

2018年6月1日 全10頁

海外のライドシェアの現状と日本でのあり方

～ライドシェアに対する法規制の議論を急げ～

経済調査部
主任研究員 市川拓也

[要約]

- ライドシェアは世界中で拡大が見込まれ、イギリスの調査会社によるとライドシェア事業者の手数料収入は2017年の110億ドルから2022年には190億ドルへと増加を見込んでいる。仮に手数料率を20%とすると、市場規模は550億ドルから950億ドルに増加することになる。
- ライドシェアの普及により顧客を奪われるタクシー運転手からは、世界各地で反発があるが、各国政府、自治体の対応としてライドシェアの法整備等を進める動きもある。
- タクシー利用者が減少を続ける日本で、何の制限もなくライドシェアを解禁すれば、タクシー業界に与える影響は小さくないとみられる。しかし、ライドシェアはサービス提供者にとっては自家用車の有効活用であり、利用客にとっても利便性が高い。シェア事業者には自動運転時代に向けたデータ収集にも資する。厳格なルールの下で、別途、制度化することも一案である。

はじめに

日本のシェアリングエコノミーに関する法整備としては、住宅宿泊事業法として整備された民泊がある（2018年6月15日施行予定）。世界的に広がりを見せるもう一つのシェアリングエコノミーの雄、ライドシェアについては、日本ではいまだ本格的な議論の俎上に載せられていない。自家用車でタクシー運転手でもない者が旅客運送サービスをするのは「白タク行為」として固く禁じられており、国民も同様の理解をしているためとみられる。確かに、普通自動車第二種免許を持たない者の有償運送では安全面での懸念は残り、タクシー業界の秩序を乱す恐れもある。

しかし、シェアリングエコノミーの健全な発展の一つとして考えれば、日本でも対応の仕方を検討する価値はある。訪日観光客向けの違反行為では逮捕者も出ている中で、ライドシェアを法的に規制するための議論もないというのは不健全に思える。以下では、海外のライドシェアの現状を踏まえて、今後の日本でのあり方を考えてみたい。

1. ライドシェアとカーシェア

(1) 概念整理

ライドシェア及び関連の用語については、さまざまな概念と用語が入り交じって用いられているため、まずは概念整理をしてみたい。図表1はライドシェアとカーシェアにかかる概念を整理したものである。ライドシェアが自家用車を用いたサービスであるのに対し、カーシェアは自家用車の賃貸という形態を取る。したがって、移動するためには、ライドシェアの利用者は運転しないが、カーシェアの利用者は自ら運転を行う必要がある。

ライドシェアについては収入を得るために利用者を乗せる有償のものと、運転予定のある者と同行してガソリン代等の一定のコストを負担するものとして大きく2タイプに分かれる¹。運転にかかるコストをシェアする「相乗り」タイプのライドシェアもあるが、日本で「白タク」との関係から問題視されるのは「報酬目的のライドシェア」である²。

カーシェアである「C to C（個人間）型のカーシェア」は、個人が使用していない自動車の有効活用であり、シェアリングエコノミーの典型的なしくみを備えているといえる。これに対して、「B to C（企業から個人）型のカーシェア」は、企業が貸与する自家用車を顧客間でシェアするにすぎず、企業対顧客のレンタカー型のしくみである。

以上は筆者なりの整理であり、他の分類方法もあろうが、本稿ではこの概念の下で前者のライドシェアについて見ていくこととする。

図表1 ライドシェア、カーシェアの概念整理

	ライドシェア		カーシェア	
	報酬目的のライドシェア	相乗り	C to C型カーシェア	B to C型カーシェア
シェアの形態	運転手が自家用車を用いて提供する旅客運送サービスを他者が利用	運転者の移動にかかるコスト(ガソリン代等)を利用者とシェア	保有者が提供する自家用車を他者が利用	法人がビジネスとして保有する自家用車を利用者間でシェア
運転する者	サービス提供者	もともと運転を予定していた者	利用者	利用者

(注) 報酬目的のライドシェアにはハイヤーを用いたものなどもあるが、本旨に沿って自家用車を営業車両の運転資格のない者が運転するケースで比較している。

(出所) 大和総研作成

¹ 利用者の意思で有償タクシーを「相乗り」というシェアの形もあるが、本稿では例外的な位置づけにとどめることとする。

² 米国では複数の通勤者を一台の自動車で送る「カープール」が発達していたこともあり、“rideshare”といえば「相乗り」を指すのが普通であろう。

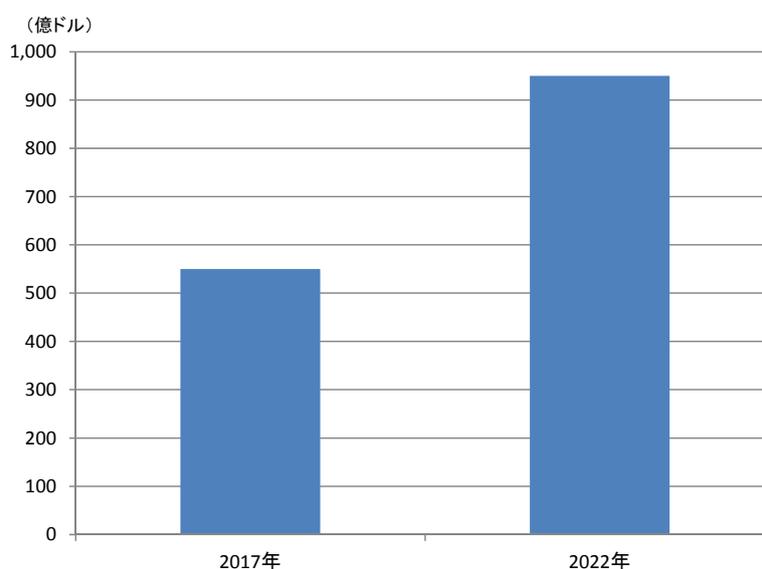
2. 世界のライドシェアの現状

(1) 拡大するライドシェア

ハイヤーにみられる配車については古くから存在してきたが、報酬目的のライドシェアはインターネットを介して配車が短時間のうちに行われることで、あたかも「流し」のタクシーのように活用される点に特徴がある。海外のタクシーといえ地域によっては安全面での問題があったが、ライドシェアでは利用者が運転手を評価するしくみにより運転手の質が担保される。加えてクレジットカード決済で明瞭かつ安全に会計がなされるため、例外はあるが安全かつ利便性が高いと評することができる。ライドシェアの事業者（シェア事業者＝プラットフォーム）は個人の運転手と利用者のマッチングを行い、そのうちから一定の手数料を取るとというのが一般的なビジネスモデルである。

インターネットマッチングのライドシェア事業を行う代表的な企業であるUber Technologiesがアメリカで設立されたのは2009年である。いまだ10年間も経過していないが、この間、ライドシェアは急速に世界中で拡大した。利便性の高さから今後も拡大が続くことが見込まれる。イギリスの調査会社によるとライドシェア事業者の手数料収入は2017年の110億ドルから2022年には190億ドルへと増加を見込んでいる。仮に手数料率を20%³として逆算すれば、市場規模は550億ドルから950億ドルに増加することになる（図表2）（日本円換算では、1ドル=110円とした場合、約6兆円から約10兆円にまで増加）。

図表2 ライドシェアの市場規模推計



(出所) Juniper Research “UBER, LYFT, & OTHER RIDE SHARING SERVICES TO SEE DRIVER NUMBERS DOUBLE, REACHING 8.6 MILLION BY 2022” (25th September 2017) より大和総研作成

³ 新経済連盟が経済産業大臣、国土交通大臣、IT政策担当大臣、経済再生担当大臣、規制改革担当大臣に提出した「ライドシェア実現に向けて」(2016年11月30日)に「通常20%程度の手数料を収受」とあり、市場規模を求めている。筆者としても手数料率は20%程度の水準が適当と考え、20%で算出した。

Uber Technologies のライドシェアについては既に触れたが、アメリカは Lyft や Juno などがひしめく競争の激しい地域である。中国では Uber と市場争いを繰り広げた末、中国での同事業を買収した滴滴出行（ディディチューション）がある。アリババとテンセント、百度（バイドゥ）が出資する同社は、同国のライドシェアでは圧倒的な存在である。

このほか、東南アジアでは Grab、インドでは Ola、ブラジルでは 99、ロシアの Yandex や Wheely、イスラエルでは Gett といったところも頭角を現している。2006 年から続くフランスの BlaBlaCar のようなコストシェア型のライドシェアを提供するところもある。

もともと各地の運転手を利用者とマッチングする事業であるため、地元の企業が行う必然性がない。現に Uber は 78 の国・地域、600 以上の都市で利用可能であり⁴、地元のライドシェア事業者とは競争も生じている。

（２）各国のライドシェアへの対応

新たな勢力である報酬目的のライドシェア（以下、ライドシェア）の拡大は既存タクシー関係者との軋轢の拡大を世界各地で引き起こしており、そのため法令上の判断も求められる。図表 3 はライドシェアのアメリカ、イギリス、フランス、ドイツ、中国、韓国の対応状況の比較である。「規制の内容」からすると、禁止していないのがアメリカと中国であり、他の 4 か国では禁止となっている。ただし、禁止というのは既存の法令に当てはまらない場合に禁止ということであり、法令に沿った場合であれば事業を行うことは可能である。

イギリスの「備考」欄にあるように、ロンドン交通局は「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」であるから、プライベートハイヤーでないライドシェアは禁止されるが、プライベートハイヤーの要件を整えた場合は認められるということになる。この辺りの考え方を理解すべく、個別にカリフォルニア州と、パリ、ロンドンについて言及しておこう。

まず、カリフォルニア州ではタクシーのほかに、リムジン（＝ハイヤー）の区分があるが、別途、ライドシェア用に TNC（Transportation Network Company）が新設されている。TNC とは「オンライン上のアプリやプラットフォームを用いて乗客と自家用車のドライバーを結び付け、有償の事前予約による運送サービスを手配する、企業、パートナーシップ、個人事業主、その他のあらゆる形態の組織」⁵である。

Uber technologies は当初、リムジンの資格を有する運転手によるサービスを展開していた。リムジンの資格を有しないライドシェア事業 “UberX” を発表したのは 2012 年 7 月であり⁶、同

⁴ Uber Technologies ウェブサイト「Uber の 2017 年ランキング・統計情報を発表！」（2017 年 12 月 27 日）
URL: <https://www.uber.com/ja-JP/blog/year-with-uber-japan/>

⁵ 国土交通省 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」（2017 年 7 月）（出典元：カリフォルニア州公益事業委員会 Decision 13-09-045）

⁶ Alexia Tsotsis “Uber Opens Up Platform To Non-Limo Vehicles with “Uber X,” Service Will Be 35% Less Expensive” (Jul 2, 2012, TechCrunch)

年 8 月にはリムジンを管轄する州公益事業委員会から営業停止を命じられている。しかし、2013 年 9 月には従来の区分とは別に、ライドシェア事業者向けの TNC というカテゴリーが新設されたという経緯がある。

図表 3 各国（米、英、仏、独、中、韓）の自家用車ライドシェアの制度整備状況

国名 人口(万人)/GDP(百万US\$)	規制の内容	利用可能地域	備考
アメリカ 人口: 32,142 GDP: 17,946,996	<ul style="list-style-type: none"> シェア事業者: 保険加入等、一定の条件による許可制であるが、条件は自治体によって異なる。 ドライバー: 運転経験等、一定の条件があるが、条件は自治体によって異なる 	カリフォルニア州をはじめとする複数の州	カリフォルニア州においては、13年9月にUber等の自家用車ライドシェアのマッチングを行う事業者に許可制を導入。他の州においても制度化が進められている。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、カリフォルニア州の運転免許の保有、1年以上の運転経験、保険加入等が条件となっている。各自治体ごとの具体的な規制内容については不明。
イギリス 人口: 6,514 GDP: 2,848,755	禁止	なし	ロンドン交通局は、16年6月からプライベートハイヤーをマッチングする企業に対する規制を施行。これに基づき、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。ロンドン以外の状況については不明。
フランス 人口: 6,681 GDP: 2,421,682	禁止	なし	パリでは、法律に基づきVTC(運転手付き観光車両)の免許を有する運転者を用いたサービスが提供されているが、許可を受けていない自家用車ライドシェアは違法とされている。フランス憲法裁判所は、15年9月、自家用車ライドシェアを禁じる法律を違憲とするUberの訴えを棄却した。15年7月にはUber社の幹部2人が逮捕・起訴された。パリ以外の状況については不明。
ドイツ 人口: 8,141 GDP: 3,355,772	禁止	なし	15年1月、連邦憲法裁判所は、自家用車ライドシェアの禁止処分を違法とするUberの訴えを却下。15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、ドイツ全土に適用された。
中国 人口: 137,122 GDP: 10,866,444	<ul style="list-style-type: none"> シェア事業者: 企業法人資格の保有等、一定の条件による許可制。作業時間やサービス頻度等の特徴に応じて、運転者と労働契約の締結義務。運送請負人としての責任を負う。 ドライバー: 運転歴等、一定の条件による許可制。 	制度的には全国で可能であるが、実際にサービスが提供されている地域は不明	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(16年11月施行)。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。
韓国 人口: 5,062 GDP: 1,377,873	禁止	なし	旅客自動車運送事業法により、タクシーの営業資格を持たない一般人が運転するライドシェアは違法とされており、国土交通部がソウル市に対し、UberXを旅客自動車運送事業法違反で取締るよう指示。ソウル市警察は、UberKoreaの支社長、同社に協力。UberXは15年3月に撤退。

(注) 自家用車ライドシェアとは、自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、当該運転者と乗客とをスマートフォンのアプリケーション等を通じて仲介するもの。

(出所) 内閣官房 I T 総合戦略室「未来投資会議 構造改革徹底推進会合第 4 回 説明資料」(未来投資会議構造改革徹底推進会合「第 4 次産業革命 (Society5.0)・イノベーション」会合 (第 4 次産業革命) (第 4 回) (平成 29 年 2 月 6 日)、資料 2) P. 2 (出典元: 同会合第 3 回 (平成 28 年 12 月 15 日) 参考資料 6)

フランスのパリではタクシー以外にハイヤーの制度である VTC (Voitures de Tourisme avec Chauffeur) があり、この範囲以外は禁止となっている。当初、Uber Technologies はこの VTC 制度に則って展開していたが、2014 年 2 月から“UberPOP” (アメリカでの“UberX”に当たるハイヤー資格のないものの自家用車による営業) を導入した。これに対し、タクシー運転手は抗議運動に打って出ており、中でも 2015 年 6 月 25 日にフランスで起きたタクシー運転手らによる抗議運動では約 2,800 人が参加し、30 か所以上の道路を封鎖し、車に放火する事件まで生じ

URL: <https://techcrunch.com/2012/07/01/uber-opens-up-platform-to-non-limo-vehicles-with-uber-x-service-will-be-35-less-expensive/>

ている。

違法性を指摘されてきた“UberPOP”は翌月から停止となり、図表3にあるように同年9月には自家用ライドシェア禁止が違憲であるとするUberの訴えは棄却されている。さらに2016年6月にはパリ刑事裁判所にて、Uberとその幹部が違法営業で有罪判決を受けている。このような過程を経て、“UberPOP”によるライドシェアは禁止となっている。ただし、VTC資格を有した運転手によるハイヤーのアプリ配車サービスは行うことができる。

イギリスでもハイヤー向けのPHV (Private Hire Vehicle) 制度があり、この範囲内以外は禁止である。Uber Technologiesは2012年6月からPHV制度の下で“UberX” (アメリカの“UberX”とは異なる) の営業を行っている。有資格者による運転であり、パリの“UberPOP”のケースとは異なるが、タクシー (ブラックキャブ) 運転手はPHV (ミニキャブ) を活用して勢力を拡大するUberに対して抗議運動を起こしている。過激さの程度は異なるが、この点ではパリと変わらない。

ただし、2015年10月にロンドンの高等法院はUberの配車アプリはタクシーだけに使用が許される料金メーターに当たらず、合法との判決を下しているほか、図表3にあるようにロンドンではライドシェア向けの条例改正を行っている。したがって、ロンドンでPHV無資格者のライドシェアは禁止であるが、PHVとしての要件を整えれば、アプリを通じたライドシェアのサービスは制度上、行うことができる⁷。

新設カテゴリーを設けるのか、既存のカテゴリー以外を禁止とするのか、既存のカテゴリーの中でライドシェア対応の規制を設けるのか、この辺りに温度差がみられる。しかし、いずれにせよライドシェアの存在が増す中で、当局による対応が行われてきた様子がわかる。

3. ライドシェアをめぐる日本の現状

(1) 日本におけるタクシー利用者数の減少

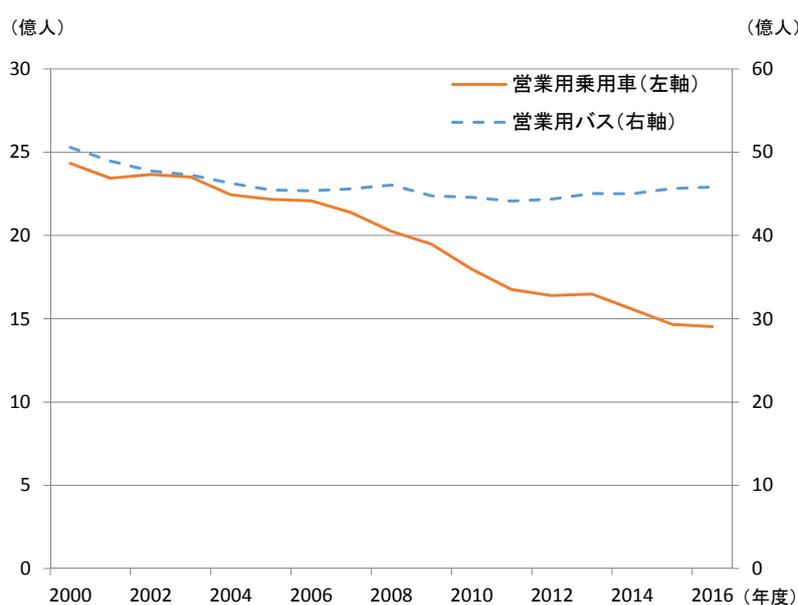
海外でライドシェアの普及に際して問題視される点は、タクシー利用者を奪ってしまう点にある。多額の費用をかけて免許を取得したタクシー運転手が、免許を有しない運転手に利用者を奪われる状況を看過できないのも無理はない。ただし、タクシーが過剰な場合に影響が大きいのであって、不足している場合は需給バランスが健全なところまでは容認できる余地は論理的にはあろう。フランスでVTCを導入したのはタクシー不足への対応であった。

さて日本のタクシー市場はどうであろうか。図表4はバスとタクシーの輸送人員について2000年度以降の推移を見たものである。バスの輸送人員は2000年度の約51億人から2016年度に約46億人へと9%程度の減少にとどまっているのに対し、タクシーは同期間に約24億人から約15億人へと約40%もの大幅な減少となっている。

⁷ Uberは2017年9月30日を期限としたロンドンでの営業許可の更新ができていない。

2002年の道路運送法改正でタクシー事業の規制緩和がなされて以降、供給過剰に対していかに実効性を伴った形で対応するかが課題となってきた。輸送人員の減少の一部は減車による影響もあるが、供給過剰の状態が続いてきたことは事実である。仮に2020年の東京オリンピック・パラリンピックに伴う訪日観光客増加による需要増が一時的に期待できたとしても、日本全体として人口が減少する中で利用者の減少は続くものとみられる。こうした状況にあって、何の制限もなくライドシェアを認めれば、タクシー事業者へのダメージが小さくないことは明らかである。

図表4 輸送人員の推移



(注) 2010年10月より、調査方法及び集計方法を変更したため、2010年9月以前の統計数値の公表値とは時系列上の連続性が担保されない。2010年度の数値は、接続係数により2010年4月から9月までの旧統計数値を遡及改訂のうえ算出している。2010年度、2011年度の乗用車の値は北海道運輸局及び東北運輸局を含まない数値を基に算出された参考値。

(出所) 国土交通省「自動車輸送統計年報」より大和総研作成

(2) 自家用車を用いた「合法」の有償ライドシェアはなし

日本でライドシェア導入へ向けた取り組みがなかったわけではない。2015年2月に福岡県福岡市で「みんなのUber」というタクシー免許のない自家用車を用いた、Uberによるライドシェアの実験が試みられている。利用者については無償であったものの、Uber側からライドシェア運転手に報酬が支払われたことから、国土交通省が「白タク」の可能性が高いと判断し実験の停止を求めた経緯がある。その後、実験はいったん終了したが、再開の気配はない。

Uberの取り組みとしては、京都府京丹後市で行われている「ささえ合い交通」がある。2016年5月26日から始められたサービスで、アプリを用いたオンデマンドの有償配車サービスである。ただし、「公共交通空白地有償運送」として道路運送法(第78条第2号)に則ったものであるため、誰もが自由に自家用車を用いて事業を行えるものではない。しかも、「公共交通空白

地」以外からは乗ることができないことから、地域外に出てしまえば同サービスで戻れないという不便さがあり、ライドシェアの利便性の高さを活かせていない⁸。

なお、nottecoによる中長距離相乗りサービスが行われているが、実費の割り勘であることから前述の通り、ライドシェアではあるものの報酬を目的としたライドシェアではない⁹。

このように、日本では報酬を目的としたライドシェアは「合法」では行われていないが、違法では行われている。既に2017年に「白タク」容疑で中国人逮捕者が相次いで出ているが、2018年に入ってからもなお逮捕者が出続けている状況にある¹⁰。さらに2018年3月には配車アプリ「皇包車」の関連会社の前代表が道路運送法違反（名義貸し）の容疑で逮捕されている。運転手、利用者ともに外国人であり、シェア事業者が海外の場合、日本が舞台であっても接する機会があまりないため、動向がわかりづらい。こうした訪日観光客向けの違法ライドシェアは水面下で拡大しているものとみられる。

（3）既存タクシーはアプリ活用でライドシェアを代用しきれるのか

日本でライドシェアの検討が進まない状況にあって、国内タクシー事業者も手をこまねいていたわけではない。着々とアプリを活用した配車サービスを進めている。中でもJapanTaxiの運営するアプリ「全国タクシー」は、タクシー事業者数772、タクシー合計台数55,795で対応する大規模なものである¹¹。タクシー事業は道路運送法上の一般旅客自動車運送事業として許可が必要であり、運転には道路交通法の第二種免許が必要である。タクシー乗車はこれらをクリアしていることを意味することから、仮にライドシェアのような利便性が実現できるのならば、利用者の享受するメリットは大きい。

しかし、ライドシェアがなぜアプリを通じて短時間のうちに配車ができるのかを考えれば、おのずと限界があることがわかる。国によって多少事情は異なるが、ライドシェアは基本的にサイドビジネスを含め自家用車等を用いて多数の者がサービスするからこそ機能するモデルといえる。台数の制限などで何らかの規制を加えることで成り立っているタクシーだけでライドシェアのような利便性を実現することは難しく、特に海外で需要の高い深夜にタクシーで高い利便性を期待することは困難であろう。

そもそも人手不足の時代にあってタクシー運転手の確保は難しく、今後はさらに困難になることが予想される。タクシーは不可欠な交通インフラであり、運転手の安定雇用も地域社会にとって重要であるが、ライドシェアの運転手を現状のタクシーのみでカバーすることは、立派

⁸ Uber Technologies ウェブサイト「NPO法人 気張る！ふるさと丹後町が京都府京丹後市で運行する『ささえ合い交通』が1周年を迎えました」（2017年5月26日）

URL:<https://www.uber.com/ja-JP/newsroom/kyotango-lyr-anniversary/>

⁹ notteco では現状、マッチング手数料を受け取っていない。

¹⁰ 産経WEST ウェブサイト（2018年3月20日16:33）

URL:<https://www.sankei.com/west/news/180320/wst1803200075-n1.html>

¹¹ JapanTaxi ウェブサイト（2018年5月31日16:00閲覧時点）

URL:<https://japantaxi.jp/partners/>

なチャレンジではあるが、かなりハードルが高いように映る。

4. 日本におけるライドシェア規制の検討

(1) なぜライドシェアか

シェアリングエコノミーの本質は、遊休資産の有効活用であり、使っていないモノやスキルをインターネット経由で利用者とのマッチングを行う点にある。報酬を目的としたライドシェアも自家用車の所有者が自ら使用していない時間に他人を運送することで対価を得る点で有効活用である。多くの自家用車が使われずに駐車場で待機している状態にあって、有効活用ができれば提供者にとっては収入面でのメリットを期待できる。利用者としてもタクシー乗り場で行列を作るようなことなく、短時間の配車が提供されるようになれば利便性は高い。この循環の中で、新たな乗車需要が創出されることも期待できる。特にライドシェアに慣れた訪日外国人には利便性が高いであろう。

ライドシェアはシェア事業者側に手数料収入以外のメリットも生じる。世界中で競争が繰り広げられている自動運転車の開発データの蓄積にも役立つためである。運転手が不要な自動運転の時代が来れば、タクシー事業は自動運転車を保有するだけになるが、その時が来るまでにライドシェアを通じて、利用客の需要する場所や時間、ルートなどのデータをいかに多く蓄積しておけるかは重要なファクターであるとみられる。プラットフォームの世界では勝者総取りになる傾向が強い中で、日本がライドシェア対応でこれ以上、海外から後れを取れば、この分野で競争が成り立たなくなる恐れがある。さらには、ライドシェアのデータ不足から国内自動車産業における自動運転車の開発にも大きな影響があるとみられる。

(2) ライドシェアを規制するカテゴリーの新設

ライドシェアに関する重要性は上記の通りであるが、日本でのライドシェア規制を検討するにあたって海外での経験を考慮する必要がある。まず、既存のタクシー関係者との摩擦が生じるのは必至であり、摩擦が起こる中で報酬目的のライドシェアへの規制と向き合っていることから、日本でも当然のことながら無条件で自家用車を用いたライドシェアを認めるようなことはしてはならない。ただでさえ、タクシー離れが起こっている中で、無資格の運転手が自家用車で運送すれば、タクシー業界への影響が大きく出ることが予想される。

条例改正をしたロンドンでは、PHVのライドシェアが移民運転手の受け皿となっている点が問題を複雑化させている点はあるものの、いまだにライドシェアをめぐる問題はくすぶり続けている。フランスのように禁止とするのも手ではあるが、タクシーとは別のVTC制度がある点で状況は異なる。日本の場合、タクシーもハイヤーも同一制度の下にあり、ともに第二種免許が必要な制度であるため、現状のハイヤーでライドシェアに対応するというのはそもそも現実的ではない。したがって、既存のタクシー・ハイヤー事業者等に十分配慮しつつも、従来と別の

制度を新設した前述のカリフォルニア州の TNC 制度のように、既存の法制度以外に新たなカテゴリーを設けることで対応する方がよいのではなかろうか。

その場合、新資格については、副業の運転手が取得できるよう第二種免許とは違うものにするのも一案と考える。その一方で、当該資格者はタクシー等第二種免許が必要な旅客運送については不可とする必要がある。

(3) ライドシェア規制のためのルール作り

新資格によるライドシェアは、営業車ではなく自家用車を用いる以上、運転手は専門にならない工夫も必要である。民泊において営業場所が「旅館等」でなく「住宅」であることを認めるべく日数上限が 180 日となっているように、日数制限等の規制を行うことで「営業車」ではなく「自家用車」であることを認めるような規制も考えられる。こうしたライドシェア法制が整えば、交通手段の限られる地域でも報酬をインセンティブとすることで交通インフラとして機能できる。ライドシェア専用の保険商品も期待できることから、訪日観光客を含めた利用者の安全・安心も高まるであろう。

上記のカテゴリー新設と規制の案はライドシェアをめぐる筆者の一案である。新経済連盟（代表理事は楽天株式会社の三木谷代表取締役会長兼社長）が『ライドシェア新法』の提案（2018 年 5 月 8 日）を出しているが、実際に政府に検討の場が設けられれば、筆者の案を凌ぐ良案も出てくるに違いない。世界中でモビリティ・サービスの競争が行われている中で、日本だけが出遅れるわけにはいかない。外国人による違法タクシーが現実のものとなってきている今こそ、明確なルール作りを急がねばならない。

【参考文献】

- ・国土交通省 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」（2017 年 7 月）
- ・独立行政法人労働政策研究・研修機構「ライドシェアがタクシー・ハイヤーに与えた影響—Uber の参入と政府の対応」（2016 年 3 月）
- ・瓦林康人「議員立法で成立した改正タクシー特措法等の概要について」（『運輸政策研究』Vol. 17 No. 2 2014 Summer）
- ・松野由希「カリフォルニアにおけるスマホアプリを活用したタクシー類似サービスに対する規制の動向」（一般財団法人交通経済研究所『運輸と経済』第 74 巻 第 5 号（2014 年 5 月号））
- ・Brett Snider, “Lyft and Sidecar Legal in California Under New Regulations,” FindLaw, September 20, 2013, 10:56 AM
- ・Elaine Ding “REGULATING RIDE-SHARING: IMPLICATIONS FROM CALIFORNIA’S DECISION,” AMERICAN UNIVERSITY BUSINESS LAW REVIEW, October 25, 2013
- ・各種ウェブサイト