

「万博版」ライドシェア

※2025年3月の毎日新聞記事を元にした文章です。

校閲し、直すべきところを指摘してください。

大阪・関西万博（4月13日～10

日13日）に向けて、一般ドライバ

ーが自家用車を使って有償で客

を運ぶ「ライドシェア」が大阪府

内全域で24時間運行可能になりま

した。昨春以降、各地で導入され

てきた「日本版ライドシェア」と

は、何がどう異なるのでしょうか。

「万博版」の狙いや課題を探りま

した。

Q 日本版ライドシェアはどんな仕組みだったかな。

A 2024年4月に東京、愛

知、京都など4都府県の一部地域

で始まり、全国に広がりました。

国土交通省が、タクシーが不足す

る地域や時間帯、台数を指定して

運行を許可しています。運転手は

タクシー会社に雇用され、研修も

受けた一般ドライバーで、運賃も

タクシーと同様に距離と時間に応

じた固定制です。

Q 万博版が実現した背景は？

A 始まりは、23年10月に大阪

府の吉村洋文知事が万博でのライ

ドシェア実現に意欲を表明したの

が始まりです。当時は、IT会社

などの新規参入を認め、需給に応

じて運賃を変動させる「ダイナミ

ックプライシング」の導入など、

海外型のライドシェアを提案して

いました。

国は24年5月から、大阪市とそ

の周辺で金、土曜の夕方に各12

0台、土曜の未明に2100台の運

航を認めました。しかし、府は万

博来場者の観光需要が高まればタ

クシーが不足するとして、国とさ

らなる交渉たうしやうを続けてきたのです。

Q 積極的だね。

A 吉村氏が代表を務める日本にほん維新いしんの会は以前からライドシェアの実現を公約にしてきました。個人の空き時間や使わないモノを情報通信技術けいほうつうしんぎじゆつを使って活用する「シェアリングエコノミー」きやう（共有型経済ゆうがたけいぎ）で新たなビジネスを生み出す狙いです。吉村氏は制限が多い日本版を「なんちゃってライドシェア」と皮肉ひにくったこともあります。

大阪府・市は、万博来場者を1日最大22万7000人とした場合、タクシーは約1880台不足すると試算しています。

Q そんなに足りなくなるの？

A 府内のタクシー事業者でつくる公益財団法人「大阪タクシー協会」は逆に、万博期間中に1日のタクシー利用者が15万人増えても対応できると主張しています。タクシー運転手の数は高齢化や新型コロナウイルス禍かで全国的に減少を続けていましたが、一般社団

法人「大阪タクシーセンター」によると、府内では22年度を底に増加に転じています

Q どうしてなの？

A コロナ禍かが収束へいふくして、インバウンド（訪日客）などの輸送ゆそう需要が戻りつつあるほか、23年5月末の運賃値上げで運転手が収入を上げやすくなったことも背景にあるようです。府内のあるタクシー会社社長は「現状はタクシー過剰かじようだ」と話しています。万博では府内全域でタクシーを融通ゆうつうする仕組みが国から認められており、タクシー協会は供給ききやうを増やす方針なのです。

Q タクシーとライドシェアで競争が激化しそうだね。

A 国は2月、今年5月までの万博版の台数を大阪市とその周辺で1日最大315台と発表しました。2月中旬から24時間運行を認めており、6月以降の台数については実績を踏ふまえ、改めて関係者と協議して決めるとしています。

府内では24年12月～25年1月ま

で、24時間運行が試行されました。

める方針です。

府内でライドシェア事業を展開する「newmo(ニューモ)」(東京)によると、24時間化で運行時間帯を選びやすくなったことで、運転手の応募者が従来の6・5倍に増えたそうです。担当者は「今後も台数が増えれば顕在的ひんざいてきな需要を掘り起こせる」と期待を込めます。

一方、タクシー協会の幹部は「タクシー会社は乗客が少ない場所や時間帯でも、乗客の利便性を考えて一定数を運行するようにしている。ライドシェアが採算重視さいざんで乗客の多い時間帯や場所に集中すれば、いらいと取りをされてしまう」と懸念けんねんしています。

Q 万博後はどうなるの？

A 万博版は終了します。ただ、大阪府・市は「インバウンドは長期的に増加し、移動の足が不足する」と主張しています。政府も公共交通機関こうつうきかんの廃止・減便げんびんの増加を補うおぎなため、タクシー事業者以外の参入さんいりを認める全面解禁ぜんめんかいきんの議論を進