日本経済新聞

記事利用について

ロボタクシー日本版は力不足　「移動難民」解消へライドシェア解禁を 編集委員　小柳建彦

2026/9/30 5:00 | 日本経済新聞　電子版

街中を歩く高齢者

米アルファベット傘下で自動運転タクシー（ロボタクシー）を展開するウェイモが、国内タクシー最大手の日本交通（東京・千代田）と組んで2027年中にも東京で完全無人ロボタクシーの商用運行を始める。

高齢化と人手不足の日本には朗報といえる。しかし運営主体が規制でがんじがらめのタクシー会社という日本独特の形態では供給力が限られる。

買い物や通院が難しい「移動難民」は日本で1000万人規模に上るとみられる。状況の打開には米国型ライドシェアの解禁を含めた規制改革が欠かせない。

「一歩」の小ささ

「日本の交通空白の問題解決にいよいよ真打ち登場だ」

15日に都内で開いた発表記者会見で、川鍋一朗・日本交通会長はロボタクシーの意義を強調した。川鍋氏は一般車動員型の米国式ライドシェアに猛烈に反対し、解禁を阻止してきたタクシー業界のリーダーである。

ロボタクシー開始時期に関する記者会見後、記念写真に納まる米ウェイモのテキドラ・マワカナ共同CEO（中央左）と川鍋一朗・日本交通会長（全国ハイヤー・タクシー連合会会長=中央右）ら（15日午前、東京都千代田区）

ロボタクシー始動に向けた威勢の良い決意表明とは裏腹に、供給規模は極めて限定的だ。運行地域は当面東京のみで、台数は「100台規模」まで段階的に増やすという。「千里の道も一歩から」と川鍋氏は将来的な拡大を示唆したものの、日本の巨大な交通空白問題に比べてスケールの小ささは否めない。

ウェイモは米国15都市で4000台超のロボタクシーを営業運行している。中国の大手事業者も1000台単位の自動運転車を運行する。公共交通不足が深刻な日本でも、千や万の単位で普及させたいところだが、そうはいかない事情がある。日本では「タクシー」であることそのものが供給を制限するのだ。

米国でも中国でも、9月から試験運行が始まった英国でも、ロボタクシーは供給台数や料金設定の自由度が高いライドシェアの規制体系が適用されている。ところが日本はタクシー業界の反対でライドシェアを避けてきた。お金を取って少人数の旅客を運ぶには道路運送法上のタクシー・ハイヤー事業として許可を取るしかない。そうなると配備車両台数から料金まで、様々な規制から逃れられない。

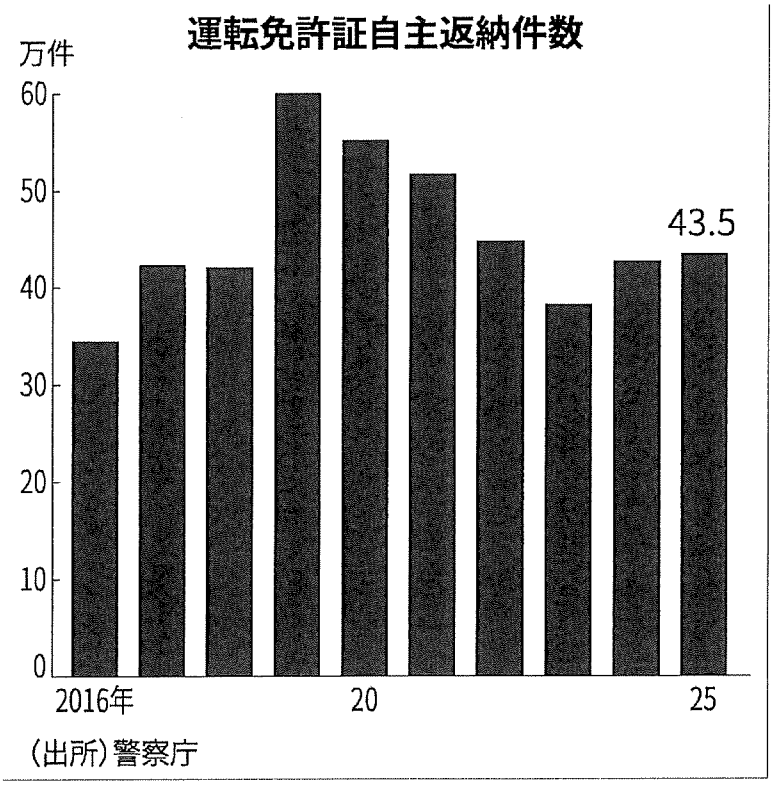
自主返納は10年で455万件

各営業地域のタクシー配備台数は国土交通省が管理している。東京都区部を含む主要地域のほとんどが供給過剰の恐れがある「準特定地域」に指定されていて、もう何年も増車が凍結されている。

つまり現行制度のままだと、タクシー各社の既存の配備台数枠の範囲でしかロボタクシーを供給できない。このため、東京でのロボタクシーを準備中の日の丸交通（東京・文京）など日米英の3社連合も、運行できる台数は限られることになる。

かたや日本全国で増加が続く交通空白と移動難民の問題は巨大だ。

日本は大都市の中心部を除けば鉄道もバスもタクシーも少なく、自家用車での移動を前提とするクルマ社会だ。そのなかで高齢者などによる運転免許証の自主返納件数が年40万～60万件、25年までの10年間の合計で455万件も発生している。それだけ多くの人が移動の自由を失っているのだ。



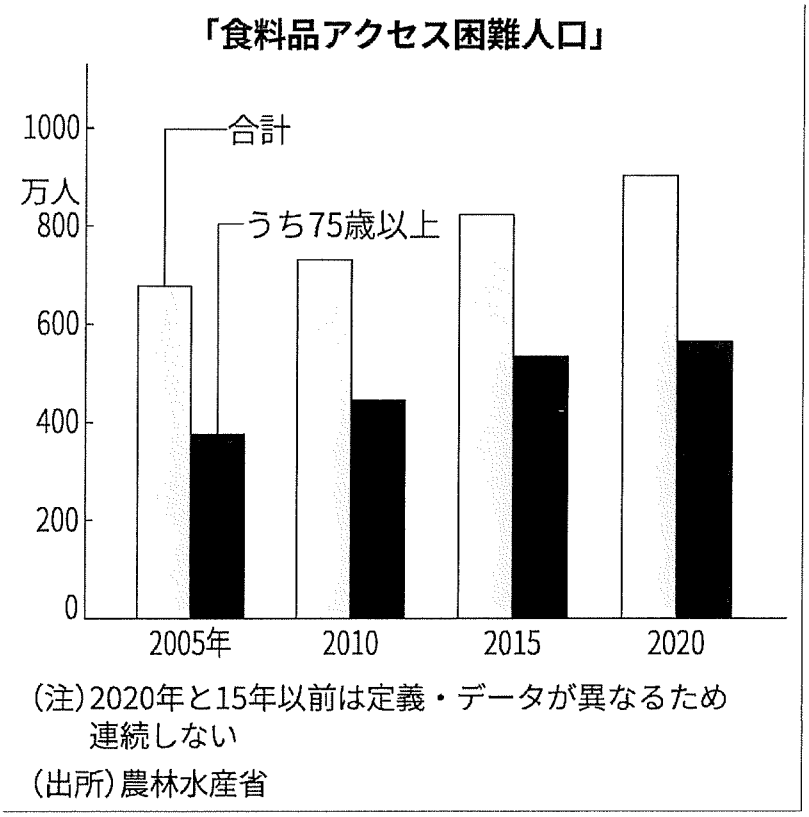
頼りにしたい公共交通は危機的状況にある。2000年代には全国合計で40万人を超えていたタクシー乗務員の数は24年度に25万人前後まで減った。インバウンド需要の増加などを背景に大都市ではドライバー数が底入れしているものの、郊外や地方でのタクシー不足は深刻だ。

交通空白2740カ所

バスや鉄道も縮む。国交省の交通政策白書2026年版によると、路線バス事業者が廃線する距離は24年度に3887キロメートルと日本列島を優に超える。22年度までの廃線距離はおおむ

ね年1000～1500キロメートルだったから、縮小スピードは劇的だ。存続する路線でも減便が進んでおり、バスは希少な交通手段となりつつある。鉄道ローカル線の廃線も続く。

国交省は6月、公共交通の利用が難しい交通空白地区が全国で2740カ所に上ると発表した。自家用車もタクシーもバス・電車も使えないとどうなるか。農林水産省によると、食料品の買い物に不自由がある「食料品アクセス困難人口」は20年に900万人を超えた。



その後の免許返納と公共交通の縮小を考えれば、20年以降も増加トレンドは不変だろう。現在、1000万人規模の移動難民が主に大都市の外側に存在しているとみてよい。

つまり、自動運転によって東京都内に100台単位でタクシーが増えたとしても焼け石に水なのだ。自動運転タクシーを移動難民の有効な解決策にしたいなら、規制権限を地方に移すなど、タクシー制度そのものの大胆な改革が必須だろう。

ライドシェアと自動運転

タクシーという業態の外側には、有効な対策の選択肢が見える。一般の自家用車やドライバーを動員できる米国型ライドシェアがその代表だ。

大手のウーバーとリフトのアプリに登録している全米のドライバー数は150万～200万人に上る。日本の人口規模でライドシェアを解禁すれば、数十万台規模の動員が可能だろう。さらにアプリの枠組みでロボタクシーを運行すれば、タクシー会社のサービスとはけた違いの運行台数が実現しうる。

米国のライドシェアはドライバー数が150万～200万人に達する（ロサンゼルスでウーバーを利用する客）=ロイター

もっとも、人口が少なく利用頻度が低い地方では採算が取りにくい。民間企業は手が出しにくいので、自動運転技術を活用しつつ、制度の工夫が要る。

たとえば、ドライバーは必須だがほとんど全てを自動運行できる「レベル2＋＋」と呼ばれる自動運転技術。この技術による先進運転支援システム（ADAS）を搭載した車両に限定した運転免許のカテゴリーを作るというアイデアがある。

オートマチック車限定のような限定付き免許の一つとするのだ。うまく制度を作れば高齢者の事故を減らしつつ免許返納の流れを止め、移動難民の増加を抑えられる可能性がある。

実はレベル2＋＋を備えたADASは、日の丸自動車などが準備するロボタクシーのレベル4自動運転装置と基本的には同じだ。運転者は手をハンドルに添えつつ足はペダルから離したままで、基本的に出発点から目的地まで自動運転で移動を完結できる。

自治体などが運用する公共ライドシェアは、現状では前日までに予約が必要など使い勝手が悪く台数も少ない。レベル4やレベル2＋＋の自動運転技術の活用で供給量と利便性を改善できる可能性がある。必要な規制改革と財政支援を実行すれば、地方では自動運転＋公共ライドシェアこそが移動難民問題を解決する切り札にもなり得る。

東京の無人ロボタクシー実現が見えてきたといって、喜んでいる場合ではない。政治家も官僚も制度や規制を大胆に改造し、日本の経済活力を押しつぶしかねない移動難民問題に立ち向かってほしい。