

# 諸外国における ライドシェア事業の現況

大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議

2023年11月16日

Uber Japan 株式会社

Uber

本資料では、大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議事務局からのご依頼に基づき、参考資料として、皆さまの議論の一助となるよう、諸外国の法制度や事業者の取り組みに関する情報を提供させていただきます。

なお、弊社は、全国のタクシー会社様と連携し、道路運送法その他の関係法令等に則って事業を行っておりますことをご理解いただけますと幸いです。

# Uber の主な事業



モビリティ



デリバリー



貨物運送

# Uber Taxi 日本でのサービスエリア



淡路島

2018年7月



名古屋

2018年9月



大阪

2019年1月



仙台

2019年2月



青森 / 郡山

2019年3月



広島・福山 / 京都

2019年4月



福岡 / 高知

2019年10月



東京

2020年7月



札幌

2021年10月



横須賀

2022年6月



沖縄

2022年9月



盛岡

2022年9月



横浜

2022年12月



成田

2023年6月



金沢

2023年7月



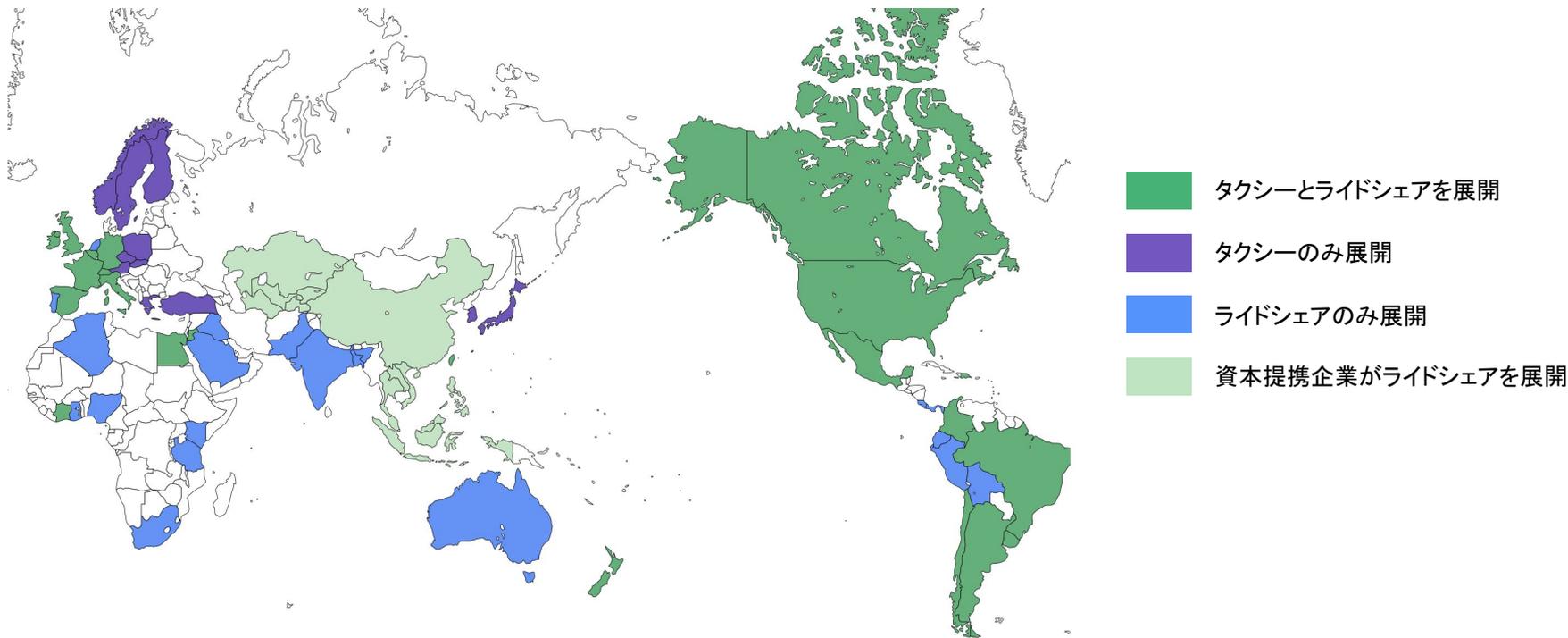
神戸<sup>New</sup>

2023年10月

国内 20 都市でサービスを展開 (2023 年 11 月 現在)

# Uber におけるモビリティサービスの展開エリア

Uber は、70 カ国 10,000 都市以上で様々なサービスを提供する、世界最大のモビリティプラットフォームとなっている。うち 33 か国で、タクシーの配車事業を展開している。



# ライドシェアとは？

- 国・地域によって法規制上の位置付けが異なり、統一的な定義はないが、アプリ等で事前予約され、自家用車で提供される旅客運送サービスを指すことが多い。

相乗りサービスを含むこともあるが、乗車人数に関わらず、Uberなどのプラットフォーム事業者が、アプリで運転手と利用者をマッチングする形態一般を指すことが多い。

- 2010年頃サービスが登場した当初は、従来の法規制に当てはまらず、明確な規制等が存在しない中で営業が行われていたケースもあった。しかし現在は、ハイヤーサービスの一つ、あるいは旅客運送サービスの一形態として、プラットフォーム事業者、運転手、使用車両、自動車保険などについてルールが設けられ、安心・安全が確保された形で全世界に普及している。



# 海外のライドシェアの要件

ライドシェアは各国の多様な旅客運送制度に合わせて運用されており、統一した定義は難しい。最大の特徴は「柔軟な供給の実現」であり、そのために必要な条件は下記の通り。

## 柔軟な供給

- 総量規制の緩和
- 運行区域に関する規制の緩和
- 運転手・車両に関する要件がシンプル
  - 犯罪歴・事故歴などのある人などを除き、「誰でも」運転手になれること
  - 運転手になるために必要な資格の取得にかかるコスト・時間が過剰でなく、副業・パートタイムで始めたい運転手も気軽に取得できることが重要

## 変動運賃制

- 事前確定・予約配車限定を条件に、変動運賃制を認める
  - 需要が増える時間帯には運賃が上がることで、より多くの運転手が稼働をするインセンティブとなる
  - 逆に、需要に対して供給が増えすぎると運賃が下がるため、供給が減少する

# ライドシェアの世界的な展開

71 か国で展開する Uber を始め、各地域で強みを持つプラットフォーム事業者が多数存在する(下記参照)。2022年の世界的なユーザー数は、世界人口の 21.9%の16.9 億人にのぼると推定されている。

| 企業名   | 展開国数 | 時価総額<br>(億ドル) | 企業名   | 展開国数 | 時価総額<br>(億ドル) |
|---|------|---------------|---|------|---------------|
|  Uber (米国)     | 71   | 1075          |  Bolt (エストニア)  | 37   | 非上場           |
|  DiDi (中国)     | 13   | 186           |  BlaBlaCar (仏) | 21   | 非上場           |
|  Grab (シンガポール) | 8    | 136           |  Ola (インド)     | 4    | 非上場           |
|  GoTo (インドネシア) | 3    | 57*           |   |      |               |
|  Lyft (米国)     | 2    | 38            |   |      |               |

\* GoToは、ライドシェアを展開するGojekのほか、金融サービス等を展開するグループ会社も含む

> Uber, DiDi, Grab, Lyftの時価総額(2023/11/13時点): [yahoo! finance](#)  
> GoToの時価総額(2023/10/3時点): [yahoo! finance](#)、1米ドル = 15604 インドネシア・ルピーで換算。  
> 展開国数: Uber、[DiDi](#)、[Grab](#)、[GoTo](#)、[Lyft](#)、[Bolt](#)、[BlaBlaCar](#)、[Ola](#)

# 諸外国におけるライドシェア法制

## TNC 型ライドシェア法

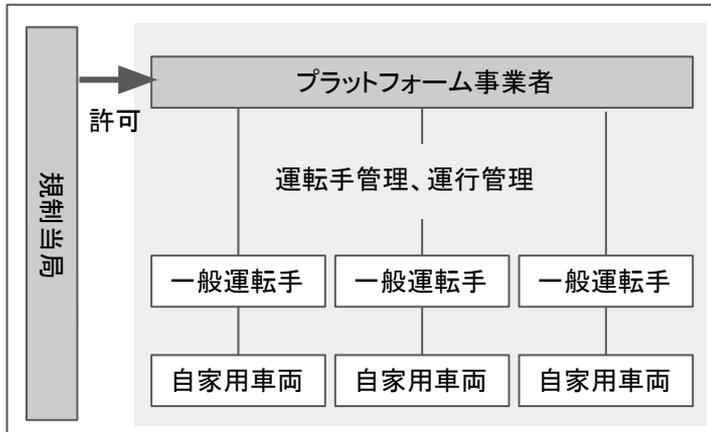
法制の概要

Uber 等プラットフォーム事業者をTransportation Network Company (TNC)と位置付け、TNCによる運転手管理や運行管理を義務付け。

導入国

米国、カナダ、ブラジル等

規制・管理  
スキーム



期待  
効果

供給の増加

○ 短時間勤務等で運転手採用の間口が拡大。

供給の柔軟化

○ 自宅等から稼働が始められるため、時間的・場所的な需要の増減に対応しやすい。

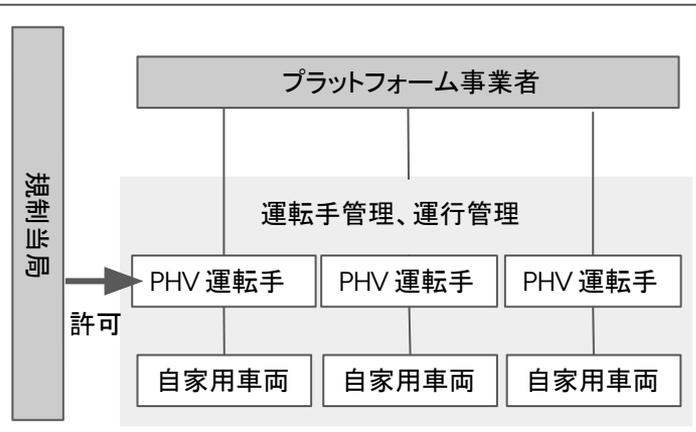
自動運転への適用

○ 米国 AZ 州等で自動運転に TNC 法を適用へ

## PHV 型ライドシェア法

個人タクシーの派生形であるPrivate Hire Vehicle (PHV)として位置付け、運転手に対して登録や車両・運行管理を義務付け。

英国、フランス、ドイツ等



○ 短時間勤務等で運転手採用の間口が拡大。

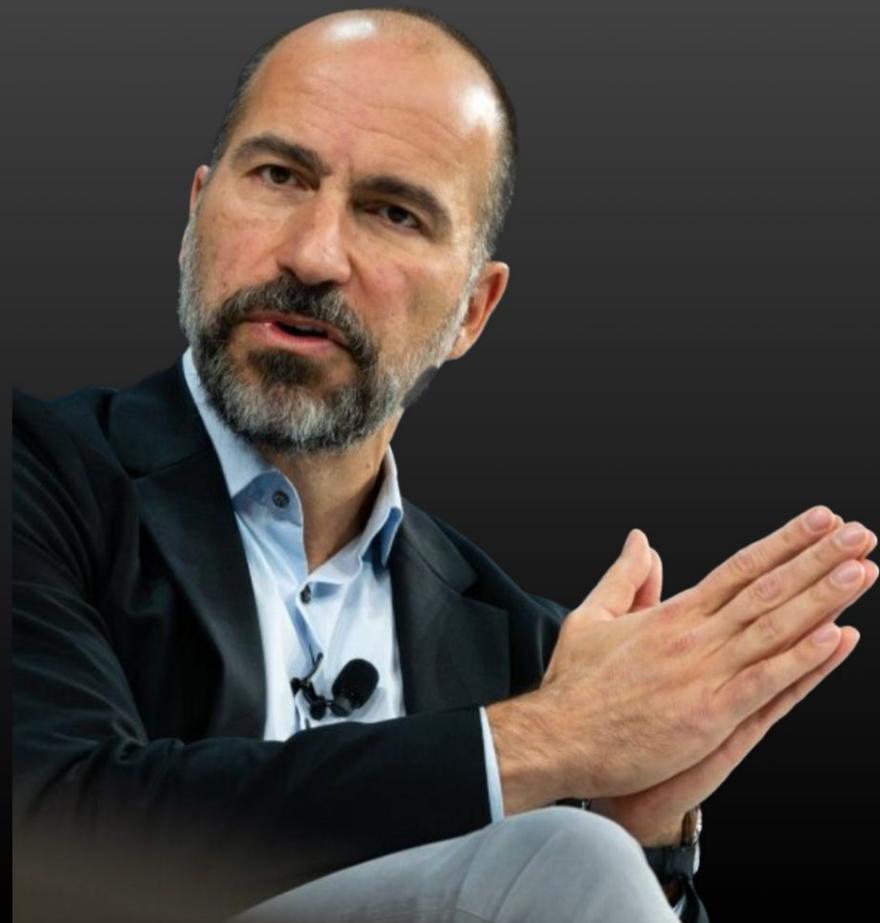
○ 自宅等から稼働が始められるため、時間的・場所的な需要の増減に対応しやすい。

× 規制対象となる運転手が存在しない。

# ライドシェア事業は適切な規制のもと制度化されている

## G20 主要国におけるライドシェアの導入および制度化の状況

|         |      |       |  |     |       |                             |   |
|---------|------|-------|--|-----|-------|-----------------------------|---|
| 北米      | 米国   | TNC 型 | プラットフォームへの許可制。運転手の事故・犯罪歴、規制に適った車両点検の有無の確認、保険の付保などは、プラットフォームの責務とされている | 欧州  | 英国    | PHV 型                       | 運転手・車両に加えプラットフォームにも規制。運転手の要件は、健康状態や犯罪歴の確認、語学能力、試験合格 |
|         | カナダ  | TNC 型 |  |     | フランス  | PHV 型                       | 運転手・車両に規制。運転手の要件は、健康状態や犯罪歴の確認、語学能力、二段階の試験合格         |
| 中南米     | ブラジル | TNC 型 |  |     | ドイツ   | PHV 型                       | 運転手の要件はタクシーと同様に健康診断程度だが、PHV 事業者による運行管理を受ける場合が多い     |
|         | メキシコ | TNC 型 |  |     | イタリア  | 未導入                         | PHV 制度があるが、日本のその他ハイヤーと類似                            |
| アジア・太平洋 | 中国   | PHV 型 | 運転手の許可制。要件は犯罪歴の確認など。プラットフォームにも許可要件があり、安全確保の責任が課されている                 | ロシア | PHV 型 | プラットフォーム・運転手の許可制と思われる。詳細確認中 |   |
|         | 豪州   | PHV 型 |  |     |       |                             |   |
|         | 韓国   | 未導入   |  |     |       |                             |   |
|         | インド  | TNC 型 | プラットフォーム及び車両に規制あり  |     |       |                             |   |



Uber Technologies Inc. 最高経営責任者  
ダラ・コスロシャヒ

“日々、世界中の都市で何百万もの人々が私たちのテクノロジーを通じて車を利用しています。人々の安全を確保することは私たちにとって大切な責務です。”

# 安全対策を積み重ねプラットフォーム事業者としての責任を果たす



## 乗車中の位置情報を共有

家族や友人などの信頼できる連絡先を設定し、乗車状況をリアルタイムで共有することができるUberも、必要があれば全乗車の位置情報をすぐに把握できるシステムを持つ。



## 異常事態の検知と安全確認

乗車が開始したのち、不自然に長い停車や大幅なルート変更が見られる場合、問題がないか確認するメッセージをUberから運転手および乗客に自動で送信。同メッセージ内から通報も可能。



## 乗車中の異変に対するサポート

乗車中不愉快な思いをした場合は、相手に気づかれることなく即座にUberに報告可能。乗車後に安全対策チームのメンバーが折り返し双方に連絡しサポート。その後2度とマッチングされなくなる。



## 緊急時のための24時間サポート

安全にかかわる緊急事態発生時には、Uberの専門訓練を受けたエージェントまたは警察に24時間通報できる。その際、アプリに現在位置と乗車の詳細が表示され、必要な情報をすばやく伝えられる。



## すべての乗車への保険の適用

運転手とUberの加入する保険によって、乗車中の事故による乗客、運転手、第三者の人的・物的損害は全面的に補償。

# プラットフォーム事業者の責任(カリフォルニア・ロンドンの例)

TNC 型のカリフォルニアでは、プラットフォーム(PF)事業者が、運転手や車両が規制の要件を満たすかを直接確認し、保険付保にも全面的な責任を負う。

政府が運転手や車両の認可を直接行う PHV 型のロンドンでは、PF事業者は認可の取得状況を確認する位置付け。いずれの場合も、トラブルや事故への対応体制を構築する義務がPF事業者に課されている。

|        | 米国カリフォルニア州(TNC 型)   | 英国ロンドン市(PHV 型)   |
|--------|---|--|
| 運転手の登録 | <ul style="list-style-type: none"><li>● <u>運転手が以下の要件を満たすことを確認</u> する。<ul style="list-style-type: none"><li>○ 普通運転免許を有する 21 歳以上、1 年以上の運転経験を有する者であること。</li><li>○ 過去 3 年以内に免許停止になった者、7年以内に重大な交通違反を起こした者でないこと</li><li>○ 犯罪歴がないこと。</li></ul></li><li>● 運転手に対し、安全運転・ハラスメント防止等に関する研修を提供する。</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>● <u>運転手がロンドン交通局発行の PHV 運転手ライセンスを取得していることを確認。</u></li><li>● ライセンスの取得には、犯罪歴確認、事故歴確認、筆記及び実技試験への合格などが必要。</li></ul>        |
| 車両管理   | <ul style="list-style-type: none"><li>● 登録時、<u>運転手が州認定施設で車両点検を受けているかどうか確認</u> する。</li><li>● また登録後 1 年毎に車両点検を受けているかどうかを確認する。</li></ul>   | <ul style="list-style-type: none"><li>● 登録時、<u>運転手が交通局発行の PHV 車両ライセンスを取得していることを確認。</u></li><li>● ライセンスの取得には、市の認定施設での車両点検が必要であり、更新には年に 2 回の車検合格が必要。</li></ul> |

# プラットフォーム事業者の責任(カリフォルニア・ロンドンの例)

|                 | 米国カリフォルニア州  | 英国ロンドン市   |
|-----------------|---|---|
| ドライバーの<br>運行管理  | <ul style="list-style-type: none"><li>● 運転手の飲酒運転が報告・確認された場合、稼働できないようにする。</li><li>● <u>過労防止のため、24時間のうち累計 12 時間稼働した運転手には、6 時間連続した休息を取らせる。</u></li><li>● 法定情報を記録・保管する。</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>● 配車を依頼する運転手および車両の詳細を記録し、保管・交通局に提出する。</li><li>● 配車に関する一定情報を記録し、予約日から 1 年間保管する。</li></ul>  |
| トラブル防止・<br>対応責任 | <ul style="list-style-type: none"><li>● ハラスメントに当たる行為を明確に規定し、<u>乗客・運転手が通報できるシステムを設ける</u>。通報があった際には、適切な調査を行う。</li></ul>   | <ul style="list-style-type: none"><li>● <u>乗客がトラブルや苦情についていつでも連絡できる電話窓口を設ける</u>。また苦情や落とし物を適切に処理する体制を作る。</li><li>● 重大なインシデントについては、警察やロンドン交通局への報告を行う。</li></ul>                    |
| 事故時の責任          | <ul style="list-style-type: none"><li>● 運転手あるいは第三者の責任により乗客・第三者に損害があった場合、<u>法定される最低補償額をカバーできる保険に加入</u>する。</li><li>● 運転手に対し、プラットフォームが補償する範囲を明確に書面で提示する。</li></ul>               | <ul style="list-style-type: none"><li>● プラットフォームは運送契約の主体として、事故発生時の対応を行う。</li><li>● <u>運転手が適切な保険に加入していることを確認する。</u><br/><u>何らかの事情で運転手の保険が適用されない場合には、PHV 事業者が補償を行う。</u></li></ul> |

# ライドシェア乗車中の犯罪発生率は国の治安事情を反映

## 性犯罪の例

米国 Uber と日本のタクシーにおける強制性交等・強制わいせつの発生率の差は、米国と日本の社会全体における強制性交等の発生率の差と同程度と考えられる。Uber 乗車時の性犯罪率が際立って高いわけではない。

|         | 乗車回数 10 万回あたりの<br>強制性交等＋強制わいせつ発生率<br>(2019年、米国は Uber、日本はタクシー) | 人口 10 万人あたりの強制性交等発生率<br>(2019年)        |
|---------|---|--|
| 米国      | 0.1535<br>(乗車回数 6.5 億回、発生件数 998 件) <sup>※1</sup>              | 43.5<br>(発生件数 143,224 件) <sup>※3</sup> |
| 日本      | 0.0034<br>(乗車回数 5.6 億回、発生件数 19 件) <sup>※2</sup>               | 1.1<br>(発生件数 1,405 件) <sup>※4</sup>    |
| 米国 / 日本 | <b>45.2 倍</b>   | <b>39.2倍</b>                           |

※2: [Uber US Safety Report](#) p.56

※3: [「警察庁犯罪統計書 令和2年の犯罪」](#) p.205

※4: [令和4年版犯罪白書\(法務省\)](#) 強制性交等: p.28

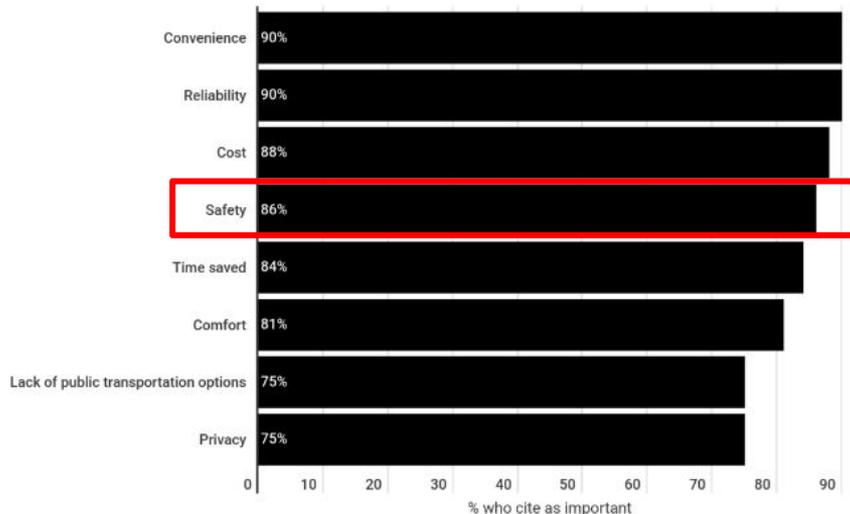
※5: 日本の発生件数: [男女共同参画白書\(内閣府\)](#) p.150

注: 米国の強制わいせつ発生件数は公開されていないため、国全体の比較は強制性交等の件数を使用。また、米国 Uber での認知件数(アプリ上での通報数)は、警察への通報件数よりも多いと考えられ、警察への通報ベースで比較すると、倍率は低下することが想定される

# サービス提供国の多くでは「安全性」が普及要因の一つ

## Uber を選択する理由に関する回答(豪州)

1. 利便性(90%)
1. 頼れるサービス(90%)
3. 価格(88%)
4. 安全性(86%)



出典: [The Impact of Uber in Australia](#)

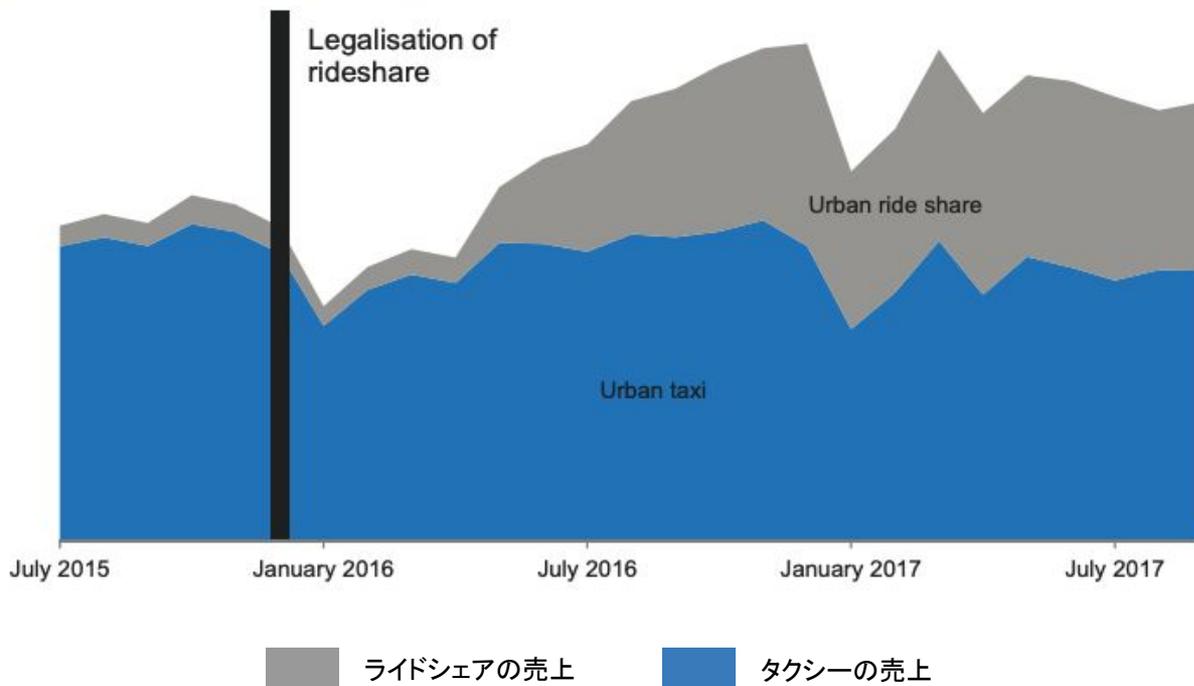
## Uber for Teens(米国)

13 ~ 17 歳の青少年でも、親のアカウントとリンクさせることにより、両親等が同伴しなくても Uber の配車を注文し、乗車することができる(49 の州で展開)



# タクシーとライドシェアの共存共栄は可能

豪州 NSW 州が公開したデータによると、2016年のライドシェアの制度化以降、タクシー市場が縮小することはなく、ドア・ツー・ドアの旅客運送の売上げ全体が増加していることが分かる。



# 諸外国におけるイコールフットイング確保のための規制改革

参入規制の厳しいタクシーに一定の好条件を残したり、タクシー事業についても免許取得要件を緩和する、アプリ配車の場合は変動運賃制を認める、などの規制緩和を行い、タクシーとライドシェアのイコールフットイングが図る動きが各地で見られる。

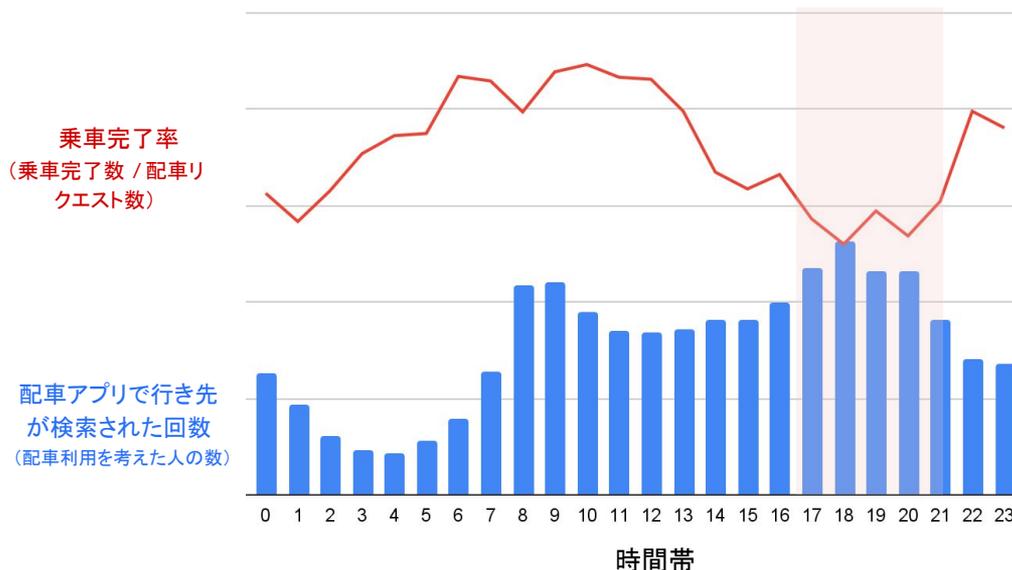
|        | 運転手の免許   | 営業方法   | 数量規制   | 運賃規制  |
|--------|--|--|--|---|
| ロンドン   | タクシー運転手のみ、タクシー・PHV 双方の営業ができる兼用ライセンスを取得できる。現在、タクシー運転手の56% が兼用ライセンスを取得している(※1)。                              | タクシーは、アプリ配車、タクシー乗り場での待合、流し営業いずれも可能。PHV は、アプリ配車を含む事前予約のみ。 | タクシー、PHV 共に一定の基準を満たす運転手にはライセンスが付与され、総量規制はない。イギリスの他の地域では、タクシーに総量規制を導入している場合もある。 | タクシーについてはロンドン交通局が定めた運賃表が適用。PHV については、事前確定条件に変動運賃が導入されている。     |
| シンガポール | タクシー運転手のみ、タクシー・ライドシェア両方受注できる。ライドシェアの法制化と並行し、タクシー免許取得にかかる時間を60時間から25時間に短縮。一方ライドシェア運転手も、10時間の講習受講が義務付けられている。 | 同上   | タクシー、PHV 共に一定の基準を満たす運転手にはライセンスが付与され、総量規制はない。                                   | タクシーについても、アプリ配車の場合は、制限のない事前確定変動運賃を許可。流し営業については、政府が運賃表を設定している。 |
| 豪州     | タクシーはタクシーライセンス、ライドシェアは旅客運送ライセンスの取得が必要。   | 同上   | タクシー、PHV 共に一定の基準を満たす運転手にはライセンスが付与され、総量規制はない。                                   | タクシーについても、アプリ配車の場合は、制限のない事前確定変動運賃を許可。流し営業については、政府が運賃表を設定している。 |

※1: [Taxis and private hire vehicles in the UK transport system: how and why are they changing?](#)

# 参考: タクシーの供給不足 - 福岡市における Uber Taxi の事例

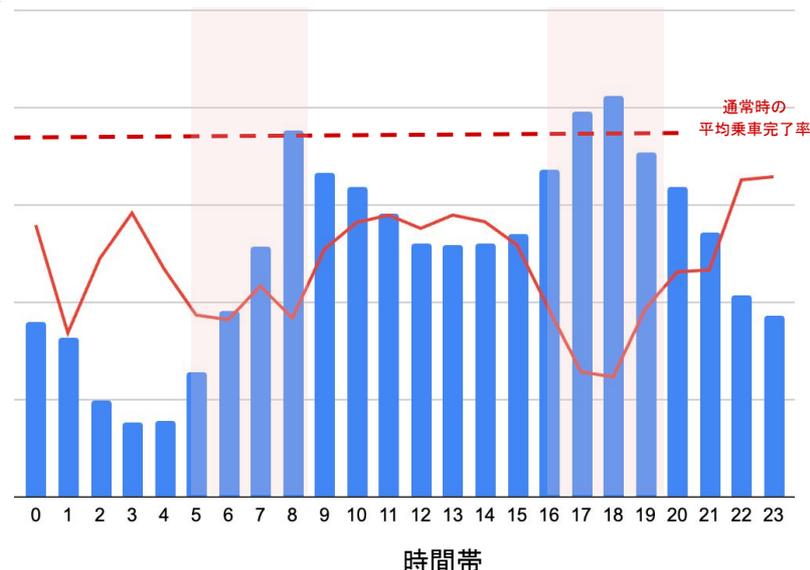
## 通常時の需給状況(週平均)

通常の週であっても、帰宅時間帯などのピーク時に利用したい人の数が増えると、乗車完了率が低下する。



## 世界水泳大会開幕週の需給状況(週平均)

国際イベントを前に、1日あたりの検索数が通常の1.5倍以上になった。1日を通して乗車完了率が低下し、平均完了率は通常の6割程度となった。



# 地方部：通勤通学時間帯を軸に路線バスが大量輸送し、オンデマンド乗合バスとライドシェアがこれを補完する

地方部における輸送モード分担(将来イメージ)



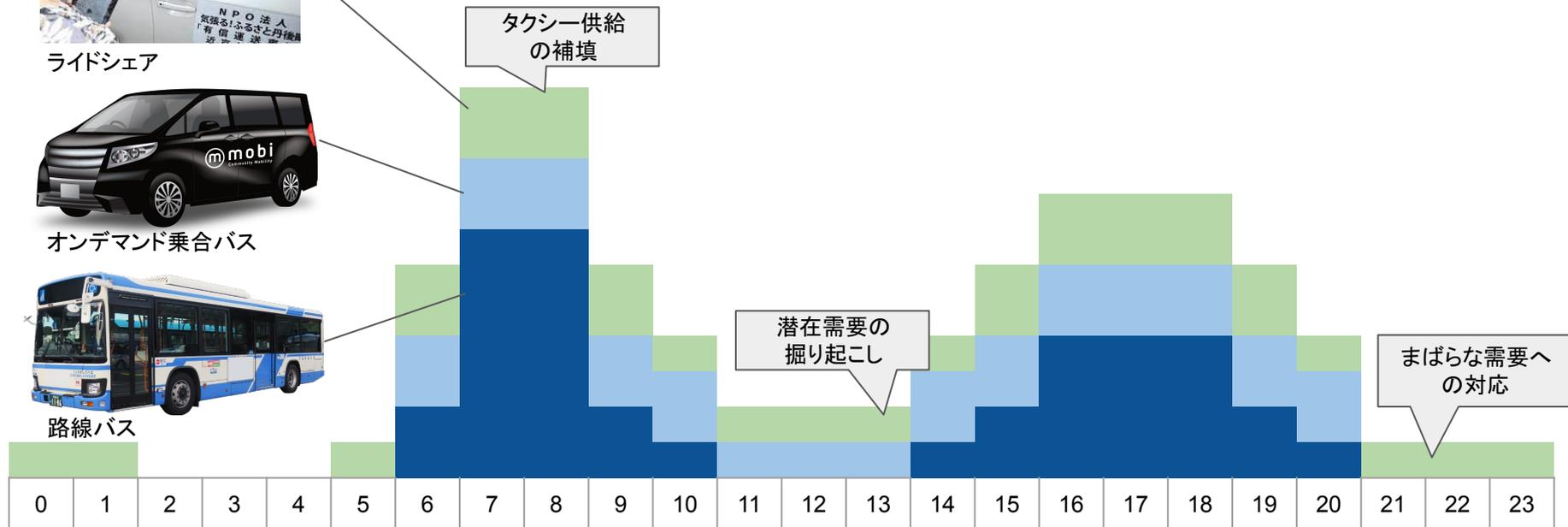
ライドシェア



オンデマンド乗合バス



路線バス



# 都市部：既存公共交通機関である鉄道・バス・タクシーを オンデマンド乗合バスとライドシェアが補う



オンデマンド乗合バス

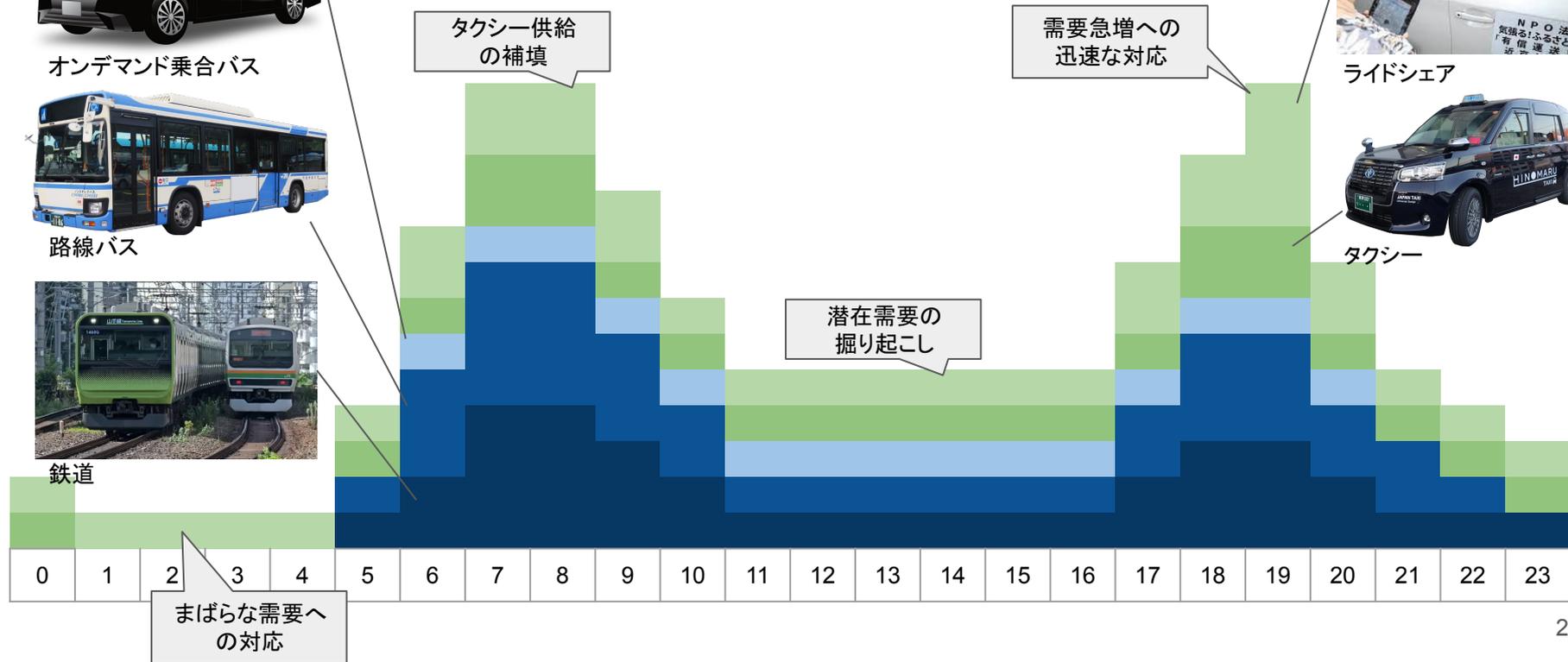


路線バス



鉄道

## 都市部における輸送モード分担（将来イメージ）



# 參考資料

# ライドシェアの制度および安心安全対策 — 米国カリフォルニア州



## ライドシェア導入の経緯

- 2009年以降、UberやLyft等の営利型ライドシェア事業者が営業を開始
- 2013年、州当局は営利型ライドシェア事業者をタクシーやリムジンとは異なるTNC (Transportation Network Company)として制度化し、利用者の安全のために規制を設け、営業を認めた
- 背景として、供給不足や低品質などタクシーへの不満が多かった一方、通勤用カープールが普及しており、営利型ライドシェアが抵抗なく受け入れられたと考えられる

|             |       |  |
|-------------|-------|--|
| プラットフォーム事業者 |       | 【規制】プラットフォーム事業者は、Transportation Network Companyとしてカリフォルニア州公益事業委員会の許可が必要  |
| 運転手管理       | 資格/免許 | 【規制】下記の要件を満たし、許可を受けたTNCに登録。要件を満たしているか、TNCが確認義務を負う  |
|             | 運転技術  | <p>【規制】普通運転免許を有する21歳以上、1年以上の運転経験</p> <p>【規制】過去3年以内に免許停止になった者、7年以内に重大な交通違反を起こした者は不適合</p> <p>【規制】TNCが安全運転・ハラスメント防止等に関する研修を提供</p> <p>【Uber】交通安全の専門家と共同開発した独自研修を実施</p> <p>【Uber】乗客から危険運転などに関する通報があった場合、運転手のアカウント停止など適切な措置を取る</p> |
|             | 犯罪歴   | <p>【規制】TNCが犯罪歴を網羅的に確認する</p> <p>【Uber】運転手が新たに犯罪を犯した場合、検知してアカウントを停止する仕組みを導入</p>  |
| 車両整備        | 車両条件  | 【Uber】製造後16年以内の車両で、目立った傷や破損のないもの   |
|             | 車両点検  | <p>【規制】運転手は、登録時に州認定施設で車両点検を受ける義務</p> <p>【規制】登録後1年間または5万マイル運行毎に、同上の車両点検を受ける</p>   |

# ライドシェアの制度および安心安全対策 — 米国カリフォルニア州

|                 |  |   |                 |                  |         |
|-----------------|--|---|-----------------|------------------|---------|
| 運行管理            | 点呼   | 【Uber】飲酒運転が確認された場合、一回でアカウントを永久停止する旨ガイドラインに明記。飲酒運転や居眠り運転が疑われる場合、乗客からUberへの通報を促し、危険運転をする運転手の排除に努めている  |                 |                  |         |
|                 | 過労防止   | 【規制】24時間のうち累計12時間稼働すると、6時間連続した休息を取るよう規定<br>【Uber】州法の規定に合わせて、累計12時間稼働した運転手は6時間アプリを利用できないよう設定<br>【Uber】上限時間未満でも1日/1週間あたり一定時間以上稼働をする運転手には、過労防止を注意喚起  |                 |                  |         |
|                 | 運行記録   | 【規制】事業者には、法定された一定情報の記録・保管義務あり   |                 |                  |         |
| トラブル対応責任        | 接客品質   | 【Uber】ガイドライン及び運転手登録時の講習において、差別・ハラスメントなどの禁止事項をカバー<br>【Uber】相互評価システムを設け、運転手・乗客双方に不適切な言動を避けるよう誘導   |                 |                  |         |
|                 | 身体保護   | 【Uber】ガイドラインで禁止される差別・暴力行為などの通報が入った場合、アカウント停止などの措置をとる<br>【Uber】Uberや警察への通報(24時間体制)、乗車中の音声・画像記録、家族との位置情報共有などの機能を提供<br>【Uber】乗車中に長時間の停車が見られる、乗車が経路途中で終了した時などにはUberが自動的に探知して状況を確認するメッセージを送信し、必要に応じて通報を促す機能を搭載   |                 |                  |         |
|                 | トラブル対応   | 【Uber】サポートセンターにて、忘れ物対応や返金対応を実施。運転手・乗客間のトラブルが発生した場合、双方に事実確認を行い、当該運転手・乗客間のマッチング停止や、場合によってはアカウント停止などの措置をとる   |                 |                  |         |
|                 | 保険付保   | 【規制】プラットフォーム事業者には、運転手本人、対人・対物の最低補償額(*)をカバーする保険付保の義務あり<br><br>(*)最低補償額 <table border="1" data-bbox="730 904 1850 1053"> <tr> <td>配車リクエストの承諾～乗車中:</td> <td>100万ドル(約1.5億円)以上</td> </tr> <tr> <td>リクエスト前:</td> <td>一人あたり対人5万ドル以上、一事故あたり対人10万ドル以上、対物30万ドル以上。加えて一事故あたり上乗せ保険20万ドル以上。</td> </tr> </table> | 配車リクエストの承諾～乗車中: | 100万ドル(約1.5億円)以上 | リクエスト前: |
| 配車リクエストの承諾～乗車中: | 100万ドル(約1.5億円)以上   |   |                 |                  |         |
| リクエスト前:         | 一人あたり対人5万ドル以上、一事故あたり対人10万ドル以上、対物30万ドル以上。加えて一事故あたり上乗せ保険20万ドル以上。 |   |                 |                  |         |

# ライドシェアの制度および安心安全対策 — ロンドン



## ライドシェア導入の経緯

- 2012年、UberはPHV(Private Hire Vehicle)ライセンスを持ったドライバーと利用者をマッチングするサービス(uberX)を開始。
- ライドシェア導入以前から、PHVの「ミニキャブ」サービスやタクシーのアプリ配車が普及していた2016年には、タクシーとのイコールフットイング確保のため、PHVの規制強化を実施。
- ライドシェアは、ミニキャブ以上に運転手の柔軟な働き方を実現。PHVライセンス取得者は急増し、乗客のアクセスも改善した。

|             |       |  |
|-------------|-------|--|
| プラットフォーム事業者 |       | <p>【規制】ロンドン交通局が発行するPHV 事業者ライセンスの取得が必要。期限は最大5年間</p> <p>【規制】PHV 事業者は、運送契約の主体として乗客・第三者の安全な輸送に責任を持つ</p>  |
| 運転手管理       | 資格/免許 | <p>【規制】下記の要件を満たした上で、ロンドン交通局発行のPHV 運転手ライセンス(PCO)を取得する。3年毎に更新が必要</p>   |
|             | 運転技術  | <p>【規制】普通免許を有する21歳以上、3年以上の運転経験</p> <p>【規制】安全運転、交通関連法規に関する理解度試験と、地図を見てルートを選択し、運転する能力を見る実技試験の合格が必要</p> <p>【Uber】乗客から危険運転などに関する通報があった場合、運転手のアカウント停止など適切な措置を取る</p> |
|             | 犯罪歴   | <p>【規制】PHV運転手ライセンス申請時に、政府が幅広いバックグラウンドチェックを実施</p>   |
|             | 健康状態  | <p>【規制】PHV運転手ライセンス申請時に、医師による診断結果を提出</p>  |
| 車両整備        | 車両条件  | <p>【規制】車検・保険関連書類を添付のうえPHV 車両として届出を行う。製造後10年以内で、排気量規制を満たす必要あり(2023年～)。運行時は、PHV 車両であることをの掲示が必要</p>   |
|             | 車両点検  | <p>【規制】PHV 車両ライセンスは毎年更新が必要。届出の更新のためには、年12回の車検合格が必要</p>   |

# ライドシェアの制度および安心安全対策 — ロンドン

|              |        |   |
|--------------|--------|---|
| 運行管理         | 点呼     | 【Uber】飲酒運転が確認された場合、一回でアカウントを永久停止する旨ガイドラインに明記。飲酒運転や居眠り運転が疑われる場合、乗客からUberへの通報を促し、危険運転をする運転手の排除に努めている。   |
|              | 過労防止   | 【Uber】10時間稼働した運転手は、その後6時間稼働できないよう設定している<br>【Uber】上限時間未満でも1日/1週間あたり一定時間以上稼働をする運転手には、過労防止を注意喚起  |
|              | 運行記録   | 【規制】配車を依頼する運転手および車両の詳細を記録し、保管すると共に、ロンドン交通局に提出する義務がある。また配車に関する一定情報を記録し、予約日から一年間保管する義務がある   |
| トラブル<br>対応責任 | 接客品質   | 【規制】運転手ライセンス取得に一定の英語能力が必要。また理解度試験で、差別禁止に関する内容をカバー<br>【Uber】ガイドライン及び運転手登録時の講習において、差別・ハラスメントなどの禁止事項をカバー<br>【Uber】相互評価システムを設け、運転手・乗客双方に不適切な言動を避けるよう誘導  |
|              | 身体保護   | 【Uber】ガイドラインで禁止される差別・暴力行為などの通報が入った場合、アカウント停止などの措置をとる<br>【Uber】Uberへの通報機能（24時間体制）、乗車中の録音機能、家族との位置情報共有機能などを提供<br>【Uber】乗車中に長時間の停車が見られる、乗車が経路途中で終了した時などにはUberが自動的に探知して状況を確認するメッセージを送信し、必要に応じて通報を促す機能を搭載  |
|              | トラブル対応 | 【規制】事業者ライセンスの条件の一つとして、トラブルや苦情への対応体制（電話窓口）の整備が必要<br>【規制】重大な違反や事故の発生時はPHV事業者が警察、ロンドン交通局に通報する義務がある<br>【Uber】サポートセンターにて、忘れ物対応や返金対応を実施。運転手・乗客間のトラブルが発生した場合、双方に事実確認を行い、当該運転手・乗客間のマッチング停止や、場合によってはアカウント停止も措置 |
|              | 保険付保   | 【規制】事業者：運転手が従業員の場合、事業者が保険加入。個人事業主の場合、運転手の保険加入を確認する義務<br>【規制】運転手：個人事業主の場合、一定以上の内容がカバーされる業務用保険に加入する<br>【Uber】運転手加入の保険を上回る補償や、何らかの理由で運転手の保険が使えない場合などは、Uberが負担する  |

# ライドシェアの制度および安心安全対策 — 豪州 NSW 州



## ライドシェア導入の経緯

- 2012 年以降、Uber が営業を開始。低品質に加え、競争不足やタクシーライセンスの価格高騰で運賃が高止まりしていた従来のタクシーには不満が多く、ライドシェアの利用が拡大
- 2016 年、ライドシェアをハイヤーと位置付けて規制し、タクシーについてもライセンス制度を撤廃するなど、旅客運送事業規制を大規模に改革する新法を制定
- タクシーライセンスの価格下落などの補填として、政府はタクシー業界への財政支援を実施。財源は、タクシーおよびライドシェアの乗車ごとに乗客に課税

|             |       |  |
|-------------|-------|--|
| プラットフォーム事業者 |       | <p>【規制】ドア to ドア 交通委員会の認可が必要</p> <p>【規制】「予測できる危険を回避するために必要な措置をとる」というアウトカムベースの全般的な安全確保義務が課されている</p>  |
| 運転手管理       | 資格/免許 | <p>【規制】下記の要件を満たした上で、上記交通委員会が発行する旅客運送ライセンス (PTLC) を取得。5 ~ 10 年毎に更新が必要</p> <p>【規制】交通委員会は、ライセンスを取得した全ドライバーのライセンス所持期間、健康状態、交通事故歴、犯罪歴などを記載したポータルを管理。プラットフォーム事業者は、運転手の登録時および定期的に同ポータルを確認する義務がある。</p> |
|             | 運転技術  | <p>【規制】過去2年間のうち少なくとも累計12ヶ月間、制限のない運転免許を有していること</p> <p>【規制/Uber】全般的な安全確保義務のもと、登録時の安全講習、危険運転をした運転手の排除等の措置を実施</p>  |
|             | 犯罪歴   | <p>【規制】一定の犯罪を犯した者は不適格</p>  |
|             | 健康状態  | <p>【規制】ライセンスの取得に、全国交通委員会の定める商業運転手の健康基準を満たすことが必要</p>  |
| 車両整備        | 車両条件  | <p>【規制】道路運送法に規定する安全基準を満たす車両を使用</p>   |
|             | 車両点検  | <p>【規制】毎年車両点検を受ける</p>  |

# ライドシェアの制度および安心安全対策 — 豪州 NSW 州

|              |        |  |
|--------------|--------|--|
| 運行管理         | 点呼     | 【規制/ Uber】飲酒運転が確認された場合、一回でアカウントを永久停止する旨ガイドラインに明記。飲酒運転や居眠り運転が疑われる場合、乗客からUber への通報を促し、危険運転をする運転手の排除に努めている。   |
|              | 過労防止   | 【規制/ Uber】安全確保のため、Uber は累計12 時間稼働した運転手は8 時間アプリを利用できないよう設定。登録時またその後一年おきに、過労防止に関する講習を実施し、さらに日・週単位で注意喚起   |
|              | 運行記録   | 【Uber】乗降場所や走行経路などの記録を保持し、トラブル発生時などは事後的に検証可能  |
| トラブル<br>対応責任 | 接客品質   | 【規制】車内での禁煙、不快な振る舞いや快適性を妨げる行為の禁止などを規定<br>【Uber】ガイドライン及び運転手登録時の講習において、差別・ハラスメントなどの禁止事項をカバー<br>【Uber】相互評価システムを設け、運転手・乗客双方に不適切な言動を避けるよう誘導  |
|              | 身体保護   | 【規制/ Uber】ガイドラインで禁止される差別・暴力行為の通報が入った場合、アカウント停止などの措置をとる<br>【規制/ Uber】Uber への通報機能(24時間体制)、家族との位置情報共有機能などを提供<br>【規制/ Uber】乗車中に長時間の停車が見られる、乗車が経路途中で終了した時などには、Uber が自動的に探知して状況を確認するメッセージを送信し、必要に応じて通報を促す機能を搭載 |
|              | トラブル対応 | 【Uber】サポートセンターにて、忘れ物対応や返金対応を実施。運転手・乗客間のトラブルが発生した場合、双方に事実確認を行い、当該運転手・乗客間のマッチング停止や、場合によってはアカウント停止も措置   |
|              | 保険付保   | 【規制】運転手に5 百万ドル以上の保険への加入義務、プラットフォーム事業者に保険付保の確認義務<br>【Uber】乗務員加入の保険を上回る補償や乗務員が保険未加入の場合などはUber が対人・対物補償を負担。また、運転手自身の特定の怪我、後遺症、死亡についてUber が一定額を補償。稼働中の怪我などで働けない場合、一日150ドルを30日まで支払う休業補償も備えている。                |

# ライドシェアの制度および安心安全対策 — シンガポール



## ライドシェア導入の経緯

- 従来のタクシーサービスは、一部配車アプリの活用が始まっていたものの、需要が高い時間帯にも供給が増えずに乗客の待ち時間が長くなるなど、利便性の課題が表面化していた
- 2013年頃からライドシェアが進出。政府は乗客の安全を守るため、またタクシー事業者との平等確保のため、2014年から19年にかけて、ライドシェアに一定の規制を課す一方、タクシー業界への規制緩和を伴う法律改正を行なった

|             |       |  |
|-------------|-------|--|
| プラットフォーム事業者 |       | 【規制】800台以上の車両を抱える事業者は、国土交通局が発行する配車事業者ライセンスの取得  |
| 運転手管理       | 資格/免許 | 【規制】下記の要件を満たした上で、タクシーまたはプライベートハイヤー用の業務用免許を取得する。3年毎に更新が必要   |
|             | 運転技術  | 【規制】普通免許取得後1年以上が経過した30歳以上<br>【規制】ライセンス取得には、運転技術、ルート選択に関する10時間の特別講習の受講、試験への合格が必要<br>【規制】危険運転を含む違反行為は点数制で記録され、一定点数を超えると業務用免許が停止される |
|             | 犯罪歴   | 【規制】業務用免許取得時に犯罪歴の確認が行われる。過去に特定の犯罪を犯した者はライセンスが受けられない  |
|             | 健康状態  | 【規制】業務用免許取得時に健康診断結果の提出が必要  |
| 車両整備        | 車両条件  | 【規制】空調の設置、必要な場合の車内改造   |
|             | 車両点検  | 【規制】国土交通局に車両点検・保険関連書類を提出し、プライベートハイヤー車両であることを示すサインを掲示<br>【規制】毎年車両点検を受ける   |

# ライドシェアの制度および安心安全対策 — シンガポール

|              |        |  |
|--------------|--------|--|
| 運行管理         | 点呼     | 【アプリ事業者】飲酒運転や居眠り運転の禁止をガイドラインで明記。違反が疑われる場合、乗客から通報   |
|              | 運行記録   | 【規制】事業者に、法定された一定情報の記録・保管義務あり   |
| トラブル<br>対応責任 | 接客品質   | 【規制】業務用免許取得に必要な特別講習では、接客に関する内容が含まれる<br>【アプリ事業者】運転手登録時の研修に、ハラスメント防止や接客マナーに関する内容が含まれる<br>【アプリ事業者】Uberと同様、相互評価システム等を導入している                                    |
|              | 身体保護   | 【アプリ事業者】ガイドラインで禁止される差別・暴力行為が指定され、違反行為について乗客・運転手はアプリ上または電話で通報することができる<br>【アプリ事業者】事業者への24時間の通報機能、家族等との位置情報共有機能などを提供  |
|              | トラブル対応 | 【規制】事業者ライセンスの発行条件に、トラブルや苦情への対応体制の整備が含まれる<br>【アプリ事業者】乗客・運転手はアプリ上、電話または対面のサポートセンターでサポートを受けられる  |
|              | 保険付保   | 【規制】運転手は、対人・対物補償を含む適切な保険に加入する<br>【Grab】運転手本人の入院・死亡、第三者損害について一定額(入院費用2,000 USD/約30万円、死亡時20,000 USD/約300万円、対人・対物補償200,000シンガポールドル/約2200万円)をカバーする保険を無償で提供している |

※ 事業者の取り組みについては、公開情報の範囲で作成

# シンガポール: タクシーとのイコールフットイングを図るべく、 Private Hire 運転手への規制強化を通じてライドシェアへの規制を導入



## 法制化の背景

- 2013年以降、Private Hire (PH) 運転手を活用したライドシェアの利用が広まったが、タクシーとの規制ギャップに、タクシー業界からの不満が高まっていた。
  - シンガポールは人口当たりタクシー台数が世界最高レベル(2015年時点で東京の1.5倍)だったが、通勤客にとって、通勤時間帯や雨天時にタクシーを拾うことが難しいことが長年の悩みの一つだった。
  - 2013年にUber、Grabが登場。価格帯やサービスの充実、利便性がユーザーの支持を得て利用が広まった。
  - しかし、ライドシェア事業者への直接の規制がなかったうえ、活用していた「Private Hire」運転手にも業務用免許は不要であった。一方、タクシーには運転手、配車サービスともに許可規制があり、タクシー業界からはイコールフットイングを求める声が高まった。

## 法制化の経緯

- タクシーとライドシェアのイコールフットイングを図るため、PH運転手に対する規制強化という形でライドシェアに対する規制を導入した。
  - 2015年、運輸大臣の指示で業界レビュー検討会を開催し、2016年4月に道路交通法を改正。
    - PH運転手に業務用免許の取得、PH車両に届出の義務が課された。アプリ会社も、委託する運転手が事故を繰り返した場合、大臣命令で営業停止になることが定められた。
    - PH運転手としての業務継続を希望する運転手は、2017年7月の施行までに業務用免許を取得するよう指示が出され、公布から1年半の間に4万人弱が免許を取得した。

# シンガポール:2019年にはイノベーション促進と安全性強化の観点からP2P運送法を制定し、大規模なライドシェア事業者への許可規制を導入



## タクシー業界への配慮

- PHへの規制強化と同時に、タクシーの規制改革と一定の優遇措置を実行した。

### 規制改革

- タクシー運賃を標準化するとともに、基本運賃(初乗り運賃)の価格競争をある程度認めた。
- タクシー免許取得に必要な講習の時間を 60 時間から 25 時間に引き下げ、講習の内容も「GPSナビの使用方法」などより新しい技術に関する内容に更新された。

### 優遇措置

- PH 運転手は PH アプリの配車しか受注できないのに対し、タクシー運転手は流し、タクシーアプリ、PH アプリからの配車を共に受注できることとした。  
\* 総量規制は元々ない。

## ライドシェア法制のアップデート

- 2019年、イノベーションの促進と安全性強化の双方を実現すべく、大規模なライドシェア事業者への許可規制を含む Point to Point 運送法を新たに制定した。
  - 2019 年、スタートアップを含む小規模な事業者のイノベーションを促しつつ、大規模な事業者の管理責任を強化するため、800 台以上の車両を抱えるライドシェア事業者に許可取得が義務づけられた。
  - 加えて、資格を満たさない運転手の業務停止命令をできるようにするなど、陸上交通局により強い執行権限が与えられた。
  - 2023 年には、環境配慮車両や福祉車両の増加、さらなる供給の充実などを目標に、データ収集・アンケート実施のうえさらなる改革を進めている

# 豪州 NSW 州: タクシーのみならず利用が拡大していたライドシェアも含む包括的な法制である Point to Point 運送法を新たに策定



## 法制化の背景

- 2012 年に Uber が営業を開始。過剰な規制やタクシーライセンス価格の高騰などで運賃が高止まりし、品質にも問題があった従来のタクシーには不満が多く、ライドシェアの利用が拡大した。

## 法制化の経緯

- 2015 年、市場の変化に対応した規制のアップデートを行うべく、政府が有識者による「Point to Point 運送タスクフォース」を設置。
  - タスクフォースはユーザー調査を元に、サービスのバラエティ、ピーク需要への対応、利便性などにおいて、ライドシェアは全般としてタクシーよりも高い利用者価値を提供していると分析。
  - 継続的なイノベーションの促進、変化の早い市場への将来的な対応を可能とするため、既存の旅客運送規制をライドシェアに適用するのではなく、乗客の安心・安全を守るための最低限の規制を新たに適用することを提言。
- これを受け、2016 年、政府はタクシー・ハイヤー・ライドシェアを包括的に規律する Point to Point 運送法を新たに策定。
  - プラットフォーム事業者は政府の許可制とし、安全管理義務を負うことになった。また、運転手・使用車両にも一定の要件が定められた。

# 豪州 NSW 州: イコールフットイングの観点から、タクシー規制の緩和や優遇措置、移行期支援を並行して実施



## タクシー業界への配慮

- タクシー事業者への影響緩和のため、50以上に及ぶタクシー規制の撤廃、一定の優遇措置、財政支援などを措置。

### 規制緩和

- 予約配車に対し数量規制と運賃規制を撤廃(流しは総量規制を維持/変動運賃を認めながらも運賃上限を維持)
- これに伴うタクシーライセンス制の撤廃。
- 車両に関する厳しい要件、制服の着用義務、24時間営業する義務など、サービスの質にかかる各種規制を撤廃。

### 優遇措置

- ライドシェアはアプリ配車を含む事前予約のみ可能なのに対し、タクシーは流し営業や乗り場での待合も可能。

### 移行期支援

- ライセンス制の廃止により、ライセンス価格の急落が見込まれたため、保有者に一定額の補償を実施。
  - なお、財源は、タクシー・ライドシェアのユーザーへの課税により確保されたため、移行期の負の影響を緩和する一方で、これが需要を冷やしたのではないかという批判もある。

## ライドシェア法制のアップデート

- 2020年に、Point to Point 運送法の包括的なレビューを実施し、流しのタクシーの数量規制を撤廃するなど、イコールフットイングのためのさらなるタクシーの規制緩和を実施。
  - 売り上げ、ユーザー数、配車後到着までの時間といったデータに加え、利用者アンケートによってタクシー・ライドシェアそれぞれの顧客満足度を調査。その結果、想定以上にライドシェア人気が高まっており、供給の柔軟さによるピーク需要への対応能力と、固定費がないことによるコストの低さのためであると分析。

Uber