

令和7年度（2025年度）大分大学学校推薦型選抜試験問題

小 論 文

（経 済 学 部）

普通推薦

解答時間 90分

問題用紙7枚（表紙を含む）

注意：解答はすべて解答用紙に記入すること。

令和7年度(2025年度)

大分大学経済学部推薦入試試験問題

普通推薦

[小 論 文]

【問】

タクシーなど乗客からお金を取って(有償で)人を運ぶ場合、自動車第二種免許(2種免許)を取得している運転手が運転し、営業用車両*で輸送することが原則になっています。しかし、この運転手が不足していることから、「ライドシェア」(個人が自家用車**を使い、有償で旅客輸送すること)が、2024年5月から限定的に認められるようになりました。ライドシェアについては、普及を推進させるべきとする意見がある一方で、普及は慎重にすべきとの意見もみられます。このことについて、【資料1】から【資料3】を参考にして、次の問いに答えなさい。

【問1】

ライドシェアがなぜ日本でも導入されるようになったのかについて、【資料1】から【資料3】を踏まえて300字以内(句読点を含む)で要約しなさい。

【問2】

【資料1】から【資料3】を参考に、ライドシェアの普及が地域の人の移動にどのような影響を及ぼすか、あなたの考えを500字以内(句読点を含む)で述べなさい。

* 「営業用車両」とは、緑色のナンバープレートを付けた車両のこと。

** 「自家用車」とは、白色のナンバープレートを付けた車両のこと。

【資料1】ライドシェア 日本に適した制度を育てたい

個人が自家用車を使い有償で人を運ぶ「ライドシェア」が4月から部分的に解禁される。安全性を確保しながら、タクシーの補完的な役割を果たせるか、慎重に点検すべきだ。

国土交通省はライドシェアについて、東京、神奈川、愛知、京都の4都府県の一部区域で曜日や時間を限定して、4月から始めると発表した。今後、大阪や福岡、札幌なども対象に加える方向だ。

政府は昨年末、タクシー会社が運行を管理し、タクシーが足りない地域や時間を限る形で、ライドシェアを導入することを決めた。タクシーの配車アプリのデータから、必要な地域を特定した。

旅客運送事業は、乗客の安全が何より重要だ。自由営業の形で、タクシー運転手に必要な2種免許がない個人のドライバーが運行すれば、安全性が保たれず、責任の所在も曖昧になりかねない。

タクシー会社が管理する形で限定的に始めるのは妥当だろう。

ライドシェアは、米国や中国、東南アジアなど海外で広く普及している。国内でも、運転手の減少によるタクシー不足が広がっているため、それを解消する手段として期待する声が出ている。

ただ、海外では、ライドシェアに関連した性的暴行や強盗などの事件が多発している。運転手が被害に遭う例もあるという。

海外で定着しているからといって安易に導入するのではなく、試験的な運用でメリットとデメリットを見極めながら、日本に適した制度にしていくことが大切だ。

新制度では、タクシー会社が、ライドシェアを担う個人のドライバーの勤務管理や運転技術の指導などにあたることになる。事故に備え、対人で8000万円、対物で200万円以上の任意保険に加入することも義務づける。

ドライバーは過去2年間無事故であることを条件とし、タクシー会社と雇用契約を結ぶ方向だ。

個人の副業としての就業が見込まれる。利用者の安全が守られるよう、国はタクシー会社の監視を徹底してほしい。政府は、海外のような全面解禁についても、6月に考え方をまとめる予定だ。拙速は避け、丁寧に議論を進めねばならない。

タクシー運転手は、コロナ禍による利用客の急減で離職が増え、2023年3月末の運転手数は19年と比べ約2割減ったという。

タクシー会社が、賃金を引き上げたり、働きやすい環境を整えたりして、運転手の確保に努めることも不可欠となる。

出典：読売新聞オンライン 2024年3月24日より抜粋・一部改変

(<https://www.yomiuri.co.jp/editorial/20240323-0YT1T50198/>. 2024/08/28)

【資料 2】 バス・タクシー 運転手不足で廃業に拍車も

時間外労働の上限規制は、バスやタクシーの運転手にも導入されます。

Q 導入の影響は。

A 働き方改革の進展が見込める一方で、規制が始まった4月以降、バス路線の休止、廃止などを迫られる会社が出てくるかもしれません。昨年12月、大阪府富田林市の金剛自動車バス事業を廃止しました。利用者減と運転手不足が理由で、こうした動きに拍車がかかりかねません。タクシーも営業短縮など利便性低下の恐れがあります。

Q いずれも運転手が減っていると聞きます。

A 政府によると、2016年度に約13万3千人いたバス運転手は21年度には約11万6千人まで減少。法人のタクシー運転手は同じ期間で2割超減りました。日本バス協会は30年度に約3万6千人の運転手が不足すると試算しています。

Q 減少の理由は。

A バスの場合、全産業と比べ労働時間は1割ほど長く、賃金は2割ほど低い状況で、採用の支障となっています。コロナ禍の外出自粛でバス、タクシーとも利用者が激減し、退職者が相次いだのも一因です。

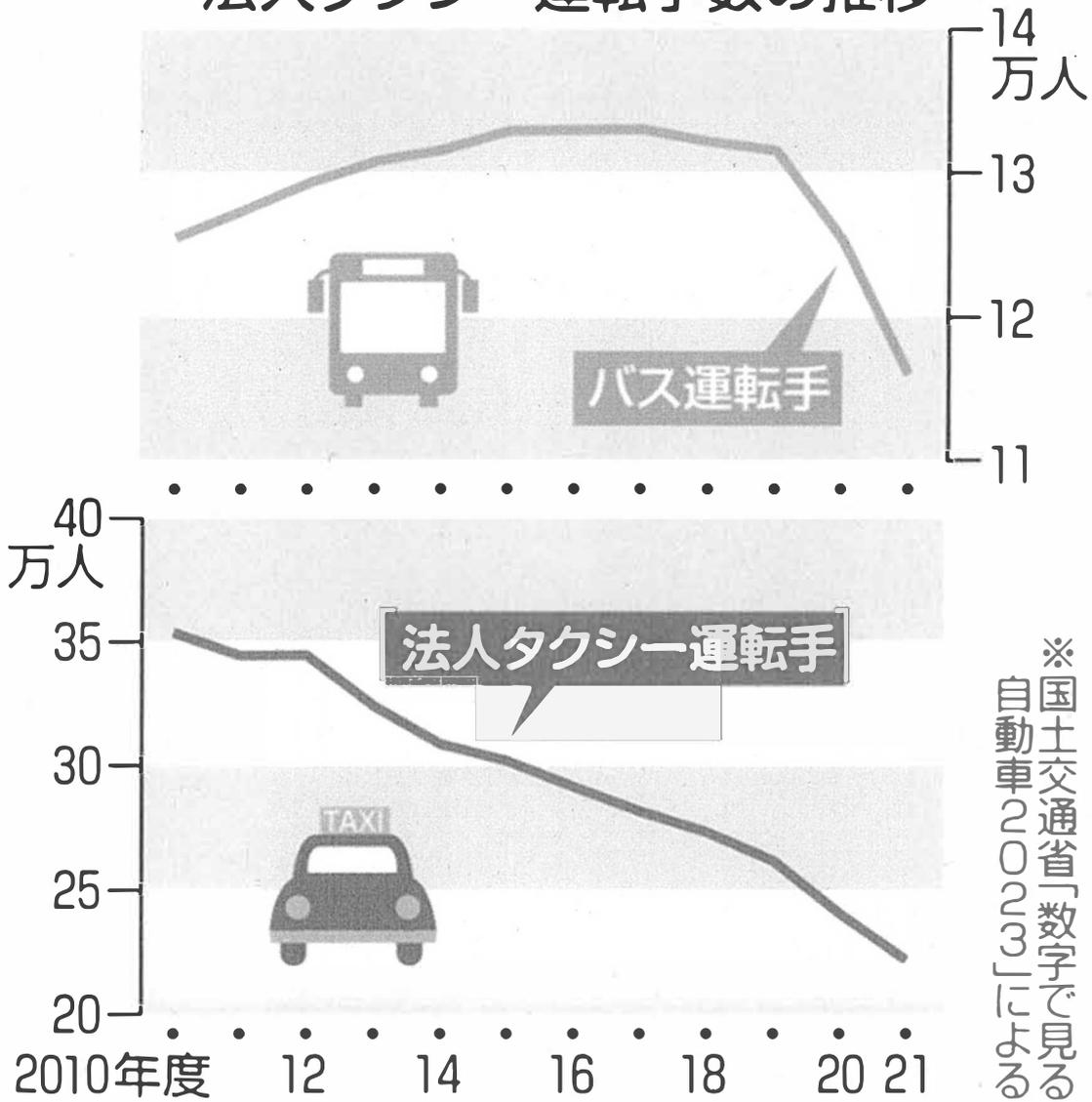
Q 最近の利用者が戻りましたね。

A 観光やビジネスでの移動が一気に活発になり、訪日客も急増した結果、移動手段の確保が追い付かなくなっている地域が出てきています。

Q 政府の対策は。

A 旅客輸送に必要な2種免許取得費用の支援などを行っています。タクシー会社の管理下で一般ドライバーが自家用車で乗客を有償で運ぶ「日本版ライドシェア」を4月から始めました。特定技能制度も見直して、運転を担う外国人労働者を増やそうとしています。

バス運転手と法人タクシー運転手数の推移



※国土交通省「数字で見る自動車2023」による

出典：西日本新聞 me 2024年4月11日より抜粋・一部改変
 (https://www.nishinippon.co.jp/item/o/1199307/. 2024/08/28)

※西日本新聞 me 2024年4月11日 (共同通信配信)

【資料3】自家用車を使い有償で送迎「ライドシェア」、利用しますか？

一般ドライバーが自家用車を使って有償で送迎する「日本版ライドシェア」が4月に始まりました。地域交通を補う「移動の足」として、タクシー会社以外も参入できる「全面解禁」の是非も焦点となっていますが、安全面なども課題となっています。あなたは、利用しますか？

【A論】「移動の足」を確保…運賃はタクシーと同等

「地方はタクシーが少なく、移動のための車が見つかりやすくなるのは便利。全国で取り組みが広がればいい」。6月中旬、出張で東京を訪れた静岡市の男性（66）はこう話しました。

現在、東京23区や京都市など全国16地域（18日時点）で運行しているライドシェアは、タクシー会社の運行管理の下、普通免許を持つ一般ドライバーが自家用車を使い有償で乗客を送迎する仕組みです。これまでは、タクシー運転手に必要な2種免許を持たない個人が有償で運ぶことはナンバープレートの色から「白タク」と呼ばれ、道路運送法で原則禁止されていました。

政府が解禁に踏み切った背景には、タクシー運転手が不足していることがあります。高齢化や新型コロナウイルスの感染拡大で運転手の数は2020年3月末時点の28.2万人から24年3月末には約17%減の23.5万人まで減少しました。政府はそこで、高齢者や観光客らの移動手段を確保するため、タクシーが不足する地域や曜日、時間帯に限り解禁したのです。

京都市でタクシー事業を手掛ける「エムケイホールディングス」の東真一・経営企画部次長（47）も「コロナ禍前に比べて運転手が1割減った」と明かし、ライドシェア参入のきっかけとなったとしています。同市の別のタクシー会社の担当者も「運転手が少ない時間帯もあり、人手不足解消になる」と歓迎しています。

ライドシェアは、配車から支払いまでアプリだけで行うことも特徴です。予約時にルートや運賃が確定するため、乗客にとっては運賃やルートの透明性が高くなります。運賃はタクシーと同水準です。懸念される安全対策にも取り組んでいます。米配車サービス大手ウーバーテクノロジーズの日本法人「ウーバージャパン」（東京）は、乗客とドライバーの相互評価やルートの異常を検知する仕組みを導入しています。

副業など多様な働き方が広がる中、一般ドライバーにとっては隙間時間を使って収入を増やせるメリットがあります。さいたま市のタクシー会社に登録した武藤俊二さん（58）は「平日は都内で職業訓練を受けており、土日を中心に40組以上を運んだ。生活の足しになればいい」と話します。

タクシー会社以外も参入する全面解禁は、自民党の菅前首相や小泉進次郎・元環境相ら有力政治家が主張しています。「全面解禁されれば価格競争が起き、サービスも進化する」（上山信一慶応大名誉教授）と利便性向上に期待する声も出ており、政府は新たな法整備を含め、期限を設けずに議論を進める方針です。

【B論】運転や接客に不安…全面解禁 慎重論も

6月上旬からライドシェアが始まった千葉市では原則、土曜、日曜の午前0～3時台に限り、タクシー不足を補う形で運行されています。まだ利用したことがない同市の会社員女性（37）に理由を聞くと、「海外では犯罪に巻き込まれる事例もあったと聞くので不安がある」と話します。

ライドシェアの運転手は2種免許は必要ありませんが、タクシー会社による講習や適性診断を受ける必要があります。500人以上が運転手として在籍している日本交通では1人あたり10時間の教育を行っています。採用の際には面

談を行い、過去の病歴や服薬状況によっては採用を見送るケースもあるといいます。

車内を会社が貸与する通信型のドライブレコーダーでリアルタイムで確認できるようにしているほか、専用アプリでオンラインによる点呼やアルコールチェックなども行っています。

ただ、実際にウーバーのアプリを使ってライドシェアを利用した人は、東京で 85%、京都で 95%以上が海外からの観光客でした。4 月の運用開始から大きなトラブルは報告されていませんが、日本ではまだなじみが薄いことに加え、運転技術や安全面の不安もあるようです。基本はカーナビに頼るため、道路事情に詳しくない場合もあります。

乗車中の性犯罪被害の懸念も出ています。先の通常国会では、学校や保育所など、子どもと接する職場で働く人の性犯罪歴を確認する「日本版 DBS」創設を盛り込んだ「こども性暴力防止法」が成立しました。ライドシェアの規制緩和を検討する有識者からは、日本版 DBS のように事前にチェックする仕組みを求める声も上がりました。

全国ハイヤー・タクシー連合会によると、運転手数は近年減少傾向にありましたが、今年に入り回復に転じました。東京ハイヤー・タクシー協会などのまとめでは、東京都のタクシー運転手の 2023 年の平均年収は 586 万円と、都内の全産業平均 (581 万円) を初めて上回りました。給料の上昇に伴い、都内の運転手は 5 月に約 600 人増えています。タクシーが不足する過疎地や観光地などではライドシェアの期待が高まる一方、東京のように需給が合わない地域もあります。業界団体は全面解禁には反対する立場です。

同連合会の川鍋一朗会長は、基本はタクシーが担い、需要のピーク時などにライドシェアで補う今の仕組みに手応えを感じています。「日本版ライドシェアは日本の実情に合致して進化してきた。海外のように全面解禁する必要はない」と指摘しています。

海外では広く定着

海外では、ライドシェアが広く普及しており、移動手段としても定着しています。日本に対しても「全面解禁」に向け、さらなる規制緩和を求める声も出ています。

配車アプリを運営する「ウーバージャパン」の調査によると、経済協力開発機構 (OECD) に加盟する 38 か国中、米国や英国など 25 か国で、何らかの形でライドシェアが認められていました。国土交通省の調査では、14 か国で自家用車で乗客を送迎していました。

運営方法は大きく二つに分かれています。米国やカナダが採用しているのは、ウーバーなどサービスを提供する事業者が運転手や運行の管理を義務付けるものです。一方、英国やフランスなどは個人タクシーの派生型で、当局が運転手に登録を義務付ける方法です。

規制や管理方法は異なりますが、短時間勤務が可能のため、時間や場所などの需要の増減や変化にも対応しやすいメリットがあります。自分の都合のいい時間帯に柔軟に働けるために、副業としても広く利用されています。

利用者がアプリで目的地を入力するのは日本と同じですが、海外では希望する車両などを選択するのが一般的です。料金が事前に決まるため、日本と同様に運転手との交渉も不要です。

海外の金融大手の調査では、世界のライドシェア市場規模は 2017 年の 360 億ドル (約 5.6 兆円) から、30 年には 8 倍となる 2850 億ドル (約 44 兆円) に成長するとの予測もあります。利用者は世界人口の 13% に迫ると試算しています。

出典：読売新聞オンライン 2024 年 7 月 19 日より抜粋・一部改変

(<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20240718-OYT1T50181/>. 2024/08/28)