季~
 - ①『ライドシェアとは何か?』(山上俊行)(pp. 2-11掲載)
 - ②『運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る欧米諸国の動向等に関する調査研究』(山上俊行、藤家慎太郎)(pp. 58-67掲載)
https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/pri_review_65.pdf
- ・國土館法學第50号『ライドシェアの道路運送法上の問題点』(渡辺昭成)(2017.12)
<https://kokushikan.repo.nii.ac.jp/records/13161>