

①ライドシェアを拡大していくに当たって、タクシーとの関係※やタクシーへの影響をどのように考えるか。
なお、海外では、タクシーへの影響が少ない事例もあるとの報告が本WGであった。

※タクシー事業として位置づけることもタクシー事業とは別のタクシーを補完する事業として位置づけることも論理的には考えられるか。

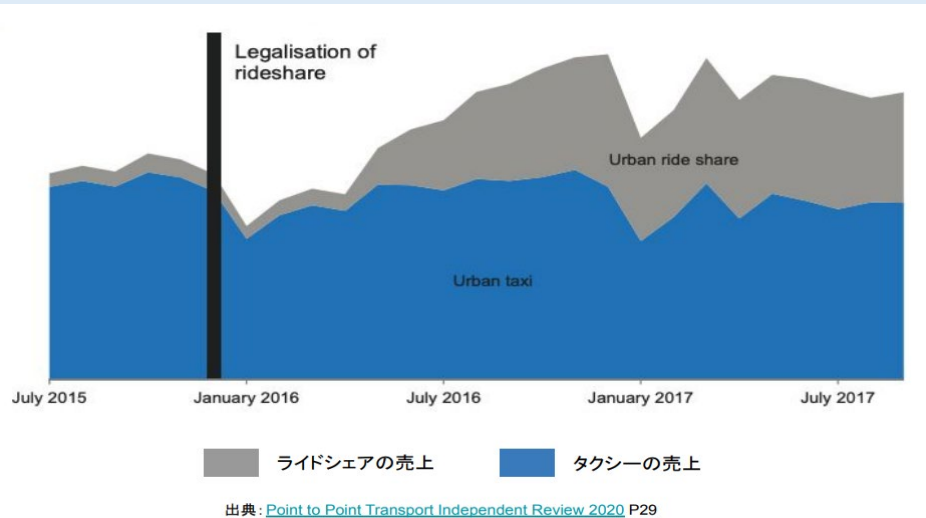
【令和5年12月26日規制改革推進会議 規制改革推進に関する中間答申 P9】

オの法律制度の検討及びエbの制度詳細の検討に当たっては、以下を踏まえた検討が行われる必要がある。また、その際、利用者起点を前提としつつ、タクシー、バス事業者など既存事業者との「共存共栄」に最大限の配慮を行う必要がある。

②タクシー、バス事業者など既存事業者との「共存共栄」に最大限の配慮を行う場合に、具体的な仕組みとしては、どのような方策が考えられるか（ライドシェア事業の稼働時間・料金の在り方など）。

オーストラリア（ニューサウスウェールズ州）

豪州NSW州が公開したデータによると、2016年のライドシェアの制度化以降、タクシー市場が縮小することはない、ドア・ツー・ドアの旅客運送の売上げ全体が増加していることが分かる。



イギリス（ロンドン）

ロンドン市内：

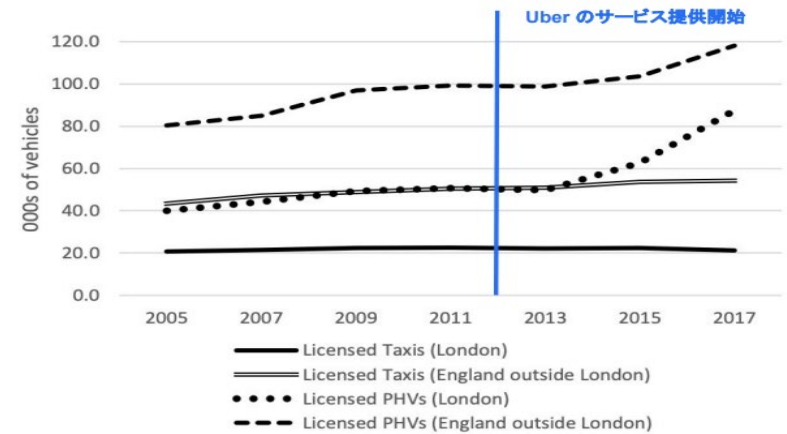
タクシーライセンス：2005年から15年にかけて8%増加、
2015年から17年にかけては5%減少。

PHVライセンス：2005年から13年にかけて約25%、
2013年から17年にかけては約75%増加。

ロンドン市外：

タクシーライセンス：2005年から17年にかけて、安定的に
20%増加。

PHVライセンス：2005年から17年にかけて、45%弱増加。



出典: [Taxis and private hire vehicles in the UK transport system: how and why are they changing?](#)