

公正取引委員会 競争政策研究センター
BBLミーティング

0からひも解く「ライドシェア」

～ライドシェアは日本の移動課題を解決してくれるのか～

MM総研 研究副主任
朝倉 瑞樹
2024.11.1

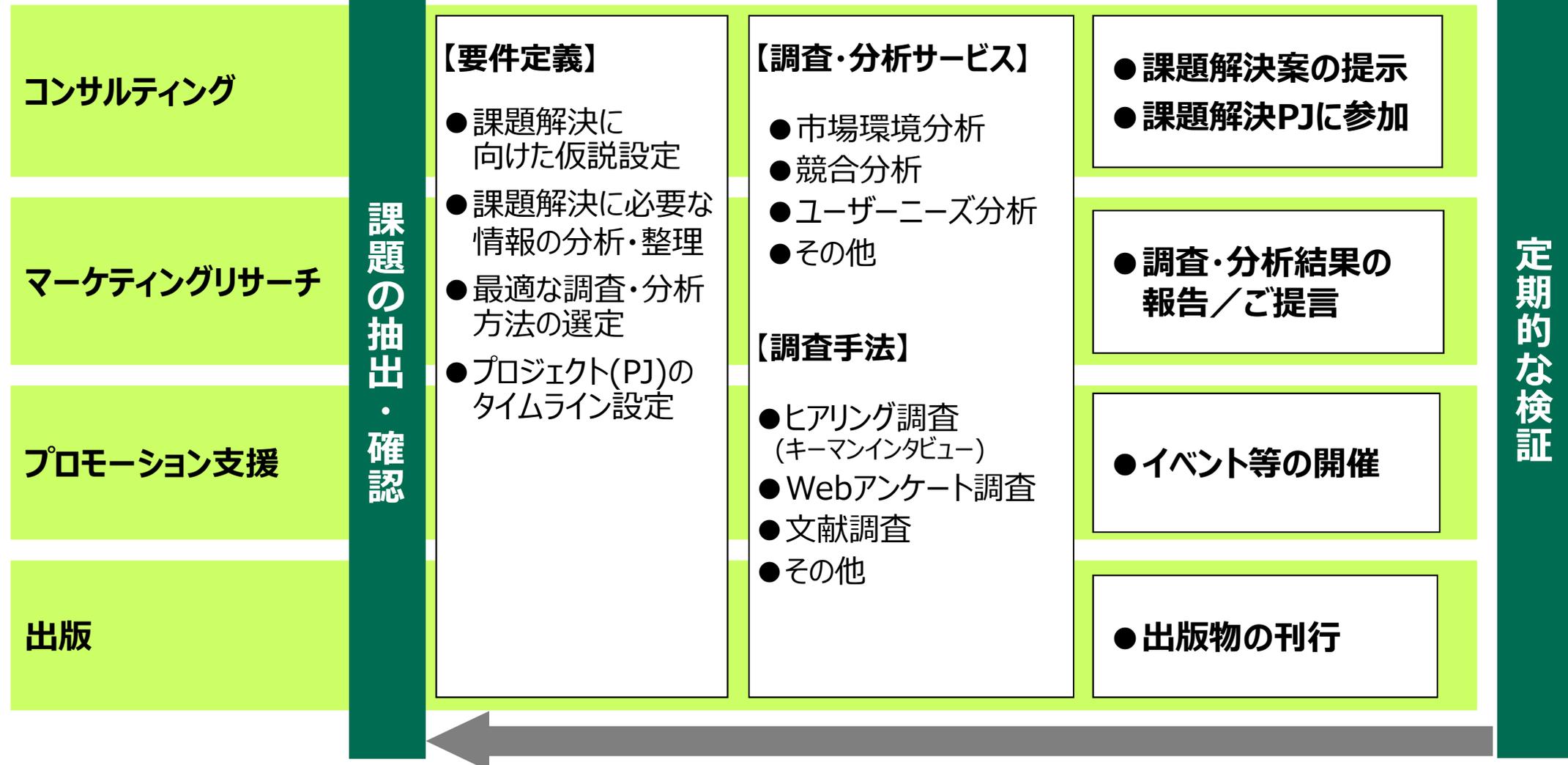
会社概要

社名	株式会社MM総研
所在地	東京都港区芝公園2-6-3 芝公園フロントタワー
代表者	代表取締役所長 関口 和一
設立	1996年6月
資本金	8,000万円
従業員数	40名（※2024年1月末時点）
事業概要	<ul style="list-style-type: none">・マーケティング・リサーチ業務・コンサルティング業務・月刊ICT専門情報誌「MM Report」の発行・各種セミナー、シンポジウム、展示会の実施
主要取引先	<ul style="list-style-type: none">・Google、Amazon、Apple、Microsoft・NTTグループ、KDDI、ソフトバンク、楽天・NEC、富士通、日立、その他



コンサルを軸に課題抽出から解決まで一気通貫のサービスを提供

提供サービス



ICT分野の市場、産業の発展を促すことを目的に、MM総研が2004年に創設した表彰制度。2024年度が21回目の開催。優れたICT技術で積極的に新商品、新市場の開拓に取り組み、スマート社会の発展に貢献している企業を表彰する。

● 日本経済新聞など4紙の一面広告で受賞企業を発表



※授賞式を、シエラトン都ホテル(東京・港)で開催 (2024/7/11)

■ 本セミナーにおける私の狙い

① ライドシェアの定義を改めて整理しませんか？

- 現在のライドシェアに関する社会的な議論は、定義を整理できた上で議論されている印象が薄いです。今一度「ライドシェアとは何か？」という問いに立ち戻って、ライドシェアへの意見や現在の議論に対する視点を持っていただけるようなセミナーになれば幸いです。

② 地方・過疎地の移動課題解決の目線から考えませんか？

- 現在のライドシェアに関する社会的な議論は、主に移動の不足に対する問題意識から生まれていますが、「ライドシェアを導入するのか否か」が目的化している、また、政争の具となりかけている様相もあります。移動の足の確保が待たなしの状況に置かれているのは地方・過疎地です。その移動課題を解決していく、という目線で「ライドシェアは何をもたらしてくれるのか」を考えていただけるようなセミナーになれば幸いです。

ライド (ride) シェア (share)



ひとくちに“ライドシェア”と言っても
いくつか種類がある…

- ✓ **カープール (Carpool)** …一般ドライバーが、出発地や目的地が同一の人を自家用車に同乗させる相乗り
- ✓ **バンプール (Vanpool)** …普通の自家用車よりも多く乗れるバンを利用した相乗り
- ✓ **カジュアルカープール (Casual Carpool)** …一般ドライバーが自家用車に通勤の途中で道路沿いの乗り場に並ぶ人を同乗させる相乗り
- ✓ ☆New!!☆ **TNC (Transportation Network Company) サービス型**…事業主体が運営するプラットフォームが一般ドライバーと乗客を仲介し、自家用車を用いて有償の運送サービスを提供するシステム

Uber

Lyft

Grab

DiDi

1950年以降、アメリカで**モータリゼーションが進む**。



自動車の普及で、都心部に住んでいた人々が郊外で広い庭がある戸建て住宅に移り住み、低密度の**郊外都市が形成され始める**。大規模商業施設開業やオフィス機能も移転。



低密度構造の都市ではバスや鉄道のような大量旅客輸送は効率が悪く、**公共交通の路線は廃止やサービスの低下が進む**。



移動の主流が自動車になるため、**通勤ラッシュ時には道路の交通量が多くなる**。



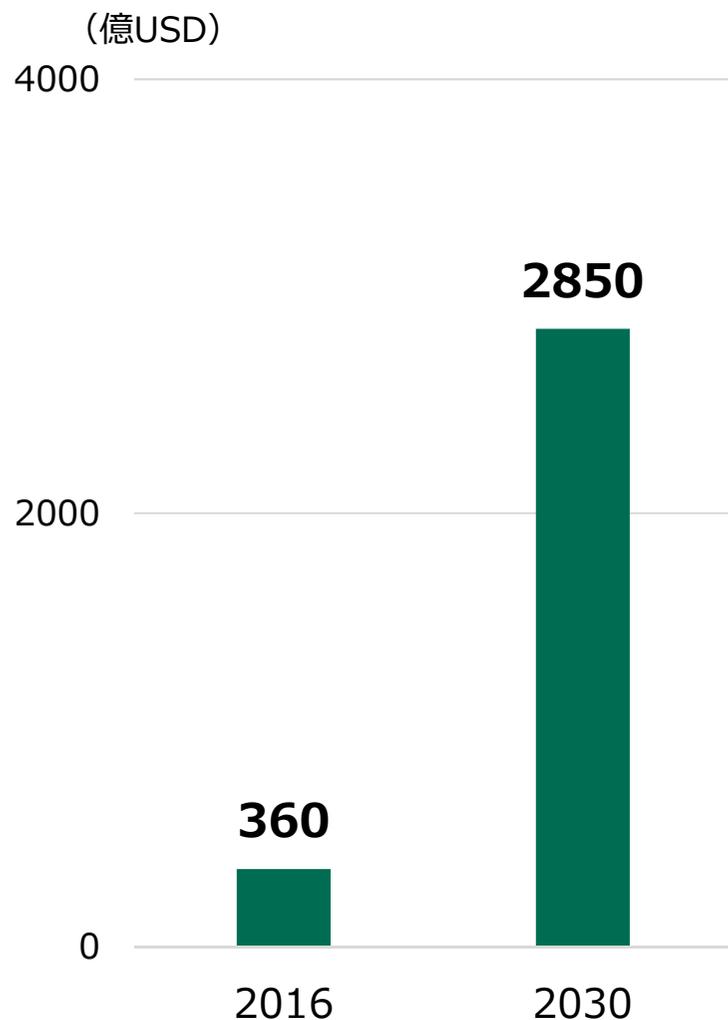
通勤時の自家用車使用は基本的に1台に1人しか乗っていないため、空間の効率が悪い。



そのため、道路インフラの整備に加え、**自動車の通行量を抑制する施策を推進**。そのひとつとしてカープールへの補助などで、**相乗りの推進**などが行われた。

➤ **ライドシェアは、タクシーの人手不足などに端を発して生まれたものではない**

ライドハイリングの市場規模予測（2017年5月）



出典：Goldman Sachs “[RETHINKING MOBILITY](#)”を基にMM総研作成

ライドシェア主要企業の時価総額（2024年10月時点）

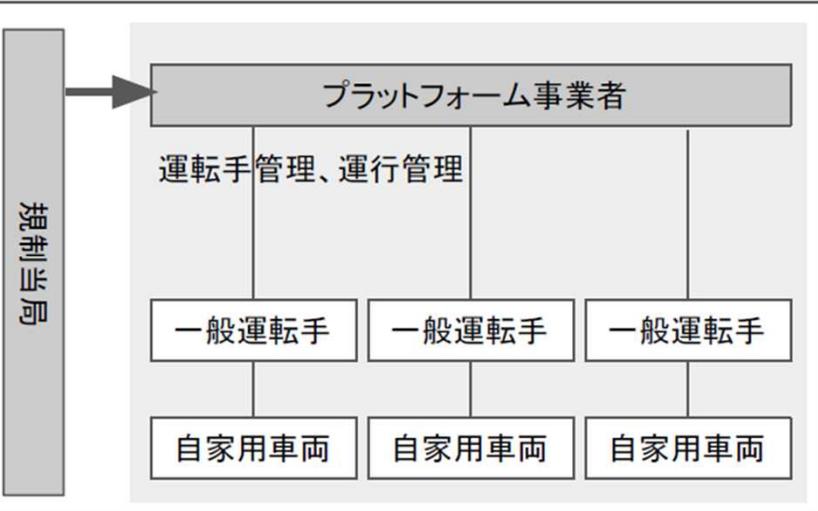
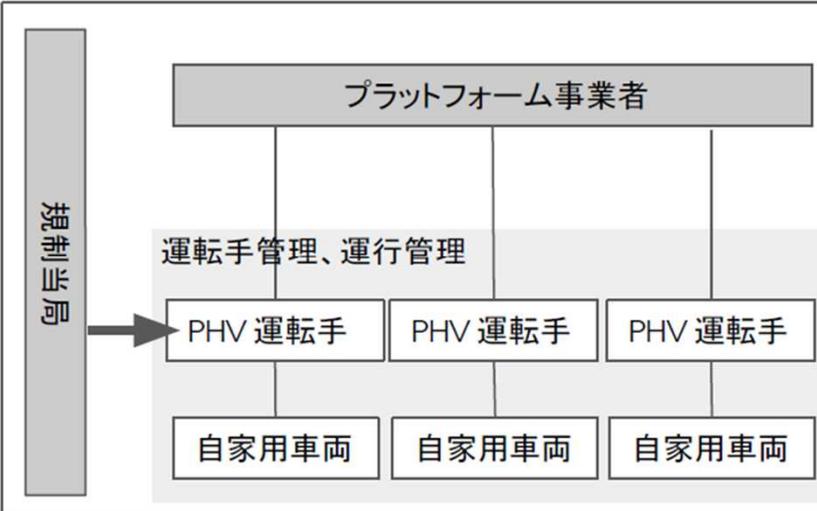
企業	国	時価総額
	日本	2680億USD (40兆1982億円) ※日本1位
	アメリカ	1690億USD (25兆3500億円)
	日本	1309億USD (19兆6355億円) ※日本2位
	中国	220億USD (3兆3000億円)
	シンガポール	160億USD (2兆4000億円)
	アメリカ	58億USD (8700億円)

1ドル=150円換算

海外の空港やホテルなどでは、ライドシェア専用の乗降場が整備されつつある。
(写真は米ラスベガスのホテルにて)

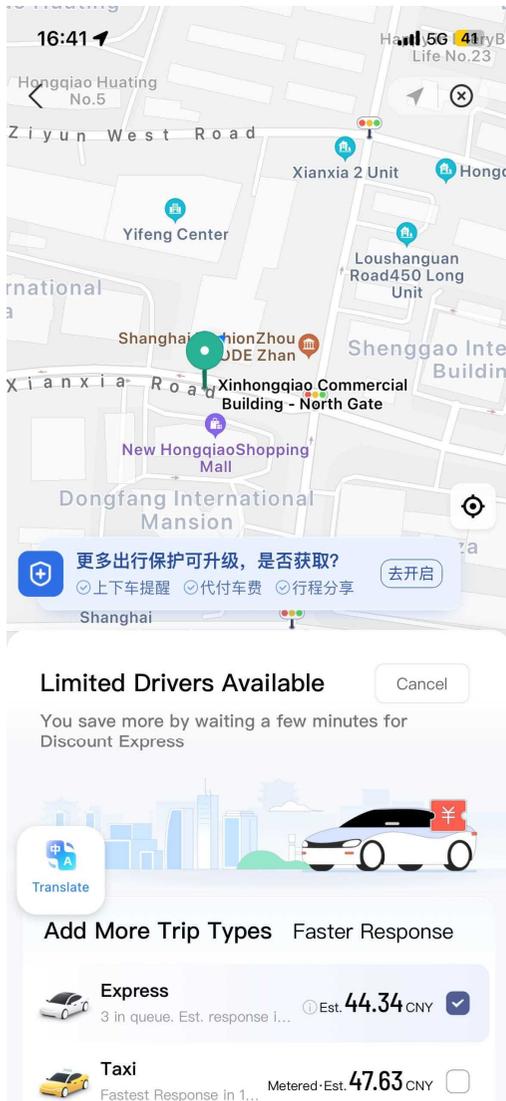


有償型ライドシェア（ライドヘイリング）の管理業態

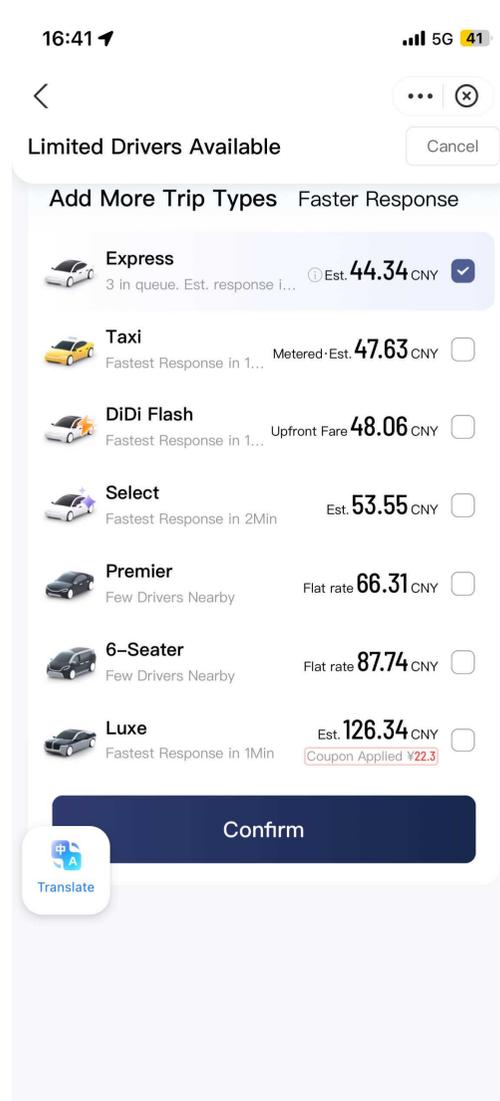
	TNC型	PHV型
イメージ		
概要	<p>Uberのようなプラットフォーム事業者が各ドライバーの管理や運行管理を実施。ドライバーの自由度がPHVに比べると高い。</p>	<p>個人タクシーの派生形のようなもの(Private Hire Vehicle)。サービスの提供自体はTNC型同様だが、各ドライバーに対して規制当局が直接管理をするため、ライセンスの取得などが必要。</p>
導入国	<p>アメリカ、カナダ、ブラジル、メキシコ、インドなど</p>	<p>イギリス、フランス、ドイツ、スペイン、エストニア、オーストラリア、ニュージーランド、中国など</p>

実際に使うと・・・？

乗降地点を設定



種類を選択



表示されたナンバーの車両を待つ



■ 海外でライドヘイリングを利用した際に感じたメリット（私見）

- ① **スマホで目的地を設定でき、車内で他言語を通じてドライバーに告げる必要がない。**
- ② **あらかじめ料金が設定されるため、遠回りされようが金額が変わらない。タクシーのように少しちよろまかされたりされる心配がない。**
- ③ **Uberのアプリひとつ入れておけば、様々な国でそのまま使える。**
 - **当然、同じサービスが日本で展開されても我々日本人がそっくりそのまま上記の恩恵を受けるわけではない（インバウンドは別）。今あるタクシー配車アプリでも目的地の設定やキャッシュレスの恩恵は受けられる。**

【その他感想】

- ✓ 料金がタクシーと比べて安いとは感じず。
- ✓ 高級車に当たるときもある（NYでBMWのライドヘイリングに当たりました）。
- ✓ タクシーと同じで、たくさん話しかけてくるドライバーもいれば静かなドライバーも。
- ✓ 車両の清掃状況は特に気にならず。

■ 日本におけるライドシェアをめぐる主な流れ

06年 道路運送法改正により「自家用有償旅客運送」を制定（現在の公共ライドシェアが可能に）。

15年 米Uberが福岡でライドシェアの検証実験を始めるも、国交省の指導が入り打ち切りに。

23年8月 菅義偉元首相がドライバー不足を根拠にしたライドシェア導入について言及。以降、多数の議員からもライドシェアに関する発言が相次ぎ、話題に熱が帯びる。

10月 岸田文雄首相（当時）が所信表明演説でライドシェア導入を宣言。

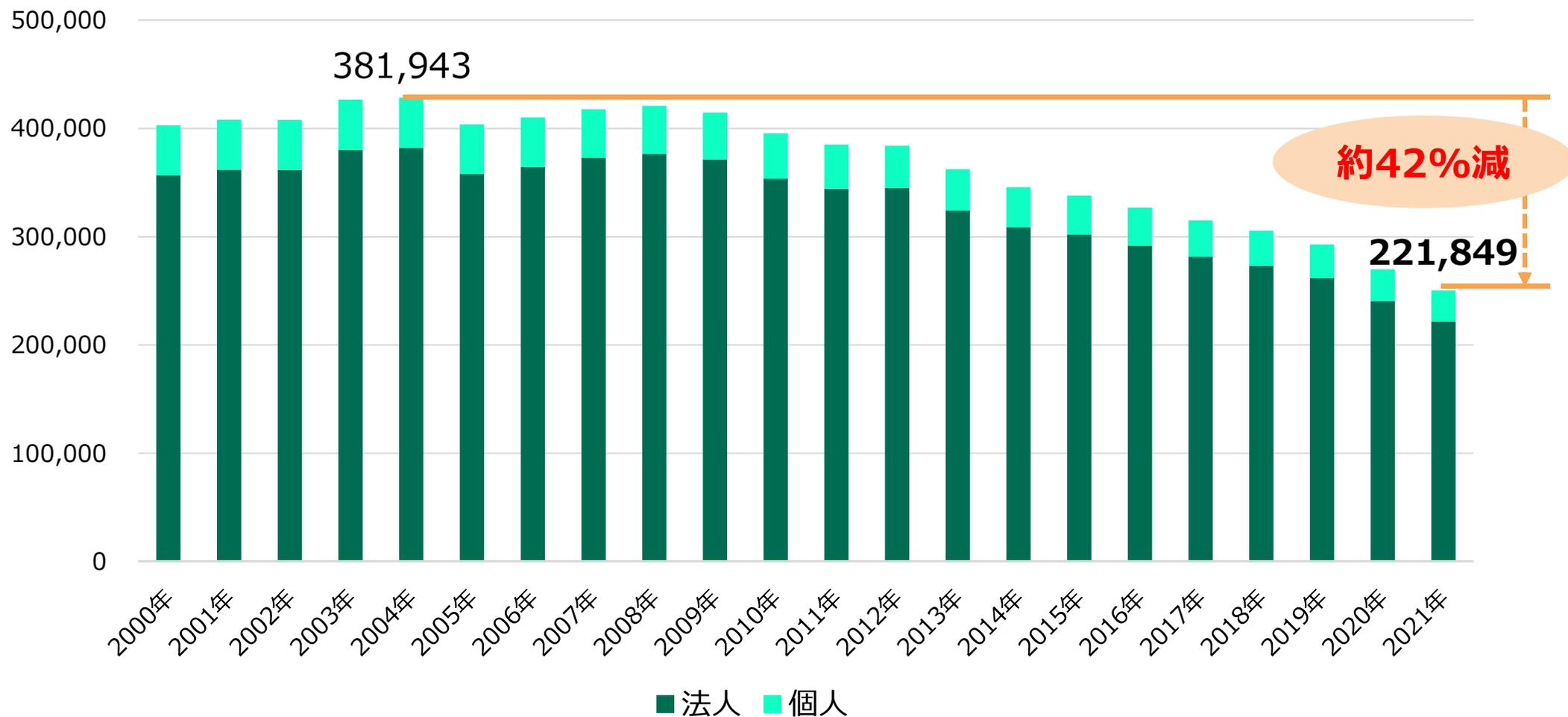
24年4月 「日本版ライドシェア」始まる。

Now ★

12月 規制改革推進会議とりまとめ
（ライドシェア全面解禁決定？）

内閣府の規制改革推進会議で
ライドシェアの議論が始まる。

■ タクシードライバー数の推移



出典：国土交通省「[タクシー事業の運転者数の推移](#)」を基にMM総研作成

日本におけるライドシェア導入に向けた議論

賛成派

地域のタクシードライバー不足は深刻。
訪日外国人も増えている中、ライドシェア
の解禁によるドライバー確保は必須。

海外では乗客の安全確保のため、
様々な規制の下、テクノロジーを
活用して対策を施している。

犯罪に巻き込まれる可能性は
その国の治安状況も
考慮すべき。

多様な働き方のひとつの
選択肢になる。

一部都市ではタクシー
市場との両立が出来ている。

VS

反対派

ドライバーを増やす手段としてライドシェア
を解禁する前に、2種免許を取得しやすく
する方が先決。

安全性・質の担保や
事故が起きた際の責任は？
タクシーなどに対する安全規制は
厳しくなっているのに、ライドシェアが
事故を起こしたら本末転倒。

海外ではライドシェアの乗客が
犯罪に巻き込まれるケースも
確認されている。

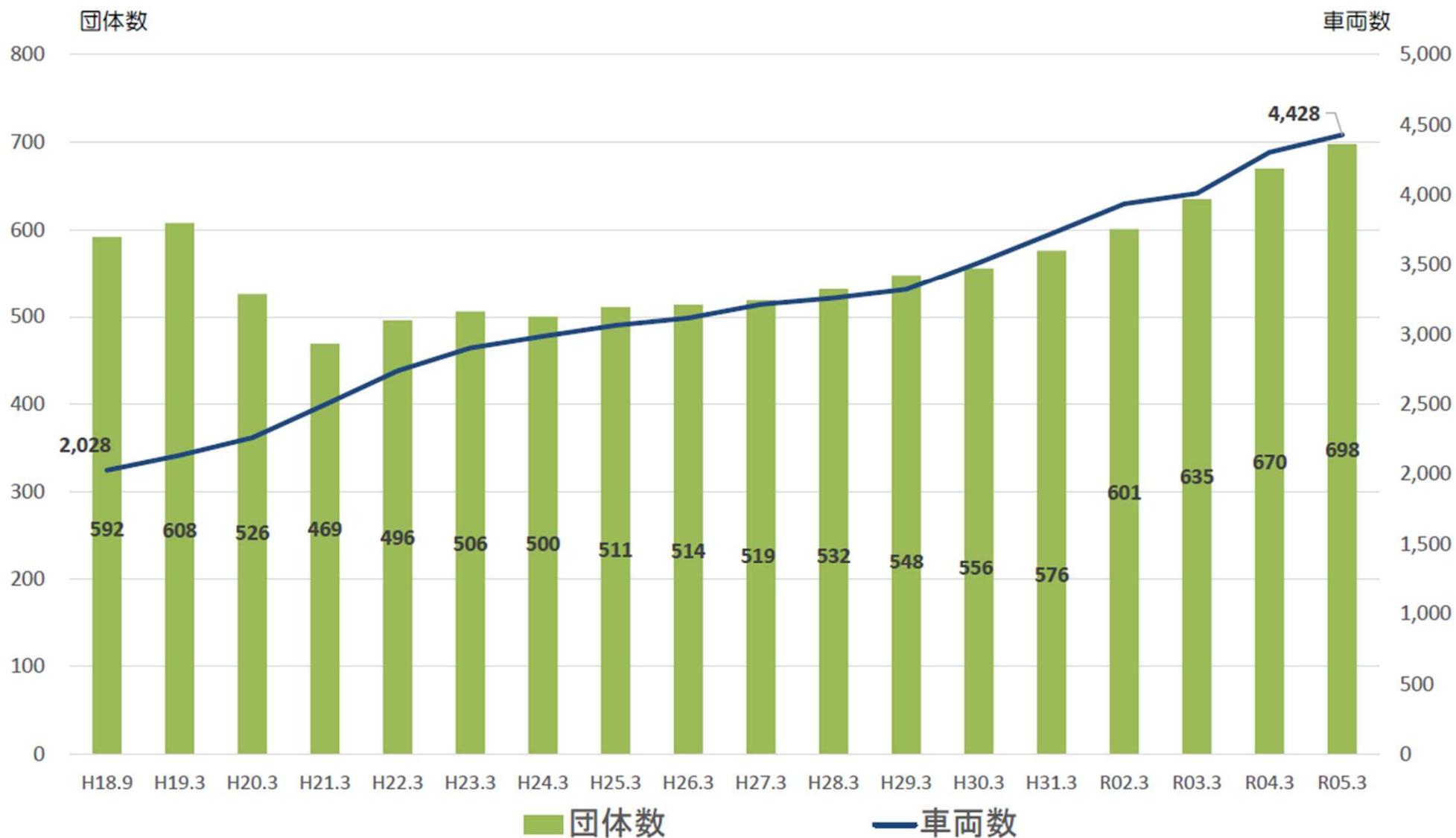
ギグワーカーとなるドライバーの
雇用の様々な保障が不十分だ。

既存のタクシー業界に
大打撃を与える。

日本におけるライドシェア

	公共ライドシェア	日本版ライドシェア
目的・概要	<p>バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送。</p> <p>省令により「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」を規定。</p>	<p>地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した有償の旅客運送。</p> <p>タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。</p>
開始時期	2006年	2024年
運行管理者	市町村、NPO法人など	タクシー事業者
導入地域	<p>交通空白地有償運送は全国1741市区町村のうち572市区町村（33%）</p> <p>※2022年3月時点</p>	<p>22都道府県31地域</p> <p>※2024年8月時点</p>
ドライバー資格	<ul style="list-style-type: none"> 2種運転免許保有 1種運転免許保有 + 大臣認定講習の受講 	<p>1種運転免許以上を保有（初心運転者期間の人は除く）</p> <p>※タクシー運転者に行うものと同様の研修や指導監督は受ける</p>
利用者	<p>（交通空白地）地域住民・観光客</p> <p>（福祉）介護を必要とする者</p>	エリア内であれば誰でも利用可能
料金	タクシーの約8割を目安	タクシー料金と同等

交通空白地有償運送の団体数・車両数の推移



出典：内閣府 第1回地域産業活性化ワーキング・グループ [国土交通省提出資料](#)

公共ライドシェア

2023年からライドシェアに関する議論が進んだ中で、自家用有償旅客運送の制度も一部見直され、より導入しやすくなった。

	主な改正点
交通空白地の定義	移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内に公共交通利用できない地域・時間帯※。 ※2023年12月改正で「半径1キロメートル以内にバスの停留所及び鉄軌道駅が存在しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」などの定義が示されたが、2024年4月に上記定義に改正
検討プロセスの短期化	地域公共交通会議の運営手法を見直し、2カ月程度協議しても結論に至らない場合は、協議内容を踏まえ首長の責任で判断できるように。
運賃の適正化	(改正前) <ul style="list-style-type: none">• 実費の範囲内• 当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内 (改正後) <ul style="list-style-type: none">➤ <u>タクシー運賃の約8割</u>➤ <u>ダイナミックプライシングの導入も可能に</u>

公共ライドシェア

南砺市版自治体ライドシェア を便利に気軽にご利用ください

タクシーのように自宅から目的地まで行くことのできる安心安全な移動手段が令和6年4月1日から利賀地域で実証運行をスタートしました。便利にお気軽にご利用ください！

【運行地域】

利賀地域内

(市営バス「村内線」運行エリア内)

【利用対象者】

どなたでもご利用できます

(観光客の方もご利用可能です)

【運行時間】

平日9:00~15:30

【予約受付】

電話受付(電話番号:0763-77-3965)

※利用希望日時の前日午後5時までの予約が必要です

予約の際は、お名前、ご住所(出発地)、何時に(時間)、どこへ行きたいか(目的地)をお知らせください。

【利用料金】

お1人1乗車につき500円

○「自治体ライドシェア」とは

自治体が主体となり、道路運送法第78条第2号に定める自家用有償旅客運送制度に基づく交通空白地における交通サービスを提供する仕組みです。

今後、運行時間帯や運行区域の拡大等についても検討したいと考えております。

<問い合わせ>

南砺市政策推進課交通政策係 電話:0763-23-2052



自治体ライドシェア「i-Chan」ロゴマーク

日本版ライドシェア

- ✓ 使い方はタクシー配車アプリでタクシーを呼ぶのと同じ。
- ✓ 国土交通省が指定した、タクシーが不足する地域、時間帯に限定。

「日本版ライドシェア」都内の運行時間	
月～木	7時～10時台
金	7時～10時台 16時～19時台
土	0時～4時台 16時～19時台
日	10時～13時台

- 突発的な需要に対応するため、7月にバージョンアップ
 - 降水量が1時間5mm以上の予報時
 - 気温が35℃以上の予報時
 - 一時的な需要増加が見込まれるイベントの主催者又は開催地周辺自治体から要請書が提出された場合



日本版ライドシェア導入前後でのマッチング率（東京特別区・武三交通圏）

【日本版ライドシェア開始前】

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	96%	89%	95%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	67%	96%
2時	98%	99%	98%	99%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

【日本版ライドシェア開始後】

	8月12日 月曜日	8月13日 火曜日	8月14日 水曜日	8月15日 木曜日	8月16日 金曜日	8月17日 土曜日	8月18日 日曜日
0時	96%	96%	97%	98%	97%	98%	97%
1時	97%	97%	98%	97%	98%	98%	98%
2時	97%	97%	98%	97%	98%	98%	98%
3時	98%	94%	97%	97%	97%	97%	97%
4時	96%	96%	96%	96%	95%	96%	96%
5時	97%	96%	95%	96%	94%	97%	96%
6時	97%	98%	97%	98%	89%	99%	98%
7時	98%	98%	98%	98%	92%	99%	99%
8時	98%	98%	99%	98%	98%	99%	99%
9時	98%	98%	98%	98%	98%	99%	99%
10時	97%	97%	98%	98%	97%	98%	98%
11時	95%	97%	93%	98%	94%	98%	96%
12時	96%	97%	93%	98%	98%	98%	94%
13時	96%	98%	98%	97%	99%	98%	97%
14時	97%	98%	98%	97%	98%	98%	98%
15時	94%	98%	97%	97%	98%	98%	98%
16時	90%	97%	97%	97%	98%	95%	96%
17時	90%	96%	96%	96%	97%	94%	96%
18時	94%	96%	96%	97%	97%	94%	97%
19時	94%	97%	97%	97%	98%	96%	97%
20時	86%	97%	96%	94%	96%	95%	94%
21時	92%	95%	96%	96%	97%	95%	98%
22時	96%	97%	98%	98%	98%	97%	99%
23時	96%	97%	98%	98%	98%	98%	98%

・8/16（金）3:00～23:00で雨を記録

出典：国土交通省 [自家用車活用事業の実施状況について\(8月18日時点\)](#)

日本版ライドシェアの稼働状況（2024年8月時点）

		事業開始日	累計運行回数	1台1時間あたりの運行回数※
大都市部	北海道（札幌）	6/22	804回	約0.9回
	宮城（仙台市）	6/7	547回	約0.8回
	埼玉（県南中央）	5/31	4537回	約0.5回
	千葉（千葉）	6/8	741回	約0.7回
	東京（特別区・武三）	4/8	10万773回	約1.5回
	神奈川（京浜）	4/12	9770回	約1.1回
	愛知（名古屋）	4/26	887回	約1.6回
	京都（京都市域）	4/8	1万2756回	約1回
	大阪（大阪市域）	5/31	3252回	約1.2回
	兵庫（神戸市域）	5/31	3762回	約0.5回
	広島（広島）	5/31	1505回	約1.1回
	福岡（福岡）	6/12	8043回	約1.2回

※タクシー平均：約0.7回

日本版ライドシェアの稼働状況（2024年8月時点）

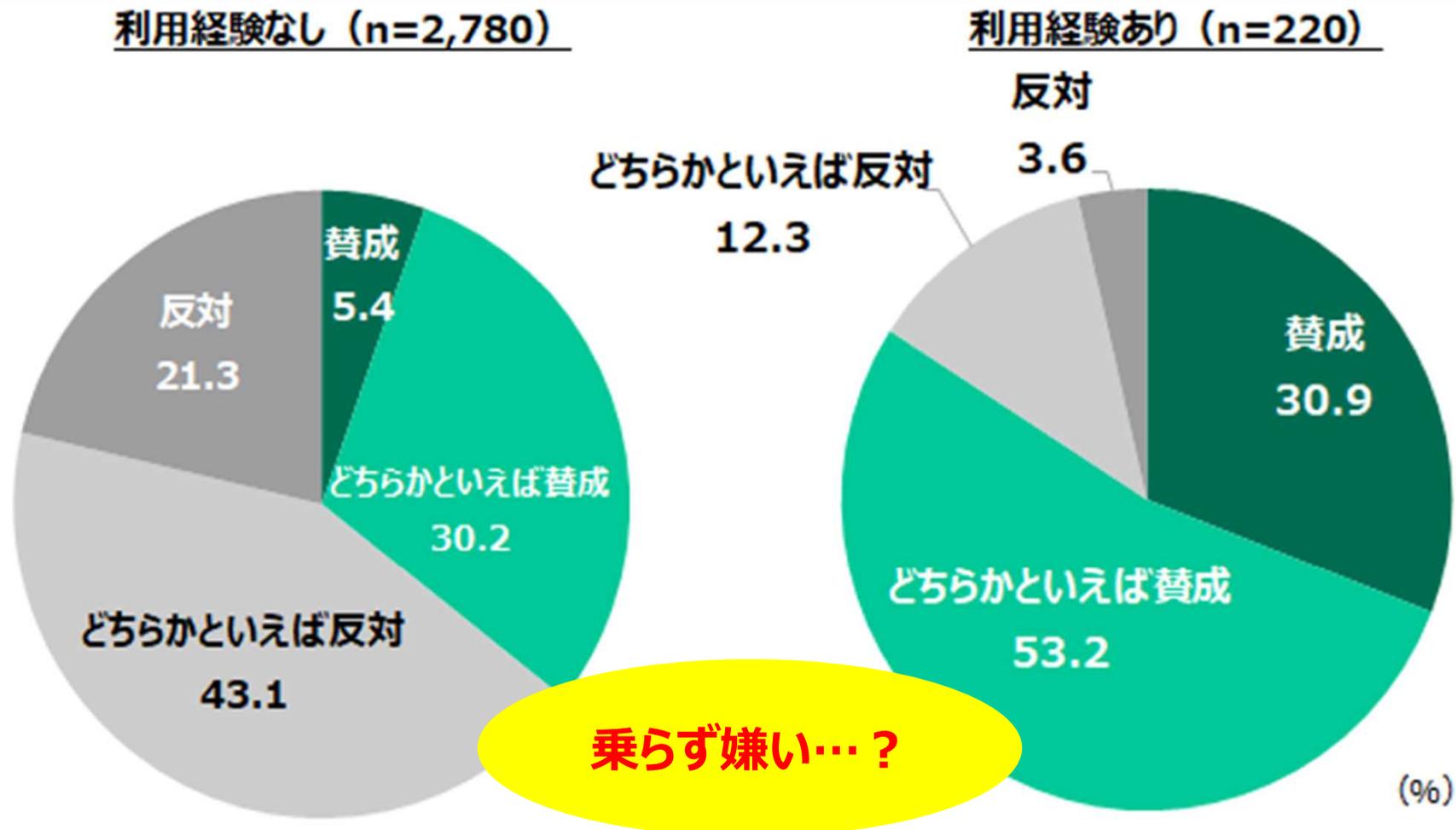
		事業開始日	累計運行回数	1台1時間あたりの運行回数※
その他地域	軽井沢	4/26	1117回	約0.9回
	富山（富山）	6/7	282回	約0.3回
	石川（金沢）	6/21	408回	約0.3回
	静岡（静岡）	7/5	13回	約0.1回
	埼玉（県南東部）	7/12	412回	約0.4回
	三重（志摩市）	7/22	56回	約0.1回
	青森（青森）	7/26	10回	約0.2回
	埼玉（県南西部）	8/2	14回	約0.4回
	岐阜（岐阜）	8/2	67回	約0.3回

※タクシー平均：約0.7回

「ライドシェアに関する社会受容性調査」(2023年10月)

海外で有償型ライドシェア(ライドヘイリング)の利用経験がない人で「賛成」「どちらかといえば賛成」とした人は35.6%となり、利用経験がある人の84.1%と大きな差があった。

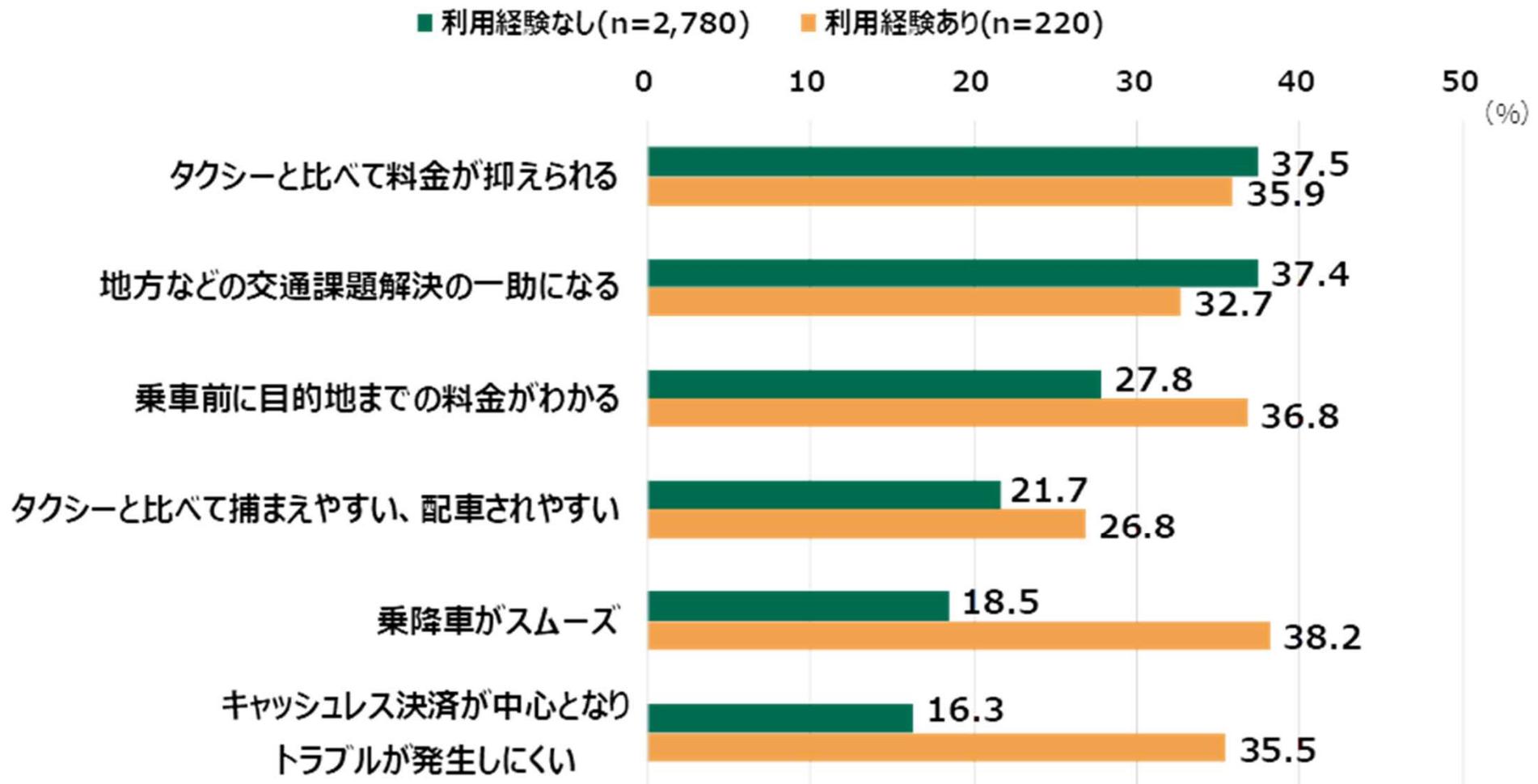
■ 有償型ライドシェアサービスの日本への導入賛否



「ライドシェアに関する社会受容性調査」(2023年10月)

利用経験がない人は「タクシーと比べて料金が抑えられる」(37.5%)が最も多く、利用経験がある人は「乗降車がスムーズ」(38.2%)が最も多い。

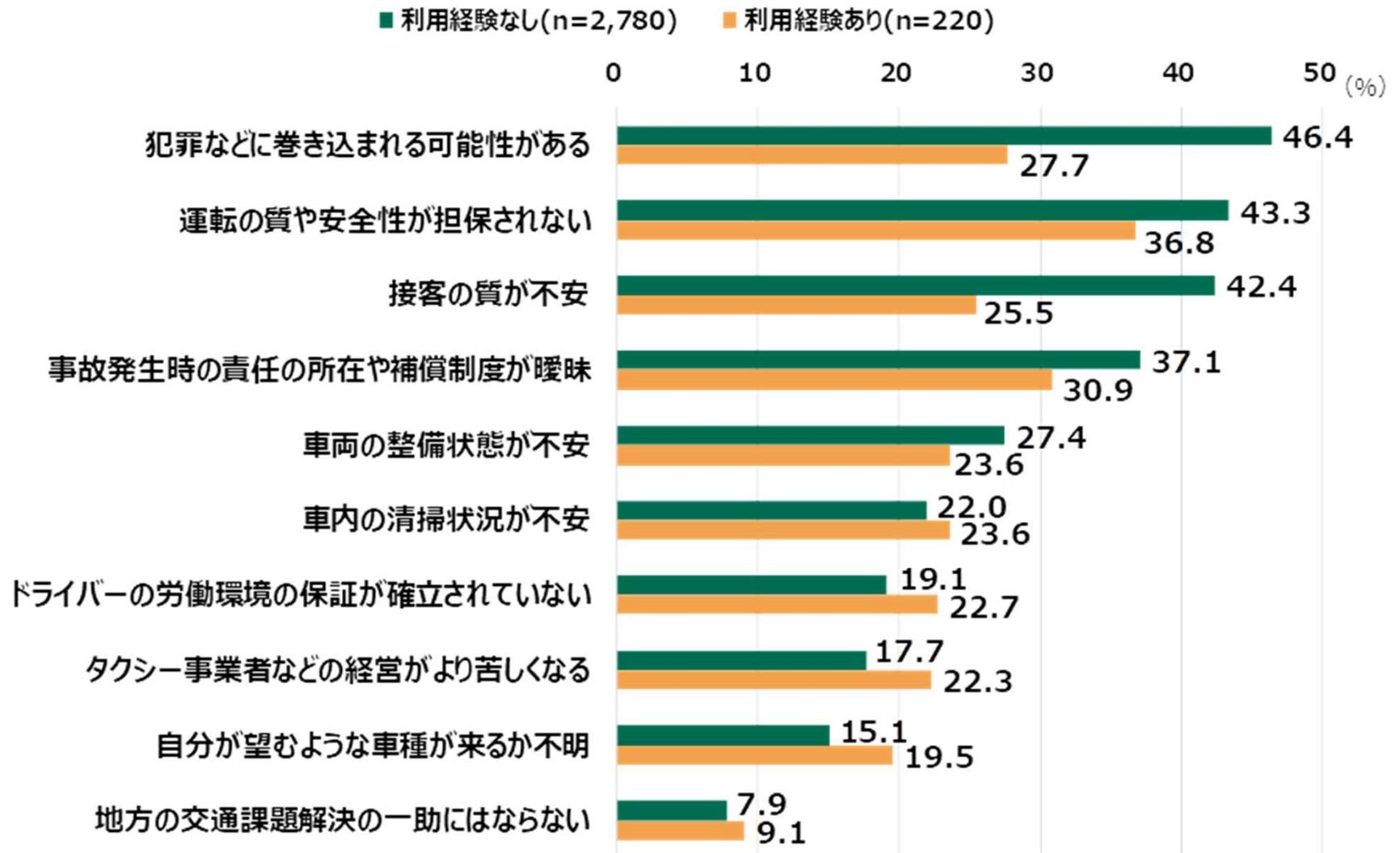
■ 有償型ライドシェアサービスのメリットと考えるもの(複数回答)



「ライドシェアに関する社会受容性調査」(2023年10月)

「犯罪などに巻き込まれる可能性がある」「接客の質が不安」を選択した人は、利用経験がない人より利用経験がある人の方が15ポイント以上低かった。

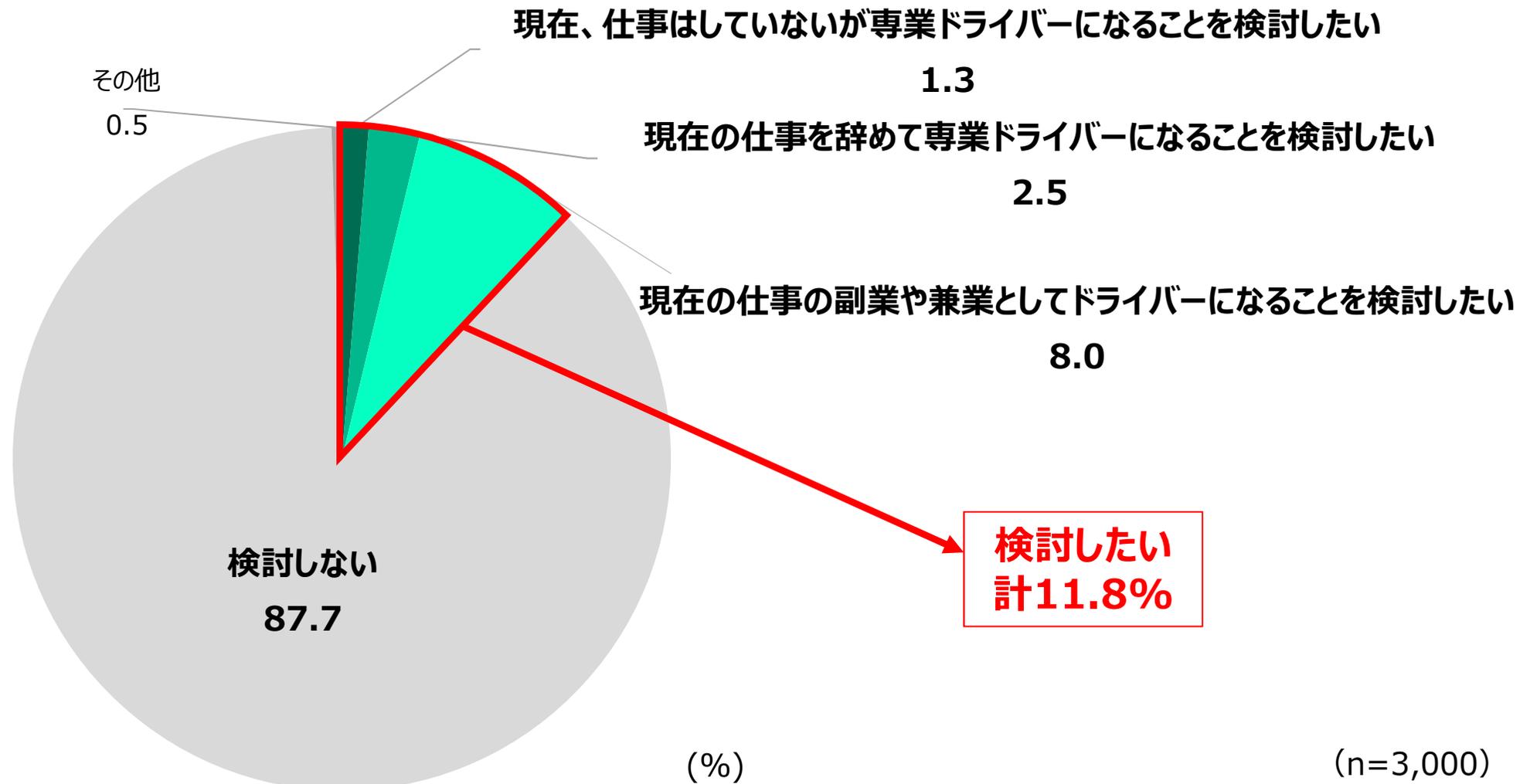
■ 有償型ライドシェアサービスのデメリットと考えるもの (複数回答)



「ライドシェアに関する社会受容性調査」(2023年10月)

ライドシェアサービスのドライバーになることを「検討したい」とした人は、合わせて11.8%だった。
専業ドライバーのみに限ると3.8%だった。

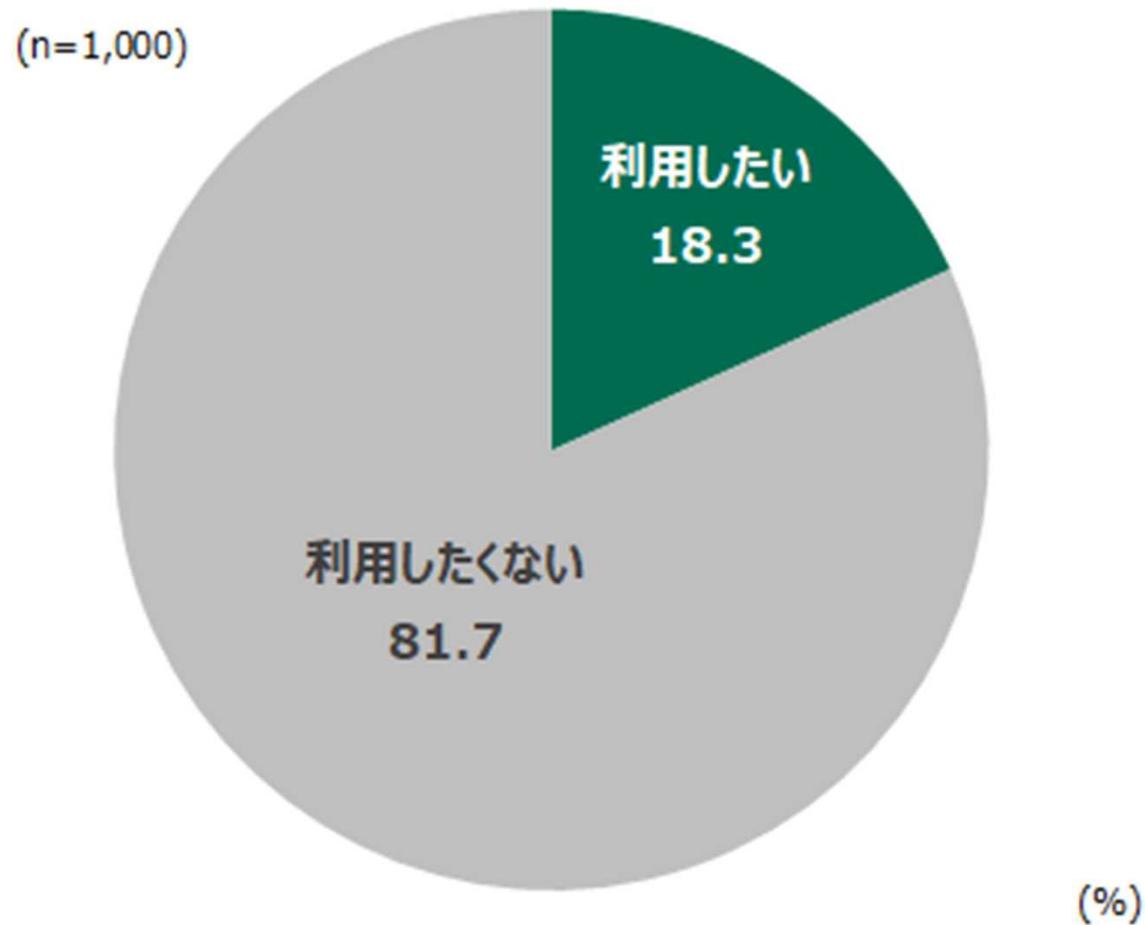
■ 有償型ライドシェアサービスのドライバー側になることへの検討意思



「日本版ライドシェアに関する調査」(2024年6月)

日本版ライドシェアを「利用したい」と回答した人は、18.3%にとどまった。

■ 日本版ライドシェアサービスの利用意向



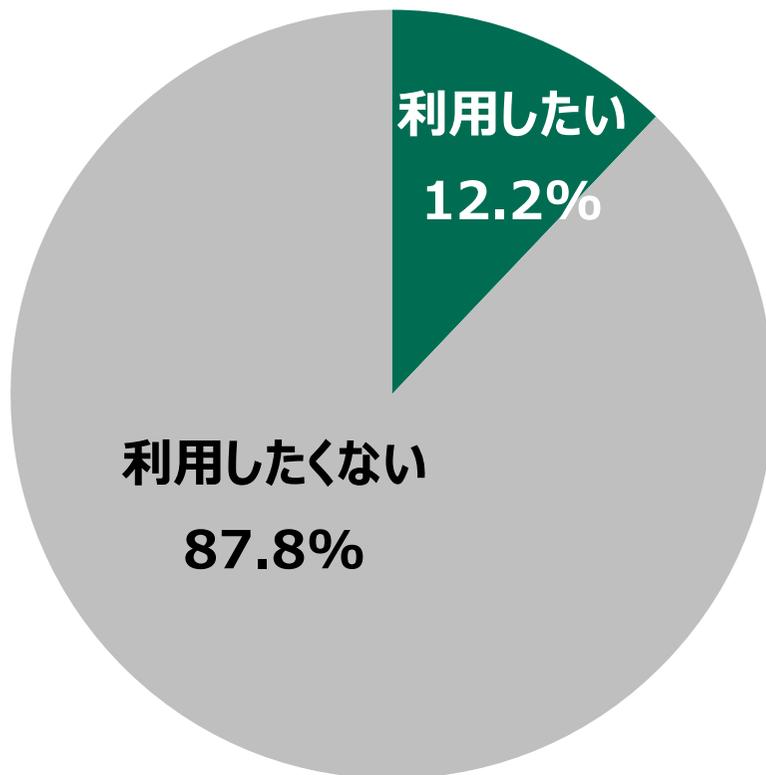
※サンプル数を人口比率に合わせるウェイトバックを実施

「日本版ライドシェアに関する調査」(2024年6月)

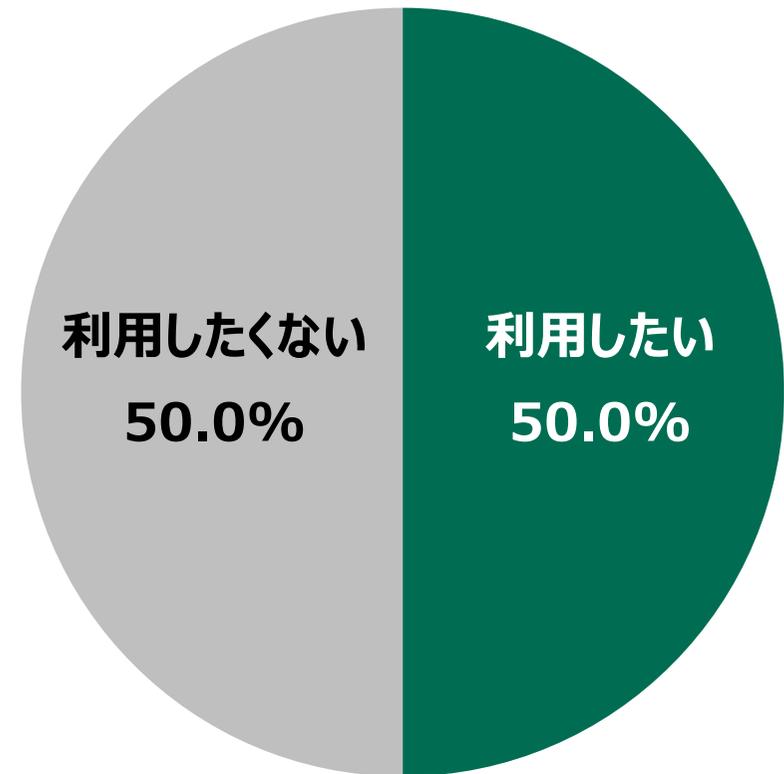
タクシー配車アプリを利用したことがある人に限ると、日本版ライドシェアを「利用したい」とした人は50.0%になった。

■ 日本版ライドシェアの利用意向 (タクシー配車アプリ利用経験有無クロス)

利用経験無し (n=835)



利用経験有り (n=165)

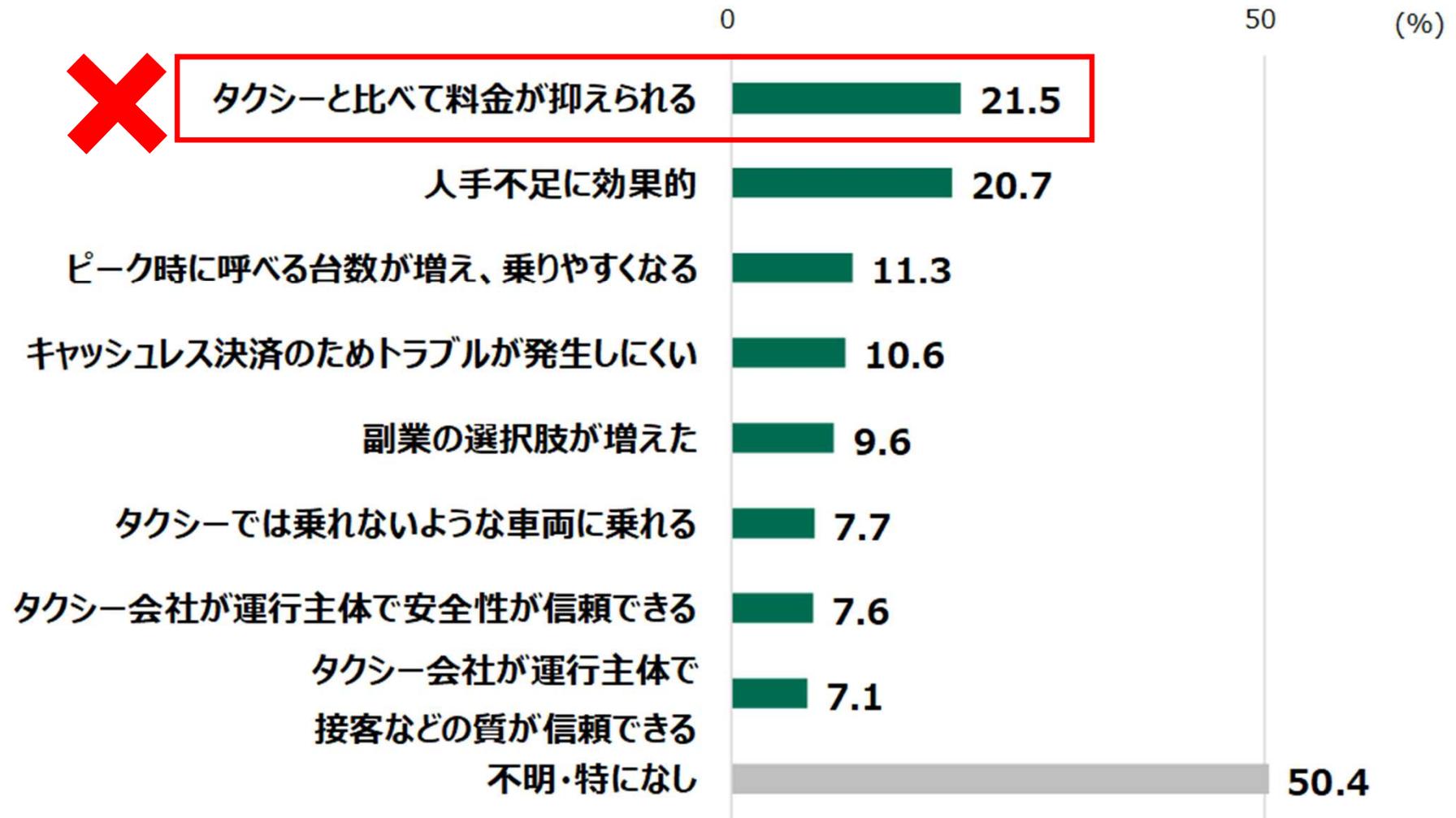


※サンプル数を人口比率に合わせるウェイトバックを実施

「日本版ライドシェアに関する調査」(2024年6月)

日本版ライドシェアのメリットを聞いたところ、「タクシーと比べて料金が抑えられる」が21.5%で最も多かった。現在の運用上はタクシーと同額であるため、正しい理解が広まっていないことがわかる。

■ 日本版ライドシェアのメリットと考えるもの(複数回答)



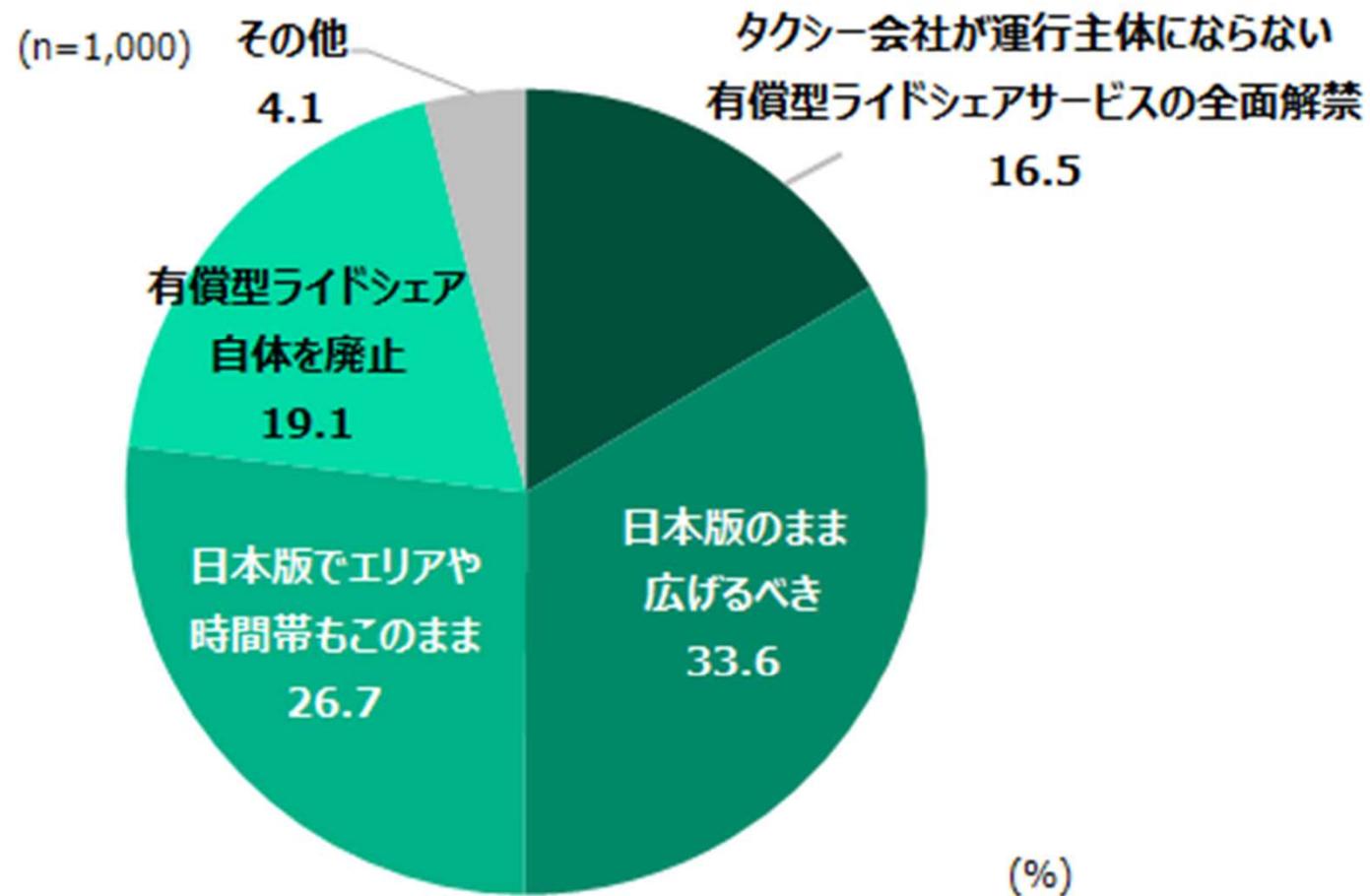
※サンプル数を人口比率に合わせるウェイトバックを実施

(n=1,000)

「日本版ライドシェアに関する調査」(2024年6月)

「タクシー会社が運行主体にならない有償型ライドシェアサービスの全面解禁」は16.5%と、「有償型ライドシェア自体を廃止」の19.1%を下回った。

■ 日本におけるライドシェアのあるべき方向性



※サンプル数を人口比率に合わせるウェイトバックを実施

私見



ライドシェアは日本の移動課題を解決してくれる「救世主」か？

ライドシェア（ライドヘイリング）のみで現在の日本の移動課題が解決するとは考えにくい。あくまで手段のひとつ。そもそも移動課題について整理しきれていないと感じる。**一番の課題は地方、過疎地。現在のライドシェアの議論は都市部目線**で動いているように見える。**ライドシェア導入ありきで考えるのではなく、地域の移動課題から逆算したモビリティの「リ・デザイン」**をするべき。

日本版ライドシェアは効果ある？

都市部では…○、地方では…△

日本版ライドシェアは、都市部において需要に対するタクシー供給側の補填という意味で、マッチング率が改善していることから、**一定の効果自体は出ている**。だが、地方、特にタクシー配車アプリの普及率が高くないところでは、効果を最大限発揮できているとは言い難い。

一方、受容性の視点では、社会全体としての利用意向は低い（MM総研調査で2割以下）が、そもそもタクシー利用者が全体の数割であることを考慮すると、そこまで悲観しなくてもよいと考える。事実、タクシー配車アプリ利用者か否かで、利用意向の割合が大きく変わっている。

私見



先日の自民党総裁選では、小泉進次郎議員がライドシェアの全面解禁に積極的な姿勢を見せていた。もし小泉議員が当選していたら、この議論がかなり前のめりになっていたことは想像に容易い。だが、新たにデジタル相に就任した平将明議員は慎重姿勢を示したとの報道が出ている。国交省としても全面解禁に傾いているわけではなく、引き続きタクシー業界の反発は続くであろうことから、まだ**50:50の状態**ではないか。ただ、世論の流れによっては、いきなり大きく変わる可能性もある。

また、ドライバーの観点からすれば、働きやすさ・柔軟さという意味で全面解禁の方が良いことには間違いないが、**解禁したからと言って、地方の移動課題が解決するほどライドヘイリングドライバーが湧いて出てくるようには思えない。**

今後、運行管理がタクシー事業者以外でも可能となる、要はライドシェア（ライドヘイリング）の「全面解禁」になっていくのか？

私見

今後、必要な議論は？

(安全性の確保・事故時の責任体制確保などの部分は大前提として…)

✓ **公共交通としての責務は？**

- 現在は各タクシー事業者の企業努力で、24時間365日、需要が多少低い時間帯でもドライバーのシフトを組み、供給体制を構築している。これが**個人任せのライドシェア（ライドヘイリング）にどんどん置き換わってしまうと、供給バランスが大きく崩れる可能性**がある。解禁された場合にライドシェアサービスを提供する事業者（TNC）が、どこまで公共交通としての責務を果たしてくれるのか、もしくは国がどう管理するか、大きな課題となる。

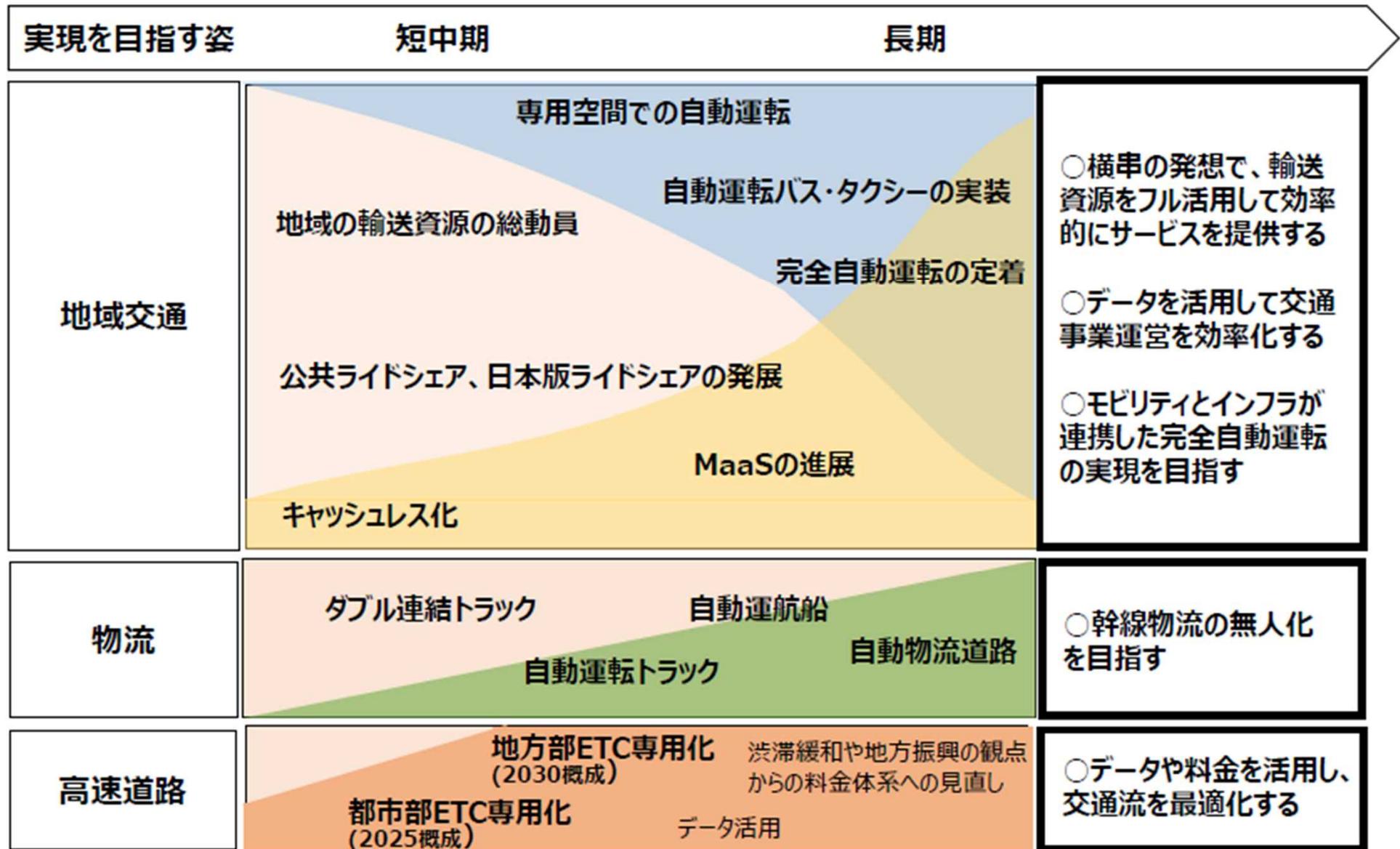
✓ **「量」だけでなく「質」の議論も**

- 来年の大阪・関西万博に向けて大阪府の吉村知事がライドシェアの解禁を強く訴えているが、ライドヘイリングの輸送効率は高くない。**「量」をただ増やすだけでは、渋滞など新たな交通課題が出てくる**。大量の移動需要を捌く必要がある万博では、「質」の議論も特に必須だ。

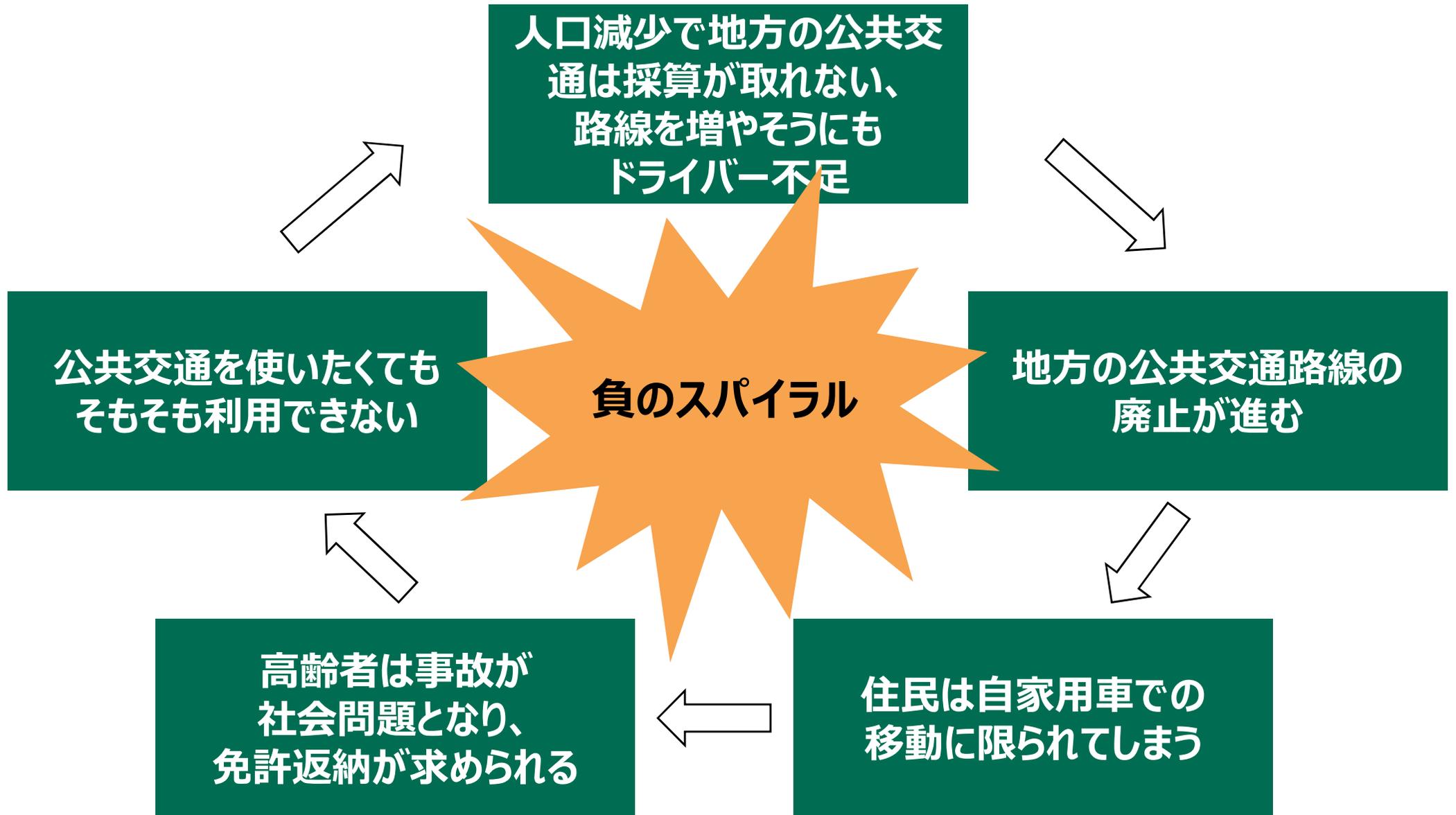
✓ **自動運転社会が発展していくことも忘れずに**

- 長期的に見れば、人が運転するライドシェアが未来永劫発達するとは考えにくい。自動運転が普及すれば大きく変わり、**自動運転がライドシェアより大きな柱になることは間違いない**。それも念頭に入れるべき。

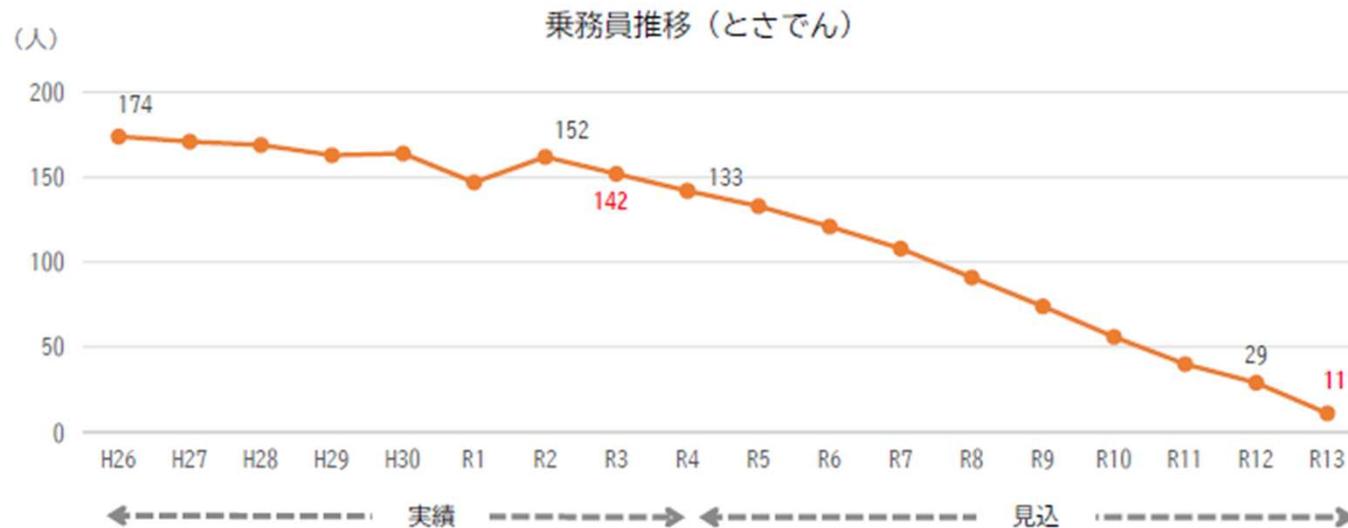
地域公共交通の現状



出典：内閣官房 第6回デジタル行財政改革会議 [国土交通大臣提出資料](#)

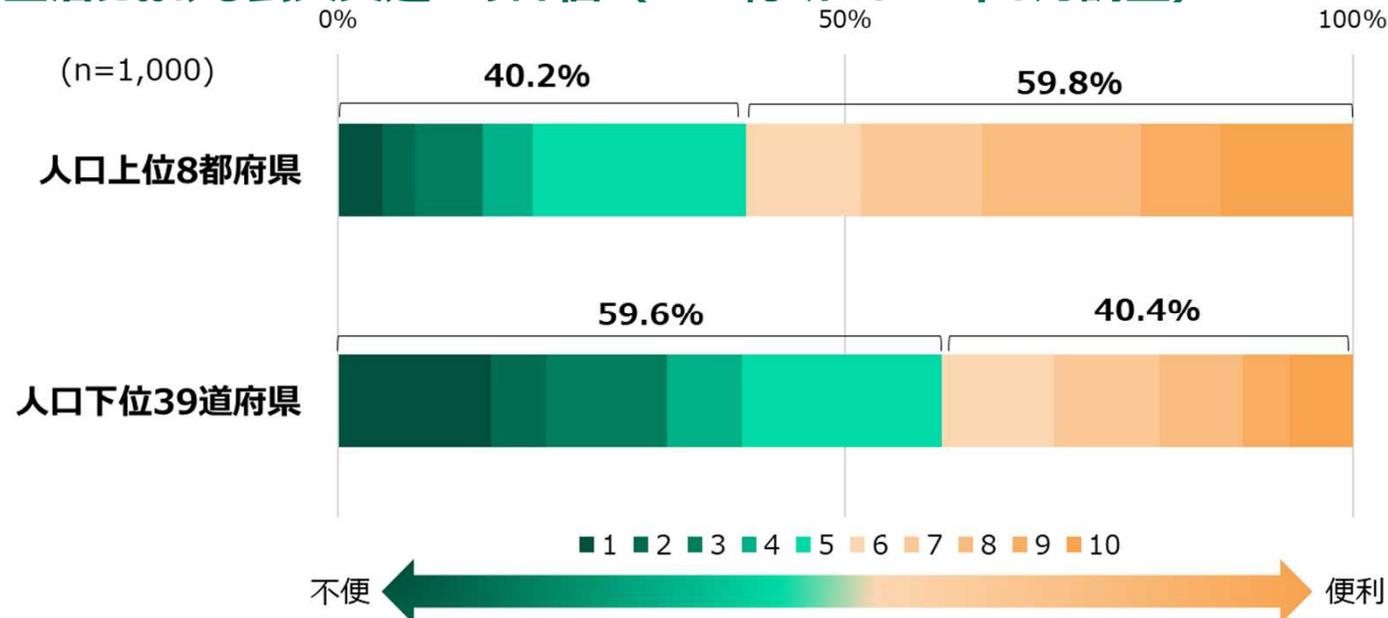


高知市の路線バス運転手数推移予測



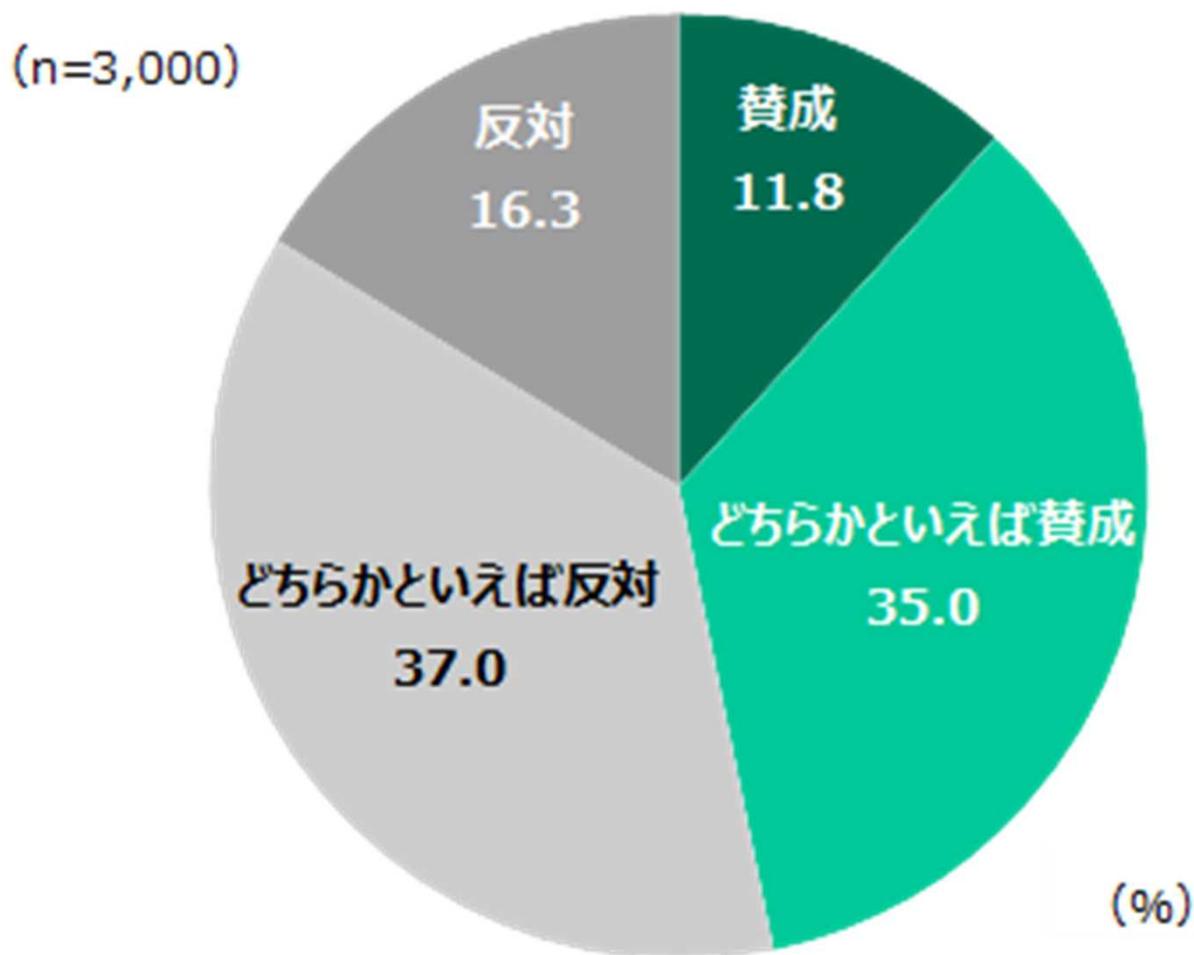
画像出典：第1回高知市地域公共交通あり方検討会【資料5】

身の回りの生活における公共交通への評価（MM総研2024年6月調査）



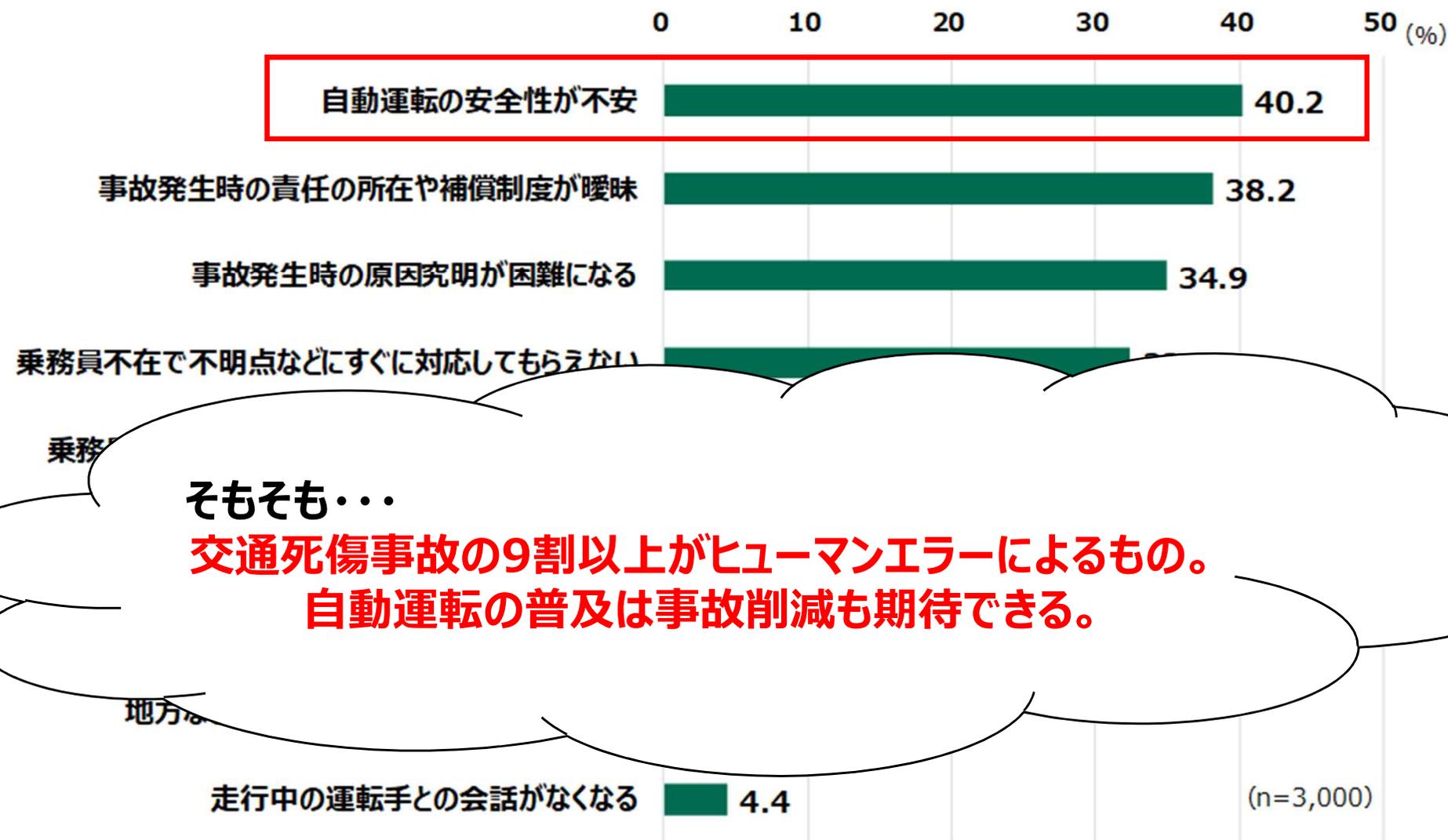
完全無人の自動運転タクシー・バスの日本への導入賛否を聞いたところ、「賛成」「どちらかといえば賛成」とした人は46.8%だった。

■ 完全無人の自動運転タクシー・バスの日本への導入賛否（2023年10月）



完全無人の自動運転タクシー・バスのデメリットだと考えるものを聞いたところ、「自動運転の安全性が不安」が40.2%で一番多かった。

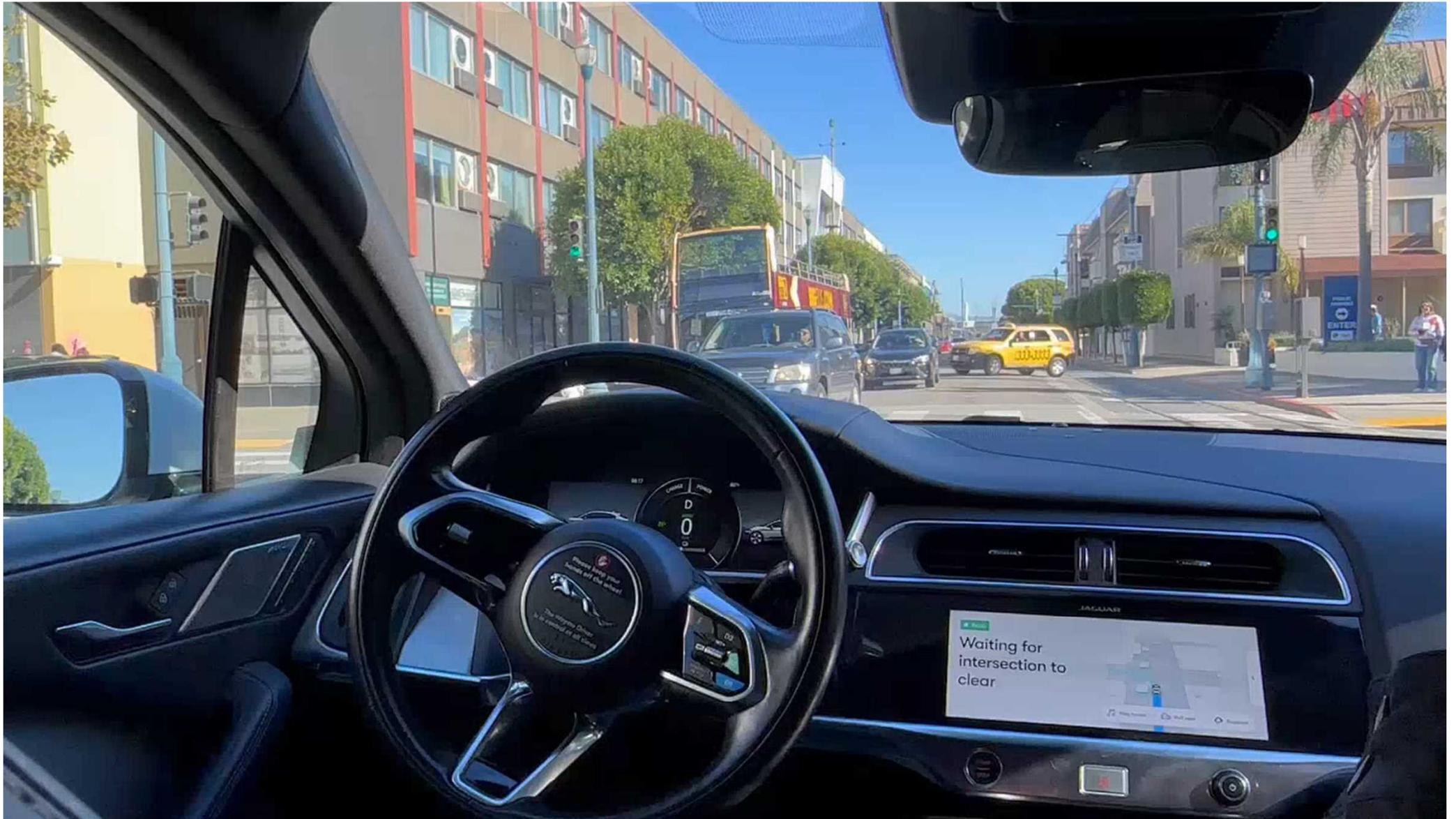
■ 完全無人の自動運転タクシー・バスのデメリットと考えるもの（複数回答）（2023年10月）



米サンフランシスコの完全無人の自動運転タクシー「Waymo One」



■ 米サンフランシスコの完全無人の自動運転タクシー「Waymo One」



私見

自動運転は安全性に懸念があるのではないかな？

△
自動運転が絶対に事故を起こさないとは断言できない&人間が運転する公共交通と同レベルとまでは言わないが、**自動運転技術は高まっている**。そもそも人間の運転だから安全という保証はない（むしろ交通死傷事故のほとんどがヒューマンエラーによるもの）。

公共交通が自動運転に置き換わると現在のドライバーの職が失われてしまうのでは？

×
例えば自動運転車両の遠隔監視や、車内で保安要員としての人材が必要になってくるなど、**現在のドライバーとは違った形での役割が出てくる**ことが予想される。職が失われるのではなく、関わり方が変わってくる。



ただ、これも自動運転サービスだけ導入すれば万事解決ではなく、自動運転社会を見据えたインフラ整備、LRTやBRTなどの公共交通やMaaSの普及なども合わせ、地域のニーズに応じたモビリティの「リ・デザイン」が必要

ご清聴ありがとうございました！

株式会社MM総研

担当：朝倉 瑞樹 asakura@mmri.co.jp



〒105-0011
東京都港区芝公園2-6-3 芝公園フロントタワー



03-5777-0161



www.m2ri.jp

参考文献

- [国土交通政策研究所報 第65号 2017年夏季](#)
- [内閣府 第1回地域産業活性化ワーキング・グループ Uber Japan提出資料](#)
- [Goldman Sachs "RETHINKING MOBILITY"](#)
- [国土交通省「タクシー事業の運転者数の推移」](#)
- [国土交通省HP 国土交通省「交通空白」解消本部](#)
- [内閣府 第1回地域産業活性化ワーキング・グループ 国土交通省提出資料](#)
- [内閣府 第17回地域産業活性化ワーキング・グループ 国土交通省提出資料](#)
- [富山県南砺市HP](#)
- [石川県小松市HP](#)
- [内閣府 第1回地域産業活性化ワーキング・グループ 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会提出資料](#)
- [高知市地域公共交通あり方検討会第1回【資料5】本市の地域公共交通の現状及び課題等](#)
- [産経新聞「平将明デジタル相、ライドシェア全面解禁に慎重姿勢『スケジュールに沿って対応』」（2024年10月2日）](#)
- [国土交通省 関係通達「地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」](#)
- [国土交通省 自家用車活用事業の実施状況について\(8月18日時点\)](#)
- [内閣官房 第6回デジタル行財政改革会議 国土交通大臣提出資料](#)



Moving **M**obile & **M**obility Forward