

内外交差点

# ライドシェアとタクシーの進むべき方向性 まずは2種免許制度の改革を

貞包 健一氏 (ほほえみグループ代表取締役) 第2/12回

諸外国での代表的なライドシェアアプリとしてのUber、Lyft、DiDi、Grabなどは、2009年から2012年の間に創業され、シェアリング時代の波に乗り新たなサービスを作り出したと言ってもいいでしょう。旧来のタクシー事業市場が減少していく中、アメリカの多くの都市で指数関数的にこのサービスが伸びていきました。例えば、2015年10～12月期には、Uberを出張中の移動経費に使う人の割合が、タクシーやレンタカーを上回ったという。また、ニューヨークでは、2017年にUberの乗車回数がイエローキャブを上回ったというニュースもありました。

では何故、この新たなライドシェアサービスが多くの市民に受け入れられたのでしょうか？あるいは、サービスを提供するドライバーが急速に増えていった訳は？その理由が何とか知りたくて、7年ほど前にいろんな論文を集めて調べてみました。

## ①どんな人がドライバーになり、

### どんな魅力があって増えたのか？

Uberのドライバーは、タクシーに比べて平均年齢が若く、女性比率も高く、学齢も高いという調査結果が出ています。総じてタクシー以外の一般労働者の構成に近いのです。週の労働時間は、15時間未満が半数を超え、短時間労働者が主体であるということです。時間当たりの収入は、都市によってはタクシーよりも多い事例も見られます。

Uberのドライバーになった理由は、自由な働き方51%、収入を得るため19%、上司がいない19%、人との出会い11%であり、好きな時間に働けることに魅力があるようです。このことは、2024年4月11日規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキンググループでの川邊（健太郎）委員提出の資料でも柔軟な勤務時間が上位を占めていることと一致します。

## ②生産性の比較

時間実車率の比較では、San Franciscoの場合、タクシーが38.4%に対して、Uber

が54.9%と生産性において優位にあることがわかります。その理由として、アプリによるマッチング技術、車両占有率の高さ、ダイナミックプライシングなどが挙げられています。

## ③利用者にライドシェアが選ばれた理由

ライドシェアの顧客層は、比較的高学歴な若い人で、ライドシェアを選択した理由としては、待ち時間がタクシーよりも短いことや、支払いが簡単なこと、呼ぶのが簡単なこと——等が挙げられています。

以上が、論文からの引用ですが、日本のタクシーがこれらの良いところ取りをしたらいいのではないかというのが私の主張です。タクシー業界が諸外国並みのライドシェアに反対する理由は、主に安全性（交通事故や車内のハラスメントを含む）です。しかし、ライドシェアサービスが否定されるだけの事件や事故が起こってはいないという事実を受け止めなければなりません。我々タクシー業界が訴えていくべきは、まずは2種免許制度の改革です。いたずらに時間とお金がかかる今の教習制度ではなく、数年の更新制で安全運転を確認できるような効果のある仕組みが必要だと考えています。4月26日から始まった警察庁の2種免許に関するパブリックコメントにも声を上げていくべきです。次に、ライドシェアを見習った柔軟な働き方を取り入れ、配車アプリを有効に使って生産性を高める取組みをしなければなりません。



令和6年4月  
警察庁

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等に対する意見の募集について

警察庁では、  
○ 自動車の運転に必要な技能についての運転免許試験等の見直し  
○ 新設自動車教習所における自動車教習の場における技術の習得及び検定の見直し  
○ 中型自動車第二種免許に係る運転免許試験において使用する自動車の要件等の見直し  
等を含む「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等について検討しています。

その内容は別紙1及び別紙2のとおりです。これについて御意見のある方は、氏名（法人又は団体の場合は、その名称及び代表者の氏名）及び連絡先（住所、電話番号又は電子メールアドレス等）を記載の上、日本郵政にて意見を提出してください。氏名及び連絡先の記載は任意です。

意見提出先及び意見提出期間は、次のとおりです。

意見提出先	電子政府の総合窓口（e-Gov） パブリックコメント意見提出フォーム 電子メール (mailto:komment@maff.go.jp) インターネット ※ 電子メールで提出される際は、件名に「パブリックコメント」と必ず記載ください。 ※ 電子メールで提出された場合、情報セキュリティの観点から内容が公開されているため、当該電子メールが列挙しないお詫言がありますので、備考欄へのパブリックコメント意見提出フォームからの提出をご検討ください。
郵便	〒100-8904 東京都千代田区霞が関2-1-2 警察庁交通局運転免許課法務係 パブリックコメント係
意見提出期間	令和6年4月19日（金）から 令和6年5月18日（土）までの間（必着）

- Jonathan Hall, Alan Krueger (2015) An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the US.
- Case Study Brown University (2016) An Analysis of the Entrepreneurial Aspects of Uber's Driver-Partner Platform.
- Judd Cramer etc. (2016) Disruptive Change In The Taxi Business : The Case of Uber
- University of California Transportation Center Working Paper(2014) App-Based, On-Demand Ride Services :Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco