

未来投資会議
構造改革徹底推進会合第4回
説明資料



平成29年2月6日
内閣官房IT総合戦略室

ライドシェアにおける仲介する対象の捉え方の違い

自家用車 (白タク)



IT室とりまとめ資料

自家用車ライドシェアを「自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、当該運転者と乗客とをスマートフォンのアプリケーション等を通じて仲介するもの」として整理

イギリス (ロンドン)

禁止

シンガポール

禁止 (2017年上半期までに規制改正予定。
現規定では禁止。)

- シェア事業者：保険加入等、一定の条件による許可制であるが、条件は自治体によって異なる。
- ドライバー：運転経験等、一定の条件があるが、条件は自治体によって異なる

アメリカ
(カリフォルニア州等)

タクシー・ハイヤー・PHV (プライベートハイヤー) を 含む自動車



新経連資料「諸外国におけるライド シェアの法環境整備状況について (2016年12月16日)」

◎

○ (2017年6月を目途に整備予定)

◎

※新経連の資料では、◎：法環境整備済み、
○：法環境整備予定として整理している。
※タクシー・ハイヤーをアプリでマッチングし配車するサービスは、日本でも広く行われている。

自家用車ライドシェアの海外比較

平成28年12月15日 未来投資会議 構造改革徹底推進会合
「第4次産業革命（Society5.0）・イノベーション」会合資料

自家用車ライドシェア(※)の制度整備状況の各国比較は以下のとおり。

国名 人口(万人)/GDP(百万US\$)	規制の内容	利用可能地域	備考
アメリカ 人口:32,142 GDP:17,946,996	<ul style="list-style-type: none"> シェア事業者:保険加入等、一定の条件による許可制であるが、条件は自治体によって異なる。 ドライバー:運転経験等、一定の条件があるが、条件は自治体によって異なる 	カリフォルニア州をはじめとする複数の州	カリフォルニア州においては、13年9月にUber等の自家用車ライドシェアのマッチングを行う事業者に許可制を導入。他の州においても制度化が進められている。シェア事業者については、保険加入、運転者の身元調査、車両の検査等が義務づけられており、ドライバーは、カリフォルニア州の運転免許の保有、1年以上の運転経験、保険加入等が条件となっている。各自治体ごとの具体的な規制内容については不明。
イギリス 人口:6,514 GDP:2,848,755	禁止	なし	ロンドン交通局は、16年6月からプライベートハイヤーをマッチングする企業に対する規制を施行。これに基づき、ロンドン交通局の認可を受けたプライベートハイヤー(流し営業は不可)については利用可能。ロンドン以外の状況については不明。
フランス 人口:6,681 GDP:2,421,682	禁止	なし	パリでは、法律に基づきVTC(運転手付き観光車両)の免許を有する運転者を用いたサービスが提供されているが、許可を受けていない自家用車ライドシェアは違法とされている。フランス憲法裁判所は、15年9月、自家用車ライドシェアを禁じる法律を違憲とするUberの訴えを棄却した。15年7月にはUber社の幹部2人が逮捕・起訴された。パリ以外の状況については不明。
ドイツ 人口:8,141 GDP:3,355,772	禁止	なし	15年1月、連邦憲法裁判所は、自家用車ライドシェアの禁止処分を違法とするUberの訴えを却下。15年3月、フランクフルト州裁判所はUberの自家用車ライドシェアサービスを違法と判決、ドイツ全土に適用された。
中国 人口:137,122 GDP:10,866,444	<ul style="list-style-type: none"> シェア事業者:企業法人資格の保有等、一定の条件による許可制。作業時間やサービス頻度等の特徴に応じて、運転者と労働契約の締結義務。運送請負人としての責任を負う。 ドライバー:運転歴等、一定の条件による許可制。 	制度的には全国で可能であるが、実際にサービスが提供されている地域は不明	16年7月に「オンライン予約タクシー経営サービス管理暫定弁法」が公布され、ライドシェアのマッチング事業の経営を許可制とする法令を整備(16年11月施行)。シェア事業者は、企業法人資格、情報処理能力やサービス能力の保有、健全な経営管理、安全生産管理制度の整備等が条件となっており、ドライバーは、3年以上の運転歴、事故や犯歴がないこと、車両へのGPS搭載等が条件となっている。
韓国 人口:5,062 GDP:1,377,873	禁止	なし	旅客自動車運送事業法により、タクシーの営業資格を持たない一般人が運転するライドシェアは違法とされており、国土交通部がソウル市に対し、UberXを旅客自動車運送事業法違反で取締るよう指示。ソウル市警察は、UberKoreaの支社長、同社に協力するレンタカー業者らを同法違反で起訴。UberXは15年3月に撤退。

(※)自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、当該運転者と乗客とをスマートフォンのアプリケーション等を通じて仲介するもの

自家用車ライドシェアの海外比較

平成28年12月15日 未来投資会議 構造改革徹底推進会合
「第4次産業革命（Society5.0）・イノベーション」会合資料

自家用車ライドシェア(※)の制度整備状況の各国比較は以下のとおり。

国名 人口(万人)/GDP(百万US\$)	規制の内容	利用可能地域	備考
シンガポール 人口:554 GDP:292,739	禁止	なし	第三者タクシー予約サービス提供者法により、配車ができるのはタクシーの営業資格を持った運転手と車両のみとなっている。シェア事業者は、陸上交通局への20以上の車両登録が義務づけられているほか、運賃体系等について規定されている。なお、陸上交通庁は、17年上半期までに、自家用車ライドシェアについて専用運転免許を設ける等の規制改正を行うことを発表。
日本 人口:12,696 GDP:4,123,258	禁止	なし	自家用車の運転者個人が運送主体となり、有償で運送する形態は認められていない。市町村又はNPO等が運送主体となり、交通空白地等において、道路運送法に基づき運輸支局へ登録を受けて行う「自家用有償旅客運送」によるサービスについては認められている。 また、16年5月の国家戦略特区法改正により、総理大臣の認定を受けた特区において、主として観光客を運送するための「自家用有償観光旅客等運送事業」を創設。なお、従来必要とされていた運営協議会等における既存事業者等の合意に代えて、市町村、事業実施予定者、運送事業者により事前に相互の連携(持続可能な地域公共交通網の形成、輸送の安全、旅客の利便)について協議を行うこととしている。 いずれも、実施主体は市町村又はNPO等に限られており、ドライバーは、第二種運転免許か、第一種運転免許に加えて大臣認定講習の修了が条件となっている。

(※)自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、当該運転者と乗客とをスマートフォンのアプリケーション等を通じて仲介するもの

主要10か国の各首都におけるライドシェア（一覧表）

◎ = 法環境整備済み ○ = 法環境整備予定 × = 法環境整備に向けた議論なし、又は議論状況不明

米国	◎	州又は都市レベルで対応。ライドシェア企業をタクシー会社とは異なるTNC (Transportation Network Company)と位置づけた上で一定の規律のもとで認める（「TNC」とするのが一般的だが、名称は地域により異なる）。首都ワシントンD.C.では2014年11月に「Vehicle-for-Hire Innovation Act of 2014 (D.C. Act 20-489)」を制定。新たに“private vehicle-for-hire”という輸送形態を創設し、ライドシェアを合法化（2014年12月5日）。 ドライバー：普通免許でよい 車両：自家用車利用可能
カナダ	◎	州又は都市レベルで対応。首都オタワ市では2016年4月にライドシェアに関する条例（Vehicle For Hire By-law (By-law No. 2016-272)）を制定し、Private Transportation Company (PTC)という事業者カテゴリーを新設（2016年9月30日施行済）。他の都市でも条例の新設・改正によりライドシェアを認める条例を制定済・検討中。 ドライバー：普通免許でよい 車両：自家用車利用可能
イギリス	◎	都市レベルで対応。ロンドン市において関係条例（Private Hire Vehicles (London) Act 1998、Private Hire Vehicles (London PHV Licenses) Regulations 2004）等を改正して法的環境を整備。プライベートハイヤーのドライバーには高度な技能試験や地理的知識までは求められておらず、タクシーとは異なるもの。なお、条令改正によりプライベートハイヤーの免許取得要件に、業務遂行に十分な英語能力が追加された（非英語圏出身者には英語技能試験（CEFR Level B1）合格を義務付けた）。 ドライバー：プライベートハイヤー用の免許が必要 車両：自家用車利用可能（PHV車両登録必要）
フランス	×	2014年2月にDGCCRF（競争・消費者問題・詐欺防止総局）がUberのUberPopが「欺瞞的取引慣行(pratiques commerciales trompeuses)」に該当するとして調査を開始。同年10月にパリ刑事裁判所が「欺瞞的取引慣行」を理由にUberに対し罰金命令、2015年12月にパリ控訴院が罰金額引上げを決定するなど、2014年以降複数の民事・刑事訴訟が提起されている。
ドイツ	×	2015年3月にフランクフルト裁判所がUberに対し「旅客輸送法（PBefG）違反」を理由に罰金命令及びドイツ全土を対象とした営業差止命令。
イタリア	国会審議中	2015年5月に裁判所がUberに対し「不正競争」を理由にUberPopのサービス提供禁止命令。2016年3月以降、ライドシェアを含む包括的「シェアリングエコノミー法案」が国会で審議中。
中国	◎	新法「网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（2016年第60号）」を策定し、ライドシェア企業を「網約車プラットフォーム企業」と位置づけ、一定の要件のもとで認める（本年11月施行） ドライバー：ライドシェア用の免許が必要 車両：自家用車利用可能
韓国	×	法環境整備に向けた国会・政府内議論の状況は不明。2014年以降、Uberのサービスを旅客輸送法に違反しているとしてソウル市政府が営業停止を要求したほか、ソウル地検がUber及び同CEOを起訴。
オーストラリア	◎	州又は都市レベルで対応。首都キャンベラ（ACT）では「2015 Taxi Industry Innovation Reforms」の一環で関連規制を改正し、ライドシェアを合法化、2015年10月30日、2016年4月1日の二段階で施行。他の州でも既に法整備済、あるいは整備予定。 ドライバー：ライドシェア用の免許が必要 車両：自家用車利用可能
日本	×	法環境整備に向けた議論は全くなされていない。

その他の国におけるライドシェア（一覧表）

◎ = 法環境整備済み ○ = 法環境整備予定 × = 法環境整備に向けた議論なし、又は議論状況不明

エストニア	国会 審議中	一定の要件でライドシェアを合法化する法案（交通法改正法（188 SE I））が国会で審議中(2017年9月施行見込み)
フィリピン	◎	2015年5月に交通通信省が省令を改正（Order 2015-011）し、ライドシェアをTVNS（Transportation Network Vehicle Service）という新たなサービス業態と位置付け、ライドシェアを認めた。 ドライバー：職業免許（Professional License）が必要 車両：自家用車利用可能
シンガポール	○	2016年10月現在、Road Traffic (Car Pools Exemption) Order 2015に基づき、個人の乗用車を使用したシンガポール国内でのライドシェアはカープールの一種として認められる。 今後、来年6月までに一定の規制のもとでライドシェアが全面的に認められる予定。 ドライバー：職業免許（PDVL）が必要 車両：自家用車利用可能（車両登録必要）
ベトナム	◎	2015年8月にライドシェアに関するパイロットプログラムを運輸省が提案、同年10月首相承認、2016年1月から実施（No.24/QD-BGTVT）。同プログラムは交通行政にテクノロジーを組み込むための2年間のパイロットプログラムで、GrabとVinasunに対してサービス提供を許可。
メキシコ	◎	2015年7月に首都メキシコシティでライドシェア規則（Gaceta Oficial Distrito Federal No.133 Bis）が整備。財政当局はプラットフォームに対し、交通基金への出資（収益の1.5%）を義務付ける細則を検討中。 ドライバー：普通免許でよい（認定ライドシェア講習修了が条件） 車両：自家用車利用可能
台湾	○	タクシー業法を見直し、プラットフォームを介した配車を可能にする新しい規則（多元化計程車方案）を制定（2017年1月施行予定）。 ドライバー：タクシー用の免許が必要 車両：自家用車利用可能（プラットフォームブランド表示義務あり）

※各国政府等のウェブサイト、各種報道等をもとに作成（2016年12月16日現在）

（補足）「法環境整備済み」の考え方

プラットフォームを介した配車マッチングサービスのうち、自家用車を用いるもの（※）について法環境が整備されている場合に「法環境整備済み」としている。

※行政にライドシェア用の車両として登録する必要がある等の場合を含む