

ライドシェア出現による公共交通システムの変革

太田和博*

諸外国において急速に普及しているライドシェアの意義と問題点を整理した。結論として、①タクシーが安定供給と適正利潤確保（超過利潤を認めない）を公共交通機関として保持している一方、現行のライドシェアのビジネスモデルはそれを担保しない、②タクシーとライドシェアはコスト構造が異なるため、共存することは不可能であり、どちらかを選択しなければならない、③自動運転が実現できれば、陸上交通は変貌を遂げ、自家用交通は消滅する、ことを指摘した。

The Impacts and Implications of Ridesharing on Public Transportation System in Japan

Kazuhiro OHTA*

This paper, discusses the significance of and issues surrounding ridesharing, which is rapidly growing in popularity in many countries around the world. In the conclusions, (1) while taxi transportation as a means of public transport ensures stability of supply and fair profits (excessive profits are prohibited), these are not assured in current ridesharing business models; (2) taxi transportation and ridesharing are based on different cost structures and therefore cannot coexist, necessitating one to be chosen over the other; and (3) when fully automated driving becomes a reality, surface transport will be transformed and personally owned means of transportation will cease to exist.

1. はじめに

「交通は派生需要である」というのは交通学（交通経済学であれ、交通工学であれ）の教科書の冒頭に記されていることである。交通つまり移動から人々が利益を得ることはない（これにあらがおうとするのが“The Power of Dream” “Fun to Drive” “Innovation that excites”などの自動車会社のキャッチコピーである。本来、交通そのものには、夢も喜びも興奮もないのである）。物流も同様であり、輸送先でより高価に販売できるから輸送するだけであって、輸送そのものから荷主企業が利益を得るわけではない。

この交通の特性故に、交通研究は交通をなくそう

とする不断の努力となる。つまり、より早く（移動時間を短縮し、交通に関わる時間を最小化する）、より安く（交通になぞ、お金を使いたくない）、より安全に（交通なんぞでけがとかしたたらやっつけられない）移動するための研究がなされる。換言すれば、移動・交通の一般化費用（金銭的費用＋時間費用＋交通事故リスク費用など交通のための全ての費用の総合計）を最小化することが交通研究の目的である。

ライドシェアはシェアリングエコノミーの一種であり、自動車車両および労働という遊休資源を活用することによって、移動の費用を低下させようというものであり、交通研究の一般化費用最小化の目標に合致するものである。複数の人が単一の資源をシェアするためには、それらの複数の人々をマッチングする必要がある。非営利のライドシェアは過疎地においては自家用車による輸送としてわが国でも1960年代から認知されているが、経済成長とともに縮小されていったと思われる。経済が成長すると

* 専修大学商学部教授
Professor, School of Commerce, Senshu University
原稿受付日 2017年2月10日
掲載決定日 2017年3月14日

人々の時間価値が高まるため、移動時間をマッチングさせる余地が小さくなるとともに、所得水準の向上によって自家用車が普及し自らが運転するようになるからである。

ICTはこのマッチングの根源的問題を^{りょうが}凌駕したのである。しかも、利用者および供給者（ドライバー*¹）に関する情報も容易に把握できるため、より適合したマッチングが可能となった。このようにして、ここ数年でライドシェアは急速に普及したのである。

本稿では、ライドシェアの本質的な利点と問題点を整理する。また、ライドシェアを推進しようとする主体が自動運転を視野に入れていることから、自動運転が陸上交通分野にもたらす変革の可能性を提示する。

2. ライドシェアの利点：急速に普及する理由

ライドシェアは、他者と自動車の座席を共にすることであるから、前章で言及した1960年代からのわが国過疎地での事例もその^{はんちゆう}範疇内といえるし、近年では多種多様なサービスが出現しており、明確な定義はない。藤井¹⁾は、ライドシェアの典型的な内容として、「スマートフォンのアプリで自家用車を呼び、料金は乗車前にスマートフォンに表示され、降りるときは現金ではなく、あらかじめ登録してあるクレジットカードによって決済される」ことを挙げている。つまり、ICTによるマッチング技術がライドシェアのコア技術と捉えるのである。本稿では、ライドシェアの定義として、Uber社などのマッチング会社が提供しているビジネスモデルに合致している上記の藤井の定義を採用することとする。

また、最近の動向に関する総合的なレビューは山崎²⁾によって与えられている。新経済連盟（以下、新経連とする）が2016年11月30日に関係大臣に提出した「ライドシェア実現に向けて」はライドシェアの利点を強調し、欠点への対応策を提示している点で、現時点でのライドシェア問題の全体像を示すものである³⁾。また、『週刊東洋経済』の特集は、自動車製造業および自動運転との関連でライドシェアの現状を紹介している⁴⁾。以下では、これらの文献等に基づいてライドシェアが拡大している理由を整理

する。

新経連の主張によれば、ライドシェアの市場規模は世界で大きく拡大すると予測されており、それは経済活性化に資するものである。また、ライドシェア事業者の成長は、株式の時価総額で測定されているが、目覚ましいものがある。つまり、わが国も世界的潮流に乗り遅れるべきではない、というのである。これらの主張が正しいかどうか、つまり経済全体の生産性向上につながり、一国の付加価値の増大に資するかどうかは別途検討が必要であろう。

ライドシェアの利用者、つまりは移動サービスを需要する者にとっては、安価で利便性の高い移動が可能となる。実際、全世界でUber社などのサービスを利用する者が急増していることから考えると、利用者にとって利便性、つまりは移動の総費用（一般化費用）は低下していると考えられる。ただし、冒頭で記したように、移動は本源的需要ではないから、マイカー利用やタクシー、バスなどからの移転需要が大部分を占めると考えられる。従って、全体として付加価値が増大するかは疑わしい。

供給者は、自家用自動車保有者であり、かつ保有者がドライバーとしてサービスを供給するわけであるが、空いた時間を活用して所得を得ることが可能となる。空いた時間は機会費用がゼロであるから、そこから富を生み出すことは「働き方改革」と表現することもできる。

社会全体としては、車庫に眠っていた車両が活用されることを通じて、つまりは遊休資源が活用されることを通じて、生産性が向上する。平たく言えば、より少ない自動車台数によって、社会全体の移動ニーズが満たされることになる。この遊休資源の活用こそがシェアリングエコノミーに注目が集まる本質的な理由である。なお、向上する生産性は物的生産性であり、付加価値生産性が増大するかどうかは不明である。

以上に加えて、新経連は以下の3点を主張している。ただし、この3点については疑義がある。

第1に、ライドシェアの経済効果として、モビリティの向上により人々の外出が増え、外出先での消費拡大により経済波及効果があるとする。この点については、モビリティの向上は実のところ、ほとんどが金銭的費用の低下効果に基づくものであるため、新規需要（誘発需要）に依存するが、上述したように派生需要である移動がそれほど増加するとは考えにくい。

* 1 本稿では、タクシーやハイヤーなどを運転する職業ドライバーを「運転手」、ライドシェアにおいて自家用車を運転する者を「ドライバー」と表記していることに注意されたい。

第2に、供給量の調整が硬直的なタクシーに代わって、柔軟な供給体制を提供できるとする。需要量の多寡に連動する運賃設定を行うダイナミックプライシングを採用しており、市場を通じて適切な需給調整が行えるとする。その可能性もあろうが、実際にこの機能が有効であるかどうかは、地域ごと、状況ごとによって異なるであろう。この点については、精査が必要である。

第3に、既存のタクシーに対する競争圧力となり、タクシーの質が向上すると主張する。航空市場において、チャーター便を活性化させ、定期航空への競争圧力を生じさせるという航空規制緩和の初期の成功例のアナロジーであろう。この点については、3-3節において検討する。

3. 公共交通の機能とライドシェアによる挑戦

ここでは、公共交通機関としてのタクシーと自家用車によるライドシェアの関係を整理する。両者共に旅客を輸送するという機能を持つため、ある程度のみみ分けは可能であるとしても、代替的であり、競合関係にある。新経連は、「タクシーとライドシェアのサービス特性」を挙げ、「タクシーとライドシェア双方の相乗効果によって消費者にとってより高いレベルのサービスが提供されることになる」としている³⁾。以下では、タクシー（およびその類似サービス）とライドシェアの競争が機能するか、つまりは共存できるかどうかを整理する。

3-1 公共交通の機能

公共交通に求められる機能として、ここでは、安定供給と安全性を取り上げる。

1) 安定供給の確保

タクシーは地域公共交通機関と位置付けられている（例えば、2009年タクシー適正化・活性化特別措置法）。本稿では、公共交通は、対価を支払う意思のある者にはサービスを提供する義務を負う交通機関であると定義する。これは公共運送人義務（common carrier obligation）と呼ばれる。法的には運送引受義務と呼ばれ、道路運送法第13条に規定されている。タクシーが乗車拒否を禁止されているのもこの考え方に基づく。つまり、正当な理由がない限り、運送の申し込みの引き受けを拒絶してはならないのである。

タクシーが公共交通機関とするならば、供給義務が付随するのである。一方、実際に拒否するかどうかはともかく、飲食店や小売店においては、特定の

個人に対するサービス提供や物品の販売を拒否することは法的に可能である。

ただし、法に規定された狭義の運送引受義務を超えた安定供給が求められるのが一般的である。例えば、東京などの大都市部では、多くの法人タクシー会社は24時間のサービス供給体制を取っている^{*2}が、これもタクシーの公共性を反映したものである。個人タクシーは、1日当たりおよび1カ月当たりの営業時間が制限されているが、出庫時刻の制限はない。このため、個人タクシーの台数が少ない時間帯があり（例えば、早朝など）、その時間帯では電話での呼び出しにも対応できない場合がある。この意味において、24時間体制の法人タクシーと比べて、個人タクシーの公共性（時間帯から見た供給の普遍性）は低いことになる（一部の中小法人事業者では24時間供給体制を採用していないが、義務ではないため違法ではない）。

法人タクシーが主流というタクシーサービスの供給形態は日本独特のものであり、諸外国では個人タクシーの協同組合方式が主流である。組合方式の場合、組合員であるタクシー運転手を完全にコントロールすることはできない。例えば、ロンドンオリンピックの期間中、タクシー需要が減退すると考えたロンドンキャブの運転手はその多くがバカンスに出掛けたため、ロンドン市内でのタクシー供給は大幅に減退した。また、最近はその傾向が薄れているが、キリスト教圏では、日曜日は安息日であるため、極端にタクシーの供給台数が少なくなる。

つまり、時間帯の観点からどこまでの安定供給をタクシーサービスに求めるかが、タクシー政策、地域公共交通政策の一つの課題なのである。さらに言えば、地域的な計画配車が可能になれば、利用者の移動時間（呼び出してから乗車するまでの時間+乗車時間）を最小化できる。出庫後の営業地点は、各運転手のノウハウに任されている現行体制では、高額の運賃収入獲得期待が高い地点（例えば、長距離

*2 わが国の法人タクシーにおける24時間供給体制は以下のように構築されている。それは勤務体系からは、隔日勤務（2日に1日出勤する体系）と呼ばれ、1回の出勤で3時間の休憩時間を含み18時間働く。隔日勤務で一般的なのは、A出勤からF出勤の6体系であり、それぞれ以下のような時間帯に出庫している（サービス提供している）。A勤：午前7時～翌日午前1時、B勤：午前8時～翌日午前2時、C勤：午前9時～翌日午前3時、D勤：午前10時～翌日午前4時、E勤：正午～翌日午前6時、F勤：午後1時～翌日午前7時。他にも出庫時間をシフトさせた体系もある。

利用者が多いと予想される繁華街など)に集中する傾向があるが、自動運転が実現されると異なる対応が可能となる。

また、公共交通の機能として、どの程度の安定供給が求められるかは、地域により時代により異なるであろう。しかしながら、地域公共交通政策の目標として、タクシーサービス(もしくは、個別陸上輸送サービス)の安定供給の水準が決定されれば、それに基づいてどのような交通体系が良いかを政策目標の達成手段として検討すればよいことになる。このような検討の結果として、タクシーが良いのか、ライドシェアを促進すべきなのかが決定されるべきである。

2) 安全性・快適性

交通事故リスクや乗車中の疲労は自動車での移動の費用である。その中でも、安全の確保は交通において最大の課題である。安全性については、交通事故が最も重要であるが、個別輸送であることから運転手による犯罪の可能性も懸念される。これらが「白タク」である自家用車を用いた一般ドライバーによる旅客輸送サービスが道路運送法によって禁止されている一つの理由である。

タクシー運転手は、道路運送法に規定された第二種免許(第二種運転免許)を保持していなければならない。第二種免許制度は、運転手の自動車運転スキルを担保し、自動車交通の安全を確保する観点から設定されているため、道路運送法ではなく、警察所掌の道路運送法によって規定されている(第84条および第86条)。運転代行の運転手も道路運送法によって第二種免許の取得が義務付けられている。

タクシー業界は、運転手の高齢化や人材不足のため、第二種免許の取得条件(受験条件)の緩和を求めている。自動車の安全性が高まっていることから第二種免許の取得条件の緩和は、合理的ともいえるが、ライドシェアのドライバーとの差が小さくなるため、「タクシーは安全、ライドシェアは危険」という主張の妥当性を脆弱化する可能性がある。

3-2 ライドシェアの登場と自動車旅客輸送市場への影響

1) 手配サービスの位置付け

わが国におけるタクシー等のサービスは、道路運送法によって旅客自動車運送事業として規定されており、法的には単一のカテゴリーにまとめられている。一方で、諸外国では、流し営業型のタクシーと手配(呼び出し)型のハイヤーの二つに分けている

(いわゆる、two-tiered system)の主流である。

わが国では、two-tiered systemを取っておらず、タクシーが主流である。東京のような大都市部では、ハイヤー専用車両が提供されているが、地方部では黒塗りのタクシーにおいて一時的に表示灯(いわゆるあんどん)を外してハイヤーサービスを提供するのが一般的である。つまり、ハイヤーは冠婚葬祭などに利用される高級なサービスであると捉えられている。一方、諸外国では、逆に手配型ハイヤーはタクシーよりも安価で簡素なものが主流である。

諸外国のtwo-tiered systemをより具体的に表現すると、「流し営業型タクシー事業では、無差別な運送引受義務が課されるが、運賃は統制され、新規の事業参入が厳しく抑制されている」(山崎²⁾、p.103)一方で、「手配型ハイヤー事業では、路上での顧客獲得が禁止され、予め電話等により事業者に対して運送の申し込みを行い、予め手配された(pre-arranged)運送を行う」(中田⁵⁾、p.10)ように制度設計がなされている。

2章の冒頭で行ったライドシェアの定義に従えば、ライドシェアは手配型ハイヤーの一形態であり、スマートフォンとクレジットカードを活用している点で発展型といえよう。Uber社等のマッチング会社が諸外国において紛争を起こすのは、既存の手配型ハイヤーでは車両の登録や運転手に関しての質的規制がなされている一方で、一般市民が自らが所有するマイカーを用いてドライバーとして移動サービスを提供する場合、正面から競合するからである。

さらには、航空の規制緩和において実施されたように、チャーター便を自由化して、定期航空市場への競争圧力としたことから分かるように、貸し切りサービスと公共交通サービスはある程度の代替性を持つ。従って、ライドシェアも、第一義的には手配型ハイヤーの代替物であるが、次にはタクシー需要を侵食する。

わが国の場合には、流し型タクシー、手配型ハイヤー、マイカーによるライドシェアのうち、中間形態である手配型ハイヤーが発達していないため、議論がより錯綜することになる。

2) ライドシェア推進派の課題克服策

わが国においては、低額・簡素な手配型ハイヤーが普及しておらず、これらのサービスによるタクシーに対する競争圧力が存在してこなかった。その上、地方部においては流し営業が成立するだけの不特定多数の需要がないにもかかわらず、単一カテゴ

リーによる事業規制が行われてきたため、タクシー車両を諸外国における手配型ハイヤーとして使用してきた。このため、わが国におけるライドシェアの導入は、タクシー業界から見ると、安価な手配型ハイヤーの一気の導入と同じインパクトがあるのである。

あるいは、逆説的であるが、手配型ハイヤーが普及していないが故に、ライドシェアのわが国への導入には障害が多いともいえる。ライドシェアが普及し始め、それを受容する際の法的な枠組みは、ライドシェアを手配型ハイヤーの一種として位置付けることである。そのように位置付けることによって、ライドシェアを法律の下に置き、質などをコントロールする手法を諸外国では採用しているのである。

一方、わが国のタクシーとライドシェアの差異は法的にも実態としても大きい。ライドシェア推進派はこの差異を埋める努力を行う必要がある。換言すれば、タクシー業界等からの批判に対してどれだけ正当に反論ができるかがポイントとなる。新経連の提言はそのための反論集の側面もあるので、やや詳しく概観してみよう³⁾、*³⁾。

新経連の提言では、以下の四つの「誤解」に対して反論を行っている。

誤解①：ライドシェアはドライバーだけが責任を負う？

誤解②：ライドシェアはドライバーがどこの誰か分からないので危険？

誤解③：ライドシェアは事故が起こりやすいので危険？

誤解④：推進派の論拠はレーティングシステム万能論？

以下でこれらの内容を概観するとともに、若干のコメントを行うが、注目すべき点はこれらは全て安全、安心に関わるもの、つまり移動サービスの質の問題であることである。

i) 誤解①：ライドシェアはドライバーだけが責任を負う？

ライドシェアのサービスの供給構造は、自らが所有する車（自家用車）を運転し旅客を輸送するドライバーと、ドライバーと旅客をマッチングさせるプラットフォーム事業者から成る。新経連の提言では、ライドシェアのマッチング会社をプラットフォーム事業者と表現している。わが国では単なるマッチングのみを行う初期のライドシェアの枠組みは受容されないと考えたためであろう。

マッチング会社の主機能はマッチングのみであるため、旅行業から類推すると、マッチング会社は運送責任を負わない。過去に、高速ツアーバスにおいて、顧客を集めるのは旅行者であり、その旅行者が貸し切りバスをチャーターしていた。貸し切りバス事業者が運送責任を負うため、旅行者は交通事故など運送に関する一切の責任を負うことはなかった。これが安全性の低下につながり、制度改正がなされた¹⁾。わが国における当初の提案も、運行責任はドライバーが負うこととされていたが、安全性に対する懸念が顕在化したためか、今回の新経連の提案では方向転換をしているのである。

提案では、プラットフォーム事業者が負う責任として、以下のものを列挙している。

まず、運行管理責任として「運行記録の保存」「ドライバーリストの作成」「事故の記録及び保存」「重大事故時の所管官庁への報告及びドライバー利用停止措置」「1日当たり運転上限時間の設定」などを挙げている。

運行管理責任としてなすべき項目のリストであるが、ドライバーの状態の確認には課題があらう。ドライブレコーダー等から1日当たりの運転上限時間は管理できるが、ライドシェアは「働き方改革」に資するとしている点で疑念が残る。いわく、主婦やシニア層の隙間時間の活用を挙げているが、ビジネスモデルとして副業としての活動が是認されている。1日当たりの運転時間が管理されるとしても、本業従事による過労状態や飲酒などの状態の管理には困難が伴う。ただし、ICTの発達は人体のリアルタイム情報を取得できる域に達しているかもしれない。

事故時の責任に関しては、保険を活用している。提案では、プラットフォーム事業者が保険に加入することになっているが、当初のビジネスモデルではドライバーに保険加入をさせるとのスキームであった。ここでの論点は保険で全てが担保される

* 3 新経連の提言のうち、第4項目「所管省庁の見解に対する反論」はわが国の現行の法制度や規制制度に対する問題提起であり、興味深い。また、この第4項目は、タイトルから分かるように、新経連による反論集を構成するものでもある。しかしながら、本稿では、同提言の第3項目「当連盟が提案するライドシェア」に記述されている「ライドシェアへの誤解」に対する新経連の反論を取り上げる。「誤解」として4点が挙げられており、この「誤解」に基づいて所管省庁は「見解」を出しており、その「見解」への反論が第4項目になっているのである。

かどうかである。2012年に発生した関越自動車道での高速ツアーバスの事故において、バスを運行していた会社が事故後、関東運輸局への報告の第一声が「保険に入っていますから」であったと聞く。事故後の補償を担保するものとして保険は重要であるが、公共交通である場合、金銭的補償がなされればそれで良いかは見解が分かれるであろう。

一つのポイントは、保険加入が安全性を高めるかどうかである。もし情報が完全であるならば、危険度の高いドライバーの保険料は高くなり、市場から駆逐されるかもしれない。しかしながら、自動車保険にそこまでの精度を期待することはできないであろう。

ii) 誤解②：ライドシェアはドライバーがどこの誰か分からないので危険？

ICTの時代であり、誰がドライバーであるかは容易に把握できるし、運行履歴の把握も容易である。プラットフォーム事業者がどれだけ正確にドライバーの情報を取得できるかどうかは不明であるが、それは現行のタクシー会社でも同様のことがいえるであろう。

iii) 誤解③：ライドシェアは事故が起りやすいので危険？

タクシー業界は、ライドシェアでは交通事故リスクが高まると批判する。可能性として、第二種免許制度が機能しているのであれば、第二種免許が必要なタクシーの方がそうでないライドシェアよりも安全であろう。しかしながら、自動車の安全機能が急速に高まっている昨今においては、使用する自動車を安全性が高いものに限定すれば、タクシーとの差異は無視し得るかもしれない。

iv) 誤解④：推進派の論拠はレーティングシステム万能論？

タイトルからは内容が類推できないので、説明を加える。当初、ライドシェアでは、レーティングシステムによって利用客がドライバーを評価し、逆の評価も実施でき、それが質を高める要素であることを基礎として、自律的に高い質が維持される（悪質ドライバーは排除される）ため、規制等は不要であると強調していた。これをして、タクシー業界などはレーティングシステムだけで全て済むという「万能論」を展開しているとライドシェアを批判した。新経連の提言は、誤解①への対応と同様に、レーティングシステムのみによって質を維持するという主張を撤回し、同システムの有用性に着目するべきとし

ている。

新経連のライドシェアをわが国にも導入すべきであるという以上の主張は、幾つかの留意点はあるものの、説得力がある。なぜなら、安全性等の懸念が解消されれば、遊休資源の活用を通じて、安価な旅客輸送サービスが提供されるようになるからである。

3-3 ライドシェアの本質的問題：

ライドシェアは公共交通たり得るか？

遊休資源を活用して安価なサービスを提供することから、シェアリングエコノミーが注目されている。この観点から、本号の特集では、当初そのタイトルとして「シェアリング社会：持たない身軽さの美德」が想定されていた。「もったいない」を美德とするわれわれ日本人にとって、使わないものを「所有」するより余っているものを有効に「利用」というシェアリング社会は美德につながるといえよう。

しかしながら、公共交通の機能を検討するとき、ライドシェアの拡大には大きな課題がある。ここでは、ライドシェアの導入が公共交通の機能を毀損するメカニズムを明らかにする。さらに、既存の公共交通機関が壊滅した後のライドシェアの位置付けを検討する。

公共交通の果たすべき機能の観点から見てライドシェアが包含する問題は2点ある。

1) 供給の不安定性

公共交通サービスは安定的に供給されなければならない。上述の運送引受義務はその形態である。また、安定的に低廉な運賃によってサービスが提供されるべきである。

ライドシェアでは、ドライバーにもプラットフォーム事業者にも供給義務が課されていない。ドライバーは、提示された運賃に不満であれば、応諾しなければ良いだけである。面と向かっての乗車拒否ではないので、気兼ねなく供給拒否が可能である。新経連は、そのような場合には競られる運賃が高騰し、必ず供給者が現れるという。市場は、良いサービスをより安く買いたい消費者と、低コストのサービスをより高く売りたい生産者が出会う戦場（両者の利害が対立するという意味において）であるので、消費者の立場が弱い場合には高額の運賃を支払うのは合理的であり、当然である。趣味的サービスであればそれで良いが、公共交通にこの考え方がなじむかどうかは意見が分かれよう。

同様のことは、上述したような欧米の安息日やロンドンオリンピックの事例にも共通であり、このこ

とから明らかなようにライドシェアでは現行のわが国のタクシーよりは安定的な供給も低廉な運賃も保障されない。

レーティングシステムは利用者の履歴も捕捉する。東京のタクシー協会会長があるライドシェアを（敵情視察と思われるが）利用していたところ、ある時点からスマートフォンでのアクセスができなくなったという。マッチング会社にはマッチング義務はないから、違法ではない。このようなあからさまな事例でなくとも、ドライバーに暴行した利用者のリクエストに対しては、高額な運賃を提示する、遠方の車両を配車し移動時間を増加させるなどによって、利用者自らが利用を控えるような画策をするかもしれない。このような事態が問題であるとするならば、プラットフォーム事業者のマッチングプログラムを監視する必要が生じる。

ただし、公共交通の質・機能としてどこまでを求めるかは、時代により地域により異なるであろう。これは個々個別の選択となる。

2) ダンピングおよび搾取の可能性

新経連は、タクシーとライドシェアがそれぞれのサービス特性を発揮して、相乗効果の結果、消費者に利益がもたらされるとする。つまり、タクシーとライドシェアは共存できると主張する。ここでは、この主張が成立せず、ライドシェアが導入されれば、タクシー業は壊滅するメカニズムを説明する。

タクシー業から見ると、ライドシェアの運賃は一般にダンピング運賃（略奪的運賃）となる。Fig. 1では、タクシーの費用構造と運賃決定の仕組みを左側に、右側にライドシェアの費用構造とその運賃の決定メカニズムを描写している。

タクシーでは、総括原価によって運賃が決定される規制方式が取られており、適正利潤を含む平均費

用に等しい運賃が設定される⁶⁾。タクシー車両はタクシー会社が購入し、それ以外に転用できないから、その費用（減価償却費）を運賃によって回収しなければならない。会社は安全運行のための管理費および運行費（燃料費など）を負担する。加えて、最大の支出項目は運転手の賃金（社会保険料を含む）である。これらの費用に、資本に対する報酬である適正利潤を加えて総費用（総括原価）が算定され、それと等しい運賃水準が公共料金として設定されている。

ライドシェアのドライバーはすでに自動車を保有している、つまり自動車の購入費用は埋没している。自家用での使用のために購入しているため、ライドシェアを行う場合に、車両購入費は費用として認識されないのである。そもそも、シェアリングエコノミーは、余っている遊休資源を使うわけであるから、定義からして車両購入費は埋没費用である。つまり、ドライバーは、ライドシェアサービスを提供するかしないかを直接かかる経費のみによって決定する。

次に、「働き方改革」に資するライドシェアであるから、隙間時間をライドシェアで活用し、収入を得ることを念頭に置いている。つまり、ひとまとまりの時間として労働することがかなわない時間であり、その機会費用はゼロである。従って、最低賃金以下の収入しか得られないとしても、ドライバーは喜んでライドシェアサービスを供給する。最低賃金を下回る収入であったとしても、ドライバーはプラットフォーム事業者に雇用されているわけではなく、請負契約であるから、違法ではない。

ドライバーはプラットフォーム事業者に対して仲介手数料（フィー）を支払う必要がある。そのフィーを含めても、車両購入費が埋没しており、労働時間の機会費用が小さいため、タクシーの総括原価を大きく下回る。Fig. 1の右端では、ライドシェアの最低運賃が短期限界費用（経済学用語

であるため、不明の場合には直接運行費と考えればよい）によって決定されるさまを示している*4。さらに、

*4 経済学に基づいてより厳密に説明すると以下のようになる。限界費用が増加しておらず、限界費用で設定される価格が平均費用を下回る。つまり、自動車車両や他に転用の利かないドライバーの時間が存在するために、局所的、局所的に規模の経済性が働く。それ故、需要と供給が一致するという意味で市場が機能するとしても、社会的最適は達成されないのである。

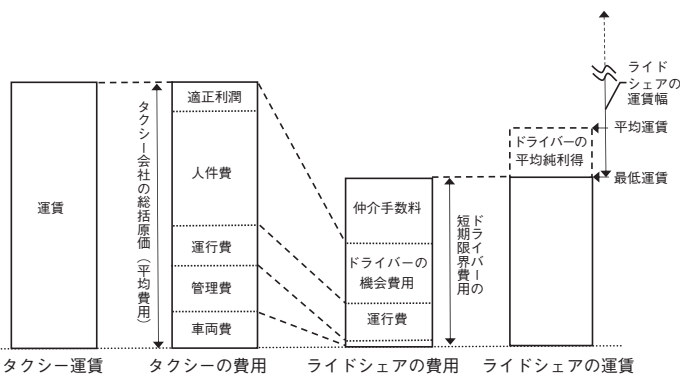


Fig. 1 タクシーとライドシェアの費用構造と運賃設定

Fig. 1では、オークションによる運賃決定であるため、下限が最低運賃であるが、上限は理論的に決定されない。

従って、タクシーとライドシェアが旅客を輸送するという類似サービスを提供している限り、両者が共存することは不可能である。コスト上、タクシーはライドシェアに対抗できないのである。世界でライドシェアが急速に普及している事実は、タクシーから見ればライドシェアが略奪的価格設定を行っていることの証拠である。

タクシーとライドシェアの供給構造の差異を理解するために、二つの例を提示する。

タクシー会社は運転手の労働を搾取している。なぜなら、サービスを提供しているのは運転手だけであり、経営者は左うちわと批判される。これは、わが国では個人タクシー中心ではなく法人タクシーが主流であることへの批判としてこれまでも語られてきたことである。吉原の遊郭のようなものと揶揄されてきたのである。さて、吉原の遊郭経営者は、建物を所有し、設備を整え、商売を営む。一方、江戸のころ、夜鷹 (freelance prostitute) がいた。プラットフォーム事業者は、夜鷹と客を引き合わせ、斡旋手数料を取るののである。

もう一例は、役所の各種検討会 (審議会) に出席する大学研究者である。大学研究者は専門知識を提供し、社会に貢献するし、そのことに誇りを持っている。しかし、その金銭の見返りは少額である。それであっても、大学関係者は大学から給与所得を得ており、生活は保障されている。従って、役所に提供する時間から本源的な生活資金を得る必要がない。コンサルタント会社に業務として依頼して同じレベルの知識を得ようとする、数倍以上の費用がかかるだろう。大学研究者はコンサルタント会社から見ると、不当な安売りをする者である。シェアリングエコノミーの観点からすると、役所は、大学研究者の余った (?) 時間をシェアしているのである。

ライドシェアは新しいものであると考えられているが、乗り物という設備を多数の者がシェアして利用するという意味では、タクシーをはじめとする公共交通機関はそもそもライドシェアである。ライドシェアとタクシーの差異は、乗り物の所有者が個人なのか専業事業者なのかの違いである。その中で、専業事業者が個人に競争において敗退するのは、公共交通手段として安定的な供給義務を負う、換言すれば事業継続が前提であることにより、そのサービ

ス供給のコストが高いためである。

わが国のライドシェアを巡る議論は、運賃の安さと安全性の懸念のみを対象としている。つまり、地域公共交通がどうあるべきかという議論が欠落しているのである。

3) ライドシェアだけの世界

新経連はタクシーとライドシェアは共存すると主張するが、前項で示したように、並立することはない。しかしながら、このことはライドシェアを禁止し、タクシーのみを残すべきことを含意するとは限らない。タクシー事業が存立しない地域においては、低コスト (短期限界費用) のライドシェアが住民の足の確保の有力な手段となるであろう。あるいは、タクシーが存立し得る大都市部においても、安定供給を保障する公共交通としてのタクシーは不要であり、低運賃が可能となるライドシェアのみで良いという判断もあり得よう。

こうして、地域公共交通政策として、タクシーかライドシェアを選択しなければならない。もし公共交通機関としてタクシーを維持しようとするれば、ライドシェアを禁止しなければならない。逆に、ライドシェアを選択するのであれば、既存のタクシーに対する一切の規制を撤廃し、ライドシェアとのイコールフィッティングを保障しなければならない。

ある地域あるいは都市がタクシーを廃し、ライドシェアを選択した場合、プラットフォーム事業者に対する規制が必要となる。ライドシェアのドライバーはすべからずプラットフォーム事業者に依存する。プラットフォームは規模の経済性が存在するから、必然的に独占もしくは寡占状態となる (CS放送がスカパー！に集約されたのと同じメカニズムが働く)。結果として、プラットフォーム事業者同士の競争が機能せず、超過利潤が生じる場合には、仲介手数料 (フィー) に対して規制を課す必要がある。仲介手数料を公共料金として規制することによって、低廉なライドシェアサービスの提供を促進することが地域公共交通政策の目的に合致するのである。

4. 自動運転が実現する陸上公共交通システムの完成

新経連は「ライドシェアで敗北することは自動運転で敗北することである」と主張する。国際競争での敗北、自動車産業の将来という論点は刺激的である。主張の内容は、自動運転では、マッチングと配車が肝要であり、それにはプラットフォーム事業者

のノウハウの蓄積が必要であるというものである。

トヨタ自動車はライドシェアのプラットフォーム事業者であるUber社との提携を2016年5月25日に発表した⁷⁾。一般には、トヨタの意図は、ライドシェアが普及すると自動車販売台数が減少するため、ライドシェアドライバーへの販売に活路を見いだそうとしている、といわれている。しかしながら、新経連が主張するように、トヨタは自動運転を念頭に置き、配車のノウハウを得ることも目的としているのかもしれない。

完全な自動運転システムが社会に実装されれば、陸上交通は経済原則（経済成長の法則）の例外であることから解放される。経済成長の原動力は、生産性の向上であるが、技術革新を除くと（つまり、技術水準が一定の下で生産性を向上させるためには）、特化、専門化、分業を進めなければならない。TPP等による貿易自由化の促進もこの原則に従うものである。餅は餅屋でなければならないのである。

ところが、陸上交通はこの原則に反する例外である。経済が成長するにつれて、自家用車が普及し、専門事業者である公共交通機関は衰退する。この現象は、モータリゼーションと呼ばれたが、経済が成長すると、人々の時間価値が高まるため、door-to-doorの移動が可能で快適でもあり、かつ待ち時間が節約される自家用車が選択されるために生じている。

自動運転が実現すると、人々は車を所有しなくなるという。では、誰が所有するのであろうか。私見では、トヨタなどの自動車メーカーが自動車を製造し、一般に販売せずに所有する。そして、旅客輸送サービスを提供する。自動運転車はメンテナンスが重要であるため、個人所有には向かない。引いては、法律によって、安全面の観点から、自動車の個人所有が禁止される。規模の経済性があるため、ごく少数の自動車製造・運送サービス会社（ハイパーオート会社と呼ぼう）のみが残る。こうして、陸上交通も経済原則にのっとなることになる。

このような自動運転システムが完備された社会では、陸上輸送の形態は大きく変わる。まず、高速道路料金、ハイパーオート会社と高速道路会社との交渉で決まる。交通事故の対策と補償はハイパーオート会社が製造物責任として担うため、個人による自動車運転はなくなるから個人向け自動車保険は

存在し得ないし、少数のハイパーオート会社のみが移動サービスを提供するならば法人向けの自動車保険もなくなる。高速道路での走行速度は150km/h以上に引き上げられ、新幹線を除く長距離陸上公共交通機関は壊滅する。衝突事故もなくなるので、プラスチックなどを素材とした自動車になる。一人乗り、二人乗りの自動運転車が生産され、大都市部でも渋滞は解消される。車内でも仕事ができるし、休息も取れるため、時差出勤も促進される。コンパクトシティにする必要がないので、住宅地や工場立地も分散する。

このような理想的な(?)自動運転社会を早期に実現するためには、まずはライドシェアを導入し、タクシー業を駆逐するのが早道かもしれない。

[付記]

本稿は、平成28年度専修大学長期国内研究員制度による研究成果の一部を反映したものである。

参考文献

- 1) 藤井直樹「自動車を巡る課題—コンプライアンスと技術革新—」『運輸政策研究』Vol.19、No.3、pp.29-35、2016年
- 2) 山崎治「ライドシェアを取り巻く状況」『レファレンス』No.787、pp.97-126、2016年
- 3) 新経済連盟シェアリングエコノミー推進PT「ライドシェア実現に向けて」2016年
▶<http://jane.or.jp/pdf/20161130rideshare.pdf>
- 4) 「自動車風雲急」『週刊東洋経済』2016年6月25日号
- 5) 中田徹「米国等における人の移動ニーズに対応したサービスの新潮流—自動車交通分野のマッチングビジネス—」『運輸政策研究』Vol.17、No.4、pp.9-20、2015年
- 6) 太田和博「タクシー運賃の規制制度と課題—総括原価主義に基づく運賃規制と初乗り距離短縮運賃組替えの含意—」『運輸政策研究』Vol.19、No.4、pp.13-24、2017年
- 7) トヨタ自動車プレスリリース「トヨタ自動車、Uber社とライドシェア領域での協業を検討開始」2016年5月25日
▶<http://newsroom.toyota.co.jp/en/detail/12153200/>