■日本版ライドシェア、全面解禁見送り

「タクシー補完」制度に限界

大都市8割減、浸透せず

日本版ライドシェアが低調だ。タクシー不足解消の手段として導入され、米ウーバーテクノロジーズなどが運行する海外の仕組みと似て非なる制度となったことが大きい。国の規制改革推進会議は今夏も全面解禁を見送った。大都市では風前のともしびだ。

「現行制度ではコストに対する売り上げが見合わない」。日本版ライドシェアに力を入れてきた日本交通グループ関西（大阪市）の金田隆司社長は不満を述べる。

不足感弱まる

同グループは大阪で日本版ライドシェアに取り組む最大規模の事業者だ。計30台の運行が認められているが、6月上旬の1日あたりの稼働は10～15台のみ。タクシー供給が十分なため配分台数を使い切れていない。

金田氏は大型イベント開催などで一時的に増える交通需要を補えればと期待したが、平常時を含めると「事業として成り立たない」と語る。

国は一般ドライバーによる有償送迎を2024年に条件付きで解禁した。国土交通省が需給バランスを踏まえて運行日時や台数を設定する。タクシーの補完を目的とし、多くの制約がある。

国はタクシー補完の仕組みが有効に機能していると説明する。導入地域は25年9月時点で全国140カ所超に広がり、運行許可を得たのは同107事業者だ。

普及が進んだように見える。確かに人口減が進む地方では運転手の確保策として一定のニーズがある。だが、大都市でみると26年度以降は縮小し、日本版ライドシェアを見つけられなくなる可能性がある。

国交省は26年度以降の必要台数を、東京や大阪など大都市12地域では解禁時（計1万4310台）に比べて86%減の計2000台と算出した。

地域別では、東京（23区など）は6510台から87%減の870台。宮城（仙台市）、千葉（千葉市など）、神奈川（横浜市など）、愛知（名古屋市など）、大阪（大阪市など）、兵庫（神戸市など）の6地域の必要台数はゼロと判定した。

もうからないだけが理由ではない。タクシーの不足感は弱まった。全国の法人タクシー運転手は26年2月末時点で24万5212人と、新型コロナウイルス禍の中で最も少なかった23年3月末時点と比べ6%増えた。

現在の日本版ライドシェアの台数はタクシーの不足数に応じて決まる。不足が解消されれば必要性は薄れる。

限界は見えてきたが、規制改革推進会議は6月29日にまとめた答申で全面解禁を見送った。自民党などから出たタクシー事業者への配慮を優先し、「諸外国の事例や各地域のニーズを踏まえて必要な取り組みを進める」と記すにとどめた。

大阪府の吉村洋文知事（日本維新の会代表）は7月6日、「タクシー業界に支えられている政治家が多くいるなか、簡単には進まない」と述べた。

全国一律の規制が事業の成長を阻害していると認識しつつも、不満を語るにとどめる。

将来的な全面解禁を期待した事業者は肩を落とす。スタートアップのewmo（ニューモ、東京・港）の青柳直樹代表は「今後はタクシーや自動運転に事業の軸を移さざるを得ない」と語る。

価格変動認めず

国交省も日本版ライドシェアの改善に動いてはいる。26年度以降は配車アプリのマッチング率に基づく判断に加え、各都道府県のタクシー協会が申請した日時や台数での運行も審査して認め、自由度を高める。

だが、ウーバーなどのプラットフォーマーの参入や需給に応じて価格変動するダイナミックプライシングは引き続き認めない。

世界でライドシェアは一大産業となった。市場規模は25年に1441億㌦とされ、34年には6593億㌦に成長する見通しだ。ライドシェアの延長として、自動運転タクシーの実用化も進む。

ライドシェアに詳しい専修大学の中村吉明教授は「『タクシー補完』の位置付けを抜本的に見直さない限り、小手先の改良を続けても制約は残り続ける。新たな移動手段として定義し直すことが不可欠だ」と話す。

（渡部泰成）

真相深層

日本版ライドシェアは海外版と異なる

日本版		海外（米国など）
タクシー事業者	運行主体	米ウーバーテクノロジーズなど
雇用契約	運転手	業務委託
タクシーと同一	運賃	需給で変動
タクシー不足に応じて国が指定	運行日時・台数	制限なし
タクシーの補完	位置付け	新たな移動手段

（注）国交省は26年度以降、各都道府県のタクシー協会が申請した日時や台数での運行も審査して認める

掲載日 2026年9月7日 日本経済新聞 朝刊 2ページ ©日本経済新聞社 無断複製転載を禁じます。