

ライドシェアと自由な働き方について

2024年3月13日

弁護士 國峯 孝祐

AGENDA

アジェンダ

- 01 背景
- 02 業務委託型の自家用車活用事業（案）
- 03 新たな法律制度
- 04 ワーキングプア対策等
- 05 appendix

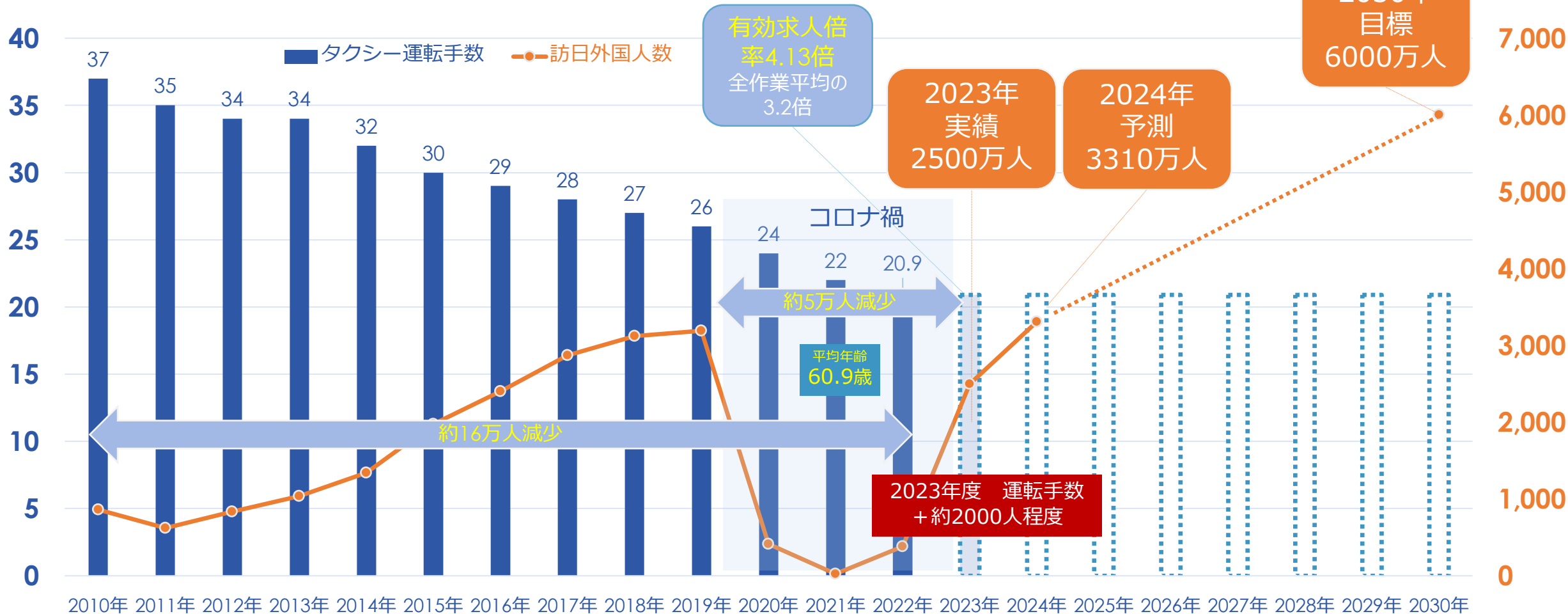
背景

移動交通課題の現況

(万人)

タクシー運転手数と訪日外国人数の推移

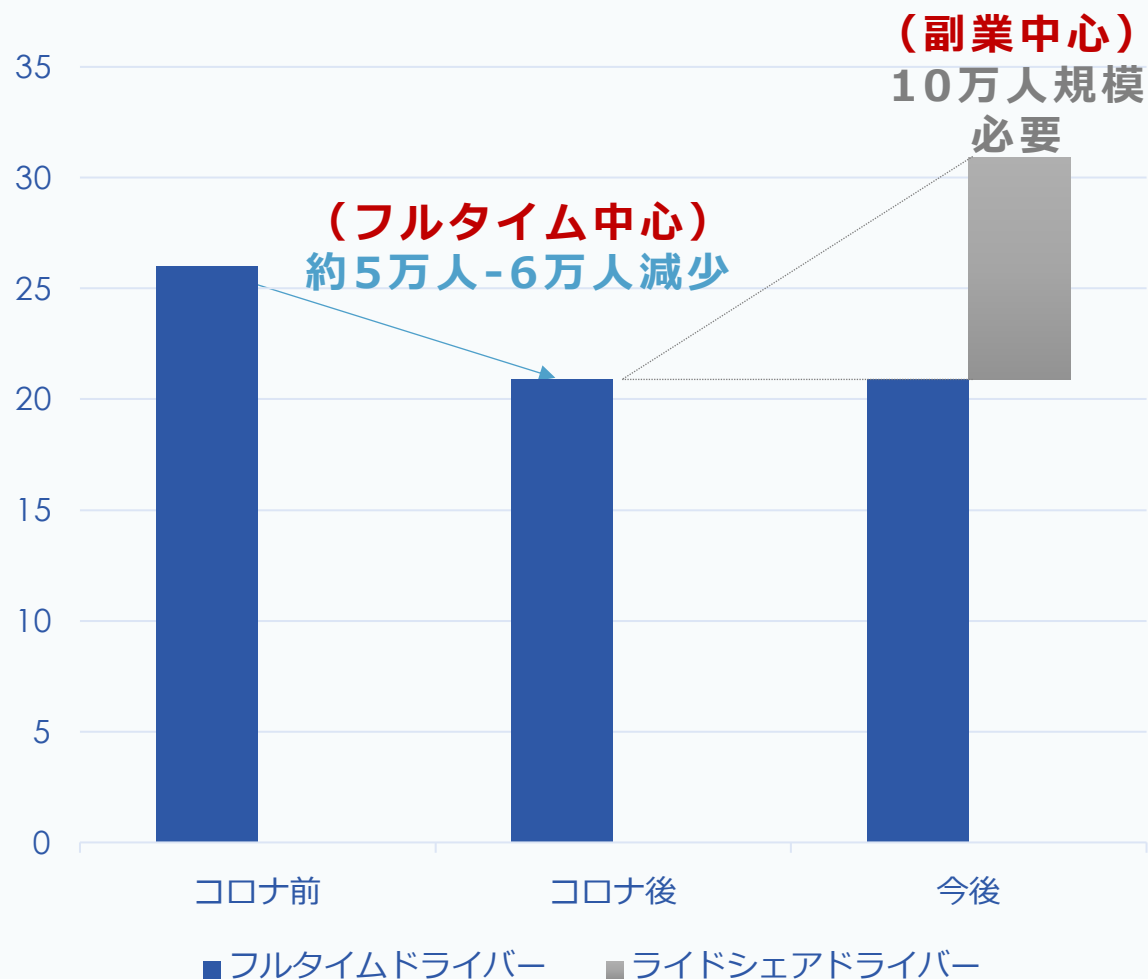
(万人)



※運転手数推移：国土交通省「ラストワンマイル・モビリティの現況について」(<https://www.mlit.go.jp/common/001460981.pdf>) ※22年の運転手数については、2023年09月10日07時12分配信JIJI.COMより引用
 ※訪日外国人数：日本の観光統計データより引用加工 <https://statistics.info.go.jp/graph/#graph--inbound--travelers--transition>
 24年予測：(株)JTBC (2023/12/20リリースより引用) 2030年目標：観光庁「明日の日本を支える観光ビジョン」より 実稼働率：e-Stat：自動車輸送統計調査「付表(1) 実在延日車及び実働延日車(旅客自動車)」より集計 有効求人倍率は2023年9月時点の数値 厚生労働省に問い合わせによる
 2023年度の増加人数：(「交通界速報」2023年2月16日を参考に算出)

必要な担い手の規模感

(万人)



POINT.1

10万人規模のライドシェアドライバーが必要

減少したタクシードライバーの多くはフルタイム稼働と考えられるが、ライドシェア運転手の多くは副業と想定されるため（フードデリバリー配達員も副業8割）

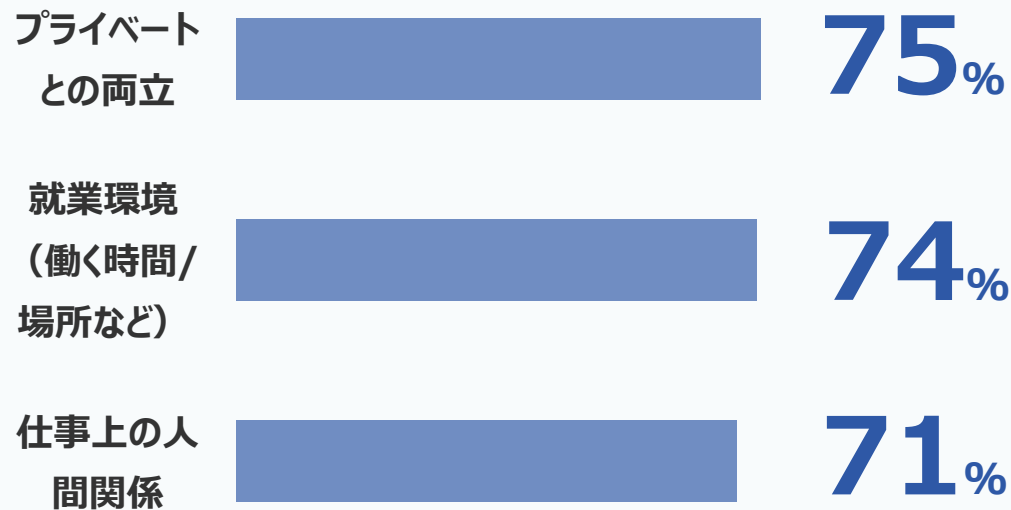
POINT.2

担い手確保の難易度は高い

自転車などで簡易に始められるUberEatsでも約10万人（日本市場、実働）
厳格な規制の下で行うライドシェアを始めるのは簡易ではない

ライドシェアドライバーになることの魅力

国内のフードデリバリー配達員の 項目別満足度・TOP3



柔軟な働き方が損なわれたら ドライバーを継続しないと答えた割合



ライドシェアドライバーになる最大の魅力は
自由な働き方

*1 フリーランス協会「フリーランス白書2022」より作成 *2 [Uber Earner Preferences Australia Methodology](#), 2022 Ipsos

*3 [Uber Driver & Delivery Partners' Preferences New Zealand](#), 2023 Ipsos *4 [App-Based Driver Survey](#), 2020 Benenson Strategy Group and GS STRATEGY GROUP

自由な働き方と安全の両立

安全に移動難民を解消
(消費者利益の確保)

自由な働き方
による担い手の増加

両
立

ライドシェアのための
徹底した安全規制

遠隔管理

自家用車の追加装備
性犯罪対策など

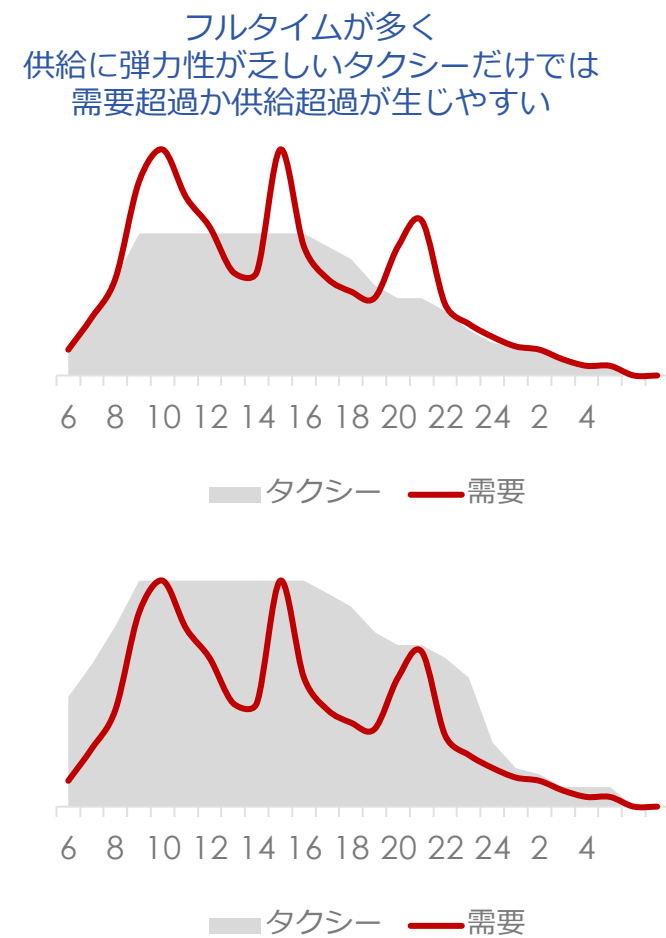
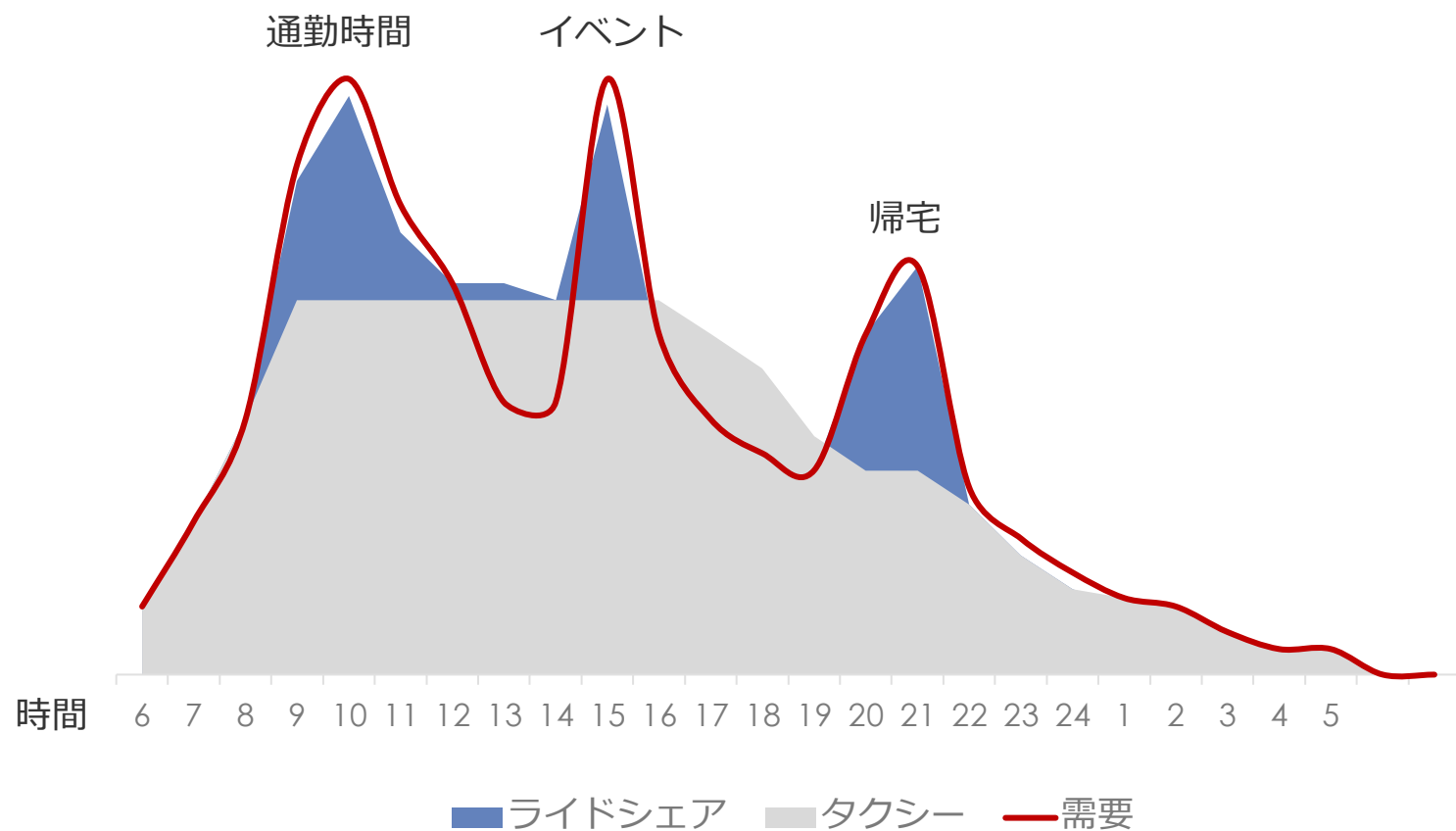
デジタル主導の遠隔による安全規制
*タクシー規制の「アナログ管理」とは異なる

(参考) 供給の弾力性

*なお、ダイナミックプライシングは、適切な需給調整のため、上は3倍程度の幅が必要とされている

「自由な働き方」(好きな時間に稼働)と「ダイナミックプライシング」(*)の融合により供給に弾力性を持たせることができる

イメージ図



(参考) 海外ライドシェアドライバーの「自由な働き方」

ライドシェアドライバーはほとんど決まった時間には働いていない
(曜日によっても不均一)

* ドライバー100人のアクティブ時間を表示したもの

週に40時間を超えて働く者は**9%**
(週5~12時間がボリュームゾーン)

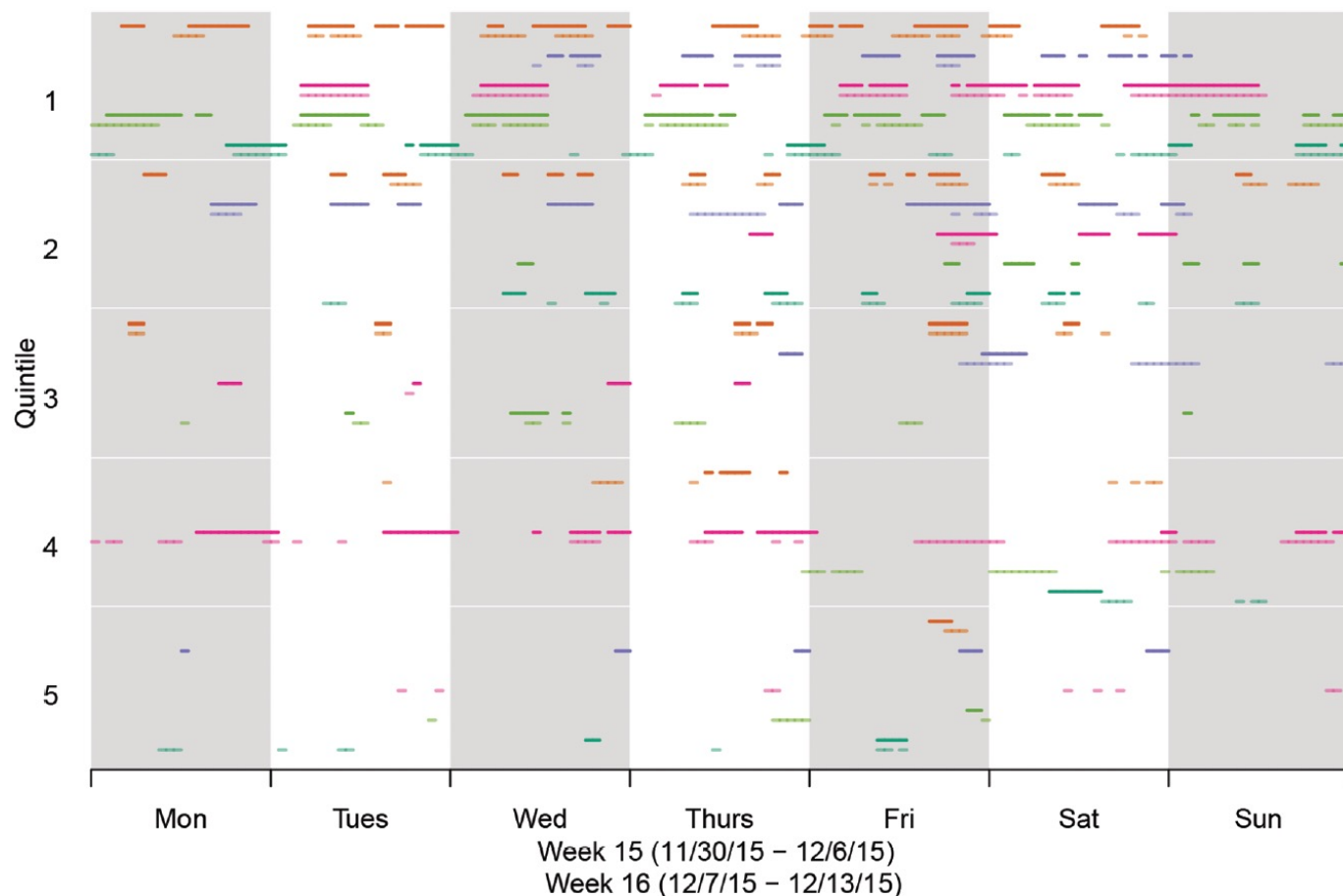


FIG. 1.—One hundred drivers' schedules for 2 weeks

TABLE 1
DISTRIBUTION OF ACTIVE HOURS
FOR COMMITTED DRIVERS SAMPLE

Total Hours	Share of Driver Weeks (%)
0	19
1-4	11
5-12	21
13-20	17
21-30	14
31-40	9
41+	9

(出典) "The Value of Flexible Work; Evidence From Uber Drivers"
M. Keith Chen他 (2019)
* 2015.9~2016.4の米国Uber driverのデータに基づくもの

業務委託型の自家用車活用事業 (案)

自家用車活用事業を業務委託型にした場合のイメージ（1）

労働者（労働基準法）にならないか
通達で適切に義務付けられるか（※1）
安全管理として十分か（※2）

※1 78条3号の趣旨や現行法のタクシー規制に鑑みた、法律の委任の範囲内の検討（タクシー規制の準用の範囲でどこまで通達で規定可能か）

※2 ベビーシッター、訪問保育・介護なども業務委託で実施されており、必ずしも業務委託だから安全に実施できないわけではないが、慎重な検討は必要

国交省想定 of 働き方（雇用型）

※第二回交通政策審議会自動車部会 資料3-1を参照

乗務前

- 遠隔点呼
- 安全運行上の必要な指示

業務委託型の場合の働き方

「労働者性」を強く肯定しないと考えられる事項を整理

- 遠隔点呼（車内などから）
- アプリ上での情報提供（天候、前日の事故情報など）

乗務中

- 配車依頼への受諾義務あり
（合理的理由なく承諾しない場合は業務懈怠とみなす）
- 豪雨等、安全性に問題がある場合、運行管理者が指示

- 配車依頼への受諾義務なし
（依頼を受諾しなくてもペナルティ無し）
- アプリ上での情報提供（豪雨時の冠水情報の提供等）

乗務後

- 遠隔点呼
- 運行状況の報告

- 苦情等に基づく悪質ドライバーへの警告・ペナルティ

自家用車活用事業を業務委託型にした場合のイメージ（2）

国交省想定のお働き方（雇用型）

管理

- 採用面接？
- 採用時の研修（対面？）
- 運転者への日常の教育（事故時の映像等による運転技術指導、クレームの場合の接客態度の指導等）
- シフト作成

業務委託型のお働き方

- 登録時におけるオンラインテスト
- 定期的な（アプリでの）ビデオ講習
- アプリ上での日常的な情報提供（ログイン時に事故のビデオを全員に閲覧させる等）
- アプリによる稼働時間の上限設定（例：10時間稼働で原則11時間停止）
- 好きな時間にアプリから稼働（シフト制ではない）

報酬

- ①時間給、②歩合給、③歩合給および時間給の併用

- 時間報酬、歩合報酬

その他

- 兼業可能だが合計勤務時間数の労務管理（兼業の労務時間を自己申告？）

- 兼業の労務時間を自己申告？
- 車検証、点検整備記録簿の遠隔管理（アプリから提出、期限切れは強制停止）

労働者性の要素（1）

「ライドシェアを雇用でやるか業務委託でやるか」という論点は存在しない
安全管理の態様その他事業設計や契約内容の帰結として、「労働者」（労基法）になるか否か
なお、多数の個別事情による総合判断により決定されるもの

肯定要素

否定要素

仕事諾否
自由

受諾義務ありのとき
(シフト制前提)

受諾義務なしのとき
(海外ライドシェアはログイン中も無し)

具体的な
指揮監督

ルート強制あり
日々の対面指導・教育
営業目標（ノルマ）
服装の指定
会社固有の接客・業務方法の教育

採用時の研修
運転者への日常の教育
* 態様によると考えられる
事故情報の提供
業務の性質上当然必要な指示
(ニュートラル)

ルート強制なし
* 不当な逸脱のみ禁止

時間場所
拘束性

シフト制

アプリによる稼働時間の上限設定
(例：10時間稼働で原則11時間停止)
(ニュートラル)

好きな時間に
アプリから稼働

労働者性の要素（2）

肯定要素

他ドライバーへの再委託**不可**のとき

時給

タクシー会社が用意する車両

他社での稼働・**不可**

否定要素

他ドライバーへの再委託**可**のとき

歩合

自分の自家用車

他社での稼働・**可**

代替性

報酬

事業者性

専属性

新たな法律制度

法律制度によるデジタル安全規制

通達の限界により（タクシー規制の準用にならざるを得ず）
「自由な働き方」（による担い手確保）と「徹底した安全」を両立できない場合
法律制度が必要ではないか

*実施主体にタクシー会社以外も含む

運転手スクリーニング（事前）

- ✓ **本人確認義務**（登録時、eKYCなど）
- ✓ 運転免許証の確認
- ✓ **犯罪歴・事故歴確認**
- ✓ 健康診断書の確認
- ✓ 自賠責保険・任意保険の確認

運転手スクリーニング（事後）

- ✓ 苦情の適切な処理
- ✓ **レーティング機能搭載義務**
- ✓ **低評価の場合等に、アカウント停止等のペナルティを課す義務**

遠隔運行管理

- ✓ **ドライバー運行管理**（遠隔点呼）
- ✓ **稼働時間管理**（アプリで10時間稼働で11時間強制停止など）
- ✓ **運行管理者等の選任**
- ✓ **車検証・点検記録簿等の遠隔管理**

*太字は、通達による義務付けが法制上難しく、特に法律等の措置が必要と考えられる事項

自家用車への追加装備

- ✓ **衝突軽減ブレーキ**
- ✓ **バックモニター**
- ✓ **ドライブレコーダー（車内外）**

* **車検も原則12ヶ月**（走行距離で調整）
* **スマホのGPS、デジタルマップ**を前提

性犯罪対策

- (事前) ✓ **犯罪歴審査**
- ✓ **ドライバー選択機能の義務化**
- (乗車中) ✓ **アプリでのSOS機能**
- ✓ **車内ドライブレコーダー**
- (事後) ✓ **クレーム・犯罪へのペナルティ**
- ✓ **警察への通報**

ワーキングペア対策等

乗客とドライバーの保護



論点1の解決案

- ライドシェア事業者と乗客で直接契約を義務付け（仲介でなく、**法的な直接責任義務**）
- 乗客保護を勘案した**標準約款の策定**

商法590条
運送人は、旅客が運送のために受けた損害を賠償する責任を負う。

→**法令の義務に限らず安全対策を強く促す効果**

論点2の解決案

- **（必要であれば）最低報酬の保障制度**
その他のドライバー保護策を導入
- ドライバー保護を勘案した**標準約款の策定**

(参考) 責任のあり方：直接責任のスキーム

① 仲介型

※78条3号ではタクシー会社

ライドシェア事業者



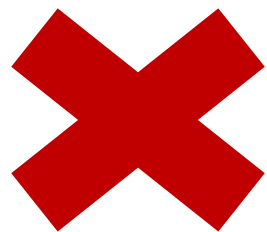
仲介

乗客



契約

自家用車ドライバー



② 直接責任型

※78条3号ではタクシー会社

ライドシェア事業者



契約

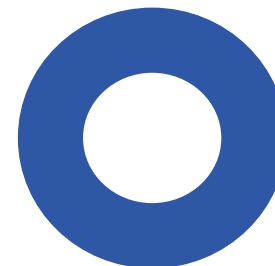
契約

乗客



実運送

自家用車ドライバー



(参考) 各国の最低報酬の保障制度

米国カリフォルニア州

「プロポジション22」
(現在合憲性が裁判中)

✓稼働時間（受注から完了まで）において、最低賃金の120% + \$ 0.35/mile(2024)

(例) 最賃14ドルの場合
15分のライドについて4.2ドル (14ドル×120%×1/4時間) + 走行距離 × \$0.34/mileの支払義務

米国NY市

NY市の規則による
乗車中の最低報酬

1.360ドル/マイル
(実費相当)
+ 0.583ドル/分
(最低報酬)

* 2024.3時点

(NY市 : フーデリ)

NY市の規則において、以下のいずれかの支払いが義務

Standard Method

□グイン時間（待機時間含む）に17.96ドル/時間

or

Alternative Method

アクティブ時間（受注から配達まで）に29.93ドル/時間

英国

Uberは、稼働時間中について最低賃金（費用控除後、10.42ポンド=約1900円）を支払い

* なお、英国の法令では、労働者には“Employee”と“Worker”があり、ライドシェアドライバーは“Worker”

Workerは最低賃金、有給、年金加入のみ適用

appendix

各国のライドシェア会社の義務（例）

海外で行われているのは「無規制の白タク」ではなく
「厳格な規制の下でのライドシェア」

	米国 ニューヨーク州	米国 カリフォルニア州	英国 ロンドン市	豪州 NSW州	(日本の個人タク シー)
許認可	Transportation Network Company(TNC)として認可	Transportation Network Company(TNC)として認可	Private Hire Vehicle Operator*として許可取得 *「流し」のないハイヤー事業の運用者	Booking Service Providerとして許可	—
ユーザーの安全	犯罪歴チェック、 ドライバー事故歴チェック	年1回の犯罪歴チェック	ユーザーが乗車中いつでもOperatorに電話連絡できる体制	安全管理体制の構築 *Uberアプリでは12時間連続で稼働すると自動的に8時間休息時間	タクシー運転手等として 10年以上の経験 10年間無事故無違反 (35歳未満の場合)
ドライバーの安全 *ライドシェア会社の義務	稼働時間の制限 *ニューヨーク市：24時間以内に10時間以上稼働すると8時間の休息。1週間で60時間以上の稼働禁止。	稼働時間の制限 *24時間以内に10時間以上稼働すると6時間の休息	安全管理体制の構築 (乗車時氏名確認等) *ライドシェア会社として		月2日以上の定期休日 *ドライバー自身の義務
保険加入	保険加入義務 (ログイン中)	保険加入義務 (ログイン中)	ドライバーの加入をOperatorが確認	ドライバーの加入をBooking Service Providerが確認	保険加入義務
その他	2030年までにゼロエミ化義務 (ニューヨーク市)	ゼロエミ化義務 (30年までに90%電気走行等)	Operatorが顧客と直接の契約を締結し、乗車についての契約責任 (運送責任) ゼロエミ化義務	記録保持義務	—

各国のドライバー要件（例）

*ロンドンは「ハイヤー」だが、日本の二種免許よりも取得しやすく、かつ
 自家用車利用可（一定の要件必要）なので「ライドシェア」と分類

	米国 ニューヨーク州	米国 カリフォルニア州	英国 ロンドン市	豪州 NSW州	(日本の個人タク シー)
運転免許 →許可	普通免許	普通免許 1年	普通免許 3年 →Private hire driver ライセンス	過去4年で12ヶ月以上Full License（普通免許の一種） 保有 →Passenger transportation ライセンス	2種免許 →タクシー業許可
主な要件	19歳以上 保険加入（旅客輸送） 犯罪歴チェック（*） 事故歴チェック（*） *ライドシェア会社による確認 義務 *NY市ではTLCライセンス（事 業許可）が必要	21歳以上 犯罪歴チェック（*） 事故歴チェック（*） *ライドシェア会社による確 認義務	21歳以上 犯罪歴チェック *政府実施 地形テスト（地図の読み方等） 語学カテスト 安全テスト	健康診断 犯罪歴・事故歴チェック	タクシー運転手等として10年 以上の経験 10年間無事故無違反（35歳未 満の場合） 75歳以上更新不可（今後延 長?） 健康診断 地理試験
講習	なし *NY市ではTLCライセンスのため の24時間講習等	安全等の研修 （オンライン可）	安全講習 （義務ではなく推奨）	オンライン安全講習	（2種免許）
車検	12ヶ月ごと *NY市は4ヶ月ごと	12ヶ月or5万マイル走 行ごと *事業者はこの遵守を立証す る資料を3年間保管する義務	年2回 *事業者は有効期間中の車検証 コピーを保管する義務	12ヶ月 *事業者は、適切に車両が維持 されていることを確保する義務	1年ごと