

## 【韓国】ライドシェアに係る法改正と今後の在り方をめぐる議論

海外立法情報課 藤原 夏人

\* 韓国では 2018 年後半から、タクシー業界とライドシェア事業者の対立が激化したため、与党及び政府が仲裁に乗り出し、2019 年 3 月 7 日、タクシー業界に有利な合意案が取りまとめられた。これを受けて同年 8 月 27 日、「旅客自動車運輸事業法」が改正され、自家用車等によるライドシェア事業が認められる時間帯が平日のみ、1 日当たり 4 時間に限定された。

### 1 ライドシェアに係る法規制と「Uber X」等のサービス中止

2013 年 8 月、世界的なライドシェア事業者（自家用車等の運転者と利用客をモバイルアプリで結び付けるプラットフォーム事業者）の Uber が韓国でサービスを開始した。しかし、韓国では、旅客自動車運輸事業法<sup>1</sup>の規定により、原則として、自家用車等による無許可有償運送、いわゆる「白タク行為」は、あつせん行為を含めて禁じられている（同法第 34 条及び第 81 条）。

最終的に Uber は 2015 年 3 月、違法とされた自家用車によるライドシェア事業「Uber X」等のサービスの中止に追い込まれた<sup>2</sup>。

### 2 Uber 以降のライドシェア・配車サービスをめぐる状況

#### (1) カカオタクシー

サービス中止に追い込まれた「Uber X」等に代わって台頭したのが、2015 年 3 月末にサービスを開始した「カカオタクシー」（後にブランド名を「カカオ T」に変更）である。韓国の大手インターネット関連会社カカオの子会社カカオモビリティが運営するカカオタクシーは、配車アプリで利用客とタクシー運転手を結び付ける合法のサービスであり、2018 年 9 月末時点で、全国のタクシー運転手の約 83%が登録済みとされるほどサービス網を拡大させた<sup>3</sup>。

#### (2) 旅客自動車運輸事業法の例外規定を活用したライドシェア

カカオタクシー以外にも、旅客自動車運輸事業法の例外規定を活用した様々な新興のライドシェア事業者が登場した。同法の規定により、①乗車定員 11 人～15 人のレンタカーの場合（同法第 34 条及び同法施行令第 18 条）、②出・退勤時間帯に自家用車を用いる場合（同法第 81 条）等は、例外的に白タク行為が認められていたためである。

しかし、①については本来、小規模団体旅行を念頭に置いた規定であったこと、②については、法令に具体的な出・退勤時間帯が規定されておらず、各事業者の判断で時間帯を設定していたことから、タクシー業界はこれらを脱法行為とみなして反発した。特に、次に述べる 2 つのサービスの登場を契機として、2018 年後半以降、両者の対立が激化した。

#### (3) タクシー業界とライドシェア事業者の対立激化

2018 年 10 月 8 日、大手カーシェアリング事業者ソカ（SOCAR）の子会社 VCNC が、前述の例外規定①を活用し、11 人乗りレンタカーを活用したライドシェア事業「タダ」を開始した。

\* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2019 年 12 月 4 日である。

<sup>1</sup> 「여객자동차 운수사업법(법률 제 16632 호)」국가법령정보센터ウェブサイト <<http://law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?lsiSeq=211597&efYd=20200527#0000>>

<sup>2</sup> Uber X 等のサービス中止の経緯については、山崎治「ライドシェアを取り巻く状況」『レファレンス』787 号、2016.8、pp.116-118. <[http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo\\_10188917\\_po\\_078705.pdf?contentNo=1&alternativeNo=>](http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10188917_po_078705.pdf?contentNo=1&alternativeNo=>)> を参照。

<sup>3</sup> 「카풀 갈등 고조...」이동 선택권 제공" vs "택시 생존권 위협" 『연합뉴스』2018.10.14. <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20181008147100017?input=1195m>>

さらに、2018年12月7日、カカオモビリティが、利用客が多い出・退勤時間帯にカカオタクシーを補完するサービスとして、前述の例外規定②を活用した自家用車によるライドシェア事業「カカオTカープール」を開始したことで、タクシー業界とライドシェア事業者の対立は決定的となった。タクシー運転手による大規模デモや、抗議の焼身自殺が相次いだため、カカオモビリティは2019年1月15日、カカオTカープールの中止を発表した。

#### 4 与党・政府による仲裁と旅客自動車運輸事業法の改正

タクシー業界とライドシェア事業者が激しく対立する中、与党及び政府が両者の仲裁に乗り出した。2019年1月22日、ライドシェアの在り方について議論するため、タクシー業界、ライドシェア事業者（カカオモビリティ）、与党（共に民主党）、国土交通部（部は日本の省に相当）の4者による協議体（「タクシー—カープール社会的大妥協機構」）が発足した。

同協議体は同年3月7日、プラットフォーム技術を、自家用車ではなくタクシーと結び付け、タクシー産業とシェアリングエコノミーの共存発展を図ること、これまで具体的な規定のなかった出・退勤時間帯を、平日のみ1日4時間に限定すること等、タクシー業界に有利な内容で合意した<sup>4</sup>。これを受けて、国土交通部は同年7月17日、合意内容を履行するに当たっての具体的な政策の方向性を示すための「革新成長及び共存発展のためのタクシー制度改編案」を公表した<sup>5</sup>。

また、合意内容に含まれた具体的な出・退勤時間帯を法律で規定するため、同年8月27日に旅客自動車運輸事業法が改正・施行された<sup>6</sup>。今回の法改正により、白タク行為が認められる出・退勤時間帯が、前述の合意内容のとおり、土、日、祝日を除く平日の午前7時から午前9時まで、及び午後6時から午後8時までと明記された（同法第81条第1項第1号）。

#### 5 タクシー制度改編案の内容と今後の展望

国土交通部は、前述のタクシー制度改編案において、今後、プラットフォーム技術を活用した新しい種類の「プラットフォーム運送事業」の法制化を進めることを明らかにした。しかし、当該事業には、①政府の許可を得ること（車両台数も政府が決定）、②運転手をタクシー運転免許保有者に限ること、③事業者は車両台数等に応じて収益の一部を社会的寄与金として納付すること等の条件が付される見込みである。

今回のタクシー業界とライドシェア事業者の対立は、事実上、タクシー業界が勝利したとの見方が優勢であり、カカオモビリティは、タクシー業界との共存を図る方向への方針転換を余儀なくされている。また、レンタカーを活用したタダの事業についても、今後、前述のタクシー制度改編案に沿った制度再編が行われた場合、継続が困難になると見られている<sup>7</sup>。

<sup>4</sup> 한지연 「[전문]택시-카풀 합의…출퇴근시간 허용·월급제 시행」 『머니투데이』 2019.3.7. <<https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2019030716187652950>>

<sup>5</sup> 「택시와 플랫폼의 혁신과 상생을 통해 다양하면서도 안전하고 친절한 택시를 만들어 가겠습니다。」 2017.7.17. 국토교통부ウェブサイト <[http://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m\\_71/dtl.jsp?lcmepage=21&id=95082549](http://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?lcmepage=21&id=95082549)>

<sup>6</sup> 「[2021777] 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 (대안) (국토교통위원장)」 의안정보시스템ウェブサイト <[http://likms.assembly.go.kr/bill/billDetail.do?billId=PRC\\_X1C9V0G7W1L1U1R3A2G3N0L8C7N3Y2](http://likms.assembly.go.kr/bill/billDetail.do?billId=PRC_X1C9V0G7W1L1U1R3A2G3N0L8C7N3Y2)>

<sup>7</sup> 강갑생 「타다 설 자리 잃었다…택시 완승으로 끝난 '김현미 상상안」 『중앙일보』 2019.7.17. <<https://news.joins.com/article/23527320>> 現在、国会では、タクシー制度改編案の法制化に向けた旅客自動車運輸事業法の改正法案が審査中であるが、当該法案にはレンタカーを活用したライドシェア事業を事実上不可能にする内容（返却場所を空港及び港湾に限定等）も含まれているため、修正なく可決された場合は、タダの事業の継続は困難と見られている。また、2019年10月28日、ソウル中央地方検察庁が、タダの関係者を旅客自動車運輸事業法違反容疑で起訴したため、仮に法改正が行われなかったとしても、今後の裁判の過程でタダの事業が違法と判断される可能性がある。