

## ライドシェアの現状と日本における導入方法の検討



### はじめに

近年、世界中でライドシェアのサービスが急速に普及している。アメリカの Uber や中国の滴滴出行に代表されるように、ドライバーと顧客をマッチングさせるプラットフォームが躍進し、その利便性から従来のモビリティのあり方に変革をもたらしている。他方で、日本では無償のライドシェアやタクシー事業と提携する配車サービスは少しずつ実施されているものの、自家用車を有償で用いるライドシェアは、「白タク」として法律上禁止されており、普及していない。本稿では、国内外のライドシェアの現状を整理し、日本におけるライドシェアの導入の方向性を検討したい。

### 1. ライドシェアとは

ライドシェアの概念について、混同されることの多いカーシェアとの違いを図 1 に示す。ライドシェアは、配車サービス会社が提供するアプリ上で、ドライバーと利用者をマッチングするサービスである。対して、カーシェアは、決まった時間の間、車両の貸し出しを行うサービスである。そのため、配車の仲介によって対価を得るライドシェアと、車両の提供によって対価を得るカーシェアとでは、ビジネスモデルが異なる。

ライドシェアでは、アプリに登録しているドライバーが自家用車に利用者を乗せて目的地まで届けるため、利用者自らが運転をする必要はない。対して、カーシェアは車両を借りた利用者自らが運転を行わなければならない。よって、ライドシェアの競合相手は、運転を代行するタクシーであるの対し、カーシェアの競合相手は、車両を貸し出すレンタカーとなる。



図 1 ライドシェアとカーシェアリングの違い  
出所:三井住友銀行「自動車シェアリングの動向」を基に作成

また、ライドシェアには大きく分けて、配車型とカープールの2種類存在する。どちらも一般ドライバーが自家用車を用いる点では同じである。主な違いは、配車型が個人を乗せるのに対して、カープール型は目的地が同じである複数の人を乗せる点にあり、日本のヒッチハイクのイメージに近い。Uberや滴滴出行といった企業に代表される世界的に普及しているビジネス形態は配车型のサービスであり、カープール型はほとんど普及していない。

## 2. ライドシェアの国際動向- Uber VS 滴滴出行の覇権争い

イギリスの調査会社 Juniper Research によれば、ライドシェアのドライバー数は、2017年から2022年にかけて毎年15%伸び続け、世界中で430万人から860万人に倍増すると推計されている。売上高は、2017年の11億ドル(約1,200億円)から2022年には19億ドル(2,100億円)と2倍弱になると推計されており、今後数年間も進展が予想される。

ライドシェア企業の時価総額ランキングは、アメリカのUberと中国の滴滴出行が突出している。今日、巨大IT企業のGAFGA<sup>1</sup>が検索エンジン、SNS、E-commerceなどそれぞれのデジタル市場を寡占的に支配しているように、ライドシェアにおいても先行した企業が市場を支配する傾向にある(図2)。

この2社を日本企業の時価総額ランキングと比較すると、Uberが6位、滴滴出行が11位に位置し、日本を代表する企業と肩を並べるほどに成長している(図3)。Uberの設立が2009年、滴滴出行の設立が2012年であることから、ライドシェアがいかに急速に発展してきたビジネスであるかがわかる。その他にも、シンガポールのGrab、インドのOla、インドネシアのGO-JEKなど新興国の企業がランクインしているが、先進国の企業はアメリカを除いて、フランスのBlaBlaCarとエストニアのTaxifyのみに限られている。

<sup>1</sup> アメリカの4大ITプラットフォーム企業、Google、Apple、Facebook、Amazonの総称。ITの発達によってそれぞれの分野で市場の寡占状態を生んでいることが指摘されている。2019年2月時点で4社の時価総額合計は、約2.9兆ドル(約322兆円)。

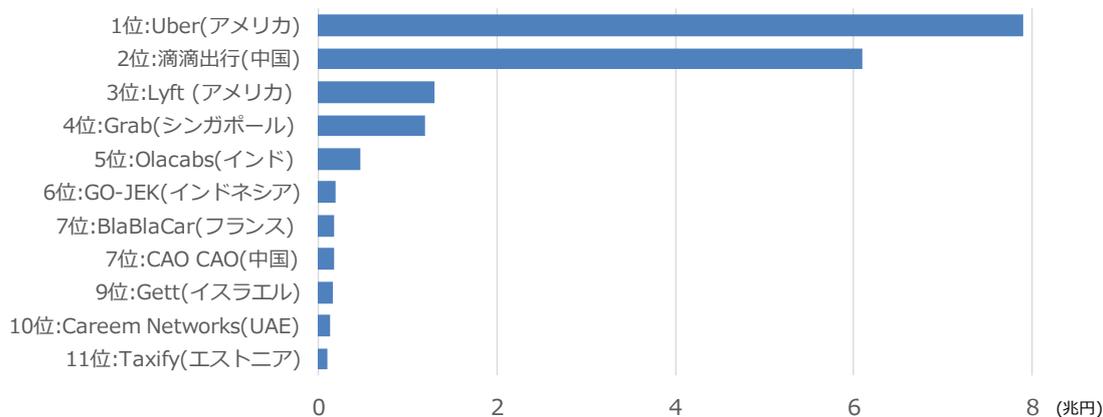


図 2 ライドシェア企業時価総額ランキング(2019年2月現在)  
出所:CB Insights Global Unicorn Club より作成

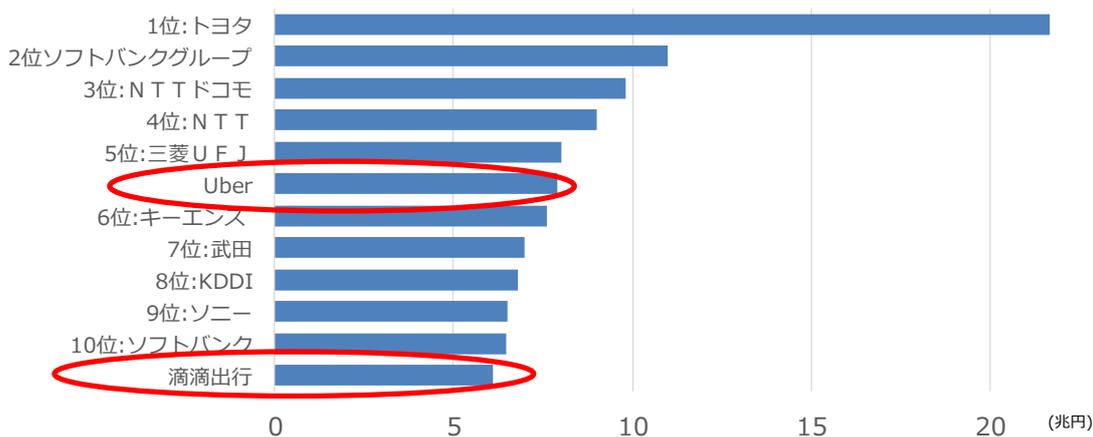


図 3 日本企業の時価総額ランキングとの比較(2019年2月現在)  
出所:日経新聞ホームページより作成

ライドシェア企業の進出都市数でも、Uber が世界中で 800 以上の都市に展開し、他の企業を圧倒している。対して、各地には主要企業が存在し、Uber と熾烈な競争を繰り広げている（北米：Lyft、東アジア：滴滴出行、東南アジア：Grab、南アジア：Ola、中東：Careem Networks、欧州・アフリカ：Taxify）各地域での競争の結果、中国市場では、2016年に滴滴出行が Uber China を買収し、中国市場をほぼ独占することに成功している。東南アジアでは、2018年に Grab が Uber の東南アジア事業を買収し、Uber は東南アジアから撤退を余儀なくされた。

突出する Uber に対し、2 番手の滴滴出行は、各地の主要ライドシェア企業へ出資や買収を行い、Uber に対する包囲網を強めている。また、滴滴出行の陣営は、各国の主な自動車メーカー（GM、フォルクスワーゲン、ホンダ）や IT 企業（Apple、Alibaba、Tencent、楽

天) から出資を受け、財政基盤を整えている(図 4)。

これに対して Uber は、ライドシェア企業に出資できていないだけでなく、Uber に出資する企業も少ない。具体的には、Google は 2013 年より Uber に出資をしていた。しかし、Google 傘下の自動運転を開発する Waymo が、Uber がビジネス上の機密を盗んだことに対し 10 億ドル以上の和解金と謝罪を求めたが、Uber に拒否され、2 社の関係が悪化した。そのため Google は、Uber への出資を止め、Lyft への出資に切り替えている。また、トヨタは Uber への出資を続けているが、Uber が東南アジアで Grab に買収されて以降、Grab への出資を始めている。このように、世界中で Uber 陣営と滴滴出行陣営による覇権争いが繰り広げられている。

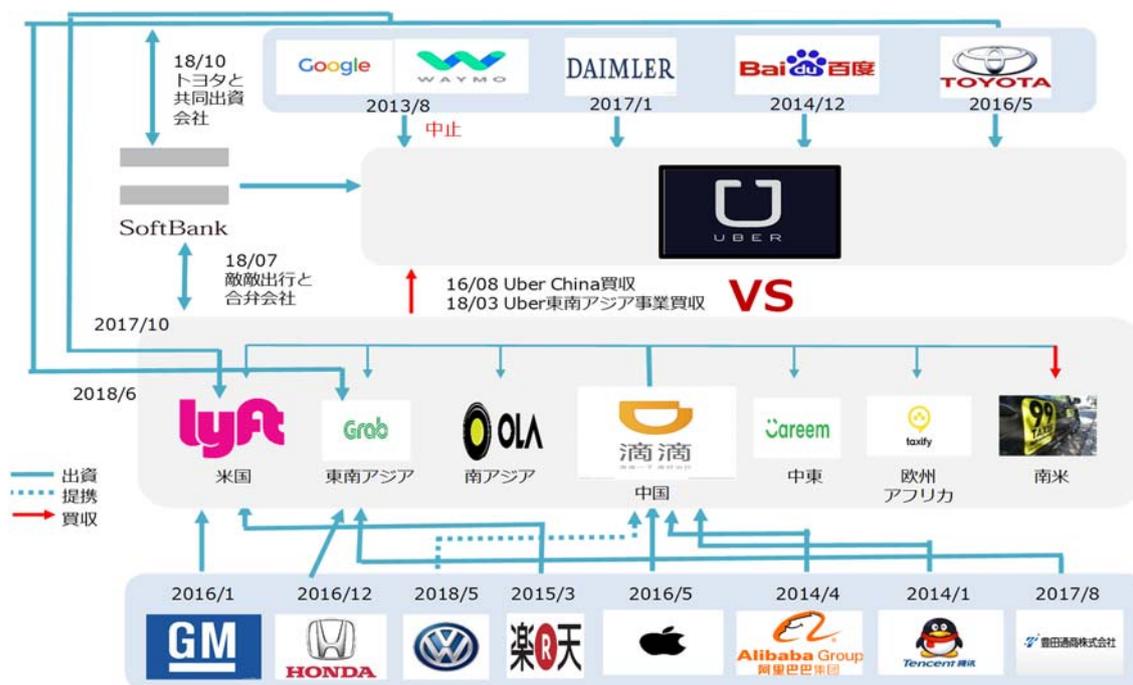


図 4 ライドシェア企業の提携状況

出所:三井住友銀行『自動車シェアリングの動向』及び各社報道資料より作成

ライドシェアの世界的な普及に応じて、各国では関連法規の整備が進められている(表 1)(表 2)。先進国では、アメリカとカナダが、普通免許による自家用車の参入を認めている。イギリスとフランスは、ハイヤーや観光車両のように特定の車両のみで参入を認めている。ドイツ、日本、韓国は、ライドシェアは例外なく違法とされている。他方、新興国では、中国のようにライドシェア用の免許制度を導入する国も存在し、多くの国でライドシェアを認めている。また、新興国では、都市の公共交通インフラの供給不足に対する対応策として、ライドシェアを位置づけている点も特徴的である。フィリピンは、2015年に世界で初めて国レベルでライドシェアを認める国となった。その際にジョセフ・アバヤ運輸通信大臣は、

東南アジアで 2 番目に混雑している都市マニラで大量輸送が実施可能なインフラが不十分であるため、ライドシェアが必要だと述べている。

表 1 先進国の関連法規整備状況

国	法整備	内容
アメリカ	◎	州又は都市レベルで対応。2013年にライドシェア企業をタクシー・ハイヤーとは異なるTNC (Transportation Network Company)と位置づけた上で、認める。シェア事業者については、保険加入、運転者の身元調査、車両の検査等が義務づけられており、ドライバーは、運転免許の保有、1年以上の運転経験、保険加入等が条件となっている。 ドライバー：普通免許でよい 車両：自家用車利用可能
カナダ	◎	州又は都市レベルで対応。首都オタワ市では2016年4月にライドシェアに関する条例を制定。他の都市でも条例の新設・改正によりライドシェアを認める条例を制定済・検討中。 ドライバー：普通免許でよい 車両：自家用車利用可能
イギリス	△	都市レベルで対応。ロンドン交通局の認可を受けたプライベートハイヤー（流し営業は不可）については利用可能。高度な技能試験や地理的知識までは求められていない。 ドライバー：プライベートハイヤー(PHV)用の免許が必要 車両：自家用車利用可能 (PHV車両登録必要)
フランス	△	都市レベルで対応。2014年2月にUberがパリで自家用車によるサービスを開始したが、2015年7月にタクシー業界からの反発により、サービスの提供を中止した。なお、VTC（運転手付き観光車両）の免許を有する運転者によるサービスは認められる。
ドイツ	×	2015年3月、フランクフルト州裁判所はUberの自家用車ライドシェアサービスを違法と判決、ドイツ全土に適用。
日本	×	法環境整備に向けた議論は全くなされていない。
韓国	×	2014年以降、Uberのサービスを旅客輸送法に違反しているとしてソウル市政府が営業停止を要求したほか、ソウル地検がUber及び同CEOを起訴。
オーストラリア	◎	州又は都市レベルで対応。首都キャンベラ (ACT) では「2015 Taxi Industry Innovation Reforms」の一環で関連規制を改正し、ライドシェアを合法化、他の州でも法整備済、あるいは整備予定。 ドライバー：ライドシェア用の免許が必要 車両：自家用車利用可能

表 2 新興国の関連法規整備状況

国	法整備	内容
ブラジル	◎	2016年5月にサンパウロ市でタクシー事業者と同様の税金等を支払うことで認められる。他の自治体もこの動きに追随し、正式にUBERやタクシーアプリが合法となった。
メキシコ	◎	2015年7月に首都メキシコシティでライドシェア規則が整備。 ドライバー：普通免許でよい (認定ライドシェア講習修了が条件) 車両：自家用車利用可
シンガポール	◎	プライベートハイヤー (PHC) として位置づけられる。ライセンス取得には、健康診断及び犯罪歴チェックを経た後に、10 時間の研修を受ける。また、普通運転免許を取得後、2 年間が経過している必要がある。 ドライバー：PHC用運転免許が必要 車両：自家用車利用可能 (車両登録必要)
フィリピン	◎	2015年5月に交通通信省が省令を改正し、ライドシェアを認めた。(世界初国レベルで認める)新規参入者には適性試験、運営免許の保有、各種手続きを義務付け。 ドライバー：職業免許 (Professional License) が必要 車両：自家用車利用可能
中国	◎	16年7月に「オンライン予約タクシー経営サービス管理暫定弁法」が公布され、ライドシェアのマッチング事業の経営を許可制とする法令を整備。シェア事業者は、企業法人資格、情報処理能力やサービス能力の保有、健全な経営管理、安全生産管理制度の整備等が条件となっており、ドライバーは、3年以上の運転歴、事故や犯歴がないこと、車両へのGPS搭載等が条件となっている。 ドライバー：ライドシェア用の免許が必要 車両：自家用車利用可能
台湾	◎	2016年に汽車運輸業管理規則を改正し、アプリ配車を「多元化タクシー」として位置づけ。公路法を改正して無資格営業への罰則を強化した。 ドライバー：タクシー用の免許が必要 車両：自家用車利用可能

出所：新経済連盟 「諸外国におけるライドシェアの法環境整備状況について」及び各種報道資料を基に作成

このように、近年は世界中でライドシェアが普及してきたが、その要因としては主に3点が考えられる。1点目は、正確な需給のマッチングである。ライドシェアは、飛行機や新幹線のように事前に予約をして手配するシステムとは異なり、需要が突発的に生ずる。例えば、従来のタクシー事業では、必要な時に瞬時に手配するのは困難であり、駅前で過剰に並ぶタクシーが存在する一方で、道路沿いで待っていてもタクシーが来ない状況が発生していた。ライドシェアはこの点に目をつけ、スマートフォンを活用し、顧客の需要に瞬時マッチングさせるシステムを導入した。スマートフォンのアプリを起動すれば、周囲の車の走行状況が分かり、瞬時に車の手配ができる仕組みとなっている。2点目は、利便性の高さである。スマートフォンのアプリを通じて、事前に目的地を伝えているため、乗車後に改めて説明する必要はない。この点は、海外旅行で現地の言葉がわからない場合などに特に有効となる。また、事前に料金と所要時間も分かるため、過大な請求をされる心配がないこと、スケジュールの調整をしやすいことなどもメリットとして挙げられる。さらに、郊外でも簡単に呼ぶことができるため、タクシー供給が少ない地域においても普及が進んでいると考えられる。3点目は、相互評価システムである。ライドシェア普及にあたっては、以前よりドライバーの安全性や信頼性の問題が問われてきた。配車サービス会社が提供するの、あくまでもドライバーと顧客のマッチングのプラットフォームであり、供給側の品質を完全にコントロールすることはできない。そこで、配車サービス会社は、相互評価システムを導入し、利用者は運転者を評価できるようにし、運転手も利用者を評価できるシステムを導入し、取引の透明性を高めることを徹底することとした。これによって、評価が低い運転者と評価が低い利用者は選択されないような仕組みにしている。

### 3. 日本の状況-禁止からタクシー会社との連携へ

日本では、道路運送法によって、自家用車を有償で運送用に活用することは、例外的に国土交通大臣の許可を得る場合を除いて、「白タク」として禁止されている。有償に当たらないケースとして、①好意に対するお礼(低料金のもの)、②金銭的価値が困難・流通性が乏しいもの(自宅で取れた野菜をお礼に渡すケースなど)、③運送行為に付随する費用(ガソリン代、駐車場料金など)は認められる。ライドシェアを合法化することに対して、業界団体からも激しい反対の意向が示されている。全国ハイヤー・タクシー連合会は、2016年6月の通常総会で、ライドシェアの合法化を断固阻止する決議を採択している。これに呼応し、日本バス協会もタクシー業界と連携してライドシェア問題に対処することを発表している。

他方で、規制緩和を巡る動きがないわけではない。2016年6月に公布された国家戦略特別区域法では、過疎地域等を対象とした主として観光客に限定し、自家用車によるライドシェアを認めている。ただし、運営はNPO法人や市町村などが非営利に行う場合に限られて

おり、一般の自家用車の利用は認められていない。経済界からは、新経済連盟<sup>2</sup>が、規制緩和に向けて積極的な提言を行っている。具体的には、2016年11月に「ライドシェア推進のための提言」、2018年5月に「ライドシェア新法」とする提案を国交省大臣他関係大臣宛に提出し、ライドシェアを道路運送法から切り離し、道路運送法の適用除外とすべきと主張している。しかしながら、このような動きに対し、政府による積極的な対応は見られない状況にある。

規制緩和がなかなか進まない中で、2015年より少しずつ実証事業が開始されている(表3)。2015年に福岡市で行われた実証事業は、自家用車を有償で活用するライドシェアであったが、国交省により道路運送法に抵触するとして白タク行為と認定されてしまった。以降は、京丹後市や頓別町など過疎地での実証に切り替わっている。しかしながら、特区で行う京丹後市と低料金で有償を認める与論島の事例を除いて、自家用車を有償で活用する本来のライドシェアの実証事業は日本では行われていない。自家用車を有償で活用するビジネスが困難であることから、最近ではUberや滴滴出行は、タクシー会社と協同して有償の配車サービスを提供する方向にシフトしている。

表 3 日本の実証事業の状況

実施年度	都市名	仲介業者	車両	料金	結果	理由
2015/2-	福岡県福岡市	Uber	自家用車	有償	禁止	国交省により白タク行為と認定
2016/5-	京都府京丹後市	Uber	自家用車	有償	実施中	特例地により有償が認められる
2016/8-	北海道中頓別町	Uber	自家用車	無償	実施中	無償のため
2018/7-	兵庫県淡路島	Uber	タクシー	有償	実施中	タクシー利用
2018/8-	鹿児島県与論島	アジット	自家用車	有償	実施中	低料金のため
2018/9	愛知県名古屋市	Uber	タクシー	有償	実施中	タクシー利用
2018/10	大阪府大阪市	滴滴出行	タクシー	有償	実施中	タクシー利用
2019/1	大阪府内	Uber	タクシー	有償	実施予定	タクシー利用
2019/1	宮城県仙台市、福島県郡山市、青森県青森市	Uber	タクシー	有償	実施予定	タクシー利用

出所:各種報道資料より作成

タクシー業界も自家用車のライドシェアを認めない姿勢は変わらないものの、配車サービス会社との協力には前向きになり始めている。業界1位の第一交通産業は、2018年2月にUberと、2017年11月に滴滴出行と業務提携を行うことを発表した。業界2位の日本交通は、2018年3月に子会社のJapan Taxiがトヨタ、アクセンチュア、KDDIと連合

<sup>2</sup> 2012年設立の楽天、サイバーエージェント、グリーンなどインターネットビジネス企業を中心とした経済団体。代表理事は三木谷 浩史。

で、AIを活用したタクシー需要の予測などを行う配車支援システムの実証を行うことを発表した。大手タクシー会社の動きに対し、第3極として、2018年5月に、ソニー、ソニーペイメントサービスとグリーンキャブ、国際自動車、寿交通、大和自動車、チェッカーキャブの7社は、ソニーが有する人工知能（AI）技術を活用する新たなタクシー関連サービス会社「みんなのタクシー」を設立した。

#### 4. 日本における導入方法の検討-各地の公共交通との関係に注目

日本での導入にあたっては、競合するタクシー事業との関係が重要となる。タクシー事業は、タクシー会社が車両を保有、運転者を雇用し、運行全体に責任を負うのに対し、ライドシェアは、配車サービス事業者が、ドライバーと利用者のマッチングを行うのみで、ドライバーと雇用関係にはなく、運行全体に責任を負っていない。そのため事故が起きた際、タクシー事業では会社に対応するのに対し、ライドシェアではドライバー個人で対応することになる。保険もタクシーは事業用の保険に加入義務が付されているのに対し、ライドシェアは、ドライバーが自家用車保険で対応する。運転免許に関しても、タクシー事業では二種免許（講習、試験あり）が必要とされ、運転前に車両の点検、整備、清潔保持など規制があるのに対し、ライドシェアは一種免許（普通免許）で特に点検・整備を行う義務はない。このようにライドシェアは、労務の観点からすると、問題が起きた際の責任の所在が不明確であり、不安定なビジネスという欠点を抱えている。したがって、日本での導入にあたっては、タクシー事業と競合するよりも、タクシー事業を前提としつつ、ライドシェアの利便性によって補完する方法が望ましいと考えられる。

次に、タクシーの現状についてみていきたい。日本のタクシー事業は、戦後1951年以降、道路運送法の下で、長らくの間①価格規制、②需給調整、そして③参入規制という3つの規制が行われ、一定の台数に収まるように調整されてきた(表4)。1997年より、規制緩和が始まり、それまでタクシー料金が同一地域同一運賃と定められていたものが、上限と下限を定めて事業者が選択可能とするゾーン運賃制へと移行した。2002年には、小泉政権の下でさらに規制緩和が行われ、①価格規制は上限額以下の運賃を自動認可する上限運賃とし、②需給調整機能の撤廃、そして③新規参入に際して免許制を撤廃し、一定の上限の下で自由に認める認可制とした。この規制緩和、特に参入規制が緩められたことでタクシーの供給過剰が生じ、タクシー業界より事業者の経営悪化やサービスの質の低下、運転手の賃金低下などの批判を受けた。そのため政府は、2009年にタクシー適正化法によって再度ゾーン運賃と需給調整の復活、そして特定地域において免許制を復活するなど再度規制を強化した。2014年には、特定地域において新規参入と増車を禁止し、強制的に供給過剰を抑えるようにしている。

表 4 日本のタクシー事業の歴史

		①価格規制	②需給調整	③参入規制	
規制の目的		・安定した事業経営の確立 ・サービス低下防止	・供給過剰の抑制 ・サービス低下防止	・運転手の安全性の向上 ・サービス低下防止	
規制の歴史	1951年-道路運送法	同一地域同一運賃 (同じ運賃地域内の初乗運賃を同一)	有	免許制	
	1997年-規制緩和	ゾーン運賃 (上限と下限を定め事業者が選択可能)	有	免許制	
	2002年-規制緩和	上限運賃 (上限額以下を自動認可)	無	認可制	
	2009年-再規制	ゾーン運賃	有	特定地域 免許制	それ以外 認可制
	2014年再規制強化	ゾーン運賃	有	特定地域 禁止	それ以外 認可制

出所:各種ホームページより作成

規制の影響もあり、タクシー台数は2009年以前と比べて緩やかに減少してきており、1989年から2016年の間に25万台から22.3万台と約10%減少した(図5)。また、都市圏別のタクシー台数は、2016年時点で東京圏が32%、大阪圏が18%、名古屋圏が6%、そして地方では44%と<sup>3</sup>、3大都市圏のみで日本全国の6割近くを占めるなど、大都市圏に集中している。

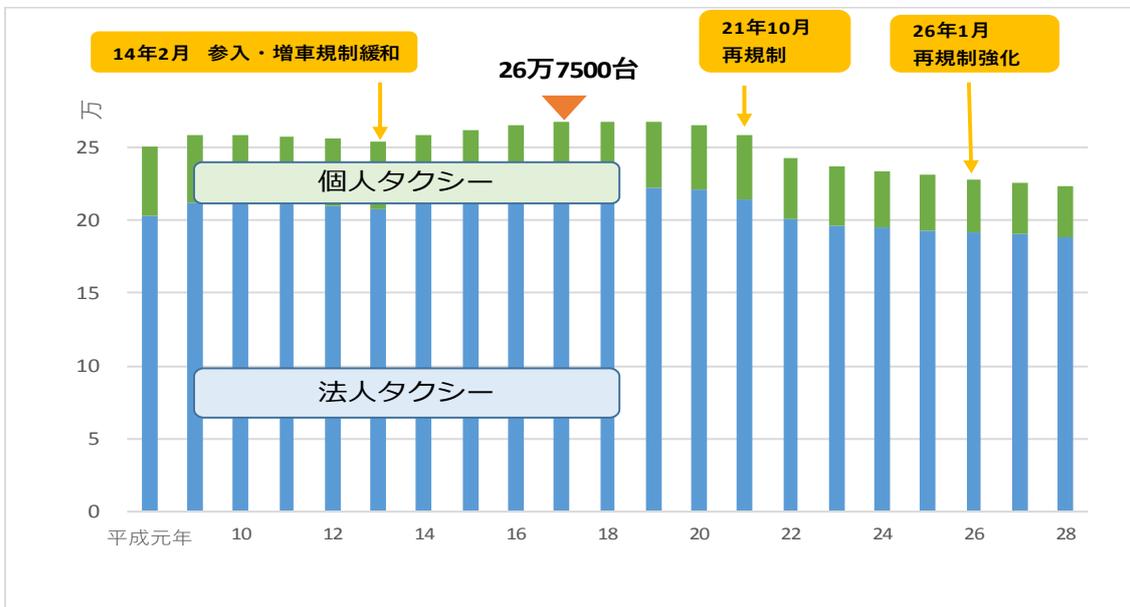


図 5 日本のタクシー台数の変移

出所:全国ハイヤー・タクシー連合会より作成

<sup>3</sup> 東京圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県。大阪圏：大阪府、兵庫県、京都府、奈良県。名古屋圏：愛知県、岐阜県、三重県

なお、先進国の大都市では、タクシーが供給過剰とならないように規制されている。ニューヨーク市は約1.3万台、ロンドン市は約2万台、パリ市は約5千台、フランクフルト市は約1,700台に収まるよう規制されてきた（東京都は約4.5万台）。しかし、ニューヨーク市とロンドン市では、近年ライドシェアの登録台数が急増したため、対応を迫られている。ニューヨーク市は、2015年の登録台数1万2,600台から、2018年には8万台に急増した。この供給量の急増による供給過剰によって、ドライバーの運賃収入の減少、空車走行の増加による交通渋滞など無視できない状態となったため、ニューヨーク市はUberに対し、1年間新規車両を許可しないこととした。ロンドン市では、登録台数が11万台に急増したため、政府に対し台数を制限するよう要求している。実際にアメリカのアナリストによれば、ライドシェアによって、都市の通行車両数が160%増加したという研究もある<sup>4</sup>。このようにタクシー台数を制限している大都市において、むやみに自家用車のライドシェアを認めることは、交通事故の増加やドライバーの賃金低下など社会的な混乱を招きかねないことが懸念される。

他方で、日本の地方の公共交通に目を向けると、その運営が厳しい状況に置かれている。国土交通省によれば、1990年から2016年の間に乗合バスの輸送人員は、29億人から14億人と半分に減少し、地域鉄道の輸送人員は、5.1億人から4.1億人へと1億人減少している。輸送人員の減少とともに、路線の廃止も相次いでいる。一般路線バスは、2010年から2015年までの6年間に約7,509kmの路線が完全に廃止された。地域鉄道は、2000年から2015年までの15年間に37路線・約754kmが廃止された。公共交通の衰退につれて、公共交通の空白地も増加している。最寄りのバスが500m圏外、鉄道1km圏外にある、公共交通空白地域の面積は、2018年現在、36,477km<sup>2</sup>（日本の可住地面積の30%）、空白地の人口は、735万人（日本の人口の5.8%）を占める<sup>5</sup>。こうした地方公共交通の衰退に伴って、地域鉄道事業者の黒字は全体のわずか26%、バス事業者の黒字は同35%にとどまり、事業者の赤字経営が進行している。

地方の公共交通が衰退するのに対し、自家用車の保有台数は、日本全体で、平成元年から平成29年までの間に、3千万台強から6千万台強へと約2倍に増加し、現在も増加を続けている。注目されるのは、1世帯当たりの保有台数が、都市部よりも地方の方が相対的に多い点である（図6）。特に東京、神奈川、大阪のような大都市は、0.4台～0.7台と非常に少ないのに対し、山形、富山、福井、佐賀のように1.5台を超える都市も存在し、他の全ての地方都市でも1世帯当たり1台以上自家用車を所有している。

このように自家用車は増大する一方で、日本国内では高齢化の進展に伴って、高齢ドライバーの数が急増している。国土交通省によれば、平成19年から平成29年の間に75歳以上

<sup>4</sup> Business Insider 「Uber and Lyft are creating more traffic and congestion instead of reducing it, according to a new report」参照

<sup>5</sup> 国土交通省「過疎地域における地域公共交通の現状と課題」参照

のドライバー数は、283万人から540万人へと1.9倍に増加し、80歳以上のドライバーは、98万人から221万人へと2.3倍に増加している。さらに国土交通省が行った現居住地の将来的な不安に関する意識調査によれば、「公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない」と回答している人の割合が、3大都市圏:11.7%、政令市・県庁所在地:23.7%に対し、5万人以上市町村:37.7%、5万人未満市町村:44.3%という地方で明らかに多い結果が出ている<sup>6</sup>。このようなことから、地方では、公共交通が脆弱な部分を自家用車でカバーしてきたが、将来のモビリティに対して不安を抱えている人が多い可能性が考えられる。

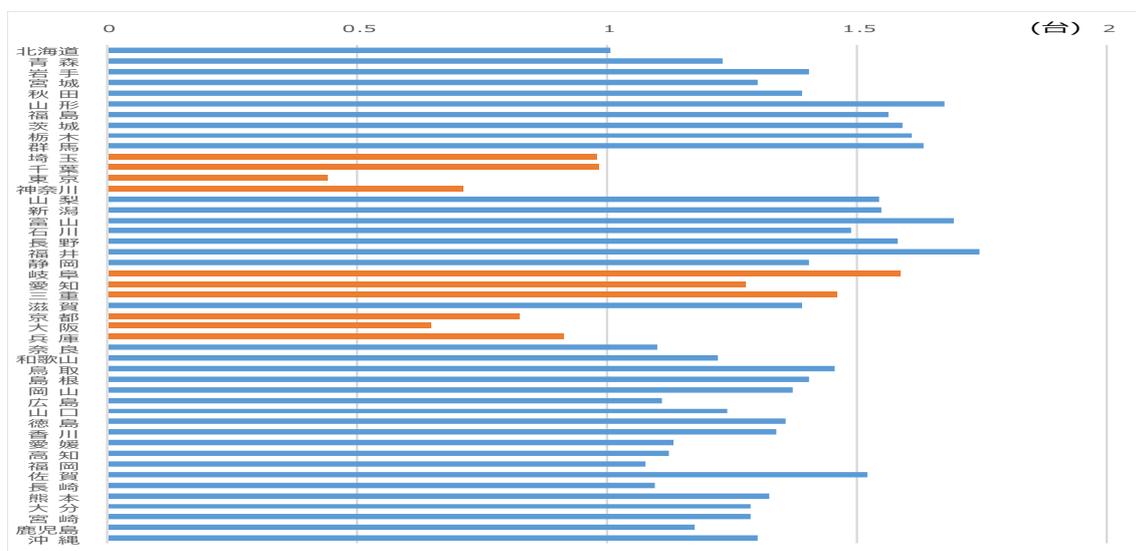


図 6 1世帯当たりの自家用乗用車の保有台数  
出所: (一財)自動車検査登録情報協会より作成

以上のことから、ライドシェアの導入にあたっては、各地域が抱える公共交通の状況によって、導入方法を検討することが望ましいと考えられる。地方では、タクシー、バス、鉄道の公共交通が脆弱となっている。また、自家用車の保有台数は多いものの、高齢ドライバーの数が増加し、将来のモビリティに不安を抱える人の割合が多い可能性が考えられる。このような状況下では、公共交通の代替手段として、ライドシェアが有効となる可能性が考えられる。すなわち、公共交通の空白地域やタクシー供給などが不足する地域において、ライドシェアを導入することで、高齢者や交通弱者の移動手段を確保する。さらには、訪日外国人をはじめとする観光客の運送需要にも対応できる。

他方、都市部、特に3大都市圏では、既にタクシー供給が充足していると思われ、かつ公共交通が発展しており、1世帯当たりの自家用車の台数は少ない。このような状況下で、安

<sup>6</sup> 国土交通省「公共交通政策の現状と課題」参照

易にライドシェアを認めるとニューヨーク市やロンドン市のように車両の供給過剰となり、交通渋滞の悪化やドライバーの待遇悪化など社会的な混乱につながりかねない。しかし、現在導入が始まりつつあるように、タクシーと連携、活用を進めることで、ライドシェアの利便性を活かすことができる。都市部の住民のモビリティを拡充させるだけでなく、訪日外国人をはじめとする観光客にとってもスムーズに移動が可能となる。

## おわりに

最後に、ライドシェア普及によるエネルギー消費との関係について触れておきたい。ライドシェアによるエネルギー消費の変動には、車両の走行距離が関係する。ニューヨーク市やロンドン市のようにライドシェア導入によって車両全体の走行距離が増加すれば増エネになり、走行距離が減少すれば省エネとなる。本文でも触れたように車両の供給過剰が生じ、空車走行の増加などにより全体として走行距離が増加すればエネルギー消費は増大すると考えられる。他方で、相乗り型のライドシェアにより、1台あたりの乗車人数の増加や車両台数の減少により全体の走行距離が減少すれば、省エネになる可能性がある。実際に、BPによる調査では、ライドシェアによって、2035年時点の石油需要がマイナス110万から180万バレル/日になるという推計も発表されている<sup>7</sup>。また、ライドシェアの車をEVや自動運転化すれば、エネルギー効率の向上やスムーズな運転によって省エネが促進される可能性がある。ライドシェアを含んだモビリティに関係する社会の構造変化とエネルギー需要との関係は、今後の技術革新等によって大きく左右され、その構造も複雑化することが想定される。そのため、当該分野での研究を一層深化させていく必要があると考えられる。

ライドシェアは、今後も発展し、利便性だけでなく、CO<sub>2</sub>削減の観点からも有効とイメージされる傾向にある。しかし、安易なライドシェアの普及は、かえって、エネルギー消費を増大させる可能性も存在する。そのため、エネルギー消費の影響を考える際には、冷静にライドシェアの普及方法を検討することが重要である。今後、ライドシェアを巡る議論がどのように展開していくのか、エネルギー消費の観点からも注目される。

(著：電力グループ 太田 充亮)

お問い合わせ：[report@tky.ieej.or.jp](mailto:report@tky.ieej.or.jp)

---

<sup>7</sup> BP「Energy Outlook2017 edition」参照

(参考文献)

- CB Insights 「The Global Unicorn Club」  
<https://www.cbinsights.com/research-unicorn-companies>
- 日本経済新聞 「時価総額上位ランキング」  
<https://www.nikkei.com/markets/ranking/page/?bd=caphigh>
- 三井住友銀行 「自動車シェアリングの動向」  
[https://www.smbc.co.jp/hojin/report/investigationlecture/resources/pdf/3\\_00\\_CRSD\\_Report039.pdf](https://www.smbc.co.jp/hojin/report/investigationlecture/resources/pdf/3_00_CRSD_Report039.pdf)
- 新経済連盟 「諸外国におけるライドシェアの法環境整備状況について」  
[https://jane.or.jp/upload/topic569/topic\\_1.pdf](https://jane.or.jp/upload/topic569/topic_1.pdf)
- 新経済連盟 「ライドシェア実現に向けて」
- <http://jane.or.jp/pdf/20161130rideshare.pdf> 国土交通政策研究所「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」  
<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk140.pdf>
- NIKKEI STYLE 「タクシー配車三つどもえ 五輪の先にライドシェア？」  
<https://style.nikkei.com/article/DGXMZO30091370S8A500C1X11001?channel=DF220420167262&page=2>
- 全国タクシー連合会 「TAXI TODAY in Japan 2018」  
[http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/Taxi\\_Today\\_2018.pdf](http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/Taxi_Today_2018.pdf)
- Business Insider 「Uber and Lyft are creating more traffic and congestion instead of reducing it, according to a new report」  
<https://www.businessinsider.com/uber-lyft-creating-traffic-cities-bruce-schaller-2018-7>
- 国土交通省 「過疎地域における地域公共交通の現状と課題」  
[http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000569916.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000569916.pdf)
- 国土交通省 「公共交通政策の現状と課題」  
[http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000578731.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000578731.pdf)
- 自動車検査登録情報協会 「わが国の自動車保有動向」  
<https://airia.or.jp/publish/statistics/trend.html>
- JOGMEC 「電気自動車 (EV) ・天然ガス自動車普及の課題、燃料需給への影響」  
[https://oilgas-info.jogmec.go.jp/info\\_reports/1004762/1007407.html](https://oilgas-info.jogmec.go.jp/info_reports/1004762/1007407.html)
- 日経新聞 「トヨタ・ソフトバンク、相乗り通勤シャトル実証試験」  
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO41696770V20C19A2000000/>