



大連のネット配車サービス事情

北陸銀行 大連駐在員事務所
所長

田村 昌邦



大連の街中で待機するネット配車サービスの車両

① はじめに

コロナ禍収束に伴い行動制限はなくなったが、最近大連や北京などの都市部で目につくのが「流しのタクシーの減少」である。経済不調による利用控えもさることながら、タクシーの主流がネット配車サービス（中国語では「網約車」という）にシフトしているように見える。今回は大連のネット配車サービスの現状を紹介する。

② 中国のネット配車サービスの概要

ネット配車サービスは、2016年にスタートしたインターネットでタクシーを予約できるサービスのことであり、ネット専用タクシー会社（ネット配車サービスプラットフォーム会社）のことを「プラットフォーム」という。ネット配車サービスの基本規則は交通運輸部（日本の国土交通省に相当）が定めるが、具体的事項は各市によって異なる。

(1) プラットフォームの役割

大連の場合、プラットフォームの運営には、大連市が発行するネット配車サービスに関する「経営許可証」や「運輸証」が必要であるが、別途遼寧省で審査認定されれば中国全国内で有効となる。

プラットフォームは、運転手と労働契約を結び、運転手に対して法令指導、職業道徳、サービス規範、安全運転などの研修教育を実施する。また車両を準備し、乗客用の運送業者保険にも加入しなければならない。一部にはプラットフォーム専用車両もあるが、運転手の自家用車を使うことが多い。

(2) 運転手と走行車両

大連の場合、ネット配車サービス運転手の資格要件は一般タクシーと同じで、60歳未満、3年以上の運転経験と「交通事故、危険運転、ドラッグ、飲酒運転、暴力犯罪」の5無が必須である。

監督機関による審査を経て、ネット配車サービス用の「運転許可証」を取得しなければならないが、審査基準は一般タクシーとは異なる。

車両は7席以下の乗用車で、サービス開始時は車両製造から3年未満でなければならない、走行距離60万kmまたは車両製造から8年に達したものは使用不可となる。これらの条件を満たすと「車両許可証」が発行される。

(3) サービス向上

タクシーのサービス向上についても2022年に新規則が出され、プラットフォームや運転手は、毎年1回サービス品質信用審査を受けなければならないようになった。

(4) ライドシェア（順風車）

当初個人の参入は不可であったが、2019年に個人の運転手にもライドシェア（順風車）が認められることになった。その理由は、①市民の外出時の利便性向上、②交通渋滞緩和、③エネルギー節約と排ガス低減の3つである（COP28において中国は「ライドシェアでCO₂削減に貢献した」とスピーチしている）。

ライドシェアは、営利目的でなく、あくまで通勤やレジャーなど目的地が同じ方向のときに相乗りするという建付けになっている。そのため運転手の収入はコスト分（ガソリン代、通行料など）程度であり、1日の乗車回数も制限されている（例えば北京や天津では1日2回まで）。

ライドシェアの運転手になるには、プラットフォームが合法的車両整備や運転手の人となりを確認し、審査・登録を行う。またライドシェア用の保険（車主や乗客に対する傷害・医療保険で保険金額1人最大3万円、期間1年）もできた。

③ 利用方法（高德地図アプリの場合）

ネット配車サービスの利用方法は以下のとおり。

- ①乗車位置と目的地を入力すると、アプリ上に乗車までの時間・乗車時間・概算料金が表示される。
- ②OKをクリックすると、地図上に乗車予定の車（車種・色・車両ナンバー・運転手名）と、乗車までのルートや時間が表示される。
- ③乗車時に、携帯電話番号下4桁のうち、運転手の持つ上の2桁と乗客から提示の下の2桁を組み合わせて照合する。
- ④目的地到着までのルートは地図アプリで表示。
- ⑤目的地到着後、アプリ上のアリペイ決済（迎車料金なし）。サービスについてのアンケートに回答（任意）。
- ⑥領収書PDF版を電子メールで取得（電子発票）。

「地図・配車・決済」がすべて同一アプリで完結し、事前のアプリ登録は不要である。いつ乗車できるか、いつ目的地に到着するか、概算でいくらかかるか、などすべて乗車前に把握できる。



④ 今後の課題

大連市における1日のタクシー乗客数は、2022年7月時点で約40万人。一般タクシー車両が約1万4000台、タクシー会社172社、同従業員約4万人に対し、ネット配車サービスの車両約4000台、プラットフォーム11社、同従業員約1.3万人となっている。

2023年9月、大連市政府はネット配車サービスの車両をさらに6000台増車、うち3000台をEVまたはPHVの新エネ車にすることを決定した。一方、上海、重慶、済南など一部都市では車両や運転手が

すでに飽和状態で、現地監督機関は新規受付を停止している。

大連のあるネット配車サービス運転手にヒアリングしたところ、運賃と収入は次のとおり（近距離の場合）。

〔乗客支払10.58元－プラットフォーム取り分1.64元〕
〔情報費1.02元＝運転手の収入7.92元〕

コロナ禍前は1日600元（約12000円）前後稼げたが、現在同程度稼ぐには長時間勤務せざるを得なくなっているという。例えば1時間あたりの平均収入を40元とすると15時間働かなければならないことになる。

大連においてタクシー市場が拡大しない中で、市政府がさらなる増車方針を示したことから、今後の競争が激化し運転手の労働環境もより苛酷になると予想される。

そのため2024年2月、人社部などは、プラットフォームと従業員との関係や労働報酬、合理的な休息、社会保険、労働安全などの労働者権益に関して、各業態の運転手などへの待遇改善を要求している。ただ一部のプラットフォームはこの要求に対し消極的という報道もある。

⑤ おわりに

中国都市部では配車システムが整備され、タクシーは、「流しを拾う」から「アプリで呼ぶ」時代になってきている。2023年12月の全国ネット配車サービス月間利用件数は8.9億件に達している。スマホ・キャッシュレス決済・GPSなど科学技術の進化と融合が、消費者に利便性向上の恩恵を与えている。

ネット配車サービスアプリは、中国語が話せなくても活用できるため、当地の日本人駐在者にとっても重宝している。メリットは以下のように多数あるが、デメリットは営業エリアが都市部に限られることぐらいである。

<ネット配車サービスのメリット>

- ・乗車位置や目的地を地図上に自由に設定でき、ルートも表示される（運転手に説明する必要がなく、遠回りされることもない）。
- ・キャッシュレス決済である。
- ・料金は一般タクシーと大差なく、迎車料金も不要。
- ・アプリに事前登録されているプラットフォームから配車されるので、白タクを防止できる。
- ・アプリ画面にワンタッチで110番通報できる機能が搭載されている。

しかし、中国のスマホを持たない人にとっては、行き過ぎた「流しのタクシーの減少」は、現金決済の減少と同様に不便を強いられることになる。外国人旅行者や出張者が恩恵を受けるには、今後何らかの改善が必要になってくるだろう。