

# 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

前総括主任研究官 吉田 賢司  
研究官 金子 希美

## **調査研究の背景と目的**

近年、ICT を利活用した個人の財・サービスの仲介ビジネスは、様々な分野で成長している。一方で、仲介ビジネスは分野によっては各国との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・消費者保護等の観点から様々な課題が懸念されている。

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を中心に、東アジア・東南アジアの国・地域を対象に文献調査、現地ヒアリング調査を行った。昨年度の欧米諸国の調査を踏まえ、仲介ビジネスに係る動向・問題点、関係法令等の整備・運用状況等を整理することを通じて、我が国の参考となり得る情報を整理する。

## **調査研究の概要**

### ○ライドシェアを分類

ライドシェアを営利性の有無により「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。

### ○法整備の状況等を調査

それぞれの国・地域における営利型ライドシェアに関する法令等の整備・運用状況等を調査した。調査したアジアの国・地域においては、シンガポールでは営利型ライドシェアを既存のハイヤー制度に位置づけ、インドネシア、中国等では営利型ライドシェアを新たな運送サービスに位置づけていた。また、台湾等営利型ライドシェアを容認しない国・地域も存在する。

営利型ライドシェアを制度化し、規制した調査対象の国・地域では、米国の複数の州を除き、ドライバーに営業許可の取得や職業運転免許の取得が求められていた。

### ○ライドシェアの影響等を調査

それぞれの国・地域における営利型ライドシェアの影響等を調査した。欧州等で営利型ライドシェアに関する訴訟が発生する一方、営利型ライドシェア事業者とタクシー事業者が連携する例も見られた。

## 1. はじめに

### (1) 調査研究の目的

近年、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（3,350 億ドル）になるとの予測もある<sup>1</sup>。また、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）になるとの推計もある<sup>2</sup>。

一方、仲介ビジネスは分野によっては各国の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した事例も世界各国で散見されている。我が国においても、現行法令との関係や、安全・消費者保護等の観点からの問題点等様々な課題が懸念されることから、諸外国における仲介ビジネスの動向等を明らかにする必要がある。

昨年度調査研究<sup>3</sup>では、欧米諸国を対象として調査を実施した。2 年目にあたる今年度はアジアの国・地域を対象とし、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、課題や制度上の留意点を明らかにすることを通じて、我が国の参考となり得る情報を整理する。

### (2) 調査対象

運輸分野における個人の財・サービスを仲介するビジネスとしては、ライドシェア、自家用車カーシェア、貨物運搬シェアといった形態が挙げられる。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を主な調査対象とした。

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「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、とした。ドライバーと同乗者が移動にかかる費用を分担するもので、代表的な事業者としてはフランスの BlaBlaCar が挙げられる。

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、他人を有償で自分の車に乗せて運送すること、とした。営利型ライドシェアで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代表的な事業者として、米国の Uber や Lyft、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-

<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」

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

<sup>3</sup> 国土交通政策研究所 (2017) 「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」

Jek 等が挙げられる。

調査対象とした国・地域は、営利型ライドシェアの仲介事業者（Uber、Grab、Go-Jek、滴滴出行等）が事業を展開する、東アジア及び東南アジアの 11 の国・地域である。そのうち、シンガポール、インドネシア、中国、台湾は現地にて仲介ビジネス事業者や規制当局等にヒアリングを行った。

本稿では現地ヒアリング調査を行った 4 つの国・地域における営利型ライドシェアの関係法令等の整備・運用状況等と欧米諸国の営利型ライドシェアに関する動向、営利型ライドシェアの特徴等について紹介する。なお、ライドシェアを巡る状況は刻々と変化しているが、本稿は 2018 年 2 月時点での情報に基づくものである。

## 2. 各国・地域の動向

### (1) シンガポール

シンガポールでは、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<sup>4</sup>。20 台以上の車両を配車可能なアプリを運営する事業者に対し、Land Transport Authority (陸上交通庁：LTA) への事業者登録が求められている。

シンガポールにおいて営利型ライドシェアは、PHC (Private Hire Car) に位置づけられ、規制されている。PHC は路上の乗客の求めに応じて運送を行う流し営業や、タクシー乗り場等での客待ちが禁止されており、予約による営業のみが可能とされている。

LTA は 2017 年 7 月に Road Traffic Act (道路交通法) に PHC 関連の規定を追加し、PHC ドライバーも PHC ドライバーとしてのライセンス (Private Hire Car Driver's Vocational Licence : PDVL) を取得することが求められるようになった。ライセンス取得の際には運転歴が 2 年以上あること、殺人や誘拐等の重大な犯罪歴がないこと、研修に参加し学科試験に合格することが求められる。なお、タクシードライバーとしてのライセンス (Taxi Driver's Vocational Licence : TDVL) を保有している場合は、新たに PDVL を取得する必要はない、とされている<sup>5</sup>。また、営利型ライドシェアに用いる車両は LTA への車両登録が義務付けられ、車両のフロントガラスとリアガラスに専用のシールを貼付しなくてはならないとされている<sup>6</sup>。

シンガポールのタクシー台数は 2014 年以降減少傾向にあり、2016 年の台数は 27,534 台であった。一方 PHC の台数は増加しており、2013 年に 613 台だったものが、2016 年

<sup>4</sup> Third Party Taxi Booking Service Providers Act. <https://sso.agc.gov.sg/Act/TPTBSPA2015>

<sup>5</sup> Land Transport Authority. 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>6</sup> Road Traffic (Public Service Vehicles) Rules. <https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-R14>

には 31,962 台となり、タクシーの台数を上回った<sup>7</sup>。

シンガポールでは Uber、Grab 等の営利型ライドシェア事業者がサービスを提供している。営利型ライドシェア事業者と既存のタクシー事業者の連携も進んでおり、SMART Corp、Premier Taxis、TransCab、HDT といったタクシー事業者は Grab と提携し、GrabShare のサービスに車両を提供している<sup>8</sup>。

## (2) インドネシア

インドネシアでは、営利型ライドシェアはオンライン・タクシーと呼ばれ、2017 年 11 月に公布された、2017 年運輸省令 108 号<sup>9</sup>によって「一定の経路を辿らない公共交通」の「特別なレンタル輸送」という事業区分に位置づけられている。営利型ライドシェアを仲介する事業者は、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と位置づけられ、営業許可を取得した事業者と提携して事業展開をする。仲介事業者は営業許可を取得していない者へのサービス提供やドライバーの雇用が禁止され、苦情対応窓口の設置等が義務付けられている。インドネシアのオンライン・タクシーも路上の乗客の求めに応じて運送を行う流し営業や、タクシー乗り場等での客待ちが禁止されている。

オンライン・タクシーのドライバーは、タクシーのドライバーと同様に職業運転免許 (SIM A Umum) の取得が義務付けられている。使用する車両についても、6 ヶ月毎の定期車検、専用のステッカーの貼付等が義務付けられている。

インドネシアで営業する代表的なライドシェアの仲介事業者は、Uber、Grab、Go-Jek の 3 社である。インドネシア資本の Go-Jek は 2010 年にオジェック (二輪車タクシー) のライドシェア仲介事業から始まり、その後、乗用車のライドシェア仲介事業にも参入した。Go-Jek はライドシェア事業だけでなく、買物代行サービスである Go-Mart 等の生活密着型のサービスも提供している<sup>10</sup>。

## (3) 中国

中国では、2016 年 7 月にネットワーク预约出租汽车经营服务管理暂行办法<sup>11</sup> (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、営利型ライドシェアはオンライン予約

---

<sup>7</sup> GrabShare は他の乗客と相乗りをするサービス。営利型ライドシェアである GrabCar の車両かタクシー車両のどちらかが配車される。

Christopher 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>8</sup> Kenneth Cheng. Taxi sharing to make comeback via GrabShare, but cabbies skeptical. TODAYonline. 2017.5.9. <https://www.todayonline.com/singapore/sharing-taxi-rides-be-available-grabshare-may-16>

<sup>9</sup> PM 108 TAHUN 2017.

[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)

<sup>10</sup> Go-Jek. <https://www.go-jek.com/>

<sup>11</sup> 网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法.

<http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1146557/n1146624/c5218603/content.html>

タクシーとして位置づけられている。オンライン予約タクシーは電話やアプリ等オンラインでの予約限定の営業とされ、運賃は市場価格とされている。中国では中央政府が方針を定め、地方政府が具体的な規定を定めていく方法が取られており、営利型ライドシェアの仲介を行うプラットフォーム事業者は、営業区域の地方政府の交通当局から営業許可を取得し、地方政府のモニタリング・プラットフォームに接続してサービスの記録を提供しなくてはならない。プラットフォーム事業者は運送人としての責任を負うこととされ、車両とドライバーが適切な資格を有していること、適切な保険に加入していることを確認する義務がある。

オンライン予約タクシーのドライバーと車両も地方政府の交通当局から営業許可を取得する必要がある。ドライバーは交通事故歴や犯罪歴が確認され、3年以上の運転歴を有すること、学科試験に合格すること、その他地方政府の定める条件を満たすことが必要である。例えば北京市では、ドライバーは北京市の戸籍保有者でなくてはならないとされている<sup>12</sup>。使用する車両についてはドライブレコーダー、GPSの設置が義務付けられている。

ネットワーク予約出租汽车经营服务管理暂行办法公布から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32社、ドライバー15万人、車両8万台である<sup>13</sup>。

中国の代表的なライドシェアの仲介事業者は滴滴出行である。滴滴出行は2012年にアプリを通じたタクシーの予約サービス「滴滴打车」として始まり、2015年にはライバルの「快的打车」と合併、2016年にはUber Chinaを買収した。現在はタクシー配車だけでなく、営利型ライドシェア（高級車による専車、大衆車による快車）、非営利型ライドシェア（順風車）等幅広いサービスを提供し、利用者数は4.5億人を超えている<sup>14</sup>。

#### (4)台湾

台湾では営業許可を有しない法人、職業運転免許を有しないドライバーによる有償旅客運送が禁止されており、営利型ライドシェアは禁止されている。

2014年7月に計程車客運服務業申請核准經營辦法<sup>15</sup>が改正され、ドライバーと乗客を仲介する行為は派遣にあたりとし、営業許可が必要とした。さらに、2016年12月には公路法<sup>16</sup>が改正され、無資格営業への罰則が強化された。

Uberは2013年7月から台北でサービス提供を開始し、タクシー業界は無許可で有償旅客運送を行っているとして度々抗議を行っていた。2016年の公路法改正により、Uberには累計で約11億元（約41億円）の高額な罰金が科され、2017年2月に営業を一時停

<sup>12</sup> 北京市交通委员会. 关于印发《北京市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》的通知.  
<http://zhengce.beijing.gov.cn/library/192/33/50/438650/107721/index.html>

<sup>13</sup> 交通運輸部公路科学研究院へのヒアリングによる

<sup>14</sup> 滴滴出行. <http://www.didichuxing.com/en/>

<sup>15</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>16</sup> 公路法. <http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=K0040001>

止している<sup>17</sup>。

また、2016年10月自動車運輸業管理規則<sup>18</sup>が改正され、アプリ等を通じて乗客から呼出しを受けるタクシーサービスが「多元化タクシー」として新設された。多元化タクシーは路上の乗客の求めに応じて運送を行う流し営業や、タクシー乗り場等での客待ちが禁止され、アプリ等による予約のみとされている。運賃は公定運賃が下限とされ、車体の色は黄色以外とされている。ドライバーや車両に求められる要件はタクシーと同様とされ、メーターの設置が義務付けられている。

### 3. 欧米諸国の営利型ライドシェアに関する動向

昨年度調査終了後の欧米諸国の営利型ライドシェアに関する動向を紹介する。

バルセロナのタクシードライバー協会がUberの無資格ドライバーによるサービスを不正競争と訴え、Uberは自らを情報サービス事業者であると主張していた。2017年12月、欧州司法裁判所はUber社の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、各国の輸送サービスに関する規則に従わなくてはならない、との判決を下した<sup>19</sup>。

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<sup>20</sup>。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からである。ライセンスは9月30日で失効したが、Uber社が控訴中のため審議中は営業が継続される。

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>21</sup>。

米国のフロリダ州Altamonte Springsでは、2016年3月からUberの乗車料金の一部を自治体が補助する実証が開始された。公共交通を補う目的で、鉄道の駅を起点・終点とする乗車については料金の25%を補助している<sup>22</sup>。カナダのオンタリオ州Innisfilでも

<sup>17</sup> J.R.Wu. Uber resumes ride-hailing service in Taiwan after talks with authorities. Reuters. 2017.4.13. <https://www.reuters.com/article/us-uber-tech-taiwan/uber-resumes-ride-hailing-service-in-taiwan-after-talks-with-authorities-idUSKBN17F0KB>

<sup>18</sup> 自動車運輸業管理規則. <http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawContent.aspx?PCODE=K0040003>

<sup>19</sup> Court of Justice of the European Union. The service provided by Uber connecting individuals with non-professional drivers is covered by services in the field of transport. 2017.12.20. <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>

<sup>20</sup> Transport for 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>21</sup> Property Casualty Insurers Association of America. Transport Network Companies. <http://www.pciaa.net/industry-issues/transportation-network-companies>

<sup>22</sup> Altamonte Springs は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。Renata Sago. Uber Launches First U.S. Inter-City Partnership in Central Florida. WNFE. 2017.8.21. <http://www.wnfe.org/uber-launches-first-u-s-inter-city-partnership-in-central-florida/76996>

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。定期運行バスの経費よりも Uber に対する補助の方が安価と判断されたためである<sup>23</sup>。

#### 4. 営利型ライドシェアの特徴

##### (1) 営業の方法・運賃の決定

従来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や、タクシー乗り場等での客待ちが認められている。一方、営利型ライドシェアはアプリ等の呼出しに応じて乗客を乗せる営業方法に限定されており、事前予約に営業方法が限定されるハイヤー制度に位置づける例（フランス、ロンドン、シンガポール等）も見られた。

従来のタクシーでは収受する運賃の基準が当局によって示され、メーターに基づいて計算される。一方、営利型ライドシェアでは運賃は市場価格とされ、アプリ等を利用して計算される。また、乗車前に運賃を確定させたり、需要と供給のバランスによって運賃を変動させたりしていることも特徴である。

##### (2) 安全の確保

###### ① ドライバーの質の確保

調査を行った国・地域のうち、欧州及びアジアの国・地域では、営利型ライドシェアのドライバーに営業許可の取得や職業運転免許の取得を求めている。普通運転免許のみで、試験の受験等をせずに営業が可能なのは、米国の複数の州のみであった（表 1）。

表 1 営利型ライドシェアのドライバーに求められる要件

国・地域	ドライバーの 営業許可等	試験	運転歴
シンガポール (PHC)	必要	筆記	2 年以上
インドネシア (オンライン・タクシー)	職業運転免許 が必要	筆記・技能 (職業運転免許取得時)	1 年以上 (職業運転免許取得時)
中国 (オンライン予約タクシー)	必要	筆記	3 年以上
フランス (VTC)	必要	筆記	3 年以上
ロンドン (PHV)	必要	筆記	3 年以上
サンフランシスコ (TNC)	特に要件なし	特に要件なし	1 年以上

<sup>23</sup> Innisfil はオンタリオ州のトロントから北に 80km に位置する。

Alicja Siekierska. How a small town is using Uber to fill its public transit void. The Star. 2017.4.3. <https://www.thestar.com/news/gta/2017/04/03/innisfil-taps-uber-to-fill-public-transit-void.html>

## ②車両の質の確保

営利型ライドシェアで使用する車両についても、営業許可の取得や当局への登録が求められたりする場合がほとんどである。また、自家用車にはない車検の規定が設けられ、使用年数の制限がされる場合もある。

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・地域では米国の複数の州とフィリピンのみであった。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。

## (3) 仲介事業者の位置づけ

営利型ライドシェアの事業を行うにあたっては交通当局の許可等が必要とされる場合がほとんどである。営利型ライドシェアの仲介事業者を、IT 事業者と位置づける場合でも、サービスの提供は運送事業者としての許可保有者に限定している（表 2）。

表 2 営利型ライドシェアの仲介事業者の位置づけ

国・地域	ライドシェア仲介事業者の位置づけ
シンガポール (PHC)	交通当局への登録が必要
インドネシア (オンライン・タクシー)	情報事業者と位置づけられる 営業許可を保有する者にしかアプリを提供してはならない
中国 (オンライン予約タクシー)	交通当局の許可が必要
フランス (VTC)	交通当局への登録が必要
ロンドン (PHV)	交通当局の許可が必要
サンフランシスコ (TNC)	交通当局の許可が必要

## 5. おわりに

営利型ライドシェアの普及の背景には、公共交通の状況や、タクシーの関係法令等の整備・運用状況等も関係してくる。また、本稿で紹介した4つの国・地域以外のアジアの国・地域におけるライドシェアに関する情報も調査研究では収集した。これらの情報の詳細については、今夏発行する予定の報告書をご高覧いただきたい。