

国土交通政策研究 第 148 号

運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る  
国際的な動向・問題点等に関する調査研究

2018 年 6 月

国土交通省 国土交通政策研究所

総括主任研究官 吉田 賢司

前主任研究官 十河 久恵

研究官 金子 希美

研究官 奥井 健太

## 要旨

近年、ICTを活用した個人の財やサービスを仲介するビジネスは様々な分野に拡大しつつある。当該ビジネスは総称してシェアリングエコノミーと呼ばれており、2013年の世界市場規模は150億ドルだが、2025年には3,350億ドルまで拡大するとの推計もある。

その一方で法制度との整合性や、安全・消費者保護の観点等、さまざまな課題が顕在化している。このため、本調査研究では、旅客運送分野の仲介ビジネスであるライドシェアに着目し、ビジネスの動向、法制度の整備・運用状況等について情報を収集した。昨年度は欧米を対象とした調査を行い、2年目にあたる今年度はアジアの11の国・地域の概要を文献調査した後、シンガポール、インドネシア、中国、台湾への現地調査を実施した。

本調査研究では、ライドシェアをドライバーにとっての営利性の有無の観点から、非営利型ライドシェアと営利型ライドシェアの2つに分類した。非営利型ライドシェアは、ドライバーがアプリ等を用いた仲介により他人を無償又は燃料代等のコストの範囲で同乗させることである。一般に交通渋滞の緩和や環境への配慮から推進される傾向にある。規制対象となるか否かは国・地域により様々であり、規制される場合には1日2回までという上限が示される等、通勤・通学用途が想定されたものとなっている。

営利型ライドシェアは、ドライバーがアプリ等を用いた仲介により他人を有償で運送することである。アジアではUberのほか、中国の滴滴出行、シンガポールに拠点を置くGrab、インドネシアのGo-Jek等の事業者が存在する。営利型ライドシェアへの法的対応は国・地域で異なり、一定の規制のもと制度化する例もあれば、容認しない例もある。

営利型ライドシェアは、捕まえにくい、メーターを使わない等サービスの評判が良いとは言えないタクシーに比べ、事前に料金が分かり、ドライバーを乗客が評価できる点で優れているとして利用者から評価されている国・地域がある。公共交通の整備に時間がかかるため、営利型ライドシェアを導入した国も存在した。

営利型ライドシェアが、新たなサービスとして（インドネシアのオンライン・タクシー、中国のオンライン予約タクシー、フィリピンのTNC/TNVS）、あるいはハイヤーとして（シンガポールのPHC）制度化されている国・地域では、ライドシェアのドライバーは、アメリカの一部の州（カリフォルニア州、テキサス州等）を除き、一般に職業運転免許あるいは営業許可の取得が必須とされ、試験や事故歴・犯罪歴の確認が課されている。車両に関する規制は国・地域により多様であるが、営業用としての登記、保険、車検、使用年数、走行距離等の遵守が求められることが多い。アメリカの一部の州及びフィリピンでは自家用車の使用が認められているが、車検（カリフォルニア州）や使用年数（フィリピン）は規定される等、通常の自家用車よりも厳しく安全管理する姿勢が伺われる。

営利型ライドシェアに対してタクシー業界からの反発も見られるが、両者が連携するケースもアジアでは見られた。営利型ライドシェアの登場によってタクシーのサービスが改善されてきたとの評価もされている。

# Abstract

Services designed to intermediate personal goods and services based on information communication technology are growing across various sectors globally. These services, referred to as sharing economy, have its global market size valued at US \$1.5 billion (2013) and are expected to expand to US \$335 billion by 2025.

However, these services face many issues, including legal framework and consumer protection. This research focuses on rideshare in the transport sector and intends to gather information on business trends and regulatory issues through literature and interviews. Last year the research covered United States and European countries, followed by this year's research which covered eleven countries/regions in Asia, with interviews conducted in Singapore, Indonesia, People's Republic of China and Taiwan.

This report defines two groups of rideshare based on the profitability of its service; "non-profit based" and "profit based." Non-profit-based rideshare is intermediation of services which in principle no profit is obtained by the driver beyond the compensation of the cost. It is often promoted by many in hopes of reducing traffic congestion and other environmental concerns. Government interventions toward non-profit rideshare vary in Asia and some regulate the service frequency up to twice per day in as a means of going school or work.

Profit-based rideshare intermediate to offer transport passenger services for profit, connecting drivers and customers. Many businesses are active across Asia, including Uber, Didi in China, Grab based at Singapore, and Go-Jek in Indonesia. Governments policies toward profit-based rideshare vary; some incorporate it into legit transport service under certain legislation while others do not.

The customers often favor profit-based rideshare rather than conventional taxi due to its user-friendly application and service (pre-determined price, service evaluation system); also under dissatisfaction with taxi services (low availability, not to use meter system). The authorities sometimes decide to introduce profit-based rideshare since mass public transportation infrastructure has not developed yet.

Profit-based rideshare, when legalized, is defined as a new service (Online Taxi in Indonesia, Online Booking Taxi in China, Transportation Network Vehicle Service in the Philippines) or goes by a definition used in an existing service (Private-Hire Car in Singapore). Except in some states in the United States, drivers are required to have vocational driver's license or operating permit. To be qualified, for example, they must pass the examination and background checks on driving and criminal records. Vehicle regulations vary yet generally requires registration, insurance, inspection, years and mileage as a commercial vehicle. When private cars are allowed to use for profit-based rideshare, they are more strictly regulated than privately-used cars to assure passenger safety. The examples are inspection requirement in California and vehicle age requirement in the Philippines.

While taxi industry is rebelling against profit-based rideshare, cooperation with rideshare service is found in Asian markets. The emergence of profit-based rideshare sometimes contributes to the improvement of conventional taxi services as well.

# 目次

第1章 研究の概要.....	1
第1節 調査研究の目的.....	1
第2節 調査研究の内容.....	2
第1項 調査対象.....	2
第2項 調査内容.....	3
第3節 調査研究の方法.....	3
第1項 文献調査.....	3
第2項 現地調査.....	5
第2章 アジアの国・地域の動向.....	7
第1節 シンガポール.....	7
第1項 ライドシェア.....	7
第2項 貨物運搬シェア.....	16
第2節 インドネシア.....	17
第1項 ライドシェア.....	17
第2項 貨物運搬シェア.....	29
第3節 中国.....	30
第1項 ライドシェア.....	30
第2項 貨物運搬シェア.....	40
第4節 台湾.....	41
第1項 ライドシェア.....	41
第2項 貨物運搬シェア.....	49
第5節 フィリピン.....	50
第1項 ライドシェア.....	50
第2項 貨物運搬シェア.....	59
第6節 韓国.....	60
第1項 ライドシェア.....	60
第2項 貨物運搬シェア.....	67
第7節 ベトナム.....	68
第1項 ライドシェア.....	68
第2項 貨物運搬シェア.....	73
第8節 マレーシア.....	74
第1項 ライドシェア.....	74
第2項 貨物運搬シェア.....	77
第9節 タイ.....	78
第1項 ライドシェア.....	78
第2項 貨物運搬シェア.....	82

第10節 香港	83
第1項 ライドシェア	83
第2項 貨物運搬シェア	88
第11節 ミャンマー	89
第1項 ライドシェア	89
第2項 貨物運搬シェア	91
第3章 欧米諸国の2017年度の動向	92
第1節 米国の動向	92
第1項 ライドシェア	92
第2項 貨物運搬シェア	98
第2節 欧州の動向	99
第1項 ライドシェア	99
第2項 貨物運搬シェア	102
第4章 日本における課題	103
第1節 法的整理	103
第1項 旅客自動車運送業	103
第2項 自家用有償運送	103
第3項 非営利型ライドシェア規制	105
第2節 仲介ビジネスの動向	105
第1項 事業者の概要	105
第2項 仲介ビジネスをめぐる動向	106
第3項 仲介ビジネスの既存業界への影響	106
第3節 仲介ビジネスの課題	108
第1項 旅客輸送サービスの整理	108
第2項 安全管理責任	110
第3項 非営利型ライドシェア	112
第5章 総括	113
参考文献	116

# 第1章 研究の概要

## 第1節 調査研究の目的

ここ数年、ICT を利活用した個人の財・サービスの仲介ビジネスは、様々な分野で世界的に成長している。2025年には2013年の20倍以上の世界市場規模（3350億ドル）になるとの予測<sup>1</sup>もあり、今後も発展が見込まれている。

アジアにおいても仲介ビジネスは同様に成長しており、東南アジアの旅客運送分野の仲介ビジネスは、2025年には2015年の8倍以上の市場規模（201億ドル）になるとの推計<sup>2</sup>もある。同推計では、大手3事業者（Grab、Uber、Go-Jek）に登録するドライバー数は2015年には60万人であったが、2017年には4倍の250万人に増加した、とも報告されている。

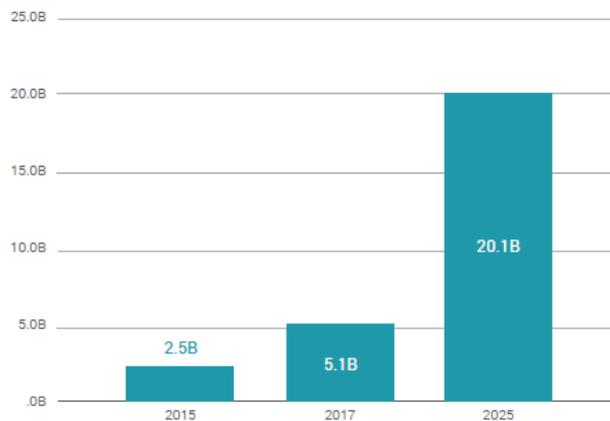


図 1-1 東南アジアにおける旅客運送分野の仲介ビジネスの市場規模(単位 Billion US\$)  
出典 Google and Tamasek, e-Conomy SEA Spotlight 2017

これらの仲介ビジネスは、総称してシェアリングエコノミー（一部欧州ではコラボレイティブエコノミー）と呼ばれている。我が国においても「日本再興戦略 2016—第4次産業革命に向けて—」（平成28年6月2日閣議決定）において、「シェアリングエコノミーの推進」として盛り込まれ、新しいサービスによる消費者利益の向上や遊休資産の活用という社会的効果も見込まれている。

その一方で、分野によっては法制度等との整合性が確保されていない場合があり、既存業界との関係や、安全面や消費者保護等に関わる問題が顕在化した事象も世界各国で散見されている。我が国においても様々な課題が懸念されている。

このため、本調査研究は、諸外国における運輸分野の個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る動向・問題点、関係法令等の整備・運用状況等を整理して、課題や制度上の留意点を明らかにすることを通じて、我が国の対応方策の検討に資する課題、留意点及び影響等を整理・検討する。昨年度は欧米諸国を対象として調査を実施しており、2年目の今年度はアジアの国・地域を中心に調査を行った。

<sup>1</sup> PwC Japan (2016) 「シェアリングエコノミー コンシューマーインテリジェンスシリーズ」  
<https://www.pwc.com/sg/en/publications/assets/the-sharing-economy-jp.pdf>

<sup>2</sup> Google and Tamasek (2017) e-Conomy SEA Spotlight 2017.

## 第2節 調査研究の内容

### 第1項 調査対象

本調査研究の対象は、運輸分野の仲介ビジネスとし、具体的には主に旅客運送分野の仲介ビジネスであるライドシェアとした。ただし、調査対象国の実態に応じて貨物運送分野の仲介ビジネスである貨物運搬シェアも調査対象に追加した。

昨年度調査<sup>3</sup>によると、ライドシェアには、米国における通勤時のカープールや **Transportation Network Company (TNC)** による運送サービス、欧州におけるガソリン代等のコストを分担する長距離のカープールやハイヤー制度を利用した運送サービスなど、多様な形態が存在する。ライドシェアという言葉は広く捉えて使用されていることから、本報告書では、ライドシェアを営利性の有無により分類した。

#### 非営利型ライドシェア

本報告書では、ドライバーがアプリ等を用いた仲介により他人を無償又はガソリン代等コストの範囲で自分の車に同乗させることを非営利型ライドシェアと呼ぶ。非営利型ライドシェアを仲介する事業者が営利か非営利かは問わない。

非営利型ライドシェアのサービスとしては、昨年度ヒアリングを行ったフランスの **BlaBlaCar** が有名である。ドライバーが車で移動する際に同じ方向へ行く人をアプリ上で募り、ドライバーと同乗者が移動にかかる費用を分担する。また、本年度ヒアリングを行った台湾の緑色共乗網は、新北市環境保護局が開始した非営利型ライドシェアのサービスである。**BlaBlaCar** は利用者から手数料収入を得ているが、緑色共乗網は自治体のサービスであり、利用者の手数料は無料である。

#### 営利型ライドシェア

本報告書では、ドライバーがアプリ等を用いた仲介により他人を有償で自分の車に乗せて運送することを営利型ライドシェアと呼ぶ。

本調査にて対象とした国・地域のうち、米国の一部の州ではタクシーやハイヤー等の資格を有しない一般ドライバーによる営利型ライドシェアのサービスの提供が認められているが、その他の国・地域では、タクシーやハイヤー等の資格を有する職業ドライバーによって営利型ライドシェアのサービスが提供されている。

非営利型ライドシェアと異なり、営利型ライドシェアは、ドライバーが移動にかかる費用以上の収入（利益）を得る。営利型ライドシェアの仲介事業者には、米国サンフランシスコ発祥の **Uber**、**Lyft**、中国の滴滴出行、インドネシアの **Go-Jek**、シンガポールに拠点を置く **Grab** 等が該当する。

なお、本報告書ではタクシーと乗客をアプリ等で仲介するサービスをタクシー配車サービスとし、営利型ライドシェアと区別して扱う。

---

<sup>3</sup> 国土交通政策研究第 140 号「運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る欧米諸国の動向等に関する調査研究」2017

## 相乗りサービス

本報告書では、一つの運送サービスを複数のグループ（グループが一人で構成される場合も含む）で共有することを相乗りサービスとする。本報告書では運送サービスがタクシーによって提供される場合はタクシーの相乗り、非営利型ライドシェアによって提供される場合は非営利型ライドシェアの相乗りサービス、営利型ライドシェアによって提供される場合は営利型ライドシェアの相乗りサービス、とする。

## 第2項 調査内容

本調査の内容は、以下の通りである。

### ① アジアの国・地域における運輸分野の仲介ビジネスに関する調査

アジアの国・地域を対象として運輸分野の仲介ビジネスについてインターネット情報、統計データ、各種法令、論文等により調査した。調査に当たっては各国における交通事情、仲介ビジネスの動向と影響、法規制、社会的課題、仲介ビジネスによる社会経済的効果について情報を収集した。その上で現地ヒアリングを実施して規制に至った背景等の文献調査では得られにくい情報を収集した。

### ② 欧米諸国における運輸分野の仲介ビジネスに関する調査

欧米諸国における運輸分野の仲介ビジネスの動向と影響、法規制、社会的課題、社会経済的効果等について最新動向の情報収集を行った。調査対象は昨年度調査を実施した米国（カリフォルニア州・ペンシルバニア州・テキサス州）、イギリス、フランスを中心とする。

### ③ 我が国における運輸分野の仲介ビジネスの課題、留意点及び影響等の整理・検討

日本国内の運輸分野の仲介ビジネスに係る関連法令・議論・動向等を情報収集し、分析視点を整理した。昨年度及び上記①、②の調査結果を踏まえ、我が国における運輸分野の仲介ビジネス検討に参考となり得る情報を整理し、検討を行った。

## 第3節 調査研究の方法

### 第1項 文献調査

#### (1) 対象国・地域の選定方針

#### 一次調査の対象

本調査の対象は、日本の近隣の東アジア及び東南アジアの国・地域において、先述した営利型ライドシェアの仲介事業者が営利型ライドシェア或いはタクシー配車サービス等、何らかの形で事業を展開している国・地域である（2017年8月時点）。文献に基づく一次調査の対象は、韓国・中国・香港・台湾・フィリピン・ベトナム・タイ・シンガポール・マレーシア・インドネシアの11の国・地域である（表1-1）。

これらの国・地域は、人口が2,000万人以上であるか、この水準を下回る場合には非常に高い人口密度であるという特徴がある（香港、シンガポール）。一方、経済指標には大きな幅があり、一人当たりGDPが50,000USドルを超える国（シンガポール）も、約1,000USドルの国（ミャンマー）も存在する。失業率も0.9（ミャンマー）から4.7（中国）と幅がある。

また、営利型ライドシェアの仲介事業者が参入していない5カ国（モンゴル、ラオス、カンボジア、ブルネイ、東ティモール）の携帯電話の契約率は営利型ライドシェアが事業を展開する地域との違いは見られない。

表 1-1 アジアの国・地域の概要

国名	日本	韓国	中国	香港	台湾	モンゴル
人口(千人)	126,933	50,702	1,403,500	7,303	23,557	3,027
面積(km <sup>2</sup> )	377,972	100,339	9,600,000	1,106	36,014	1,564,116
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	336	505	146	6,603	654	2
GDP/人(\$)	38,972	27,539	8,123	43,741	22,540	3,694
失業率(%)	2.8	3.8	4.7	3.2	NA	7.0
携帯電話契約率(%)	130.61	120.68	97.25	240.80	124.14	111.24
ICT 発展ランク(位)	10	2	80	6	—	91
営利型 ライド シェア	Uber	○	○	—	○	—
	Grab	—	—	—	—	—
	その他			滴滴出行		
国名	フィリピン	ベトナム	タイ	ミャンマー	ラオス	カンボジア
人口(千人)	103,320	94,569	68,864	52,885	6,758	15,762
面積(km <sup>2</sup> )	300,000	330,967	513,120	676,553	236,800	181,035
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	344	286	134	78	29	87
GDP/人(\$)	2,951	2,171	5,911	1,196	2,339	1,270
失業率(%)	2.8	2.1	1.1	0.8	0.7	0.2
携帯電話契約率(%)	109.37	127.53	173.78	95.65	58.57	126.35
ICT 発展ランク(位)	101	108	78	135	139	128
営利型 ライド シェア	Uber	○	○	○	○	—
	Grab	○	○	○	○	—
	その他					
国名	マレーシア	シンガポール	インドネシア	ブルネイ	東ティモール	
人口(千人)	31,187	5,622	261,115	423	1,269	
面積(km <sup>2</sup> )	330,345	719	1,910,931	5,765	14,919	
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	94	7,819	137	73	85	
GDP/人(\$)	9,508	52,963	3,570	26,939	1,405	
失業率(%)	3.4	2.0	4.3	7.1	3.4	
携帯電話契約率(%)	140.80	150.48	147.66	123.69	117.61	
ICT 発展ランク(位)	63	18	111	53	122	
営利型 ライド シェア	Uber	○	○	○	—	—
	Grab	○	○	○	—	—
	その他			Go-Jek		

灰色は本調査の対象外。以下出典より作成。人口密度は計算値

人口、面積：総務省統計局「世界の統計2018」<http://www.stat.go.jp/data/sekai/pdf/2018al.pdf>

一人当たりGDP（台湾を除く）：The World Bank, GDP per capita (current US\$)

<http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD>

（台湾については、総務省統計局「世界の統計2018」前掲）

失業率：The World Bank, Unemployment total (% of total labor force) (modeled ILO estimate)

<http://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS>

携帯電話契約率：ITU, Mobile-cellular subscriptions, [https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents/statistics/2018/Mobile\\_cellular\\_2000-2016.xls](https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents/statistics/2018/Mobile_cellular_2000-2016.xls)

ICT 発展ランク：ITU, 2017 Global ICT Development index, <http://www.itu.int/net4/ITU-D/idi/2017/>

Uber 利用可能都市：<https://www.uber.com/ja-JP/cities/>

Grab 利用可能都市：<https://www.grab.com/sg/>

## 二次調査の対象

一次調査対象の中から、営利型ライドシェアに対する法的対応が進んでいること、人口や経済水準等を考慮し、6つの国・地域を選定して重点的に調査した。二次調査の対象は、韓国・中国・台湾・フィリピン・シンガポール・インドネシアである。

### (2) 文献調査の方法

インターネットにより、政府サイト、仲介事業者サイト、オンラインニュース、先行調査、研究論文等から情報を収集した。文献調査の結果、当該地域の営利型ライドシェアに対する規制状況を概観すると、以下のとおりであった。

A: 営利型ライドシェアを一定の規制の下で制度化している国・地域:インドネシア、中国、フィリピン、ベトナム、マレーシア、シンガポール

B: 営利型ライドシェアを認めていない国・地域<sup>4</sup>:香港、タイ、韓国、台湾、ミャンマー

## 第2項 現地調査

### (1) 調査対象の選定方針

文献調査を踏まえてさらに情報の深堀を行うため、シンガポール、インドネシア、中国、台湾の4つを対象として現地ヒアリングを実施した。

営利型ライドシェアを制度化しているグループから、その制度上の位置づけに注目して現地調査の対象を選定した。仲介事業者は新たなサービスとして定義された輸送事業者と提携しなければならないとしたインドネシア、オンライン予約タクシーという新たなサービスとして営利型ライドシェアを定義した中国、既存カテゴリのPrivate Hire Carに営利型ライドシェアを組み入れたシンガポールの3つを選択した。

営利型ライドシェアを認めていないグループからは、法改正を行って営利型ライドシェアの違法営業を厳罰化した台湾を選択した。

### (2) 調査スケジュールと訪問機関

ヒアリングの対象は、仲介ビジネス事業者（ライドシェア、貨物運搬シェア）、タクシー等既存業界団体、規制当局（中央政府及び地方政府）、有識者等である。現地調査期間は、シンガポールが2017年10月25日～27日、中国、インドネシアが11月13日～15日、台湾が11月20日～22日である（表1-2）。

---

<sup>4</sup> ミャンマーについては禁止されていることが条文等では確認できていない。Grab社、Uber社はタクシー配車サービスとして参入している。

表 1-2 現地調査の訪問団体

カテゴリ	シンガポール	インドネシア	中国	台湾
交通当局	Land Transport Authority	運輸省 道路・鉄道輸送研究開発センター <sup>1</sup>	・交通運輸部公路総局 公路科学研究院 ・国家發展和改革委員会総合運輸研究所	交通部公路総局
		ジャカルタ市政府 産業・貿易・交通局 <sup>2</sup>	・北京交通委員会（※交通運輸部と同席）	・臺北市交通局公共運輸處 ・新北市政府環境保護局（綠色共乘網 非営利型ライドシェア）
仲介ビジネス事業者	Lalamove（貨物運搬シェア）	・Grab（営利型ライドシェア、貨物も） ・Go-Jek（同上）	北京小桔科技有限公司（滴滴出行、営利型ライドシェア）	・筋斗雲聯網科技股份有限公司（Taxi Go タクシー配車アプリ） ・台湾大車隊股枋有限公司（タクシー配車アプリ） ・GoGoVan（貨物運搬シェア）
既存業界事業者	・National Private Hire Vehicles Association ・SMRT Corp	・Blue Bird ・Express Transindo Utama	中国道路運輸協会	
有識者	AlphaBeta	（University of Indonesia <sup>3</sup> ）	清華大学経済学研究所 戎珂 副教授	

1: Dept. of Transportation, Transportation Research & Development Organization 2: Jakarta Capital City Government, Deputy Governor of Jakarta for Trade, Industry and Transportation  
3: ジャカルタ市政府産業・貿易・交通局のインタビュー対象者の1人がインドネシア大学の教授を兼務

次章に、各国・地域の現状について、現地調査の対象国、文献調査の対象国の順に、営利型ライドシェアを制度化した国を先に、禁止している国を後に述べる。なお、本文中の外貨は、断りのない限り、2018年1月31日時点のTTBレート（表1-3）で換算した日本円を四捨五入して記載した。

表 1-3 外貨換算表(TTBレート)

通貨	円	通貨	円
1 シンガポールドル	82.13	1 バーツ	3.39
1 インドネシアルピア	0.0069	1 香港ドル	13.48
1 人民元	16.89	1 チャット	※0.0811
1 台湾ドル	※3.69	1 米国ドル	107.79
1 フィリピンペソ	2.15	1 カナダドル	86.60
1 ウォン	0.0996	1 ユーロ	133.58
1 ベトナムドン	※0.0047	1 ポンド	149.97
1 マレーシアリングgit	※28.05	—	—

※対ドルレートを日本円に換算

出典 三菱東京UFJ銀行の対顧客外国為替相場 <http://www.murc-kawasesouba.jp/fx/lastmonth.php>

## 第2章 アジアの国・地域の動向

### 第1節 シンガポール

#### 第1項 ライドシェア

##### (1) 公共交通等の現状

シンガポールは約 700 平方キロメートルの土地に、約 560 万人の人口を有している。公共路線バス、Mass Rapid Transit（都市高速鉄道：MRT）、Light Rail Transit（トラム：LRT）、タクシーなど、多種多様な公共交通機関が計画的に整備されている。政府としても公共交通機関の利用促進に力を入れており、鉄道やバス交通網の新設及び拡張として 280 億シンガポールドル（約 2 兆 2,996 億円）を今後 5 年間で投入していく予定となっている<sup>5</sup>。公共交通機関の利用者も増加傾向にあり、通勤時にバス或いは MRT を使用する者の割合は 50.7%（2005 年）から 58.7%（2015 年）へと増加している<sup>6</sup>。

自家用車の台数は 2013 年をピークとして減少傾向にある（表 2-1）。自動車の購入者は Certificate of Entitlement（車両取得権：CoE）を購入して取得する必要がある、その発行数を Land Transport Authority（陸上交通庁：LTA）が管理することで、自動車の台数増加率をこれまでは前年比 0.25%以下に抑えてきた。しかし、2018 年 2 月以降は増加率を 0%とすることが決まったため、自家用車を保有するには、他者が CoE を放棄するのを待たなければならなくなった<sup>7</sup>。自動車を購入する際の費用として、40,000 シンガポールドル（約 330 万円）前後を要する CoE<sup>8</sup>の他にも輸入関税（車両価格の 20%）、追加登録税（車両価格の 100～180%）、車両登録料（220 シンガポールドル、約 17,635 円）等が課せられる仕組み<sup>9</sup>となっており、乗用車を保有する上でのハードルは高い。

表 2-1 シンガポールにおける自家用車台数

年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017
台数	535,233	540,063	536,882	519,645	504,160	502,187

出典 LTA, Annual Vehicle Statistics 2017 <sup>10</sup>より作成

<sup>5</sup> CNN「シンガポール、自動車の台数に上限 来年から増加率を 0%に」2017.10.24  
<https://www.cnn.co.jp/world/35109282.html>

<sup>6</sup> The Straits Times, “More Singaporeans take bus, MRT to work: government survey.” 2016.3.9.  
<http://www.straitstimes.com/singapore/more-singaporeans-take-bus-mrt-work-government-survey>

<sup>7</sup> CNN, 2017.10.24 前掲

<sup>8</sup> One Motoring, Cost (S\$) for cars registered in Feb 2018,  
[https://www.onemotoring.com.sg/content/onemotoring/en/lta\\_information\\_guidelines/buy\\_a\\_new\\_vehicle/car\\_cost/\\_jcr\\_content/main\\_par/download/file.res/Car\\_Cost\\_Update.pdf](https://www.onemotoring.com.sg/content/onemotoring/en/lta_information_guidelines/buy_a_new_vehicle/car_cost/_jcr_content/main_par/download/file.res/Car_Cost_Update.pdf)

<sup>9</sup> LTA, Tax structure for cars, <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html>

<sup>10</sup> LTA, Annual Vehicle Statistics 2017,  
[https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicationsResearch/files/FactsandFigures/MVP01-1\\_MVP\\_by\\_type.pdf](https://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicationsResearch/files/FactsandFigures/MVP01-1_MVP_by_type.pdf)

シンガポールで運転免許を取得するには、18歳以上で、運転試験場で学科試験と実技試験の双方に合格する必要がある<sup>11</sup>。車検制度については Road Traffic Act（道路交通法）で定められており、車齢3～10年の乗用車は2年毎、10年以上の場合は1年毎に車検を実施する必要がある。実施主体はLTAに認可された自動車検査場となり、ブレーキテスト等一般的な検査項目に従って検査が実施される<sup>12</sup>。

## (2) 既存業界の動向・規制

### タクシー

シンガポールは国民一人当たりのタクシー数が多い国の一つであり、タクシー台数がピークとなった2014年時点では、人口1,000人当たり5.3台のタクシーが存在していた。しかし一方で、ピーク時間や悪天候時にはタクシーが捕まりにくい、といった消費者の不満も散見されていた<sup>13</sup>。また、市内繁華街においてはタクシー乗り場以外でのタクシー乗車が禁止されている<sup>14</sup>。なお、近年タクシー台数は減少傾向にある（表2-2）。

表 2-2 シンガポールにおけるタクシー台数

年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017
台数	28,210	27,695	28,736	28,259	27,534	23,140

出典 LTA, Annual Vehicle Statistics 2017 より作成

シンガポールの最大手タクシー事業者は、バス・鉄道業等も営む総合的な交通企業として知られる ComfortDelGro 社であり、傘下に「Comfort Transportation」「CityCab」の2社を従え、13,500台の車両にて営業している<sup>15</sup>。その他にも SMRT、Premier Taxis、TransCab などのタクシー事業者が存在する<sup>16</sup>。

シンガポールでは、ドライバーとタクシー事業者は雇用関係がなく、ドライバーはタクシー事業者から車両を借りて営業を行うのが一般的である。ドライバーは1日の収入から車両のリース料を支払い、残りがドライバーの収入となる<sup>17</sup>。リース料はタクシー事業者により異なるが、一日当たり75～105シンガポールドル（約6,160～8,623円）で設定されているとされている<sup>18</sup>。

<sup>11</sup> Singapore Police Force, Basic theory of driving, <https://www.police.gov.sg/~media/spf/files/tp/online%20learning%20portal/bt%20eng%209th%20edition%20130717.pdf>

<sup>12</sup> 国土交通省（2013）「シンガポール運輸事情」

<sup>13</sup> NUS, “Shaping policy for the sharing economy.”

[https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/research-centres-document/shaping-policy-for-the-sharing-economy-jean-chia.pdf?sfvrsn=350d960b\\_2](https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/research-centres-document/shaping-policy-for-the-sharing-economy-jean-chia.pdf?sfvrsn=350d960b_2)

<sup>14</sup> 国土交通省（2013）「シンガポール運輸事情」

<sup>15</sup> ComfortDelGro 社サイト, <http://www.comfprtdelgro.com.sg/web/guest/global-network#data2>

<sup>16</sup> LTA, Taxi Operators, <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/taxis%20and%20private%20hire%20cars/taxi-operators.html>

<sup>17</sup> 自治体国際化協会（2015）「世界に誇るシンガポールの交通政策」 Clair Report No.421

<sup>18</sup> LTA, Driving a Taxi in Singapore, <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/taxis%20and%20private%20hire%20cars/industry-matters-for-taxi-drivers/driving-a-taxi-in-singapore.html>

なお、2016年10月に電気自動車によるタクシー事業を開始したHDT社はタクシードライバーを雇用する形態を採用している。同社の場合、基本給として月1,900シンガポールドル（約156,047円）が設定されており、その他にも労働時間や売上に連動したインセンティブが設定されている。同社のドライバーは被雇用者として有給休暇やCentral Provident Fund（中央積み立て基金：CPF）と呼ばれる年金制度への加入も認められる<sup>19</sup>。

### タクシー規制

シンガポールにおけるタクシー事業は、Road Traffic Actに基づきLTAが規制している。タクシー規制を所掌するLTAでは、国内の交通渋滞状況や、別途LTAが定めているタクシー稼働フレームワーク（Taxi Availability Framework）に基づき、タクシー台数を管理している<sup>20</sup>。タクシー事業者が同フレームワークを充足している場合、当該事業者の車両台数を年間2%まで増加させることが認められる。LTAは、タクシー産業全体でおおよそ100,000台程度までは認めることは可能との見解を示しているが、現状のタクシー台数はその半分にも満たず、タクシー車両の増加申請もそれほどあがってきていない<sup>21</sup>。

LTAのタクシーサービスの品質基準（Quality of Service Standard）には、タクシー手配率や平均到着時間、事故発生率などといったタクシー事業者が満たすべき基準が定められている。これら基準を2年以上にわたり満たすことが出来なかったとして、LTAが事業者の営業許可の更新を却下した例もある<sup>22</sup>。

また、タクシー配車アプリが広まったことを受け、2015年9月1日よりThird Party Taxi Booking Service Providers Act（第三者タクシー予約サービス提供事業者法）が施行された。タクシー事業者だけでなく、タクシー配車アプリを運営する事業者も規制下に置く、というのが同法の主旨である。対象となっているのは20台以上のタクシーを配車可能な配車アプリを運営する事業者であり、該当する場合はLTAへの事業者登録が求められているほか<sup>23</sup>、運賃については事前に利用者に対して提示されている必要がある<sup>24</sup>。

---

<sup>19</sup> The Straits Times, “Fixed salary carrot a hit with HDT taxi drivers.” 2017.2.21.  
<http://www.straitstimes.com/singapore/transport/fixed-salary-carrot-a-hit-with-hdt-taxi-drivers>

<sup>20</sup> NUS, “Shaping policy for the sharing economy.” 前掲

<sup>21</sup> LTA ヒアリングより

<sup>22</sup> The Straits Times, “LTA will not renew Smart's taxi service operator licence.” 2013.7.11.  
<http://www.straitstimes.com/singapore/lta-will-not-renew-smarts-taxi-service-operator-licence>

<sup>23</sup> Third-Party Taxi Booking Service Providers Act 2015, <https://sso.agc.gov.sg/Act/TPTBSPA2015>

<sup>24</sup> LTA, Two Third-Party Taxi Booking Mobile Applications Issued with Certificates of Registration.  
<https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=193b3496-9acd-4473-833e-b2b5d2bf5eaa>

シンガポールでタクシー事業を営む場合、タクシー事業者は営業許可を<sup>25</sup>、タクシードライバーはライセンスを取得している必要がある。タクシードライバーのライセンスを取得するには、予め定められた各種要件（30歳以上のシンガポール国民で、該当する国民登録番号カードを保持しており、取得から1年以上が経過した運転免許証を保持しており、かつ英語を読んで話せること<sup>26</sup>）を満たした上で申請書をLTAに提出した後に、健康診断の受診及び所定の研修を修了する必要がある。なお、タクシードライバーライセンスの発行数には、制限はない<sup>27</sup>。

保険制度としては、1960年に制定されたMotor Vehicles (Third Party Risks and Compensation) Act（自動車（第三者リスク及び補償）法）により、自家用車も含め全車両に対人賠償保険を付保することが車両の所有者に義務付けられている<sup>28</sup>。タクシーの場合、保険料はタクシー事業者の負担とすることを、事業者とドライバー間の規約で定めている例もある<sup>29</sup>。

タクシーの運賃については、メーターで計算されること、深夜料金の適用など、LTAにより各種要件が定められているほか、適用される運賃の額についても基準が示されている（表2-3）。

表 2-3 シンガポールにおけるタクシー運賃の標準価格表

種別		運賃	
		シンガポールドル	日本円
初乗り		3.2～3.9	263～320
距離別	1～10km	400m 毎に 0.22～0.25	18～21
	10km～	350m 毎に 0.22～0.25	18～21
待ち時間		45 秒毎に 0.22～0.25	18～21

出典 LTA サイト, Fares and payment methods<sup>30</sup>より作成

シンガポールの場合、タクシー車両の使用年数の上限は8年間であり<sup>31</sup>、6ヶ月毎に車検を受ける必要がある<sup>32</sup>。但し、CNG（天然ガス）車両は3ヶ月毎にCNGシステムの点検を受ける必要がある<sup>33</sup>。

<sup>25</sup> Road Traffic Act, <https://sso.agc.gov.sg/Act/RTA1961>

<sup>26</sup> LTA, Driving taxi in Singapore 前掲

<sup>27</sup> LTA ヒアリングより

<sup>28</sup> Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act. <https://sso.agc.gov.sg/Act/MVTPRCA1960>

<sup>29</sup> SMRT, Terms and conditions, <https://www.taxishare.com.sg/terms>

<sup>30</sup> LTA, Fares and payment methods, <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/taxis%20and%20private%20hire%20cars/fares-and-payment-methods.html>

<sup>31</sup> LTA, Tax structure for taxis. <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-taxis.html>

<sup>32</sup> LTA, Tighter measures to Improve Quality of Taxi Service.

<https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=791wmf7j60s0haf15bi3fbetyzcsx7uma610yn38xmulh484uz>

<sup>33</sup> LTA, LTA Media Statement: All CNG Vehicles to Undergo Precautionary Checks.

<https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=a03b9c00-e396-41a1-a1be-496bdceffcf52>

相乗りタクシーについては、1997年にLTAが「Share-a-cab」と称する普及キャンペーンを実施したものの、需要が喚起できず、そのまま立ち消えとなっていた<sup>34</sup>。しかし、Grab社が2017年5月に営利型ライドシェアの相乗りサービスであった「GrabSHARE」の提供範囲をタクシーにも拡大することを発表し<sup>35</sup>、Grabと提携しているタクシー事業者各社（HDT、Premier Taxis、TransCab、SMRT Corp.）の車両については、GrabSHAREを通じた相乗りが可能となっている。

## ハイヤー

シンガポールのハイヤーはPrivate Hire Car（PHC）と称され、Road Traffic（Public Service Vehicles）Rules（道路交通（公共車両）規則）の中で、車両登録の義務付けや流しで乗客を拾うことの禁止が定められていた<sup>36</sup>。

2013年時点でのPHCの台数は614台であったが、2016年には31,962台となり、タクシーの台数を上回った（表2-4）。

表 2-4 シンガポールにおけるPHC台数

年度	2012	2013	2014	2015	2016
台数	496	614	1,609	10,485	31,962

出典 C.Tan, “Private-hire cars outnumber taxis by a mile.” The Straits Times, 2017.5.24<sup>37</sup>より作成

## ハイヤー規制

営利型ライドシェアの仲介事業者の台頭に伴い、LTAがRoad Traffic ActにPHC関連の規定としてRoad Traffic（Chauffeured Private Hire Car and Taxi Vocational Licence Demerit Points System）Rules 2017（道路交通（運転手付PHC及びタクシー職業ドライバー免許点数制度）規則）ほか4件を追加し、2017年7月以降、PHCドライバーも新たにライセンスを取得することが求められるようになった。

PHCドライバーライセンスを得ようとする者は、健康診断及び犯罪歴チェックを経た後に、10時間の研修を受ける必要がある。また、普通運転免許を取得後、2年間が経過している必要がある。PHCドライバーが営業を行なうには、営利型ライドシェアの仲介事業者を初めとしたハイヤー業者に登録しているか、或いはリムジン会社の従業員である必要がある（シンガポール国民でない場合は後者のみ可）。PHCドライバーライセンスを取得した後も、6年毎に3時間の更新研修を受ける必要がある<sup>38</sup>。なお、タクシードライバーライセンスを有するドライバーはPHCドライバーライセンスがなくてもPHCドライバーとして営業することが可能であるが、逆にPHC

<sup>34</sup> K.Cheng, “Taxi sharing to make comeback via GrabShare, but cabbies skeptical.” Today, 2017.5.9. <http://www.todayonline.com/singapore/sharing-taxi-rides-be-available-grabshare-may-16>

<sup>35</sup> Grab, “Grab Brings Taxi-Sharing Back to Singapore via GrabShare.” 2017.5.9.

<https://www.grab.com/sg/press/tech-product/grab-brings-taxi-sharing-back-singapore-via-grabshare/>

<sup>36</sup> Road Traffic（Public Service Vehicles）Rules. <https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-R14?DocDate=20171229>

<sup>37</sup> C. Tan, “Private-hire cars outnumber taxis by a mile.” The Straits Times, 2017.5.24.

<http://www.straitstimes.com/singapore/transport/private-hire-cars-outnumber-taxis-by-a-mile>

<sup>38</sup> LTA, “New Regulations for Private Hire Car Drivers and Vehicles to Better Protect Commuter Interests.” 2016.4.12. <https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=59c466e2-8eff-46bc-8d60-f13bb00de4b2>

ドライバーライセンスしか有しない者はタクシードライバーとして営業することは出来ない<sup>39</sup>。

保険については、タクシーの規制の項で述べた通り、全車両に対人賠償保険を付保することが義務付けられているため、PHCにも対人賠償保険が付保されている<sup>40</sup>。

PHC車両はPHCであることを示すシールを車両のフロントガラスとリアガラスに貼り付けるよう義務付けられている<sup>41</sup>。シールを剥がすことができるのは、当該車両をPHC車両として今後使用しないことになった場合のみであり、シールの車両間移動は禁じられている<sup>42</sup>。

PHCの台数規制、運賃規制は現時点では存在しない<sup>43</sup>。

### (3) 仲介ビジネスの動向・規制

#### 営利型ライドシェア

Uber社が、自社初のアジア拠点となるシンガポールにて営業を開始したのは2013年2月である。アジア進出先としてシンガポールが選ばれた理由として、同国がアジア地域の技術ハブ拠点である点、社会イノベーションに対して寛容である点、そして同国で自家用車通勤に対する住民の不満が見出された点が挙げられている<sup>44</sup>。

Uber社はシンガポールではUberX、UberPOOL、UberEXECといったサービスを展開している<sup>45</sup>。Uber社はドライバー数や利用者数のデータを公表していないものの、2017年5月にはアクティブユーザー数が100万人を突破したと発表している。配車手配から乗車までの平均待ち時間は3.4分で、ロンドン(2.3分)、ニューヨーク(3.0分)に次ぐ早さである。なお、登録ドライバーのうち約46%は週10時間未満の勤務時間であり<sup>46</sup>、全体の約25%は30歳以下と言われている<sup>47</sup>。

---

<sup>39</sup> LTA, Driving A Private Hire Car in Singapore. <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/taxis%20and%20private%20hire%20cars/industry-matters-for-private-hire-car-owners-and-drivers/driving-a-private-hire-car-in-singapore.html>

<sup>40</sup> LTA, "Passengers of private-hire cars are covered by required insurance." 2016.4.26.

<https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=3&id=08fee16d-893d-4e50-9912-de85cc43a3f1>

<sup>41</sup> Road Traffic (Public Service Vehicles) Rules. 前掲

<sup>42</sup> LTA, Display of Tamper-Evident Decals on Chauffeured Private Hire Cars.

<https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/taxis%20and%20private%20hire%20cars/industry-matters-for-private-hire-car-owners-and-drivers/display-of-tamper-evident-decals-on-chauffeured-private-hire-car.html>

<sup>43</sup> LTA ヒアリング、National Private Hire Vehicle Association ヒアリングより

<sup>44</sup> K.Yeung, "Uber officially launches in Singapore after four weeks of testing in its first Asian city." The Next Web, 2013.2.24. [https://thenextweb.com/insider/2013/02/23/Uber-officially-launches-in-singapore/#.tnw\\_auzaVpoo](https://thenextweb.com/insider/2013/02/23/Uber-officially-launches-in-singapore/#.tnw_auzaVpoo)

<sup>45</sup> Uber社サイト <https://www.uber.com/ja-JP/cities/singapore/>

<sup>46</sup> Business Times, "Uber marks four years in S'pore with 1m active riders." 2017.5.2.

<http://www.businesstimes.com.sg/transport/Uber-marks-four-years-in-spore-with-1m-active-riders>

<sup>47</sup> K. Cheng, "More young drivers joining Grab, Uber full time." Today, 2017.3.12.

<http://www.todayonline.com/singapore/more-young-drivers-joining-grab-uber-full-time>

一方、Grab 社がシンガポールでの営業を開始したのは 2013 年 10 月である。当初はタクシー配車サービスとして GrabTAXI を提供していたが、2014 年 5 月には GrabCAR の提供を開始した<sup>48</sup>。Grab の登録ドライバーのうち約 20～30%は 30 歳以下であり、また Grab ドライバーとして得た収入を主な収入源としている者は「極めて少ない (extremely small)」とされている<sup>49</sup>。Grab 社がシンガポールで提供するサービスは GrabTAXI、GrabCAR、GrabSHARE、GrabHITCH などである<sup>50</sup>。

Uber、Grab 以外にも営利型ライドシェアを仲介する事業者として、Matchcab や Moobi などが存在している<sup>51</sup>。

シンガポールで営利型ライドシェアを行うドライバーは、自身が所有する車を使用して営業するほかタクシー会社やレンタカー会社から車両を借りた上で営業することもある<sup>52</sup>。Uber 社はレンタカー事業を営む子会社として Lion City Rental 社を設立しており、同社では 1 日、5 週間、3 ヶ月間、半年間、1 年間などといった単位でドライバーに車両を貸し出している<sup>53</sup>。Uber 社や Grab 社がシンガポール市場に参入した 2013 年以降、レンタカー台数は約 3 倍の約 50,000 台にまで増加している<sup>54</sup>。

UberX、GrabCAR、タクシーの運賃を比較すると、GrabCAR が一番安く、次に UberX、そして一番高額になるのがタクシーとなっている (表 2-5)。

表 2-5 UberX、GrabCar、タクシーの運賃比較(シンガポール)

行き先 (Raffles Place 発)	UberX		GrabCAR		タクシー	
	SG\$	日本円	SG\$	日本円	SG\$	日本円
Woodlands	22.37	1,837	22.28	1,830	40.57	3,332
Hougang	13.08	1,074	12.58	1,033	18.50	1,519
Tanjong Pagar Centre	5.01	411	4.36	358	5.23	430

SG\$ : シンガポールドル

出典 D. Kang, “Grab vs Uber: Which is the Better Hailing App in Singapore?”<sup>55</sup>より作成

<sup>48</sup> Tech in Asia, “GrabTaxi’s journey to a billion-dollar startup.” 2015.6.4. <https://www.techinasia.com/history-unicorn-grabtaxi-infographic>

<sup>49</sup> K. Cheng, 2017.3.12 前掲

<sup>50</sup> Grab 社サイト <https://www.grab.com/sg/>

<sup>51</sup> LTA. Third-Party Taxi Booking Service providers. <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/taxis%20and%20private%20hire%20cars/third-party-taxi-booking-service-providers.html>

<sup>52</sup> LTA ヒアリング、SMART ヒアリングより

<sup>53</sup> Lion City Rental 社サイト. <https://lioncityrentals.com.sg/online-deposit/?carselected=Honda%20Vezel%20Hybrid>

<sup>54</sup> C. Tan, “Rental cars, unhired taxis sitting idle.” The Straits Times, 2017.1.15.

<http://www.straitstimes.com/singapore/transport/rental-cars-unhired-taxis-sitting-idle>

<sup>55</sup> D. Kang, “Grab vs Uber: Which is the Better Hailing App in Singapore?”, Value Penguin, <https://www.valuepenguin.sg/grab-vs-Uber-which-better-hailing-app-singapore>

### 営利型ライドシェア規制

シンガポールにおける営利型ライドシェアは PHC と位置付けられており、法規制はハイヤー規制の項で述べた通りである。シンガポールではライドシェアを禁止することで、イノベーションを妨げるべきではないと考えられている<sup>56</sup>。

タクシーと PHC の要件を次に示す（表 2-6）。

表 2-6 タクシーと PHC の要件比較

項目		タクシー	PHC
サービス全般	監督機関	LTA	LTA
	台数規制	タクシー稼働フレームワークを満たした事業者については、当該事業者の車両台数を年間 2%まで増やすことが可能	なし
	運賃規制	LTA により標準価格表が設定	なし
	流し	可能 ※駐停車禁止等の道路規制、繁華街でのタクシー乗車制限が存在	不可
	保険	対人賠償保険の付保が義務	対人賠償保険の付保が義務
法人	当局の許可等	タクシー事業者として営業許可が必須	第三者タクシー予約サービス提供事業者として事業者登録が必須
	当局への報告義務	タクシー稼働フレームワーク及び品質基準に伴う車両状況等	なし
ドライバー	当局の許可	あり	あり
	運転免許	タクシー用運転免許	PHC 用運転免許
	運転歴	1 年以上	2 年以上
	犯罪歴確認	あり	あり
	試験	学科試験	学科試験
	研修	あり（約 25 時間）	あり（約 10 時間）
	申請料	S\$40（申請料） S\$275（研修受講料）	S\$40（申請料） S\$14（研修受講料）
車両	当局の許可	必須	必須
	車検	6 ヶ月毎	3 年目以降からは 2 年毎 10 年目以降からは 1 年毎
	その他の要件	車両使用年数は最長 8 年	-

### 非営利型ライドシェア規制

2015 年 3 月 2 日より施行された Road Traffic Act の Road Traffic (Car Pools) (Exemption) Order 2015 により、自動車の保有者は、得られる対価が実費の範囲であれば他人を同乗させることが認められている。ここでいう「実費の範囲」とは、「同乗者の輸送に際して生じた全てのコストと支出」として定義付けられ、ドライバーの最大輸送回数も一日につき最大二回と上限が設けられている<sup>57</sup>。

<sup>56</sup> Channel NewsAsia, Singapore's public transport must make quantum leap forward: Khaw Buun Wan. <https://www.channelnewsasia.com/news/singapore/singapore-s-public-transport-must-make-quantum-leap-forward-khaw-8097954>

<sup>57</sup> Road Traffic (Car Pools) (Exemption) Order 2015. <https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S94-2015>

#### (4) 仲介ビジネスの問題・効果

##### 仲介ビジネスの影響

シンガポールのタクシードライバー協会である NTA (National Taxi Association) は、LTA に対して PHC とタクシーの公正な競争条件の確保を求めている<sup>58</sup>。運輸省の Ng Chee Meng 上級国務大臣の主導で審議会が形成された。この審議会には、通勤者の代表として一般市民が参加したほか、タクシードライバー、PHC ドライバー、タクシー事業者、レンタカー事業者、ライドシェア事業者といったメンバーが参加した<sup>59</sup>。こうした利害関係者からの意見を慎重に聴取した上で、公平な内容となるように検討を行った結果、2017年7月、PHCに関する規定が Road Traffic Act の中に設けられることとなった<sup>60</sup>。(規制の詳細についてはハイヤー規制の項にて前述)

また、ライドシェア事業者とタクシー事業者の提携も進んでいる。SMRT Corp、Premier Taxis、TransCab、HDT といったタクシー事業者は Grab 社と提携し、GrabSHARE サービスに自社車両を提供している<sup>61</sup>。最大手である ComfortDelGro 社も Uber と戦略提携する旨を発表している<sup>62</sup>。

またタクシードライバーも PHC ドライバーへと転身する例が多く見られており、現在 Uber と Grab に登録している PHC ドライバーのうち、約 30~40%はタクシードライバー出身であるといわれている。PHC ドライバーの間でも、2016年5月に NPHVA (National Private Hire Vehicles Association) と称するドライバー団体が設立されるなど、組織化に向けた動きも進んでいる<sup>63</sup>。

地図製作会社 TomTom 社が実施したシンガポールの交通渋滞調査によれば、同国における道路混雑度は悪化しており<sup>64</sup>、その一因として Uber や Grab を始めとした営利型ライドシェアの増加が考えられるのではないかと述べている<sup>65</sup>。

その他、Uber 社が自社で実施した調査によれば、営利型ライドシェアの相乗りサービスである UberPOOL をシンガポールで導入してから約 3ヶ月間で約 942,000km の車両走行距離を削減することが出来た、としている。また、これにより約 44,000 リットル分のガソリン及び 104,000kg 分の二酸化炭素排出を防止することが出来たと発表している<sup>66</sup>。

---

<sup>58</sup> Channel NewsAsia, "Grab, Uber welcome new rules, but taxi body calls for more level playing field." 2016.4.12. <https://www.channelnewsasia.com/news/singapore/grab-uber-welcome-new-rules-but-taxi-body-calls-for-more-level-p-8097736>

<sup>59</sup> NUS, "Shaping policy for the sharing economy." 前掲

<sup>60</sup> LTA ヒアリングより

<sup>61</sup> K.Cheng, 2017.5.9. 前掲

<sup>62</sup> 日本経済新聞「シンガポールのタクシー再大手、ウーバーと提携」2017.12.8

<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO24445400Y7A201C1FFE000/>

<sup>63</sup> NUS, "Shaping policy for the sharing economy." 前掲

<sup>64</sup> TomTom 社の調査によれば、交通渋滞が全くない場合に要する移動時間を 100 とした場合、実際の市内移動時間は交通渋滞により 131 (2015年) となっていたのが、翌年には 134 (2016年) と増加しており、また時間帯を金曜日の夜に限定すると 168 となっている

<sup>65</sup> Carbuyer, "Report: Singapore traffic 9.7% worse thanks to Grab and Uber." 2017.3.15.

<http://www.carbuyer.com.sg/index.php/news/1222-tomtom-traffic-index-2017-singapore>

<sup>66</sup> J. Lin, "UberPool reaches 1-year milestone in Singapore – here's how much riders are using it." Business insider, 2017.7.14.

<http://www.businessinsider.sg/Uberpool-reaches-1-year-milestone-singapore-heres-how-much-it-has-grown/>

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 仲介ビジネスの動向

シンガポールにおける貨物運搬シェアの仲介事業者としては、香港で創業後、2014年にシンガポールへ進出した GoGoVan が挙げられる。ウェブ及び携帯アプリを用いてドライバーとユーザーを仲介するサービスを展開している。一つの配達に要する平均所要時間は約 2 時間であり<sup>67</sup>、シンガポール国内での登録ドライバー数は 3,800 人を超えている<sup>68</sup>。

その他、同じく香港で創業した Lalamove も存在する。GoGoVan と同様に 2014 年にシンガポールに進出しており、ビジネスモデルも GoGoVan と同様である。Lalamove の場合、食料品を運搬する自転車やバイクから、引越し等にも対応できる大型トラックまで多様な車両を保有する、約 20,000 名にも及ぶドライバーが自社のプラットフォームに登録している。そのうちフルタイムのドライバーが占める比率は約 1~2%と言われている。顧客は法人と個人が半々である。日々のマッチング件数は 1,000 件規模、そしてマッチング率もオーダーの約 99.5%以上とされている<sup>69</sup>。

GoGoVan と Lalamove では、ドライバーが働き始める際には必ず Personal Data Protection Act（個人情報保護法）によって定められた申請書を記載の上、ドライバーと事業者側が直接対面で面接を行った後に初めてドライバーとしての勤務が可能となる。また、Uber や Grab 同様、ユーザーがドライバーの採点を行う評価システムも導入されている<sup>70</sup>。

香港発のベンチャーが進出している一方で、国内資本の活動が見られない理由として、シンガポールの個人配送事業者は既に既存大手事業者と直接契約を結んでおり、大抵の場合はその契約の中で他事業者の貨物を運搬することが禁じられているため、事業化が難しかったからではないか、と指摘されている<sup>71</sup>。

### (2) 仲介ビジネスの問題・効果

物流業界からの大きな抗議活動は確認できなかった。一方で問題事例としては、ドライバーが運送先から貨物代金を現金で受け取り、その後荷主に送金しなくてはならない場合（cash-on-delivery：代金引換）に、ドライバーが現金を持ち逃げしてしまう、といった事件が生じている。

これまでシンガポールの貨物運搬事業者は、倉庫や大きな船舶などを抱えているため高コスト体質になりがちで、配送までに数日間を要していた。Lalamove は当日配送を実現可能にしており、今後ラストワンマイル配送だけでなくファーストワンマイル配送も担っていくことを目指している<sup>72</sup>。

---

<sup>67</sup> K. Lim, “On-demand delivery apps take on the Singapore market” Channel News Asia, 2015.12.14. <http://www.channelnewsasia.com/news/singapore/on-demand-delivery-apps-take-on-the-singapore-market-8254294>

<sup>68</sup> J. Cheok, “Delivery van-booking apps seen having good prospects in Asia.” Business Times, 2015.1.26. <http://www.businesstimes.com.sg/transport/delivery-van-booking-apps-seen-having-good-prospects-in-asia>

<sup>69</sup> Lalamove ヒアリングより

<sup>70</sup> K Lim, 2015.12.14. 前掲

<sup>71</sup> J. Cheok, 2015 前掲

<sup>72</sup> Lalamove ヒアリングより

## 第2節 インドネシア

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

インドネシアの総面積は約 190 万平方キロメートルであり、人口は約 2.6 億人である。

インドネシアの原動機付き車両は、近年台数が増加し、モータリゼーションが進んでいる。また、二輪車の割合が高く、全車両台数のうち約 8 割が二輪車である。一方、乗用車は 1 割程度である（表 2-7）。

表 2-7 インドネシアの車両台数

車両種別	2011 年		2015 年		2011-2015 の年間伸率
	台数	割合	台数	割合	
乗用車	9,548,866	11.2%	13,480,973	11.1%	9.00%
バス	2,254,406	2.6%	2,420,917	2.0%	1.80%
トラック	4,958,738	5.8%	6,611,028	5.4%	7.45%
二輪車	68,839,341	80.4%	98,881,267	81.5%	9.48%
合計	85,601,351	100.0%	121,394,185	100.0	9.13%

Statistics Indonesia, Land Transportation Statistics 2015 <sup>73</sup>より作成

ジャカルタを含む首都圏であるジャボデタベック圏ではこれらの二輪車や乗用車に加えて、鉄道や路線バスなどの公共交通が存在している。鉄道では、国有鉄道会社のクレタ・アピ・インドネシア（PT Kereta Api Indonesia）が環状線と 4 方向放射状路線約 150km のネットワークを車両数 300~400 両、乗車運賃 10~100 円で運行している他、現在は都市高速鉄道（MRT：Mass Rapid Transit）となる地下鉄の建設が JICA の支援も受けて進められている。バス交通ではトランスジャカルタ

（Transjakarta）と呼ばれる高速バス輸送システム（BRT：Bus Rapid Transit）や大型路線バスが主要幹線道路を走行している他、「コパジャ」と称される約 30 人乗りの中型路線バス、約 12 人乗りの小型路線バスの「マイクロレット」等による多様な運行がなされている。その他、「バジャイ」と称されるオート三輪タクシー、そして「オジェック」と称される二輪車タクシーなど、公共交通の手段は多種多様である<sup>74</sup>。

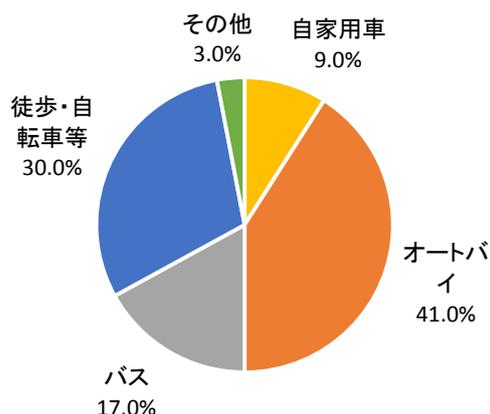
ジャボデタベック圏においても二輪車・乗用車の台数は急増しているが、これら車両の占有面積の合計が道路面積以上に達し、道路交通が麻痺状態となる「グリッドロック現象」が現われるほど交通渋滞が激しくなっている<sup>75</sup>。ジャカルタ首都特別州の交通分担率（2010 年）を、東京都の場合（2008 年）と比較して見ると、二輪車・四輪車への分担率が 70% 近くと極めて高い一方、鉄道は分担率が極めて低く未発達であることが分かる。

<sup>73</sup> Statistics Indonesia（前掲）

<sup>74</sup> JICA サイト JABODETABEK（ジャカルタ首都圏）の多様な都市交通手段  
<https://www.jica.go.jp/project/indonesia/004/transport/>

<sup>75</sup> 藤井大輔（2014）「ジャボデタベック圏での公共交通の現状と課題」運輸と経済第74巻1号104-115頁  
[http://www.itej.or.jp/assets/seika/jijyou/201401\\_00.pdf](http://www.itej.or.jp/assets/seika/jijyou/201401_00.pdf) に下記が引用されている  
日本貿易振興機構（2012）「ジャカルタスタイル」<https://www.jetro.go.jp/ebook/reports/07000570/>

ジャカルタ首都特別州の交通機関分担率(2010年)



東京都の交通機関分担率(2008年)

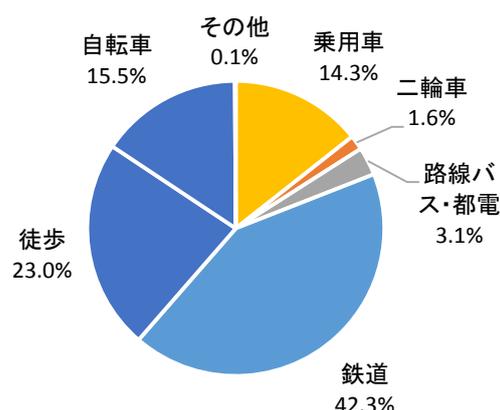


図 2-1 ジャカルタと東京の交通機関分担率

出典 A. Wismadi et al. (2013)<sup>76</sup>、東京都都市整備局<sup>77</sup> より作成

ジャカルタの交通渋滞は深刻で世界 48 カ国 390 都市の渋滞の状況を示す TomTom トラフィックインデックス (2016) によると、メキシコシティ、バンコクに次いで世界ワースト 3 位である(表 2-8)。

表 2-8 交通渋滞ランキング(2016)

都市(※本調査の対象を抜粋)	順位	渋滞レベル %
バンコク	2	61
ジャカルタ	3	58
北京	10	46
上海	22	41
台北	24	40
ロンドン	25	40
サンフランシスコ	30	39
パリ	35	38
ブリュッセル	37	38
香港	44	36
クアラルンプール	54	34
シンガポール	55	34

※:人口 80 万人以上の都市。日本、韓国、フィリピン、ベトナム、ミャンマーは対象外。渋滞レベルは車の走行時間を GPS で計測し、渋滞していない時を基準として余計にかかる時間を%で示す。

出典 TomTom Traffic Index 2016<sup>78</sup>より作成

<sup>76</sup> A. Wismadi et al. (2013) Transport situation in Jakarta in. Kutani, I. (ed.), Study on energy efficiency improvement in the transport sector through transport improvement and smart community development in the urban area. ERIA. Research. Project. Report. 2012-29, pp.29-58.

[http://www.eria.org/RPR\\_FY2012\\_No.29\\_Chapter\\_4.pdf](http://www.eria.org/RPR_FY2012_No.29_Chapter_4.pdf)

<sup>77</sup> 東京都都市整備局「東京の交通が目指すべき将来像と政策目標について」

[http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/kotsu\\_seisaku/pdf/02-shiryo2.pdf?1409](http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/kotsu_seisaku/pdf/02-shiryo2.pdf?1409)

<sup>78</sup> TomTom Traffic Index 2016,

[https://www.tomtom.com/en\\_gb/trafficindex/list?citySize=LARGE&continent=ALL&country=ALL](https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=LARGE&continent=ALL&country=ALL)にて検索

渋滞解消策としてジャカルタ市は 1992 年より朝夕の通勤時間帯は、指定の幹線道路では乗用車に 3 人以上乗っていただければならないとする「3 in 1 制度」を導入していた。すると、ジョッキーと呼ばれるアルバイトが道に立ち、3 名以上となるよう車に乗り込む仕事が発生し、その結果、ジョッキーを拾うために車が停車する事態となり、混雑緩和策として機能しなかった<sup>79</sup>。

インドネシアの運転免許は、車両種別に SIM A、SIM BI、SIM BII、SIM C、SIM D がある<sup>80</sup>。SIM A は 3,500kg 未満の車両を、SIM BI は 3,500kg 以上の車両の運転が認められている<sup>81</sup>。またトラックには SIM BII、二輪車には SIM C の免許が必要である。SIM D は障がい者用車両等の運転免許である。

さらに運転免許には普通運転免許と事業用運転免許 (SIM Umum) がある。事業用の運転免許には筆記試験と実技試験があり乗用車用の職業運転免許 (SIM A Umum) の場合、年齢 20 歳以上で有効な普通運転免許 (SIM A) を 1 年以上保有していることが必要である<sup>82</sup>。

車検制度については、インドネシアでは商用車 (バス・タクシー等公共交通機関用途の車両、商用トラック) にのみ適用され、6 ヶ月ごと車検を受ける義務がある。自家用車には車検義務がなく、老朽化した車両が使用され続けることが多い<sup>83</sup>。ただし、ジャカルタ特別州では自家用車にも 6 ヶ月ごとに排出ガスチェックを行う義務を課している。

## (2) 既存業界の動向・規制

### タクシー市場 (ハイヤー含む)

インドネシアでは、数十社のタクシー会社が営業をしているが、人口 1,000 人当たりにおけるタクシー台数は僅か 0.24 台と、マレーシアの 3.1 台、シンガポールの 5.2 台に比べ、非常に少ない<sup>84</sup>。

タクシー事業者最大手は Blue Bird グループであり、普通タクシー、高級タクシーのほか、リムジン、レンタカー、バス等広く展開している。同グループが保有するタクシー・ハイヤーの台数は 2015 年時点で 32,860 台、そのうち 15,000 台以上がジャカルタでの運行とされている。2015 年度の 1 ヶ月における乗客数は合計で約 850 万人であり<sup>85</sup>、インドネシアのタクシー市場において占めるシェアは約 43% であるとされている<sup>86</sup>。2016 年度までの 3 年間にわたる売上の推移を次に示す (表 2-9)。

<sup>79</sup> 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社 (2017) 平成 27 年度エネルギー使用合理化委託促進基盤整備委託費「新興アジア諸国における自動車の需要動向等調査事業報告書」  
[http://www.meti.go.jp/meti\\_lib/report/2016fy/000441.pdf](http://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2016fy/000441.pdf)

<sup>80</sup> Statistics Indonesia, Land Transportation Statistics 2015 前掲

<sup>81</sup> ASEAN 資料 Indonesian Driving License,  
[http://www.asean.org/storage/images/2015/July/ASEAN\\_Transport\\_Ministers\\_Meeting/Indonesias%20Driving%20License%20submitted%20on%203%20July%202015.pdf](http://www.asean.org/storage/images/2015/July/ASEAN_Transport_Ministers_Meeting/Indonesias%20Driving%20License%20submitted%20on%203%20July%202015.pdf)

<sup>82</sup> インドネシア国家警察 交通管理課 運転免許ガイド, <http://korlantas.polri.go.id/guide/>

<sup>83</sup> 三菱UFJ (2017)前掲

<sup>84</sup> Indonesia Investments, "Taxi Services Industry Indonesia." 2015.11.4, <https://www.indonesia-investments.com/business/industries-sectors/taxi-services/item6120?>

<sup>85</sup> Indonesia Investments, Blue Bird Group. <https://www.indonesia-investments.com/business/indonesian-companies/blue-bird-group/item415?>

<sup>86</sup> Indonesia Investments, 2015.11.4. 前掲

表 2-9 Blue Bird Group の売上推移

	2014		2015		2016	
	ルピア (億ルピア)	日本円 (億円)	ルピア (億ルピア)	日本円 (億円)	ルピア (億ルピア)	日本円 (億円)
タクシー	41,478	286	47,609	329	40,251	278
タクシー以外	6,112	42	7,114	49	7,710	53
売上計	47,590	328	54,723	378	47,961	331

出典 Blue Bird Annual Report 2016<sup>87</sup>より作成

Blue Bird グループに次いで業界二番手に位置付けられているのが Express Transindo Utama 社である。同社は約 11,000 台のタクシーを運行しているとされている。2016 年度までの 3 年間にわたる売上推移を次に示す (表 2-10)。

表 2-10 Express Transindo Utama の売上推移

	2014		2015		2016	
	ルピア (億ルピア)	日本円(億 円)	ルピア (億ルピア)	日本円(億 円)	ルピア (億ルピア)	日本円(億 円)
売上	8,897	61	9,701	67	6,182	43

出典 Annual Report PT Express Transindo Utama Tbk 2016<sup>88</sup>より作成

上記 2 社の売上は、2015 年から 2016 年に Blue Bird 社で約 12%、Express 社では約 36%減少している。後述するオンライン・タクシーの急成長により、売上が低下したと考えられる<sup>89</sup>。

#### タクシー規制

タクシーについては 2017 年 11 月に施行された運輸省令第 108 号 (PM108 Tahun 2017) によって規制されている。同省令は「一定の経路を辿らない公共交通」の規則を定めたものである。タクシーのサービスは II 章の中で記述され、第 6 条には運行区域内での営業、メーターまたは IT アプリでの決済、地域の長の合意した上限・下限に基づく運賃による決済、など運営上の原則が定められている。さらに、III 章ではタクシー事業者を含む公共旅客運送機関一般に対して、取得すべき営業許可の内容、取得条件が定められている。

なお、タクシーの台数については、同省令第 9 条から第 12 条までの記述に、タクシー事業者は乗客数の見込みを含む 5 か年の交通需要計画を地域の所管庁 (州をまたぐ場合は運輸省) に提出し、毎年所管庁は結果を評価することが記されている。

<sup>87</sup> Blue Bird Annual report 2016 <http://www.bluebirdgroup.com/wp-content/uploads/2015/10/AR-2016-PT-Blue-Bird-e-reporting1.pdf>

<sup>88</sup> Annual Report PT Express Transindo Utama Tbk 2016 <http://www.expressgroup.co.id/expressweb/uploads/annual/Annual%20Report%20PT%20Express%20Transindo%20Utama%20Tbk%202016.pdf>

<sup>89</sup> Blue Bird Annual report 2016 前掲

## ハイヤー等

先述したとおり、インドネシアのタクシー会社は、リムジンやレンタカーのサービスも提供している。Blue Bird の場合、リムジンおよびレンタカーの事業はタクシー事業の 1 割程度の売り上げでしかない。リムジン、レンタカーは法人顧客も対象としており、ドライバー付きでサービスを提供したり、長期契約をしたりもしている<sup>90</sup>。

## ハイヤー等規制

リムジンやドライバー付レンタカーは、タクシー同様、運輸省令第 108 号 (PM108 Tahun 2017) によって規制されている。これらは公共レンタル輸送として位置付けられている。主要な定義として乗客を道路で拾うことは不可、車両の使用は予約または契約によること、運賃は利用者との協定によること、レンタルは最低 6 時間からと定められている (第 24 条)。営業許可等の規定は、タクシーの場合と同様に、公共旅客運送機関一般に対する規定が適用される。

### (3) 仲介ビジネスの動向・規制

#### 営利型ライドシェア

インドネシアでの代表的な営利型ライドシェアの仲介事業者は、Uber、Grab、Go-Jek の 3 社である。これら以外にも Ojesy、Ojek Argo 等<sup>91</sup>の仲介事業者が存在する。

Uber 社は、2014 年 8 月にジャカルタで営業を開始し<sup>92</sup>、2017 年 7 月現在、国内の主要 30 都市に展開している<sup>93</sup>。提供しているサービスは、UberX、UberBLACK、UberMOTOR、UberPOOL である<sup>94</sup>。ユーザーが Uber 車両の配車手配を行ってから乗車に至るまでの平均待ち時間は年々減少傾向にあり、2015 年 7 月時点では約 9.85 分と発表されている<sup>95</sup>。

Uber に登録しているドライバー数はインドネシア全体で約 6,000 人 (2015 年時点) と言われている<sup>96</sup>。ドライバー全体のうち約 61%の勤務時間は週 10 時間未満であり、またドライバー全体のうち約 43%はそれまでのこれまで働いていなかった無職や学生、或いは既に引退した高齢者であるとされている<sup>97</sup>。Uber のサービス利用後に乗客が行うドライバー評価では、5 段階評価のうち 4.6 以上を 85%の確率で獲得していると言われており、ユーザーからの評価も高い<sup>98</sup>。

<sup>90</sup> Blue Bird Annual report 2016 前掲

<sup>91</sup> Ojesy 社サイト <http://www.ojeksyari.com/> Ojek Argo 社サイト <http://www.ojek-argo.com/launch/>

<sup>92</sup> Uber 社サイト <https://newsroom.Uber.com/indonesia/one-year-of-moving-jakarta/>

<sup>93</sup> Uber 社サイト <https://newsroom.Uber.com/30cities/>

<sup>94</sup> Uber 社サイト <https://www.Uber.com/en-SG/cities/jakarta/>

<sup>95</sup> Uber 社サイト <https://newsroom.Uber.com/indonesia/one-year-of-moving-jakarta/>

<sup>96</sup> CNN Indonesia, "Uber Punya 6.000 Mitra Pengemudi di Indonesia." 2015.9.16

<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20150916145210-185-79137/Uber-punya-6000-mitra-pengemudi-di-indonesia/>

<sup>97</sup> Uber 社サイト <https://newsroom.Uber.com/30cities/>

<sup>98</sup> Uber 社サイト <https://newsroom.Uber.com/indonesia/one-year-of-moving-jakarta/>

Grab社は、2014年6月にインドネシアで営業を開始した。運輸省令第108号第37条の規定により、単独100%資本でのインドネシア参入はできないため、モール（ショッピングセンター）や不動産、銀行などの事業を手がけるLippo Groupと資本提携している。現在では首都ジャカルタを始め国内の15都市において営業している。インドネシア単体のドライバー数は公表されていないものの、東南アジア全体では約93万人のドライバーを擁している。なお試算方法は不明であるが、Grab利用に伴い、インドネシアにおける平均移動時間を約64%削減できるとGrab社は公表している<sup>99</sup>。

Grab社が提供するサービスは、GrabCAR、GrabTAXI、GrabBIKE、GrabHITCH等である<sup>100</sup>。なお、2015年7月時点では、乗車回数の約70%はGrabTAXIであったといわれている<sup>101</sup>。

Grab社へのヒアリングによると、GrabCARのドライバーは、年代的には30-50歳代が多く、学歴は中卒から大卒まで幅広いものの、高卒が多い。土日だけ働く人もいれば、フルタイムの人もいるようだが、労働時間の管理は行われていない。学生も多いが、退職者やタクシーからの転向者等、様々である。

サービス利用者は、年齢的には15歳から40歳くらいで、平日は学生・ビジネスマンの通学や通勤に、休日は観光、ショッピングに使われている。

Go-Jek社は、インドネシア資本の営利型ライドシェアの仲介事業者である<sup>102</sup>。元々Go-Jekは2010年に渋滞に左右されづらいオジェック（二輪車タクシー）のライドシェア仲介事業から始まり、安さと効率の良から急速に普及していき、その後、2015年には乗用車のライドシェア仲介事業にも参入した。

Go-Jekの時価総額は13億ドルに上り、インドネシアで唯一のユニコーン企業（評価額が10億ドルを超える非上場ベンチャー企業）として知られている<sup>103</sup>。2016年4月時点で、Go-Jekは約20万人のドライバーを擁していると報道されていたが、2017年11月に実施したヒアリングによれば、ジャボデタベック圏だけで50万人の登録があるとのことである。また、2016年4月の一日当たりの乗車回数は合計25万6千件と発表されている<sup>104</sup>。

Go-Jekが提供するライドシェアサービスはGo-Car、Go-BlueBird、Go-Rideの3種類であるが、その他に買物の代行サービスであるGo-Martなど10種もの生活密着型のサービスも提供している<sup>105</sup>。

---

<sup>99</sup> Grab社サイト <https://www.grab.com/id/press/business/grab-rayakan-ulang-tahun-ke-5-dan-pencapaian-signifikan-pengguna/>

<sup>100</sup> Grab社サイト <https://www.grab.com/id/>

<sup>101</sup> J.Russell, "Uber rival Grab is raising at \$2.3B valuation, reportedly burning \$35M a month." Tech Crunch, 2016.8.4. <https://techcrunch.com/2016/08/04/grab-burn/>

<sup>102</sup> S.H.Ching (2017) "Case Study: Disruptive Technologies in the Land Transport Sector: Regulating Ride-Sharing Platforms." Civil Service College, <https://www.ccollege.gov.sg/Knowledge/Documents/Website/Disruptive%20Technologies%20in%20the%20Land%20Transport%20Sector%20Regulating%20Ridesharing%20Platforms%20%28TFILED%29.pdf>

<sup>103</sup> U. Saiidi, "A ride on Indonesia's first and only 'unicorn.'" CNBC, 2017.4.24.

<https://www.cnbc.com/2017/04/24/a-ride-on-indonesias-first-and-only-unicorn.html>

<sup>104</sup> J.Russell, 2016.8.4 前掲

<sup>105</sup> Go-Jek社サイト <https://www.go-jek.com/>

ヒアリングによると、Go-Jek の Go-Car ドライバーの年齢層は 35 歳から 40 歳が多い。最初は兼業で入るが、1 日に 14 回のオーダーを取ると 30 万ルピアのボーナスが出ることから、徐々にフルタイムになっていく傾向があるとのことであった。

利用者は、会社員、公務員、その家族が多い。Go-Car ではデポジットを使ったプロモーションを多用するため、定収入を得ている人によく使われる。毎回の割引を好む学生はどちらかというと Grab の方を選ぶ傾向があるようである。

#### 営利型ライドシェア規制

インドネシアの公共旅客運送事業の規制は国の行政機関である運輸省が担ってきた。基本法は道路交通運送に関する 2009 年インドネシア共和国法第 22 号（Undang-Undang Republic Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan）である。

2015 年になると、アプリによって自家用車が配車されるオンライン・タクシーが急成長を遂げ、既存タクシー業界のドライバーなどによる大規模なデモが各地で起こるようになってきた。これを受けて、運輸省はオンライン・タクシーを、「一定の経路を辿らない公共交通」<sup>106</sup>の枠組みに位置づけ、2016 年から以下の 3 つの省令を施行してきた（表 2-11）。

表 2-11 「一定の経路を辿らない公共交通」に関する累次の運輸省令

省令名	公布日	概要
2016 年運輸省令第 32 号 (PM 32 TAHUN 2016)	2016 年 4 月 1 日 (発効は 6 ヶ月後)	営業許可の取得を行った公共旅客運送事業者は IT アプリを利用することができるとした
2017 年運輸省令第 26 号 (PM 26 TAHUN 2017)	2017 年 4 月 1 日 (発効は 3 か月後)	「特別なレンタル輸送」という事業区分を設けオンライン・タクシーに対する規制を強化
2017 年運輸省令第 108 号 (PM 108 TAHUN 2017)	2017 年 11 月 1 日 (一部即座に発効)	上記省令に対する行政訴訟の最高裁判決による改定命令により再度の改正を行ったもの

注：現在は 2017 年第 108 号のみが適用されており、2016 年第 32 号、2017 年第 26 号は失効している。

2017 年運輸省令第 26 号では、Uber、Grab、Go-Jek 等の仲介事業者は、オンライン・タクシーと乗客を仲介するアプリを提供する会社であって公共旅客運送の会社ではないと位置づけられた。また、課税を免れることのないよう、インドネシアの法人格を持つことを義務付けられ、営業許可を取得したオンライン・タクシー事業者と提携して事業展開を行うことが定められた。さらに、運賃の上限・下限の設定や車検の定期実施も義務付けられた。

<sup>106</sup> 2014 年の道路運送に関する政府規制第 74 号（PP No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan）により公共交通への規制の枠組みが出来上がり、2015 年運輸省令第 28 号（Peraturan Menteri Perhubungan Republic Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2015）により「一定の経路を辿らない公共交通」という事業区分が出来上がった。

2017年4月の公布後すぐに、今度はオンライン・タクシー業界からの反論が起き、オンライン・タクシーのドライバーによる行政訴訟が行われ、最高裁で争うこととなった。8月に出た判決では、配車アプリを「シェアリングエコノミーを利用し、零細な市民（ドライバー）と提携することでタクシー事業を寡占から競争へと変化させた」と評価すると共に、今回の規制はオンライン・タクシーのドライバーの利益を損なうとして、改定を運輸省に命じた<sup>107</sup>。

このため、再度の改正が行われ、2017年運輸省令第108号が制定された（表2-12）。この省令第108号はオンライン・タクシーからの反対により省令第26号が改正されたもので、規制緩和された点がある<sup>108</sup>。インドネシア運輸省道路鉄道輸送研究開発センターへのヒアリングによると、省令第26号では車両登録証上の保有者は法人格とされていたが、省令第108号では5台未満を保有する個人は協同組合への編入が可能となり、法人化の必要がなくなった。また、省令第26号では車両は営業者用の黄色いナンバープレートとされていたが、省令第108号では黒地に白の自家用車仕様でも良いとされている。

表 2-12 2017年運輸省令第108号の内容

規制項目	
II章 <sup>1</sup>	ITアプリによる利用の予約、運賃の支払い（26条）
	車両のエンジンの排気量1000CC以上（27条）
	オンライン専用のステッカーの貼付（27条）
	車検の義務付け、定期車検のステッカー貼付（27条） <sup>2</sup>
	運賃に上限と下限をつける（28条） <sup>3</sup>
	地域ごとに台数制限を行うこと（31条）
III章 <sup>1</sup>	営業許可の取得と納税の義務付け（36条）
	車両登録証上の保有者は法人格とすること ただし5台未満保有の個人は協同組合編入可能（37条）
	車庫の保有、修理業者との提携（38条）
	ドライバーに職業免許SIM A Umumの取得義務付け（44条）
	車両のナンバープレートは、自家用車の仕様でよい（57条）
IV章 <sup>1</sup>	営業、稼働状況のデータへの行政によるアクセスの許可（配車アプリの監視）（67条）
V章 <sup>1</sup>	車両保険、および自動車保険への加入（70条）

注1：第II章では「特定経路を辿らない公共交通機関」の事業区分ごとの定義等が規定されているが、上表で挙げているのは特別なレンタル輸送（オンライン・タクシー）の規制項目。第III章は「特定経路を辿らない公共交通機関」が共通に遵守しなければならない営業許可取得とその要件を規定。第IV章はこれら公共交通機関とは別の位置づけとなるITアプリによる仲介事業者の規制を規定。第V章は行政（運輸省・インドネシア警察）による監督について規定（保険は他の章に記載がない）。

注2：第V章70条に運輸省・警察が車検証の監視を行うとの記載もある。

注3：運賃の上限・下限の決定権は各地方首長、首都圏ジャボデタベック運輸運営機関とされている。

<sup>107</sup> GRES News, "Supreme Court Cancels Regulation on Online Transportation." 2017.8.23.

<http://gres.news/news/events/115023-supreme-court-cancels-regulation-on-online-transportation/0/>

<sup>108</sup> 2017年運輸省令第26号 [http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2017/PM\\_26\\_Tahun\\_2017.pdf](http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2017/PM_26_Tahun_2017.pdf)

2017年運輸省令第108号 [http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2017/PM\\_108\\_TAHUN\\_2017.pdf](http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2017/PM_108_TAHUN_2017.pdf)

次に、既存のタクシー、オンライン・タクシー、及びハイヤーに関する要件を示す。

表 2-13 タクシー、オンライン・タクシー、ハイヤーの要件比較

項目	タクシー	オンライン・タクシー (特別レンタル輸送)	ハイヤー (公共レンタル輸送)	
サービス全般	監督機関	運輸省	同左	
	台数規制	輸送計画をタクシーに出させ需給を見て行政側がニーズ計画・配分を決定	同左 (運行区域毎に上限も設定)	輸送計画をハイヤーに出させ需給を見て行政側がニーズ計画・配分を決定
	運賃規制	・上限・下限あり ・運行区域の行政長が決定 ・運行区域が市・県をまたぐ場合は州知事、州をまたぐ場合は運輸省が決定	同左	乗客との契約による
	運賃の決定手段	運賃メーターまたは IT アプリ	IT アプリのみ	乗客との契約による
	流し	流し営業、タクシー乗り場の利用が可能	流し営業、タクシー乗り場の利用は認められていない	同左
法人	車両所有者の組織	法人化(国有企業、地域所有企業、有限責任会社、協同組合)が必要	同左	
	保有車両数	少なくとも5台(但し、5台未満保有の個人は、営業許可を持つ協同組合への編入を可とする)	同左	
	車両保険、事故保険	加入義務あり(法人の責任)	同左	
ドライバー	ドライバーの要件	職業運転免許(SIM A Umum)の保有	同左	
	ドライバーの身元の明示	義務あり	同左	
車両	車両登録証、車両所有証明書の写し	義務あり	同左	
	車庫の保有、修理業者との提携	義務あり(法人負担)	同左	
	定期車検	実施義務あり(6ヵ月毎)	同左	
	排気量など	セダン型 1000~1500cc、高級タクシーは 1500cc に加えプラス α の装備	セダンまたは非セダンで 1000CC 以上	少なくとも 1300CC
	ナンバープレート <sup>2</sup>	黄色地に黒の文字	黒地に白の文字	同左
	車検、定期点検済みのステッカー貼付	義務あり	同左	同左
	苦情受付連絡番号明示	義務あり	同左	同左
	その他の要件	タクシー標識の明示、オン・オフ可能なメーターの設置、運賃計算方法の明示、オペレーターセンターとの通信、など	運行地域・営業許可証の発効年を示すステッカーの貼付、など	—

出典 2017 年運輸省令第 108 号

注 1 : 第 24 条に記載

注 2 : タクシーについては第 7 条、ハイヤーについては第 25 条、オンライン・タクシーについては第 27 条に記載

仲介事業者であるアプリ会社は、交通事業者としての営業許可を取得していない企業へのサービス提供やドライバーの雇用、運賃の決定、運賃下限を下回るようなプロモーションを実施することは禁止されている（第65条）。また、インドネシア法人としてサーバーの国内設置や苦情対応の窓口の設置を求められる（第66条）ほか、行政に対して車両およびドライバー、車両の移動や運賃に関するデータへのアクセスを許可することとされている（第66、67条）。

#### 非営利型ライドシェア

非営利型ライドシェアの仲介事業者としては [nebeng.com](http://www.nebeng.com)<sup>109</sup>や [Karpul](https://karpul.id/)<sup>110</sup>が存在する。[nebeng.com](http://www.nebeng.com) は、2005年に開設されたウェブサイト上での相乗りマッチングシステムであり、收受する費用の額はドライバーが設定し、利用者はドライバーに直接支払いを行う。

[Karpul](https://karpul.id/) も2016年5月から同様のサービスを開始しており、ドライバーは利用者から、ガソリン代や通行料金などの負担を求めることが出来るとしている。2016年時点でのユーザー数は約400人であり、そのうちの約30%がドライバーとして登録されている<sup>111</sup>。

#### 非営利型ライドシェア規制

運輸省へのヒアリングによると、非営利型ライドシェアについての規制はないとのことであった。

#### (4) 仲介ビジネスの問題・効果

##### ライドシェアに係る問題事例

従来から営利型ライドシェアに関して、各種の問題が指摘されてきた。2017年運輸省令第108号はそれらの問題に応えるものとして策定された。表2-14にその内容をまとめた。

---

<sup>109</sup> [Nebeng.com](http://www.nebeng.com) サイト <http://www.nebeng.com>

<sup>110</sup> [Karpul](https://karpul.id/) サイト <https://karpul.id/>

<sup>111</sup> [Kontan.co.id](http://lifestyle.kontan.co.id/news/karpul-si-pesaing-taksi-online), “[Karpul](https://karpul.id/), si pesaing taksi online.” 2016.6.2. <http://lifestyle.kontan.co.id/news/karpul-si-pesaing-taksi-online>

表 2-14 営利型ライドシェアに関わる問題と対応

営利型ライドシェアの問題	2017年運輸省令第108号の対応
自らはIT企業であり交通事業者では無いいため、インドネシアの各種交通関連法規制の適用外との主張	旅客運送分野でのITアプリ会社という法的に位置づけられた
外資 <sup>112</sup> がインドネシアに法人やデータセンターを設けず、課税逃れや情報の海外流出が起きる	インドネシア法人としてサーバーまたはデータセンターをインドネシア内に持たねばならないと規定
略奪的価格設定により既存タクシー事業者から顧客を奪っている	価格設定権をオンライン・タクシー側に移し、上限に加えて下限を設けて一方的に安くならないようにした
自家用車を利用し、車両の安全につながる車検を行っていない	オンライン・タクシーを法人格化して商用車として、車検を義務付けた
ドライバーが運転の安全につながる職業運転免許を持っていない	オンライン・タクシーのドライバーに職業運転免許（SIM A Umum）の取得を義務付けた
自家用車なのでいざという時の事故への備えが不十分	オンライン・タクシーを法人格化して商用車として車両保険、事故保険への加入を義務付けた
ドライバーへの配車、体調管理などの運行管理が不十分	運行管理は法人格化したオンライン・タクシーが行うとしたうえでアプリの利用を可能とした

オンライン・タクシーに係る事件としては、バンドン市でオンライン・タクシーのドライバーによる強盗事件が起きている<sup>113</sup>。一方、中部ジャワ州スマラン市トゥンバランで、職業訓練高校の生徒2人にGrabのドライバーが殺害された事件も起こっている<sup>114</sup>。

### 仲介ビジネスの影響

インドネシアのタクシー業界では配車アプリの利用が一般化しており、Blue Bird タクシーは自社開発の配車アプリ「MyBlueBird」を導入している。また、同社がGo-Jekの四輪配車事業の株を50%以上買収したことにより、Go-JekのアプリからBlue Bird タクシーを呼び出すことができるようになった。

インドネシア商工会議所陸上交通委員長であるジョコソエトノ氏は、オンライン・タクシーの参入により、交通事業者は売上減になっていると主張しており、前述の通り2016年度におけるBlue Birdの売上は前年比で約12%、Expressは約36%の減少となっている。また、タクシーやバスのドライバーもオンライン・タクシーによる所得が減少しているとして、デモを行っている<sup>115</sup>。2016年3月には、約20,000人のタクシードライバーによる大規模な反ライドシェア・デモ活動がジャカルタで行われ、車両等が破壊されるなどの暴力行為も散見された<sup>116</sup>。タクシードライバーの業

<sup>112</sup> Uberの場合、2014年の参入前後、インドネシアには法人を置かず、営業を行っていたため法人税の支払を免れていたようである。このため法人税の支払い義務を求めるジャカルタ州からの要請に応じて、IT企業として2016年の初頭、100%出資の現地法人を設立して営業を行うこととなった。

<sup>113</sup> Tribun News, “Robbed Online Taxi Driver, This is what Employees of Banks do.” 2018.1.18.

<http://www.tribunnews.com/regional/2018/01/18/dirampok-sopir-taksi-online-ini-yang-dilakukan-karyawati-bank>

<sup>114</sup> The Jakarta Post, “Students’ alleged involvement in Semarang murder draws concern.” 2018.1.24,

<http://www.thejakartapost.com/news/2018/01/24/students-alleged-involvement-in-semarang-murder-draws-concern.html>

<sup>115</sup> F.S.Sundaryani, “Blue Bird ups pressure on Uber, Grab.” The Jakarta Post 2016,3,19.

<http://www.thejakartapost.com/news/2016/03/19/blue-bird-ups-pressure-uber-grab.html>

<sup>116</sup> Y.Sukmana, “Demo Anarkistis, Ini Penjelasan Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat.” Kompas.com, 2016.3.22. <http://ekonomi.kompas.com/read/2016/03/22/175223526/Demo.Anarkistis.Ini.Penjelasan.Paguyuban.Pengemudi.Angkutan.Darat>

界団体である Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat (PRAD : 陸上ドライバー組合) は、ライドシェアと従来のタクシーの運送法令上の扱いの公平性を求めるスタンスである<sup>117</sup>。

2017年に入っても、従来のタクシーや乗合バスのドライバーによる抗議運動が各地で展開された。このような動きから、運輸省は3回に亘ってオンライン・タクシーに対する規制を行ってきたが、11月1日の2017年運輸省令第108号の施行後、今度はオンライン・タクシーのドライバーによる抗議デモが発生している。

2018年1月29日、インドネシア各地から集結した約1,000人のオンライン・タクシーのドライバーが運輸省前で新省令に抗議するデモを実施した。取得費用の高いSIM A Umumの取得、車検、規定違反者のアプリ遮断、台数上限、車両登録証に基づく運行地域制限、オンライン・タクシーであることを示すステッカーの貼付等に対して抗議したものである。デモ隊と協議したブディ・カルヤ・スマディ運輸相は、2月1日から予定していた省令の細則の適用を1カ月延期することに合意し、デモ隊が特に問題視している点について協議すると約束した<sup>118</sup>。

表 2-15 オンライン・タクシーに係るデモ等

運輸省令 (施行日)	デモ等発生時期	概要
2016年省令第32号 (2016年4月1日)	2016年3月 (省令前)	ジャカルタ市における約20,000人の従来のタクシードライバーによる大規模な反ライドシェア・デモ活動
2017年省令第26号 (2017年4月1日)	2017年6月 (省令直後)	オンライン・タクシーのドライバーが省令第26号は違憲だとして最高裁に提訴し、争った結果、26号の改正命令が出された
	2017年9,10月 (省令後)	アンコット(乗り合いバス)のドライバー等が、東ジャワ州マラン市やスラバヤ市でデモを実施し、オンライン配車タクシーを同州から排除するよう訴えた <sup>119</sup>
2017年省令第108号 (2017年11月1日)	2018年1月 (省令後)	インドネシア各地から集結した約1,000人のオンライン・タクシーのドライバーが運輸省前で新省令に抗議するデモを実施した

社会経済的効果推計の先行研究としては、2017年5月にAlphaBeta社がUber社協力の下で発表した研究成果が挙げられる<sup>120</sup>。同研究では、インドネシア国民が通勤手段を全て公共交通手段或いはライドシェアに置き換えた場合、移動時間、駐車場探索時間、渋滞に費やす時間の3点が削減或いは効率化されることで、2020年までに約138兆インドネシアルピア(約9,522億円)分のコスト削減効果が生じると試算している。また、環境面でも2020年までに1,590億トンの二酸化炭素排出を削減でき、交通渋滞による大気汚染も8%分改善されると試算している。

<sup>117</sup> Republikca, "Paguyuban Pengemudi Ancam Mogok Nasional." 2016.3.17.  
<http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/16/03/17/o4672p365-paguyuban-pengemudi-ancam-mogok-nasional>

<sup>118</sup> ジャカルタ新聞「配車タクシー規制延期 新規定を再協議へ 運輸省前で運転手デモ」2018.1.30.  
<http://www.jakartashimbun.com/free/detail/39946.html>

<sup>119</sup> ジャカルタ新聞「配車タクシー排除を バス運転手1000人がデモ スラバヤ市」2017.10.5.  
<http://www.jakartashimbun.com/free/detail/37748.html>

<sup>120</sup> Alphabet (2017) "Rethinking urban Mobility in Indonesia: the role of shared mobility service."  
[http://www.alphabeta.com/wp-content/uploads/2017/05/FA-UberReport-Indonesia\\_English.pdf](http://www.alphabeta.com/wp-content/uploads/2017/05/FA-UberReport-Indonesia_English.pdf)

## 第2項 貨物運搬シェア

インドネシア発のライドシェア企業である Go-Jek 社では、食料品をユーザーに運搬する「GoFood」や貨物類を運搬する「GoSend」といったサービスを提供している。また、Grab も「GrabFood」「GrabExpress」のサービス名で同様のサービスを行っている。

その他の貨物運搬の仲介事業者としては Ninja Xpress が存在する<sup>121</sup>。

---

<sup>121</sup> M.P.Al Hafiz, “Ninja Xpress Bidik Pasar e-Commerce Indonesia.” Marketers, 2016.9.6  
<http://marketeers.com/bidik-pasar-e-commerce-ninja-xpress-andalkan-kecanggihan-teknologi/>

## 第3節 中国

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

中国の都市部における公共交通の旅客数の割合が最も高いのはバスで、その次がタクシーである（表 2-16）。北京では 2008 年のオリンピック、上海では 2010 年の万博に合わせて地下鉄の整備が進められ、近年はその他の主要都市でも整備が進み、徐々にバスやタクシーからシェアがシフトしている状況である。

表 2-16 中国都市部の各公共交通の運輸客数の割合の推移

	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
バス	61.0%	60.1%	59.4%	58.7%
タクシー	31.7%	31.3%	30.9%	30.4%
地下鉄	7.1%	8.5%	9.6%	10.7%
フェリー	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%

※統計方法、母数、移動手段全体における公共交通の割合は不明。

出典 中国交通運輸省 交通運輸行業發展統計公報<sup>122</sup>（香港、澳門、台湾は除く）より作成

北京市交通当局へのヒアリングによると、2016 年時点の北京市における輸送分担率は、バス、地下鉄が各 15%、自家用車が 25%、徒歩が約 30%、自転車 10%、タクシーは 3%程度である<sup>123</sup>。

自動車の所有は増加しており、新規登録台数及び年間増加台数は 2016 年に過去最高となった。機動車（自動車や原動機付き自転車等）の所有台数は 2 億 9,000 万台に達し、うち自動車が 1 億 9,400 万台（2~9 人乗りの小型自動車は 1 億 6,000 万台）である。中国都市部において 100 世帯当たりの自家用車所有台数は平均 36 台で、成都、深圳、蘇州などの都市では平均 70 台を超えている。機動車のドライバー数は 3 億 6,000 万人、うち自動車のドライバーは約 3 億 1,000 万人である<sup>124</sup>。

中国の主要都市における交通渋滞は深刻で、世界 48 カ国 390 都市の渋滞を示す TomTom トラフィックインデックス(2016)によると、北京はワースト 10 位、上海は 22 位である（第 2 節インドネシア 表 2-8）。北京市では、自動車の新規購入の制限や曜日ごとの走行制限によって、自動車利用の抑制に取り組んでいる<sup>125</sup>。

#### (2) 既存業界の動向・規制

##### タクシー

2015 年の中国都市部のタクシー台数は約 140 万台であり、毎年増加している（図 2-2）。

<sup>122</sup> 中国交通運輸省 交通運輸行業發展統計公報 2015 年、図 12

[http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201605/t20160506\\_2024006.html](http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201605/t20160506_2024006.html)

同 2014 年、図 12 [http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201504/t20150430\\_1810598.html](http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201504/t20150430_1810598.html)

同 2013 年、図 7 [http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201405/t20140513\\_1618277.html](http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201405/t20140513_1618277.html)

同 2012 年、図 17 <http://www.chinahighway.com/news/2013/743036.php>

<sup>123</sup> 北京市交通当局ヒアリングより

<sup>124</sup> 人民網日本語版「中国、保有自動車台数が急増中 16 年には 100 世帯当たり平均 36 台」2017.1.12 日

<http://j.people.com.cn/n3/2017/0112/c94475-9166079.html>

<sup>125</sup> 交通運輸部公路科学研究院ヒアリング、北京市交通当局ヒアリングより

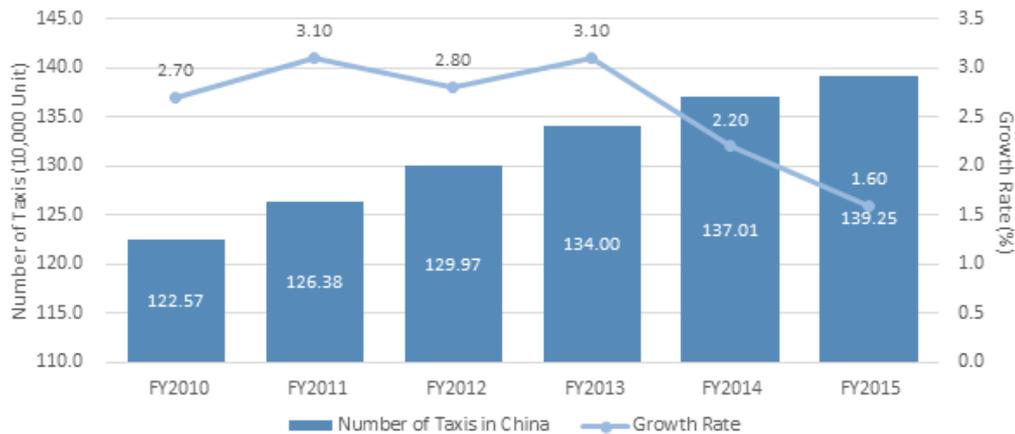


図 2-2 中国のタクシー台数

出典 Karen Jiang, Shanghai Analyst Team, Speeda, 2016.8.4<sup>126</sup>

中国全土をカバーするような事業者はなく、地場企業が各地で事業を展開している。タクシーは直轄市や市などの地方政府が規制するため、台数規制や車両の所有に関する規制にも地域差がある。また、タクシー運賃についても地域差があり、例えば成都のタクシーは初乗り 2 キロまで 8 元(約 135 円)、その後 1.9 元(約 32 円)/km<sup>127</sup>であるが、北京のタクシーは初乗り 3 キロまで 10 元(約 169 円)、その後 2.3 元(約 39 円)/km<sup>128</sup>である。

営業の仕組みは、地方政府がタクシー事業者にライセンスを発行し、ドライバーは会社からライセンスや車両を借り受け、その費用を納めながら営業するのが一般的である<sup>129</sup>。また、タクシーの業界団体である中国道路運輸協会へのヒアリングによると、タクシードライバーの就業上の地位は、大都市では従業員、小都市では個人事業主の場合が多いとのことである。

### タクシー規制

中国では、中央政府の運輸当局が規制法を所管してフレームワークを定め、地方政府が具体的な規定を定めていく。タクシーは「巡游出租汽车经营服务管理规定（タクシー経営サービス管理規定）」<sup>130</sup>、ドライバーは「出租汽车驾驶员从业资格管理规定（タクシードライバー資格管理規定）」<sup>131</sup>で規定されている。サービス提供に当たっては、事業者、ドライバー、車両の 3 つの営業許可が必要である。なお、中国には日本の第二種運転免許に相応する職業運転免許制度がなく、タクシードライバーは普通自動車運転免許とドライバーの営業許可が必要とされている。

<sup>126</sup> Karen Jiang, “Shanghai Analyst Team, Uber and Didi Chuxing Merger Threatens Traditional Taxis.”, Speeda, 2016.8.4 <https://asia.ub-speeda.com/en/uber-and-didi-chuxing-merger-threatens-traditional-taxis/>

<sup>127</sup> 成都市交通運輸委員会出租汽车管理处サイト <http://www.edtaxi.cn/zujia.html>

<sup>128</sup> 北京市人民政府サイト <http://www.beijing.gov.cn/bmfwjtcx/sngj/czc/t1491998.htm>

<sup>129</sup> M. Elstrom (2012) “China's contentious cab drivers: a window on worker activism and policy change.” [http://www.ilpc.org.uk/Portals/56/ilpc2012-paperupload/ILPC2012paper-Manfred%20Elstrom%20-%20Contentious%20Cab%20Drivers\\_20120313\\_042153.pdf](http://www.ilpc.org.uk/Portals/56/ilpc2012-paperupload/ILPC2012paper-Manfred%20Elstrom%20-%20Contentious%20Cab%20Drivers_20120313_042153.pdf)

<sup>130</sup> 巡游出租汽车经营服务管理规定 2016.9 [http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zcfgs/201609/t20160909\\_2085260.html](http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zcfgs/201609/t20160909_2085260.html)

<sup>131</sup> 出租汽车驾驶员从业资格管理规定 改正 2016.8 [http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zcfgs/201609/t20160909\\_2085223.html](http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zcfgs/201609/t20160909_2085223.html)

また、タクシードライバーを地元住民に限定する戸籍制限を設けている都市もある。例えば北京市では、人口流入の抑制及び交通量の削減を目指し、ドライバーを市の戸籍保有者、車両を市のナンバープレート保有車に限定している<sup>132</sup>。

相乗りタクシーについて、上記の巡游出租汽车经营服务管理规定第 23 条 10 項には「乗客の合意なしに他の乗客を乗せてはならない」と定められており、乗客が合意すればタクシーの相乗りサービスの利用は可能となる。

### ハイヤー・その他の規制

中国では自動車による旅客輸送サービスは、一般に「出租汽车」（タクシー）と総称され、ハイヤーは明確に区別されていない。スマートフォンのアプリを用いて車を呼び出すサービスは 2012 年に登場して急速に普及した。2016 年 7 月に网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（オンライン予約タクシー経営サービス管理暫定方法）が公布され、オンライン予約タクシー（网络预约出租汽车）として従来のタクシー（巡游出租汽车）と区別して法的に位置づけられた。

なお、日本ではドライバー付のレンタカーは違法とされているが、中国では規制されておらず、多くのレンタカー会社がドライバー付で車両を提供している。例えば中国最大手の神州租車有限公司は、アプリを用いて予約可能なドライバー付レンタカーサービスを提供している。

### (3) 仲介ビジネスの動向・規制

#### 営利型ライドシェア

「中国シェアリング経済発展報告 2017」によると、運輸分野のシェアリングサービスの中国市場の規模は、2016 年度の売上高 2,038 億元（約 3 兆 4,421 万円、カーシェアリングも含む）であり、前年比 104%増加した<sup>133</sup>。

中国の都市部では、スマートフォンのアプリを用いて車を手配するサービスが普及しており、2016 年の网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法<sup>134</sup>の公布によりオンライン予約タクシーとして位置づけられることとなった。交通運輸部公路科学研究院へのヒアリングによると、网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法公布以来 1 年間の営業許可の取得状況は、プラットフォーム事業者<sup>135</sup>32 社、ドライバー15 万人、車両 8 万台である。

滴滴出行は、アプリを通じたタクシーの予約サービスとして 2012 年に始まった。中国 IT 大手の騰訊（テンセント）や阿里巴巴集団（アリババ）から投資を受けて事業を拡大し、現在、国内 400 以上の都市で約 3 億人のユーザーが利用している。提供するサービスは、安価なオンライン予約タクシー（快車）、やや高価なオンライン予約タクシー（専車）、高級車によるリムジンサービス（豪華車）、カープール（拼車、順風車）、運転代行、バス等である。同社へのヒアリングによると、創業以来 5 年間で登録したドライバーは約 3,900 万人にのぼる。

<sup>132</sup>北京市交通委員会ヒアリングより

<sup>133</sup> 「中国シェアリング経済発展報告 2017」2016, 中国国家情報中心シェアリング経済研究センター、中国インターネット協会シェアリング経済運営委員会発表。人民網による引用。<http://finance.people.com.cn/n1/2017/0327/c1004-29170495.html>

<sup>134</sup> 网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法 2016.7. <http://www.chinanews.com/gn/2016/07-28/7954840.shtml>

<sup>135</sup> 网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法では仲介事業者を「网约车平台公司（プラットフォーム事業者）」と規定（第 5 条）

表 2-17 滴滴出行の年表

年度	イベント
2012	北京小桔科技有限公司(Beijing Xiaoju Keji Co., Ltd)創業。オンライン予約サービス「滴滴打車」提供開始
2013	騰訊(テンセント)、阿里巴巴集団の戦略投資を受ける
2014	・ライバル「快的打車(Kuaidi)」との競争が激化 ・Didi プライベート・ハイヤーサービス開始
2015	・企業向けのハイヤーソリューション開始 ・ライバル「快的打車(Kuaidi)」と合併。「滴滴出行」となる ・米 Lyft、インド Ola と投資、技術面で提携
2016	・2015 年までに 14.3 億オンラインオーダー達成、Taobao に次いで世界第二位のオンライン取引プラットフォームとなる ・8 月、Uber China を買収

出典 滴滴出行サイト<sup>136</sup> より作成

中国のタクシー運賃と滴滴出行の運賃を比較する。例えば上海では、従来のタクシーは初乗り 3km14 元 (約 236 円)、その後 1km あたり 2.5 元 (約 42 円) であるが、滴滴出行の快車のサービスでは初乗り運賃の設定はなく、1km あたり 2.4 元 (約 41 円) である<sup>137</sup>。

Uber 社は 2014 年 7 月に北京で営業を開始したが、中国市場では既に滴滴打車や快的打車のサービスが普及していた。2015 年 2 月に滴滴打車と快的打車が合併して滴滴出行となり、2016 年 8 月には Uber China が滴滴出行に買収された。これにより滴滴出行のシェアは中国のオンライン予約タクシー市場の 99%に達したという情報もある<sup>138</sup>。

2016 年 7 月に公布された网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法によりサービスは規制されることとなったが、滴滴出行へのヒアリングによると、2016 年には乗車 1 日 2,000 万回であったものが 2017 年には 2,500 万回に伸びており、事業は成長しているとのことであった。

清華大学社会科学学院の戎珂副教授はヒアリングにおいて、オンライン予約タクシーの普及した要因として、中国では自家用車の所有率が低いこと、移動手段が限られ不便であったこと、従来のタクシーが捕まえにくいこと、そのため新たなサービスへのニーズがあったことを挙げている。さらに、ICT インフラの整備が進み、モバイル決済が普及したことが、オンライン予約タクシーの普及を後押ししたと考えているとのことである。

<sup>136</sup> 滴滴出行サイト <http://www.xiaojukeji.com/website/about.html>

<sup>137</sup> Karen Jiang, 2016.8.4. 前掲

滴滴の価格は車両が不足していると高騰する事がある。また記載の料金の他、Law Speed/Waiting Fees、Distance fee が設定されている。

<sup>138</sup> 滴滴出行サイト <http://www.xiaojukeji.com/website/about.html>

## 営利型ライドシェア規制

中国では、2016年7月にネットワーク予約出租汽车经营管理暂行办法（オンライン予約タクシー経営サービス管理暫定方法）が公布された。サービス提供に当たっては、プラットフォーム事業者、ドライバー、車両それぞれに営業許可が必要としている。交通運輸部公路科学研究院へのヒアリングによると中国政府は、従来のタクシーサービスと新たなオンライン予約タクシーサービスを分けて管理（分類分層管理）し、双方の発展を促したいと考えているとのことである。

交通運輸部公路科学研究院によると、2014年後半から急速にアプリによる予約サービスが発展した。乗客にとってはタクシーより車を捕まえやすい、企業にとってはITを介してドライバーの管理が効率よく行える、というメリットがあった。新たなサービスの登場が従来のタクシーのサービス改善を促すだろうという期待があった。

一方で新たなサービスは責任の主体、ドライバーの犯罪歴の確認、車両の登録情報と実態の整合性、個人情報の取扱等の面で課題があった。2015年1月、交通運輸部にオンライン予約タクシー改革ワーキンググループが設置され、諸外国の調査、関係者（中央政府、地方政府、利用者、専門家、プラットフォーム事業者）との意見交換、パブリックコメント等を通じて検討を行い、2016年7月にネットワーク予約出租汽车经营管理暂行办法公布に至った。

タクシー及びオンライン予約タクシーに関する規制法を示す（表 2-18）。

表 2-18 中央政府レベルにおける規制法令

法令名	巡游出租汽车经营服务管理规定	网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法	中国道路交通安全法
公布・施行日	改定施行:2016年9月	公布:2016年7月 施行:同年11月	公布:2003年10月28日 (2007年、2011年に二回改定)
所管	交通運輸部	交通運輸部、工業情報化部、公安部、商務部、工商総局、品質検査総局、国家ネットワーク情報弁公室	全国人民代表大会常務委員会
内容	タクシー事業に関する総則、経営許可、運営サービス、運営保障、監督管理、法的責任を定める	オンライン予約タクシーサービスに関する総則、プラットフォーム事業者、車両、ドライバー、経営、監督検査、法的責任を定める	総則、車両とドライバー、道路通行条件、道路通行規定、交通事故処理、法執行の監督、法的責任を定める。 第17条に自動車第三者責任強制保険制度の施行を明記

オンライン予約タクシーと従来のタクシーとの違いは、まず前者はオンラインでの予約に限定され、後者は流し・タクシー乗り場利用・電話やアプリによる予約が可能である。また前者は市場価格であるが、後者は公定運賃である。オンライン予約タクシーは、地方政府のモニタリング・プラットフォームに接続して予約・乗車データを提供する義務がある。

オンライン予約タクシーは従来のタクシーと同様に、中央政府が方針を決定し、地方政府が管理する方法がとられている。プラットフォーム事業者、車両、ドライバーには交通当局の営業許可がそれぞれ必要である。ドライバーは普通自動車運転免許の保有<sup>139</sup>、3年以上の運転歴が必要で、交通事故歴や犯罪歴がないこと、そのほか地方政府が別途定める条件を満たすこととされている。

タクシーとオンライン予約タクシーの要件を次項に示す。また、オンライン予約タクシーの中央政府の規制を受けて制定された北京市の規制についてあわせて示す（表2-19）。北京市ではドライバーは市の戸籍保有者、車両は市のナンバープレート保有車に限定されている。都市への人口流入の抑制及び交通量の削減を目指したもので、タクシーの場合も同様に規制されている<sup>140</sup>。

北京のほか上海でもドライバーは市の戸籍保有者とする規制が敷かれている。滴滴出行の上海の登録ドライバー41万人のうち、上海に戸籍を持つのは1万人に満たないとされている<sup>141</sup>。

---

<sup>139</sup> 中国にはタクシーやオンライン予約タクシーの運転に適用される職業運転免許の制度はない

<sup>140</sup> 北京市交通委員会ヒアリングより

<sup>141</sup> Cao li, “China’s New Ride-Hailing Rules Focus on Where Drivers Call Home.” NY Times, 2016.12.21  
<https://www.nytimes.com/2016/12/21/business/china-didi-driver-rules-uber.html>

表 2-19 タクシー、オンライン予約タクシーの要件

項目	タクシー (中央政府)	オンライン予約タクシー		
		中央政府	北京市	
サービス全般	監督機関	交通運輸部が指導、直轄市・市級・県級の運輸当局あるいは当局の定める主管部門(以降、地方政府)が具体的に管理(①6条)	同左(②4条)	北京市交通委員会の管理、交通取締り部隊(市交通執法总队)による法の執行(③4条)
	台数規制	地方政府が定める(①12条)	地方政府が定める(②4条)	北京市交通委員会が定める(③5条)現状、規制なし
	運賃規制	地方政府が定める(①31条)	市場価格(②3条)	プラットフォーム事業者が定める(③6条)
	流し	※中国語の「巡遊」が流しを意味する	非巡遊、オンライン予約に限定(②2条)	同左(③2条)
	保険	自動車第三者責任強制保険制度(④17条)	同左(④17条)	乗客、乗客の所有物への保険担保(③20条) 営業用車両の保険と100万元以上を担保する乗客傷害保険、ドライバー傷害保険において事業者免責の禁止(③21条)
法人	当局の許可	要(①8条)	要(②5条)	要(③7条)
	当局への報告義務	言及なし	車両関連情報の提供(②18条) 苦情、サービス記録の提供(②19条)	データベースの提出、当局の監視プラットフォームへ接続(③10条) 運営データの当局へのリアルタイム転送(③21条)
	その他、運行の安全に係る義務	車両の定期的な維持管理(①35条)、ドライバー研修(①21条)、苦情受付(①29条)	キャリアとしての責任、安全性、乗客の権利と利益を保護責任(②16条)車両の安全性・保険(②17条)、ドライバー研修(②18条)、苦情(①19条)	キャリアとしての責任を負う(③20条)車両維持管理、ドライバー研修、運営管理、苦情処理(③21条)
ドライバー	当局の許可	要(①9条)	要(②14条)	要(③)
	年齢	言及なし	言及なし	定年未満(③8条)
	運転免許	普通自動車運転免許(⑤10条)	同左(②14条)	同左(③8条)
	運転歴	3年以上(⑤10条)	3年以上(②14条)	同左(③8条)
	犯罪歴確認	要(⑤10条)	要(②14条)	同左(③8条)
	試験	要(⑤3条) 学科試験	要(②15条) 学科試験	同左(③8条) 学科試験
	その他	—	地方政府が定める(②14条)	北京市の戸籍(③8条)
車両	当局の許可	要(①15条)	要(②12条)	要(③9条)
	車検	事業者が車両の維持管理義務あり(①35条)	車両の法的資格の確認義務(②17条)	要(③13、15条)
	その他の要件	走行60万kmあるいは8年を経過した営業用車両は強制廃棄④ 車体の色、ロゴ、ランプ等のほか、メーター、GPS、ドライブレコーダ、警報装置を備えること(①15条、22条)	7席以下の乗用車、安全基準に沿った技術性能、ドライブレコーダ、GPS、緊急警報装置を備えること(②12条)	市のナンバープレート、交通事故・違反歴がないこと、ドライブレコーダの設置、固定式GPS及び緊急警報装置(③9条)

出典 ①巡游出租汽车经营服务管理规定 ②网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法 ③北京市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则 ④道路交通安全法 ⑤出租汽车驾驶员从业资格管理规定

定年：男性60歳、女性50歳、女性幹部55歳。労働政策研究・研修機構「データブック国際労働比較2016」

交通運輸部公路科学研究院では、ネットワーク予約出租汽车经营服务管理暂行办法公布後1年が経過した2017年から地方政府の実施規則の策定の推進、オンライン予約タクシープラットフォームと接続する政府の総合監視プラットフォームの構築、オンライン予約タクシーの運賃の検討等に取り組むとしている。また、初めて実施したオンライン予約タクシードライバーの試験の合格率が低かったため、合格率を上げるための検討も行っていくとのことである。

さらに、国家発展和改革委員会総合運輸研究所では、交通運輸部からの依頼を受け、一年経過した時点でのネットワーク予約出租汽车经营服务管理暂行办法に対する政策評価を実施中である。まず338都市から情報を収集し、さらに地理的分布および規制の緩い厳しいといった違いを踏まえて6都市（成都、蘭州、鄭州、北京、深圳、厦門）を対象に重点的な調査を行い、関係者へのヒアリング、アンケート調査、実際の乗車体験を通じて検討をした。結果、オンライン予約タクシーの制度は成功しつつあると評価されている。利用者ヒアリングで高評価を受けているとのことであった。

### 非営利型ライドシェア

中国では、非営利型ライドシェアは私人小客車合乗、拼車、順風車等と呼ばれており、オンライン予約タクシーのプラットフォーム事業者が非営利型ライドシェアのサービスも展開している。

Uber Chinaは「People's Uber」を2014年8月に北京で試験的に開始し、10月に主要都市に展開していた。ドライバーはガソリン代および通行料金等の費用をカバーする程度の運送の対価を受け取る内容であった<sup>142</sup>。

また、滴滴出行も2015年6月から通勤者が実費を負担しあうサービス「滴滴順風車 (Didi Carpool)」を開始している。ドライバーは初乗り3キロまで5～10元（タクシー運賃の約半分）、1キロごとに1元を受け取る仕組みとなっている<sup>143</sup>。

その他にも多数の事業者が存在する（表2-20）。

表 2-20 中国の非営利型ライドシェアのサービス(滴滴以外)

サービス名	創業	内容
嘀嗒拼车 (DiDa PinChe)	2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に通勤時の非営利型ライドシェアを提供するアプリで、1対1のサービス、1対多のサービス、都市区域をまたがるサービス、荷物運搬シェアも提供</li> <li>ドライバー1,000万人、ユーザー6,000万人が登録</li> <li>ドライバーは収入を銀行口座のほか支付宝(アリババの決済ツール)から出金できるのが特徴</li> </ul>
天天用车 (TienTien Yong Che)	2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>北京天和亿科技有限公司が提供するアプリで非営利型ライドシェア、車のメンテナンス代行(「车管家」(車の執事))も提供</li> <li>ユーザー700万人以上</li> </ul>
51用车 (51 yongche)	2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>北京帅莱世纪科技有限公司が提供する主に通勤時の非営利型ライドシェアをターゲットとするアプリ</li> </ul>

出典 各社サイト<sup>144</sup>より作成

<sup>142</sup> Technode, “Uber’s non-profit ridesharing service to be available in all Uber cities in China.” 2014.10.21. <http://technode.com/2014/10/21/ubers-non-profit-ridesharing-service-to-be-available-in-all-uber-cities-in-china/>

<sup>143</sup> J. Griffiths and Wu Nan, “Market leader Didi Kuaidi launches carpooling service to take on ‘the People’s Uber.’” South China Morning Post 2015.6.1. <http://www.scmp.com/tech/apps-gaming/article/1814547/market-leader-didi-kuaidi-launches-carpooling-service-take-peoples>

<sup>144</sup> 嘀嗒拼车サイト <http://www.didapinche.com/> 天天用车サイト <http://www.ttyongche.com/> 51用车サイト <http://www.51yiche.com/>

## 非営利型ライドシェア規制

中国においては、非営利型ライドシェアは地方政府が運用の詳細な規則を定めることとされている（ネットワーク予約出租汽车经营服务管理暂行办法附則 38 条）。北京市では、交通渋滞を緩和するために通勤時に同一の方向に行く人の車に同乗することを推進する方針であり<sup>145</sup>、法的な拘束力はないものの、ガイドラインを公表している（表 2-21）。

表 2-21 北京市の非営利型ライドシェアのガイドライン

項目	内容
サービス	<ul style="list-style-type: none"><li>• 運送の対価は無料、あるいは旅程にかかる燃油・ガス・電気、高速道路利用料金の分担のみ</li><li>• 1 車両 1 日 2 回まで</li><li>• ドライバー、同乗者の双方が本人の情報を提供し、確認する</li><li>• ドライバーが事前に旅程情報を提示し、同乗者はルート、コスト分担、責任分担、保険について事前に合意する</li></ul>
ドライバー	<ul style="list-style-type: none"><li>• ドライバーは 1 年以上の運転歴があり、良好な健康状態であること</li></ul>
車両	<ul style="list-style-type: none"><li>• 車両はドライバーの所有する 7 席以下の乗用車、北京市のナンバープレートを保有し、車検に合格</li></ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>• 本名での登録、登録要件の確認、コストの計算、1 日 2 回のサービス上限、規定違反者の資格削除、個人情報保護、等を遵守する</li></ul>

出典 北京市私人小客车合乘出行指导意见<sup>146</sup>より作成

### (4) 仲介ビジネスの問題・効果

#### ライドシェアに係る問題

アプリによる予約サービスは、当初、事故時の責任の主体やドライバーの犯罪歴の確認が曖昧である、車両の登録情報と実態が整合していない、個人情報の管理が曖昧であるといった課題が認識されていた。そこで交通運輸部のワーキンググループにおける検討を経て、2016 年 7 月にネットワーク予約出租汽车经营服务管理暂行办法の公布に至っている。

しかし、ヒアリングではサービスが先行し、当局の管理が追いついていない状況も伺われる。北京市交通委員会によると、無許可で営業しているドライバーも多く、市が設定する基準を満たしていない車両は取り締まる方針であるが、駅周辺等での人的監視によるため、限界があるとのことである。

<sup>145</sup> 北京市交通委員会ヒアリングより

<sup>146</sup> 北京市私人小客车合乘出行指导意见. [http://jtw.beijing.gov.cn/xxgk/tzgg/201612/t20161221\\_165351.html](http://jtw.beijing.gov.cn/xxgk/tzgg/201612/t20161221_165351.html)

## 仲介ビジネスの影響

上海のタクシー市場の7割以上を占める3社の収入をライドシェア登場前後でみると、収入が悪化した企業もあれば、変化のない企業もある（図2-3）。

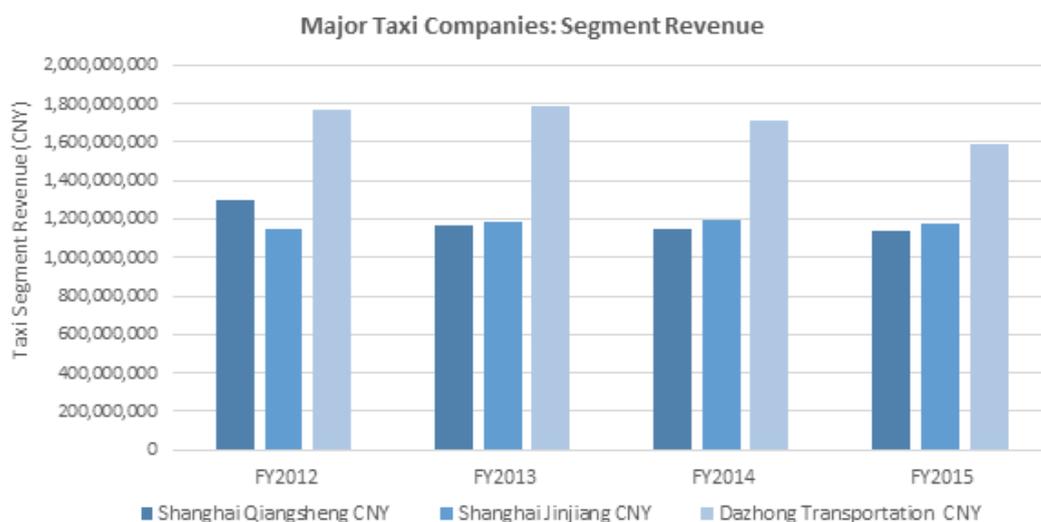


図 2-3 タクシー事業者の収益

出典 Karen Jiang, Shanghai Analyst Team, Speeda, 2016.8.4

アプリによる予約サービスの登場以来、各地でタクシードライバーによる抗議行動が起り、中国の労働争議をモニタリングする China Labour Bulletin は、2015年第2四半期に発生した約70の交通に関するストライキのうち約30%がライドシェア関連と発表している<sup>147</sup>。2016年1月には、少なくとも13の都市でタクシードライバーによるストライキが発生し、南京では13,000人規模のデモが起こった。オンライン予約タクシーとの公平な競争や、タクシー会社に支払う費用の値下げを求める内容だったと伝えられている<sup>148</sup>。

中国道路運輸協会によると、一般ドライバーによる自家用車を使ったサービスが現れた当時はタクシーの売上が減少して業界は混乱したが、ネットワーク予約出租汽车经营服务管理暂行办法が公布され、規制されたことで混乱は収まっている。新たなサービスには利用者がフィードバックすることでサービスが改善されるという優れた面もあり、今後はタクシー大手事業者が資金を出してアプリを作り、全国的な展開を検討中とのことである。

<sup>147</sup> China Labour Bulletin, “Tensions rise as China’s taxi drivers and factory workers strike in record numbers.” 2015.7.3. <http://www.clb.org.hk/en/content/tensions-rise-china%C3%A2%E2%82%AC%E2%84%A2s-taxi-drivers-and-factory-workers-strike-record-numbers>

<sup>148</sup> China Labour Bulletin, “Thousands of taxi drivers in several major cities strike over fees, unfair competition.” 2016.1.13. <http://www.clb.org.hk/en/content/thousands-taxi-drivers-several-major-cities-strike-over-fees-unfair-competition>

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 仲介ビジネスの動向

2013年6月に香港に創業したGoGoVanは、現在中国、韓国、東南アジア、オーストラリアにオンデマンド物流サービスを展開している。2013年12月に香港でEasyVanとして創業したLalamove<sup>149</sup>は、現在中国50都市とアジアの主要都市に当日配達サービスを展開している。2社のビジネスモデルはほとんど同じで、スマートフォンのアプリから日時、目的地、車種（二輪車、車、トラック等）、荷物の重さなどを入力し、荷物の集荷を依頼する。配達ルートを指定したり、配達中の車の位置を確認したりもできる。顧客・ドライバーともに法人・個人を問わない。

中国では二輪車を用いたフードデリバリーに大きなニーズがある。都市居住者の半数は少なくとも週に1回、1割はほぼ毎日アプリで食事の出前を依頼しているといわれ、美团外卖（Meituan Waimai）、Ele.me、百度外卖（Baidu Waimai）などの仲介事業者が存在する。

美团外卖（Meituan Waimai）は北京を拠点とし、騰訊（テンセント）が出資している。Ele.meは上海を拠点とし、阿里巴巴集団が出資している。市場シェアはそれぞれ37.2%、37%と推計されている<sup>150</sup>。

### (2) 仲介ビジネスの問題・効果

急成長するフードデリバリーサービスは、2016年には全国で1千万人以上が配送員として登録していたとされ、出稼ぎ者を中心に大量の雇用を生み出した。しかし、遅配や苦情があれば給料から罰金を引かれるため、遅配を避けたい配送員が猛スピードで運転し、交通事故が頻発している<sup>151</sup>。

---

<sup>149</sup> Lalamove社サイト <https://www.lalamove.com>

<sup>150</sup> Nikkei Asian Review, “On-demand delivery becomes a crucial battleground in China's internet wars.” 2017.6.27. <https://asia.nikkei.com/Features/FT-Confidential-Research/On-demand-delivery-becomes-a-crucial-battleground-in-China-s-internet-wars>

<sup>151</sup> 朝日新聞「「ネット出前」中国爆走 遅配は罰金、配送員の事故多発」2017.10.25. <https://www.asahi.com/articles/ASKBM4SR2KBMUHBI014.html>

## 第4節 台湾

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

台湾における公共交通の利用率は1999年の16.3%から2016年には18.1%となり、全国的に微増傾向である<sup>152</sup>。台北市周辺ではバス整備がほぼ飽和状態となり、これに変わる手段として捷運（MRT：Mass Rapid Transit）と呼ばれる地下鉄・交通システムが1996年に開業し、旅客輸送を担っている。高雄市周辺でも同様にMRTの整備が進められているが、その他の都市ではバス、鉄道の整備が充分に進んでおらず、市民は自家用車や二輪車に頼らざるを得ないのが現状である<sup>153</sup>。

以下に全国と台北市における平日の移動手段のデータを示す（表2-22）。全国的に見ると二輪車及び自家用車の利用割合が多いが、台北市における公共交通の利用は6割を超えており、MRT及びバスの利用が多い。

表 2-22 台湾における移動手段の利用割合（平日）

カテゴリ	交通手段	全国 (%)	台北市 (%)
公共交通		24.7	62.7
	MRT（捷運）	11.3	45.8
	市内路線バス （無料バス含む）	14.9	36.5
	鉄道	2.1	0.7
	タクシー	1.7	4.8
	その他	2.5	1.3
非電動		13.4	13.5
	徒歩	6.6	8.2
	自転車	7.7	6.2
自家用		74.4	44.3
	二輪車	55.1	30.2
	自家用車	31.0	19.9
	その他	2.0	0.8

データは2016年、15歳以上、複数選択のため合計値は100とならない。

出典:交通部統計處「民衆日常使用運具状況調査運具次數市占率統計表」附表5 2017年6月<sup>154</sup>より作成

2017年の二輪車の登録台数は13,755,582台、自動車の登録台数は7,948,783台である。自動車の保有率は100人あたり33.7台、二輪車・自動車を合わせると100人あたり92.1台である<sup>155</sup>。

自動車運転免許証の保有者は、2016年時点で普通自動車運転免許（普通小客車）が12,305,577人、職業運転免許（職業小客車）は147,401人である<sup>156</sup>。

台北の交通渋滞は、世界48カ国390都市の渋滞を示すTomTomトラフィックインデックス(2016)によると、ワースト24位にランクされている(第2節インドネシア 表2-8)。

<sup>152</sup> 交通部統計處「民衆日常使用運具状況調査」(2017) 摘要分析 表1

<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=54&parentpath=0,6>

<sup>153</sup> 国土交通省「台湾の運輸事情」2012

<sup>154</sup> 交通部サイト <http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=54&parentpath=0,6>

<sup>155</sup> 交通部統計處、機動車輛登記數

<https://www.motc.gov.tw/uploaddownloaddoc?file=envirom/201804101502001.pdf&filedisplay=%E6%A9%9F%E5%8B%95%E8%BB%8A%E8%BC%9B%E7%99%BB%E8%A8%98%E6%95%B8.pdf&flag=doc>

<sup>156</sup> DATA.GOV.TW. 汽車駕照性別統計 <http://data.gov.tw/node/33689>

## (2) 既存業界の動向・規制

### タクシー

台湾では、タクシー車体は黄色と定められており、「小黄」と呼ばれている。

「計程車營運情況調查報告」(2016年10月)によると、2015年末時点で、台湾のタクシーは全国で86,979台存在し、うち台北市が28,857台、台北市の衛星都市の新北市が22,555台と、全国の6割弱を占めている。ドライバーの内訳は男性97.1%、女性2.9%、平均年齢は52.7歳と2年前の調査(54.3歳)と比べて若干、若くなっている<sup>157</sup>。タクシー事業者は30,108社、従事者数は97,233人、総収入は492億元(約1,815億円)、総収入から総支出を引いた額は50億元(約184億円)である<sup>158</sup>。前年より総収入は増加したが、総収入から総支出を引いた額は1億元(約3.7億円)減少している。

経営形態は、法人54.2%、個人31.2%、組合14.7%である(車両台数ベース)<sup>159</sup>。タクシー大手の台湾大車隊へのヒアリングによると、台湾のタクシー業界はドライバーが従業員の場合はほとんどなく、ドライバーが会社から車両を借りて毎月レンタル料を支払いながら営業するのが6割、自分で営業車を保有して会社に参加するのが4割程度とのことである。

なお、Uberの登場により、交通当局はアプリを通じて乗客から呼び出しを受けるタクシーサービスを「多元化タクシー(多元化計程車)」として新設し、2017年3月に第一弾の多元化タクシーが市場に投入された<sup>160</sup>。運賃は公定運賃を下限とすると定められている。

アプリによるタクシー配車サービスを展開しているタクシー会社が幾つかあり、仲介専門の事業者も存在する。タクシーサービスの仲介には、タクシー業(客運業)とは異なるタクシーサービス業(客運服務業)の営業許可が必要である。なお、Uberは現在でも営業許可は取得していない。台湾におけるタクシー仲介事業の運営のしくみを次に示す(図2-4)。

<sup>157</sup> 交通部統計處「計程車營運情況調查報告」(2016.10)表1、表2

<http://www.motc.gov.tw/uploaddowndoc?file=survey/201703091017020.pdf&filedisplay=104%E8%A8%88%E7%A8%8B%E8%BB%8A%E7%87%9F%E9%81%8B%E7%8B%80%E6%B3%81%E8%AA%BF%E6%9F%A5%E5%A0%B1%E5%91%8A.pdf&flag=doc>

<sup>158</sup> 「104年運輸及倉儲業產值調查報告」表1、表3

<https://www.google.com.tw/url?sa=t&ret=j&q=&esrc=s&source=web&cd=8&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwidh8nv68LVAhVIL8AKHXBCGwQFgheMAc&url=http%3A%2F%2Fwww.motc.gov.tw%2Fuploaddowndoc%3Ffile%3Dsurvey%2F201610311450551.pdf%26filedisplay%3D%25E4%25B8%258A%25E7%25B6%25B2%25E6%258F%2590%25E8%25A6%2581.pdf%26flag%3Ddoc&usg=AFQjCNEdc24y8vZJS2eKHSmgRRcWSaOzlw>

<sup>159</sup> 交通部統計處「計程車營運情況調查報告」表4 前掲

<sup>160</sup> 陳紘甄「合法台版 Uber 台北多元化計程車上路」自由時報 2017.3.21  
<http://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2011620>

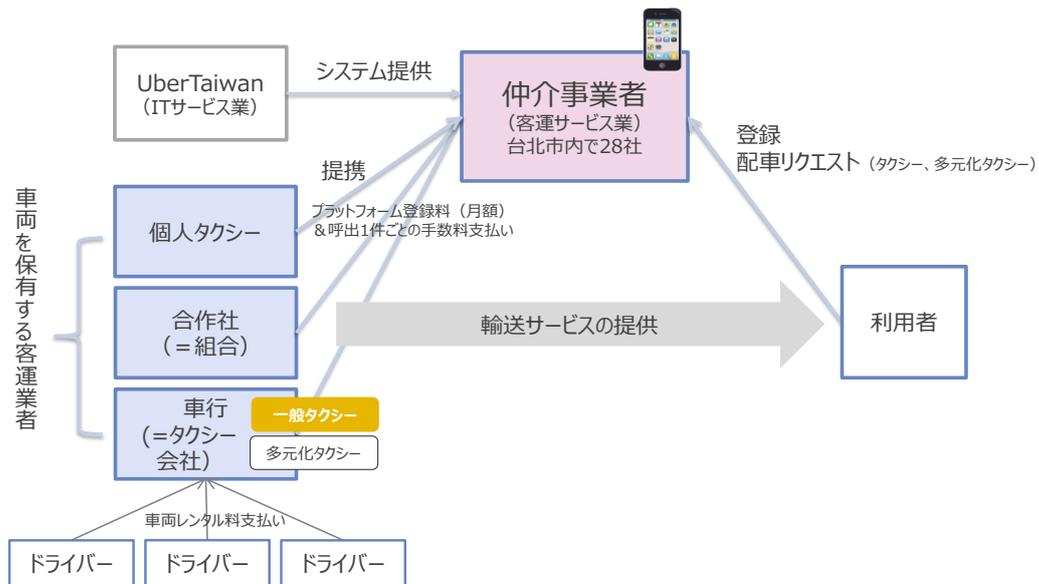


図 2-4 タクシー仲介業の運営概念図

出典 台北市交通当局、台湾大車隊へのヒアリングに基づき作成

タクシー仲介事業を専門に行う事業者の例として、2017年1月に設立したベンチャー企業である「舂斗運聯網科技股份有限公司」が「TaxiGo」というプラットフォームを提供している<sup>161</sup>。乗客は Facebook でサービスをリクエスト、または LINE から @TaxiGo という ID を友だち追加することで利用する仕組みである。同社へのヒアリングによると、現在、利用者は約 19,000 人、登録ドライバーは約 4,000 人（タクシー事業者 18 社と提携）、乗車回数は 1 日約 3,000 回である。台湾ではアプリを利用するドライバーはまだ少なく、ドライバーにとってクレジットカード用端末設置等の費用負担の少ないアプリを提供する余地があると考えたのが参入の動機とのことである。

台北市のタクシー運賃は、次の通りである（表 2-23）。

表 2-23 台北市のタクシー運賃

運賃タイプ	運賃
初乗り 1.25 キロ	70 元 (約 258 円)
200 メートル/待機時間 80 秒ごと	5 元 (約 18 円)

出典 台北市政府交通局サイト<sup>162</sup>より作成

<sup>161</sup> TaxiGo 叫車 GO [https://www.facebook.com/pg/taxigo.tw/posts/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/taxigo.tw/posts/?ref=page_internal)

<sup>162</sup> 台北市政府交通局サイト Taxi, <http://english.dot.gov.taipei/ct.asp?xItem=53996843&ctNode=65636&mp=117002>

台湾の旅客輸送サービスは、交通部公路総局が監督する。基本法は公路法<sup>163</sup>であり、その他にタクシー業を規制する汽車運輸業管理規則<sup>164</sup>、タクシー仲介業を規制する計程車客運服務業申請核准經營辦法<sup>165</sup>がある。

タクシー業及びタクシー仲介業の営業許可は、直轄市<sup>166</sup>は市の運輸担当局、それ以外の場合は中央の主管機関に申請することとされている。タクシー仲介業ではタクシーナンバープレートの購入や転売、ドライバーの雇用が禁止され、ドライバーが複数のプラットフォームに登録していないことを確認する義務があるとされている。

タクシードライバーになるには、職業用の自動車運転免許とタクシードライバー登記証が必要である。個人タクシーの営業を申請するには、過去6年間継続してタクシードライバー登記証を保有していること、当局が規定する事故歴・犯罪歴、乗客からの苦情を受けていないこと等の要件を満たす必要がある（汽車運輸業管理規則 92条、93条）。

タクシー規制の内容を以下に示す（表 2-24）。汽車運輸業管理規則は、ドライバーや車両の管理をタクシー事業者の責任としている。

相乗りタクシーは、2011年の汽車運輸業管理規則の改定により定められ、あらかじめ定めた路線上で相乗りする「路線共乗」と、タクシー乗り場で行き先が同じ方向の乗客が相乗りする「区域共乗」が認められている（汽車運輸業管理規則 96条 2）。「計程車營運情況調查報告（表 6）」（2015年時点）によると、タクシー乗車の1.3%は「その他（共乗含む）」となっている。

また、台湾大車隊はインターネット上でタクシーの相乗りを仲介するサービス

「go2gether」を2016年末から提供している。実績は利用客2万人、のべ1,000回を超える<sup>167</sup>。台湾大車隊へのヒアリングによると、顧客の要望に応じて開発したサービスであり、これを禁止する法令は特にないとのことであった。

<sup>163</sup> 公路法 37 条 3、<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=K0040001>

<sup>164</sup> 汽車運輸業管理規則 <https://www.mvdis.gov.tw/webMvdisLaw/LawArticle.aspx?LawID=E0001073>

<sup>165</sup> 計程車客運服務業申請核准經營辦法 <http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=K0040027>

<sup>166</sup> 台湾の行政区分は、6直轄市（台北市、新北市、桃園市、台中市、台南市、高雄市）、3市（基隆市、新竹市、嘉義市）、13県に分かれている。市の下に区があり、県の下に県轄市、鎮、郷がある。台湾内政部民政司サイト [http://www.moi.gov.tw/dca/02place\\_001.aspx](http://www.moi.gov.tw/dca/02place_001.aspx)

<sup>167</sup> Business Next 「Uber 按下暫停鍵，台灣網路叫車還能繼續走嗎？」2017.2.10. <https://www.bnext.com.tw/article/43083/taiwantaxi-gm-talks-about-uber-s-retreat>

表 2-24 台湾のタクシー規制の内容

項目	タクシー業（客運業）	タクシー仲介業（客運服務業）	
サービス全般	監督機関	交通部公路総局	交通部公路総局
	台数規制	当局が定める（①39条1、②91条2）	—
	運賃規制	あり	—
	流し	あり	禁止。電話やアプリによる予約に限定
	保険	車の保有者は自動車責任保険、事業者は乗客責任保険への加入要（①65条）	事業者は150万元/人の旅客責任保険を確認する義務（③6条）
法人	当局の許可	要（①56条） 直轄市の運輸担当局、それ以外は中央の主管機関（②4条3）	要（③4条）
	当局への報告義務	ドライバーの雇用・解雇は警察へ報告（②91条6）	配車情報の自動録音、日報作成、苦情記録、監査用データ6ヶ月保管義務（③18条）
	その他、運行の安全に係る義務	事業者は車両とドライバーの管理責任あり（②91条5）	事故の際の支援・代行。サービスの質の維持、保険の確認、苦情処理の義務（③17条）
ドライバー	当局の許可	タクシードライバー登記証（計程車運転人執業登記證）が必要（②91条7）	タクシードライバーの雇用は禁止（③10条）
	年齢	職業運転免許は、普通免許取得後3ヶ月以上、20歳以上65歳以下	—
	運転免許	職業用小型自動車運転免許（職業小型車駕駛執照）（②91条7）	—
	運転歴	3か月以上	—
	犯罪歴確認	登記証取得時に確認	—
	試験	職業運転免許には筆記・技能試験あり 営業登記証には法律及び地理の試験あり	—
	研修	営業登記証取得時に講習あり	事業者にドライバー研修義務（③17条）
車両	当局の許可	要（②91条2）	許可の購入・転売を禁止（③10条）
	車検	5年未満は年1回、5年以上は年2回	—
	その他の要件	4ドアセダン、黄色の車体、メーター・レシート発行機の設置（②91条）	会社等の表示（③14条） 登録は1車両1プラットフォーム（③16条）

出典 ①公路法 ②汽車運輸業管理規則 ③計程車客運服務業申請核准經營辦法

多元化タクシーは、汽車運輸業管理規則の中で規制されている。従来のタクシー、Uber の登場により新たに定められた多元化タクシー、規制前の Uber のサービス（違法状態）を比較する（表 2-25）。多元化タクシーの車体はタクシーとの見分けがつくよう黄色以外の色とされている。また、アプリ等による呼出しのみに対応し、流し営業やタクシー乗り場の利用はできないが、ドライバーや車両に対する要件は、車両の外観以外は従来のタクシーと同様とされている。

表 2-25 タクシー、多元化タクシー、Uber(規制前) の比較

項目	タクシー	多元化タクシー	Uber(※規制前)
車両の外見	黄色、白地に赤のナンバープレート	黄色以外、白地に赤のナンバープレート	自家用車であることから色は様々、白地に黒のナンバープレート
営業方法	流し、タクシー乗り場、アプリ等による呼出しなど	アプリ等による予約のみ、流しやタクシー乗り場の利用を禁止	アプリによる予約のみ
運賃	公定運賃	公定運賃を下限	独自計算
決済方法	現金、クレジットカード	現金、クレジットカード	クレジットカード
ドライバー	職業運転免許、タクシードライバー営業登記		普通自動車運転免許
車両	営業車、メーター設置要	営業車、メーター設置要	自家用車

出典 Business Next, 2017<sup>168</sup>に基づき作成

### ハイヤー・その他の規制

交通部公路総局へのヒアリングによると、台湾では自動車による旅客輸送サービスとして、タクシー、多元化タクシー、レンタカーの3種がある。ハイヤーはタクシーと規制上の区別はない。

なお、台湾ではドライバー付のレンタカーが認められている。汽車運輸業管理規則第100条の2では、レンタカーに際してドライバーを必要とする場合には、レンタカー事業者が職業用小型自動車運転免許の保有者を確保する必要があるとされている。レンタカーのドライバーは、職業運転免許が必要だが、台北市交通当局へのヒアリングによるとタクシーの営業許可は不要とのことである。

### (3) 仲介ビジネスの動向・規制

#### 営利型ライドシェア

Uber社は2013年7月に台北でサービス提供を開始した<sup>169</sup>。当初はレンタカー会社と提携してやや高級なUberBLACKのサービスを提供していたが、やがて自家用車のドライバーに登録を呼びかけるようになり、安価なサービスを開始した。タクシー業界は同社が無許可で有償旅客輸送を行っているとして抗議し、政府は2014年7月に計程車客運服務業申請核准經營辦法を改正し、輸送サービスの仲介を「派遣」と定義して営業許可が必要と明記した。

法改正を受け、当時台湾に展開していたブラジルのEasy Taxi等の配車アプリサービス提供事業者は、台湾市場から撤退した。しかし、Uber社はそのままサービスを続行したことからタクシー業界の抗議は続いた。

<sup>168</sup> Business Next 「一次看懂！Uber 入台四年暫停服務，怎麼走到今天這一步？」2017.2.10  
<https://www.bnext.com.tw/article/43095/uber-suspending-service-in-taiwan-how-have-they-come-this-far>

<sup>169</sup> Business Next 「一次看懂！Uber 入台四年暫停服務，怎麼走到今天這一步？」2017.2.10. 前掲

当局は、2016年に汽車運輸業管理規則を改正し、アプリによって配車するタクシーを新たに「多元化タクシー」として位置づけ、さらに公路法を改正して無資格営業への罰則を強化した。Uber社には累計で約11億元（約41億円）の高額な罰金が科されることになり、同社は2017年2月にサービスを一旦停止した。2ヵ月後にはサービスを再開したが、営業許可を保有するレンタカー会社あるいはタクシー会社と提携して事業を継続するとしている<sup>170</sup>。

Uber社のドライバー数やユーザー数は公表されていないものの、サービス停止前には1万人を超えるドライバーが登録していたとされる<sup>171</sup>。

台湾におけるライドシェア規制の動きを以下の表にまとめる（表 2-26）。

表 2-26 台湾でのライドシェア規制の動き

年	ライドシェア事業者	タクシー業界	当局
2013	7月：Uber 営業開始		
2014		7月：タクシードライバー数千人がUberのビジネスに関して交通部へ抗議デモ	7月末：「計程車客運服務業申請核准經營辦法」を改正し、ドライバーと乗客を仲介する行為は派遣に当たると定義、営業許可が必要とした
	12月末：法改正を受けてEasy Taxi撤退。Uberは事業継続		
2016		6月：政府がUberの事業を黙認しているとして2千人規模の抗議デモ	
			10月：「汽車運輸業管理規制」改正、アプリ配車を「多元的タクシー」としてUberも管理対象となることを明記
			12月：營業税法改正により税徴収を可能とした。また、公路法改正により罰則を強化
2017	2月：Uber 営業を一時停止		
		3月：多元化タクシー登場	
	4月：Uberがタクシー予約アプリ提供者として事業を再開		

出典 Business Next 2017.2.10 前掲、自由時報 2017.5.11<sup>172</sup>より作成

<sup>170</sup> J.R. Wu. "Uber resumes ride-hailing service in Taiwan after talks with authorities." Reuters, 2017.4.13  
<http://www.reuters.com/article/us-uber-tech-taiwan-idUSKBN17F0KB>

<sup>171</sup> J.R. Wu. "Uber ups the ante in fight with Taiwan authorities by suspending service." Reuters, 2017.2.2  
<http://www.reuters.com/article/us-taiwan-uber-idUSKBN15H0DO>

<sup>172</sup> 自由時報「Uber在台復活 多元化計程車招募不到司機」2017.5.11.  
<http://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2064931>

## 非営利型ライドシェア

自治体が推進する緑色共乗網の他、Carpo 共乗<sup>173</sup>などの非営利型ライドシェアサービスが存在する。

緑色共乗網は、2008年に新北市環境保護局が開始した非営利型ライドシェアを仲介するサービスである。当初は新北市においてサービスを開始したが、その後、周辺都市(宜蘭、基隆、台北、桃園)とも協力するようになり、今では全国で会員登録を受け付けている。新北市へのヒアリングによると、会員数は約17,000人、ドライバーが約7割、乗客が約3割、利用者は会社員が最も多く、主に通勤に利用されている。原則として男性同士、女性同士がマッチングされる仕組みである。自治体が戸籍の確認や警察を通じた犯罪歴の確認を行うため、民間サービスよりも安全性が高いというメリットがある、とのことである。

利用者の手数料は無料であり、他自治体からの委託料等もない。ドライバーと同乗者の間でコストを分担するケースが多いが、新北市は関与しておらず、問題が生じた場合には当事者同士で解決することとしている。これまで大きなトラブルはないが、タクシードライバーが登録して営業していたケースがあり、趣旨が違いと判断して会員登録の削除に至った例がある。

会員数が限られていることから公共交通への影響は小さいが、公共交通の接続として利用される傾向がある。また、タクシーが市内交通手段であるのに対し、緑色共乗網は長距離での利用を推奨しており、正月、連休、帰省など移動の需要が増加する時にうまく利用して欲しいと考えている。

## 非営利型ライドシェア規制

公路法および汽車運輸業管理規則には、非営利型ライドシェアに関する条文は確認できなかった。台北市交通当局へのヒアリングによると、非営利型ライドシェアは市政府の管理対象としては考えていないとのことである。

### (4) 仲介ビジネスの問題・効果

#### ライドシェアに係る問題

台湾では営業許可を持たずに乗客を自動車で輸送することは禁じられており、Uber社等の営利型ライドシェアの法人が営業許可を持たずに事業展開していることが論争の焦点となっていた<sup>174</sup>。台北市交通当局へのヒアリングによると、Uber社は交通当局の営業許可を保有していないが、現在は営業許可を保有する会社にシステムを提供する形をとっているため、違法性はないとのことである。

---

<sup>173</sup> Carpo 共乗サイト. <http://carpo.co/>

<sup>174</sup> Business Next 「一次看懂! Uber 入台四年暫停服務, 怎麼走到今天這一步?」2017.2.10 前掲

## 仲介ビジネスの影響

タクシー業界は、Uber に対して何度も抗議活動を起こしている。前述の通り、交通当局はアプリを通じて乗客から呼び出しを受ける「多元化タクシー」を新設し、タクシーサービスの中に位置づけている。

台湾大車隊へのヒアリングによると、同社は 2010 年からタクシー配車アプリを展開していたが、当初はアプリ事業を重要視していなかった。Uber 出現以降に戦略的にシステムを強化するようになり、Uber の登場は、自社が技術的に進歩するための刺激になったと述べている。かつては路上で乗客を拾う流し営業と、電話・アプリ等による呼び出しは 8 対 2 の割合だったが、今では 5 対 5 まで呼び出しが増えている。呼び出しは（電話に対して）アプリ等を活用したものが現状約 4 割だが、今後伸びるだろうと予想している。

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 仲介ビジネスの動向

台湾では原付以上の車両での輸送が貨物運輸業とされ、四輪も二輪も規制される。但し、貨物輸送を仲介するプラットフォームには運輸業の営業許可は不要とされている。

台湾では、香港発のサービスである GoGoVan が 2014 年 10 月に営業を開始した<sup>175</sup>。責任者は DHL で 16 年勤めた許文忠氏が就任している。同社へのヒアリングによると、当初は個人と個人を仲介するビジネスを目指したものの、より安定した取引を実現するため、中小物流事業者を仲介するビジネスにシフトし、現在の取引量は仲介物流事業者の仲介が約 9 割、個人の登録ドライバーによるビジネスは約 1 割とのことである。

GoGoVan は、プラットフォームへの登録料は徴収していないが、取引ごとに事業者から契約により 5~10%、個人ドライバーから 20%の手数料を徴収している。登録しているドライバーは 25~45 歳が多く、職業は保険の営業職、学生、昼間は授業がない塾の講師など様々である。

保険は配送商品を対象としている。事故が起こった場合、まず GoGoVan が当事者として賠償責任を負い、それから GoGoVan と事業者との契約で解決する。3 年間で品物が紛失した事故が 1 回あったとのことである。

同社は配達のスピード感を強みとしている。物流ビジネスは台北市とその周辺に需要が集中しており、地方へ展開する計画もあったものの、実際には難しいと考えているとのことである。

また、台湾では、2016 年 11 月に料理のデリバリーを代行する UberEATS が営業を開始している。自社製品を配送する自家輸送は、貨物運輸業の対象外とされている。UberEATS は、レストランから Uber が品物を買取り、顧客はレストランからではなく Uber から品物と領収書を受け取るため自家輸送となり、営業許可は不要とのことである<sup>176</sup>。

<sup>175</sup> Business Next, 「[專訪] GoGoVan 機車快遞很貼心, 預估年底達 1 萬名司」 2015.2.11  
<https://www.bnext.com.tw/article/35357/BN-ARTICLE-35357>

<sup>176</sup> GoGoVan のヒアリングより

## 第5節 フィリピン

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

フィリピンの公共交通は、財源不足により整備が遅れている<sup>177</sup>。鉄道はマニラ大都市圏からルソン島南部のレガスピを結ぶフィリピン国鉄線及びマニラ大都市圏の3本の鉄道路線しかなく、年間の輸送旅客数は4.4億人程度（2013）にとどまっている<sup>178</sup>。

道路網は、面積、人口、GDPあたりの敷設km数などの定量データでは近隣諸国と同等であるものの、財源の不足や管理が行き届かないことにより道路のメンテナンス状態は悪い<sup>179</sup>。高速道路の整備は遅れており、舗装率についても一般国道で61%、地方道を含めると21%となっている。

マニラ大都市圏における公共交通計画は、1998年に実施されたMMUTIS（マニラ大都市圏総合交通計画調査）で策定され、インフラ整備や交通対策の推進が図られるはずであったが、財政危機等によりインフラ整備は進んでいない<sup>180</sup>。

登録車両は、乗用車よりも自動二輪およびトライシクル（サイドカー付き旅客用自動二輪車）やジープニー（トラックを改造した旅客用四輪車）が多いという特徴がある（表2-27）。

表 2-27 フィリピンにおける登録車両の推移

Type of Vehicle	2007	2008 <sup>a</sup>	2009	2010	2011	2012	2013
Total	5,530,052	5,891,272	6,220,433	6,634,855	7,138,942	7,463,393	7,690,038
Cars	751,092	761,919	780,252	808,583	828,587	852,255	868,148
Jeepneys (UV <sup>b</sup> )	1,602,619	1,595,162	1,643,878	1,700,795	1,748,402	1,771,310	1,794,572
Buses	30,159	29,745	33,033	34,933	34,478	33,586	31,665
Trucks	281,261	296,276	311,582	317,903	329,385	341,572	358,445
Trailers	24,356	27,162	28,740	29,279	32,531	37,459	40,145
Motorcycles and tricycles (M/C/TC)	2,647,574	2,982,511	3,200,968	3,482,149	3,881,460	4,116,690	4,250,667
Sports utility vehicles (SUV)	192,991	198,497	221,980	261,213	284,099	310,521	346,396

出典 Philippine Yearbook 2013（最新）表 19.4<sup>181</sup>

<sup>177</sup> 国土交通省「フィリピン運輸事情」2011

<sup>178</sup> Philippine Yearbook 2013 表 19.1 及び 19.3 の合計値

[https://psa.gov.ph/sites/default/files/2013%20PY\\_Transportation.pdf](https://psa.gov.ph/sites/default/files/2013%20PY_Transportation.pdf)

<sup>179</sup> Asian Development Bank (2012). Philippine: transport sector assessment, strategy and road map.

<https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33700/files/philippines-transport-assessment.pdf>

<sup>180</sup> 国土交通省「フィリピン運輸事情」2011

<sup>181</sup> Philippine Yearbook 2013 前掲

マニラ首都圏の人口は、1980年には約600万人であったが2010年時点では約1,200万人に達し、年間1.8%で増え続けている。人口増加に伴い市街地は拡大し、隣接する4州から住民がマニラ首都圏に通勤している<sup>182</sup>。マニラ首都圏の交通渋滞は深刻で、2015年にはナビゲーションアプリ Waze が発表する世界のドライバー満足度調査で最下位となっている<sup>183</sup>。2016年は246都市（186位）中の170位であったが、渋滞のひどさを示すトラフィックインデックスはやはり最下位であった（表2-28）。

表 2-28 ドライバー満足度調査の結果

都市	順位	総合	トラフィック	安全性	ドライバーサービス	クオリティ	社会経済	Wazeyness
フィラデルフィア	39	7.34	6.13	9.87	7.57	7.65	9.95	3.95
オースティン	73	6.51	6.17	7.92	3.37	7.90	9.95	3.35
パリ	76	6.41	3.07	9.83	9.67	7.55	8.50	6.40
サンフランシスコ	83	6.25	3.71	9.70	8.63	7.35	9.95	2.35
ブリュッセル	122	5.29	3.13	6.80	4.13	7.90	8.35	6.35
ロンドン	126	5.13	2.24	9.68	5.80	6.50	7.95	2.75
クアラルンプール	137	4.79	1.58	8.57	6.27	9.90	6.40	1.90
シンガポール	167	3.78	2.28	6.32	—	4.85	5.60	1.85
<b>マニラ</b>	<b>170</b>	<b>3.68</b>	<b>0.33</b>	<b>9.45</b>	<b>9.73</b>	<b>5.95</b>	—	<b>0.95</b>
ジャカルタ	178	3.37	0.57	9.78	4.03	6.10	1.05	0.63

Waze のユーザーが月2万人以上存在する276都市について各指標の評価を0～10（最良）まで数値化。日本、韓国、中国、台湾、香港、ベトナム、タイ、ミャンマーは含まれない。評価対象はトラフィック（交通渋滞、通勤時間、ラッシュ時の走行速度、道路工事、道路閉鎖）、安全性（事故報告密度、危険報告密度、天候）、ドライバーサービス（ガソリンスタンド数、カーサービス数、駐車場数）、道路クオリティ（問題箇所密度、高速道路）、社会経済（ガソリン価格、自動車保有率）、Wazeyness（アプリユーザーのいいね！数、ムード）

出典 Waze, Driver Satisfaction Index 2016<sup>184</sup> より作成

JICA の委託調査（2012年時点）によると、マニラ首都圏の全交通需要の中で公共交通が占める割合は69%であるが、交通量は既に都市道路の交通容量を超過している。マニラ首都圏の自動車走行費用と利用者の時間費用を含めた交通コストは、1日あたり24億ペソ（約52億円）であり、対策をとらない場合、2030年には60億ペソ（約129億円）になると推計している<sup>185</sup>。

交通渋滞は危機的な状況にあるとして、その緩和を目的とした Traffic Crisis Act of 2016 が2017年9月に署名に至っている。交通当局の権限を強化するもので、マニラ首都圏、セブ、ダバオ市において、複数存在する交通関連組織を統率して運営を改善する予定である<sup>186</sup>。

<sup>182</sup> 株式会社アルメック VPI (2014) 「フィリピン国マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援調査最終報告書」 [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12149589.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12149589.pdf)

<sup>183</sup> The Manila Times Online, “Waze: Manila has worst traffic on earth.” 2015.10.1.

<http://www.manilatimes.net/waze-manila-has-worst-traffic-on-earth/221644/>

<sup>184</sup> Waze, Driver Satisfaction Index 2016, <https://inbox-static.waze.com/driverindex.pdf>

<sup>185</sup> 株式会社アルメック VPI (2014) 前掲

<sup>186</sup> C.M.Luci-Atienza, “House Committee endorses Traffic crisis act.” Manila Bulletin, 2017.9.20.

<http://news.mb.com.ph/2017/09/20/house-committee-endorses-traffic-crisis-act/>

交通渋滞緩和のために、マニラ首都圏ではナンバープレートの番号別に曜日によって走行制限をかけており<sup>187</sup>、またドライバー1人のみでの自動車利用を抑制する目的で、複数名を乗せる車両を優先する HOV (High Occupancy Vehicles) レーンの実証も試みている<sup>188</sup>。

## (2) 既存業界の動向・規制

### タクシー

マニラには 2010 年時点で 667,424 台のタクシーが存在し、市内の車両の約 35% を占めている<sup>189</sup>。運賃は公定で、2017 年 10 月に値上げが承認されている。

表 2-29 マニラのタクシーの運賃

従来の運賃	新運賃 (2017 年 10 月承認)
初乗り 500m 40 ペソ (約 86 円)	初乗り 500m 40 ペソ (約 86 円)
300m あたり 3.5 ペソ (約 8 円)	1km あたり 13.5 ペソ (約 29 円)
待機時間 2 分あたり 3.5 ペソ (約 8 円)	待機時間 1 分あたり 2 ペソ (約 4 円)

出典 The Manila Times 2017.10.4. <sup>190</sup>より作成

フィリピンのタクシーは職業運転免許 (professional driver's license) を持つドライバーがバウンダリー (boundary) と呼ばれる車両のレンタル料を日払いで会社に支払い、営業している。ドライバーの収入の例として、以下のように説明されている<sup>191</sup>。

1 日の売上	: 1,700 ペソ (約 3,655 円)
ガソリン代	: ▲700 ペソ (約 1,505 円)
バウンダリー	: ▲800 ペソ (約 1,720 円)
1 日の手取り	: 200 ペソ (約 430 円)

メーターを使わずに高い運賃を要求したり、乗車拒否をしたりするタクシーが存在しており、そういったタクシードライバーを厳罰化する動きもある<sup>192</sup>。

<sup>187</sup> GMA News Online, "MMDA issues guidelines for number coding on vehicles with conduction stickers." 2013.4.5 <http://www.gmanetwork.com/news/news/metro/302535/mmda-issues-guidelines-for-number-coding-on-vehicles-with-conduction-stickers/story/>

<sup>188</sup> VJ. Bacungan, "MMDA to implement EDSA carpool lane starting Dec. 11." CNN, 2017.12.8. <http://cnnphilippines.com/transportation/2017/12/07/mmda-edsa-carpool-lane.html>

<sup>189</sup> Asian Development bank (2012) 前掲

<sup>190</sup> The Manila Times, "LTFRB approves taxi fare hike." 2017.10.4. <http://www.manilatimes.net/ltfrb-approves-taxi-fare-hike/354504/>

<sup>191</sup> Expertscolumn.com, "Being A Filipino Taxi Car Driver." <http://mantis36.expertscolumn.com/article/being-filipino-taxi-car-driver>

<sup>192</sup> M. Ager, "Bill seeks to penalize erring taxi drivers." Inquirer.Net 2014.3.7. <http://newsinfo.inquirer.net/583107/bill-seeks-to-penalize-erring-taxi-drivers>

## タクシー規制

フィリピンでは、四輪自動車による公共交通は Land Transportation Franchising and Regulatory Board (LTFRB：陸上交通許認可規制委員会) が監督している<sup>193</sup>。

フィリピンの陸上交通の根拠法は、Republic Act 4136(共和国法 4136)<sup>194</sup>である。そのほか大統領令(Presidential decrees、Executive orders)、指示書(Letter of Instructions)、省令(Department orders)、行政令(Administrative orders)、覚書(Memoranda) など様々な形で規制が発令される。

タクシー事業者は LTFRB へ申請し、公共サービス事業者に必要なライセンス(Certificate of public convenience：CPC) を取得する必要がある。タクシードライバーは職業運転免許が必要とされているが、普通運転免許から職業運転免許への切り替えは書類申請で、試験は要件となっていない。

## ハイヤー・その他の規制

共和国法 4136 は、雇用されて (for hire) 自家用車を運転するドライバーも職業ドライバーと定義しており、職業運転免許が必要である。

### (3) 仲介ビジネスの動向・規制

#### 営利型ライドシェア

フィリピンでは Uber 社 及び Grab 社がサービスを展開している。

Uber 社 は、2014 年 2 月からマニラで営業を開始した。提供しているサービスは、UberX、UberBLACK、UberPOOL などである<sup>195</sup>。

Uber 社 は、サービス提供者として、①自分の車を運転するドライバーと、②車を所有して他人に運転させるパートナードライバーという 2 つの区分で登録を受け付けている<sup>196</sup>。ドライバー登録には、フィリピンの職業運転免許、National Bureau of Investigation (国家捜査局：NBI) および Philippine National Police (フィリピン国家警察：PNP) の証明書が必要である。車両の登録には、公的登録証明 (Proof of Official Registration: OR) 及び登録証 (Certificate of Registration: CR)、製造から 3 年以内であること、4 ドアセダンか SUV であること、車の写真、車両保険が必要である<sup>197</sup>。パートナードライバーは運転免許証以外の上記の書類を提出して登録する。

<sup>193</sup> LTFRB, LTFRB Functions. <http://ltfrb.gov.ph/index.php/about/ltfrb-functions/>

<sup>194</sup> REPUBLIC ACT NO.4136. <http://pro10.pnp.gov.ph/index.php/download/finish/10-republic-act/32-ra-4136-land-transportation-and-traffic-code/0>

<sup>195</sup> Uber 社サイト <http://www.uber.com/ja-JP/cities/manila/>

<sup>196</sup> Uber 社サイト <https://www.uber.com/en-PH/drive/requirements/>

<sup>197</sup> The Uber driver's blog, "Uber Philippine driver and vehicle requirements." <http://manilauberdriver.blogspot.jp/p/uber-driver-and-vehicle-requirements.html>

Uber社はドライバー数を公表していなかったが、2017年8月、上院の交通委員会においてマニラ市で営業しているUberの登録車両は66,000台と述べている。また、Uberのドライバーの60%はフルタイムではなく、多くのドライバーの労働時間は週10時間以下としている<sup>198</sup>。ユーザー数についても公表していないが、報道によると、フィリピン国内に60万人のユーザーがおり、2016年には純利益590万ペソ（約1,269万円）を計上している<sup>199</sup>。

他方、Grab社は2014年5月からマニラでサービスの提供を開始した。マニラで提供しているサービスは、GrabTAXI、GrabCAR、GrabSHAREなどである<sup>200</sup>。

Grab社はUber社と同様、ドライバー数を公表していなかったが、2017年8月、上院の交通委員会においてマニラ市で営業しているGrabの登録車両は52,398台と述べている<sup>201</sup>。アプリは2016年8月時点で100万以上のダウンロード数があると報道されている。しかし、Grab社は2015年には22億ペソ（約47億円）の赤字を計上しており、ドライバーへのインセンティブやプロモーションへの莫大な投資が赤字の原因と指摘されている<sup>202</sup>。

Uber、Grab、タクシーの運賃を比較した調査によると、マニラではUberとタクシーはそれほど違いがなく、Grabが安いという結果である（表2-30）。

表 2-30 Uber、Grab、タクシーの運賃の比較(単位 US\$, 2016)

	UberX	GrabCAR	タクシー
5km	2.7	1.9	2.5
20km	6.6	5.7	6.5

タクシー運賃は2017年10月改定以前のもの

出典 iPrice (2016) Battle for the cheapest fare in SEA<sup>203</sup>より作成

UberやGrabのユーザーの評判は概して良い。フィリピンのタクシーサービスの評判は悪く、ユーザーは交通ルールの遵守やドライバーの態度等の面でタクシーに比べてライドシェアを高く評価する傾向がある<sup>204</sup>。

<sup>198</sup> M.J. Cayabyab, "Number of Uber, Grab vehicles shocks LTFRB." Inquirer. Net 2017.8.2  
<http://newsinfo.inquirer.net/919650/number-of-uber-grab-vehicles-shocks-ltfrb>

<sup>199</sup> E.C. Lopez, "Grab Vs Uber in PH: Who's Getting the Riders and Making Money?". Entrepreneur, 2016.12.21  
<http://www.entrepreneur.com.ph/news-and-events/grab-vs-uber-in-ph-who-s-getting-the-riders-and-making-money-a00178-20161221>

<sup>200</sup> Grab社サイト <https://www.grab.com/ph/driver/car/>

<sup>201</sup> M.J. Cayabyab, 2017.8.2. 前掲

<sup>202</sup> E.C. Lopez, 2016.12.21 前掲

<sup>203</sup> iPrice (2016) Battle for the cheapest fare in SEA <https://iprice.my/insights/uber-grab-taxis/>

<sup>204</sup> P.D.Nistal and J.R.F. Regidor (2016) "Comparative study of Uber and regular Taxi service characteristics." 23rd Annual Conference of the Transportation Science Society of the Philippines, <http://ncts.upd.edu.ph/tssp/wp-content/uploads/2016/08/Nistal-Regidor.pdf>

## 営利型ライドシェア規制

フィリピン運輸通信省（Department of Transportation and Communication）は、2015年5月、省令（Department Order No. 2015-011）を発令して、営利型ライドシェアの仲介事業者を Transportation Network Company（TNC）、営利型ライドシェアのサービスを Transportation Network Vehicle Service（TNVS）として認可した。同省令には「大量輸送システムの導入の実現には時間がかかるため、迅速に対応できる新たな交通サービスを承認する」と導入の理由が記載されている<sup>205</sup>。

当初、LTFRBは、TNCはタクシー業界にダメージを与えるものではなく、既存業界を改善するものとして捉えるべきという立場だった<sup>206</sup>。しかし、2016年7月、LTFRBはTNC規制のあり方を検討するためとしてTNVSの営業許可の申請受理を停止した。ライセンスは新規発行されず、更新ができずに失効する事態となった。Grab及びUberはユーザーの乗車要請に応える必要があるとしてサービスを継続しているが、ドライバーの8割は有効な許可を持たない状況となった。

2017年7月、LTFRBは、許可を持たないドライバーにサービスを提供させているとしてGrab社とUber社にそれぞれ500万ペソ（約1,075万円）の罰金を科した。当局が許可を発行しない状態であることから2社はそれぞれ陳情書を提出し、ドライバーを拘束しないよう合意を取り付けたと報道されている<sup>207</sup>。

2018年1月にLTFRBは、TNCの台数に上限規制をかけることを発表し、TNVSの許可の申請受理を再開した<sup>208</sup>。マニラ首都圏でのTNVSの車両の台数の上限は45,000台とされたが、その後65,000台に引き上げられた<sup>209</sup>。

フィリピンにおけるライドシェア規制の動きを次に示す（表 2-31）。

表 2-31 ライドシェアをめぐる動き(フィリピン)

年月	動向
2014年2月	Uberがマニラで営業開始
2014年5月	Grabがマニラで営業開始
2015年5月	運輸通信省令（Department Order No. 2015-011）にてTNC及びTNVSを定義 Memorandum Circular Number 2015-017にて申請要件を規定
2015年7月	GrabがTNCとして承認される
2015年8月	UberがTNCとして承認される
2016年7月	LTFRBがTNVSの許可の発行を停止
2017年7月	無許可のドライバーを営業させているとしてGrabとUberに罰金
2018年1月	LTFRBがTNVSの台数の上限規制を発表
2018年2月	LTFRBがTNVSの許可申請の受理を再開

<sup>205</sup> Department Order No. 2015-011 <http://dotr.gov.ph/images/issuances/DO/2015/DO2015-11.pdf>

<sup>206</sup> N.J.Morales, “Philippines issues rules on ride-sharing services, as taxis threaten court.” Reuters, 2015.5.13. <http://www.reuters.com/article/us-philippines-uber-idUSKBN0NY15Y20150513>

<sup>207</sup> K Francisco, “What's the fuss about the Grab, Uber regulation issue?” Rappler, 2017.7.28. <http://www.rappler.com/newsbreak/iq/176933-you-need-to-know-fuss-grab-uber-ltfrb-regulation-explainer>

<sup>208</sup> J. Yee, “LTFRB limits Uber, Grab cars plying Metro Manila, nearby provinces to 45,000.”, Philippine Daily Inquirer, 2018.1.20. <http://newsinfo.inquirer.net/961942/ltfrb-limits-uber-grab-cars-plying-metro-manila-nearby-provinces-to-45000#ixzz57B14yppM>

<sup>209</sup> Xianne Arcangel, “LTFRB raises cap on Uber, Grab cars”. CNN Philippines, 2018.2.12. <http://cnnphilippines.com/transportation/2018/02/12/LTFRB-raises-cap-Uber-Grab-cars.html>

省令 2015-011 の内容を次に示す（表 2-32）。仲介事業者は公共サービス事業者としてのライセンス(Certificate of Public Convenience：CPC)の取得とドライバーリストの提出が義務付けられている。ドライバーも職業運転免許と共に CPC が必要である。ドライバーの許可には 45 日間有効の臨時許可（Provisional Authority: PA）と 1 年有効の CPC がある。

表 2-32 省令 2015-011 の内容

項目	内容
TNC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LTFRB の承認が必要</li> </ul>
TNVS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車種はセダン、SUV、バン等、乗客 7 人以下、エアコン付、固定ルートなし</li> <li>• 運賃は事前に TNC が決定、市場に混乱をきたす場合は LTFRB が介入権あり</li> <li>• ドライバーは TNC の承認、職業自動車運転免許、LTFRB への登録が必要</li> <li>• 車両は TNC の承認が必要、承認時で製造 3 年以内、TNVS としての使用年限は製造から最大 7 年以内</li> <li>• アプリを通じた予約客のみ、電話や他の予約サービス、流しは禁止</li> <li>• ドライバーは送迎中、常にデジタル機器をオンラインに接続しておく</li> <li>• LTFRB 規定に従い ID を常時表示、保険加入、許可は 1 年更新</li> </ul>

続いて発行された Memorandum Circular 2015-017<sup>210</sup>では、申請要件が詳細に規定されている。

表 2-33 申請に必要な書類

項目	申請に必要な書類
TNC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ドライバー申請書 5 部</li> <li>• フィリピン国籍・登記証明書</li> <li>• 証明書 (Proof of good standing) 乗客保険</li> <li>• ドライバー及び車両のリスト</li> <li>• 写真添付の事業者データシート</li> <li>• 財政証明書</li> <li>• 納税証明</li> <li>• 貿易産業省発行の屋号証明書</li> <li>• 車庫の地図あるいは、会社の住所</li> </ul>
ドライバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TNC の承認書</li> <li>• 職業運転免許を保有することの証明</li> <li>• 国家捜査局のクリアランス</li> <li>• フィリピン警察のクリアランス</li> </ul>
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TNC の承認書</li> <li>• 車両の公的登録証明書(Proof of Official Registration)及び登録証(Certificate of Registration)</li> </ul>

表中 Proof of good standing とは法人登記や納税が滞りなくなされており会社が正常な状態にあることの証明。日本に該当制度はない。

フィリピン当局のサイト等で確認できたタクシーと TNC/TNVS の要件を次に示す（表 2-34）。

<sup>210</sup> Memorandum Circular 2015-017 <http://ltfrb.gov.ph/wp-content/uploads/Memorandum%20Circular/2015/2015-017.pdf>

表 2-34 タクシーと TNC・TNVS の要件比較

項目	タクシー	TNC・TNVS	
サービス全般	監督機関	LTFRB	LTFRB
	台数規制	事業者が所有しうる台数を規制	あり
	運賃規制	公定統一運賃	事前に TNC が決定、市場に混乱をきたす場合は LTFRB が介入
	流し	可能	禁止
	保険	Public Utility Vehicle は LTFRB が承認する乗客対人保険の付帯が義務	事業者へ LTFRB が承認する保険加入を義務付け
法人	当局の許可	あり (Certificate of Public Convenience) 平均 5 年有効	あり (Certificate of Public Convenience) 1 年有効
	当局への報告義務	当局にドライバーリストを提出	当局にドライバーと車両のリストを提出
	その他、運行・安全確保に係る義務	・レシート発行、年 2 回タクシーメーターを LTFRB に提出 ・ドライバーに ID を発行 ・ストライキ、乗客選択の禁止	規定なし
ドライバー	当局の許可	あり (Certificate of Public Convenience)	あり (Certificate of Public Convenience)
	年齢	職業運転免許の要件は 18 歳以上	職業運転免許の要件は 18 歳以上
	運転免許	職業運転免許	職業運転免許
	運転歴	職業運転免許の取得に、車種によって仮免許 6 ヶ月以上、普通自動車運転免許 1 年以上の保有	職業運転免許の取得に、車種によって仮免許 6 ヶ月以上、普通自動車運転免許 1 年以上の保有
	犯罪歴確認	職業運転免許の取得に国家捜査局とフィリピン警察の証明が必要	国家捜査局とフィリピン警察の証明が必要
	試験	なし(職業免許の取得に試験なし)	規定なし
	研修	就業中の研修への参加義務あり	事業者研修提供を義務付け
	申請料	最初の 2 台まで 510 ペソ、3 台目から 70 ペソ	最初の 2 台まで 510 ペソ、3 台目から 70 ペソ
車両	当局の許可	不明	規定なし (TNC の承認要)
	要件	製造 10 年以内	車種はセダン、SUV、バン等で乗客 7 人以下、エアコン付 承認時で製造 3 年以内 (使用年限は製造 7 年以内)
	車検	毎年	規定なし

出典 Memorandum Circular Number 2011-004<sup>211</sup>, 運輸通信省令 2015-011 前掲, J. Yee, 2018.1.20. 前掲 Land Transportation Office サイト<sup>212</sup> P.L.Viray 2014.12.15<sup>214</sup>, Disini Law Office サイト, 2016.4.4.<sup>215</sup> 保険、車検 : B. Santos, 2015.8.19<sup>216</sup> 財務省保険委員会 Circular Letter 2017-33<sup>217</sup>より作成

<sup>211</sup> Memorandum Circular Number 2011-004 <http://ltfrb.gov.ph/wp-content/uploads/Memorandum%20Circular/2011/2011-004.pdf>

<sup>212</sup> Land Transportation Office, Professional driver's license. <http://www.lto.gov.ph/license-permit-issuance/285-professional-driver-s-license.html>

<sup>213</sup> Land Transportation Office, Drivers license and permit fees and charges. <http://www.lto.gov.ph/license-permit-issuance/292-drivers-license-and-permit-fees-and-charges.html>

<sup>214</sup> P.L.Viray, "Taxi operators required to submit list of drivers." Philstar, 2014.12.15. <http://www.philstar.com/headlines/2014/12/15/1402949/taxi-operators-required-submit-list-drivers>

<sup>215</sup> Disini Law Office サイト, "Regulating Uber in the Philippines." 2016.4.4. <https://elegal.ph/regulating-uber-in-the-philippines/>

<sup>216</sup> B. Santos, "The curious case of Uber, LTFRB and regular taxi operators." 2015.8.19.

<http://motioncars.inquirer.net/38983/the-curious-case-of-uber-ltfrb-and-regular-taxi-operator>

<sup>217</sup> Department of Finance Insurance Commission, Circular letter 2017-33, 2017.5.29.

[https://www.insurance.gov.ph/wp-content/uploads/2017/07/CL2017\\_33.pdf](https://www.insurance.gov.ph/wp-content/uploads/2017/07/CL2017_33.pdf)

## 非営利型ライドシェア

フィリピンにおける非営利型ライドシェアのアプリには **Wunder** などが存在する。**Wunder** は、ドイツを本拠地として 2013 年に開始された非営利型ライドシェアを仲介するアプリである。2016 年 2 月からマニラで展開し始めた<sup>218</sup>。収受する費用の額は 1 キロ 4 ペソ（約 9 円）、ドライバーは 1 日 2 回までとしている<sup>219</sup>。

## 非営利型ライドシェア規制

LTFRB は、2017 年 1 月、非営利型ライドシェアの仲介事業者の **Wunder** が TNC に該当するにも係らず許可を得ていないとして営業停止令を発効している<sup>220</sup>が **Wunder** は依然として営業を続けているようである。

当局は仲介事業者を取り締まる一方で、2017 年 12 月にはマニラ首都圏で HOV レーン実証を行った。その際 LTFRB は、自家用車のオーナーは同乗者から駐車料金や有料道路通行料金、燃料代を受け取ってもよいが、それ以上の金銭の授受は違法な白タク行為に当たると述べている<sup>221</sup>。

## (4) 仲介ビジネスの問題・効果

### ライドシェアに係る問題

フィリピンでは、**Grab** は 2015 年 7 月に、**Uber** は同年 8 月に交通当局から認可されている。ライドシェアに係る問題として、交通当局は、**Uber** や **Grab** はパートナードライバーに LTFRB の許可が必要であることを意図的に隠している疑いがあると述べている<sup>222</sup>。

### 仲介ビジネスの影響

Philippine National Taxi Operators Association (PNTOA) は、フィリピン政府がタクシー業界を保護していないと抗議している<sup>223</sup>。

交通当局は、省令 (Department Order No. 2015-011) により営利型ライドシェアを導入すると同時に、タクシーサービスの質を向上させるため、「プレミアムタクシー」サービスの導入を新たに決定している。プレミアムタクシーは GPS を搭載する 7 年未満の車両で、オンラインやスマートフォンでの予約、カード決済を可能としなければならない等の基準が設けられている<sup>224</sup>。

<sup>218</sup> D.J.Magturo, “Metro Manila next for carpooling appli.” Business World Online, 2016.2.10. <http://www.bworldonline.com/content.php?section=TopStory&title=metro-manila-next-for-carpooling-app&id=122849>

<sup>219</sup> Primer, “Wunder”, 2016.4.12. <http://primer.com.ph/business/2016/04/12/wunder/>

<sup>220</sup> ABS-CBN News, “Wunder, Angkas told to stop operations.” 2017.1.27. <http://news.abs-cbn.com/business/01/27/17/wunder-angkas-told-to-stop-operations>

<sup>221</sup> VJBacungan, “MMDA to implement EDSA carpool lane starting Dec. 11.” CNN, 2017.12.8. <http://cnnphilippines.com/transportation/2017/12/07/mmda-edsa-carpool-lane.html>

<sup>222</sup> K. Francisco, 2017.7.28.前掲

<sup>223</sup> N.J.Morales 2015.5.13.前掲

<sup>224</sup> Department Order No. 2015-011 前掲

また、従来のタクシー事業者と新規参入のアプリ事業者が提携する動きもある。2017年7月、プレミアムタクシーを運営する Philippine National Taxi Operators Association (PNTOA) 及び Association of Taxi Operations in Metro Manila (ATOMM) は、創業2年のベンチャー「Micab」との提携を発表した。これにより、Micab から2団体に属するマニラ首都圏の2万台のタクシーを呼び出すことが可能となった。Micab の展開するタクシー配車アプリによって配車を最適化し、交通状況の改善を目指すとしている<sup>225</sup>。

なお、社会経済的効果については、Uber 社によると、UberPOOL が2016年に6月に登場して以来、40日間で7万3千人が利用し、これにより578,000 車両キロ (vehicle kilometers)、ガソリン27,200 リットル、64,000 kg の二酸化炭素が減少できたとしている<sup>226</sup>。

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 仲介ビジネスの動向

フィリピンでは、国内資本の Mober Technology、香港発の Lalamove、インドネシア発の Transportify 等、複数の貨物運搬シェアの仲介事業者が展開している。

Mober Technology 社は、2015年7月にマニラで営業を開始した。2016年には登録車両100台で9,093件の配送を実施し、市場シェアは同社が最も大きいとのことである。

同社の配送料金は距離計算で、最初の5kmまで500ペソ（約1075円）、その後kmあたり25ペソ（約54円）が加算される。クライアント、ドライバーは法人、個人を問わず、両者を仲介して20%の手数料を得る。同社のクライアントには家具や家電を扱うホームセンターもあり、法人を対象とした取引も行っている<sup>227</sup>。

---

<sup>225</sup> P. Mendoza, "Philippine Ride-hailing App Partners with Local Taxi Companies Amid Uber, Grab Issues." Inc. Southeast Asia." 2017.7.24. <http://inc-asean.com/editor-picks/philippine-ride-hailing-app-partners-local-taxi-companies-amid-uber-grab-issues/>

<sup>226</sup> 試算の方法については不明。Uber blog, "In Just 40 Days, uberPOOL has Moved Manila." 2016.6.30. <https://www.uber.com/en-PH/blog/manila/in-just-40-days-uberpool-has-moved-manila/>

<sup>227</sup> A.B.Francia, "Mober counting on more partnerships to boost growth." Business World Online, 201.4.10. <http://www.bworldonline.com/content.php?id=143532>

## 第6節 韓国

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

韓国の総面積は約 100,000 平方キロメートルであり、人口は約 5,100 万人である。ソウル市の交通手段には、地下鉄、鉄道、バス、タクシーなどが存在している。地下鉄は 9 路線 237km が運行されている。バスは準公営<sup>228</sup>の市内バスが 66 社、361 路線、7,485 台運行されており、民営のマウルバスが 131 社、237 路線、1,470 台が運行されている。

2013 年の自動車登録台数は約 297 万 3 千台で、人口千人当たりの自動車台数は約 286 台である。2000 年代以降、ソウルの人口は停滞または若干の減少傾向にある。これは首都圏のソウル周辺の新都市の宅地開発や地方の革新都市開発などによる人口移動の影響によるものであり、自動車台数は継続的に増加傾向にある<sup>229</sup>。

国内移動手段としては乗用車の利用が 54.8%と多いものの、公共交通機関の利用も進んでいる（表 2-35）。2004 年と 2013 年の公共交通の輸送実績を比較すると、増加率が高かったのはバス（25.8%増）、鉄道（25.3%増）、そして航空（18.3%増）である。タクシー以外の交通手段の旅客輸送量は前年に比べ増加しており、公共交通機関の利用活性化政策と公共交通関連の政府支出の増加割合に応じて公共交通の輸送実績が伸びている、とされている<sup>230</sup>。

表 2-35 韓国における国内移動手段(2013 年)

車両種別	利用割合
乗用車	54.8%
バス	20.5%
鉄道	12.3%
タクシー	12.2%
航空	0.1%
海運	0.1%

出典 Korea Transport Institute, Korea Transport Database<sup>231</sup>より作成

なお、韓国における通勤手段としても最も多いのは乗用車であり、その次にバス、徒歩、地下鉄／電車の順になっている。通勤時におけるタクシーの利用率は 0.8%である（表 2-36）。

<sup>228</sup> 自治体が事業計画を行い、民間バス会社がバス運行業務や従業員の雇用を担う方式。全路線の運賃収入を自治体が一括で管理し、標準運送原価に基づいて赤字運営費が補填される。

<sup>229</sup> 韓国交通研究院（2015）「Comparative Study on the Taxi Policies Seoul and Tokyo」  
[https://www.koti.re.kr/user/bbs/BD\\_selectBbs.do?q\\_estnColumn4=&q\\_searchKeyTy=sj\\_\\_\\_1002&q\\_searchVal=%ED%83%9D%EC%8B%9C%EC%A0%95%EC%B1%85&q\\_bbsCode=1017&q\\_bbscttSn=2015102000000135663&q\\_clCode=2&q\\_lwprtClCode=&q\\_lwprtCINm=&q\\_art=&q\\_lang=kor&q\\_rowPerPage=10&q\\_currPage=1&q\\_bbsSortType=&](https://www.koti.re.kr/user/bbs/BD_selectBbs.do?q_estnColumn4=&q_searchKeyTy=sj___1002&q_searchVal=%ED%83%9D%EC%8B%9C%EC%A0%95%EC%B1%85&q_bbsCode=1017&q_bbscttSn=2015102000000135663&q_clCode=2&q_lwprtClCode=&q_lwprtCINm=&q_art=&q_lang=kor&q_rowPerPage=10&q_currPage=1&q_bbsSortType=)

<sup>230</sup> Korea Transport Institute, Korea Transport Database, 우리나라 대중교통 수단별 수송실적의 과거와 현재, 2015.8.15 <https://www.ktdb.go.kr/www/selectBbsNttView.do?key=42&bbsNo=7&nttNo=497&searchY=>

<sup>231</sup> Korea Transport Institute, 2015.8.15. 前掲

表 2-36 韓国における通勤手段(2010年10月~11月)

車両種別	利用割合
乗用車	52.0%
バス	15.4%
徒歩	14.6%
地下鉄/電車	10.3%
自転車/その他	7.0%
タクシー	0.8%

出典 Korea Transport Institute, Korea Transport Database<sup>232</sup>より作成

## (2) 既存業界の動向・規制

### タクシー

2013年時点におけるタクシーの輸送人員は、韓国全体で年間約38億人(1日約1万人)、ソウル市で年間約8億人(1日約220万人)と推定されている。タクシーの輸送人員は韓国全体で2000年に比べ23%減少しており、ソウル市は1996年に比べ24%減少している。タクシーが交通手段として用いられる比率も10.4%(1996年)から6.9%(2012年)に減少している。

タクシー利用は減少傾向にある。理由として、顧客ニーズに対応していない画一的なサービスや、タクシーを捕まえにくいといった問題が挙げられている<sup>233</sup>。

ソウル市のタクシー需給は午前と午後の通勤時間帯、深夜に集中している。2016年に国土交通部とソウル市交通研究院が行った調査によれば、韓国におけるタクシーの市場規模は年間8兆ウォン(約8,000億円)であり、そのうち通勤時間に関連するのは約5兆ウォン(約5,000億円)分である<sup>234</sup>。

韓国のタクシーは法人タクシーと個人タクシーに分かれている。個人タクシーの免許基準としては、運転経歴、交通事故の有無、居住地などが定められており、例えば過去6年間に旅客或いは貨物輸送業に従事し、5年以上無事故であること等の要件を満たす必要がある<sup>235</sup>。

2013年時点では、法人タクシー事業者は1,717社存在しており、91,242台のタクシーが登録されている。個人タクシーについては163,891台が登録されている(表2-37)。なお、模範タクシーと呼ばれる、黒塗りの車体の高級タクシーが存在する。車内が広く、質の良いサービスを提供するため、料金は割高になっている<sup>236</sup>。模範タクシーは2014年2月時点で、2,367台が登録されている<sup>237</sup>。

<sup>232</sup> Korea Transport Institute, Korea Transport Database, 우리나라 사람들의 출근통행특성, 2016.7.28.

<https://www.ktdb.go.kr/www/selectBbsNttView.do?key=42&bbsNo=7&nttNo=2897&searchY=&searchCtgrY=&searchCnd=all&searchKwrd=&pageIndex=1>

<sup>233</sup> 韓国交通研究院 2015 前掲

<sup>234</sup> Nocut News, “카풀한다더니 영업?...카풀 앱, 불법인가 혁신인가” 2017.8.2.

<http://www.nocutnews.co.kr/news/4825214>

<sup>235</sup> 韓国法制処サイト, 개인택시운송사업면허.

<http://easylaw.go.kr/CSP/CnpClsMain.laf?popMenu=ov&csmSeq=749&ccfNo=2&cciNo=2&cnpClsNo=1>

<sup>236</sup> 韓国観光公社, タクシー. [http://japanese.visitkorea.or.kr/jpn/TRP/TR\\_JPN\\_6.jsp](http://japanese.visitkorea.or.kr/jpn/TRP/TR_JPN_6.jsp)

<sup>237</sup> 韓国交通研究院(2015) 前掲

表 2-37 韓国のタクシー台数(2013年7月)

サービス	法人タクシー	個人タクシー
免許台数	91,242 台	163,891 台
その他	ドライバー数：124,877 人 事業者数：1,717 社	-

出典 韓国交通研究院 (2015) 前掲より作成

近年はタクシー配車アプリも盛んであり、韓国の対話アプリ再大手のダウムカカオが立ち上げたカカオタクシーが代表例として挙げられる。登録はタクシードライバーの資格を有する者に限られており、一日につき約 50 万件の配車要請があり、韓国のタクシードライバー約 27 万人のうち 15 万人が登録していると言われている<sup>238</sup>。

その他にも、2007 年にはソウル市でブランドコールタクシー制度が導入された。ブランドコールタクシー事業者のコールセンターに電話をかけると近くの空車タクシーが配車される仕組みとなっており、カード決済、GPS の設置等の選定基準が設けられている<sup>239</sup>。また、安心帰宅サービス（顧客の乗車時間やタクシー車両の番号を家族などに送信するサービス等）の提供を行っていることも特徴である<sup>240</sup>。

### タクシー規制

タクシーに関する規制法令としては、旅客自動車運輸事業法<sup>241</sup>、タクシー発展法<sup>242</sup>が挙げられる。旅客自動車運輸事業法は、タクシー事業者やタクシードライバー、使用する車両について定めている。また、タクシー発展法は、タクシー事業者が事業に係る費用をドライバーに負担させる行為の禁止や、タクシーの台数規制を定めている。

タクシードライバーになるには、タクシー運転資格試験に合格しなければならない（旅客自動車運輸事業法第 24 条）。試験の内容は交通機関や運輸関連法規や地理に関する知識を確認するものである。また、タクシー事業者も事業計画を作成し、免許を受けなければならない（旅客自動車運輸事業法第 4 条）。

タクシー発展法では、タクシーの適正供給規模に関する実態調査を 5 年毎に実施し、実車率や実働率等をもとに事業区域別のタクシー総量を算定することとしている（タクシー発展法第 9 条）。算定されたタクシー総量よりもタクシーの車両数が多い場合には、タクシー免許の新規発行が認められないほか、減車計画を策定して施行しなくてはならないとされている（タクシー発展法第 10 条、第 11 条）。

<sup>238</sup> 山崎治 (2016) 「ライドシェアを取り巻く状況」レファレンス 787 号 97-126 頁  
[http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo\\_10188917\\_po\\_078705.pdf?contentNo=1](http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10188917_po_078705.pdf?contentNo=1)

<sup>239</sup> ソウル市, 브랜드 콜 택시 활성화. <https://opengov.seoul.go.kr/policy/1113394>

<sup>240</sup> 韓国交通研究院 2015 前掲

<sup>241</sup> 旅客自動車運輸事業者法 <http://www.law.go.kr/lsInfoP.do?lsiSeq=179643&efYd=20170120#0000>

<sup>242</sup> タクシー発展法

<http://www.law.go.kr/lsSc.do?menuId=0&p1=&subMenu=1&nwYn=1&section=&tabNo=&query=%ED%83%9D%EC%8B%9C%EC%9A%B4%EC%86%A1%EC%82%AC%EC%97%85%EC%9D%98%20%EB%B0%9C%EC%A0%84%EC%97%90%20%EA%B4%80%ED%95%9C%20%EB%B2%95%EB%A5%A0#liBgcolor1>

タクシー規制の内容を次に示す（表 2-38）。

表 2-38 韓国のタクシー規制の内容

項目		タクシー
サービス全般	監督機関	市・道知事
	台数規制	市・道知事による台数規制
	運賃規制	市・道知事が定める基準及び料率の範囲内
	流し	可能
	保険	運送事業者へ義務付け
法人	当局の許可	事業計画を作成し、市・道知事から免許を交付される
	当局への報告義務	必須
ドライバー	当局の許可	要
	年齢	20歳以上
	運転免許	第1種（事業用）及び第2種（普通）運転免許以上保有者
	運転歴	1年以上
	犯罪歴確認	あり
	試験	あり
	研修	あり
	その他	運転適正に対する精密検査基準に合格することが必要
車両	当局の許可	必須
	車検	事業用乗用自動車：1年（新規検査の場合は2年） <sup>243</sup>
	その他の要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LPG 車両：LPG 充電が不可能な一部の島を除き、個人タクシーは 99.9% 以上、法人タクシーは 100% LPG 車両。</li> <li>• モデルはソナタ、K5、K7、グレンジャー等（現代、起亜車のタクシー占有率は 95%超）</li> </ul>

2014年時点の情報では、ソウル市の法人タクシードライバーはほとんどが2交代制で働いており、一ヶ月間の営業日数は26日、1日の実働時間は9時間40分程度、月収は約200万ウォンである。1人当たりの1日の平均輸送収入額は16万ウォンで、ここから会社に納める基準額の水準は約13万5千ウォンとなっている。個人タクシーの場合、平均月収は法人タクシーより高い250万ウォンの水準と推定されている<sup>244</sup>。

なお、国土交通部では、現行法上はタクシーの相乗りは違法だが、アプリなどを通じた事前同意が生じている場合は合法だと説明している<sup>245</sup>。

<sup>243</sup>韓国法制処サイト, 자동차종합검사는 언제 받아야 하나요?.

<http://easylaw.go.kr/CSP/CnpClsMain.laf?popMenu=ov&csMSeq=675&ccfNo=2&cciNo=2&cnpClsNo=2>

<sup>244</sup> 韓国交通研究院 2015 前掲

<sup>245</sup> ソウル新聞, “[단독] 심야 콜버스 ‘13 인승 택시’ 로 운영.” 2016.2.21.

<http://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20160222001013#csidxca3e4889e0152368c00231560d374cb>

## ハイヤー等

旅客自動車運輸事業法にはハイヤーとしての規定は見当たらなかった。

韓国におけるハイヤーと類似したサービスとしては、「コールバン」と「運転代行」の二種類が存在する。

コールバンは、重い荷物や大きな荷物を持った乗客のための貨物自動車で、運賃はドライバーと乗客の合意により決められる<sup>246</sup>。荷物を持たない乗客の輸送や、基準（重さ 20kg 以上または容積 4 万㎤以上）に満たない荷物の乗客の輸送は認められていない<sup>247</sup>。なお、コールバンの外見をジャンボタクシーと酷似させ、利用者に当該車両がタクシーであると誤認させた上で、高額な運賃を請求する、という問題事例が確認されている<sup>248</sup>。

運転代行は、運転代行業者にドライバーが登録の上、利用者から以来を受けて稼働するもので、近年では、アプリを用いた運転代行サービスも現れており、2016年にサービスを開始したカカオドライバーが代表的なサービスとして挙げられている。カカオドライバーのアプリ登録者数は約 270 万人であり、ドライバー数は 78,000 人に上るとされている（2017年6月現在）<sup>249</sup>。

2016年12月に産業研究院が発表した統計データによれば、運転代行市場は年間1兆～3兆ウォン（約1,000～3,000億円）、事業者数は約約8,000社、登録ドライバー数は約11万人と推定している。一回あたりの料金は、85%以上が8,000～2万ウォン（約800～2,000円）台である<sup>250</sup>。

### (3) 仲介ビジネスの動向・規制

#### 営利型ライドシェア

Uber社は2013年にソウルでの営業を開始した。当初は利用者と高級車を仲介するUberBLACKをレンタカー事業者であるMK Korea社と提携して提供していた。しかし、レンタカー事業者がドライバーつきで一般乗客向けにレンタカーを提供する行為は旅客自動車運輸事業法により禁止されているため、2014年12月にUber社とMK Korea社は同法違反で起訴された<sup>251</sup>。

<sup>246</sup> 在釜山日本国総領事館サイト「コールバン・違法タクシー等の被害にご注意を！」2012.2.23.

<http://www.busan.kr.emb-japan.go.jp/jhtm/new120223.html>

<sup>247</sup> ソウル市サイト, 교통위반단속>택시관련정보>콜밴안내. <http://traffic.seoul.go.kr/archives/34987>

<sup>248</sup> 在釜山日本国総領事館サイト 前掲

<sup>249</sup> Newsis サイト, '출시 1년' 카카오드라이버, 성장세... 대리기사단체와 '진통'은 여전.

[http://www.newsis.com/view/?id=NISX20170702\\_0000029153&cID=13001&pID=13000](http://www.newsis.com/view/?id=NISX20170702_0000029153&cID=13001&pID=13000)

<sup>250</sup> Ajunews, “대리운전 시장규모 연간 최대 3조원...업체는 8000곳 달해”. 2016.12.28.

<http://www.ajunews.com/view/20161228153829600>

<sup>251</sup> Tuoi Tre News, “Uber hits roadblock as CEO charged in S. Korea.” 2014.12.24.

<https://tuoitrenews.vn/business/24940/uber-hits-roadblock-as-ceo-charged-in-s-korea>

また、2014年8月からはUberXのサービス提供をソウル市を中心に開始したが、ソウル市はUber社と提携して営業しているドライバーを通告した者に100万ウォン（約10万円）の報奨金を支給する等の取締りを行った<sup>252</sup>。UberXのサービスは2015年3月に停止され、UberBLACKも一般乗客向けのサービス提供を取りやめ、旅客自動車運輸事業法において認められている外国人観光客、障がい者、高齢者を対象にしたサービスに限定されている<sup>253</sup>。現在、Uber社がソウルで提供するサービスはUberTAXI、UberBLACK、UberASSIST、UberSHAREである<sup>254</sup>。なお、UberASSISTは障がい者、妊婦、高齢者等の交通弱者をサポートするサービスで、支援の方法を学んだドライバーが配車される<sup>255</sup>。

なお、東南アジア諸国でライドシェアサービスを展開しているGrab社をはじめとするその他の営利型ライドシェア事業者は、韓国市場には参入していない。

### 営利型ライドシェア規制

旅客自動車運輸事業法第81条は、緊急時や通勤時に同乗する場合を除き、事業用自動車ではない車両を有償で運送用として提供、貸与、斡旋してはならないと定めている。旅客自動車運輸事業法第34条では、原則としてレンタカー事業者がドライバーを一般乗客に斡旋することも、ドライバーがレンタカーで有償旅客運送を行なうことも禁じている。但し、レンタカー事業者がドライバーを一般乗客に斡旋することについては、外国人や障がい者など大統領令で定められている場合には例外として認められている<sup>256</sup>。

### 非営利型ライドシェア

韓国における非営利型ライドシェアのサービス例として挙げられるのはPoolusである<sup>257</sup>。Poolusでは、乗用車のドライバーと、同じ方向に向かう同乗者を仲介するサービスを提供している。

事業者側は自主規制としてサービス提供時間を出退勤の時間帯（週末・祝日を除く午前5時～11時及び午後5時～翌日午前2時）に限定している。事業者側の仲介手数料は20%であると報じられている。当局側でも、一日2回（出勤時と退勤時）までの利用は許容範囲と見なしている一方、一日3回以上運行を行った場合については非営利型ライドシェアの趣旨を超えた違法な有償運送行為と判断している<sup>258</sup>。

---

<sup>252</sup> The Straits Times, “South Korea regulator seeks criminal charges against Uber for violating communications rules.” 2015.1.22. <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/south-korea-regulator-seeks-criminal-charges-against-uber-for-violating>

<sup>253</sup> 東亜日報「一般車の「UberX」打ち切り、Uberタクシーは現状維持」2015.3.7. <http://japanese.donga.com/List/3/all/27/427582/1>

<sup>254</sup> Uber社サイト <https://www.uber.com/ja-JP/cities/seoul/>

<sup>255</sup> IT東亜サイト, “우버, 교통약자 위한 서비스 ‘우버어시스트’ 출시.” <http://www.itdaily.kr/news/articleView.html?idxno=78822>

<sup>256</sup> 旅客自動車運輸事業法 前掲

<sup>257</sup> KBS News, “가폴도 단속? “하루 세 번 카풀하면 입건될 수도” .” 2017.7.27.

<http://news.kbs.co.kr/news/view.do?ncd=3523353&ref=A>

<sup>258</sup> Nocut News, 2017.8.2. 前掲

こうしたサービスは道路渋滞緩和や環境保護が期待される反面、同乗者を探す過程の困難さ（目的地のルートが一致しなくてはならない、予め時間と場所を決めて会わなければならない等）のために、あまり実現されていなかった。そこで Poolus は、スマートフォンアプリを使ったリアルタイムマッチングによるサービスの提供を開始したとしている<sup>259</sup>。

Poolus のドライバーは、書面による身元確認だけでなく、対面インタビュー<sup>260</sup>および車両点検サービスを受けなければ営業できない。また、ドライバーと同乗者の間の相互評価を導入し、相互評価の低いユーザーはサービス利用が制限される仕組みとなっている。その他、ドライバーの自動車保険加入の確認や、万一の不慮の事故に備えた「同乗者保護プログラム<sup>261</sup>」を提供している<sup>262</sup>。

### 非営利型ライドシェア規制

旅客自動車運輸事業法では、自家用車を用いた有償運送を原則的には禁じているが、通勤時に限って自動車の利用に必要な経費の範囲内での有償運送が例外的に許可されている。この場合、収益を目的とした営業行為は取り締まり対象である。実際、非営利型ライドシェアの仲介事業者が保有していたユーザーの運行記録の回数や経路などを当局が分析し、約 80 人分の有償運送を違法行為として立件した例がある<sup>263</sup>。

## (4) 仲介ビジネスの問題・効果

### 仲介ビジネスの影響

Uber を始めとした営利型ライドシェアに対してはタクシー業界全体が反対しており、Uber 社が韓国に参入した際はデモなどの反対活動が行われた<sup>264</sup>。韓国におけるタクシーの業界団体としては、全国タクシー運送事業組合連合会<sup>265</sup>、ソウル個人タクシー組合<sup>266</sup>、韓国協同組合連帯<sup>267</sup>などが挙げられる。

---

<sup>259</sup> Poolus サイト <https://poolus.kr/support/faq/common/view/110>

<sup>260</sup> Poolus サイト <https://poolus.kr/support/faq/common/view/120>

<sup>261</sup> ※同乗者保護プログラム

Poolus のサービスを使った運行中の事件・事故の発生時には、「同乗者保護プログラム」に基づき乗客メンバーに補償金が支給される。（自動車事故傷害の場合は最大 3 百万ウォン、凶悪犯罪の場合は 5 百万ウォン）加えて、交通事故が起きた場合には、運転を担当したドライバーの車両が登録された自動車保険会社に連絡し事故の処理をする。

<sup>262</sup> Poolus サイト, <https://poolus.kr/wp/index.php/faq>

<sup>263</sup> KBS News, 2017.7.27. 前掲

<sup>264</sup> HG Times, <http://www.hg-times.com/news/articleView.html?idxno=82990>

<sup>265</sup> 全国タクシー運送事業組合連合会 <http://www.taxi.or.kr/index.php>

<sup>266</sup> ソウル個人タクシー組合 <http://www.spta.or.kr>

<sup>267</sup> 韓国協同組合連帯 <http://coop-taxi.kr/main/main.php>

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 仲介ビジネスの動向

GoGoVan は 2013 年に香港で設立された貨物運搬シェアの仲介事業者である。現在はアジア 6 カ国でサービスを展開し、韓国では 2015 年 11 月からサービス提供を始め、「24 時間バイク便」として知られている。

GoGoVan は、ユーザーがアプリや電話、ウェブで注文をすると、システムが GPS に基づきユーザーと配送ドライバーの位置を確認して仲介する仕組みで運営している。予約が完了するとマッチングされたドライバーの位置をリアルタイムで確認できるほか、実際の輸送距離から事前に価格が計算される。GoGoVan はバイク便だけでなく、小型・大型の小包の輸送、小規模な引越など、様々なサービスを提供している。配送完了後は、利用者によるサービス評価が行われる<sup>268</sup>。

---

<sup>268</sup> 日曜新聞, “물류 O2O 서비스 앱 ‘고고벤’... 한국 등 6 개국 운영” 2016.4.6.  
[http://ilyo.co.kr/?ac=article\\_view&entry\\_id=174169](http://ilyo.co.kr/?ac=article_view&entry_id=174169)

## 第7節 ベトナム

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

ベトナムの総面積は約 330,000 平方キロメートルであり、約 9,500 万人の人口を有している。同国の中でも二大都市と称されているのが、首都であるハノイ市（人口：約 722 万人<sup>269</sup>）と、“商都”とされているホーチミン市（人口：約 815 万人<sup>270</sup>）である。両都市とも、移動形態に占める二輪車の割合が他の移動形態に比べ高い（表 2-39、表 2-40）。しかし、乗用車の利用率も近年上昇傾向にあり、1995 年から 2005 年の 10 年間で二輪車を用いた移動は約 6.4 倍の増加だったが、自動車及び四輪タクシーを用いた移動は約 30 倍以上増加している<sup>271</sup>。現在、交通渋滞の解消等が期待される地下鉄等の公共交通インフラの整備が進められているが、工事遅延等により完成予定スケジュールが年々後ろ倒しになっているなど、その進捗は芳しくない<sup>272</sup>。

表 2-39 ハノイ市における移動形態(2005 年)

移動手段	割合
自転車	25.1%
バス	6.7%
二輪車	63.8%
自動車及び四輪タクシー	3.6%
その他	0.7%

出典 JICA (2007) <sup>273</sup>より作成

表 2-40 ホーチミン市における移動形態(2002 年)

移動手段	割合
自転車	17.4%
バス	1.7%
二輪車	74.5%
自動車	1.4%
四輪タクシー及びその他	4.1%
二輪タクシー	0.8%

出典 Harvard Kennedy School ASH Center (2010)<sup>274</sup>より作成

<sup>269</sup> General Statistics Office of Viet Nam サイト [http://www.gso.gov.vn/default\\_en.aspx?tabid=774](http://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=774)

<sup>270</sup> 同上

<sup>271</sup> JICA (2007) The comprehensive urban development programme in Hanoi capital city of the Socialist Republic of Vietnam.

<sup>272</sup> E. Petsko, "Transforming a motorcycle city: the long wait for Hanoi's metro." The Guardian, 2016.7.30. <https://www.theguardian.com/cities/2016/jul/18/long-wait-hanoi-metro-vietnam-motorbike>

<sup>273</sup> JICA (2007) 前掲

<sup>274</sup> Harvard Kennedy School ASH Center (2010) Ho Chi Ming city: the Challenges of the growth.

## (2) 既存業界の動向・規制

### タクシー

ベトナムのタクシーは法人タクシーが基本である。代表的な事業者は Mai Linh 社と Vinasun 社である<sup>275</sup>。

また、各地方にタクシー協会が存在しており、例えばホーチミンタクシー協会は行政へ提言書を提出するなどの活動をしている<sup>276</sup>。

### タクシー規制

タクシーに関する法的規制には、政府が交通運輸事業全般における許可取得要件を定めた「Decree No. 86/2014/ND-CP」と、交通・運輸省が自動車輸送に係る組織や車両要件を定めた「Circular No. 63/2014/TT-BGTVT」の二つが存在する<sup>277,278</sup>。

営業許可は各省・直轄市において交通・運輸省が発行する。自動車輸送事業の運営には交通事業を営む上での許可取得が必要であり、中でもタクシー車両については扉部に企業名、電話番号、ロゴを表示する必要がある他、車両内部にも乗車運賃、待ち時間に生じる料金、その他発生する運賃・料金に関する表記を行わなければならない。また、タクシー事業者は管理センターを設置し、タクシードライバーと常に連絡が取れるように通信手段を確保しておく必要もある<sup>279</sup>。

### ハイヤー

市場構造や営業の仕組み等に関する情報については確認できなかった。

## (3) 仲介ビジネスの動向・規制

### 営利型ライドシェア

Uber 社は、2014 年 6 月にベトナムへと進出<sup>280</sup>し、同年 7 月<sup>281</sup>にはホーチミン市で、同年 12 月<sup>282</sup>にはハノイ市での営業を開始している。ドライバー数は、2014 年時点では約 300 人に過ぎなかったのが、2016 年 3 月時点では約 15,000 人にまで増加している<sup>283</sup>。

<sup>275</sup> A.M.Do, “Meanwhile, in Vietnam: Uber vs GrabTaxi vs Vinasun vs Mai Linh vs EasyTaxi.” 2014.12.8. <https://www.techinasia.com/vietnam-uber-grabtaxi-vinasun-mai-linh-easytaxi>

<sup>276</sup> T. Linh and T. Cuong, “Traditional taxis are not taxed like Grab and Uber.” 2017.3.22, <http://customsnews.vn/traditional-taxis-are-not-taxed-like-grab-and-uber-2950.html>

<sup>277</sup> Circular No. 63/2014/TT-BGTVT <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Circular-No-63-2014-TT-BGTVT-operation-and-management-of-automobile-transport-supporting-services-271570.aspx>

<sup>278</sup> Decree No. 86/2014/ND-CP <http://hethongphapluatvietnam.net/decreed-no-86-2014-nd-cp-dated-september-10-2014-on-business-and-conditions-for-transportation-business-by-auto.html>

<sup>279</sup> Decree No. 86/2014/ND-CP 前掲

<sup>280</sup> Tuoi Tre News “Uber’s perverse tax avoidance in Vietnam leaves drivers, passengers with little legal protection.” 2016.9.4. <http://tuoitrenews.vn/business/36861/Ubbers-perverse-tax-avoidance-in-vietnam-leaves-drivers-passengers-with-little-legal-protection>

<sup>281</sup> Uber 社サイト <https://newsroom.Uber.com/vietnam/Uber-officially-launches-in-saigon/>

<sup>282</sup> Uber 社サイト <https://newsroom.Uber.com/vietnam/Uber-officially-launches-in-hanoi/>

<sup>283</sup> Vietnam net, “15,000 Vietnamese drivers join Uber.” 2016.3.8.

<http://english.vietnamnet.vn/fms/business/152164/15-000-vietnamese-drivers-join-uber.html>

但し、当初から Uber 社の営業が法的に認められていたわけではない。ベトナム政府の交通・運輸省（Ministry of Transport）では 2014 年 12 月に Uber によるタクシー事業の展開に法的適合性は無い、との見解を示している。実際、ホーチミン市当局も Uber 車両の取り締まりを抜き打ちで行っており、複数名のドライバーに罰金を科している<sup>284</sup>。

Uber 社は同国でのライセンスを求めたが、

- Uber 社のベトナム法人である「Uber Vietnam Ltd」の業務所掌範囲は、「コンサルティング及び管理業務」「市場調査等」の二点の登録に限られている
- Uber 社とドライバーの契約は、オランダ法人の親会社「Uber International Holding BV」との間で行われており、ベトナム法人は一切契約に介在しないスキームとなっている

との点が同国の法令上、問題であると指摘され、申請は却下されている<sup>285</sup>。特に後者については、ベトナム法人が介在しないことで Uber 社の収益に対するベトナムの法人税が発生しないため、交通・運輸的観点のみならず税務的観点からも問題視されていた<sup>286</sup>。

2017 年 4 月に Uber 社のベトナム法人の業務所掌範囲に「IT 及びその他コンピュータ関連サービスの提供」との文言が加わり、Uber 社のベトナム法人がライドシェアのサービス提供に対する責務を負うと見なされるようになった。これにより、Uber 社によるサービス提供がようやく認められる方向になった<sup>287</sup>。Uber 社による主なサービスとして、UberX や UberBLACK などが挙げられる<sup>288</sup>。

一方 Grab 社は 2014 年 2 月にベトナム市場へと進出し、当初は現地のタクシー事業者と協業・連携する形で事業を展開していた<sup>289</sup>。その後、2016 年 1 月に交通・運輸省によって制定された「Decision 24/QD-BGTVT（後述）」によって交通業界への IT 活用を目的とした社会実験が期間限定ながら許可されることとなった。Grab 社は許可を取得し、合法的にライドシェアサービスの提供ができるようになった<sup>290</sup>。

Grab 社がベトナムで提供する主なサービスは、GrabCAR、GrabTAXI などである<sup>291</sup>。

<sup>284</sup> Tuoi Tre News. "Uber operating illegally in Vietnam: deputy minister." 2014.12.2.

<https://tuoitrenews.vn/business/24404/uber-operating-illegally-in-vietnam-deputy-minister>

<sup>285</sup> Saigoneer, "Vietnam Ministry Rejects Uber's Transportation Pilot Scheme for 2nd Time." 2017.2.15.

<https://saigoneer.com/saigon-technology/9290-vietnam-ministry-rejects-uber-s-transportation-pilot-scheme-for-2nd-time>

<sup>286</sup> Tuoi Tre News, "Is Uber taxi service in Vietnam illegal?" 2014.11.16

<http://tuoitrenews.vn/business/24084/is-Uber-taxi-service-in-vietnam-illegal>

<sup>287</sup> A.Duy, "Uber's ride hailing service is finally legal in Vietnam." VnExpress International, 2017.4.11.

<https://e.vnexpress.net/news/business/uber-s-ride-hailing-service-is-finally-legal-in-vietnam-3568563.html>

他方、正式な営業に先立ち地方当局からの許可も必要である、と政府は言及している。

<sup>288</sup> Uber 社サイト <https://www.Uber.com/en-SG/cities/ho-chi-minh-city/>

<sup>289</sup> A.M.Do, 2014.12.8. 前掲

<sup>290</sup> A. Jahn, "Is Uber Running Illegally in Vietnam?" City Pass Guide,

<https://www.citypassguide.com/en/travel/ho-chi-minh-city/daily/news/is-Uber-running-illegally-in-vietnam>

<sup>291</sup> Grab 社サイト <https://www.grab.com/vn/en/>

Uber 社や Grab 社といった国外企業の他にも、ベトナム国内で生まれたライドシェアの仲介事業者も存在している。その一例が 2016 年に設立された Vivu 社 (Vivu Technology Development Joint Stock Company、旧 FaceCar 社) である。

Vivu (FaceCar) では二輪車、タクシー、乗用車、バスといった様々なタイプの車両の配車が可能である。Uber や Grab と異なり、ユーザーがドライバーを選択し、運賃を直接交渉することが可能である点が特徴である。ハノイ市、ホーチミン市、カントー市、グノン省といった地域でサービスを提供している<sup>292</sup>。

Uber、Grab、タクシーの運賃を比較すると、Uber が一番安く、次に Grab、そして一番高額になるのがタクシーとなっている (表 2-41)。

表 2-41 Uber X、GrabCAR、タクシーの運賃比較(ベトナム)

走行距離	Uber		Grab		タクシー	
	ベトナムドン	日本円	ベトナムドン	日本円	ベトナムドン	日本円
5km	49,900	235	61,300	288	79,500	374
10km	172,500	810	215,700	1,013	288,300	1,355

出典 iPrice, 2016 <sup>293</sup>より作成

### 営利型ライドシェア規制

交通・運輸省は新たな取組として、2016 年から 2018 年までの 3 年間限定で交通業界への IT 活用を目的とした社会実験を行うための「Decision No. 24/QD-BGTVT」を 2016 年 1 月に制定した。これにより、ライドシェアの仲介事業者は交通・運輸省からの承認を得て、ハノイ市、ホーチミン市、ダナン市、カインホア省、クアンニン省でサービス提供をすることが可能となった。なお、ライドシェアの提供にあたっては、ドライバーの資格、車両の種類や設備等についてタクシー規制の項で述べた

「Decree No. 86/2014/ND-CP」と「Circular No. 63/2014/TT-BGTVT」に従う必要があるとされる<sup>294</sup>。

<sup>292</sup> Vietnam News, “Vietnamese car hailing app FaceCar changed to Vivu.” 2017.3.27. <http://vietnamnews.vn/economy/373622/vietnamese-car-hailing-app-facecar-changed-to-vivu.html#XfPWvFetILGeHZwO.97>

<sup>293</sup> iPrice, 2016 (前掲のベトナム語版) <https://news.zing.vn/uber-grab-hay-taxi-truyen-thong-re-hon-post701889.html>

<sup>294</sup> Decision No. 24/QD-BGTVT <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Cong-nghe-thong-tin/Quyet-dinh-24-QD-BGTVT-thi-diem-ung-dung-khoa-hoc-cong-nghe-quan-ly-van-tai-hanh-khach-theo-hop-dong-306217.aspx>

## 非営利型ライドシェア

ベトナムにおける非営利型ライドシェアの仲介事業者の例として、2012年に創立された Dichung 社が挙げられる。Dichung 社は、ベトナムの交通渋滞によって引き起こされる大気汚染に強い危機感を抱き、環境問題の解決策として、車両台数削減に繋がる非営利型ライドシェアの普及を目指し、事業参入を果たした。当初は欧州の非営利型ライドシェアの仲介事業者である BlaBlaCar と同様のビジネスモデルをベトナムにも導入しようとしたが、自家用車を他者と共有することに抵抗を感じるベトナム人が多かったため、上手くいかなかった<sup>295</sup>。そこで、2013年にはタクシー配車サービスに進出した。自社ウェブサイトを通じて、空車のタクシーと乗客を仲介するサービスを提供することで、タクシー事業者の空車率が低減され、乗客も安価（通常の2～4割引）でタクシーに乗車することができる。また、Dichung 社はタクシー相乗りの仲介サービスも手掛けており、これら仲介が行われる度に、Dichung 社は1USドルの仲介手数料を得ている。事業は成長しており、2015年初頭の会員数は15,000人であった<sup>296</sup>。

Dichung 社が行った研究結果によると、Dichung 社のタクシーの相乗りや非営利型ライドシェアの仲介サービスは、年間で約143,000kgの二酸化炭素排出削減に貢献している<sup>297</sup>。また、非営利型ライドシェアについては、これまで累計で14,000km分の走行実績があるため、約2,700kg分の二酸化炭素排出を削減している。こうした二酸化炭素排出削減効果の他にも、Dichung 社が提供するサービスを通じて、2015年のみで約31,000リットル分のガソリン消費削減も達成出来ている、と発表している<sup>298</sup>。

### (4) 仲介ビジネスの問題・効果

#### 仲介ビジネスの影響

ライドシェアの台頭に伴い、タクシー業界ではドライバー減少や利益減少の影響が出ている。大手タクシー事業者 Mai Linh 社では2017年1月～6月に約6,000人のタクシードライバーが退職したといわれている<sup>299</sup>。Mai Linh 社では過去5年間で最低の売上を記録した他、同じく大手タクシー事業者 Vinasun 社は利益が半減したと伝えられており、ライドシェアの仲介事業者の台頭を事業停滞の主な原因として両社共に挙げている<sup>300</sup>。

<sup>295</sup> K. Buchan, “Vietnam cities told that driving down pollution is a matter of ride-sharing.” 2015.5.5.  
<https://www.theguardian.com/environment/2015/may/05/vietnam-cities-told-that-driving-down-pollution-is-a-matter-of-car-sharing>

<sup>296</sup> SEED (2013) Ride-sharing technology to reduce traffic congestion and CO2 emissions in urban Viet Nam.  
[https://www.seed.uno/images/casestudies/SEED\\_Case\\_Study\\_Dichung\\_Vietnam.pdf](https://www.seed.uno/images/casestudies/SEED_Case_Study_Dichung_Vietnam.pdf)

<sup>297</sup> 一日平均で70件、かつ1件につき平均で30キロメートルを走行するものとする。

<sup>298</sup> SEED (2013) 前掲

<sup>299</sup> M. Son, “Major Vietnamese taxi firm loses 6,000 drivers, blaming Uber and Grab again.” 2017.9.27.  
<https://e.vnexpress.net/news/business/major-vietnamese-taxi-firm-loses-6-000-drivers-blaming-uber-and-grab-again-3647061.html>

<sup>300</sup> Robert, “Vietnam’s biggest taxi firms blame Uber, Grab for losing business.” 2017.4.20.  
<https://www.talkvietnam.org/2017/04/vietnams-biggest-taxi-firms-blame-Uber-grab-for-losing-business/>

こうしたタクシー事業者の経営状況の悪化を受け、ライドシェア事業者に反発するタクシードライバーが大規模なデモ活動を起こしている旨も報じられている<sup>301</sup>。

タクシー協会は、Uber 社や Grab 社等ライドシェアの仲介事業者とタクシーの公正な競争を求める働きかけをベトナム政府に対して行ってきた。例えば、タクシー事業者は交通運輸事業者として 10%の付加価値税（VAT）が課せられているのに対し、Uber 社や Grab 社の税率は 3%と低い点を不平等であると訴えている<sup>302</sup>。

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 仲介ビジネスの動向

ベトナムにおける貨物運搬シェア事業者としては、AhaMove や ShipS などが挙げられる。AhaMove はドライバーとユーザーと仲介するサービスを展開している。登録者数はトラックドライバーが約 150 人（2015 年 9 月時点）<sup>303</sup>、二輪車のドライバーは約 1,000 人（2016 年 8 月現在）であり、ハノイ市とホーチミン市で稼働している。

ShipS は全ての登録ドライバーがフリーの個人事業主であると言われている。ShipS の登録ドライバーは、運搬する貨物の対価に等しい金額を保証金として運搬依頼主に対して事前に支払い、運搬完了後に返金される。なお、高額品の場合は登録ドライバーではなく ShipS が保証金を運搬依頼主に前もって支払うことになる<sup>304</sup>。

---

<sup>301</sup> Tuoi Tre News, "Hanoi taxis protest Grab, Uber with bumper stickers." 2017.10.5.  
<https://tuoitrenews.vn/news/business/20171005/hanoi-taxis-protest-grab-uber-with-bumper-stickers/41917.html>

<sup>302</sup> VN Express, "Vietnam's finance ministry rejects taxi association's call to slash VAT." 2017.3.15.  
<https://e.vnexpress.net/news/business/vietnam-s-finance-ministry-rejects-taxi-association-s-call-to-slash-vat-3555232.html>

<sup>303</sup> Fintech Singapore, "Ahamove: Vietnam's Logistics Services Disruptor." 2015.9.28.  
<http://fintechnews.sg/720/vietnam/ahamove-vietnams-logistics-services-disruptor/>

<sup>304</sup> Vietnam Net, "Service providers gear up for delivery market." 2016.8.25.  
<http://english.vietnamnet.vn/fms/lastest-news/162295/service-providers-gear-up-for-delivery-market.html>

## 第8節 マレーシア

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

マレーシアはマレー半島部とボルネオ島北側からなる。半島部は空港、港湾、鉄道、道路のいずれの分野も整備が進んでいるが、ボルネオ島は人口密度が低いこともあり、交通インフラの整備は遅れている。

経済発展に伴い自動車交通量が年々増加し、都市部の渋滞は悪化している。そのため首都圏では電車、LRT、モノレールなど公共交通の整備が進められている<sup>305</sup>。

2010年時点では、首都圏では、移動に占める公共交通の割合は17%であり、自家用車による移動が83%を占めている<sup>306</sup>（表2-42）。

表 2-42 クアラルンプール首都圏(Klang valley)における移動手手段の統計

交通手段	1日の移動数	%
自家用車	6,000,000	83
バス	600,000	8.3
LRT (Light rail transit)	400,000	5.5
KTM コミューター	100,000	1.4
タクシー	80,000	1
モノレール	40,000	0.5
ERL (Express rail link)	20,000	0.3

出典 Mode Choice between Private and Public Transport in Klang Valley, Malaysia (2014) より作成。データは2010年時点。最新の統計値は確認できなかった。

なお、マレーシアでは自動車登録は行われているが車検制度はなく、自動車整備は所有者が責任を持つことになっている。自動車登録、商用車ライセンスの発行、運転免許の交付は道路交通局により行われている<sup>307</sup>。

#### (2) 既存業界の動向・規制

##### タクシー

クアラルンプール首都圏では、タクシーは車体上半分を白、下半分を赤とすることが決められており、ライセンスは2014年12月時点で64,547発行されている（表2-43）。

<sup>305</sup> 国土交通省「マレーシア運輸事情調査」年度不明

<sup>306</sup> O. C.Chuen, M.R. Karim, and S. Yusoff (2014) "Mode Choice between Private and Public Transport in Klang Valley, Malaysia." The Scientific World Journal Vol. 2014 p.14  
<https://www.hindawi.com/journals/tswj/2014/394587>

<sup>307</sup> 国土交通省「マレーシア運輸事情調査」前掲

表 2-43 マレーシアのタクシーライセンス数(2014年12月)

サービス区分	ライセンス数	%
バジェット	39,505	61.2
空港	3,135	5.0
プレミア	376	0.6
ハイヤー(Hired car)	17,224	26.6
TEKS1M	935	1.4
エグゼクティブ	3,372	5.2
計	64,547	100

出典 SPAD サイト<sup>308</sup> より作成

クアラルンプール首都圏では、人口 720 万人に対して約 37,000 台（194 人/台）のタクシーが存在している。これは人口 840 万人に対してタクシー13,000 台のニューヨーク（646 人/台）や、人口 1020 万人に対してタクシー17,000 台のジャカルタ（600 人/台）と比べて多く、ドライバーにとって競争が厳しいとの指摘がある<sup>309</sup>。

タクシードライバーは、タクシー事業者からライセンスを借り、銀行或いはタクシー事業者からローンを組んで車両を購入する形で営業している。半島部のタクシーライセンスの 48%は個人が所有するという情報があるが、ライセンスの保有者がドライバーと限らず、許可を貸し出している場合もある<sup>310</sup>。

#### タクシー規制

タクシーの許認可は、マレーシア半島部の交通は Surhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD : 陸上公共交通委員会) が所管している<sup>311</sup>。

Land Public Transport Act 2010 は、公共輸送サービスの事業者にライセンスの取得を義務付けており、タクシーも対象である<sup>312</sup>。関連法として Commercial Vehicles Licensing Board Act 1987 がある<sup>313</sup>。

#### ハイヤー・その他の規制

SPAD のライセンスの分類では、Hired car はタクシーサービスの一部として区分されている。Land Public Transport Act 2010 は、公共サービスの事業者にライセンスの取得を義務付けており、ライセンス区分に hired car の区分がある<sup>314</sup>。

また、ドライバー付のレンタカーを提供しているレンタカー会社が確認できた<sup>315</sup>。

<sup>308</sup> SPAD, Key statistics, <http://www.spad.gov.my/land-public-transport/taxis/key-statistics>

<sup>309</sup> Chilison, "Are Malaysian taxi drivers really losing money cos of new apps?" 2015.7.4, <https://cilisos.my/will-300-taxis-protesting-grabcar-make-life-better-for-them/>

<sup>310</sup> YS Chan, "Big mistake to stereotype taxi drivers." FMT News, 2017.7.10,

<http://www.freemalaysiatoday.com/category/opinion/2017/07/10/big-mistake-to-stereotype-taxi-drivers/>

<sup>311</sup> SPAD, What We Do, <http://www.spad.gov.my/about-spad/what-we-do>

<sup>312</sup> Law of Malaysia Act 715, Land Public Transport Act 2010. ,

<http://www.spad.gov.my/sites/default/files/function-menu/files/PAD-ACT2010.pdf>

<sup>313</sup> Commercial Vehicles Licensing Board Act 1987.

<http://www.agc.gov.my/agcportal/uploads/files/Publications/LOM/EN/Act%20334.pdf>

<sup>314</sup> Land Public Transport Act 2010 前掲

<sup>315</sup> Hertz 社サイト

[https://www.hertz.com/rentacar/productservice/index.jsp?targetPage=Asia\\_MY\\_chauffeurdrive.jsp](https://www.hertz.com/rentacar/productservice/index.jsp?targetPage=Asia_MY_chauffeurdrive.jsp)

<sup>316</sup> Europcar, Chauffeur Limousine Service, <https://www.europcar.com.my/pages/chauffeur-limousine-service>

### (3) 仲介ビジネスの動向・規制

#### 営利型ライドシェア

マレーシアでは Grab や Uber は普及しており、交通当局の行ったオンライン調査によると 80%の人が Grab や Uber を好んで使っている<sup>317</sup>。好まれる理由としては、タクシーよりも運賃が安いこと、公共交通インフラが乏しいこと、タクシーよりも車両が良いことが指摘されている<sup>318</sup>。

Grab 社は、2012 年にマレーシアで営業を開始し、現在、8 カ国で営業している。マレーシア国内では MyTeksi、GrabCAR、GrabSHARE といったサービスを展開している<sup>319</sup>。

Uber 社は、2014 年 1 月からクアラルンプールで営業を開始した。マレーシアでは UberX、UberBLACK などのサービスを提供している<sup>320</sup>。Uber 社は、ドライバー数やユーザー数のデータを公表していないが、2016 年時点で 6 万人の登録ドライバーがいる。利用者の多くは他のプラットフォーム（MyTeksi 等）も活用している<sup>321</sup>。

Uber、Grab、タクシーの乗車運賃は、次の通りである（表 2-44）。5km では Grab が安く、20km では Uber が安い。

表 2-44 Uber、Grab、タクシーの運賃の比較(単位 US\$)

	UberX	GrabCar	タクシー
5km	1.9	1.8	2.3
20km	5.1	6.5	6.1

出典 iPrice, 2016 前掲<sup>322</sup>より作成 :

#### 営利型ライドシェア規制

2017 年 7 月、Land Public Transport Act 2010 及び Commercial Vehicles Licensing Board Act 1987 の改正法案が代議院（下院）で可決された。法制化には、さらに元老院（上院）での審議を待つ必要がある。

改正法案は、ドライバーのライセンス、毎年の車検、乗客及び第三者をカバーする保険、健康診断などを義務付ける内容と報道されている。タクシーと同等の条件となり、営利型ライドシェアの営業コストは増大すると見られている<sup>323</sup>。

<sup>317</sup> C. Premananthini, "A staggering 80 per cent of the public prefer using Uber, GrabCar than cabs, says SPAD." New Straits Times, 2016.4.26, <https://www.nst.com.my/news/2016/04/141740/staggering-80-cent-public-prefer-using-uber-grabcar-cabs-says-spad>

<sup>318</sup> Frost and Sullivan (2016) What makes Uber tick in Malaysia? [https://ww2.frost.com/files/7414/7733/6986/what\\_makes\\_uber.pdf](https://ww2.frost.com/files/7414/7733/6986/what_makes_uber.pdf)

<sup>319</sup> Grab 社サイト <https://www.grab.com/my>

<sup>320</sup> Uber 社サイト <https://www.uber.com/ja-JP/cities/kuala-lumpur/>

<sup>321</sup> Frost and Sullivan (2016) 前掲

<sup>322</sup> iPrice, Battle for the Cheapest Fare in SEA. <https://iprice.my/insights/uber-grab-taxis/sources/infography.png>

<sup>323</sup> M, Rao, "E-hailing firms may reconsider biz models." Malaysian Reserve, 2017. 7.31. <https://themalaysianreserve.com/2017/07/31/e-hailing-firms-may-reconsider-biz-models/>

#### (4) 仲介ビジネスの問題・効果

##### 仲介ビジネスの影響

既にタクシーが飽和状態にある首都圏において、Grab や Uber の登場により、ますます競争が激化している。タクシードライバーは営利型ライドシェアに抗議している<sup>324</sup>が、一般にタクシーの評判は悪く、Grab や Uber の法制化を進める理由として、Nazri Aziz 観光文化大臣はタクシーによる観光客のぼったくり被害をなくしたいからと述べている<sup>325</sup>。既存のタクシー事業者もアプリを展開するなどサービス向上の取組を行っている。2016年2月からサービスを開始した「Oride」では、タクシー事業者団体 GABUNGAN に所属するクアラルンプール首都圏のタクシー20,000台の配車が予約可能である<sup>326</sup>。

交通当局は、タクシー業界の平等な競争を促すため、2016年8月にタクシー業界変革計画 (Taxi Industry Transformation Programme) を発表した<sup>327</sup>。タクシー車両として営業可能な車両の種類を増やし、タクシー事業者とドライバーとの契約条件 (年休や疾病休暇、車検日はレンタル料を無料とする等) の標準化、タクシードライバーの健康診断結果や犯罪歴・事故歴等のスクリーニング強化などの措置がとられる予定である。

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 仲介ビジネスの動向

法人を顧客とする取引 (B2C や B2B) を行うサービスはあるものの、個人と個人を仲介するビジネスは確認できなかった。

UberEATS はシンガポールやタイに続くマレーシアでの展開を目指して、2017年8月時点では人材を募集中であった<sup>328</sup>。

---

<sup>324</sup> V. Ho, "200 Malaysian taxi drivers hold 4-hour protest against Uber and Grab." 2016.6.29.

<http://mashable.com/2016/06/29/malaysia-taxi-penang/#OzWAPAwMeqqP>

<sup>325</sup> S.K.B.A.Bakar, "Nazri: We let in Uber, GrabCar, because taxis cheated tourists." FMT News, 2017.1.8.

<http://www.freemalaysiatoday.com/category/nation/2017/01/08/nazri-we-let-in-uber-grabcar-because-taxis-cheated-tourists/>

<sup>326</sup> Oride サイト <http://www.gradient.com.my/oride/about/>

<sup>327</sup> SPAD, "SPAD UNVEILS PLAN TO UPLIFT TAXI INDUSTRY " 2016.8.16 .<http://www.spad.gov.my/media-centre/media-releases/2016/spad-unveils-plan-uplift-taxi-industry>

<sup>328</sup> Uber 社サイト <https://www.uber.com/en-MX/careers/list/29750/>

## 第9節 タイ

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

タイの総面積は約 513,100 平方キロメートルであり、約 6,900 万人の人口を有している。首都バンコクには MRT（地下鉄：Mass Rapid Transit Authority of Thailand）や BTS（高架鉄道：Bangkok Mass Transit System）、路線バスが存在しており、その他にもタクシーやトゥクトゥク（三輪タクシー）、また郊外にはソンテウ（トラックの荷台を客用座席に改造した乗合バス）やサムロー（人力三輪車）なども存在する<sup>329</sup>。

バンコクの車両統計によると、乗用車 4,114,122 台、二輪車 3,450,758 台、タクシー 87,495 台、バス 43,814 台、トゥクトゥク 9,348 台などとなっている（2017 年 6 月 30 日現在）<sup>330</sup>。バンコクの交通渋滞は深刻で、世界 48 カ国 390 都市の渋滞を示す TomTom トラフィックインデックス（2016）によると、世界ワースト 2 位である（第 2 節インドネシア表 2-8）。

#### (2) 既存業界の動向・規制

##### タクシー

タイのタクシーには、法人タクシーと個人タクシーの二種類が存在している。それぞれ色で区別されており、個人タクシーは車体が黄色と緑色のツートンカラー、法人タクシーは法人別に青色やオレンジ色、水色などの様々な色となっている<sup>331</sup>。

タイの主な法人タクシー事業者としては、ThaiTaxi<sup>332</sup>、Thai Taxi Cab<sup>333</sup>、All Thai Taxi<sup>334</sup>などが挙げられる。

タイのタクシーは苦情が多く、陸上輸送局が設けているタクシー苦情窓口には、2016 年 10 月から 2017 年 2 月までの 5 ヶ月間で 16,052 件（一日平均で約 107 件）の苦情が寄せられた。苦情の理由として最も多いのが乗車拒否、次に多いのが運賃メーターの不使用、その次が運賃メーターの不正である<sup>335</sup>。

なお、Grab が提供しているタクシー配車サービス「GrabTAXI」について、タイのユーザーが何故 GrabTAXI を選んだか、或いは選ばなかったかのアンケート調査が存在する<sup>336</sup>。GrabTAXI を使用した主な原因としては、簡単に GrabTAXI のアプリにアクセスが出来たため、そして乗車拒否を行わないため、といった点が挙げられている。他方、GrabTAXI を使用していない原因としては、流しのタクシーを捕まえた方が早い、といった点が挙げられている（表 2-45、表 2-46）。

<sup>329</sup> タイ政府観光庁、バンコク市内の交通 <https://www.thailandtravel.or.jp/about/trafficbkk/>

<sup>330</sup> Department of Land Transport, Number of Vehicles registered [http://apps.dlt.go.th/statistics\\_web/st1/bkk\\_Jun17.xls](http://apps.dlt.go.th/statistics_web/st1/bkk_Jun17.xls)

<sup>331</sup> 澤喜司郎 (2008)「タイ王国の道路交通とトゥクトゥク文化」山口経済学雑誌 第 57 巻 3 号 133-152 頁 <http://petit.lib.yamaguchi-u.ac.jp/G0000006y2j2/file/15780/20110407174639/C050057000307.pdf>

<sup>332</sup> Thai taxi サイト <http://www.thaitaxis.com/>

<sup>333</sup> Thai Taxi Cab サイト <http://thaitaxicab.com/aboutus.htm>

<sup>334</sup> All Thai Taxi サイト <http://www.allthaitaxi.com/website/en/aboutus/index.php>

<sup>335</sup> Travel Impact Newswire, "Thailand's bid to "disrupt the disrupters" in legal limbo." 2017.4.24.

<https://www.travel-impact-newswire.com/2017/04/thailands-bid-to-disrupt-the-disrupters-in-legal-limbo/>

<sup>336</sup> P. Ackaradejruangsri (2015) "Insights on Grab Tax: an Alternative ride service in Thailand." Rev.Integr. Bus. Econ. Res. Vol.43(3) pp.49-61 [http://sibresearch.org/uploads/2/7/9/9/2799227/riber\\_b15-062\\_49-61.pdf](http://sibresearch.org/uploads/2/7/9/9/2799227/riber_b15-062_49-61.pdf)

表 2-45 GrabTAXI を選んだ理由 (複数回答可 N=198)

理由	割合
簡単に GrabTAXI のアプリにアクセスが出来たため	73%
乗車拒否を行わないため	73%
信頼性	64%
安全性／快適性	64%
待ち時間が短かったため	64%
乗用車を運転する気分ではなかったため	55%
乗用車の状態が良かったため	55%
支払い方法が適切だったため (現金或いはクレジットカード)	36%
プロモーション価格／割引キャンペーン中だったため	36%
費用が安かったため	18%
その他	15%

出典 P. Ackaradejruangsri (2015) 前掲より作成

表 2-46 GrabTAXI を選ばなかった理由 (複数回答可 N=198)

理由	割合
流しのタクシーを捕まえた方が早いため	49%
GrabTAXI のアプリをインストールしていないため	37%
運賃支払い形態について疑問があるため	26%
周りに GrabTAXI 車両が余りいなかったため	17%
サービスや法令との適合性について疑問があるため	11%
予約費を払いたくないため	9%
その他	23%

出典 P. Ackaradejruangsri (2015) 前掲より作成

### タクシー規制

タクシーは、陸上交通局が所掌する Land Traffic Act (陸運法) によって規制されている<sup>337</sup>。

タクシードライバーになるためにはライセンスを取得する必要がある。過去の犯罪歴が審査され、ドライバーのプロフィールが陸上交通局のデータベースに保存される<sup>338</sup>。タクシードライバーとしてのライセンスは 3 年間有効である<sup>339</sup>。

使用する車両も公共交通を提供するためのライセンスが必要となる。また、陸上交通局では、タクシー車両にカードリーダーや車内カメラ、GPS 等の設置を義務付けるための法改正を検討しており、タクシー事業者にタクシーの位置情報を収集し一元的に管理することを求める予定とのことである<sup>340</sup>。

<sup>337</sup> Land Traffic Act , [http://thailaws.com/law/t\\_laws/tlaw0140\\_5.pdf](http://thailaws.com/law/t_laws/tlaw0140_5.pdf)

<sup>338</sup> Bangkok Post, "Not toeing the taxi monopoly line." 2017.7.31.

<http://www.bangkokpost.com/business/news/1297039/not-toeing-the-taxi-monopoly-line>

<sup>339</sup> Thailand Driving Licenses as of 15 October 2015.

<http://www.asean.org/storage/images/2015/October/asean-transport-meeting/Thailands%20Driving%20License%20as%20of%2015%20October%202015.pdf>

<sup>340</sup> Bangkok Post 2017.7.31. 前掲

## ハイヤー

タイのハイヤーについては、市場構造や営業の仕組み等に関する情報については確認できなかった。タクシー事業者である ThaiTaxiCab ではリムジンハイヤーサービスも提供している<sup>341</sup>。

### (3) 仲介ビジネスの動向・規制

#### 営利型ライドシェア

Uber 社がタイでの営業を開始したのは 2014 年である。しかし、Uber 社が営業を開始した当初より道路交通を所掌する運輸省陸上輸送局（Ministry of Transport, Department of Land Transport）は、Uber 社のドライバーは適正に登録されておらず、保険も無く、料金体系も当局において定められている基準を満たしていないため、違法であると述べてきていた。

しかし、そのような発言があったにも関わらず、当局側も積極的な取締りをしばらく実施せず、2014 年から 2017 年 2 月の間で摘発された Uber ドライバーは僅か 83 人であった。しかし、2017 年 3 月になって当局による摘発が強化されるようになり、一ヶ月間で約 23 人の Uber ドライバーが罰金刑に処されている。違法に営業した場合、6 ヶ月間の運転免許停止処分並びに約 2,000 バーツ（約 6,780 円）の罰金が科される<sup>342</sup>。

Uber 社がバンコクで提供するサービスは、UberX、UberBLACK、UberFLASH などである<sup>343</sup>。UberFLASH は UberX、UberBLACK、タクシーのうち最も近くにいる車両に乗車できるサービスで、運賃は UberX と同等とされている<sup>344</sup>。

Uber 社によれば、Uber ドライバーとして 1 日あたり平均 10 乗車を週に 6 日行うことで、約 40,000 バーツ（約 135,600 円）の月収を得ることが可能であると述べている。これまでタイでは累計 150 万回分の乗車を提供してきたが、そのうちの約 8 割が現地住民による利用で、残りの約 2 割は観光客による利用である。バンコクの中でも Uber の利用頻度が高いのは、ショッピング街のラッチャプラソン地区

（Ratchaprasong）、ビジネス街のサトーン地区（Sathorn）、飲食店の立ち並ぶ繁華街のスクンビット地区（Sukhumvit）である<sup>345</sup>。

一方、Grab 社は 2013 年 10 月からタイでの営業を開始した。当初はタクシー配車サービス GrabTAXI を提供しており<sup>346</sup>、2014 年 6 月から GrabCAR のサービス提供を開始した<sup>347</sup>。Grab 社は乗客の移動時間を約 20%削減できており、Grab 車両の交通事故平均もタイ平均値より 5 倍程度低いと主張している<sup>348</sup>。

<sup>341</sup> Thai Taxicab サイト <http://thaitaxicab.com/rental.htm>

<sup>342</sup> P.Tanakasempipat P.Thepgumpanat, "Thai transport authorities crack down on Uber, Grab drivers, seek ban." Reuters, 2017.3.7. <http://www.reuters.com/article/us-Uber-thailand-idUSKBN16E17R>

<sup>343</sup> Uber 社サイト <https://www.Uber.com/en-TH/cities/bangkok/>

<sup>344</sup> Uber 社サイト <https://www.Uber.com/en-TH/blog/bangkok/Uberflash-launch/>

<sup>345</sup> A. Pornwasin, "Uber says its car-pooling service could reduce Bangkok's traffic problems." The Nation, 2015.4.23 <http://www.nationmultimedia.com/business/Uber-says-its-car-pooling-service-could-reduce-Ban-30258533.html>

<sup>346</sup> P. Ackaradejruangsri (2015) 前掲

<sup>347</sup> Stickboy BKK, "GrabCar Officially Launches In Thailand." 2015.4.9 <https://www.stickboybkk.com/lifestyle/grabcar-officially-launches-in-thailand/>

<sup>348</sup> Grab 社サイト, "Grab Commits to Moving Thailand Forward in Transport and Mobile Payments for Thailand 4.0 as it Celebrates its 5th Anniversary." 2017.7.21.

Grab 社がバンコクで提供するサービスは、GrabCAR、GrabTAXI などである<sup>349</sup>。また、ナコーンラーチャシーマー市 (Nakhon Ratchasima)、ウドンターニー市 (Udon Thani)、ウボンラーチャターニー市 (Ubon Ratchathani) では、新たに JustGrab のサービス提供を開始した。JustGrab では GrabTAXI と GrabCAR の双方から車両が提供され、乗客の待ち時間が短くなるのが特徴である<sup>350</sup>。

#### 営利型ライドシェア規制

営利型ライドシェアの項で述べた通り、営利型ライドシェアは違法であると見なされている。車両は公共交通を提供する車両として登録され、ドライバーは公共交通を運転するための運転免許証を取得し、運賃は当局の規制に従う必要があるとされている<sup>351</sup>。

#### 非営利型ライドシェア

タイにおける非営利型ライドシェアの仲介事業者としては、Paiduay<sup>352</sup>、米 Datasphere Corporation 社が運営する Carpool Thailand<sup>353</sup>、独 flinc 社が運営する Thai Carpool<sup>354</sup>などが挙げられる。

#### (4) 仲介ビジネスの問題・効果

##### ライドシェアに係る問題

営利型ライドシェアの項で述べたとおり、タイでは Uber を始めとした営利型ライドシェアは違法と見なされているため、当局の摘発対象である。

一方 Uber は、タイの陸上交通について定めた Land Traffic Act (陸運法) はライドシェアといった概念やスマートフォンの無かった 1979 年に制定されたものであり、この法律によってライドシェアを規制することは利用者やドライバーにもたらされる利益を逃すおそれがある、と主張している。Uber はライドシェアを許可するよう、法改正を求めるオンライン署名活動を行っている<sup>355</sup>。

##### 仲介ビジネスの影響

ライドシェアの登場により、タクシードライバーの平均収入は約 600 バーツ (約 2,034 円) から約 400 バーツ (約 1,356 円) に減少したとされている<sup>356</sup>。その他にも、Uber の登場によりバンコクのタクシードライバーの収入が約 30% 下がった、という情報もある<sup>357</sup>。

---

<https://www.grab.com/th/en/press/business/%E0%B9%81%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B9%87%E0%B8%9A%E0%B8%89%E0%B8%A5%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%AD%E0%B8%9A-5-%E0%B8%9B%E0%B8%B5-%E0%B8%82%E0%B8%B2/>

<sup>349</sup> Grab 社サイト <https://www.grab.com/th/en/>

<sup>350</sup> Grab 社サイト, 2017.7.21. 前掲

<sup>351</sup> Bangkok Post, “An Uber problem for taxi patrons.” 2014.12.24. <http://www.bangkokpost.com/print/451844/>

<sup>352</sup> Paiduay サイト <https://paiduayapp.com/>

<sup>353</sup> Carpool Thailand サイト [https://www.carpoolworld.com/carpool\\_ride.html](https://www.carpoolworld.com/carpool_ride.html)

<sup>354</sup> flinc 社サイト <https://flinc.org/groups/1576-thai-carpool>

<sup>355</sup> Uber 社サイト, Support Ridesharing in Thailand. <https://www.uber.com/info/thailand-petition-en/>

<sup>356</sup> Bangkok Post, 2017.7.31. 前掲

<sup>357</sup> Travel Impact Newswire, 2017.4.24.前掲

ソントウのドライバーにより、Uber や Grab の写真を撮影して当局に報告する活動が行われている<sup>358</sup>。また、パタヤでは営業中の Uber 車両が 5～6 台のタクシーに取り囲まれるといった事件も発生している<sup>359</sup>。

このように、ライドシェアへの反発が各所で見られる一方で、タクシー業界側も取組を進めている。バンコクのタクシードライバー約 60,000 人が加盟する Bangkok Taxi Cooperative Network では、LINE 社が立ち上げたタクシー配車アプリ「LINE TAXI」に車両を提供している<sup>360</sup>ほか、タクシーの項で取り上げたタクシー事業者 All Thai Taxi は、独自のタクシー配車アプリを提供している。

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 仲介ビジネスの動向

タイで事業を展開する貨物運搬シェアの仲介事業者として、香港で創業した Lalamove 社が挙げられる。他国と同様に、インターネット上のウェブサイト及び携帯アプリを用いてドライバーとユーザーを仲介するサービスを展開している。2015 年の収益は約 2000 万バーツ（約 6,780 万円）であったが、2016 年の収益は約 1.2 億バーツ（約 4 億円）となっており、当該期間で約 600%の成長率を達成している。タイ国内での登録ドライバー数は約 17,000 人を超えており、アプリのダウンロード数は約 210,000 件以上である。また、一回の貨物運搬に際しての料金は平均して 40～60 バーツ（約 135～203 円）であるとされている。

2017 年には、Lalamove 社は当日配送事業にも進出している。タイでは翌日以降の配送が全配送数の約 95%を占めており、当日配送は 5%である。現在、当日配送事業の大手事業者はタイ物流大手の Kerry Logistics 社しかいないため、Lalamove 社は当日配送が同社の新たな収入源になると考えているようである<sup>361</sup>。

---

<sup>358</sup> Y S. Ng, "Thailand's red taxis are taking the petty route to drive Uber and Grab out of town." Mashable Asia, 2017.3.7. <http://mashable.com/2017/03/07/Uber-grab-song-taew-thailand/#pgaOWmZS4qq7>

<sup>359</sup> The Nation, "Taxi drivers chase foreigner out of Uber taxi in Pattaya." 2017.5.18. <http://www.nationmultimedia.com/news/breakingnews/30315568>

<sup>360</sup> Bangkok Post, "By Thais for Thais': Line Taxi revs engine." 2017.4.1.

<http://www.bangkokpost.com/news/transport/1297523/by-thais-for-thais-line-taxi-revs-engine>

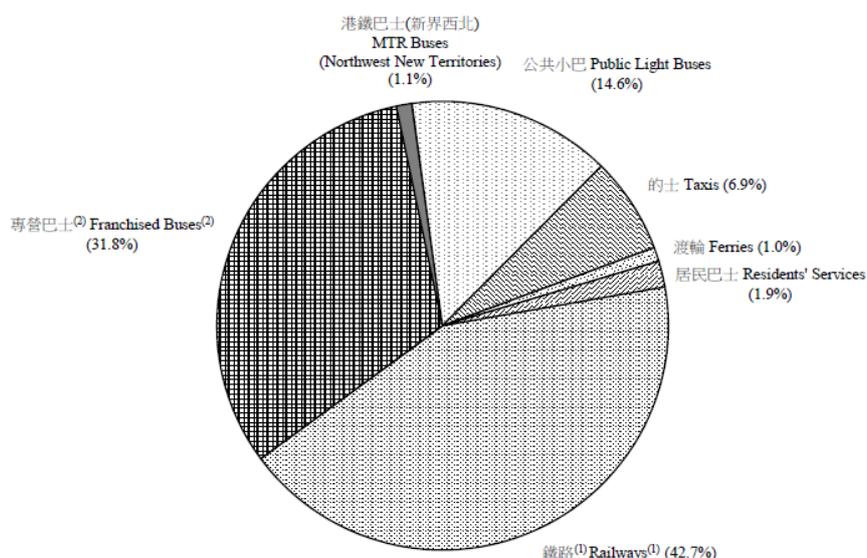
<sup>361</sup> S.L. SA-Nguansuk, "Lalamove aims to break into Thai delivery market." 2017.2.16. <http://www.bangkokpost.com/tech/local-news/1199381/lalamove-aims-to-break-into-thai-delivery-market>

## 第10節 香港

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

香港は約 1,100 平方キロメートルの土地に 700 万人超の人口を擁している。電車やトラム、バス、ミニバス、タクシー、フェリーを含む公共交通が整備されており、毎日 1,260 万人の乗客を運んでいる<sup>362</sup>。最も輸送客数が多いのは電車で 4 割以上、次にバスが 3 割と続く（図 2-5）。タクシーも公共交通とみなされており、全体の 7%の旅客輸送を担っている。



Franchised Buses : KMB Citybus NWFB LWB NLB の 5 社が運営する路線バス、MTR Buses : 港鉄 (MTR) が運営する新界西北部を走る路線バス、Public Light Buses : 乗客 16 人以下のミニバス、Residents' Services : 路線バスやミニバス等が供給しきれない需要を補完するバスサービス、Railways は MTR 各線、空港快速線、Light Rail, HK Tramways を含む

出典 : 香港運輸署 交通運輸資料月報 図 2.7 <sup>363</sup>

図 2-5 香港における公共交通手段の利用統計(2016 年 12 月)

公共交通が整備され、自動車の購入費、登録費、維持費が非常に高く、新車には車両価格に応じて 100%を超えることもある高い税率が課されることから、自家用車の所有は限られている<sup>364</sup>。自家用車の登録台数は 583,037 台 (2016 年)<sup>365</sup>、所有率は人口 1000 人あたり 72.7 台である<sup>366</sup>。しかし、普通自動車運転免許の保有者は 2017 年 5 月時点で 2,257,862 人<sup>367</sup>である。

<sup>362</sup> 香港運輸署 [http://www.td.gov.hk/en/transport\\_in\\_hong\\_kong/public\\_transport/index.html](http://www.td.gov.hk/en/transport_in_hong_kong/public_transport/index.html)

<sup>363</sup> 香港運輸署 交通運輸資料月報表 図 2.7 [http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_4856/1705.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_4856/1705.pdf)

<sup>364</sup> A. Belz, E. Healey and K. Hudgins (2016) Car Sharing: A feasibility Study in Hong Kong. [https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-030716-041007/unrestricted/Car\\_Sharing\\_A\\_Feasibility\\_Study\\_in\\_Hong\\_Kong.pdf](https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-030716-041007/unrestricted/Car_Sharing_A_Feasibility_Study_in_Hong_Kong.pdf)

<sup>365</sup> 香港運輸署 交通運輸資料月報表 4.1(a) [http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_4856/1705.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_4856/1705.pdf)

<sup>366</sup> 同上 表 1.1

<sup>367</sup> 同上 表 5.1(a)

## (2) 既存業界の動向・規制

### タクシー

香港のタクシーは、公共交通の一部とみなされ、車両数は18,163台（2016）である<sup>368</sup>（表 2-47）。香港政府は交通渋滞の緩和と大気汚染抑制のためとして、1990年代から新規のライセンスは発行しておらず、2015年まで登録台数は18,138台に保たれていた<sup>369</sup>。

香港では、タクシーの営業地域が3つに分かれている。アーバンタクシーはランタオ島の東涌（トンチョン）ロードとランタオ島南部を除くほとんどの地域で運行しており、ニューテリトリタクシーは新界（ニューテリトリ）を中心に運行、ランタオタクシーはランタオ島を中心に運行している<sup>370</sup>。

表 2-47 車両登記数の推移

年	2012	2013	2014	2015	2016
登記総数	18,138	18,138	18,138	18,138	18,163

出典：香港運輸署 交通資料月報 表 4.1S <sup>371</sup>より作成

タクシー運賃は、営業地域別に定められており、中心部で営業するアーバンタクシーの運賃は、次の通りである（表 2-48）。

表 2-48 香港のアーバンタクシーの運賃（2017）

運賃タイプ	運賃
初乗り 2 キロ	HK\$24（約 324 円）
200 メートル/待機時間 1 分ごと	
HK\$ 83.5(約 1,126 円)まで	HK\$1.7（約 23 円）
HK\$ 83.5 超	HK\$1.2（約 16 円）

出典 Guidelines to Taxi Regulations (2017 Revised Version) Appendix <sup>372</sup> より作成

タクシーのライセンスに有効期限はなく、自由に譲渡が可能であることから、投資の対象となっている。約 685 万香港ドル（約 9,200 万円）の高額な価格で取引されており<sup>373</sup>、購入者の半数は投資家である。投資家は、購入したライセンスをタクシー事業者に渡し、タクシー事業者はドライバーに貸し出して収益を得る<sup>374</sup>。タクシードライバーは一般にタクシー事業者の従業員ではなく、ライセンス代を会社に支払って個人事業主として営業している<sup>375</sup>。

<sup>368</sup> 香港運輸署 [http://www.td.gov.hk/en/transport\\_in\\_hong\\_kong/public\\_transport/taxi/index.html](http://www.td.gov.hk/en/transport_in_hong_kong/public_transport/taxi/index.html)

<sup>369</sup> 2015 年 12 月にランタオ島（大嶼島）における営業に対し、住民人口と来訪者の増加によるタクシー需要を満たすためとして 25 件の許可を発行している。香港政府サイト “Tenders invited for Lantau taxi licences.”

2015.12.18. <http://www.info.gov.hk/gia/general/201512/18/P201512180292.htm>

<sup>370</sup> 香港運輸署 前掲

<sup>371</sup> 香港運輸署 交通資料月報 [http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_4856/1705.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_4856/1705.pdf)

<sup>372</sup> Guidelines to Taxi Regulations (2017 Revised Version) Appendix

[http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_276/guidelines\\_to\\_taxi\\_regulations\(english\\_version\)\\_2017.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_276/guidelines_to_taxi_regulations(english_version)_2017.pdf)

<sup>373</sup> B. Tse, “Why the HK govt has suddenly turned hostile against Uber.” Ejinsight, 2015.8.13

<http://www.ejinsight.com/20150813-why-the-hk-govt-has-suddenly-turned-hostile-against-uber/>

<sup>374</sup> South China Monitoring post, “Hong Kong taxi licences hit record high of almost US\$1m.” 2013.8.7.

<http://www.scmp.com/business/money/markets-investing/article/1294823/hong-kong-taxi-licences-hit-record-high-almost-us1m>

<sup>375</sup> 香港政府 Press Release, 2016. 1.20. <http://www.info.gov.hk/gia/general/201601/20/P201601200639.htm>

タクシー配車アプリは、2013年頃から香港資本や外資を含めて多数出現し、一般的となった。HKTaxiが最も普及しており<sup>376</sup>、相乗りタクシーを仲介するアプリHopsee<sup>377</sup>等も存在する。

香港タクシードライバーの評判は良いとは言えず、タクシーへの苦情申し立て件数は約1万件であった(2014年)。苦情の内容は、乗車拒否、ドライバーの態度の悪さなどである。約18,000のライセンスが約9,000者に分散して所有されていること、ドライバーがタクシー事業者との雇用関係を持たないことから管理が行き届かないことが原因とされている<sup>378</sup>。

タクシーサービスの不評を受けて、2016年6月に政府は優れたサービスを担保する「プレミアムタクシー」を展開する計画を発表した<sup>379</sup>。プレミアムタクシーでは、ドライバーを雇用者としてサービス等を担保していく計画である。

### タクシー規制

香港の交通は、香港特別行政区の運輸署が所管している。

道路交通條例<sup>380</sup> (Road Traffic Ordinance) は、ライセンスを持たずに車で乗客を輸送することを禁止している(第6部52項)。タクシーやハイヤーサービスは、道路交通(公共服務車両)規例<sup>381</sup> (Road Traffic (Public Service Vehicles) Regulations) により定められている。

タクシードライバーになるには、3年以上の運転歴、重大な交通違反歴のないこと、筆記試験への合格が必要である<sup>382</sup>。タクシードライバーには、第三者責任保険及びタクシー用運転免許、登録証(バッジ)が必要とされている。乗客の手荷物以外の貨物運送は禁止されており、客引きも禁じられている<sup>383</sup>。

タクシーの相乗りについては、道路交通(公共服務車両)規例に顧客の同意なく顧客以外の者を乗せてはならないとあることから、乗客が合意すればタクシーの相乗りサービスの利用は可能と考えられる。

### ハイヤー・ハイヤー規制

道路交通(公共服務車両)規例によると、公共のバスやタクシー等の旅客輸送サービスのライセンスを保有する者は、時間制運賃で契約に基づくハイヤーサービス(hire car service)を提供可能である。この場合、ドライバーは、ライセンスを持つ会社の被雇用者と定められている。

---

<sup>376</sup> HKTaxi, <http://hktaxiapp.com/>

<sup>377</sup> Hopsee, <http://www.hopsee.me/index-en.html>

<sup>378</sup> 香港政府 Press Release, 2016. 1.20. 前掲

<sup>379</sup> 香港政府新聞網 “Introducing quality taxis to ensure service quality.” 2016.6.21.

[http://www.news.gov.hk/tc/record/html/2016/06/20160621\\_113420.shtml](http://www.news.gov.hk/tc/record/html/2016/06/20160621_113420.shtml)

<sup>380</sup> 道路交通條例 [https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap374!zh-Hant-HK@2017-02-01T00:00:00?\\_lang=zh-Hant-HK&xpid=ID\\_1438403114771\\_002](https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap374!zh-Hant-HK@2017-02-01T00:00:00?_lang=zh-Hant-HK&xpid=ID_1438403114771_002)

<sup>381</sup> 道路交通(公共服務車両)規例 [https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap374D!zh-Hant-HK@2017-04-09T00:00:00?\\_lang=zh-Hant-HK](https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap374D!zh-Hant-HK@2017-04-09T00:00:00?_lang=zh-Hant-HK)

<sup>382</sup> Transport Department, Requirements for Obtaining a Driving Licence.

[http://www.td.gov.hk/en/public\\_services/licences\\_and\\_permits/driving\\_licences/how\\_to\\_apply\\_for\\_a\\_driving\\_licence/requirements\\_for\\_obtaining\\_a\\_driving\\_licence/index.html](http://www.td.gov.hk/en/public_services/licences_and_permits/driving_licences/how_to_apply_for_a_driving_licence/requirements_for_obtaining_a_driving_licence/index.html)

<sup>383</sup> 道路交通(公共服務車両)規例 前掲

また、自家用車を用いるハイヤーサービスは、ホテル、旅行代理店、空港、学校、交通手段不足地域の 5 つのケースに限り、出租汽车許可證 (hire car permit) が発行され、例外的に認められる。香港政府は、特定の車両が有効な出租汽车許可證を保有しているかどうか、オンラインで確認できるシステムを利用者向けに提供している<sup>384</sup>。

### (3) 仲介ビジネスの動向・規制 営利型ライドシェア

Uber 社は、2014 年 8 月から香港で営業を開始し、サービスは普及した。その要因としては、タクシーの評判は悪く、たとえタクシーより運賃が高くても Uber を利用したいという需要があること、有効な運転免許証と自家用車があれば簡単に働けることなどが挙げられている<sup>385</sup>。

Uber 社が香港で提供しているサービスは、UberX や UberBLACK 等である<sup>386</sup>。ドライバー数やユーザー数のデータは公表されていないが、同社には 3 万人がドライバーとして登録しており、8 割がパートタイムで働いていると報道されている<sup>387</sup>。

Uber の運賃は、以下の通りである(表 2-49)。通常の交通量であれば UberX はタクシー運賃よりも安い。

表 2-49 Uber 香港の運賃(単位:香港ドル)

経路	Uber X		Uber BLACK(タクシー運賃)	
	香港ドル	日本円	香港ドル	日本円
空港から IFC モール	288～	3,882～	347.55	4,685
空港からタイムズ スクエア	329～	4,434～	375.68	5,064
空港から香港ディズニーランド	102～	1,375～	172.63	2,327

出典 UberX は Uber 社サイトによる。UberBLACK は、Taxifarefinder (<https://www.taxifarefinder.com>) にて出発地と目的地を入力して計算

### 営利型ライドシェア規制

道路交通条例は、有償の旅客輸送に自家用車を用いることを原則として禁止している。UberX のサービスは違法でありながら提供されている。

<sup>384</sup> 香港政府 Vehicle Registration and Examination  
<https://www.gov.hk/en/residents/transport/vehicle/ochcp.htm>

<sup>385</sup> Hooray, Industry Report, Uber.2015.8.25.  
[http://www.hooraysec.com/public/upload/pdf/research\\_analysis/Hooray\\_Research\\_Report\\_Uber\\_AUG25.pdf](http://www.hooraysec.com/public/upload/pdf/research_analysis/Hooray_Research_Report_Uber_AUG25.pdf)

<sup>386</sup> Uber 社サイト <https://www.uber.com/ja-JP/airports/hkg/>

<sup>387</sup> South China Monitoring Post, "Uber suffers 'drastic decline' in drivers and fares soar as Hong Kong crackdown takes toll." 2017.5.25. <http://www.scmp.com/news/hong-kong/economy/article/2095567/uber-suffers-drastic-decline-drivers-and-fares-soar-hong-kong>

## 非営利型ライドシェア

非営利型ライドシェアの仲介事業者は幾つか存在する。

世界的に展開する Carpool World には、香港で 48 万人のメンバーが登録している (2017 年 9 月時点) <sup>388</sup>。

また、シンガポールで起業し 3 万人の契約者を持つ Ryde が、2016 年に香港に参入している。Ryde は 150 香港ドル (約 2,022 円) の年間契約料および乗車毎に運送の対価を支払う仕組みである。対価の額はガソリン代、車の減価償却、維持費に基づきアルゴリズムで計算される<sup>389</sup>。

## 非営利型ライドシェア規制

規制の法的根拠は確認できなかったが、Ingrid Yeung 運輸署長 (コミッショナー) は、雑誌のインタビューに答えて「報酬を伴わないライドシェアあるいはカープールには法的問題はない。」と発言している<sup>390</sup>。

### (4) 仲介ビジネスの問題・効果

#### ライドシェアに係る問題

Uber 社は香港で 2014 年に営業を開始した。営業許可を得ないで乗客を車で輸送することは禁じられていることから、2015 年 8 月に 7 名のドライバーが逮捕された<sup>391</sup>のをはじめ、2017 年 5 月には、ドライバー 21 人が逮捕されている<sup>392</sup>。

#### 仲介ビジネスの影響

タクシードライバーは、Uber に対する規制強化を政府に求めて抗議活動を起こしている。

タクシードライバーの月収は約 2 万香港ドル (約 27 万円) あったが、Uber 等のライドシェアが登場して以来、4 分の 1 ほど収入が減少したとも伝えられている<sup>393</sup>。また、香港のタクシーのライセンスは数が規制されており、非常に高額で取引されているが、Uber が登場して以来、ライセンスの市場価格が 10%以上、下落している<sup>394</sup>。

---

<sup>388</sup> Carpool World Hong Kong サイト

[https://www.carpoolworld.com/carpool.html?to=HONG\\_KONG&wc=HKG,HK&lat=22.2447000&lon=114.1888580](https://www.carpoolworld.com/carpool.html?to=HONG_KONG&wc=HKG,HK&lat=22.2447000&lon=114.1888580)

<sup>389</sup> N.H.In, “Carpooling App RYDE Launches In Hong Kong, Aims To Reduce Traffic And Commuters' Travel Costs.” Forbes, 2016.2.28.

<https://www.forbes.com/sites/nanhiein/2016/02/28/carpooling-app-ryde-launches-in-hong-kong-aims-to-reduce-traffic-and-commuters-travel-costs/#6aca5c547d1e>

<sup>390</sup> W. Thorpe, “Hong Kong evaluates the introduction of a congestion charge.” Cities Today, 2017.5.30.

<https://cities-today.com/hong-kong-evaluates-the-introduction-of-a-congestion-charge/>

<sup>391</sup> Hooray, Industry Report, Uber.2015.8.25. 前掲

<sup>392</sup> V. Wu and S. Jiang, “Hong Kong police arrest 21 Uber drivers.” Reuters, 2017.5.23.

<http://www.reuters.com/article/us-uber-tech-hongkong-arrests-idUSKBN18J0GG>

<sup>393</sup> South China Monitoring Post, “More than 100 Hong Kong taxi drivers protest against Uber and other car-hailing apps.” 2015.6.6. <http://www.scmp.com/tech/start-ups/article/1833345/more-100-hong-kong-taxi-drivers-protest-against-uber-and-other-car>

<sup>394</sup> Ejinsight, “Taxi license prices dive 12 percent under Uber shadow.” 2015.9.24.

<http://www.ejinsight.com/20150924-taxi-license-prices-dive-12-percent-under-uber-shadow/>

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 仲介ビジネスの動向

香港には、2つの貨物運搬シェアの新興企業がある。GoGoVanは2013年6月に創業し、現在オーストラリア、中国、韓国、東南アジアにオンデマンド物流サービスを展開している。同年12月にEasyVanとして創業したLalamove<sup>395</sup>は、現在中国50都市とアジアの主要都市に当日配達サービスを展開している。

2社のビジネスモデルはほとんど同じで、スマートフォンのアプリから日時、目的地、車種（二輪車、車、トラック等）、荷物の重さなどを入力し、荷物の集荷を依頼する。配達ルートを指定したり、配達中の車の位置を確認したりもできる。顧客・ドライバーともに法人・個人を問わない。

### (2) 仲介ビジネスの問題・効果

しかし、軽トラックのドライバーからの不満は見受けられる<sup>396</sup>。従来、軽トラックで配達するドライバーは、コールセンターに月額料金を支払い、仕事を紹介してもらっていたが、今ではアプリを通じて簡単にドライバーとして登録でき、仕事を得られるようになった。参入が多くなったことで配達料金の値下げ競争が激化し、ドライバーの収入が減少している。

そのほかの問題事例としては、貨物運搬シェアのドライバーが貨物ではなく人を輸送したとして罪に問われたケースがあった<sup>397</sup>。

---

<sup>395</sup> Lalamove 社サイト <https://www.lalamove.com>

<sup>396</sup> B. Tse, "Why some drivers hate GoGoVan." 2015.4.10. <http://www.ejinsight.com/20150410-why-some-drivers-hate-gogo-van/>

<sup>397</sup> South China Monitoring post, "Amid Hong Kong Uber crackdown, driver for delivery firm GoGoVan nabbed for carrying passengers." 2015.8.13. <http://www.scmp.com/news/hong-kong/law-crime/article/1849014/amid-hong-kong-uber-crackdown-driver-delivery-firm-gogovan>

## 第11節 ミャンマー

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 公共交通等の現状

ミャンマーは交通インフラ整備が遅れていたが、2012年に交通マスタープランを発表し、国内外の資本を活用して交通インフラ整備に取り組んでいる<sup>398</sup>。ヤンゴン市内は、2人乗りの座席を自転車で引くトライショー、自転車、二輪車の利用が違法とされており、人々の移動手段は主にバスが担っている。ヤンゴン市及び周辺のタウンシップを含むヤンゴン都市圏の11,000世帯を対象として行った調査<sup>399</sup>によると、移動手段の42%が徒歩であり、バス(28.5%)、自転車(13%)、車(4.7%)、タクシー(4.4%)、二輪車(4.2%)と続く。バス、タクシー、フェリー、鉄道を合わせた公共交通の利用は34.9%である。

バスは、無計画な路線設定、低い維持管理水準、不安定な運行状況など様々な点でサービスレベルは低く、質量ともに需要に追いつかないとされていた。タクシーの利用が比較的多いのは、バスの整備が遅れていたためである<sup>400</sup>。2016年2月に新しいバスサービスBRT(Bus Rapid Transit)が開始された。

ミャンマーの自動車所有数は、国民の所得が低く、政府による外国車輸入規制のため、これまで低く抑えられていた。しかし新しい車両への買い替えを促進するため、2011年9月から規制緩和が行われて以来、登録車両台数が急増し(図2-6)、2016年6月の台数はヤンゴンで773,237台、全国で5,720,256台まで増加している(二輪車、三輪車等含む)<sup>401</sup>。急速なモータリゼーション、不十分な交通信号の運用、駐車スペースの不足、安全意識を欠く運転など、様々な要因で交通は無秩序な状況である<sup>402</sup>。

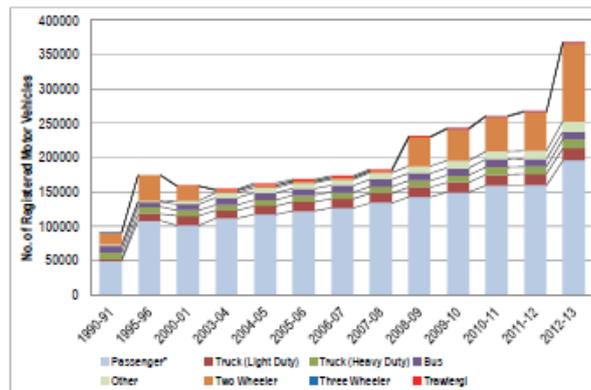


図 2-6 ヤンゴン地域における車種別登録自動車台数

出典 アルメック他(2014) YUTRA ファイナルレポート

<sup>398</sup> British Chamber of Commerce, Myanmar General Transport Infrastructure- market snapshot. , <http://www.ukabc.org.uk/wp-content/uploads/2017/05/Myanmar-General-Transport-April-2017.pdf>

<sup>399</sup> 株式会社アルメック VPI、株式会社オリエンタルコンサルタンツ、日本工営株式会社(2014)「ヤンゴン都市圏開発プログラム形成準備調査(都市交通)(YUTRA) ファイナルレポート」  
[http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12182713\\_01.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12182713_01.pdf)

<sup>400</sup> “Competition next taxi market (ミャンマー語).” 2017.5.17. <http://www.7daydaily.com/story/96348>

<sup>401</sup> Road Transport Administration Department, <http://www.myanmarrtad.com/?q=en/article/68>

<sup>402</sup> アルメック他, 2014. 前掲

## (2) 既存業界の動向・規制

### タクシー

ヤンゴンでのタクシー登録は 2000 年に始まり、4 つの営業地域がある。2014 年時点で 55,131 台のタクシーが登録されている<sup>403</sup>。

タクシードライバーになるには、職業運転免許が必要とされている。タクシーの運転に必要とされるクラス D の運転免許の保有者は、2014 年 5 月現在全国で 207,162 人、ヤンゴンで 153,511 人である<sup>404</sup>。

タクシードライバーはメーターを使わずに高値を要求する、乗車拒否する、プロとして訓練されていない、と評判は悪いようである<sup>405</sup>。

### タクシー規制

タクシーの車両登録は Road Transport Administration Department (道路輸送管理局) が管理することとなっているが、実際には正式な登録をしないままタクシー営業をしている車両も多く、Yangon Region Transport Authority (YRTA : ヤンゴン地域交通局) が調査を始めている。YRTA は、ヤンゴンではそもそもタクシー許可制度が機能しておらず、タクシーの業界団体もないため、Uber への反対もないと述べている<sup>406</sup>。

交通関連の規制は、Road and inland water transport law 1963 (道路内陸水運運送法)、Rules and regulations for registration of vehicles and issuing driving licenses 1994 (自動車登録及び運転免許に関する規則・規制) などがある。

運送事業は道路内陸水運運送法により定められており、民間の運送事業者は、道路輸送管理局へ自動車登録後、輸送計画局により事業認可を受ける必要がある<sup>407</sup>。

## (3) 仲介ビジネスの動向・規制

### 営利型ライドシェア

営利型ライドシェアの事業者はタクシー配車サービスとして参入している。Grab 社は 2017 年 3 月に、Uber 社は 2017 年 5 月にヤンゴンで営業を開始した。ミャンマーではタクシー車両によるサービスの提供を行っている。また他の国では、運賃はキャッシュレス決済であるが、クレジットカードが普及していないことから現金での決済も可能としている<sup>408</sup>。

---

<sup>403</sup> K Min and M. Oo, "Taxi Oversight Authority Switched from YCDC." Myanmar Business Today, 2014.10.28. <http://www.mmbiztoday.com/articles/taxi-oversight-authority-switched-ycdc>

<sup>404</sup> 鉄道運輸省サイト

[http://www.ministryofrailtransportation.com/index.php?option=com\\_content&view=category&id=5&layout=blog&Itemid=7&lang=en](http://www.ministryofrailtransportation.com/index.php?option=com_content&view=category&id=5&layout=blog&Itemid=7&lang=en)

<sup>405</sup> A.N.Win, "Taxi service firms compete hard for Yangon's customers.", Myanmar Times, 2017.6.12. <http://www.mmtimes.com/index.php/business/26348-taxi-service-firms-compete-hard-for-yangon-s-customers.html>

<sup>406</sup> A.N.Win, "Uber and licensed cabs to replace Yangon taxi turmoil." Myanmar Times, 2017.1.23. <https://www.mmtimes.com/business/24653-uber-and-licensed-cabs-to-replace-yangon-taxi-turmoil.html>

<sup>407</sup> 国土交通省「ミャンマー運輸事情調査」2009

<sup>408</sup> Y. Lee, "Uber says to partner with taxis in Myanmar expansion drive." Reuters, 2017.5.11. <http://www.reuters.com/article/us-uber-tech-myanmar-idUSKBN1870DT>

Uber の運賃は、基本運賃が 1,500 チャット (約 122 円)、最低チャージが 1,800 チャット (約 146 円) である。Uber は使いやすいが、平均してタクシーより 1,500 ~2,000 チャット (約 122~162 円) 高いというユーザーのコメントがある<sup>409</sup>。

ヤンゴンのタクシーの多くはシートベルトやエアコンもなく、Uber はタクシー業界に協力して同市のタクシーサービスを改善すると述べている。また、バスへの接続を可能とするよう配慮し、公共交通の不十分な地域でサービスを提供するとしている<sup>410</sup>。

その他の仲介事業者として Hello Cabs<sup>411</sup>などが存在する。

#### 営利型ライドシェア規制

タクシーの項に前述したとおり、交通関連の法規制は確認できなかった。

#### (4) 仲介ビジネスの問題・効果

##### 仲介ビジネスの影響

ミャンマーでは、Grab 社や Uber 社はタクシー配車サービスとして参入しており、参入にあたって政府当局と対話をしている。またヤンゴンにはタクシーの業界団体はなく組織化されていないことから、新規参入しやすい環境である。

Uber は自身のサービスが無許可のタクシー営業を改善することにつながるとしている<sup>412</sup>。

#### 第2項 貨物運搬シェア

##### (1) 仲介ビジネスの動向

仲介ビジネス事業者の存在は、確認できなかった。

---

<sup>409</sup> A. N. Win, 2017.6.12. 前掲

<sup>410</sup> Y.Lee, 2017.5.11,前掲

<sup>411</sup> Hello Cabs サイト, <http://www.hellocabs.com.mm>

<sup>412</sup> Myanmar Times, 2017.1.23. 前掲

## 第3章 欧米諸国の2017年度の動向

昨年度「運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る欧米諸国の動向等に関する調査研究」において、ライドシェア、カーシェア、貨物運搬の3つのサービスを対象として、米国（特にカリフォルニア州、ペンシルバニア州、テキサス州）、イギリス、フランスの情報収集を行った。昨年度の調査対象のサービスのうち、ライドシェアは最も存在感が大きく、法的枠組みとの整合性や既存業界への影響が活発に議論されていた。他方、カーシェアおよび貨物運搬シェアはビジネスとして発展途上にあり、法規制や既存業界への影響についての議論は活発ではなかった。

ライドシェアビジネスをめぐる状況は刻々と変化しており、各地で規制が強化されていく傾向が認められた。そこで本年度はライドシェアについて昨年度調査終了時からの動向を追跡し、最新の現状を把握することを目的として情報収集を行った。

### 第1節 米国の動向

#### 第1項 ライドシェア

##### (1) 昨年度の調査結果

米国では交通手段として自動車への依存度が高いが、カープールが通勤手段の10%を占めるなど、同一方向に行く人の車に同乗する行為は普及している。このような背景もあり、2009年に創業したUberやLyft等の営利型ライドシェアサービスは普及した。

タクシーとハイヤーは法的に明確に区別された業態であり、ハイヤーは事前予約による運営に限定されている。営利型ライドシェアの仲介事業者は、タクシーやハイヤーとは異なるTransportation Network Companies (TNC)として法的に位置づけられることが多い。TNCが広く普及するにつれ、タクシー業界は顧客減少等の影響を受けている。一方、公共交通への接続にTNCを活用していこうとする地方政府も現れている。

なお、タクシー、ハイヤー、TNCは、連邦政府ではなく州或いは市・郡等の地方政府によって規制されている。規制の内容は地方により異なるものの、一般にドライバーの身元確認や研修義務等についてタクシーには厳しく、ハイヤーやTNCにはやや緩い規制となっている。そのためタクシー業界は公平な競争環境にないと反発しており、TNCの車両・乗務員・保険等についての規制が徐々に新設・強化されていく傾向がある。

##### (2) 法の適用状況

昨年度の調査時点から新たにアラスカ、コネチカット、フロリダ、ニュージャージー、ニューヨークの各州でTNC関連法が成立し、2017年6月現在、米国にある50州のうち48州及びワシントンD.C.でTNCが制度化されている<sup>413</sup>。ただし、米国では保険は州の管轄であるが、交通は市・郡等の自治体が監督する場合も多いことから、同じ州内でも自治体によってTNCの規制状況は異なる。

<sup>413</sup> Property Casualty Insurers Association of America, Transportation Network Companies  
<http://www.pciaa.net/industry-issues/transportation-network-companies>

### (3) ライドシェアの現状

#### 市場動向

ニューヨーク市の Taxi and Limousine Commission (TLC：タクシー・リムジン委員会) 発表によると、2017年7月のタクシー乗車回数は1日平均 277,042 回である(表 3-1)。一方、Uber や Lyft が含まれる For-hired-vehicle (FHV) の2017年7月2日～7月29日の期間における乗車回数は3,711,132回、すなわち1日平均 132,546回とタクシーの約半分となっている<sup>414</sup>。

表 3-1 ニューヨーク市のタクシー乗車回数(2017年7月)

Trips Per Day	Unique Drivers	Avg Days Medallions on Road	Avg Hours Per Day Per Medallion	Avg Days Drivers on Road	Avg Hours Per Day Per Driver	Avg Minutes Per Trip	Percent of Trips Paid with Credit Card
277,042	26,108	28.1	11.8	21.1	7.7	14.1	66%

出典 TLC, Yellow Taxi Monthly Indicators 2017 より作成<sup>415</sup>

北米全体を見るとビジネスユースにおける TNC のシェアは成長している。Certify社の提供する法人向け会計管理ソリューションに基づくデータによると、2017年第一四半期現在、陸上交通における Uber のシェアは過半数を超えて 53% となっている。次いでレンタカー31%、タクシー10%、Lyft 6%である。昨年と比べて Uber や Lyft のシェアは増加し、レンタカー及びタクシーのシェアは減少している<sup>416</sup>。

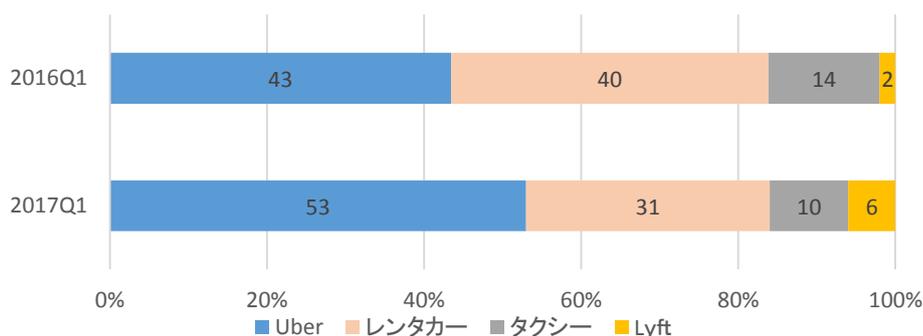


図 3-1 法人旅費(陸上交通)におけるシェア推移

出典 Certify, Business travel ground transportation report for Q1 2017 より作成。母数は不明、データはシェアのみ。

<sup>414</sup> FHV に関してタクシーと同様の統計データはない。FHV Base Aggregate Weekly Report (Updated Monthly) から 2017年7月2日から7月29日のデータを抽出。

TLC, FHV Base Aggregate Weekly Report (Updated Monthly). [http://www.nyc.gov/html/tlc/html/technology/aggregated\\_data.shtml](http://www.nyc.gov/html/tlc/html/technology/aggregated_data.shtml)

<sup>415</sup> TLC, Yellow Taxi Monthly Indicators 2017.

[http://www.nyc.gov/html/tlc/html/technology/aggregated\\_data.shtml](http://www.nyc.gov/html/tlc/html/technology/aggregated_data.shtml)

<sup>416</sup> Certify, Business travel ground transportation report for Q1 2017. [https://3rxg9qea18zhtl6s2u8jammft-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2017/04/SideStoryReport\\_Q1\\_2017.pdf](https://3rxg9qea18zhtl6s2u8jammft-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2017/04/SideStoryReport_Q1_2017.pdf)

ビジネスユースにおけるライドシェアのシェアは都市によって異なる。同じく Certify 社の提供する法人向け会計管理ソリューションに基づくデータによると、最も普及しているサンフランシスコでは Uber と Lyft のシェアの合計は 97% に達している。ニューヨークは 67%、シカゴは 68% である<sup>417</sup>。

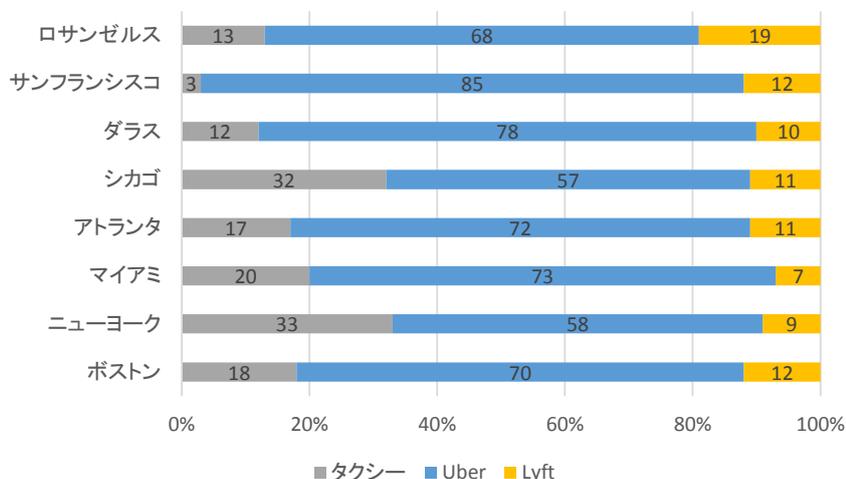


図 3-2 法人旅費(陸上交通)における都市別シェア(レンタカー除く)

出典 Certify, Ride-Hailing Report 2017 2Q より作成。母数は不明、データはシェアのみ。

Uber 社は支出報告や月次請求などの法人向けサービスを展開している<sup>418</sup>。

なお、ビジネスユーザーのサービス評価の平均は、Lyft が 4.78、Uber が 4.4 と続き、タクシーは 3.85 と最も低い<sup>419</sup>。

### 地方展開

フロリダ州 Altamonte Springs<sup>420</sup>では、2016年3月から公共交通を補うため、特に鉄道の駅までの接続を容易にする目的で、Uber の乗車料金の一部を自治体が補助する実証を開始した。この実証は、2017年8月からは近隣を含む5つの自治体で Uber の乗車料金の20%、鉄道の駅を起点・終点とする乗車については料金の25%を補助する取組に発展している。昨年の実証では約63,000ドル(約679万円)を支出した<sup>421</sup>。

カナダのオンタリオ州にあるトロントから北に80kmに位置する Innisfil でも Uber の乗車料金の一部を自治体が補助する取組が2017年5月から開始された<sup>422</sup>。定期運行バスのサービスには1路線当たり年間27万カナダドル(約2,338万円)必要とわかり、Uber に対する補助の方が安価と判断されたためである。2017年度に

<sup>417</sup> Certify, Ride-Hailing Report Q2 2017. <https://www.certify.com/Certify-SpendSmart-Report-Story-Infographic-Q2-2017.aspx>

<sup>418</sup> R. Curley, "Uber enhances business travel platform." Business Traveller, 2017.8.20. <https://www.businesstraveller.com/business-travel/2017/08/20/uber-enhances-business-travel-platform/>

<sup>419</sup> Certify, Business travel ground transportation report for Q1 2017.前掲

<sup>420</sup> 観光都市として知られるフロリダ州オーランド市の郊外に所在する人口4.4万人の市 <http://altamonte.org/>

<sup>421</sup> R.Sago, "Uber Launches First U.S. Inter-City Partnership in Central Florida." WMFE, 2017.8.21.

<http://www.wmfe.org/uber-launches-first-u-s-inter-city-partnership-in-central-florida/76996>

<sup>422</sup> A. Siekierska, "How a small town is using Uber to fill its public transit void." 2017.4.3 <https://www.thestar.com/news/gta/2017/04/03/innisfil-taps-uber-to-fill-public-transit-void.html>

10万カナダドル（約866万円）、2018度は12.5万カナダドル（約1,083万円）の支出を予定している。

### 問題事例

ニューヨーク市交通当局では、タクシーやFHVなど登録種類別の交通事故件数を月次で公表している。UberやLyftはFHVのうちBlack carとして位置づけられている。2017年5月の登録車両数に対する事故件数の割合は、タクシーとBlack carでそれほど違いはない。

表 3-2 ニューヨーク市における旅客輸送ライセンス保有車両に関わる事故件数  
(2017年5月)

カテゴリ	登録車種	事故件数(A)	登録車両数(B)	A/B
Medallion taxi	Medallion taxi	1,065	13,587	7.8
Street Hail Liveries	Street Hail Liveries	230	7,676	3.0
FHV(TLC承認以外)	Unaffiliated FHV's	45	—	—
FHV	Liveries	514	21,931	2.3
	Black Cars	2,810	38,791	7.2
	Luxury Limousines	66	5,881	1.1
Commuter Vans	Commuter Vans	14	584	2.4
Paratransit Vans	Paratransit Vans	20	1,123	1.8

出典 Vision Zero TLC-Licensed Vehicle Crash Data<sup>423</sup>（事故件数、2017年5月の月間データ）TLC Factbook 2016<sup>424</sup>（登録数、2015年時点のデータ）より作成。

Uber及びLyftのドライバーによる事件も複数報道されており<sup>425</sup>、2017年10月には、Uberのドライバーが女性の乗客を暴行した容疑で逮捕されている。

データセキュリティについては、2014年5月にUber社の情報を保管する外部の第三者機関のデータベースが不正にアクセスされ、10万人を超える登録ドライバーの個人情報流出する事件が発生していた<sup>426</sup>。また、2017年11月に、2016年後半に世界各地の利用者5700万人分の個人情報流出していたことを公表した<sup>427</sup>。

### 事業者の動向 Uber

2017年6月、創業者トラビス・カラニック氏がCEOを辞任し、しばらくCEO不在の状況が続いていた。8月末に旅行サイト世界最大手Expedia社のCEO、ダラ・コスロシャヒ氏が後任として決定した<sup>428</sup>。

<sup>423</sup> TLC, Vision Zero TLC-Licensed Vehicle Crash Data.

[http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/vision\\_zero\\_tlc.shtml](http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/vision_zero_tlc.shtml)

<sup>424</sup> TLC, "2016 TLC Fact Book." [http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2016\\_tlc\\_factbook.pdf](http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2016_tlc_factbook.pdf)

<sup>425</sup> Who's Driving You?サイト <http://www.whosdrivingyou.org/rideshare-incidents>

当該サイトはTNCに抗議する目的で運営され、ライドシェアドライバーが就業時間外に起こした事件も含まれる。

<sup>426</sup> Federal Trade Commission, "Uber Settles FTC Allegations that It Made Deceptive Privacy and Data Security Claims." 2017.8.15. <https://www.ftc.gov/news-events/press-releases/2017/08/uber-settles-ftc-allegations-it-made-deceptive-privacy-data>

<sup>427</sup> Uber Newsroom, "2016 Data Security Incident." 2017.11.21. <https://www.uber.com/newsroom/2016-data-incident/>

<sup>428</sup> M. Isaac, "Uber Chooses Expedia's Chief as C.E.O., Ending Contentious Search." New York Times 2017.8.27. <https://www.nytimes.com/2017/08/27/technology/uber-ceo-search.html>

財務状況は非公開であるが、報道によると 2017 年の乗車予約は好調で、損失額が減ってきているとされている<sup>429</sup>。

表 3-3 Uber 社の業績情報(全世界)

期	Gross ride booking (売上)	Net revenue (収入)	Loss (損失)
2016 年	—	—	▲30 億
2017 年第一四半期	75 億	15 億	▲7.08 億
2017 年第二四半期	87 億	17.5 億	▲6.45 億

単位 US ドル

出典 H. Somerville, “Uber second-quarter bookings increase, loss narrows.” より作成<sup>430</sup>

Uber 社の企業価値は約 680 億ドル（約 7.3 兆円）と推定されている。

表 3-4 オンデマンド産業における主な新興企業

企業名	企業価値 (10 億 US ドル)	国名
Uber	68	米国
Didi Chuxing	56	中国
Lyft	11.5	米国
GrabTaxi	6	シンガポール
Instacart	4.35	米国
OlaCabs	3.65	インド
VistaJet	2.5	マルタ
Huimin	2	中国
Deliveroo	2	英国
Go-Jek	1.8	インドネシア
BlaBlaCar	1.6	フランス
CAOAO	1.6	中国
Careem Networks	1.2	アラブ首長国連邦
Ofo	1	中国

出典 The Global Unicorn Club<sup>431</sup> 掲載リストより作成。産業分野の項が On-demand とされる企業を抽出。参照は 2018.5.22

#### (4) 州別の規制動向

##### カリフォルニア州

サンフランシスコ市はライドシェアのドライバーにも個人事業主としての営業許可 (business license) の取得を求めていた。営業許可は自治体毎に取得する必要があり、複数の市町村で営業する TNC ドライバーは複数の許可が必要になる恐れがあった。そこで居住地で許可を 1 つ取得すれば、州全体で営業可能とする法案 (Senate Bill 182) が提出され、2017 年 10 月に成立した<sup>432</sup>。

サンフランシスコ市では、19,000 人以上のライドシェアのドライバーが許可の費用を支払っていた。許可の費用は収入に応じるが、典型的なライドシェアドライバー

<sup>429</sup> H. Somerville, “Uber second-quarter bookings increase, loss narrows.” Reuters, 2017.8.24. <http://uk.reuters.com/article/us-uber-profitability-results-idUKKCN1B32FW>

<sup>430</sup> H. Somerville, 2017.8.24. 前掲

<sup>431</sup> <https://www.cbinsights.com/research-unicorn-companies>

<sup>432</sup> “Single Business License Bill for Transportation Network Company Drivers Signed By Governor.” California State Senate, 2017.10.17, <http://sd35.senate.ca.gov/news/2017-10-17-single-business-license-bill-transportation-network-company-drivers-signed-governor>

の費用は年間 91 ドル（約 9,809 円）である。サンフランシスコ市内で働く TNC ドライバーの 70%以上は市内に住んでいないため、法案が成立したことにより、同市の収入となるはずの許可費用が徴収できなくなった<sup>433</sup>。

#### ペンシルバニア州

ペンシルバニア州で TNC 法成立する以前の 2014 年 2 月から 8 月の営業が違法だとして裁判で争われていた。規制当局（Pennsylvania Public Utility Commission）は Uber 社に 1,140 万ドル（約 12.3 億円）の罰金の支払いを求めて争っていたが、2017 年 3 月に和解したと報道されている<sup>434</sup>。

#### テキサス州

テキサス州ではこれまで TNC の監督を自治体に委ねてきたが、2017 年 5 月に州政府が TNC の監督権を持つことを定める法案（House Bill 100）が州上院を通過した。同法は、一部の例外を除いて自治体条例による TNC 規制を禁止するものである。これにより TNC ドライバーに指紋による身元確認を求めていたヒューストン市やオースティン市の条例は無効となる<sup>435</sup>。

表 3-5 テキサス州 House Bill 100 の内容(抜粋)

条項	内容
Sec. 2402.003. 規制機関	TNC 事業者、ドライバー、使用する車両は、州政府の権限で定める。自治体は税、営業許可、運賃、運営・参入要件、その他要件を独自に課してはならない
Sec. 2402.051. 営業許可	TNC 事業者は州政府の営業許可が必要
Sec. 2402.052. 費用	TNC 事業者は毎年定められた費用を支払う。ドライバー及び車両に対する費用の徴収はなし
Sec. 2402.101. 保険	TNC 事業者及びドライバーは州保険法 1954 章（Chapter 1954 Insurance Code）に定める保険が必要
Sec. 2402.102. 相乗り	乗客の同意を得れば、複数の乗客による TNC の相乗り（Shared ride）を認める
Sec. 2402.103. 乗車運賃	運賃算定方法を乗客に開示すること。事前に運賃を提示すること
Sec. 2402.104. ドライバーと車両の特定	事前にドライバーの名前、写真、車種やナンバーを伝えること
Sec. 2402.105. レシート	出発地と目的地、かかった時間と距離、運賃の明細が記載された電子レシートを発行すること
Sec. 2402.107. ドライバー要件	TNC 事業者は、ドライバーが 18 歳以上で、有効な運転免許を保有し、車両の登録証明・賠償責任証明があることを確認すること。また、運転歴及び州・全国レベルでの犯罪歴を確認すること
Sec. 2402.112. 自動車の要件	TNC 事業者は使用される車両が交通法 548 章（Chapter 548 Transportation Code）に定める要件を満たす、8 席未満の 4 ドアの車両であることを確認すること

出典 テキサス州サイト<sup>436</sup>より作成

<sup>433</sup> L. Dillon, “Bill would let Uber, Lyft drivers get a single California business license rather than multiple local ones.” Los Angeles Times, 2017.8.2. <http://www.latimes.com/politics/la-pol-ca-uber-license-fees-20170802-story.html>

<sup>434</sup> Fortune, “Uber Settles and Ends Appeal in Pennsylvania over Illegal Activity.” 2017.3.30 <http://fortune.com/2017/03/30/uber-pennsylvania/>

<sup>435</sup> J. Herskovitz, “Texas lawmakers clear way for Uber, Lyft return to major cities.” Reuters, 2017.5.21. <http://www.reuters.com/article/us-texas-ridesharing-idUSKBN18H0IJ>

<sup>436</sup> House Bill 100, <https://capitol.texas.gov/tlodocs/85R/billtext/html/HB00100H.htm>

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 昨年度の調査結果

貨物運搬シェアは、この2、3年で注目されるようになったサービスである。貨物運搬シェアは、営利型ライドシェアと比べて、大手の事業者が見当たらないことが特徴である。

既存の宅配業界はeコマース市場の拡大により、活況を呈している。アマゾンでは宅配サービス強化のため Amazon Flex を展開し、Google も宅配事業に参入している。Uber や Lyft も貨物運送サービスを開始し、Walmart は配送サービスの実証を TNC と連携して実施している。

### (2) 仲介ビジネスの動向

サンフランシスコに本社をおく Grabr 社が2017年7月に270万ドル（約2.9億円）の資金調達に成功した<sup>437</sup>。同社は、品物が欲しい買い物客（shopper）と買い物客を代行し配達する旅行者（traveler）を仲介するサービスを提供している。買い物客は世界中の品物を買うことができ、旅行者はスーツケースの空きスペースから利益を得ることが可能となる。従来、海運サービスを利用すると、品物の価格以上の配達料を支払わなければならない場合もあったが、Grabr では配達人となる旅行者へ支払われる料金は品物の15~20%である<sup>438</sup>。

---

<sup>437</sup> M. Butcher, "SF-based Grabr grabs \$2.7M to scale its traveler-driven shopping community." TechCrunch, 2017.7.24. <https://techcrunch.com/2017/07/24/sf-based-grabr-grabs-2-6m-to-scale-its-traveller-driven-shopping-community/>

<sup>438</sup> P. Boonrasri, "The Rise of Peer-to-Peer Logistics." Air Freight Logistics, 2017.2.28. <http://airfreight-logistics.com/2017/02/28/the-rise-of-peer-to-peer-logistics/>

## 第2節 欧州の動向

### 第1項 ライドシェア

#### (1) 昨年度の調査結果

Uber は欧州各国に進出しているが、営業許可を持たないドライバーによる有償旅客運送は違法とされていることから、いわゆるハイヤーの営業許可を持つドライバーによるサービスに移行している。イギリスでは PHV (Private Hired Vehicles)、フランスでは VTC (Voitures de Transport avec Chauffeur) と呼ばれる制度を利用して営業している。イギリスではタクシーや PHV は地方政府が規制し、フランスでは法による規制の下、各県で営業許可を管理している。

Uber の台頭に対して、タクシー業界ではドライバー志願者数が減少するなどの影響を受けている。Uber のドライバーも就業条件をめぐって訴訟を起こしており、2016 年 10 月、ロンドン市雇用裁判所は Uber のドライバーは個人事業主ではなく同社の労働者と認める判決を下している。フランスでは「LOTI キャパシテ」という、ドライバーが普通運転免許と健康診断のみで就業可能な、10 席未満の車両による 2 名以上の乗客の運送をする制度がある。LOTI キャパシテは本来スクールバスや地方における自治体の送迎バス等を想定しているが、Uber のドライバーが LOTI キャパシテのドライバーとして活動していると推測されることを受け、2016 年 12 月に LOTI キャパシテの規制強化法が公布された。

また、欧州では、非営利型ライドシェアの仲介事業者の存在感が大きい。フランスで 2006 年に創業した BlaBlaCar は長距離移動のドライバーと同乗者の仲介を専門とし、認知度も高い。ドライバーが行先を決定し、ドライバーの収益が車の維持費を超えない非営利型ライドシェアの仲介ビジネスは規制の対象外となり、法的な問題はないとされている。

#### (2) 法の適用状況

欧州各地で Uber に対する訴訟が発生しており、欧州裁判所ではバルセロナのタクシードライバー協会と Uber 社が争っていた。前者は Uber の無資格ドライバーを仲介するサービスを不正競争と主張し、後者は自らを情報サービス事業者と主張していたが、2017 年 12 月、欧州司法裁判所は Uber 社のサービスは運輸業として規制されるとの最終判断を下した<sup>439</sup>。

「本日の判決で、欧州司法裁判所は、スマートフォンアプリを用いて営利目的で自家用車を使う職業資格を持たないドライバーと街中を移動したい人を結びつける仲介サービスは、その性質から交通サービスに強く関わるとみなされ、EU 法において交通分野のサービスとして分類されるべきと宣言する。したがって、かかるサービスは、一般的なサービス提供の自由、欧州市場サービス指令、電子商取引指令の対象外とされるべきである。」とし、「かかる仲介サービスは、情報社会サービスではなく交通分野のサービスとして分類される」と明言した。

---

<sup>439</sup> CJEU, Press Release No136/17, 2017.12.20. <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>

この判決は今後、EU加盟国に適用され、Uber社の控訴は認められず、自らをIT事業者とする主張はEU内では今後認められなくなる。また、ドライバーを独立した個人事業主とみなすビジネスモデルを持つUber社に対し、欧州裁判所が「Uber社はドライバーがサービス提供する条件に決定的な影響力を持つ」との見解を示したことになる。

### (3) ライドシェアの現状 市場動向

2017年5月の報道によると、Uber社は欧州で750万人の利用者と12万人のドライバーがアプリを利用しているとしている<sup>440</sup>。

2017年8月に欧州10都市、18歳から54歳までの約1万人を対象に実施されたORBインターナショナル社のアンケート<sup>441</sup>によると、26%の人が過去12ヶ月間にアプリを使ってドライバー付の車を予約したことがあると答えている<sup>442</sup>。パリは最も高く48%、次いでロンドン46%、最も低いのはベルリンの12%であった。利用者の性別を見ると、男性28%、女性は25%と若干男性のほうが多い。利用者の年齢を見ると、25~34歳が最も多く35%、最も少ないのは45~54歳で15%であった。

また、IPSOS社によるベルギーのUberドライバーに関する調査によると、ベルギーのUberドライバーは、平均年齢は37.8歳、男性が95%で、ドライバーの52%がUberは唯一の収入源と答えている。高等教育修了者が40%、中等教育修了者が46%、初等教育修了者が3%であり、主な前職は、異業種が47%、失業が21%、タクシードライバーが13%、学生が2%であった<sup>443</sup>。

### 事業者の動向 BlaBlaCar

BlaBlaCarは、1乗車の平均距離が220マイル(約350km)という長距離に特化した非営利型ライドシェアである。2015年に世界中に展開し、ロシアでは急成長しているものの、フランス及び西欧では横ばい、メキシコ、インド、トルコからは撤退している。

このような中、同社は従来の長距離ライドシェアとは異なる新たな通勤用ライドシェアサービスBlaBlaLinesを発表した。50km程度離れた都市間でドライバーと利用者が定期的に同乗するもので、レイム(Reims)とシャロン・オン・シャンパーニュ(Chalons-en-Champagne)間、トゥールース(Toulouse)とマントブ(Mantau)間等で行われている。前者は1週間に往復2,000回、後者は5,000回の利用があったという<sup>444</sup>。

<sup>440</sup> J. Kollewe, "New Uber blow as European legal adviser says service should be licensed like taxis". The Guardian 2017.5.11. <https://www.theguardian.com/technology/2017/may/11/uber-cabs-taxis-us-app-ecj>

<sup>441</sup> ORB International, "Attitudes to car ownership across European cities" 2017.9. <https://www.orb-international.com/2017/09/05/orbuber-attitudes-car-ownership-across-european-cities-september-2017/>

<sup>442</sup> 「アプリを使って予約した車」について、タクシー、ライドシェアの区別は不明。

<sup>443</sup> A. Clout, "Former unemployed or student: a study profiles Uber drivers". Le Soir, 2017.8.22. <http://www.lesoir.be/110234/article/2017-08-22/ancien-chomeur-ou-etudiant-une-etude-dresse-le-profil-des-conducteurs-uber>

<sup>444</sup> D.Schrieberg, "BlaBlaCar Ridesharing Service Sneaks Into Uber Territory." Forbes, 2017.9.16. <https://www.forbes.com/sites/davidschrieberg1/2017/09/16/blablacar-ridesharing-service-sneaks-into-uber-territory/#2a8ce9e3382a>

#### (4) 国別の動向

##### イギリス

ロンドン交通局は2017年9月、Uber社のPHV事業者免許を更新しないことを発表した。ドライバーによる犯罪行為の報告や健康診断書の取得、犯罪歴のチェック方法等において企業としての管理責任が不十分という理由である。現行ライセンスは9月30日で失効したが、同社は控訴しており、審議期間中は営業が継続される<sup>445</sup>。ロンドンでは4万人のドライバー、350万人の利用者がいると伝えられている<sup>446</sup>。

なお、2017年9月にエストニアのTaxifyおよび米国のViaがロンドンに進出することを発表した。前者は中国の滴滴出行、後者はダイムラー社の支援を受けている。

エストニアのTaxifyはロンドン進出にあたり、既に3,000名のドライバーを確保したとされている。Uber社がドライバーから徴収する手数料が25%であるのに対しTaxifyは15%であるため、UberのドライバーがTaxifyに流れるのではないかと予想されている<sup>447</sup>。

Uber社は、2018年1月、登録ドライバーが長時間労働をしているとの批判を受けて、イギリスで登録しているドライバーに対し、10時間営業するとその後強制的に6時間の休憩をとる仕組みを導入すると発表した。Uber社は週40時間アプリにログインしているドライバーは全体の3分の1で、週60時間以上ログインしているドライバーは8%以下に過ぎない、としている<sup>448</sup>。

##### フランス

2016年12月、LOTIキャパシテの規制強化法（Grandguillaume法）が成立した。同法は人口10万人以上の都市でのLOTIキャパシテによるVTCサービスの提供を禁止したものである。

さらに、これまでLOTIキャパシテのドライバーは営業許可の取得が必要とされていなかったが、2017年12月までにVTCライセンスを取得することとされた<sup>449</sup>。

営利型ライドシェアの仲介事業者の動きとしては、2017年10月にエストニア発のTaxifyがパリに進出している。10月中は乗車運賃を半額とするキャンペーンを展開しているが、11月からの運賃は、競合のUberと大差ないようである。

---

<sup>445</sup> Mayor of London, "Licensing decision on Uber London Limited." 2017.9.22. <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2017/september/licensing-decision-on-uber-london-limited>

<sup>446</sup> S. Butler and F. Topham, "Uber stripped of London licence due to lack of corporate responsibility." The Guardian, 2017.9.23. <https://www.theguardian.com/technology/2017/sep/22/uber-licence-transport-for-london-tfl>

<sup>447</sup> L. Barker, "Daimler-backed Via and Didi-backed Taxify launch in London challenging Uber." City A.M. 2017.9.4. <http://www.cityam.com/271326/daimler-backed-via-and-didi-backed-taxify-launch-london>

<sup>448</sup> Reuters, "Uber to introduce mandatory rest breaks for UK drivers." 2018.1.16. <https://www.reuters.com/article/us-uber-britain/uber-to-introduce-mandatory-rest-breaks-for-uk-drivers-idUSKBN1F51J6>

<sup>449</sup> M. Arbez-Nicolas, "VTC, LOTI, UBER : ce que dit la loi Grandguillaume." 2017.9.4. <https://www.village-justice.com/articles/vtc-loti-uber-que-dit-loi-grandguillaume,25751.html>

表 3-6 Uber と Taxify の運賃比較(2017年11月)単位ユーロ

経路	UberPool	UberX	Taxify
Gare du Nord—Gare de Lyon	10.04	13.57	14.1
Gare Montparnasse—Gare de l'Est	12.92	17.87	17.4
La Défense—La Vilette	18.28	25.4	24
La Motte-Picquet-Grennelle —Opéra	9.55	13.2	12.6
Nation—Pigalle	13.6	18.99	23.8
Place de l'Etoile—Bibliothèque François Mitterand	14.64	21.77	23.3

出典 Capital, “Taxify moins cher qu’Uber ? A voir” 2017.10.16. <sup>450</sup>より作成

## 第2項 貨物運搬シェア

### (1) 昨年度の調査結果

欧州では、貨物運搬シェアとして展開している事業者は多くはない。その中の1社 Nimber への昨年度のヒアリングによると、既存の配送事業者が幹線輸送を担当し、貨物運搬シェア事業者がラストワンマイルの配送を担当する、という役割分担も考えられるとしている。

### (2) 仲介ビジネスの動向

イギリスではシェアリングエコノミーのサービス提供者の雇用問題について、フードデリバリーの Deliveroo が Uber と共に議会の委員会で質問を受けている。Deliveroo の配達人はイギリスに 15,000 人いるが、個人事業主 (self-employed couriers) とされている。彼らを労働者 (worker) とした場合、事業者には社会保険費用の負担が生じることとなる。

Deliveroo によると、配達人の平均時給は 9.50 ポンド (約 1,425 円) で、イギリスの最低賃金 (年齢により時給 7.50 ポンド、約 1,125 円まで) と比べても高い。60 % の配達人は、他のプラットフォームでも活動しており、フレキシブルな働き方を享受しているという<sup>451</sup>。

<sup>450</sup> Capital, “Taxify moins cher qu’Uber ? A voir.” 2017.10.6. <https://www.capital.fr/votre-argent/taxify-moins-cher-quuber-a-voir-1248396>

<sup>451</sup> N.Lomas, “Uber and Deliveroo get a gig economy rights grilling.” TechCrunch, 2017.10.10. <https://techcrunch.com/2017/10/10/uber-and-deliveroo-get-a-gig-economy-rights-grilling/>

## 第4章 日本における課題

### 第1節 法的整理

#### 第1項 旅客自動車運送業

日本における旅客自動車運送事業は、「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」と道路運送法に定義されている。旅客自動車運送事業の経営には国土交通大臣の許可が必要とされ、ドライバーにも一定の要件が規定されている。

表 4-1 旅客自動車運送事業

項目	内容	根拠法
定義	「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業	道路運送法 2 条 3 項
許可	旅客自動車運送事業の経営には、国土交通大臣の許可が必要	道路運送法 4 条 1 項、43 条 1 項
運行管理者	一般旅客自動車運送事業者は、運行管理者の選任が必要	道路運送法 23 条
運転者の制限	旅客自動車運送事業の運転手は、第二種免許の保有、21 歳以上、普通自動車免許などの 3 年以上等の要件を満たす必要あり	道路運送法 25 条 等
輸送の安全	一般旅客自動車運送事業者は、輸送の安全及び旅客の利便を確保する必要あり	道路運送法 27 条

#### 第2項 自家用有償運送

道路運送法 78 条は、原則として自家用自動車を用いた有償運送を禁止しており、災害のため緊急を要するときを除いて、国土交通大臣の許可又は登録を受けなければならない。しかし、バス、タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合もある。このように過疎地域での輸送や福祉輸送といった地域住民の生活維持に必要な輸送についてバス、タクシー事業による提供が困難な場合に、市町村や NPO 等が自家用自動車を使用して有償で運送できるとする自家用有償旅客運送登録制度が存在する。自家用有償旅客運送を行うには、地方公共団体、バス、タクシー事業者またはその組織する団体、住民等地域の関係者が、バス、タクシー事業者による輸送が困難であり、地域の住民の生活に必要であることについて合意していなければならない。また、輸送の安全や利用者の保護にかかる基準を満たす必要がある。

表 4-2 自家用有償運送の制度

項目	内容	根拠法
大原則（自家用有償運送の禁止）	自家用自動車を有償で運送の用に供することは原則として禁止	道路運送法 78 条
自家用自動車の使用の例外	(i) 災害のため緊急を要するとき (ii) 市町村、NPO 団体等が市町村の区域内の住民の運送を行うとき（自家用有償旅客運送） (iii) 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において国土交通大臣の許可を受けて地域または期間を限定して行うとき 上記（ii）に該当する場合 ・市町村運営有償運送 ・公共交通空白地有償運送 ・福祉有償運送	道路運送法 78 条 道路運送法 79 条
自家用有償旅客運送の要件①（関係者の合意）	地方公共団体、バス、タクシー事業者またはその組織する団体、住民等地域の関係者が、バス、タクシー事業者による輸送が困難であり、地域の住民の生活に必要であると合意していること	道路運送法 79 条の 4 第 1 項 5 号
自家用有償旅客運送要件②（安全の確保）	輸送の安全や旅客の利便の確保のために必要な措置を講ずると認められること	道路運送法 79 条の 4 第 1 項 6 号

自家用有償旅客運送の場合、ドライバーが受け取る対価は、燃料代や道路通行料、駐車場料金、人件費・事務所経費などを含む実費の範囲内とされている（道路運送法 79 条の 8 第 2 項）。また、その対価の基準は、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲であるとして、運営協議会で協議が整っている必要がある（道路運送法施行規則 51 条の 15 第 3 号）。

さらに、2016 年 5 月に国家戦略特別区域法が一部改正され、バス・タクシー等が極端に不足している地域における観光客等の移動の利便性のために、認定区域において自家用自動車による有償運送の活用を拡大することが可能となった。

タクシー事業、自家用有償運送、自家用自動車の活用拡大の施策について比較した表を示す（表 4-3）。道路運送法による自家用有償運送と国家戦略特別区域法の主な違いは、前者が地域住民の移動、後者が観光客の移動を対象としている点である。

2017 年 12 月の国家戦略特別区諮問会議において兵庫県養父市の観光客向け自家用有償旅客等運送事業の区域計画が認定され、2018 年 5 月から兵庫県養父市の一部地域で自家用自動車を使った旅客の輸送が始まる予定である<sup>452</sup>。

<sup>452</sup> 日本経済新聞「マイカーで観光客輸送、特区で解禁 まず兵庫県養父市」2017.12.12.  
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO24539800S7A211C1MM8000/?nf=1>

表 4-3 運送制度の比較

項目	一般旅客自動車運送事業 (タクシー)	自家用有償運送	自家用自動車の活用拡大
規制法	道路運送法	道路運送法	国家戦略特別区域法
主な運送対象	すべての旅客	地域住民	訪日外国人をはじめとする観光客
運営主体	運送事業者	市町村、非営利団体	同左
安全要件	運転者：第二種運転免許	運転者：第二種免許又は大臣認定講習	同左
	車両：車検期間1年	車両：車検2年(初回3年)	同左
	運行管理：国家資格	運行管理：責任者の選定	同左
	役員：法令試験	—	—
実施手続	・国土交通大臣の許可	・地域関係者による合意 ・国土交通大臣の許可	・国家特別戦略区域会議による計画策定 ・国土交通大臣の同意 ・内閣総理大臣による認定

### 第3項 非営利型ライドシェア規制

自動車で中長距離を移動するドライバーが、ガソリン代及び道路通行料相当の費用を収受して、同区間の移動を希望する人を同乗させる行為は、旅客自動車運送事業に該当せず、道路運送法上の許可又は登録を要しないとされている<sup>453</sup>。

また、行為に対する任意の謝礼にとどまる金銭の授受は有償に含めないとされている<sup>454</sup>。

## 第2節 仲介ビジネスの動向

### 第1項 事業者の概要

日本においても運輸分野における仲介ビジネスを展開する事業者が存在する。

#### notteco

情報通信事業者 notteco は、2007年に相乗りを仲介するサービスを開始し、現在4万人以上の会員が登録している<sup>455</sup>。ある目的地へ移動するドライバーと同じ方面へ移動したい同乗者をマッチングし、利用者はガソリン代や高速代の実費を割り勘して移動できる。ビジネスモデルは中長距離ライドシェアの仲介事業者であるフランスの BlaBlaCar と同様であるが、notteco はサービスが浸透するまで手数料は無料としている<sup>456</sup>。収受する費用が実費の範囲内であることから、notteco が仲介する相乗りサービスは旅客自動車運送事業に該当せず、道路運送法上の許可又は登録を要しないとされている。

<sup>453</sup> 経済産業省 ニュースリリース 2017.5.18.

<http://www.meti.go.jp/press/2017/05/20170518001/20170518001.html>

<sup>454</sup> 国土交通省自動車交通局 規制改革推進会議 参考資料 平成29年3月23日 <http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/suishin/meeting/committee/20170323/170323honkaigi10.pdf>

<sup>455</sup> notteco サイト <https://notteco.jp/help/intro>

<sup>456</sup> Response 【インタビュー】安さだけではない相乗りの価値 notteco 代表取締役社長 東祐太郎氏」2017.11.15. <https://response.jp/article/2017/11/15/302534.html>

## Uber

Uber社は、2013年9月に東京都に第二種旅行業として登録し、2014年3月にサービスを開始した。タクシーやハイヤー会社と提携して配車サービスアプリを提供している<sup>457</sup>。2015年時点の情報では、利用者の3割が訪日外国人である<sup>458</sup>。

2015年2月には福岡市とその近郊で自家用自動車を所有するドライバーが旅客を無償で運送する実証実験「みんなのUber」を行った。この実験は、ドライバーは旅客から対価を受け取らないものの、Uber社からデータ提供料を受け取るしくみとなっていた。これは実態として無資格のドライバーによる有償運送にあたるとして、国土交通省が実験の中止を指導している<sup>459</sup>。

### 第2項 仲介ビジネスをめぐる動向

2016年5月、公共交通手段の不足する京都府京丹後市においてNPO法人がUberのアプリを用いて自家用自動車で地元住民を運ぶ「ささえあい交通」を開始した。さらに2016年8月には北海道中頓別町においてUberのアプリを用いた「なかとんべつライドシェア（相乗り）事業実証実験」が開始されている<sup>460</sup>。過疎地への展開にあたり、スマホやクレジットカードを持たない人でも利用できるようにサポート制度や現金決済を導入して普及を図っている<sup>461</sup>。

nottecoは、2017年3月から北海道天塩町で相乗りサービスの実証を開始した。公共交通手段のない70km離れた稚内市までの移動を住民同士の車の相乗りで可能にするためのサポート事業を行っている<sup>462</sup>。

### 第3項 仲介ビジネスの既存業界への影響

日本のタクシー市場は、長期にわたって縮小傾向にある。ハイヤー・タクシー台数は法人・個人あわせて1989年には256,792台であったが、その後規制緩和の影響で車両数は一時増加したものの、2015年には236,643台となっている。一方、旅客輸送人員は1989年の約33億人から2015年には14.6億人と半減し<sup>463</sup>、営業収入は2兆5,821億円から1兆7357億円（2013年）に落ち込んだ<sup>464</sup>。長期にわたって市場が縮小するなか、タクシー業界はUberら仲介ビジネスの参入に危機感を持ち、新たな需要を取り込むよう改善に取り組んでいる。

<sup>457</sup> Uber社サイト <https://www.uber.com/ja-JP/legal/terms/jp/>

<sup>458</sup> Travel Voive「注目高まる「Uber」にビジネス実態を聞いてきた、旅行業取得の理由からライドシェア実証実験まで」2015.10.27. <https://www.travelvoice.jp/20151027-52897>

<sup>459</sup> 日本経済新聞「ライドシェア検証実験中止 米Uber、国交省指導受」2015.3.6.

[https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG06H5S\\_W5A300C1CR8000/](https://www.nikkei.com/article/DGXLASDG06H5S_W5A300C1CR8000/)

<sup>460</sup> 中頓別町サイト なかとんべつライドシェア（相乗）事業実証実験 2017.8.21.

<http://www.town.nakatombetsu.hokkaido.jp/docs/2016081800017/>

<sup>461</sup> Uber社サイト 2017.5.25. <https://www.uber.com/ja-JP/newsroom/kyotango-1yr-anniversary/>

<sup>462</sup> PR Times「相乗りマッチングサービス notteco、北海道天塩町にて相乗りサービスの実証実験開始」2017.3.6.

<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000006.000017060.html>

<sup>463</sup> 国土交通省 ハイヤー・タクシーの車両数と輸送人員 <http://www.mlit.go.jp/common/000147689.pdf>

<sup>464</sup> 全国ハイヤー・タクシー連合会サイト 輸送人員及び営業収入の推移 [http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei\\_chousa/eigyosyuunyu\\_suii.pdf](http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/eigyosyuunyu_suii.pdf)

## 初乗り運賃の改正

訪日外国人観光客が増えている中、海外の主要都市と比べた日本のタクシーの初乗り運賃は割高感があるとかねてより指摘されていた。そこで、2017年1月30日より東京23区・武蔵野市・三鷹市のタクシー初乗り運賃をこれまでの2キロ700～730円から1.052キロ380円～410円とした。初乗り運賃の引き下げにより短距離のタクシー利用をしやすくし、需要を喚起する狙いである。

表 4-4 タクシー初乗り運賃の比較

	東京 (改定前)	東京 (改定後)	ロンドン	ニューヨーク
初乗り運賃	700～730円	380～410円	390円	355円
初乗り距離	2km	1.052km	234.8m	約320m

出典 国土交通省報道発表<sup>465</sup>、Transport for London サイト、NYC Taxi and Limousine Commission サイトより作成

## 配車アプリの活用

日本においても、ITの発展・普及に伴い、スマートフォンアプリの導入が進んでおり、日本交通グループのアプリ「全国タクシー」、国際自動車グループの「kmタクシー」、第一交通グループの「モタク」、大和自動車交通グループの「大和自動車交通タクシー配車」などが存在する。スマートフォンアプリは時間・運賃の予測や決済のキャッシュレス化などによる利用者の利便性向上のみならず、流し営業時の空車時間の縮減などタクシー事業経営の効率化にもつながるととらえられている<sup>466</sup>。

2017年8月から10月にかけて、これらのアプリを用いて事前に運賃を確定させるサービスの実証実験が行われた<sup>467</sup>。タクシーに乗るとどれくらいの運賃になるか判らないという利用者の不安を払拭してアプリの普及を促進し、タクシーの空車走行を減らして生産性を上げることが狙いである。実証の結果、約7割の利用者が「また利用したい」とし、その理由として「値段が決まっていて安心である」と答えている。また、配車アプリを活用したサービスは若年層を中心とした新たな顧客層へ訴求すると考えられている<sup>468</sup>。

## タクシー相乗り

国土交通省は、2018年1月から3月まで東京都内でタクシーの相乗りの実証実験を行った<sup>469</sup>。同じ方向に向かう乗客をスマートフォンアプリでマッチングして1台のタクシーに相乗りし、運賃は距離に応じて分担し、事前に確定させる。1人で乗るより割安でタクシーを利用できるようにすることで需要を掘り起こす狙いである。

<sup>465</sup> 国土交通省 報道発表 2016.12.20. [http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03\\_hh\\_000255.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000255.html)

<sup>466</sup> 新しいタクシーのあり方研究会 2016 「タクシー革新プラン 2016」

<http://www.mlit.go.jp/common/001126393.pdf>

<sup>467</sup> 国土交通省プレスリリース 2017.7.28. <http://www.mlit.go.jp/common/001195053.pdf>

<sup>468</sup> 国土交通省 タクシー事前運賃確定実証実験の結果 2017.12.19.

<http://www.mlit.go.jp/common/001214786.pdf>

<sup>469</sup> 国土交通省 「平成30年1月から「相乗りタクシー」実証実験開始」 2019.12.19.

[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03\\_hh\\_000273.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000273.html)

## 第3節 仲介ビジネスの課題

### 第1項 旅客輸送サービスの整理

仲介ビジネスの課題を整理するにあたり、既存のタクシーや欧州などに見られるハイヤーの制度と比較しながら、ライドシェアのビジネスモデルの特徴を述べる。

#### 営業の方法

既存のタクシーは、路上での乗客の乗車希望に応じる流し営業をしたり、決まった乗り場で客を乗せたり、乗客の呼出に応じて配車されたりしながら営業する。

一方、ライドシェアは、アプリの呼び出しに応じて乗客を乗せる営業方法に限られており、流し営業やタクシー乗り場の利用は一般に禁止されている。

これは、事前予約に営業方法が限定され、流し営業やタクシー乗り場の利用を禁止されているハイヤー制度と似ており、営利型ライドシェアのサービスをハイヤーとして規制する国・地域も存在する。

#### 運賃の決定

既存のタクシーの運賃はメーターに基づいて計算されている。また、收受する運賃の基準は公定とされていることが多い。

一方、ライドシェアではスマートフォンのアプリを利用して運賃の計算を行い、乗車前に運賃を確定させるサービスとすることがほとんどである。事前に合意した運賃でサービスを提供し、公定運賃が存在しないという点ではハイヤーサービスにも似ている。しかしライドシェアには需要と供給のバランスにより価格が変動するサージプライスの仕組みも存在し、タクシーともハイヤーとも異なっている。

現在ではライドシェア運賃の過当競争が起き問題も生じたことから、下限や上限といった一定の規制を設けることもある。

#### 安全管理責任

ライドシェアは職業資格を持たない一般ドライバーが自家用車を用いて他人を有償で輸送するビジネスモデルとして始まり、注目された。ドライバーと利用者を仲介する事業者は交通事業者ではない情報サービス事業者であった。

一方、タクシーは事業を行うにあたり交通当局からの許可を得ており、利用者の安全を保護する観点から、ドライバーや車両にも一定の要件が存在する。詳細な規定はそれぞれの国・地域の事情に合わせて多種多様であるが、職業免許制度や、ドライバー、車両への営業許可制度等により、サービスの質の確保を図っている。法人であるタクシー事業者にはドライバー及び車両の管理を義務付け、運送責任を負わせる場合もある。

その他のライドシェアの特徴として、サービスの提供者と利用者が相互に評価する仕組みや、アプリ上で配車だけでなく決済まで一元的に行えること等が挙げられるが、本報告書では上記の観点から、課題・留意点の整理を行う。

上記の内容を調査対象国・地域の抜粋と共に示す（表4-5）。最も左側に日本のタクシーサービスを配置し、営業形態が近いと考えられる順に並べた。

表 4-5 旅客輸送サービスの概観

サービス	項目	日本の法人タクシー	ロンドンタクシー	サンフランシスコのタクシー	台北のタクシー	台北の多元化タクシー	北京のオンライ予約タクシー	ロンドンPHV	フランスVTC	インドネシアのオンラインタクシー	シンガポールのPHC	カジャホルニアのTNC
営業	流し営業	可能	可能	可能	可能	不可	不可	不可	不可	不可	不可	不可
	タクシー乗り場の利用	可能	可能	可能	可能	不可	不可	不可	不可	不可	不可	不可
料金	料金規制	・公定幅料金	・公定料金	・公定料金	・公定料金	・公定料金を下限とする市場価格	・市場価格	・市場価格 (サージプライス含む)	・市場価格 (サージプライス含む)	・市場価格 (サージプライス含む)	・市場価格 (サージプライス含む)	・市場価格 (サージプライス含む)
	料金の決定方法	メーター計算	メーター計算	メーター計算	メーター計算	メーター計算	アプリ計算	アプリ等による事前合意	アプリ等による事前合意	アプリ等による事前合意	アプリ等による事前合意	アプリ等による事前合意
ドライバー	営業資格	第二種免許を得た上で登録が求められている	Taxi driver licenceが必要	当局的営業許可が必要 (乗用車による旅客輸送には職業運転免許の制度なし)	職業運転免許を得た上で当局からの許可を得なくてはならない	職業運転免許を得た上で当局からの許可を得なくてはならない	当局的営業許可が必要 (乗用車による旅客輸送には職業運転免許の制度なし)	PHV driver licenceが必要	PHC driver licenceが必要	職業運転免許が必要。また、交通事業者としての営業許可も必要	PHC driver licenceが必要	当局的営業許可は不要 (乗用車による旅客輸送には職業運転免許の制度なし)
	試験	筆記試験・技能試験	筆記試験 (ナレッジと呼ばれる難関試験)	筆記試験	筆記試験・技能試験	筆記試験・技能試験	筆記試験	筆記試験	筆記試験	筆記試験・技能試験	筆記試験	なし
事業者	運転歴	3年以上	規定なし	1年以上	3ヶ月以上	3ヶ月以上	3年以上	3年以上	3年以上	1年以上	2年以上	1年以上
	犯罪歴確認	なし	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり	あり
事業者	事業者に必要なとされる営業許可、事業者とドライバーの関係性など	タクシー事業者は運送事業者として許可を受けなければならぬ	営業許可を取得したドライバーが個人で車両を保有しそれぞれ独立して営業をしている	大きく2パターン①営業許可を取得したドライバーが保有し、個人事業主として独立して営業している	タクシー事業者は当局的許可が必要、タクシー事業者は車両とドライバーの管理責任を負う	タクシー事業者は当局的許可が必要。タクシー事業者は車両とドライバーの管理責任を負う	タクシー事業者、運転手、車両それぞれに営業許可が必要	PHVの営業許可を得た車両で営業する	PHCの営業許可を得た車両にて営業する	オンライン・タクシーの営業を行う際には当局的許可が必要	タクシー事業者は交通当局への登録が必要	タクシー事業者は当局的許可が必要
		タクシードライバーはタクシー会社に雇用され、会社所有の営業車両で営業を行う	タクシー事業者は個人事業主であるドライバーが営業許可、車両をタクシー会社から借りて営業する	タクシー事業者は個人事業主であるドライバーが営業許可、車両をタクシー会社から借りて営業する	タクシー事業者は個人事業主であるドライバーが営業許可、車両をタクシー会社から借りて営業する	タクシー事業者は個人事業主であるドライバーが営業許可、車両をタクシー会社から借りて営業する	タクシー事業者は個人事業主であるドライバーが営業許可、車両をタクシー会社から借りて営業する	PHVの営業許可を得た車両で営業する	VTCの営業許可を得た車両にて営業する	PHCの営業許可を得た車両にて営業する	PHCの営業許可を得た車両にて営業する	PHCの営業許可を得た車両にて営業する

※ライドシェアに特徴的な要素を青色、タクシーに特徴的な要素を青色で示す。

流し営業及びタクシー乗り場の利用に関して、タクシーは利用可能だがライドシェアには認められていない点はこの国にも共通していた。ライドシェアの運賃はアプリで計算し、市場価格とされている点も共通である。

ライドシェアが登場した当初のビジネスモデルは、ドライバーや使用する車両に制限がなく、仲介事業者も情報サービス事業者として事業を展開し、交通当局の規制を受けないというものであった。しかし現在では、安全管理、利用者保護の観点からそれぞれの国・地域の実情に合わせて規制されている。調査対象の国・地域のうちライドシェアの原型に最も近いと考えられる米国カリフォルニア州のTNCであっても事業者も交通当局の管理下に置かれ、車両には自家用車には課されない車検が義務付けられている。その他の国・地域では、営利型ライドシェアは有資格のドライバーが営業用車両を用いてサービスを提供する形態が多い傾向が認められる。

## 第2項 安全管理責任

### ドライバーの質の確保

ライドシェアのドライバーについて、調査対象の国・地域では、米国の一部の州を除き、一般に職業運転免許あるいは営業許可の取得が必須とされている。以下に、本年度調査対象地域の職業運転免許の取得要件を示す。

表 4-6 職業運転免許

	シンガポール	インドネシア	台湾	フィリピン	韓国
名称	Private Hire Car Driver's Vocational Licence	SIM A Umum	職業小型車駕駛執照	Professional driver's license	第一種運転免許（※日本と逆）
年齢	規定なし（普通運転免許の取得は18歳以上、2年以上の運転経歴が必要）	20歳以上	満20歳、満65歳以下	18歳以上	18歳以上
運転歴	普通自動車運転免許（3/3A/3C/3CA用※ドライバーを除き7席以下の車）を2年間継続保有	普通運転免許を1年以上保有	普通駕駛執照取得後3か月以上	・車両カテゴリ1,2,4,6(4500kg未満等)は仮免6ヶ月間以上保有 ・車両カテゴリ3,5,7,8(4500kg以上等)は非職業運転免許1年以上保有あるいは車両カテゴリ1,2,4,6用職業運転免許6ヶ月間以上保有	規定なし（事業用大型免許には運転歴の要件があるが、事業用普通免許には運転歴要件なし）
研修・試験等	10時間の研修（英語の会話・読解力の証明書が受講に必要。研修は座学、①サービス品質・健康と安全、②PHC規則の2つの試験あり）	・筆記試験 ・実技試験	・筆記試験 ・技能試験	フィリピン語、英語等の読み書きができること（※試験はない）	・技能研修20時間以上、学科研修4時間以上 ・学科試験 ・場内技能試験 ・道路走行 ・道路走行試験 ※普通免許取得者が第一種普通免許を取得する際は学科試験、場内技能試験が免除
犯罪歴確認	LTAによるバックグラウンドチェック	あり	—	国家捜査局およびフィリピン警察のバックグラウンドチェック（不道徳行為、危険運転歴）	（運転免許の行政処分またはその他の道路交通法違反の軽重に応じて一定期間受験できない制限あり）

職業運転免許制度のない場合（中国等）には、営業許可を取得する際に試験を課したり、事故歴・犯罪歴の確認を行ったりしている。

ドライバーの質の実態は国・地域によって異なる。ロンドンではPHVは参入障壁がタクシーと比べて低いことから、低スキル労働者が入りやすい構造となっており、暴行や事故等が目立っているという情報がある。一方、ライドシェアのサービスの特徴として乗客がドライバーを評価する仕組みがあることから、このような仕組みがなく不当に高い運賃を請求することもあるタクシーより、ライドシェアのサービスの質を高く評価する国・地域もアジアを中心に存在する。

### 車両の質の確保

ライドシェアの車両に関する規制も国・地域により多様である。一般に、営業車両としての登記、保険、車検、使用年数、走行距離等を遵守することとされることが多い。規制要件の水準については、ハイヤー制度下ではタクシーよりもハイヤーが緩やかであることが多い。一方、新たな交通の枠組みとしてライドシェアの制度が設けられた場合には、タクシーと同水準の厳しい要件が求められる場合もある。

当局への登録を要しない自家用車の使用を認めているのは、調査対象の国・地域では米国の一部の州（カリフォルニア州、テキサス州等）及びフィリピンである。カリフォルニア州では当局の指定する車検を行うこととされており、フィリピンでも車種や使用年数が規定されるなど、通常の自家用車よりも厳しく安全管理する姿勢が伺われる。

### 仲介事業者の位置づけ・責任

ライドシェアの事業を行うに当たっては、交通当局の営業許可等が必要とされる場合がほとんどである。ライドシェアの仲介事業者をIT事業者と位置づけ運送事業者としての営業許可等を求めない場合でも、サービスの提供は運送事業者の許可保有者に限るとしている。2017年12月には欧州司法裁判所がUber社は運輸サービス業として規制されるべきとの判決を下したところであり、この判断は今後、欧州全域の基準となるだろう。

事故の場合の保険については、それぞれの国・地域の既存タクシー業界の実態によっても異なっている。タクシー事業が個人事業主によって行われている国・地域では、ライドシェアの事業においてもまずは車の所有者とドライバーが保険に加入することが前提と考えられているようである。加えて仲介事業者にも保険加入を義務付けることもあり、仲介事業者にサービス提供者が保険に加入していることを確認するよう求めることもある。いずれにせよ、利用者保護のため、無保険の状態になることがないように制度設計がなされているようである。

### 第3項 非営利型ライドシェア

今年度の調査対象国・地域における非営利型ライドシェアの概要を示す（表4-7）。非営利型ライドシェアを当局の管理対象とするかは様々であるが、規制のある場合には、1日2回までとするなど通勤・通学用途を想定していることが伺われる。

表 4-7 非営利型ライドシェアの規制内容

法令等での言及がある			
国・地域	シンガポール	中国	韓国
規制の内容	<p>Road Traffic Act Road Traffic (Car Pools) (Exemption) Order 2015 により規定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流し、駐車場やタクシー乗り場での呼び込み禁止</li> <li>・ 自家用車を利用するついでにのせる</li> <li>・ 事前に同乗者に目的地を告げる</li> <li>・ 事前に日程、乗降の場所、収受する費用の額について両者が合意する</li> <li>・ 収受する費用の額は、同乗者の輸送にかかる費用を超えない範囲。同乗者が複数の場合もその範囲を超えてはならない</li> <li>・ 1日2回まで</li> </ul>	<p>网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法は、私人小客车合乘、拼车、顺风车は市人民政府が規定すると規定</p> <p>北京市私人小客车合乘出行指导意见を発表（※法的拘束力はない）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運送の対価は無料、あるいは旅程にかかる燃油・ガス・電気、高速道路利用料金の分担のみ</li> <li>・ ドライバーは1年以上の運転歴があり、良好な健康状態である</li> <li>・ 車両はドライバーの所有する7席以下の乗用車。北京市のナンバープレートで車検を受けている</li> <li>・ ドライバーが事前に旅程情報を提示し、同乗者はルート、コスト分担、責任分担、保険について事前に合意する</li> <li>・ サービスは1車両1日2回まで</li> </ul>	<p>旅客自動車運輸事業者法第81条で「通勤時の同乗」は自家用車の有償運送禁止の例外として認可</p> <p>※収益を目的とした営業行為は取締り対象(KBS報道)</p>
法令等での言及は特にない			
国・地域	インドネシア	台湾	フィリピン
規制の内容	<p>規制はない（運輸省ヒアリング）</p>	<p>（コストを折半するカープールは）政府の管理対象ではない（台北市交通委員会ヒアリング）</p>	<p>駐車料金、有料道路通行料金、燃料代以上の金銭の授受は白タクにあたる（LTFRBのコメント、CNN報道）</p>

## 第5章 総括

### ライドシェア

#### (1) 多様な形態

ライドシェアの形態として、米国では通勤時のカープールや Transportation Network Company (TNC) による運送サービスがあり、欧州ではガソリン代等コスト相当の料金で利用できる長距離のカープールや、ハイヤー制度を利用したライドシェアなどがある。

アジアにおいても、新たな運送サービスとして制度化したり（インドネシア、中国、フィリピン）、既存のハイヤー制度を利用したり（シンガポール）することで営利型ライドシェアのサービス提供が行われていた。

営利型ライドシェアについては、本調査の対象国・地域では一般ドライバーがサービスを提供するのは米国のカリフォルニア州等での UberX や Lyft のみであり、それ以外の国・地域では、職業運転免許や営業許可等の一定の資格を持つドライバーがサービスを提供する形で展開されていた。

表 5-1 ライドシェアの形態

ライドシェアの類型		主な事業者・サービス
非営利型ライドシェア	通勤等近距離	米の Carma
	旅行等長距離	仏の BlaBlaCar
営利型ライドシェア	職業ドライバー	米の UberBLACK (リムジン) 英の UberX (PHV) 仏の UberX (VTC) シンガポールの Grab, Uber (PHC) インドネシアの Grab, Uber, Go-Jek (公共レンタル輸送) 中国の滴滴出行 (オンライン予約タクシー) フィリピンの UberX (TNC)
	一般ドライバー	米の UberX, Lyft (TNC)

※1 営利型・非営利型：ドライバーの得る対価がガソリン代等コストを超えるか否かに基づく

※2 職業ドライバー：タクシーやハイヤー等の資格を有するドライバー

※3 一般ドライバー：タクシーやハイヤー等の資格を有しないドライバー

#### (2) 営利型ライドシェア

##### ①普及の背景

欧米諸国には、以前から移動手段として他人の車に同乗する習慣があり、営利型ライドシェアはドライバーや利用者比較的抵抗なく受け入れられたと考えられる。また、タクシーには台数不足で乗車しにくい、乗車前に運賃が分からない、支払いは現金決済のみといった利用者の不満が存在していた。一方、営利型ライドシェアはスマートフォンから簡単に予約でき、キャッシュレス決済が可能で、便利で安価な移動手段として利用者から支持を得ていった。また、副業が可能で失業率が高いといった社会状況もあり、ドライバーのなり手が多く、サービス供給も十分であった。

営利型ライドシェアの仲介事業者は各国に展開し、大手事業者である Uber は 2009 年の米国での設立後、71 カ国で営業するまでに事業を拡大している。アジアでは、Uber のほか、中国の滴滴出行、現在はシンガポールに拠点を置く Grab、インドネシアの Go-Jek などが広く事業を展開している。

アジアにおいては、公共交通が未整備であり、大規模な公共投資を必要とすることなく市民の移動手段を確保できるとして営利型ライドシェアを制度化した国も存在した。タクシーは、捕まえにくい、遠回りされる、メーターを使わない等、サービスの評判は良いとは言えないため、事前にルートや運賃が分かり、ドライバーを乗客が評価する仕組みを持つ営利型ライドシェアのサービスの方が優れているとして利用者から評価されている場合も存在した。

## ②法制度

欧米諸国では、タクシーとハイヤーは異なるサービスとして法制度で明確に区別されている。タクシーは流しやタクシー乗り場の利用が可能であり、台数や運賃が規制されていることが多い。一方、ハイヤーは事前予約のみで流しは禁止されている。規制は地域により異なるが、台数や運賃は規制されないことが多い。

営利型ライドシェアは、米国では多くの州においてタクシーやハイヤーとは異なる TNC として制度化されており、欧州では既存のハイヤー制度（イギリスでは PHV、フランスでは VTC）を利用して展開している例が見られる。

TNC・ハイヤーともにタクシーよりも規制が緩やかであり、ドライバーが就業するための研修や初期費用等の負担もタクシーに比べて少ない。このように参入障壁が低い点は、営利型ライドシェア普及要因の一つとなったと考えられる。しかし、安全性・信頼性の確保や公平な競争の観点から、営利型ライドシェアの規制強化の動きも見られ、各地で営利型ライドシェアに対する保険や車検の要件の強化やドライバーへの試験の追加が行われている。

一方、アジアの国・地域では、タクシーとハイヤーが明確に区別されていない場合が多い。新たに登場した営利型ライドシェアは、ハイヤー（シンガポールの PHC）や、新たなサービス（インドネシアのオンライン・タクシー、中国のオンライン予約タクシー、フィリピンの TNC/TNVS）、として制度化されていった。車両やドライバーへも一定の規制がかけられている。

## ③ タクシーとの競合

欧米諸国では、営利型ライドシェアのアプリによる事前予約は、タクシーのみに認められている流し営業と同様であるにもかかわらず、ライドシェアに対する規制がタクシーよりも緩やかで競争条件が異なるとして、タクシー業界によるデモや訴訟が各地で起きている。タクシー乗車回数や予約数の減少、タクシードライバー試験受験者数の減少などが発生している。

一方アジアの国・地域でも、収入の減少などの理由からタクシー業界によるデモが起こっている。一方、ドライバーがタクシーから新たなサービスへ移行する傾向もみられ、タクシー事業者と営利型ライドシェアが連携するケースもでてきた。タクシー業界もアプリの導入に努め、サービスが改善されたという評価もある。

#### ④ ドライバーの就業上の地位

営利型ライドシェアのビジネスモデルは、ドライバーを個人事業主であると位置付けている。しかし欧米諸国では、アプリの指示通りのサービス提供が求められ、Uber 社の一方的な運賃設定に対しても発言権はなく、自ら働き方を決められる環境にないという点から被雇用者又は労働者であるとドライバーが主張して労働法令による保護を求める訴訟が各地で起きている。カリフォルニア州やロンドン等における司法手続では、ドライバーを被雇用者又は労働者と認める判断も出されている。

#### (3) 非営利型ライドシェア

米国では石油ショックを契機に通勤カープoolsが普及し、現在、通勤手段の1割が非営利型ライドシェア（カープools）によるものである。交通量の削減等の効果を期待し、カープoolsを推進する地方政府も存在する。欧州でも、営利型ライドシェアが現れる前から、都市間の長距離カープoolsの仲介をする非営利型ライドシェアが存在し、普及している。一般に、ドライバーが受け取る対価がガソリン代等コストを超えない非営利型ライドシェアは、規制の対象外とされている。

アジアの国・地域では、非営利型ライドシェアを規制対象とするかは様々であるが、一般に交通渋滞の緩和や環境への配慮から推進される傾向にある。規制のある場合には、1日2回までとするなど、通勤・通学用途を想定していることが伺われる。

## 貨物運搬シェア

宅配市場はeコマースの発展を受けて成長しており、今後も市場の拡大が見込まれる。しかし、戸宅へ1つ1つ荷物を届ける宅配事業者にとっては負担増加となることが想定される。

欧米諸国では、一般個人等の配達人が他人の貨物を運送する貨物運搬シェアは、大手の仲介事業者が見当たらず、規模も小さい。登録を一般個人に限っていないため、自家用バン等で配送事業を営む個人事業主も営業力の補完として活用しているようであった。

アジアの国・地域では、香港発のLalamoveとGoGoVanという2大事業者が東アジア、東南アジアに展開している。これらは個人と個人を仲介するビジネスとして始まったが、現在では法人取引の割合が大きく、実質的に中小宅配事業者のプラットフォームとして機能しているようである。

ライドシェアの場合とは異なり、貨物運搬シェアの仲介事業者と既存の宅配事業者の競合は確認できなかった。貨物運搬シェアは今後成長し、既存事業者が抱えるラストワンマイルの問題を補完できる可能性も考えられる。

## 参考文献

参考文献は、各頁下部に脚注で示した。一次調査の対象国（ベトナム、マレーシア、タイ、香港、ミャンマー）については、最終アクセス日は2017年9月30日である。二次調査の対象国（シンガポール、インドネシア、中国、台湾、フィリピン、韓国）については、最終アクセス日は2018年1月30日である。

## 謝辞

調査研究を進める上で、中村彰宏氏（横浜市立大学国際マネジメント研究科 教授）、中村文彦氏（横浜国立大学 理事・副学長）、根来龍之氏（早稲田大学大学院経営管理研究科 教授）に非常に有益なご助言を頂いた。ここに記して感謝の意を表したい。