

最近話題のライドシェアについて

中所武司

最近、タクシー不足などに関連して、ライドシェアの話題が多くなっている。
当研究室のエンドユーザ主導開発技法の研究の対象アプリとして注目していたので、
ライドシェアに関する最近の記事3件について、紹介してコメントする。

なお、当研究室のエンドユーザ主導開発技法の研究との関連は、下記のエッセイで述べた。

・2024.3 「エンドユーザ主導開発とシェアリングエコノミー」

<http://www.1968start.com/M/essay/2403EUCrideSharing.pdf>

(注) 以下、「→★」部分は今回のコメント

■■ライドシェアの記事(1)

朝日(2024.3.19)

「ライドシェア先行、復興の足がかりに 新幹線延伸、観光需要に対応 石川・小松」

<https://digital.asahi.com/articles/DA3S15889853.html>

<要約>

- ・タクシー不足を受け、一般の人がタクシーのように客を運ぶ「ライドシェア」が、4月から解禁される大都市に先行して、地方の都市部や観光地で始まりつつある。
- ・能登半島地震からの復興や地域の足の確保に向け、石川県小松市では、2月末に、タクシーが不足する午後5時～午前0時に限り、ライドシェアを始めた。
国土交通省の認定講習を受けた一般の運転手が「白ナンバー」の自家用車で運転する。
- ・道路運送法で例外的に認められている「自家用有償旅客運送」制度の導入は、鉄道やバスの便が悪く、タクシーの配車も困難な「交通空白地」の過疎地などに限られ、NPOや自治体などが主体の、助け合いのような意味合いが強かった。

→★本制度は、下記の国土交通省の資料に詳しい。

運転者の要件や運行管理責任者の安全運転確認事項も記載されている。

・「自家用有償旅客運送ハンドブック」(平成30年4月、令和2年11月改定)

<https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>

- ・昨年末に規制が緩和され、タクシーが営業していない夜間や早朝、台数が少ない時間帯などであれば、街なかでも運行できるようになった。
タクシーの半額程度とされていた運賃の目安は「8割」に引き上げられた。
- ・導入に前向きな姿勢を示す首長が増え、44の自治体が検討中。

- ・ライドシェア導入には、自治体やタクシー会社、有識者による会議での合意が必要だが、国交省は、首長の判断で導入できるようにする規制緩和を検討している。
- ・4月からは大都市部などでもタクシーが不足する地域や時間帯に限り解禁される。自治体ではなく、タクシー会社が運行を管理し、事故時の責任を負う。

■■ライドシェアの記事（2）：（1）の記事の4日前の記事

朝日（2024.3.15）「ライドシェア、4区域から 東京など来月以降」

<https://digital.asahi.com/articles/DA3S15887352.html>

<要約>

- ・タクシー不足数確定に伴い、国土交通省は13日、4月から4区域で運行を認めると発表。4区域は、東京23区と武蔵野市、三鷹市；横浜市、川崎市など神奈川県4市；名古屋市など愛知県12市3郡；京都市など京都府8市4郡；
- ・国交省はタクシーの配車アプリのデータをもとに、区域ごとの不足数を調査。この不足数を上限に、ライドシェアに参入するタクシー会社ごとに運行台数を割り当てる。

→★タクシー会社は、割り当てられた台数分の、自家用車を有する運転手を確保する必要がある。

事故時の責任をタクシー会社が負うので、この採用方法が難しい。非正規雇用の運転手を雇うようなこと？

- ・割り当て台数は、曜日や時間帯で細かく分けられ、最多は、東京の土曜午前0～4時台の2540台。最少は名古屋の金曜午後4～7時台の90台。
- ・ライドシェア運行可能な曜日と時間の具体例：東京23区
月～金 午前7時台～10時台
金土 午後4時台～7時台
土 午前0時台～4時台
日 午前10時台～午後1時台
- ・大阪や札幌、福岡など大都市を優先してタクシーの不足数を調べている。他の区域も調査が終わり次第、順次認めていく。
- ・配車アプリが普及していない地域についても、ライドシェアが運行できる方策を検討する。

→★その前に、配車アプリが普及していない地域のタクシー不足数の測定方法が問題では？

■■ライドシェアの記事（3）：（2）の記事の半月前の記事

朝日（2024.2.29）「（あすを探る 経済・教育）移動の足守るライドシェア」

<https://digital.asahi.com/articles/DA3S15874794.html>

<要約>

- ・「移動難民」という言葉が聞かれるようになって久しい。タクシーやバスなど公共交通機関による移動ができない地域・時間帯が増えている。

→★記事（１）によれば、このような地域は自治体の判断でライドシェア導入が可能。

- ・筆者が参加する国の規制改革推進会議では、タクシーに対する規制緩和に加えて、一般ドライバーが自家用車で送迎を行う「ライドシェア」の検討が始まっている。
- ・日本では、食品配達で知られるウーバーイーツの親会社のウーバー・テクノロジーズは、米国ライドシェア市場の最大手だ。
- ・そのデータを用いた経済学の研究では、2015年に米国内で68億ドルの消費者余剰（支払ってもよいと考える価格と実際に支払った価格の差）を生み出したという。ライドシェアが経済厚生（人々の幸福度の総和）を高める効果は大きい。飲酒運転による死亡者の減少を示す研究もある。
- ・良いことばかりではない。ウーバーの登場によって渋滞が増加している。ライドシェアがタクシーから顧客を奪い、タクシー事業者の撤退が相次ぐこととなれば、かえって移動難民の問題に拍車をかけるかもしれない。

→★記事（２）によれば、タクシー不足数に基づいて認可の台数が決定され、タクシー会社による運営が前提のようなので、この問題はないのでは？

- ・ライドシェアの登場がタクシー運転手の賃金を引き下げたかどうかについては研究結果が割れているが、米国の主要都市におけるウーバー運転手の稼働率と生産性は、ともにタクシー運転手よりも高い。加えて、運転手が働く時間を時間単位で決められる柔軟性の高さは、運転手自身の収入を高めることに貢献している。

→★記事（１）によれば、タクシー会社が運行を管理するので、
タクシー運転手とウーバー運転手が客を奪い合うことは少ないのでは？
タクシー配車ができないときに、顧客の了解を得てウーバー運転手を手配するのは、
後者の方が高収入となれば、若いタクシー運転手がウーバー運転手になるかも。
タクシー会社の労務管理には限界があり、ウーバー運転手が過労になる危険性がある？

- ・アプリを用いて乗客と運転手をマッチさせる技術が、高い稼働率や生産性を実現したが、この技術の恩恵は、タクシー事業者にも及びえる。
- ・職業運転手の技術やサービス、心遣いに信頼を置く人は多いだろう。
しかし、地域や時間帯で偏在する需要に対して移動の足を供給できるライドシェアは、本来タクシーとは補完的な関係にある。タクシーとライドシェアが共存し、人々の移動の自由を守るためには、データや技術の活用こそ活路がある。

（本記事の執筆者は、大学教授で、専門は教育経済学）

→★全体的コメント：

民泊とライドシェアは、ほぼ同じ時期に国内への導入が検討され始めたと思うが、民泊は、旅館業界の懸念に対応する制約を付けながら、先に合法化されて導入された。ライドシェアは、白タクが非合法だったことで、制約付きの導入に時間がかかったが、国は、タクシー業界に配慮しつつも、利用者の利便性確保を重視するように見える。

以上