

# 国立国会図書館 調査及び立法考査局

Research and Legislative Reference Bureau  
National Diet Library

論題 Title	ライドシェアを取り巻く状況
他言語論題 Title in other language	Circumstances Surrounding the Rideshare
著者 / 所属 Author(s)	山崎 治 (Yamazaki, Osamu) / 国立国会図書館調査及び立法考査局専門調査員 国土交通調査室主任
雑誌名 Journal	レファレンス (The Reference)
編集 Editor	国立国会図書館 調査及び立法考査局
発行 Publisher	国立国会図書館
通号 Number	787
刊行日 Issue Date	2016-08-20
ページ Pages	97-126
ISSN	0034-2912
本文の言語 Language	日本語 (Japanese)
摘要 Abstract	近年注目を集めているライドシェアについて、自家用車を使うタイプを中心に、メリットとデメリット、諸外国における規制状況、日本における最近の動き等の関連情報をまとめた。

\*掲載論文等のうち、意見にわたる部分は、筆者の個人的見解であることをお断りしておきます。

# ライドシェアを取り巻く状況

国立国会図書館 調査及び立法考査局  
専門調査員 国土交通調査室主任 山崎 治

## 目 次

はじめに

### I ライドシェアの位置付け

- 1 自家用車ライドシェアのメリット
- 2 ライドシェアの実態
- 3 タクシー事業との異同

### II 自家用車ライドシェアの問題点

- 1 有償旅客運送を行う資格
- 2 利用者の安全確保
- 3 運転手と運営会社の雇用関係
- 4 その他の問題

### III 海外における自家用車ライドシェアの規制状況等

- 1 米国
- 2 英国
- 3 ドイツ
- 4 フランス
- 5 中国
- 6 韓国
- 7 フィリピン
- 8 シンガポール
- 9 ベトナム

### IV 日本における自家用車ライドシェアを取り巻く状況

- 1 自家用車ライドシェアに対する需要等
- 2 自家用車ライドシェアの規制緩和を求める声
- 3 自家用車ライドシェアをめぐる最近の動き

おわりに

## 要 旨

- ① 近年、シェアリングエコノミーが注目を集めている。ライドシェアもその1つで、特にタクシーの営業資格を持たない運転手が自家用車を使って行うライドシェアについては、規制緩和を求める声、タクシー業界を中心とした反対の声、共に高まっている。
- ② 自家用車を使うライドシェアについては、(a)スマートフォンで配車、行先指定、運賃支払等を一括して行うことが可能で利便性が高い、(b)運賃が安くなる可能性が高い、(c)新たな雇用が創出される、(d)本業を別に持つ者が空いた時間を使って働くことも可能等のメリットが挙げられる一方で、(e)利用者の安全が確保されない（タクシーと競争条件が同じになっていない）、(f)ライドシェア運営会社と比べて運転手の立場が弱い等のデメリットも指摘されている。
- ③ ライドシェアには、自家用車を使うタイプ以外にも様々なタイプがあり、中には違法とみなされていないものもある。自家用車を使うライドシェアは、多くの国で禁止されているが、米国の一部地域や英国のロンドン市のように、新たな有償旅客運送サービスとして認めた上で規制している例もある。また、日本を含む多くの国で、タクシー業界・会社自身がスマートフォンのアプリを使った配車サービスを開始する例が現れている。
- ④ 日本では自家用車を使うライドシェアは認められていない。公共交通が発達し、タクシーのサービス・レベルが高い日本では海外のように普及することはないという見方が示される一方で、交通空白地域を中心とした潜在需要が存在するとの意見も見られる。
- ⑤ 政府は、民間企業、地方自治体からの規制緩和を求める声の高まり、外国人旅行者誘致等の観点から、自家用車を使うライドシェアについて、交通空白地域等の住民の運送を特例として認めていた制度の拡大を検討した。特例として運送を認める対象を国家戦略特別区域の観光客等に広げること等が盛り込まれた法律案は、第190回国会に提出され、成立した。
- ⑥ 今後、自家用車を使うライドシェアの規制緩和を更に進めようとする動きが出て来るかどうか注目されている。旅客運送サービスでは利用者の安全確保が最優先されるため、規制緩和の拡大については、極めて慎重な検討が必要になると考えられる。

## はじめに

近年、シェアリングエコノミー（ITを活用して人々の間でモノの共有を仲介するビジネス）が注目を集めている。ウーバー（Uber）<sup>(1)</sup>に代表されるライドシェア<sup>(2)</sup>もその1つで、タクシーの営業資格を持たない一般の運転手が自家用車を使って行うライドシェア（以下「自家用車ライドシェア」）については賛否が大きく分かれている。日本を含む多くの国・地域は、自家用車ライドシェアを、いわゆる「白タク行為」<sup>(3)</sup>に当たる違法行為とみなして禁止しているが、新たな有償旅客運送サービスとして認めた上で規制をかけている国・地域もある。自家用車ライドシェアについては、日本にも交通空白地域（バス・タクシーが無い又は少ないため、自家用車以外の車での移動が困難な地域）等における有償旅客運送を特例として認める制度がある。また、第190回国会において、特例として自家用車による有償旅客運送を認める対象を国家戦略特別区域の観光客等に広げる法律が成立したことにより、ライドシェアに対する関心が一層高まっている。そのような状況において今後活発化すると思われる議論に資するよう、本稿では、自家用車を使うタイプを中心に、ライドシェアを取り巻く状況の整理を試みる。

## I ライドシェアの位置付け

### 1 自家用車ライドシェアのメリット

ライドシェア・サービスの運営会社（以下「運営会社」）により若干の違いはあるが、例えばウーバーで利用者が自家用車ライドシェアを使う時の手順は、次のようなものである。「自らのスマートフォンにアプリケーション（アプリ）をインストールする」→「アプリに自らの氏名、クレジットカード番号等を入力し、利用者登録を行う」→「配車を希望する時にアプリからシステムにアクセスする」→「アプリの地図上に示された車の中から利用する車を選ぶ（事前に運転手の顔写真や評価、運賃の見積もりを確認することが可能）」→「乗車場所の指定、行き先の入力を行い、配車を依頼する」→「目安となる配車時間が示され、車が迎えに来る」→「目的地に着いた後に示された運賃をクレジットカードで支払う」→「運賃、走行経路等を記した領収書がメールで送られて来る」→「利用者が運転手の評価を行うだけでなく、運転手も利用者の評価を行う」という流れである。最後の評価プロセスについて、相互評価ではなく、運転手の

(1) ウーバー・テクノロジーズ社（Uber Technologies Inc.）が運営するライドシェア（Uber ウェブサイト <<https://www.uber.com/ja/>>）で、サービス内容等については表1を参照。なお、本稿におけるインターネット情報は、おおむね2016年6月22日時点、肩書は当時のものである。

(2) ライドシェアという言葉は、自家用車の保有者・運転手が自ら使用しない時間に自家用車を見ず知らずの乗客のために使うことから来ていると考えられるが、運転手と乗客を仲介するスマートフォンのアプリケーション（アプリ）を提供するライドシェアの運営会社が行っているサービス全般を指すこともある。運営会社は、車両を保有せず、自動車を保有する運転手と契約を結ぶ。タクシーの営業資格を持たない個人と契約を結ぶのが基本タイプで、タクシーの営業資格を持つ運転手又はタクシー会社と契約を結ぶこともある。ベトナム、タイ等では、自動車ではなく、バイクを使ったライドシェアも普及している。

(3) 「白タク行為」とは、タクシー運転手の資格を持たない運転手が、自家用車を使って有償旅客運送サービスを提供すること。最高裁判所は、「白タク禁止規定」と呼ばれる「道路運送法」（昭和26年法律第183号）第101条第1項について、公共の福祉の確保のために必要な制限であるとして合憲との判決を下している（最高裁判所大法廷1963年12月4日判決；最高裁判所第一小法廷1963年12月12日判決）。

評価だけを行っている運営会社もある。

次に自家用車ライドシェアをサービス提供側から見ると、運営会社は、利用者用・運転手用のアプリを開発し、それらのアプリの普及を目指す。運営会社のシステムに登録されている運転手は、タクシーの営業資格を持たない一般人で、運営会社の従業員ではない。車両は運転手自身が用意したものが使われ、利用者が支払った運賃の約8割が運転手の収入、約2割が運営会社の収入となる契約が結ばれているケースが多い。運転手として登録を希望する者は、登録フォームを使って運営会社に申請を行う。申請が承認されると、運転手用アプリがインストールされたスマートフォンが運営会社から支給され、運転手はそれを使って利用者の依頼に応える。運転手の承認に当たっては、調査会社等を使った事故歴、犯罪歴等の審査が行われ、使う車両は、製造年等の基準を満たすものに制限される。通常、利用受付時から終了時までの間は、運営会社の負担で事業用の保険が設定され、事故等に対応できるようになっている。<sup>(4)</sup>

自家用車ライドシェアのメリットとして、利用者の視点からは、①スマートフォンで配車・行先指定・運賃支払等を一括して行うことが可能で利便性が高い、②一般のタクシー<sup>(5)</sup>と比べて運賃が安くなる可能性が高い、③利用後に運転手を評価するシステムによって悪質な運転手が淘汰され、質の高いサービスが提供される可能性が高いという点が挙げられる(①は同様のシステムを導入した一部のタクシーにも該当)。また、運転手の視点からは、④参入が容易で、新たな収入獲得機会が創出される、⑤本業を別に持った者が、空いた時間を有効に使って働くことが可能であるという点が、運営会社の視点からは、⑥低いリスクと軽い負担で事業を運営することが可能である、⑦需給状態に応じて料金を柔軟に設定することが可能であるという点が挙げられる。

## 2 ライドシェアの実態

運営会社が行っているサービスであれば、自家用車ライドシェア以外にもライドシェアと呼ぶことがある。表1は、主な運営会社のサービス内容等をまとめたものである。

ライドシェアの中でも特に躍進著しいのがウーバーで、事業を開始した2010年6月以降の5年間の全世界における営業距離は24億kmで、契約運転手は100万人を超えた<sup>(6)</sup>。ウーバーを運営するウーバー・テクノロジーズ社は未上場であるが、最新の資金調達計画に基づく企業価値は625億ドルに達すると見られている<sup>(7)</sup>。

ライドシェアについては、タクシーとの競合が問題視されることが多いが、運営会社間の競争も激化している。モバイル・データ分析企業のWefi社がフォース社に提供した米国における調査(Wefi社のデータ収集エンジンが動作している約100万台のAndroid端末に関する調査)によると、2015年1～5月にライドシェア・アプリが新たにインストールされた端末は10万4000台あり、それらの端末の約6%にウーバーのアプリがインストールされていたのに対し、リフト(Lyft)のアプリがインストールされた端末は1%前後にとどまっていた(しかし、アプリの使用率はリフトの方が高かった)<sup>(8)</sup>。また、2015年末の時点で、ウーバーが66億1000万ドル、リフ

(4) 市丸新平『シェアリング時代の自動車交通ビジネス—次世代カーシェアからTNCまで—』デザインエッグ、2014、p.66。

(5) 本稿では特に必要がない限り、旅客運送の引受が営業所のみで行われる「ハイヤー」もこれに含むものとする。

(6) 「サーチライト 米ウーバー、5周年の感慨」『日経産業新聞』2015.6.30。

(7) Mike Isaac and Leslie Picker, “Uber Valuation Put at \$62.5 Billion After a New Investment Round,” *New York Times*, 2015.12.3. <[http://www.nytimes.com/2015/12/04/business/dealbook/uber-nears-investment-at-a-62-5-billion-valuation.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2015/12/04/business/dealbook/uber-nears-investment-at-a-62-5-billion-valuation.html?_r=0)> 625億ドルは、2015年の平均為替レート122.05円/ドルで換算すると、約7兆6281億円。

トが12億6000万ドルの資金を調達していたのに対し、2012年2月に創業し同タイプのサービスを提供していたサイドカー（Sidecar）は、同時点でも3500万ドルしか資金を調達できず、市場獲得競争で後れを取っていたため、2015年12月31日にサービスを停止させた<sup>(9)</sup>。

表1 主なライドシェア・サービス

ライドシェア運営会社	サービス名	事業の概要
ウーバー・テクノロジーズ社 (Uber Technologies Inc.)	ウーバー (Uber)	2009年にサンフランシスコ（米国）で設立。2010年に事業を開始し、世界の475都市で事業を展開。 米国では、uberX（低料金、ヨーロッパでは“UberPOP”）、TAXI（標準的なタクシー）、BLACK（黒塗りセダン）、SUV（最大6名まで乗車可能なミニバン）、LUX（最高級車）の5車種でサービスを提供（自家用車ライドシェアはuberXのみ）。 2014年に米国で、同じ方向に向かう者同士が同じ車に乗ることで安価な移動を可能にするカープール・サービス“UberPool”を、また、2015年に中国の成都で、“uberCOMMUTE”（運転手が朝夕の通勤時に同じ方面に移動したい見ず知らずの人も乗せるサービス）を開始（いずれも自家用車ライドシェア）。 日本では、2013年から台数限定でライドシェアの試行を行い、2014年から東京都内全域でサービスを開始しているが、提供しているサービスはタクシー会社など既存の業者と提携した配車のみで、自家用車ライドシェアではない。
リフト社 (Lyft Inc.)	リフト (Lyft)	2012年にサンフランシスコ（米国）で自家用車ライドシェアのサービスを開始し、全米32の州とワシントンD.C.で事業を展開。楽天が3億ドルを出資。創業者2人は、タクシーの営業資格を持たない一般人が長距離を自動車で移動する際に助手席や後部座席などの空席をシェアする相乗りサービス“Zimride”のサイトを2007年に立ち上げており、それを近距離に応用。
ヘイロー・ネットワーク社 (Hailo Network Ltd.)	ヘイロー (Hailo)	3人のタクシー運転手と3人のIT起業家により英国で設立され、2011年にロンドンでサービスを開始。独自の基準で契約を結んだタクシーの営業資格を有する運転手の車のみを配車。現在は、ロンドン、マンチェスター、リバプール、リーズ（英国）、ダブリン（アイルランド）、マドリッド、バルセロナ（スペイン）、シンガポール（シンガポール）で事業を展開。日本では2013年から大阪で営業を行っていたが、2015年に終了。
グラブタクシー・ホールディングス社 (GrabTaxi Holdings Pte Ltd.)	グラブタク シー (GrabTaxi)	2012年にマレーシアで設立。筆頭株主は日本のソフトバンクで、現在はシンガポールに本社を構える。面接等を行って契約したタクシーの営業資格を有する運転手の車のみを配車。マレーシア、フィリピン、タイ、シンガポール、ベトナム、インドネシアの6か国30都市で事業を展開。
イージータクシー社 (Easy Taxi)	イージータク シー (Easy Taxi)	2011年にリオデジャネイロ（ブラジル）で設立され、2012年にサービスを開始。ドイツのインターネット関連企業“Rocket Internet”等が出資。厳しい身元調査等を行って契約したタクシーの営業資格を有する運転手の車のみを配車。南米、アジア、中東、アフリカの30か国420都市で事業を展開。

(注) 事業を展開している国・地域・都市の数は、2016年6月3日時点の公表データ。  
(出典) Uber website <<https://www.uber.com/>>; 「爆発の現場 Uber と Airbnb 脅威の成長」『日経ビジネス』1821号、2015.12.21, pp.32-33; Heilo website <<https://www.hailoapp.com/>>; Lyft website <<https://www.lyft.com/>>; SoftBank Internet and Media, Inc. and GrabTaxi Holdings Pte Ltd 「ソフトバンク、2億5,000万米ドルを東南アジア最大のタクシー配車アプリを提供するグラブタクシーに出資」2014.12.4. <[http://www.softbank.jp/corp/d/group\\_news/press\\_20141204\\_01.pdf](http://www.softbank.jp/corp/d/group_news/press_20141204_01.pdf)>; GrabTaxi website <<http://www.grabtaxi.com/>>; Easy Taxi website <<http://www.easytaxi.com/>> 等を基に筆者作成。

タクシー業界は、利用者の安全が確保されない等の問題を挙げ、自家用車ライドシェアを批判しているが<sup>(10)</sup>、運営会社の中には、自家用車ライドシェアだけでなく、タクシーの営業資格を有する運転手の車を配車するサービスを行っているところもある。また、タクシー業界・会

(8) Ellen Huet, “Study: More People Use Uber, But Lyft’s Users Are More Engaged,” *Forbes*, 2015.8.18. <<http://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2015/08/18/study-more-people-use-uber-but-lyfts-users-are-more-engaged/#2fe497b4308f>>

(9) Brian Solomon, “Ride-Share Pioneer Sidecar Shuts Down, Outmuscled By Uber And Lyft,” *Forbes*, 2015.12.29. <<http://www.forbes.com/sites/briansolomon/2015/12/29/ride-share-pioneer-sidecar-shuts-down-outmuscled-by-uber-and-lyft/#d9a55063f48f>>

社自身がスマートフォンのアプリを使い、ライドシェアと同様の配車サービスを行っている例もある<sup>(11)</sup>。表2は、ライドシェアとそれに類似したサービスを、白タク行為の判断基準となることが多い運転手のタクシー営業資格の有無の観点から整理したものである。ライドシェアについて、日本では独占型に注目が集まっているが、ここでは独占型よりも登場時期が早い相乗り型<sup>(12)</sup>も含めて考えている。

### 3 タクシー事業との異同

ライドシェアには様々なタイプのサービスがあるが、規制の強化・緩和が問題となっているのは、タクシー事業と共通する要素が多く含まれた自家用車ライドシェアである。では、タクシー事業は何故規制されているのであろうか。小型乗用車による個別輸送ニーズに応じるタクシー事業では、①自動車の運転技術を除けば、特に高度な専門技術を必要とせず、僅かな初期投資で営業を始められるため、参入障壁が低く、過当競争になりやすい、②路上を走るタクシーを呼び止めて又は乗り場で待機しているタクシーを利用する場合、利用者はサービスの質や料金等の情報が不十分なまま選択せざるを得ない等の理由から、台数や料金を規制することはやむを得ないと考えられ、白タク行為が禁止されてきた<sup>(13)</sup>。

しかし、この規制論拠をそのまま自家用車ライドシェアにも適用しようとするは無理が生じる。規制理由の①は、確かに自家用車ライドシェアにも当てはまる。カー・ナビゲーション・システムの普及により、道に関する知識が豊富であることの優位性は失われ、参入障壁は更に低くなっている。ライドシェアの推進論者は、質の低い運転手は自然に淘汰されると考え、過当競争になることをそれほど問題視していないが、タクシーと同レベルの安全性を確保するには、最初から質の悪い運転手を排除する仕組みが必要とする見方もある。その一方で、運転手情報や見積り料金の事前確認が可能な自家用車ライドシェアに、②の規制理由が全面的に当てはまるとは考え難く、料金面の規制を行う論拠は弱くなっている。タクシーの規制には、利用者の安全確保(第Ⅱ章で詳述)という目的もあるが、自家用車ライドシェアに利用者の安全確保の面から規制をかける場合は、アプリを通して提供される情報の範囲、正確性の保証等、従来のタクシーとは異なる視点からのチェックが必要になると考えられる。

(10) 日本交通の川鍋一朗社長は、ウーバー・テクノロジーズ社は車両を1台も保有せず、自らを旅行業法に基づく旅行者だと名乗っているが、実態はハイヤー・タクシー業に近く、ハイヤー・タクシー業同様、道路運送法(安全管理規程の設定等を規定)に従って利用者の安全確保を図らないと、過去に発生した高速ツアーバス事故のような問題を引き起こしかねないと述べている(「そこが知りたい タクシー規制再強化は後退か 日本交通社長 川鍋一朗氏」『日本経済新聞』2014.6.8.)。道路運送法は、タクシー会社に安全管理規程の作成、運行管理者の選任等を義務付けている。

(11) 日本では、「全国タクシー」<<http://japantaxi.jp/>>(47都道府県のタクシー事業者173グループと提携し、30,061台の車両を配車)、「スマホでタックン」<<http://takkun.taxi-tokyo.or.jp/>>(東京最大のタクシー共通配車システムで約12,500台の車両を配車)、「日本交通」<<http://www.nihon-kotsu.co.jp/taxi/>>(日本交通関連会社のタクシー約3,700台の車両を配車)等の例がある。また、コミュニケーション・アプリのLINEにはタクシー配車のメニューがあり、専用アプリをインストールしなくても日本交通のタクシーを呼ぶことができる(「LINE TAXI」<<http://taxi.line.me/>>)。

(12) 例えば、2006年にフランスで創業した「ブラブラカー(BlaBlaCar)」が提供している相乗り型サービスは、「同社のインターネットサイトやスマートフォンのアプリで、運転手が目的地と料金を示した上で同乗者を募集する」→「同乗者は、喫煙やペットの同乗の可否等の条件、運転手の評価等を参考に、どの募集に申し込むか決める」→「仲介業者であるブラブラカーは、乗車1回当たり10~15%の手数料を得る」というものである。同事業は世界20か国で展開され、会員数は2000万人に達している。(「仏発「車乗り合い」急拡大」『日経産業新聞』2015.9.30.)

(13) 市丸 前掲注(4), pp.72-73; 友岡史仁「タクシー事業の規制構造と行政裁量」『日本法学』80(2), 2014.10, p.218.

表2 スマートフォンのアプリを使った旅客運送サービス

	運転手	実施主体等		サービスの例
独占型（1人で乗車又は家族・知人と同乗）	タクシーの営業資格を持つ	タクシー業界又は会社がアプリを提供し配車（通常はライドシェアに分類されない）	決済情報を事前に登録すれば、料金のネット支払も可能。従来のタクシー・サービスの利便性を高めただけであり、日本でも合法。	全国タクシー（日本） カカオタクシー（韓国）
		ライドシェア運営会社がアプリを提供（タクシーの営業資格を持つ個人又はタクシー会社と提携）	利用者は、降車後にクレジットカードで料金を支払う。上記のタイプと実質的な違いはないため、合法としている国・地域が多く、日本でも合法。	Uber（日本） Uber（BLACK等） Hailo Blacklane（ドイツ）
	タクシーの営業資格を持たない	ライドシェア運営会社がアプリを提供する自家用車ライドシェア。多くの国・地域で禁止又は規制されている。日本においても禁止されているが、公共交通空白地域等では規制が緩和されている（詳しくは後述）。		Uber (uberX, UberPOP) Lyft Sidecar
相乗り型（見ず知らずの人と同乗）	タクシーの営業資格を持つ	ライドシェア運営会社がアプリを提供する可能性がある。海外ではタクシー会社が行う可能性もあるが、日本でタクシー会社が行うことはできない <sup>(1)</sup> 。なお、日本の交通空白地域、空港と市街地を結ぶ路線等で運行している「乗合タクシー」は、タクシー車両を使ったものでも、法的根拠は「乗合バス」と同じ。		アプリを使ったサービスではないが、韓国のソウル特別市は、金曜日の23時～26時に、タクシーを拾いにくい場所での相乗りを許可。
	タクシーの営業資格を持たない	ライドシェア運営会社が料金を設定して仲介し、乗車前に利用者に提示	利用者が降車後に支払う料金は、実費（ガソリン代、高速道路料金等）の割り勘額以下ではないと考えられるため、日本では自家用車ライドシェアとみなされて違法。	BlaBlaCar Uber (UberPool) Lyft (Lyft Line)
		ライドシェア運営会社が仲介し、利用者は降車後に任意で謝礼を支払う（運営会社は仲介では収益をあげない）	謝礼の額が実費（ガソリン代、高速道路料金等）の割り勘額以下であれば、日本では有償旅客運送とはみなされないため合法 <sup>(2)</sup> 。	

（注1） 道路運送法において、タクシー事業は、「一個の契約」により乗車定員10人以下の車を貸し切って旅客を運送する一般乗用旅客自動車運送事業と規定されているため、客を相乗りさせることはできない。

（注2） 自動車交通局旅客課長「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」（平成18年9月29日事務連絡）国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyo/jikayouyushoryokaku/styleoftransportwithoutlicense.pdf>>

（出典） 全国タクシーウェブサイト <<http://japantaxi.jp/>>; Uber website <<https://www.uber.com/>> 等を基に筆者作成。

また、タクシー事業は次の2つのタイプに分けられる。すなわち、流し営業型タクシー事業（利用者は、路上で通りかかった車両を呼び止めるか、乗り場で待機している車両の運転手に運送を委託する）と、ハイヤー型タクシー事業（利用者は、予め電話等により事業者に対し運送の申込みを行い、応諾した事業者が配車した車両に乗車する）で、利用者が車両を貸切にするタイミングによりタクシー事業を分類するものである。海外では、この2つのタイプを明確に分けて規制することが多く、自家用車ライドシェアを認める場合も、2つのタイプのうちのハイヤー型に近いものだけを認めるケースが多い。

日本のタクシー会社は、通常、両タイプの事業を行っており、道路運送法でも両タイプは区別されていない<sup>(14)</sup>。しかし、海外では、両タイプが対象とするマーケットは異なるとみなされ、互いの領分を侵さない事業規制が行われる例が多く見られる。例えば、流し営業型タクシー事業では、無差別の運送引受義務が課せられるが、運賃は統制され、新規の事業参入が厳しく抑制されている。一方、ハイヤー型タクシー事業については、路上で呼び止めた人を乗せること

が禁止され、使用車両の車種クラスを限定する等の対応により、流し営業型タクシーとの差別化が図られている。ハイヤー型タクシー事業では、運賃に関する規制が比較的緩く、参入についても形式要件が定められているだけのことが多い。<sup>(15)</sup>

## II 自家用車ライドシェアの問題点

国土交通省は、「規制改革ホットライン」で受け付けた提案等に対する回答（平成27年度分）において、自家用車ライドシェアの安全等に関する問題として、①自家用車の運転手は、旅客を安全に運送するために必要な第二種免許を有していない、②安全確保や法令遵守のための運行管理（過労防止のための労働時間管理・飲酒チェック等）が行われない、③旅客運送を行う車両としての整備・点検が適切になされているか不明確である、④事故発生時の責任は自家用車の運転手が負うことになり、スマートフォン等で仲介する業者は責任を問われない、⑤事故が起きた場合に自家用車の保険で補償が行われるか不明確であるという点を挙げ、今後解禁するかどうか慎重に判断する必要があるという考えを明らかにした<sup>(16)</sup>。本章では、自家用車ライドシェアについて、利用者の安全確保の問題を補足した上で、それ以外の問題も取り上げる。

### 1 有償旅客運送を行う資格

多くの国は、利用者の安全確保等の目的で、タクシー等の有償旅客運送を行う事業者は、国・自治体等の許可・免許を受けることを義務付けている。日本においても、タクシー事業（一つの契約により乗車定員10人以下の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない（道路運送法第4条）。また、運転手に関する規制もある。日本のタクシーは、いわゆる「法人タクシー」と「個人タクシー」に分かれている<sup>(17)</sup>。

タクシー会社が所有する自動車を使ってタクシー事業を行う「法人タクシー」の運転手は、第二種の運転免許を保有し<sup>(18)</sup>（道路交通法（昭和35年法律第105号）第86条）、国土交通省の地方運輸局長が認定する講習（法令、安全、接遇及び地理）<sup>(19)</sup>を受講・修了し、タクシー運転者登録

(14) 道路運送法第3条第1項ハは、「一つの契約により小型乗用車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業」を「一般乗用旅客自動車運送事業」と定義しているが、道路運送法には、それを更に細分化した規定はない。ただし、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）第2条には、「タクシー」と「ハイヤー」について定義した規定がある。

(15) 中田徹「米国等における人の移動ニーズに対応したサービスの新潮流—自動車交通分野のマッチングビジネス—」『運輸政策研究』17(4), 2015.Winter, p.10.

(16) 国土交通省「規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要」内閣府ウェブサイト <[http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kaigi/hotline/siryou2/27\\_kokudo.pdf](http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kaigi/hotline/siryou2/27_kokudo.pdf)>

(17) 2014年度末のタクシー事業者数は、法人が15,923、個人が36,962（「ハイヤー・タクシー事業者数」国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/000147690.pdf>>）、車両数は、法人等が201,644台、個人が36,962台である（「ハイヤー・タクシーの車両数及び輸送人員」同ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/000147689.pdf>>）。

(18) 普通免許を持っている場合、例えば日本交通の入社内定者は、平均9日で第二種免許を取得している（「タクシー乗るなら一流の会社を選びませんか?」日本交通ウェブサイト <<https://www.nihonkotsu.co.jp/employment/osaka/taxi/details.html>>）。

(19) 例えば、東京タクシーセンターが行っている講習では、4日間のプログラムが組まれている（「新規講習 時間割表」東京タクシーセンターウェブサイト <[https://www.tokyo-tc.or.jp/driver/docs/training/new\\_4days-schedule\\_3.pdf](https://www.tokyo-tc.or.jp/driver/docs/training/new_4days-schedule_3.pdf)>）。

を受けなければならない(タクシー業務適正化特別措置法第7条第1項第3号)。13の指定地域(札幌、仙台、さいたま、千葉、東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡)のタクシー運転手は、上記講習の受講・修了に加え、「輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験」(法令、安全、接遇及び地理)に合格することも必要となる(同法第48条及び第7条第1項第4号)。(20)法人タクシーの運転手には、タクシー会社が独自に行う研修もある。例えば日本交通株式会社で、未経験者に対し約1か月、経験者に対し約10日間の研修期間が設けられており(21)、入社したらすぐに客を乗せられるわけではない。

一方、正式には「1人1車制個人タクシー事業」と呼ばれる「個人タクシー」は、運転手が事業主となり、全責任を負う形で営業するものである。個人タクシーの認可基準は地方運輸局ごとに定められているが、その基準の中には、10年以上のタクシー、バス等の運転経験があること等の要件が含まれており、法人タクシーの運転手等の経験がなければ、開業するのは難しい状況にあると考えられる。(22)

法人タクシー及び個人タクシーの運転手は、運転技術等の習得に時間と費用をかけており、次に取り上げる安全確保策も含めた負担は小さなものではない。

## 2 利用者の安全確保

国土交通省の指摘に限らず、自家用車ライドシェアに対する批判で最も多いのは、利用者の安全が確保されないというもので、具体的には、運転手による犯罪、車両の整備不良、交通事故時の対応等の問題が挙げられる。運転手による犯罪については、海外で実際に殺人・暴行等の事件が発生している。インドでは、2014年12月にニューデリーでウーバーを利用した女性が運転手に暴行されたと訴えた事件を契機に、ウーバー・テクノロジーズ社の管理責任を追及する声が高まり、一時的な営業停止処分が下された(23)。ウーバー等の危険性を訴えるキャンペーンサイト(24)には、他にも多数の被害事例が報告されている。

サンフランシスコとロサンゼルス of 検察官の中には、ウーバーの運転手の犯罪歴照会に不備があることを指摘し、ウーバー・テクノロジーズ社は殺人犯や性犯罪者、誘拐犯を使っていると非難する者もいる(25)。全米司法情報・統計協会(National Consortium for Justice Information and Statistics)が2015年10月に発表した調査によると、ウーバー・テクノロジーズ社等の運営会社

(20) 国土交通省自動車局「タクシー運転者登録制度を全国に拡大します～主な政令指定都市から全ての地域へ～」2015.9.30. <<http://www.mlit.go.jp/common/001105061.pdf>>

(21) 「中途採用情報」日本交通ウェブサイト <<http://www.nihon-kotsu.co.jp/recruit/taxi/>>

(22) タクシー運転手の資格取得に当たり海外で最も厳しい基準を設けているのはロンドン市だと考えられる。ロンドン市でタクシー事業を行うライセンスには、市内どこでも営業できるものと、郊外の限られた地区(9地区に分かれている)でしか乗車させることができないものの2種類あり、それらのライセンスを取得するには、ナレッジ(Knowledge)と呼ばれる試験に受からなければならない。市内どこでも営業できるライセンスの試験では、ロンドン中心部の320の基本ルートとその基本ルート上にある道路(2万以上)、建物、観光スポット等に関する知識が求められ、7つに分かれたステージ(筆記・口頭試験等)をクリアすることが求められる。試験ごとに合格するまでの時間制限が設けられており、免許取得には数年かかると言われている。(Transport for London, “The ‘Knowledge of London’ Examination System,” 2014.3. <<http://content.tfl.gov.uk/knowledge-examinations-system.pdf>>)

(23) Lucy Westcott, “Uber Driver in India Sentenced to Life in Prison for Raping Passenger,” *Newsweek*, 2015.11.3. <<http://www.newsweek.com/uber-driver-india-sentenced-life-prison-raping-passenger-390249>>; 「米ウーバー、スマホ配車、世界で逆風、タクシー業界と摩擦拡大、営業停止や提訴」『日本経済新聞』2014.12.16.

(24) “A Public Safety Campaign WHO’S DRIVING YOU? Promoting for-hire vehicle safety and highlighting the risks of Uber and Lyft.” Who’s Driving You? Website <<http://www.whosdrivingyou.org/>>

に契約している運転手の身元調査を義務付けている州は、回答があった28州のうち7州だけで、そのいずれの州でも指紋照合による調査は義務付けられていなかった（ただし、3つの州は、自らの州に指紋照合による身元調査を義務付けている郡・市があると回答）<sup>(26)</sup>。自家用車ライドシェアを制度化する場合、運営会社に運転手の身元調査を義務付けることは不可欠だと考えられるが、信頼度の高い情報を使ってチェックする仕組みを作らなければ、利用者等の理解は得られないだろう。

日本の場合、自動車検査登録制度（いわゆる「車検制度」）が機能しているため、海外のように車両の整備不良が問題になることは少ないと考えられるが<sup>(27)</sup>、交通事故時の対応については、自家用車ライドシェアの規制緩和を求める論者も保険加入の義務化を訴えている。米国のシェアリング・サービス企業の調査・取材を行い、規制は外部不経済（ある経済主体の行動が、費用負担・補償等を行うことなく、他の経済主体に不利益・損失を及ぼすことで、代表的な例は公害）を防ぐものだけに限定すべきだと考えている宮崎康二氏は、自家用車ライドシェアの外部不経済に当たる交通事故について、支払能力がない運転手が事故を起こした時でも事故の相手や乗客に補償を行えるよう、保険加入の義務化を求めている<sup>(28)</sup>。運営会社の多くは保険に加入しており、ウーバー・テクノロジーズ社も、米国のuberXについて、乗客輸送中の事故だけでなく、乗客を乗せていない時の事故もカバーする保険に加入している<sup>(29)</sup>。

### 3 運転手と運営会社の雇用関係

2015年9月に、労働者支援団体の「全米雇用法プロジェクト（National Employment Law Project: NELP）」は、「オンデマンド・エコノミー<sup>(30)</sup>労働者の権利に関する報告書」<sup>(31)</sup>を公表した。オンデマンド・エコノミーにおいて、個々のサービス提供に従事する者は「請負事業者」と考えられており、通常、運営会社は最低賃金保証や社会保障費負担を行っていない。NELPの報告書は、オンデマンド・エコノミーのサービス提供者を請負事業者ではなく労働者として扱うこと

<sup>(25)</sup> Ellen Huet, “Uber’s Background Checks Failed to Catch a Murderer and Other Felons, Prosecutors Say,” *Forbes*, 2015.8.19. <<http://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2015/08/19/uber-background-check-lawsuit-convicted-felons-prosecutors/#71ff19ba4c96>>

<sup>(26)</sup> National Consortium for Justice Information and Statistics, “Transportation Network Companies: Background Checks for Drivers,” 2015.10. SEARCH website <[http://www.search.org/files/pdf/Transportation\\_Survey.pdf](http://www.search.org/files/pdf/Transportation_Survey.pdf)>

<sup>(27)</sup> 後述するように、自家用車ライドシェアの規制緩和を求めている新経済連盟は、車両の安全性を更に高める方法として、プラットフォームの規約で法定12か月点検の実施を求めることや、10年以上経過した車両を使用できなくするという要件を設定することを提案している（新経済連盟シェアリングエコノミー推進TF「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」2015.10.30, p.42. 首相官邸ウェブサイト <[https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon\\_bunka/it\\_katuyou03/siryou1-1.pdf](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/it_katuyou03/siryou1-1.pdf)>）。

<sup>(28)</sup> 宮崎康二『シェアリング・エコノミー』日本経済新聞出版社, 2015, pp.128-131.

<sup>(29)</sup> 乗客を乗せていない時の補償は、運転手が契約している個人自動車保険の保険会社がライドシェア営業を理由に保険金の支払を拒んだ場合のみ発動される（「ライドシェアリング型タクシーの是非と自動車保険」『Global Insurance Topics』26号, 2014.7.15, p.2. <<http://www.sjnk-ri.co.jp/issue/git/data/26.pdf>>）。

<sup>(30)</sup> オンデマンド・エコノミーとは、Wi-Fiやデータ通信を使ったスマートフォン上のアプリを通じてオンラインで受注し、サービスをオフラインの現実社会で提供することを特徴とするビジネス・モデルのことを指す（日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部米州課「北米における新ビジネス創出事例」2016.1, p.15. <[https://www.jetro.go.jp/ext\\_images/\\_Reports/01/9f46ed087ce7c988/20150119.pdf](https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/9f46ed087ce7c988/20150119.pdf)>）。

<sup>(31)</sup> Rebecca Smith and Sarah Leberstein, “Rights on Demand: Ensuring Workplace Standards and Worker Security In the On-Demand Economy,” 2015.9. National Employment Law Project website <<http://www.nelp.org/content/uploads/Rights-On-Demand-Report.pdf>>

を求め、ライドシェアについては、具体例としてウーバー、リフト、サイドカーを取り上げた。NELP の報告書は、新たなテクノロジーが登場した時には、労働者の権利を守る新たなモデルを創り出すことも必要になると訴えている。

フランスでは、ウーバーの運転手が、2015年10月、ウーバー・テクノロジーズ社との間に雇用関係を求めてパリの労働審判所に提訴し、係争中である。運転手の代理人弁護士は、運転手にはアプリを起動・接続しておく義務や打診された旅客運送の9割を引き受ける義務等が課されていることから、運転手とウーバー・テクノロジーズ社との間には伝統的な労使関係が認められると主張した。それに対し、ウーバー・テクノロジーズ社は、契約運転手は、兼職が認められ、労働時間も自由になっているので、雇用関係には当たらないと反論している。<sup>(32)</sup>

#### 4 その他の問題

ウーバーは、需要が急増した時に運賃を引き上げる「サージ・プライシング (Surge Pricing)」というシステムを採用している。これは、需要と供給に従った効率的な資源配分を実現するという点では優れたシステムであるが、運賃の高騰が一般的に許容される範囲を超えた場合は、問題視されることがある。例えば、オーストラリアのシドニーで2014年12月に人質を取って立てこもる事件が発生した際、事件発生地区から避難するためにウーバーを利用した人は通常の4倍の運賃を請求された。事件後にその事実が明らかになると、利用者の足元を見るかのようなウーバー・テクノロジーズ社の営業方針に対し批判が集中し、最終的には通常運賃との差額が返却されることになった。<sup>(33)</sup>

自家用車ライドシェアについては、運営事業の継続性を問題にする論者もいる。みずほ情報総研の小浦旭博氏は、タクシー会社がライドシェアの運営会社に過度に依存したり、タクシー以外の車両による輸送サービスがタクシーにとって代わったりすると、運営会社が事業から撤退した場合に、利用者が移動に困ることになりかねないという問題を指摘している<sup>(34)</sup>。

また、登録義務化等の規制により実態が把握されていないと、自家用車ライドシェアで得た所得が納税すべき額を超えた場合でも申告されず、納税義務が果たされないケースが出てくる可能性がある。日本では、給与所得者が自家用車ライドシェアで得た所得は所得税法(昭和40年法律第33号)上の雑所得になり、自家用車ライドシェアで得た所得と他の雑所得の合計が20万円を超えれば、確定申告が必要となる。一方、消費税については、その課税期間に係る基準期間(個人事業者の場合はその年の前々年)における課税売上高が1,000万円以下の場合は、その課税期間の納税義務が免除される<sup>(35)</sup>ため、給与所得者が空き時間を使って行うケースについては、納税義務が生じることは少ないと考えられる。

### Ⅲ 海外における自家用車ライドシェアの規制状況等

シェアリングエコノミーの大きな特徴として、IT技術を活用して顧客がサービス提供者を評

(32) 「フランス タクシーに代わる VTC がもたらした課題」『Business Labor Trend』2016.1, p.55. <<http://www.jil.go.jp/kokunai/blt/backnumber/2016/01/048-057.pdf>>

(33) Cyrus Farivar, “Uber imposes 4X surge pricing in wake of Sydney crisis, then free rides,” 2014.12.15. Ars Technica website <<http://arstechnica.com/business/2014/12/uber-imposes-4x-surge-pricing-in-wake-of-sydney-crisis-then-free-rides/>>

(34) 小浦旭博「タクシー配車アプリ 需要拡大策の切り札となるか」『エコノミスト』93(38), 2015.9.29, p.81.

(35) 「No.6121 納税義務者」国税庁ウェブサイト <<https://www.nta.go.jp/taxanswer/shohi/6121.htm>>

価値するということがある。質の低いサービス提供者は、顧客の評価によって排除される。そのベースにあるのは、競争原理を働かせることにより高い質を維持するという考え方である。高い質を維持するための行政手法としては、一定の条件を満たしたサービス提供者にだけ営業許可を与える「参入規制」という選択肢も考えられ<sup>(36)</sup>、日本のタクシーではそれが採用されている。本章では、諸外国ではどのような対応が取られているのか、その規制手法等を紹介する。

## 1 米国

ウーバー発祥の地であるサンフランシスコでは、2016年1月に、サンフランシスコ最大のタクシー会社であるイエローキャブ社（Yellow Cab Cooperative Inc.）が、連邦破産法（Title 11 of the U.S. Code - Bankruptcy）第11章に基づく会社更生手続の適用を申請した。同社が裁判所に提出した文書では、経営が悪化した要因として、事故による多額の賠償と乗客数の急減に加え、ウーバー、リフト等のライドシェアに乗客を奪われたことが挙げられていた。<sup>(37)</sup>

米国では、2015年初頭に、パートタイマーを中心とした16万人以上の運転手が、自家用車を使って空いた時間に有償旅客運送サービスを提供して収入を得ていた。2014年12月に全米20地域のウーバーの運転手601人を対象に実施されたアンケート調査によると、1時間あたりの収入の平均は19ドルであった。運転手の内訳は、UberBLACK運転手（タクシー営業資格を持つ）18%、uberX運転手82%（タクシー営業資格を持つ18%、持たない64%）であった。自分でスケジュールをコントロールできる点等が評価され、71%の運転手がウーバーの仕事を始めて家計が改善したと、78%の運転手がウーバーの仕事に満足していると回答していた。人種別割合では白人層が37%、年齢別割合では30歳代が30%で最も多かった。これは、黒人層、50歳以上の運転手が多いタクシー業界と対照的である。<sup>(38)</sup>

自家用車ライドシェアが広く普及している米国では、利用者の安全を確保するための規制に従っているタクシーとの競争条件の違いが、いち早く問題視された。カリフォルニア州では、2010年10月に、サンフランシスコ運輸業規制当局（San Francisco Municipal Transportation Agency: SFMTA）とカリフォルニア州公益事業委員会（Public Utilities Commission of the State of California: CPUC）が、uberXの運転手がタクシー・サービスを提供する免許を持っていないことや営業許可を受けていないことを理由に、ウーバー・テクノロジーズ社に対し営業停止命令を出したが、営業は続けられた。CPUCは、2012年8月にリフト社等に対しても営業停止命令を出した。その後、自家用車ライドシェアの制度化に向けた調整が行われ、CPUCは、2013年1月に、保険加入、車両登録、運転手の身元確認等を条件にuberXの営業を認めることに合意した。<sup>(39)</sup>

CPUCは、その合意も踏まえて自家用車ライドシェアの制度化の検討を行い、2013年9月に、運営会社を交通ネットワーク企業（Transportation Network Company: TNC）として認めた上で規制する方針を明らかにした<sup>(40)</sup>。カリフォルニア州におけるTNCの定義は、「カリフォルニア州において、自家用車で営業している運転手と乗客を結び付けるオンライン対応のアプリ等を使って配車依頼を行う運送サービスを有償で提供している法人、パートナーシップ、個人事業

<sup>(36)</sup> 磯山友幸「シェアリングエコノミーは広がるか「民泊」と「ライドシェア」の行方」『エコノミスト』93(50), 2015.12.15, p.101.

<sup>(37)</sup> Tom Corrigan, “San Francisco’s Biggest Taxi Operator Seeks Bankruptcy Protection: Yellow Cab’s chapter 11 filing comes amid rise of ride-hailing rivals Uber and Lyft,” *Wall Street Journal* (Online), 2016.1.24.

<sup>(38)</sup> Benenson Strategy Group, “UBER: The Driver Roadmap.” <<http://www.bsgco.com/insights/uber-the-driver-roadmap>>

<sup>(39)</sup> 宮崎 前掲注<sup>(28)</sup>, pp.132-134.

主等」というもので、他の地域でも同様の定義が用いられることが多い。表1で取り上げたサービスのうち、uberX、Lyft、ZimrideはTNCに該当するが、uberX以外のUberやHailoは該当しない（それらはタクシー営業有資格者が運転しているため、元々違法ではない）。

カリフォルニア州におけるTNCの規制は28項目（安全要件12項目、規制要件16項目）に及んでいる。主な項目を列挙すると、①TNCは1事故当たり100万ドル以上の賠償が可能な責任保険に加入する、②運転手も個人保険と企業保険の両方に加入する、③TNCは全ての運転手の身元を調査する、④TNCは全ての運転手が安全運転を行うための訓練プログラムを用意する、⑤TNCの運転手は、21歳以上でカリフォルニア州の運転免許を保有し、TNCのサービスを提供する前に少なくとも1年以上の運転経験を有する、⑥TNCは、運転手にサービスを提供させる前に（その後は毎年）車両の安全性に問題がないか検査する、⑦TNCは営業を開始する前にCPUCの許可を得る、⑧TNCの運転手が乗せることができるのは、アプリを通して配車申込みをした人だけで、路上で呼び止めた人を乗せることはできない、⑨TNC又はTNCの運転手に対する苦情が利用者からCPUCに届いた場合、CPUCの職員はTNCの記録及び車両を調査する権限を有する、となる。米国では、カリフォルニア州以外の自治体でも、TNCの制度化が進められている。表3は、TNCの規制状況を幾つかの州・市についてまとめたものである。

## 2 英国

英国で自家用車ライドシェアが最も問題視されているのはロンドン市である。従来、ロンドン市でタクシー・サービスを提供できるのは、厳しいナレッジ試験に合格した個人運転手が事業主となって営業するブラックキャブ等のライセンス車（Licensed Vehicle）に限られていた。しかし、ライセンス車の供給が十分でなかったため、「2003年プライベート・ハイヤー（ロンドンPHV運転手ライセンス）規則」<sup>(41)</sup>により、流し営業ができないプライベート・ハイヤー（Private Hire Vehicle: PHV）のミニキャブ<sup>(42)</sup>が合法化され、一気に台数を増加させた。2015年3月時点の台数は、ライセンス車22,500台（全てが車椅子対応、2005年は20,800台）に対し、PHVは62,800台（2005年は40,000台）となっている。イングランド全体で見ると、ライセンス車の76,100台（うち車椅子対応は44,400台、2005年は64,200台）に対し、PHVは166,100台（2005年は120,400台）と、更に差が広がっている。<sup>(43)</sup>

ウーバーは、ロンドン市においては、2013年7月に自家用車を使うuberXの営業を開始した。

(40) Public Utilities Commission of the State of California, “Decision Adopting Rules and Regulations to Protect Public Safety While Allowing New Entrants to the Transportation Industry,” 2013.9.19. Orange County Taxi Administration Program website <<http://www.octap.net/169457749-CPUC-Ridesharing.pdf>>

(41) “The Private Hire Vehicles (London PHV Driver’s Licences) Regulations 2003.” Transport for London website <<http://content.tfl.gov.uk/private-hire-drivers-regulations-2003.pdf>>

(42) 完全予約制の格安ハイヤーのミニキャブは、ナレッジのような試験に通らなくても運転手になれるため、サービス・レベルが低く、白タクに近い存在であったが、「2006年道路安全法（Road Safety Act 2006）」により、認可制ハイヤーとして合法化された。認可を受けた車の前後には所定のステッカーが貼られている。ミニキャブの運転手は個人事業主であるが、一般的には配車業者を介して営業を行う。最大手の配車業者のアディソン・リー（Addison Lee）は、資力のない運転手への車の貸与、運転技術の伝授等も行っている（「ロンドン配車アプリ調査④ Addison Lee社における配車アプリ」2015.3.17.（最終更新日:2015.3.23）観光学博士・寺前秀一のブログ <<http://jinryu.jp/blog/?p=2057>>）。

(43) Department for Transport, “Taxis, Private Hire Vehicles (PHVs) and their drivers: England and Wales, from 2005,” 2015.8.25. GOV.UK website <[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/455649/taxi\\_0102.xls](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/455649/taxi_0102.xls)>

表3 米国の州・市における TNC の規制状況例 (2015 年 3 月 5 日時点)

州・市	TNC の規制状況
カリフォルニア州	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金規制を行っているのは郡・市のレベルで、州では行っていない。</li> <li>・台数制限は行われていない (タクシーでは郡・市レベルで規制)。</li> <li>・TNC は 1,000 ドルの登録料と 3 年ごとに 100 ドルの更新料を支払う。</li> <li>・州レベルでは運転手の身元調査 (background check) は義務付けられていない (タクシーには、履歴調査 (record check) を義務付け)。</li> <li>・州レベルでは、TNC、タクシー共に、車両の検査は義務付けられていない。</li> <li>・車両と運転手について保険加入が義務付けられている。</li> </ul>
シカゴ (イリノイ州)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金規制は行われていない (タクシーでは規制)。</li> <li>・台数制限は行われていない (タクシーでは規制)。</li> <li>・クラス A (運転手がアプリを使って運転している時間が平均して週 20 時間未満) のライセンス取得 TNC は 10,000 ドル、クラス B (運転手がアプリを使って運転している時間が平均して週 20 時間以上) のライセンス取得 TNC は 25,000 ドルの登録料を支払う。また、市のアクセシビリティ基金に対し、クラス A ライセンス取得 TNC は車両 1 台 1 乗車につき 0.1 ドルを、クラス B ライセンス取得 TNC は車両 1 台当たり年間 100 ドルを支払う。</li> <li>・運転手の身元調査が義務付けられている。</li> <li>・車両の検査が義務付けられている。</li> <li>・TNC、車両、運転手について保険加入が義務付けられている。</li> </ul>
コロンバス (オハイオ州)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金規制は行われていない (タクシーでは規制)。</li> <li>・TNC 規制法には、明示的ではないが、台数制限を可能にする規定が含まれている。</li> <li>・運転手は 35 ドルの登録料 (毎年更新)、TNC は年間 15,000 ドルの登録料を支払う。</li> <li>・運転手の身元調査が義務付けられている。</li> <li>・車両の検査が義務付けられている。</li> <li>・TNC と運転手について保険加入が義務付けられている。</li> </ul>
ヒューストン (テキサス州)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金規制は行われていない (タクシーでは規制)。</li> <li>・台数制限は行われていない (タクシーでは規制)。</li> <li>・TNC は年間総収入の 2% を登録料として支払う。</li> <li>・運転手の身元調査が義務付けられている。</li> <li>・車両の検査が義務付けられている。</li> <li>・TNC、車両、運転手について保険加入が義務付けられている。</li> </ul>
ロサンゼルス (カリフォルニア州)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金規制は行われていない (タクシーでは規制)。</li> <li>・台数制限は行われていない (タクシーでは規制)。</li> <li>・TNC は登録料等を支払う必要があり、徴収は州レベルで行われている。</li> <li>・運転手の身元調査は義務付けられていない (タクシーには義務付け)。</li> <li>・タクシーと同じではないが、車両の検査が義務付けられている。</li> <li>・TNC について保険加入が義務付けられている。</li> </ul>
ミネアポリス (ミネソタ州)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金規制は行われていない (タクシーでは規制)。</li> <li>・台数制限は行われていない (タクシーも同様)。</li> <li>・TNC は毎年 35,000 ドル (車椅子で乗車可能な車両は 10,000 ドル追加) の登録料を支払う。</li> <li>・運転手の身元調査が義務付けられている。</li> <li>・車両についてタクシーと同じ検査が義務付けられている。</li> <li>・TNC、車両、運転手について保険加入が義務付けられている。</li> </ul>
タルサ (オクラホマ州)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金規制は行われていない (タクシーでは規制)。</li> <li>・タクシー同様、台数制限は行われていない。</li> <li>・TNC はシステムにアクセス可能な運転手の人数に従って登録料を支払う (10 人以下: 300 ドル、11~40 人: 600 ドル、41~70 人: 900 ドル、71 人以上: 1,200 ドル)。</li> <li>・運転手の身元調査が義務付けられている。</li> <li>・車両の検査が義務付けられている。</li> <li>・TNC、車両、運転手について保険加入が義務付けられている。</li> </ul>
バージニア州	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー同様、料金規制は行われていない。</li> <li>・タクシー同様、台数制限は行われていない (ただし、郡・市レベルでは、タクシーに対して規制をかけている例がある)。</li> <li>・TNC は 100,000 ドルの認定料と毎年の更新料 60,000 ドルを支払う。</li> <li>・運転手の犯罪歴調査 (criminal background check) 等が義務付けられている。</li> <li>・車両の検査が義務付けられている (郡・市レベルでは、タクシーについては追加検査を行うところもある)。</li> <li>・TNC、車両、運転手について保険加入が義務付けられている。</li> </ul>

(出典) “Transportation Network Companies Regulations Review & Report,” 2015.3.5. Internet Archive website <<https://web.archive.org/web/20160101211036/http://www.portlandoregon.gov/transportation/article/521936>> 等を基に筆者作成。

ウーバーも PHV であるが、乗車前に利用者に示されるのが見積り運賃という点が、利用者との直接交渉で事前に運賃が決められるミニキャブとは異なっている。特別な試験に合格しなくても運転手になれる uberX の利用が増えるに従い、ブラックキャブの運転手が減少している。これは、苦しい勉強をしてブラックキャブの運転手の資格を取っても商売にならないと敬遠される傾向にあるためである。ミニキャブに加え、uberX にも仕事を奪われる事態に危機感を募らせたブラックキャブの運転手は、ロンドン交通局 (Transport for London: TfL) に uberX の規制を訴えた<sup>(44)</sup>。ボリス・ジョンソン (Boris Johnson) ロンドン市長は、ブラックキャブ擁護派であったため<sup>(45)</sup>、TfL は、2015 年 9 月に、自家用車ライドシェアを含むプライベート・ハイヤー・サービス (Private Hire Service: PHS) を厳しく規制する案<sup>(46)</sup> (以下「当初規制案」) を公表した。

TfL の当初規制案の主な内容は、①運営会社は配車依頼時に利用者が運転手の写真・車両等の情報を確認できるようにする、②運営会社は乗車の遅くとも 5 分前に利用者が配車の詳細情報を確認できるようにする、③運営会社が運営モデルを変更する場合は、事前に TfL の承認を得る、④運営会社は 7 日前から配車予約を受け付ける、⑤運営会社は利用者が常時かけることが可能な固定電話番号を持つ、⑥運営会社はすぐに利用可能な近くの車両の情報をアプリで見える形等で示してはならない、⑦運営会社は全ての運転手・車両の詳細情報を定期的に TfL に提出する、⑧運営会社は配車予約を受け付ける前に利用料金を明らかにする、⑨運営会社は配車ごとに行き先を記録する、⑩全ての記録 (運転手・車両、苦情、紛失物等) の保管期間を 12 か月とする、⑪運転手は英語で会話する能力を有しなければならない、⑫運転手は複数の運営会社と契約することはできない、⑬運転手は加入している個人自動車保険の写しを常に携帯するか見える場所に置く、⑭運営会社は業務用自動車保険に加入する、というものであった。この当初規制案については、2015 年 12 月まで住民の意見を募り、寄せられた意見の分析が行われることになっていた。規制回避を望むウーバー・テクノロジーズ社は、ウーバーの利用者に対し同案の取り下げを求める嘆願書を TfL に提出するよう促すという対抗策を講じた。<sup>(47)</sup>

2015 年には、重要な法的判断も下されている。1998 年にミニキャブを規制する目的で制定された「1998 年プライベート・ハイヤー (ロンドン) 法」<sup>(48)</sup> は、料金メーターの使用を流し営業ができるブラックキャブにしか認めていない。業界団体の「認可タクシー運転手協会 (Licensed Taxi Drivers Association: LTDA)」等が、ウーバーのアプリは料金メーターに該当するため違法と主張し、裁判所の判断を求めたのに対し、ロンドンの高等法院 (High Court) は、2015 年 10 月、ウーバーのアプリは、距離や時間に基いて料金を計算する料金メーターとは認められず、合法との判決を下した<sup>(49)</sup>。同判決後、TfL のレオン・ダニエルズ (Leon Daniels) 地上交通局長は、新

(44) 酒井元実「英国 名物タクシーの運転手 ウーバー出現で減少」『エコノミスト』93(25), 2015.6.23, p.64.

(45) James Titcomb, “Boris Johnson says Uber drivers break the law 'in lots of minor ways',” *Telegraph*, 2015.10.21. <<http://www.telegraph.co.uk/technology/uber/11946576/Boris-Johnson-says-Uber-drivers-break-the-law-in-lots-of-minor-ways.html>>

(46) Transport for London, “Private Hire Regulations Review: Response to consultation and Proposals,” 2015.9. <[https://consultations.tfl.gov.uk/tph/private-hire-proposals/user\\_uploads/private-hire-proposals-sept-2015.pdf](https://consultations.tfl.gov.uk/tph/private-hire-proposals/user_uploads/private-hire-proposals-sept-2015.pdf)>

(47) Gwyn Topham, “Uber backed by competition watchdog in TfL regulation battle,” *Guardian*, 2015.12.2. <<https://www.theguardian.com/business/2015/dec/02/uber-competition-watchdog-tfl-regulation-battle>>

(48) “Private Hire Vehicles (London) Act 1998.” legislation.gov.uk website <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/34/contents>>

(49) “High Court ruling on taximeters,” 2015.10.16. Transport for London website <<https://tfl.gov.uk/info-for/media/news-articles/high-court-ruling-on-taximeters>>

しいビジネス・モデルがタクシーと PHS の運営方法を変え、利用者の選択肢を広げたことは歓迎すべきことであるが、規制当局としては、高水準のサービスが提供される方向に発展させなければならないとの考えを明らかにし<sup>(50)</sup>、PHS に規制をかける方針を示した。

TfL は、当初規制案に対して寄せられた 16,000 件を超える意見の分析を行い、2016 年 1 月 20 日に、当初規制案の②、④、⑥、⑫を撤回する方針を発表した。その後、4 週間の規制インパクト評価協議 (regulatory impact assessment consultation) を経て作成された最終規制案は、3 月 17 日に開催された TfL の理事会 (Board) に向けられた<sup>(51)</sup>。その理事会で承認された PHS に対する規制は、運営会社に対し、(a)十分な補償ができる保険に加入すること、(b)全ての運転手が英語で会話できるようにすること、(c)利用者が乗車する前に見積り運賃を明らかにすること、(d)利用者が乗車する前に運転手と車両の詳細情報 (運転手の写真等) を提供すること、(e)乗車時に発生した問題について利用者が話すことができる場を設けること、(f)改善記録を保管し、運転手と車両に関する情報を定期的に TfL に提出すること等を求めるもので、当初規制案と比べると緩やかな内容となった。新規制は、6 月 27 日から実施されている。<sup>(52)</sup>

### 3 ドイツ

ドイツでは、タクシー協会 (Taxi Deutschland) 等の訴えもあり、UberPOP (同年 4 月にドイツで営業を開始した自家用車ライドシェアで、米国や英国の uberX に該当) のサービスについて裁判所の判断が示されている。

ハンブルク市では、市の経済・交通・技術革新省 (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: BWVI) が、2014 年 7 月に UberPOP のサービスを禁止する行政処分を行った<sup>(53)</sup>。しかし、ハンブルク行政裁判所 (Verwaltungsgericht Hamburg) は、8 月にウーバーが違法な旅客運送を行っていることを確認する一方で、形式上の理由から BWVI には処分の権限がないとして UberPOP の禁止処分を取り消した<sup>(54)</sup>。それに対し、ハンブルク上級行政裁判所 (Hamburgisches Obergericht) は、ウーバーのサービスには旅客運送法<sup>(55)</sup>が適用され、同法を所管する BWVI に処分の権限があるとし、禁止処分を認める決定<sup>(56)</sup>を出した<sup>(57)</sup>。ウーバー・テクノロ

<sup>(50)</sup> Gwyn Topham et al., “Uber wins high court case over taxi app,” *Guardian*, 2015.10.16. <<http://www.theguardian.com/technology/2015/oct/16/uber-wins-high-court-case-taxi-app-tfl>>

<sup>(51)</sup> “TfL sets out plans to modernize and enhance London’s private hire industry,” 2016.1.20. Transport for London website <<https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2016/january/tfl-sets-out-plans-to-modernise-and-enhance-london-s-private-hire-indust>>

<sup>(52)</sup> “TfL Board approves plans to modernise London’s private hire industry,” 2016.3.18. Transport for London website <<http://content.tfl.gov.uk/tfl-board-private-hire-regs-march-2016.pdf>>

<sup>(53)</sup> “Verkehrsgewerbeaufsicht untersagt „Uber Germany GmbH und Uber B.V.“ die Vermittlung von Touren,” 2014.7.24. Offizielles Stadtportal für Hamburg website <<http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4347790/2014-07-23-bwvi-uber-untersagung/>>

<sup>(54)</sup> Verwaltungsgericht Hamburg Beschl. v. 27.08.2014, Az.: 5 E 3534/14. Hamburger Justiz website <<http://justiz.hamburg.de/contentblob/4363560/53287fda507a02ca196ffc42a0770018/data/5e3534-14.pdf>>; Neetha Mahadevan, “German Court Bans Uber Service,” *Wall Street Journal Europe*, 2014.9.3.

<sup>(55)</sup> Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961, BGBl. I S.241. Gesetze im Internet website <<http://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/index.html>>

<sup>(56)</sup> ドイツの裁判における判決 (Urteil) と決定 (Beschluss) については、前者が口頭弁論に基づき下されるもの、後者が口頭弁論を経ずに (書面手続に基づき) 下されるものという違いがある (巽智彦「ドイツ行政裁判所法上の規範統制手続の裁判の一般的拘束力と参加制度」『成蹊法学』81 号, 2014, p.133.)。

ジーズ社は、この決定に対し異議申立てを行ったが、連邦憲法裁判所（Bundesverfassungsgericht）は、2015年1月にそれを却下し<sup>(58)</sup>、UberPOPの禁止処分が確定した。

同様の動きは、他の都市でも発生している。ベルリン市では、ベルリン州裁判所（Landgericht Berlin）が2014年4月にUberPOPを禁止する判決を出し<sup>(59)</sup>、ベルリン州政府も、旅客運送法に違反するとして8月にウーバーを禁止した<sup>(60)</sup>。ウーバー・テクノロジー社は、その禁止措置に対して異議申立てを行い、一時的な法的保護を求める訴えを裁判所に提起したが、ベルリン行政裁判所（Verwaltungsgericht Berlin）は、9月にウーバー・テクノロジー社の訴えを却下する決定を出した<sup>(61)</sup>。また、2015年2月には、ベルリン州裁判所が、ベルリン市においてウーバーのアプリを使ったサービスを禁止する判決を出している<sup>(62)</sup>。

フランクフルト市でも、フランクフルト州裁判所（Landgericht Frankfurt am Main）が、2014年8月に、旅客運送法に違反するとしてUberPOPの営業を停止する仮処分を行った（ドイツ全土のウーバーのサービスに適用）<sup>(63)</sup>。フランクフルト州裁判所は、9月に、緊急性がないとしてその仮処分を取り消したが<sup>(64)</sup>、2015年3月には、旅客運送法に基づく許可を得ていない個人ドライバーによる旅客運送を仲介するUberPOPのサービスを違法とする判決を出している（ドイツ全土のウーバーのサービスに適用）<sup>(65)</sup>。

ウーバー・テクノロジー社は、UberPOPを禁止する判決が出された後も、5つの都市で自

(57) Hamburgisches Oberverwaltungsgericht Beschl. v. 24.09.2014, Az.: 3 Bs 175/14. Hamburger Justiz website <<http://justiz.hamburg.de/contentblob/4380702/data/3bs175-14.pdf>>

(58) “Fahrdienst Uber scheitert auch vor Bundesverfassungsgericht,” 2015.1.9. Zeit Online website <<http://www.zeit.de/news/2015-01/09/deutschland-fahrdienst-uber-scheitert-auch-vor-bundesverfassungsgericht-09162006>>

(59) Landgericht Berlin Urt. v. 11.04.2014, Az.: 15 O 43/14. Berlin.de website <[https://www.berlin.de/gerichte/presse/pressemitteilungen-der-ordentlichen-gerichtsbarkeit/2014/mdb-senatsverwaltungen-justiz-kammergericht-presse-15\\_o\\_43\\_14\\_urteil\\_vom\\_11.4.2014\\_landgericht\\_berlin\\_anonymisiert.pdf](https://www.berlin.de/gerichte/presse/pressemitteilungen-der-ordentlichen-gerichtsbarkeit/2014/mdb-senatsverwaltungen-justiz-kammergericht-presse-15_o_43_14_urteil_vom_11.4.2014_landgericht_berlin_anonymisiert.pdf)>; “Landgericht Berlin: Entscheidungstext zur „UBER-APP“ liegt vor (PM 21/14),” 2014.4.22. Berlin.de website <<https://www.berlin.de/gerichte/presse/pressemitteilungen-der-ordentlichen-gerichtsbarkeit/2014/pressemitteilung.426306.php>>

(60) “Untersagungsverfügung zum Schutz des Fahrgastes,” 2014.8.13. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt website <[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv\\_volltext.shtml?arch\\_1408/nachricht5326.html](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1408/nachricht5326.html)>

(61) Verwaltungsgericht Berlin Beschl. v. 26.09.2014, Az.: VG 11 L 353.14. Berlin.de website <[https://www.berlin.de/gerichte/verwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2014/mdb-senatsverwaltungen-justiz-gerichte-vg2-entscheidungen2-11\\_l\\_0353\\_14\\_\\_140926\\_\\_beschluss\\_eilverfahren\\_\\_anonymisiert.pdf](https://www.berlin.de/gerichte/verwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2014/mdb-senatsverwaltungen-justiz-gerichte-vg2-entscheidungen2-11_l_0353_14__140926__beschluss_eilverfahren__anonymisiert.pdf)>; “Internetanbieter Uber bleibt im Land Berlin weiter verboten (Nr. 41/2014),” 2014.9.26. Berlin.de website <<https://www.berlin.de/gerichte/verwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2014/pressemitteilung.425681.php>>

(62) “Landgericht Berlin: Hauptsacheverfahren gegen UBER B.V. auf Unterlassung von wettbewerbswidrigem Verhalten erfolgreich (PM 8/2015),” 2015.2.10. Berlin.de website <<https://www.berlin.de/gerichte/presse/pressemitteilungen-der-ordentlichen-gerichtsbarkeit/2015/pressemitteilung.426344.php>>

(63) Landgericht Frankfurt am Main Beschl. v. 25.08.2014, Az.: 2-03 O 329/14. Hessenrecht Landesrechtsprechungsdatenbank website <[http://www.lareda.hessenrecht.hessen.de/lexsoft/default/hessenrecht\\_lareda.html#docid:7354086](http://www.lareda.hessenrecht.hessen.de/lexsoft/default/hessenrecht_lareda.html#docid:7354086)>

(64) “Landgericht Frankfurt hebt einstweilige Verfügung gegen „Uber“ auf,” 2014.9.16. Landgericht Frankfurt am Main website <[https://lg-frankfurt-justiz.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMdJ\\_15/LG\\_Frankfurt\\_Internet/med/edf/edf2cbfd-0fe5-8417-9cda-a2b417c0cf46,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true](https://lg-frankfurt-justiz.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMdJ_15/LG_Frankfurt_Internet/med/edf/edf2cbfd-0fe5-8417-9cda-a2b417c0cf46,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true)>

(65) Landgericht Frankfurt am Main Urt. v. 18.03.2015, Az.: 3-08 O 136/14. Hessenrecht Landesrechtsprechungsdatenbank website <[http://www.lareda.hessenrecht.hessen.de/lexsoft/default/hessenrecht\\_lareda.html#docid:7405026](http://www.lareda.hessenrecht.hessen.de/lexsoft/default/hessenrecht_lareda.html#docid:7405026)>; “Landgericht Frankfurt untersagt „Uber“ die Vermittlung von Fahrten ohne Erlaubnis nach dem Personenbeförderungsgesetz,” 2015.3.18. Landgericht Frankfurt am Main website <[https://lg-frankfurt-justiz.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMdJ\\_15/LG\\_Frankfurt\\_Internet/med/6e8/6e8dfb8c-17cc-4179-cdaa-2b417c0cf46a,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true](https://lg-frankfurt-justiz.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMdJ_15/LG_Frankfurt_Internet/med/6e8/6e8dfb8c-17cc-4179-cdaa-2b417c0cf46a,22222222-2222-2222-2222-222222222222,true)>

家用車を使うタイプではない UberBLACK 等のサービスを提供していた<sup>(66)</sup>。しかし、運転手不足から、2015 年 11 月に、ハンブルク、フランクフルト、デュッセルドルフにおけるサービスの中止を余儀なくされた<sup>(67)</sup>。その後も、ウーバーは、ミュンヘンとベルリンで営業を続けていたが、ベルリン州高等裁判所 (Kammergericht Berlin) が、UberBLACK についても、2015 年 12 月に反競争的で違法であるとする判決を出したため<sup>(68)</sup>、厳しい状況に置かれている。

ドイツでは、ウーバーのサービスが縮小する一方で、タクシー会社等と組んで高級ハイヤー等を配車する「ブラックレーン (Blacklane)」が急成長している。ブラックレーンを運営するブラックレーン社 (Blacklane GmbH) は、2011 年にベルリンで創業し、2012 年に運転手向けアプリの開発を行った後、世界各地の旅行会社や航空会社と提携し、2015 年の時点で世界 50 か国、184 都市で事業を展開している。ブラックレーンを利用するには事前予約が必要で、移動距離に応じた料金が提示される。ブラックレーン社のフランク・シュトイヤー (Frank Steuer) 最高技術責任者 (CTO) は、ブラックレーンとウーバーは事業モデルが異なること (ウーバーは短距離が中心だが、ブラックレーンは長距離も可能等)、旅行業界を相手にするならば世界標準の仕組みが必要であること (ブラックレーンの運転手は英語を話せる等) を強調している。<sup>(69)</sup>

#### 4 フランス

タクシー不足が深刻化していたフランスでは、2009 年に「観光サービスの発展及び近代化に関する 2009 年 7 月 22 日法」<sup>(70)</sup> が成立し、タクシーに代わる「運転手付き観光車両 (Voitures de tourisme avec chauffeur: VTC) に関する規則が定められた。VTC は、運転手と車両を貸し切る形で移動する交通機関として、タクシーとは明確に区別されている。VTC の利用には事前の予約が必要で、流し営業は認められていない。空車状況をアプリやインターネットサイトの地図上に示して顧客に知らせることが認められているのはタクシーだけで、VTC は認められていない。VTC の運転手資格を得るには、普通自動車の免許である「permis B」の取得から 3 年以上の運転経験、身体能力適合証明の取得、外国語の習得を含む 250 時間以上の講習の受講等の条件が設けられている。VTC は、当初は観光目的の運送に限定したサービスであったが、2014 年制定の「タクシー及び運転手付き運送自動車に関する 2014 年 10 月 1 日法」<sup>(71)</sup> (以下「テヴノー法」) により、観光に限らない短距離の移動手段として用途が広げられた。<sup>(72)</sup>

ウーバーは、2011 年末に VTC 事業に参入していた。2014 年 2 月に営業を開始した UberPOP

(66) 2015 年 5 月 19 日に開始された新サービスには「uberX」という名称のサービスが含まれているが、米国で提供されている「uberX」とは異なり、有償旅客運送を行う資格を有する運転手の車を配車するものである (“Uber plant Neustart,” *Die Tageszeitung*, May 20, 2015.)。

(67) “Uber zieht sich aus Frankfurt und Hamburg zurück,” *Frankfurter Allgemeine*, 2015.10.30. <<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/netzwirtschaft/fahrdienst-uber-zieht-sich-aus-frankfurt-und-hamburg-zurueck-13885377.html>>

(68) Kammergericht, 5 U 31/15 vom 11. Dezember 2015. Berlin.de website <[https://www.berlin.de/gerichte/presse/pressemitteilungen-der-ordentlichen-gerichtsbarkeit/2015/mdb-senatsverwaltungen-justiz-kammergericht-5\\_u\\_31.15\\_urteil\\_vom\\_11.12.2015.pdf](https://www.berlin.de/gerichte/presse/pressemitteilungen-der-ordentlichen-gerichtsbarkeit/2015/mdb-senatsverwaltungen-justiz-kammergericht-5_u_31.15_urteil_vom_11.12.2015.pdf)>; “Kammergericht: Einsatz von UBER Black wettbewerbswidrig (PM 62/2015),” 2015.12.16. Berlin.de website <<https://www.berlin.de/gerichte/presse/pressemitteilungen-der-ordentlichen-gerichtsbarkeit/2015/pressemitteilung.426397.php>>

(69) Blacklane website <<https://www.blacklane.com/en/>>; 「独ブラックレーン創業者に聞く ハイヤー配車で急成長 プロが送迎、世界展開」『日経流通新聞』2015.11.20.

(70) LOI n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques. <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020893055&categorieLien=id>> (2016 年 3 月 11 日改正法の URL は <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020893055&dateTexte=20160311>>)

は、アプリを使った配車等を禁じたテヴノー法により違法となったが、ウーバー・テクノロジーズ社は、テヴノー法制定後も運転手に営業を続けるよう伝えたため、取締りが強化された<sup>(73)</sup>。ウーバー・テクノロジーズ社は、VTC に向けられた規制は企業活動の自由に反するとして訴訟を起こし、憲法裁判所 (Conseil Constitutionnel) は、2015 年 5 月、アプリを使った配車の禁止 (交通法典 (Code des Transports) L. 第 3120-2 条第 3 パラグラフ) と乗客を降ろした後の配車場への帰還の義務付け (交通法典 L. 第 3122-9 条) を合憲とする一方で 配車の予約時に利用料金を確定することを義務付ける規制 (交通法典 L. 第 3122-2 条) を違憲とする判断を示した<sup>(74)</sup>。また、ウーバー・テクノロジーズ社は、UberPOP を禁じる法律を違憲とする訴訟も起こしたが、憲法裁判所は、2015 年 9 月に同社の訴えを棄却している。

2015 年 6 月、フランスの主要都市において、タクシー運転手によるウーバー抗議デモが行われ、一部が暴徒化した。7 月にはウーバー・テクノロジーズ社の幹部 2 人が逮捕・起訴され、UberPOP の営業は中止された。<sup>(75)</sup>

## 5 中国

中国でタクシー運転手になるには、3 年程度の運転経験が必要で、試験に合格しなければならない。勤務時間は固定され、売上の一定額 (地域や会社で異なるが、広州では毎月 8,000 元 (約 15 万円) 程度) を会社に納める必要がある。その中国では、2014 年 2 月のウーバー進出以降、都市部を中心に自家用車ライドシェアが普及し、タクシー運転手の収入を激減させている<sup>(76)</sup>。中国で自家用車ライドシェアの普及が進む背景には、①経済発展で需要は増えているのにタクシーの台数が規制されて利用しにくい、②行き先によって乗車拒否に遭ったり、距離を稼ぐために遠回りされたりするのは日常茶飯事である、③空港や駅に並ぶタクシーがメーターを使わずに高い料金を提示するケースが多い、という既存のタクシーに対する不満がある。<sup>(77)</sup>

また、中国では、自家用車ライドシェアの運営会社間の競争も激化している。地元企業の滴滴快的<sup>(78)</sup>は、無料キャンペーンを実施して市場シェアを伸ばし、ウーバーは、契約車両を増やすため運転手に補助金を出して対抗した。中国では、以前から白タクに当たる「黒車」による違法な客引きが横行し、自家用車ライドシェアは黒車と同じだと批判されても、自家用車ライドシェアの違法性は明確に示されなかった。北京市、上海市、広州市等の交通部門は、「配車ア

(71) LOI n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029527162&categorieLien=id>> (2016 年 3 月 11 日改正法の URL は <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029527162&dateTexte=20160311>>)

(72) 「フランス タクシーに代わる VTC がもたらした課題」前掲注(32), pp.54-55.

(73) Gracia Vara Arribas et al., “Cost of non-Europe in the sharing economy: legal aspects,” 2016.2, p.16. European Institute of Public Administration website <<http://www.eipa.eu/files/FINAL%20REPORT%20for%20EIPA%20web.pdf>>

(74) Décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015. Conseil Constitutionnel website <[http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/root/bank/download/2015468\\_469\\_472QPC2015468\\_469\\_472qpc\\_ccc.pdf](http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/root/bank/download/2015468_469_472QPC2015468_469_472qpc_ccc.pdf)>

(75) Alissa J. Rubin and Aurelien Breeden, “Uber Suspends UberPop in France and Awaits Court Ruling,” *New York Times* (Online), 2015.7.3.

(76) 例えば、月に 8,000 元あった収入が半減したという北京のタクシー運転手のコメントが報じられている (Eva Dou and Rick Carew, “Inside Uber’s Fight With Its Chinese Nemesis, Didi Kuaidi: China’s huge ride-hailing market has erupted into an all-out brawl,” *Wall Street Journal* (Online), 2015.9.2.)。

(77) 「配車アプリ 中国で摩擦」『朝日新聞』2015.9.8.

(78) 中国では、快的打車、滴滴快車、神州租車といった地元のライドシェア運営会社がウーバーよりも高いシェアを占めており、2015 年 2 月には、快的打車と滴滴快車が合併して滴滴快的となった。

プリを使った自家用車によるハイヤー営業は黒車と同じ」との認識を示し、一部で取締りを実施したが、市民の支持を得た自家用車ライドシェアに対し厳しい対応はできなかった。<sup>(79)</sup>

そのような事情もあり、自家用車ライドシェアはその登場以来グレーな存在であったが、上海市は、2015年10月、運営会社として登録し、利用者、車両、運転手に保険をかけることを条件に、初めて滴滴出行（同年9月に滴滴快的から社名変更）に正式な営業免許を与えた<sup>(80)</sup>。滴滴出行は、国内の有力企業（例えば、電子商取引大手の阿里巴巴集団、ネットサービス大手の騰訊控股、保険会社大手の中国平安）や国際投資ファンド等から融資を受けていたが、2016年5月には米国のアップル社（Apple Inc.）からも10億ドルの融資を受けることが決まり<sup>(81)</sup>、勢いを増している。

一方、ウーバー・テクノロジーズ社のトラビス・カラニック（Travis Kalanick）最高経営責任者（CEO）は、2015年9月に、2016年に中国の100都市で新たにウーバーのサービスを提供する計画を持っていること、中国政府が検討している国レベルの規制にも対応可能と考えていることを明らかにしていた<sup>(82)</sup>。

国レベルの法規制は、当初予定されていた2015年には実現しなかったが、楊伝堂交通運輸大臣は、2016年3月に、自家用車ライドシェアについて、法整備を行って合法化し、多様で質の高いサービスを提供できるようにすると語ったと報じられている<sup>(83)</sup>。

## 6 韓国

ソウル中央地方検察庁は、2014年12月、ウーバー・テクノロジーズ社のカラニック CEO を、旅客自動車運送事業法違反で起訴した。同社は、要人に送迎サービスを提供する MK コリア社（MK Korea）と提携し、2013年8月からソウル特別市において、運転手付き高級車の UberBLACK を配車していたが、MK コリア社の事業登録がレンタカー事業者として行われていたことが問題となった。韓国の旅客自動車運送事業法（2009年5月27日法律第9733号改正）第34条の規定では、レンタカー事業者が運転手付きで車を貸すことができるのは、乗客が外国人、障害者、65歳以上の高齢者の場合と、国家又は地方自治体の関連行事等で使われる時に限定されているためである。<sup>(84)</sup>

韓国では、ソウル特別市と首都圏を中心に2014年8月から uberX のサービスが提供されていたが、自家用車ライドシェアに対するタクシー業界からの反発は強く、国土交通部（日本の国土交通省に該当）はソウル特別市に対し、旅客自動車運送事業法違反で uberX を取り締まるよう指示した。それを受け、ソウル特別市は、12月に、uberX 又は UberBLACK が営業していることを通告した者に最高100万ウォン<sup>(85)</sup>の報奨金を支給できるよう条例を改正した。

(79) 『朝日新聞』前掲注(77)。

(80) Rose Yu, “China’s Didi Kuaidi Gets License to Ride in Shanghai: Agreement allows company to operate private ride-hailing service in city,” *Wall Street Journal* (Online), 2015.10.8.

(81) Rick Carew and Daisuke Wakabayashi, “Apple Invests \$1 Billion in Didi, Uber’s Rival in China: Investment in Didi Chuxing comes as tech giant’s Global fortunes are flagging,” *Wall Street Journal* (Online), 2016.5.13.

(82) Eva Dou, “Uber Plans to Enter 100 More Chinese Cities: Ride-hailing service accelerates push in the country,” *Wall Street Journal* (Online), 2015.9.8.

(83) 「配車アプリの法整備へ 中国政府」『日本経済新聞』2016.3.17.

(84) 趙章恩「韓国でも議論の絶えない「タクシーアプリ」重要なのは法律か? 社会的価値か?」『日経ビジネス ONLINE』2014.8.6. <<http://business.nikkeibp.co.jp/article/world/20140805/269649/?rt=ocnt>>

(85) 2015年の平均為替レート0.1093円/ウォンで換算すると、約10万9300円。

ソウル特別市は、ウーバーの問題点として、①保険でカバーされる範囲が不十分（利用者のために保険金が支払われるとは限らない）であり、運転手の履歴調査が行われていないため、利用者の安全が保証されない、②運賃の計算方法が明確にされておらず、利用者をだますことが可能である、③ウーバー・テクノロジーズ社は、特別な場合を除き、アプリの不正確性・不完全性に起因する障害・損失に対し責任を取らず、利用者が不利になっている、④ウーバー・テクノロジーズ社は、運賃の20%を手数料として受け取っているのに、運送サービスに対して基本的な責任を負っていない、⑤シェアリングエコノミーの土台を崩すものである（本来のシェアリングエコノミーは、利用されていない又は利用が十分ではない空間・資源を利用することにより、有意義な価値を生み出す経済活動を指すが、ウーバーは、違法な運送サービスに誘い込むことにより手数料を稼ぐビジネスにすぎない）、という点を挙げている。<sup>(86)</sup>

ウーバー・テクノロジーズ社は、ソウル特別市が厳しい姿勢を取っても、しばらくの間、営業を続けたが、2015年3月にuberXサービスを中断することを発表した<sup>(87)</sup>。ウーバー・テクノロジーズ社は、UberBLACKのサービス対象を、旅客自動車運送事業法で認められている外国人、障害者、高齢者等に縮小することも明らかにした<sup>(88)</sup>。タクシーの営業資格を有する個人運転手が運転するUberTAXI（2014年10月に営業開始）のサービスは継続された。

ソウル特別市地方警察庁観光警察隊は、uberXのサービス中断直後、uberXが白タクに当たると考え、韓国事業を担当する支社長と総括チーム長、ウーバー・コリア（Uber Korea）に協力したレンタカー業者ら35人を、旅客自動車運送事業法違反の容疑で起訴した<sup>(89)</sup>。旅客自動車運送事業法第24条は、タクシー運転手として活動する場合、運転適性に関する精密検査基準に適合すること、旅客自動車運送関係法令及び地理の熟知度等に関する試験に合格し、旅客自動車運送事業の運転業務従事資格を取得することが必要と規定しており<sup>(90)</sup>、タクシーの営業資格を持たない一般人が運転するuberXは白タクに当たると判断された。

uberXが営業を中断する一方で、韓国の対話アプリ最大手のダウムカカオ（Daum Kakao）が立ち上げた「カカオタクシー（kakaotaxi）」が活況を呈している<sup>(91)</sup>。タクシーの営業資格を有する運転手以外は登録ができないカカオタクシーは、1日50万件的配車要請に対応し、韓国のタクシー運転手約27万人のうち15万人が登録していると言われている。ダウムカカオは、2015年11月から、研修を受けた運転手がBMWやベンツのセダンで送迎する「カカオタクシーブラック（kakaotaxi BLACK）」の配車サービスも行っている。<sup>(92)</sup>

<sup>(86)</sup> “Seoul offers monetary reward for reporting Uber Taxies,” 2015.1.22. Seoul Metropolitan Government website <<http://english.seoul.go.kr/seoul-offers-monetary-reward-reporting-uber-taxies/>>

<sup>(87)</sup> “우버엑스 중단 안내 Suspending uberX,” 2015.3.5. Uber newsroom website <<https://newsroom.uber.com/south-korea/%EC%9A%B0%EB%B2%84%EC%97%91%EC%8A%A4-%EC%A4%91%EB%8B%A8-%EC%95%88%EB%82%B4-suspending-uberx/>>

<sup>(88)</sup> 「一般車の「ウーバー X」打ち切り、ウーバータクシーは現状維持」『東亜日報』2015.3.7. <<http://japanese.donga.com/List/3/all/27/427582/1/>>

<sup>(89)</sup> 趙章恩「ハイヤー配車サービス「UBER」、韓国ではついに法違反で関係者立件」2015.3.25. PC ONLINE ウェブサイト <<http://pc.nikkeibp.co.jp/atcl/NPC/15/262980/031800015/>>

<sup>(90)</sup> 周藤利一訳「韓国の法令 旅客自動車運送事業法」土地総合研究所ウェブサイト <<http://www.lij.jp/info/hourei/kankoku/koutuu/koutuu023.pdf>>

<sup>(91)</sup> ベッキサ（Baekkisa）という運営業者もライドシェアに参入しており、カカオタクシーより1日早い2015年3月30日に正式サービスを開始した（「ロンドンにはブラックキャブ、ソウルには「ベッキサ」でしょ」2015.7.14. もっと! コリアウェブサイト <[http://mottokorea.com/mottoKoreaW/Special\\_list.do?bbsBasketType=R&seq=24044](http://mottokorea.com/mottoKoreaW/Special_list.do?bbsBasketType=R&seq=24044)>）。

<sup>(92)</sup> 「韓国・配車サービス「ウーバー後」カカオ狙う」『日経産業新聞』2015.11.12.

高級車の配車サービスについては、2015年9月に旅客自動車運送事業法施行令が改正され、サービス対象者に関する規制が緩和された<sup>(93)</sup>。ウーバー・テクノロジーズ社は、2015年11月に、UberBLACKのサービス対象を再び一般の人々まで広げることを明らかにし、2016年1月にUberBLACKの営業を再開した。ウーバー・テクノロジーズ社は、自動車を所有していない運転手に、割引価格での車両の販売を行い、勢力拡大に努めている。<sup>(94)</sup>

## 7 フィリピン

運輸・通信省 (Department of Transportation and Communication: DOTC) は、自家用車ライドシェアについて、2015年5月に「省令 (Department Order) No.97-1097 を改正する省令 No.2015-011」<sup>(95)</sup> を公布した。米国等と同様、自家用車ライドシェア運営会社は TNC として扱われ、交通ネットワーク運送サービス (Transportation Network Vehicle Service: TNVS) が公共交通の一部として認められた。フィリピン全国タクシー事業者協会 (Philippine National Taxi Operators Association) 会長は、ネットを使った配車サービスが国内で 37,000 台を走らせるタクシー産業への直接的な脅威になっていると主張しているが、DOTC は、タクシー業界が非効率、サービスの悪さ、安全性の低さ等の問題を抱えていることを指摘し (DOTC は、問題のある運転手を通報できるホットラインを設けている)、ネットを使った配車サービスは利用者にとってあるべき選択肢だと反論している。<sup>(96)</sup>

省令 No.2015-011 は、陸上交通許認可規制委員会 (Land Transportation Franchising and Regulatory Board: LTFRB) に対し、同省令の公布後 30 日以内に、TNC 及び TNVS に関する規則 (Memorandum Circular) を公布するよう命じていた。その命令に従い、LTFRB は、2015年5月に、関連規則 (“Memorandum Circular Number 2015-015<sup>(97)</sup>, 2015-016<sup>(98)</sup>, 2015-017<sup>(99)</sup>, 2015-018<sup>(100)</sup>”) を公布した。

これらの規則によると、TNC の契約運転手はタクシーの営業資格を持ち、LTFRB に登録しなければならず、製造後 7 年以内の車両しか使うことができない。TNC には、運転手の犯罪歴のチェックを行うこと、研修プログラムの用意をすること等が義務付けられている。また、TNC の契約運転手が乗せることができるのは、アプリを通して配車申込みをした人だけで、路上で呼び止めた人を乗せることはできない。

<sup>(93)</sup> Park Eun-Jee, “Uber launches premium service,” *Korea Joongang Daily*, 2016.1.20. <<http://koreajoongangdaily.joins.com/news/article/article.aspx?aid=3014132&cloc=joongangdaily%7Chome%7Cnewlist2>>

<sup>(94)</sup> Jonathan Cheng, “Uber’s Car-Hailing Service to Ride Again in South Korea: UberBLACK, which uses luxury private vehicles, will be available by the end of the year,” *Wall Street Journal* (Online), 2015.11.11.

<sup>(95)</sup> Department of Transportation and Communications, “Department Order No.2015-011: Further Amending Department Order No. 97-1097 to Promote Mobility,” 2015.5.8. <<http://www.dotc.gov.ph/images/issuances/DO/2015/DO2015-11.pdf>>

<sup>(96)</sup> 「配車アプリ 消費者支持、行政も容認 国ごとの規制に対応」『日経産業新聞』2015.5.28.

<sup>(97)</sup> Land Transportation Franchising and Regulatory Board, “No.2015-015: Rules and Regulations to Govern the Accreditation of Transportation Network Companies,” 2015.5.28. <[http://ltfrb.gov.ph/media/downloadable/MC\\_NO\\_2015-015\\_.pdf](http://ltfrb.gov.ph/media/downloadable/MC_NO_2015-015_.pdf)>

<sup>(98)</sup> Land Transportation Franchising and Regulatory Board, “No.2015-016: Terms and Conditions of a Certificate of Transportation Network Company Accreditation,” 2015.5.28. <[http://ltfrb.gov.ph/media/downloadable/MC\\_NO\\_2015-016\\_.pdf](http://ltfrb.gov.ph/media/downloadable/MC_NO_2015-016_.pdf)>

<sup>(99)</sup> Land Transportation Franchising and Regulatory Board, “No.2015-017: Implementing Guideline of the Acceptance of Applications for a Certificate of Public Convenience to Operate a Transportation Network Vehicle Service,” 2015.5.28. <[http://ltfrb.gov.ph/media/downloadable/MC\\_NO\\_2015-017\\_.pdf](http://ltfrb.gov.ph/media/downloadable/MC_NO_2015-017_.pdf)>

<sup>(100)</sup> Land Transportation Franchising and Regulatory Board, “No.2015-018: Terms and Conditions of a Certificate of Public Convenience to Operate a Transportation Network Vehicle Service,” 2015.5.28. <[http://ltfrb.gov.ph/media/downloadable/MC\\_NO\\_2015-018\\_.pdf](http://ltfrb.gov.ph/media/downloadable/MC_NO_2015-018_.pdf)>

## 8 シンガポール

2013年10月のGrabタクシーを皮切りに、外資系のライドシェアが多数シンガポールに進出した。他国同様、ライドシェアはすぐに普及したが、その運用に関する明確なルールがなかったため、政府は、運営規則を明文化することで顧客トラブルの防止を図った<sup>(101)</sup>。2015年9月に施行された「第三者タクシー予約サービス提供者法」<sup>(102)</sup>により、ライドシェアの運営会社は、陸上交通局（Land Transport Authority: LTA、日本の国土交通省に当たる運輸省（Ministry of Transport）の局の1つ）に20以上の車両の登録（3年更新）を行うことが義務付けられた。登録せずにライドシェア・サービスを提供すると、最高1万シンガポールドル<sup>(103)</sup>の罰金か最長6か月の禁錮又はその両方が科せられる。運営会社は、他に、①LTAの「サービス基準（Quality of Service: QoS）」と「タクシー運転手の営業資格（Taxi Driver's Vocational License: TDVL）」の規制に従うこと（配車できるのはタクシーの営業資格を持った運転手の車両のみ）、②運賃体系と追加料金に関する情報を事前に明らかにすること（ライドシェアの予約金の額は、タクシーの予約金の額を超えてはならない）、③郊外など空車待ちの乗客が少ない場所へ向かう配車依頼を受け付けない運転手が目立つため、アプリで配車依頼を行う際の行き先の入力を不要にすること（利用者が望む場合は入力可能）、④特殊ニーズ（車椅子を載せることができる車両等）に対応すること、⑤紛失物の問合せ・苦情等に対応することが義務付けられている。<sup>(104)</sup>

## 9 ベトナム

公共交通機関が十分に整備されていないベトナムでは、初乗り料金が1万ドン（約50円）強のタクシーやバイクタクシーが庶民の足になっている。自家用車ライドシェアに対する潜在需要は大きいと考えられ、ウーバー（2014年7月参入）の他、Grabタクシー（2014年11月参入）、イージータクシー（2013年12月参入）が営業を行っていたが、政府は、営業許可を得ずに旅客運送業を行っている自家用車ライドシェアの規制が必要と考えた。2014年12月には、運輸省（Ministry of Transport）のグエン・ホン・チュオン（Nguyen Hong Truong）副大臣が、ウーバーについて「ベトナムの法令に合致していない」と言明し、規制する意向を示した。<sup>(105)</sup>

政府は、規制の検討を進め、2015年4月に、運輸省が2014年12月に提出したウーバーのライドシェア・サービス指針を承認した。ウーバー・テクノロジーズ社がベトナムでライドシェア・サービスを提供する場合は、「政令第86/2014/ND-CP号（Decree No.86/2014/ND-CP）」及び「2014年11月7日付省令第63/2014/TT-BGTVT号（Circular No.63/2014/TT-BGTVT dated November 7, 2014）」の規定に従い、国内商業交通企業（domestic commercial transport enterprises）と契約を結ぶことが必要となる。ウーバーがライドシェアに使えるのは、登録を済ませ、ロゴを付け、現在位置を追跡できる装置を備えた車両に限られる。運輸省は、ウーバーのライドシェア・サービスを点検する検査官を車両の検査ができる場所に派遣し、違反が確認された場合は罰金を科す。<sup>(106)</sup>

(101) 「シンガポール タクシー配車アプリ規制 運賃明示などトラブル防止」『日経産業新聞』2014.11.27.

(102) “Third-Party Taxi Booking Service Providers Act 2015.” Singapore Statutes Online website <<http://statutes.agc.gov.sg/aol/download/0/0/pdf/binaryFile/pdfFile.pdf?CompId:ee988c12-2bf1-48a8-a6ce-67c8b30a5a18>>

(103) 2015年の平均為替レート（約89円/シンガポールドル）で換算すると、約89万円。

(104) “Two Third-Party Taxi Booking Mobile Applications Issued with Certificates of Registration,” 2015.12.1. Land Transport Authority of Singapore website <<http://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=193b3496-9acd-4473-833e-b2b5d2bf5eaa>>

(105) 『日経産業新聞』前掲注(96); 「タクシー配車アプリ ベトナムで普及進む」『日経産業新聞』2015.1.14.

ホーチミン市運輸局 (Ho Chi Minh City Transportation Department) は、タクシー会社がウーバー等に対抗できるよう、2014年12月に独自のタクシー配車アプリ「ライブ・タクシー (LiveTaxi)」を発表した。同アプリは、地元のタクシー会社のマイリン・タクシー (Mai Linh Taxi) とビナサン・タクシー (Vinasun Taxi) で試験導入されている。<sup>(107)</sup>

## IV 日本における自家用車ライドシェアを取り巻く状況

### 1 自家用車ライドシェアに対する需要等

日本では、後述する特例を除き、自家用車ライドシェアは認められていない。同じシェアリングエコノミーでも民泊の場合は、制度化よりも実態が先行し、違法サービスが広がっているが<sup>(108)</sup>、自家用車ライドシェアではそのようなことは生じていない。公共交通が発達し、タクシーのサービス・レベルが高い日本では、海外のように自家用車ライドシェアが普及することはないという見方を示す論者もいる<sup>(109)</sup>。

三菱総合研究所が2015年11月に15歳以上の一般消費者を対象に行ったWebアンケートでは、ライドシェアを利用又は提供したことがある人(270人)の35.5%、利用も提供もしたことのない人(99人)の55.6%が、ライドシェアを「どちらかと言えば利用したくない」又は「利用したいとは思わない」と回答している<sup>(110)</sup>。また、米国とオーストラリアからの訪日観光客(各々400人)を対象に、長野を旅行する際のライドシェアの必要性について質問したアンケート調査(2015年9月にインターネット上で実施)で、ライドシェアが「不可欠」又は「非常に必要」と回答した人の割合は、米国からの観光客で30.8%、オーストラリアからの観光客で21.3%にとどまっている<sup>(111)</sup>。

その一方で、買物や病院通いに車が不可欠なのに、利用できるタクシーが無い又は台数が少ない地方(交通空白地域等)を中心に、自家用車ライドシェアの潜在需要が存在し、そのような地域で、若者が時間に余裕ができた時に年配者を乗せて小遣いを稼げば、富の世代間移転にも一役買うといった意見も見られる<sup>(112)</sup>。

交通空白地域については、自家用車ライドシェアを特例として認める自家用有償旅客運送制度<sup>(113)</sup>があるが、同制度に基づき交通空白地域で認められた519事業(2015年3月31日時点)の

<sup>(106)</sup> Le Anh, “Uber gets conditional thumbs up,” *Saigon Times*, 2015.4.6. <<http://english.thesaigontimes.vn/40275/Uber-gets-conditional-thumbs-up.html>>

<sup>(107)</sup> Nguyen Mi and Ha Nguyen, “Vietnam unveils new taxi app to compete with Uber,” *ThanhNien News*, 2014.12.19. <<http://www.thanhniennews.com/society/vietnam-unveils-new-taxi-app-to-compete-with-uber-36890.html>>

<sup>(108)</sup> 「民泊サービス」のあり方に関する検討会「『民泊サービス』のあり方について(中間整理)」2016.3.15.厚生労働省ウェブサイト <<http://www.mhlw.go.jp/file/05-Shingikai-11121000-Iyakushokuhinkyoku-Soumuka/0000117086.pdf>>

<sup>(109)</sup> 例えば、桃田健史「UberやLyftの“シェアライド”は日本で普及するか(下)」『DIAMOND online』2015.3.17. <<http://diamond.jp/articles/-/68521?page=3>>

<sup>(110)</sup> 三菱総合研究所社会ICT事業本部「<参考資料>シェアリングサービスに関するアンケート結果(第19回インターネット消費者取引連絡会資料1)2015.12.17, p.35.消費者庁ウェブサイト <<http://www.caa.go.jp/adjustments/pdf/151217shiryoi-1.pdf>>

<sup>(111)</sup> 富士通総研経済研究所「インバウンド観光とシェアリング・サービス利用の動向 アンケート調査集計結果」2015.12.富士通ウェブサイト <<https://www.fujitsu.com/jp/Images/15017.pdf>>

<sup>(112)</sup> 「眼光紙背 ウーバーの正しい使い方」『日経産業新聞』2015.10.20.

<sup>(113)</sup> 2006年に創設された自家用有償旅客運送制度(道路運送法第78条に基づく)には、交通空白地域の住民等を対象としたものと、身体障害者等を対象としたものがある。民間会社による運営は認められていない。

大半は市町村が運営するもので、NPO 等が運営するものは 95 事業と少ない。自家用有償旅客運送の実施にあたっては、地方運輸局（又は運輸支局）、地域住民、バス・タクシー事業者等が関わった地域公共交通会議（NPO 等が運営する場合は運営協議会）<sup>(114)</sup>の合意を得る必要があり、既存の交通事業者の反対で合意に至らなかったケースもある。また、以前は旅客の範囲が地域の住民等に限られていたが、2015 年 4 月に、地域外からの来訪者も含まれるようになった（地域の交通が著しく不便等、必要な事情があることを市町村長が認めた場合に限る）。<sup>(115)</sup>

## 2 自家用車ライドシェアの規制緩和を求める声

### (1) 民間からの働きかけ

ウーバー・テクノロジーズ社の日本法人である Uber Japan（以下「ウーバー・ジャパン社」）は、2013 年 11 月に日本でサービスを開始しているが、自家用車ライドシェアは行っていない。東京都心部において、ハイヤー・タクシー事業者と提携し、スマートフォンのアプリを通じた配車サービスを行っているだけである。しかし、同社は、自家用車ライドシェアの可能性も追求し、2015 年 2 月に、都市交通の研究を進めるための情報収集を目的とした検証プログラム「みんなの Uber」を、九州大学が株主となっている株式会社産学連携機構九州と連携して福岡県福岡市等で開始した。ウーバー・ジャパン社は、この検証プログラムで利用者が運転手に支払うサービス対価を、「運賃」ではなく「情報提供料」という名目にしてきたため、現行の法律の枠内におさまっていると考えていたが、国土交通省は「（情報提供料は）運送行為と切り離せず、道路運送法への抵触が懸念される」（自動車局旅客課の坂井英隆企画調整官）と判断して中止を指導し、実験は開始から 1 か月後に終了することとなった。<sup>(116)</sup>

このような逆風も吹いたが、自家用車ライドシェアの規制緩和を求める声は弱まらなかった。ウーバー・ジャパン社の高橋正巳社長は、日本で自家用車ライドシェアを展開すべき理由として、①新たな投資をしなくても交通空白地域の交通手段を増やすことができる、②タクシー市場を奪わず、新たな市場を創出できる、③渋滞を緩和し、ガソリンや CO<sub>2</sub>を削減することができる、④運転手と利用者との間で相互評価等を行うことにより安全性が担保される、⑤インバウンド需要にも応えることができることを挙げ、規制の緩和を求めた<sup>(117)</sup>。

楽天の三木谷浩史会長が代表理事を務める新経済連盟も、2015 年 5 月 18 日の規制改革会議<sup>(118)</sup>において、自家用車ライドシェアを含めたシェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備を求めた<sup>(119)</sup>。この要望に対し、国土交通省は、6 月 30 日に、具体的な提案内容が明らか

<sup>(114)</sup> 地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他関連事項を協議するために設置される組織で、都道府県又は市町村により主宰される。運営協議会は、NPO 等が自家用有償旅客運送を運営する場合に同様の協議を行うための組織。

<sup>(115)</sup> 国土交通省「国家戦略特区 WG ヒアリング 説明資料」2015.9.17, pp.1-3. 首相官邸ウェブサイト <[http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc\\_wg/hearing\\_s/150917shiryoku04-01.pdf](http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc_wg/hearing_s/150917shiryoku04-01.pdf)>

<sup>(116)</sup> 「ウーバー騒動 日本上陸 ライドシェア実験も中止指導」『日本経済新聞』2015.4.3.

<sup>(117)</sup> 「シェアリング先進国に学ぶ 今こそ開国せよ」『日経ビジネス』1821 号, 2015.12.21, p.41.

<sup>(118)</sup> 規制改革会議は、内閣総理大臣の諮問を受け、経済社会の構造改革を進める上で必要な規制改革を進めるための調査審議を行い、内閣総理大臣へ意見を述べることを主要な任務とする（「規制改革」内閣府ウェブサイト <<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/>>）。

<sup>(119)</sup> 「地域活性化ワーキング・グループ関連」（第 45 回規制改革会議資料 2-1）2015.5.18. 内閣府ウェブサイト <<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kaigi/meeting/2013/committee3/150518/item2-1-4.pdf>>

にされていないが、自家用車ライドシェアを認めることは輸送の安全等の確保の観点から適切ではないと考えている、また、多くの国で自家用車ライドシェアの輸送の安全の問題等が議論されているため、海外の状況も十分踏まえた上で慎重に判断する必要があると回答していた<sup>(120)</sup>。

10月5日の規制改革会議では、シェアリングエコノミーについて、当面、民泊サービスについて集中的に検討することとし、自動車等その他の事項については、引き続き事務局において勉強し、個別事項の必要に応じ検討を進めていくことが合意された<sup>(121)</sup>。河野太郎内閣府特命担当大臣（規制改革担当）も、まずは現実が先行している民泊についてのルール作りを急ぎ、その次にタクシー業界に刺激を与える自家用車ライドシェアを取り上げる考えを明らかにした<sup>(122)</sup>。

新経済連盟は、10月30日に「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」<sup>(123)</sup>を内閣官房長官、規制改革担当大臣、情報通信技術（IT）政策担当大臣、厚生労働大臣、国土交通大臣宛てに提出した。11月19日の規制改革会議の資料として使われた同提案では、自家用車ライドシェアについて、その経済効果、企業家精神の向上、「一億総活躍社会」の実現、都市部の住民のモビリティ向上、地方創生・観光立国への貢献等のメリットがアピールされ、利用者の安全性確保に配慮した具体的な制度提案が行われている。

## (2) 首相による国家戦略特別区域における規制緩和方針の表明

新経済連盟等とは異なり、限定された地域を対象とするものであるが、地方自治体からも、自家用車ライドシェアの規制緩和を求める動きが現れた。京都府京丹後市は、2015年9月11日に行われた国家戦略特別区域諮問会議（議長は安倍晋三内閣総理大臣）のヒアリングにおいて、国家戦略特別区域制度による交通空白地域、郊外ニュータウン等での自家用車ライドシェアの解禁を求めた<sup>(124)</sup>。兵庫県養父市と秋田県仙北市も、同年10月14日に開催された国家戦略特別区域会議の合同会議において、地域住民のための新たな交通手段として、国家戦略特別区域制度を用いた自家用車ライドシェアの解禁を求めた<sup>(125)</sup>。

これらの要望を受け、安倍首相は、10月20日に開催された第16回国家戦略特別区域諮問会議において、日本を訪れる外国人の滞在経験をより便利で快適なものとしていくため、旅館でなくても短期に宿泊できる住居を広げていく方針を示した。また、過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大することも明らかにし<sup>(126)</sup>、一定の条件を満たした地域に限り、外国人観光客等の足として自家用車ライドシェアを役立てる方針を示した。

このような方針が示されたことに対し、タクシー業界からは反発の声が多く上がったが<sup>(127)</sup>、エムケイは、ライドシェア・サービスが生まれること自体に反対する理由はなく、専門業者と

(120) 国土交通省 前掲注(16)

(121) 「第49回規制改革会議議事録」2015.10.5, pp.5-6. 内閣府ウェブサイト <<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kaigi/meeting/2013/committee4/151005/gijiroku1005.pdf>>

(122) 『日経ビジネス』前掲注(11), p.45.

(123) 新経済連盟シェアリングエコノミー推進TF 前掲注(27)

(124) 京都府京丹後市「国家戦略特区ヒアリング説明資料」2015.9.11. 首相官邸ウェブサイト <[https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc\\_wg/h27/150911kyoutango\\_shiryuu01.pdf](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc_wg/h27/150911kyoutango_shiryuu01.pdf)>

(125) 「東京圏（第6回）・関西圏（第5回）・福岡市（第4回）・養父市（第4回）・仙北市（第2回）国家戦略特別区域会議合同会議議事要旨」2015.10.14, pp.13-14. 首相官邸ウェブサイト <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/151014goudoukuikaigi/gijiyoushi.pdf>>

(126) 「第16回国家戦略特別区域諮問会議議事要旨」2015.10.20, p.6. 首相官邸ウェブサイト <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/dai16/gijiyoushi.pdf>>

して長年培った安全性とサービスの高さによる「緑ナンバー事業者としての信頼」という強みを活かし、自家用車ライドシェアと切磋琢磨していくことで、タクシー業界はより一層活性化するだろうという見方を示し<sup>(128)</sup>、自家用車ライドシェアを歓迎する意向を明らかにした<sup>(129)</sup>。

2016年2月5日に開催された第19回国家戦略特別区域諮問会議では、第190回国会に提出する「国家戦略特別区域法の一部を改正する法律案」(第190回国会閣法第53号。以下「特区法改正法案」)に盛り込む予定の事項を始め、次の国家戦略特区諮問会議でのとりまとめに向けて、国家戦略特区ワーキンググループ等において検討・協議中の主な追加規制改革事項が明らかにされた。そこでは、「観光・外国人受入れ関係」項目の1つとして「過疎地域等での自家用車ライドシェアの拡大」が挙げられていた<sup>(130)</sup>。

### (3) 国家戦略特別区域における規制緩和に関する国土交通省の考え

国家戦略特区ワーキンググループが行った「過疎地域等での自家用車ライドシェアの拡大」に関する具体的な制度設計等の検討においては、国土交通省のヒアリングが行われた。2015年10月から2016年2月にかけて行われたヒアリングにおける国土交通省の回答をまとめると、表4のようになる。国会戦略特区ワーキンググループと国土交通省の意見は、運送可能とする旅客の範囲を観光客に限らないという点では一致していたが、意思決定に携わる主体、安全性の基準、民間会社の参入については隔たりがあった。

## 3 自家用車ライドシェアをめぐる最近の動き

### (1) 自治体の動き

住民の高齢化・過疎化に直面している富山県南砺市は、2016年2月27日、自家用車ライドシェアの実証実験を行うため、ウーバー・ジャパン社と協定を締結したことを発表した。具体的には、新たな地域公共交通の推進を目的とした調査・研究を行い、ボランティアの市民運転手による自家用車を利用した無償シェアリング交通や、ウーバー・ジャパン社提供のスマートフォン・アプリを活用したタクシー配車等の実証実験に向けた取組を進めるというものであった。北陸新幹線開業により世界遺産である五箇山を訪れる外国人旅行者が増え、タクシーが利用されているが、その際に言語や料金の支払等で困るケースが増えているという事情があり、南砺市は悩んでいた。35の言語に対応し、クレジットカード決済機能を持つウーバーのアプリによるライドシェアが普及すれば、それらの問題の解決につながると期待された。<sup>(131)</sup>

南砺市の実証実験の開始時期は、当初ゴールデンウィーク頃が見込まれていたが、田中幹夫

(127) 例えば、全国ハイヤー・タクシー連合会は、2015年11月に開催された事業者大会において、ライドシェアによる白タク行為を断固阻止する旨の決議を行った(富田昌孝「年頭の辞」全国ハイヤー・タクシー連合会ウェブサイト <<http://www.taxi-japan.or.jp/content/?p=article&c=2199&a=6>>)。

(128) 青木信明「ライドシェアと切磋琢磨することでタクシーは本来の価値を高められる」『MK新聞』832号、2015.11.1, p.2. MKグループウェブサイト <[http://www.mk-group.co.jp/np/pdf/151101\\_832.pdf](http://www.mk-group.co.jp/np/pdf/151101_832.pdf)>

(129) エムケイのグループ会社である東京エムケイは、ウーバー・ジャパン社にハイヤーの長期貸付を行っており、2016年5月6日に、その連携を全国に広げる方針を表明している(「ウーバーとスマホ配車 エムケイ、全国で」『日本経済新聞』(地方経済面 近畿B) 2016.5.7.)。

(130) 石破茂「規制改革事項の追加について」(第19回国家戦略特別区域諮問会議資料2) 2016.2.5. 首相官邸ウェブサイト <<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/dai19/shiryout2.pdf>>

(131) 「Uber Japan 株式会社と新たな地域公共交通推進を目的に協定を締結」2016.2.27. 南砺市ウェブサイト <<http://www.city.nanto.toyama.jp/cms-sypher/www/info/detail.jsp?id=15824>>

表4 過疎地域等での自家用車ライドシェアの拡大に関する国土交通省の考え

国家戦略特区ワーキンググループ提案・質問の要旨		国土交通省の回答（（）内はヒアリング日）
意思決定に携わる主体	自家用車を活用する区域や路線等を決定する際に地域の交通事業者の意見を聴けば、地域交通全体として実効性を上げる役割分担を適切に判断できることから、国家戦略特別区域会議で意思決定することとしてもよいのではないか。	自家用車の活用に当たっては、事業運営による公共交通との適切な役割分担・連携を図るため、既存交通事業者と自家用有償旅客運送を行う者が共に意思決定に加わる必要がある。（2015年10月16日）
安全性の基準	一般旅客自動車運送事業に関する安全性の基準は、全国一律ではなく、地域ごとに地域の特性・交通事情に応じたものでよいのではないか。	一般旅客自動車運送事業について、安全性の基準は、全国一律であるべきと考える。（2015年10月16日）
運営主体になることを認める団体の範囲	<p>現行の自家用有償旅客運送でもNPO等を運営主体にできる上、過疎地域の市町村、NPO等よりも資金力のある民間会社の方が安全性は高まる可能性があることを踏まえ、運営主体については、市町村だけでなく、NPOや民間会社等も認めてもよいのではないか。</p> <p>株式会社がCSR（社会貢献）活動の一環として、公共交通空白地有償旅客運送を実施することも想定される。営利性をもって一律に排除することは不適切で、株式会社の参入を認めるべきではないか。CSR活動の一環かどうかは、取締役会の決議等を経て行われ、かつ当該事業部門の収益が著しく赤字となっていないことをもって確認することができる。</p>	<p>現行の自家用有償旅客運送では、運送事業が成立しない過疎地域等で移動手段を確保するため、運送事業より安全基準を緩和しており、これを認める範囲の拡大は極力慎重であるべきである。外国人観光客等の交通手段として安心感の提供、事故の際の責任主体の明確化の観点から、範囲拡大で参入する運営主体は市町村又はその要請を受けたNPO等の非営利団体に限るべきである。（2016年2月18日）</p> <p>自家用有償旅客運送について、事業性のあるビジネスとしてではなく、CSR活動の一環として行われることをどのように担保するか等について検討が必要であると考える。例えば、実費の範囲内でしか対価を収受しないなど、外形的に営利を目的としない活動であることが明らかであることが必要であると考える。（2015年10月16日）</p>
保険料率の決め方	自家用有償旅客運送者に契約の締結を義務付ける保険は、加入者が誰でも保険料率が一律の保険ではなく、各加入者のリスクが適切に反映されたものとなるようにする（現行の保険より総体として少し高めになっても差し支えない）。市町村は、自ら運送主体となることによって安全・安心を確保するのではなく、当該保険料の一部を負担することによって安全・安心を高めるべきである。過去の事故率等により保険料率が変わるのかどうか示されたい。	自家用有償旅客運送における損害賠償措置については、一定の基準額以上の補償に対応する保険への加入を義務付けている。その際の保険料率については、各保険会社が契約者の過去の事故状況等を勘案して定めている。（2016年2月12日）
運営主体別の事故率の実績	自家用有償旅客運送の運送主体に係るサンプル調査において、市町村が主体である場合とそうでない場合の事故率について、公表が可能である場合には、調査手法や調査設計も含めて詳細な情報を示されたい。	サンプル調査（2011年度実績）によれば、公共交通空白地に係る自家用有償旅客運送の1千万km当たりの事故発生件数は、実施主体が市町村の場合が14.68件、実施主体がNPO法人等の場合が27.45件である。（2016年2月18日）
運送対象	自家用有償旅客運送の拡大に当たり、運送可能とする旅客の範囲を観光客に限定せず、ビジネス客や地域住民も使える制度とする。	国家戦略特区に、過疎地域等における観光客の運送を主たる目的とした自家用有償旅客運送の仕組みを設けることを検討する。運送対象として、地域住民やビジネス客を排除することを想定しているものではない。（2016年2月18日）

（注）筆者による文の短縮、用語の統一・補足等が行われており、原資料の表記とは一致していない。  
 （出典）「国家戦略特区ワーキンググループ 関係省庁等からのヒアリング（平成27年度）」首相官邸ウェブサイト  
[http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc\\_wg/hearing\\_s/h27.html](http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc_wg/hearing_s/h27.html) の国土交通省ヒアリング資料（2015年10月16日、2016年2月12日、2月18日）を基に筆者作成。

市長は、2016年3月9日の市議会において、補正予算案に計上していた実証実験費用約400万円の撤回を表明した<sup>(132)</sup>。この実証実験見送りについて、南砺市地方創生推進課交通政策係の担当者は、「民間や市営のバス、タクシーとも効率的に結び付けて、交通弱者の利便性をいかに深めるかという議論が足りなかった」と述べている。<sup>(133)</sup>

兵庫県神戸市が市内の団地で進めていた自家用車ライドシェアの実証実験も、兵庫県タクシー協会等から白タク行為に当たると指摘を受けたこと等により、実施直前の2016年2月29

(132) 「米ウーバー、富山での実験見送り 地元タクシー業界が反発 日本での事業難しく」『日経流通新聞』2016.3.16.

(133) 藤井涼「富山県南砺市、「Uber」による無料送迎の実験を見送り―「改めて検討していく」―」2016.3.11. CNET Japan ウェブサイト <<http://japan.cnet.com/news/business/35079380/>>

日に中止された。神戸市のライドシェア事業は、三井住友銀行が日本総合研究所と組んで提案したもので、住民同士の相乗りによる地域公共交通の活性化と、住民の買物や家事の代行等の支援を2本柱とし、住民が作る団体が主体となって行うものであった。実証実験は無料だが、実用化後は、住民が運賃を負担することが見込まれていた。<sup>(134)</sup>

京都府京丹後市の丹後町においては、NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」を運行主体として、2015年4月1日に制度改正された「公共交通空白地有償運送」の運行について方法検討がなされ、2016年5月26日より「丹後町におけるICTを活用した公共交通空白地有償運送」（通称「ささえ合い交通」）として運行を開始した<sup>(135)</sup>。ICTについては、ウーバー・ジャパン社の配車アプリ（45言語に対応し、クレジット決済機能を持つ）を使用し、利用者と運転手のマッチングを行っている。「ささえ合い交通」のスタート時には、第二種免許の取得等の要件を満たした18人の住民が自家用車の運転手として登録された。運賃は最初の1.5kmまでが480円で、その後は1kmにつき120円が加算されるが、京丹後市のタクシーよりは安い。利用できるのは8時から20時までの間で、乗車は京丹後市丹後町からのみ、降車は京丹後市全域で可能となっている。<sup>(136)</sup>

## （2）国家戦略特別区域における規制緩和の実現

国家戦略特別区域諮問会議は、2016年3月2日開催の第20回国会において、第190回国会に提出する特区法改正法案に「過疎地域等での自家用自動車活用拡大」を盛り込むことを正式に決めた<sup>(137)</sup>。同年3月11日に衆議院に提出された特区法改正法案には、道路運送法の特例として、過疎地域等の主として観光客のため、市町村、運送実施予定者及び交通事業者が相互の連携について協議した上で、国家戦略特別区域の区域会議が、運送の区域等を迅速に決定できるようにする規定が盛り込まれ<sup>(138)</sup>、同法案は5月27日に参議院で可決・成立した。

石破茂国家戦略特別区域担当大臣は、この規制緩和は、過疎地の住民や外国人旅行者の不便解消を目的とするもので、白タク解禁とは違うことを強調した<sup>(139)</sup>。そのことにより、タクシー業界の警戒心を解くことはできなかったが<sup>(140)</sup>、運送主体として民間会社を認めなかった点（表4を参照）については、タクシー業界からも評価する声が聞かれた<sup>(141)</sup>。

(134) 丸山仁見「神戸市の住民相乗り事業 タクシー業界の反対で中止」『エコノミスト』94(16)、2016.4.12、p.91。

(135) 京丹後市役所「京丹後市地域公共交通会議（1月29日）を開催—ICTシステムを活用した公共交通空白地有償運送を協議—」2016.1.26。<[http://www.city.kyotango.lg.jp/shisei/shicho/kishakaiken/201504\\_201603/documents/20160128\\_2.pdf](http://www.city.kyotango.lg.jp/shisei/shicho/kishakaiken/201504_201603/documents/20160128_2.pdf)>

(136) 「京都府京丹後市で「ささえ合い交通」がスタート」2016.5.27。UBER Newsroom website <<https://newsroom.uber.com/japan/kyotango/>>

(137) 国家戦略特別区域諮問会議「国家戦略特区における追加の規制改革事項等について（案）」（第20回国家戦略特別区域諮問会議資料1）2016.3.2、p.4。首相官邸ウェブサイト <<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/dai20/shiryu1.pdf>>

(138) 内閣府地方創生推進室「国家戦略特別区域法の一部を改正する法律案の概要」<<http://www.cao.go.jp/houan/doc/190-6gaiyou.pdf>>

(139) 「石破国家戦略特別区域担当大臣記者会見要旨」2016.3.2。首相官邸ウェブサイト <<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/dai20/kaiken.pdf>>

(140) 2016年3月8日には、初めてタクシー運転手等による本格的な「反ライドシェア」デモ活動が行われた（「日本でもライドシェア、ついに軋轢」『日経ビジネス』1832号、2016.3.14、p.16.）。

(141) 「全国一律解禁の論争は今年後半勝負」『交通界21』623号、2016.3.21、p.11。

## おわりに

第190回国会で成立した国家戦略特別区域法の一部を改正する法律は、2016年6月3日に公布された（平成28年法律第55号）。自家用車ライドシェアを例外的に認める範囲が広げられれば、次に注目されるのは、更に規制緩和を進めようとする動きが出て来るかどうかである。石井啓一国土交通大臣は、2月26日の閣議後の記者会見で、2015年に民間の経済団体から出されたライドシェアの提案は、仲介業者が運行管理や安全管理に関わらないもので、安全確保、利用者保護の点から課題が多いため、極めて慎重に検討する必要があると考えていることを明らかにしているが<sup>(142)</sup>、タクシー業界は、警戒を緩めず、反対運動を続けている。

また、タクシー業界からは、新たな動きも現れている。例えば、2016年4月5日から7月4日までの間に、東京23区、東京都武蔵野市、同三鷹市のタクシーの総車両台数の8割以上（7割を超えれば、国土交通省が変更手続に入る）の事業者から、初乗り距離を従来の半分の約1kmに短縮し、初乗り運賃を410円、その後は237mごとに80円を加算するという変更申請が国土交通省に提出されている<sup>(143)</sup>。これは、有償旅客運送サービスに対する潜在的な需要<sup>(144)</sup>の発掘を見込んだもので、タクシーが利用者を満足させる度合いを高めれば、自家用車ライドシェアを求める声が弱まる可能性が高まると見てのことである。

自家用車ライドシェアの推進論者は、自家用車ライドシェアでは運転手評価システムのように質の低い運転手を淘汰する仕組みが導入されているため、利用者の安全確保に問題はないと主張するが、淘汰される過程で被害を受ける利用者が出てしまうことや、人の命が関わる旅客運送行為を民対民の当事者間の自己責任に委ねてしまうことを問題視する論者もいる<sup>(145)</sup>。旅客運送サービスでは利用者の安全確保が最優先されるため、ライドシェアにおける規制緩和の更なる拡大については、極めて慎重な検討が必要になると考えられる。今後の議論が注目される。

（やまざき おさむ）

<sup>(142)</sup> 「石井大臣会見要旨」2016.2.26. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin160226.html>>

<sup>(143)</sup> 国土交通省自動車局「東京のタクシー初乗り運賃の見直しに係る申請について」2016.7.5. <<http://www.mlit.go.jp/common/001137115.pdf>>

<sup>(144)</sup> 東京ハイヤー・タクシー協会が2014年10月1日～11月30日に東京地区で行った調査によると、営業回数に占める初乗り比率は26.99%（住宅地31.81%、都心25.85%）であった（東京ハイヤー・タクシー協会「初乗り距離短縮運賃のためのデータ収集と実態調査について」（第1回運賃制度に関するワーキンググループ（平成27年10月23日）資料5）2015.9.29. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001108275.pdf>>）。国土交通省は、タクシー空白地域以外の地域でもタクシー・サービスに対する潜在需要があると考え、2016年7～8月に、東京をはじめとする都市部（地域又は乗り場を限定）においてタクシーの初乗り運賃を試験的に見直し（初乗り距離を短縮し、初乗り運賃を引下げ）、短距離移動の潜在需要の顕在化等の効果を検証し、本格導入に向けた課題を抽出することを計画している（「初乗り運賃の見直しに係る実証実験について」（第2回運賃制度に関するワーキンググループ資料1）2016.3.9. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001122779.pdf>>）。

<sup>(145)</sup> 井上岳一「【次世代交通】ライドシェアの解禁はなるか？（その2）」2016.1.26. 日本総合研究所ウェブサイト <<http://www.jri.co.jp/page.jsp?id=27922>>