

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 ＜概要＞

2018年 6月28日

国土交通省
国土交通政策研究所

【調査の背景】

- ・ ICTを活用した仲介ビジネス（Airbnb、Uber等）は、様々な分野で拡大
- ・ 世界市場規模では2013年に150億ドル、2025年には3350億ドルになるとの推計
- ・ 東南アジアの旅客輸送の仲介ビジネスの市場規模は2025年には市場規模201億ドルになるとの推計
- ・ 消費者利益の向上、遊休資産活用という社会的効果も見込まれる
- ・ 法制度との整合性や既存業界との関係等、安全面や消費者保護に関わる懸念が顕在化

【調査の目的】

- ・ 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調査
- ・ アジアの国・地域における仲介ビジネスの動向・影響、法的規制の状況等の情報を収集
- ・ 昨年度の欧米調査のアップデートとあわせて、我が国での参考となり得る情報を整理する

【調査内容の概要】

分野 : ライドシェア、貨物運搬シェア
対象国・地域 : 東南アジア・東アジアの11の国・地域
調査項目 : 仲介ビジネスの動向、既存業界の状況、法制度の動向等
ヒアリング訪問 : シンガポール、インドネシア、中国、台湾の4つの国・地域の
規制当局、仲介ビジネス事業者、既存業界団体等

- ✓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調査
- ✓本調査では、ライドシェアを営利性の有無により分類している

非営利型ライドシェア

- ・ドライバーがアプリ等を用いた仲介により、他人を無償また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
- ・代表的な仲介事業者はフランスのBlaBlaCar

営利型ライドシェア

- ・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
- ・代表的な仲介事業者は米国のUber、Lyft、シンガポール拠点のGrab、インドネシアのGo-Jek、中国の滴滴出行
- ・欧州やアジアの国・地域（ロンドン、パリ、シンガポール、インドネシア、中国、フィリピン等）ではタクシー・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
- ・米国の複数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提供が認められている

【参考】タクシー配車サービス

- ・タクシーと乗客をアプリ等で仲介するサービス。営利型ライドシェアと区別して扱う

- ✓ 営利型ライドシェアを新たな交通サービス事業者に位置づけて規制する例、ハイヤー制度に位置づけて規制する例もあれば、容認しない例もある
- ✓ 営利型ライドシェアを規制した国・地域では、米国の複数の州を除き、職業ドライバーが営利型ライドシェアのサービスを提供するよう求めている

営利型ライドシェアを新たな交通サービス事業者に位置づけて規制

国・地域	インドネシア	中国	フィリピン	【参考】サンフランシスコ
状況	オンライン・タクシーとして新たに定義	オンライン予約タクシーとして新たに定義	TNC/TNVS※として新たに定義	TNC (Transport Network Company) として新たに定義
職業ドライバーの資格	必要	必要	必要	規定なし

※TNC: Transportation Network Company TNVS: Transportation Network Vehicle Service

営利型ライドシェアをハイヤー制度に位置づけ規制

国・地域	シンガポール	【参考】ロンドン	【参考】パリ
状況	PHC (Private Hire Car) として営業	PHV (private Hired Vehicle) として営業	VTC (Voitures de Transport avec Chauffeur) として営業
職業ドライバーの資格	必要	必要	必要

営利型ライドシェアを容認しない

国・地域	台湾	韓国	香港	タイ
状況	公路法改正により違法営業への罰則が強化される	2014年旅客自動車運輸事業法違反でUberを起訴	ドライバーがたびたび逮捕される	2017年より違法営業の摘発が強化される

- ✓営利型ライドシェアは省令の中で新しく定義され、規制されている
- ✓アプリ事業者は、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が禁止されている

項目		タクシー	オンライン・タクシー(特別なレンタル輸送)
サービス	監督機関	運輸省	運輸省
	事業者許可等	必要	必要
	台数規制	あり	あり
	運賃規制	あり	あり
	保険	加入義務あり	加入義務あり
ドライバー	許可等	職業運転免許が必要	職業運転免許が必要
	犯罪歴確認	あり	あり
	運転歴	1年以上(職業運転免許取得時)	1年以上(職業運転免許取得時)
	試験	職業運転免許取得時に筆記試験、学科試験を受験	職業運転免許取得時に筆記試験、学科試験を受験
車両	車検	あり(6ヶ月毎)	あり(6ヶ月毎)
	車両条件	事業用のナンバープレートとすること	自家用のナンバープレートでもよい

- ✓営利型ライドシェアはオンライン予約タクシー経営サービス管理暫定法においてオンライン予約タクシーとして新しく定義され、規制されている
- ✓プラットフォーム事業者、ドライバー、使用する車両それぞれにオンライン予約タクシーとしての営業許可が必要

項目		タクシー	オンライン予約タクシー
サービス	監督機関	交通運輸部(具体的な管理は各地方政府)	交通運輸部(具体的な管理は各地方政府)
	事業者許可等	必要	必要
	運賃規制	あり(地方政府が定める)	市場価格
	保険	自動車第三者責任強制保険の付保	自動車第三者責任強制保険の付保
ドライバー	許可等	必要	必要
	犯罪歴確認	あり	あり
	運転歴	3年以上	3年以上
	試験	学科試験	学科試験
車両	許可等	必要	必要
	車検	60ヶ月までは12ヶ月毎、それ以降は6ヶ月毎	60ヶ月までは12ヶ月毎、それ以降は6ヶ月毎
	車両条件	走行距離60万kmあるいは8年を経過した営業用車両は使用停止	走行距離60万kmあるいは8年を経過した営業用車両は使用停止

- ・タクシーとオンライン予約タクシーの許可は別のものである
- ・中国では、中央政府がフレームワークを定め、地方政府が具体的な規定を定める。北京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の車両に限っている

- ✓営利型ライドシェアは道路交通法でハイヤー（PHC:Private Hire Car）に位置づけられ、規制されている
- ✓仲介事業者を規制する法律（第三者タクシー予約サービス提供事業者法）が存在する

項目		タクシー	PHC
サービス	監督機関	陸上交通庁(LTA)	陸上交通庁(LTA)
	事業者許可等	必要	必要
	台数規制	増車台数は年間2%まで (タクシー稼働フレームワークを満たした場合)	なし
	運賃規制	標準価格表が設定されている	なし
	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
ドライバー	許可等	必要(タクシー用のライセンス)	必要(PHC用のライセンス) ※タクシー用のライセンス所有者はPHC用のライセンスを新たに取得する必要はない
	犯罪歴確認	あり	あり
	運転歴	1年以上	2年以上
	試験	ライセンス取得時に学科試験の受験	ライセンス取得時に学科試験の受験
	研修	あり(25時間)、6年毎に更新講習(3時間か5時間)	あり(10時間)、6年毎に更新講習(3時間)
車両	車検	6ヶ月毎	3年目以降は2年毎、10年目以降は1年毎
	車両条件	使用年数の上限は8年	—

- ✓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は禁止されており、営利型ライドシェアは認められていない。
- ✓アプリ等での呼出専用の「多元化タクシー」というカテゴリをタクシーサービスの中に新設

- ・Uber社は2013年7月から台湾でのサービス提供を開始。当初はレンタカー会社と提携し、UberBLACKのサービスを提供。
- ・やがてUberは一般ドライバーに登録を呼びかけ始める。タクシー業界は無許可で有償旅客運送を行っているとは抗議。

- ・2014年7月「計程車客運服務業申請核准經營辦法」改正。乗客の求めに応じてタクシーを配車するサービスを「派遣」とし「客運サービス業」の営業許可が必要とした。
- ・ブラジルのEasyTaxi等の配車アプリは台湾から撤退。Uberはサービスを続行。

- ・2016年10月「汽車運輸業管理規則」改正。アプリ等により配車されるタクシーを多元化タクシーとしてタクシーサービスの中に位置づける。（流し営業、タクシー乗り場の利用は禁止）
- ・2016年12月「公路法」改正。無許可で有償旅客運送を行っている者への罰則を強化。
- ・2017年2月 Uberは台湾でのサービスを停止。※

- ✓ 米国の複数の州では営利型ライドシェアをTNCという新たな交通サービス事業者に位置づけ規制
- ✓ 欧州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規制

米国

- 規制の内容は州・市によって異なる
- 複数の州でTNC(Transport Network Company)の制度を創設
- タクシー・ハイヤー等の資格を有しないドライバーによるサービスの提供を可能とする州も存在
- サンフランシスコでは
 - ✓ ドライバーに当局の許可等はいらない
 - ✓ 車両にも当局の許可等はいらない
 - ✓ 保険、車検、犯罪歴確認、研修等の要件が自家用車よりも厳しく定められている

欧州

- 一般ドライバーによるライドシェアを禁止し、営利型ライドシェアを既存のハイヤー制度に位置づけることが多い
→ハイヤーの資格を有するドライバーによるサービス提供を求める
- ロンドン、パリでは
 - ✓ 営利型ライドシェアをハイヤー制度（ロンドンではPHV、パリではVTC）に位置づける
 - ✓ ドライバー、車両には当局の許可等が必要
 - ✓ 保険、車検、犯罪歴確認、研修等の要件が定められている（タクシーよりも緩やか）

- ✓営利型ライドシェアに関する訴訟が各地で発生
- ✓営利型ライドシェアに対する規制強化の動きも見られる

- 2017年12月、欧州司法裁判所はUber社の仲介サービスは運輸サービスとして各国で規制されるべきと判断
 - ・ バルセロナのタクシードライバー協会がUberの無資格のドライバーによるサービスを不正競争を訴えていた
 - ・ Uberは自らを情報サービス事業者と主張していた
 - ・ 今後当該判断はEU加盟国に適用される
- ロンドン交通局は2017年9月、Uber社の事業者免許の更新不可と判断
 - ・ Uber社は控訴中。最終判断が出るまでドライバーは営業継続が可能
 - ・ ドライバーの犯罪歴チェックが問題とされている
- フランスではLOTIキャパシテ※への規制強化が進む
 - ・ 2016年人口10万人以上の都市でLOTIキャパシテによるVTCサービスの提供が禁止された
 - ・ LOTIキャパシテのドライバーもVTCの営業を行うための資格の取得が義務付けられた（以前は普通免許のみでよいとされていた）
 - ※ LOTIキャパシテは地方自治体の送迎バス等の旅客運送サービスを想定した、2～9名の乗客を運送する制度
- フィリピンでは営利型ライドシェアの営業に必要な許可の発行数に制限が設けられた
 - ・ TNC規制の在り方を検討するためとして一時申請受理を停止していた
 - ・ 営業許可の更新ができず、失効するドライバーが発生

- ✓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動きも見られている
- ✓タクシー業界もアプリの導入に努めている

- シンガポールでは、タクシー事業者とライドシェア事業者が提携
 - ・ SMRT Corp、Premier Taxis、TransCab、HDTがGrabと提携
 - ・ 再大手のComfort TaxiもUberと提携を発表
- インドネシアでは、タクシー業界1位のBlue Birdが営利型ライドシェア事業者のGo-Jekより、四輪ライドシェア事業を買収
 - ・ Go-JekのアプリからBlue Birdのタクシーを呼び出すことが可能になった
 - ・ Blue Birdは自社開発のアプリMy Blue Birdからも呼び出しを受け付けている
- 台湾では、タクシーを配車するサービスの提供を専門に行うベンチャー企業も登場
 - ・ タクシーを配車するサービスの提供を行うには客運サービス業の営業許可が必要
- 韓国では、インターネット企業Kakaoが立ち上げたタクシー配車アプリKakao Taxiが普及
 - ・ 韓国のタクシードライバー約27万人のうち、15万人が登録されていると言われている

- ✓非営利型ライドシェアは無償または実費の範囲内であれば認められる傾向
- ✓貨物運搬シェアは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

非営利型ライドシェア

- 収受する費用が無償または実費の範囲内であれば認められる傾向にある
- 国・地域によっては1日2回までと規定するなど、通勤・通学を想定していることがうかがわれる

貨物運搬シェア

- ライドシェアと異なり、既存宅配事業者と貨物運搬シェア事業者の競合は確認できなかった
- アジアでは香港発のGoGoVanとLalamoveが広く事業を展開している
- 貨物運搬シェアは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